

COMPAGNIE GÉNÉRALE FRANÇAISE DE TRAMWAYS

IMPLANTATION EN TUNISIE

CONVOICATIONS EN ASSEMBLÉE GÉNÉRALE
Compagnie générale française de tramways
(*Cote de la Bourse et de la banque*, 7 janvier 1897)

Au siège social, 60, rue de la Chaussée-d'Antin, Paris. — Ordre du jour : 1° Modification et refonte des statuts ; 2° conversion des obligations 5 % en obligations 4 % ; 3° [approbation de la concession de lignes de tramways à Tunis, accordée à la Compagnie](#). — *Petites Affiches*, 7.

COMPAGNIE GÉNÉRALE FRANÇAISE DE TRAMWAYS
(*Cote de la Bourse et de la banque*, 26 janvier 1897)

Les actionnaires de la Compagnie générale française de tramways se sont réunis samedi dernier, 23 janvier, en assemblée générale extraordinaire, sous la présidence de M. Jules Rostand, président du conseil d'administration.

.....
L'assemblée a voté les résolutions suivantes :

.....
III. — Les actionnaires de la Compagnie générale française de tramways, réunis en assemblée générale extraordinaire, après avoir entendu la lecture du décret de S. A. le bey de Tunis en date du 24 novembre 1896 et avoir pris connaissance de la délibération du conseil d'administration en date du 11 novembre 1896 et de la lettre écrite le 14 du même mois par M. J. Rostand, président, et M. A. [*sic* : Louis] Guary, administrateur délégué, déclarent accepter la rétrocession qui a été faite à la Compagnie générale de tramways d'un réseau de tramways dans la ville de Tunis et approuver tous les engagements pris au nom de la Compagnie par le conseil d'administration.

(*La Dépêche tunisienne*, 6 novembre 1899)

Un des hommes qui, dans le domaine de l'initiative privée, ont pris une large part à la création de la Tunisie moderne, va s'éloigner de notre ville, quoique lui restant attaché par des liens étroits.

M. Baldauff, ingénieur-entrepreneur, dont le nom se rattache à un grand nombre d'oeuvres importantes à Tunis, va, en effet, aller résider à Paris, où il est appelé à la haute fonction d'ingénieur en chef par la Société des Tramways français.

Nous félicitons volontiers de cette nomination M. Baldauff, qui s'est acquis ici l'estime générale et de nombreuses sympathies; mais nous en félicitons aussi la Société des Tramways, qui aura en lui un ingénieur de grand talent et d'une infatigable activité.

On sait que cette Compagnie a organisé et exploite de considérables réseaux de tramways en dehors de Tunis, dans plusieurs villes de France et de Belgique, notamment à Marseille.

Pour Tunis, nous croyons savoir qu'elle réalisera incessamment d'importants progrès dans son entreprise.

D'ici à l'été prochain, elle va y dépenser des sommes qui ne seront pas moindres d'un million et demi pour procéder à l'installation de la traction électrique. La ligne du Belvédère sera probablement doublée en raison de la grande circulation à laquelle elle doit satisfaire.

Plus tard, lorsqu'elle se sera annexé le réseau belge, la Compagnie compte procéder à d'autres modifications et installations qui comporteront, dans un délai approximatif de trois ans, environ quatre millions de dépenses.

On le voit, il y a là une source importante d'activité et de bénéfices pour Tunis.

Nous devons nous estimer heureux que notre réseau de tramways soit entre les mains d'une société assez robuste pour s'imposer de tels efforts, et nous sommes satisfaits de voir arriver à l'un de ses postes dirigeants un homme comme M. Baldauff, qui connaîtra à fond Tunis et les besoins de notre population et prendra certainement à cœur nos désirs et nos intérêts.

COMPAGNIE GÉNÉRALE FRANÇAISE DE TRAMWAYS
(Cote de la Bourse et de la banque, 6 avril 1900)

.....
L'assemblée ordinaire a approuvé ... la convention intervenue entre la municipalité de Tunis et la Compagnie, à la date du 15 mars 1899, pour le rachat du réseau concédé à la Société anonyme des Tramways de Tunis et sa rétrocession à la Compagnie générale française de tramways.

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

.....
La transformation électrique du réseau de Tunis est accomplie depuis novembre dernier, et les recettes sont passées de 159.794 35 en 1899 à 172.925 70 en 1900. Un décret déclaratif d'utilité publique a accordé à la compagnie la rétrocession d'une nouvelle ligne entre Tunis et La Manouba, qui augmentera de 7 kilomètres le réseau tunisien, ainsi porté à une longueur totale de 22 kilomètres. Les travaux de construction doivent être faits dans le courant de cette année. C'est le 1^{er} janvier 1902 que la compagnie reprendra le réseau actuel de la Société belge des Tramways de Tunis et le transformera à la traction électrique.

1902 (1^{er} janvier) : suite de la [S.A. belge des Tramways de Tunis](#)

1903 (4 mars) : filialisation

COMPAGNIE DES TRAMWAYS DE TUNIS

S.A. tunisienne, p. 75 ans.

Ferdinand-Edmond dit Joseph BALDAUFF,
administrateur délégué

Né à Remich (Grand Duché de Luxembourg), le 5 déc. 1858.

Marié en 1887 avec Caroline Rothermel .

Naturalisé français le 16 août 1892.

Ingénieur ECP (1881).

Ingénieur à Montceau-les-Mines et Dijon : travaux d'eau et de gaz (1882-1884).

Ingénieur à la [Compagnie du gaz et des eaux de Tunis](#) : travaux d'eau et de gaz, construction de réservoirs, captation de source, réfection de citernes de Carthage (1884-1889).

Ingénieur civil et architecte à Tunis : maisons de rapport, construction de chais, de caves et d'usines diverses, installation de la Société Frigorifique de Tunis et des Tramways de Tunis (1889-1896).

Directeur de la [Société frigorifique de Tunis](#) (1899).

Ingénieur en chef des réseaux de la [Compagnie générale française de tramways](#) à Paris (1899-1903).

Administrateur délégué de la Compagnie des Tramways de Tunis (1903),

Administrateur délégué de la Société des Tramways d'Alexandrie et de la Compagnie du chemin de fer de Ramleh (Égypte)(1909).

Chevalier de la Légion d'honneur (1911).

Administrateur de la Société auxiliaire de tramways

et de la S.A. d'études des hauts Fourneaux et aciéries de Tunisie (1923).

Décédé en 1924.

La Compagnie mutuelle des tramways

in Marie-Thérèse Bitsch,

La Belgique entre la France et l'Allemagne : 1905-1914

(Publications de la Sorbonne, janv. 1994, 574 pages)

[202] La Mutuelle [filiale de la SGB] s'intéresse surtout aux Compagnies de tramways, en Russie (Bialystok, Kazan, Kiev, Kursk, Orel, Odessa), à [Tunis...](#)

COMPAGNIE GÉNÉRALE FRANÇAISE DE TRAMWAYS

(Cote de la Bourse et de la banque, 9 avril 1903)

.....
Pour le réseau de Tunis, la société a pu effectuer très rapidement la transformation du réseau belge (repris le 1^{er} janvier 1902) et terminer la construction de la ligne de la Manouba qui avait été concédée par décret du 20 novembre 1901. Dès que ces travaux ont été achevés, et. pour répondre aux prescriptions de l'administration supérieure, la société a demandé au gouvernement beylical, et obtenu de lui, l'autorisation de

substituer une société tunisienne autonome, qui a été constituée le 5 mars 1903, au capital de 3.750.000 francs, sous le nom de « Compagnie des Tramways de Tunis ». Les recettes de tout le réseau, pour l'année 1902, accusent une plus-value de 363.255 fr. 80 ; mais, même en déduisant les recettes du réseau belge en 1901, on trouve encore une augmentation de 68.058 fr. 10, avec un accroissement de 2.217 698 voyageurs. Depuis le 1^{er} janvier 1903, ce réseau est exploité au compte de la Compagnie des Tramways de Tunis et la rémunération du capital engagé dans cette affaire figurera à l'avenir sous forme de coupons, dans le compte de Profits et Pertes, aux Intérêts et Produits divers.

À propos de la constitution de cette société et de la prise des actions par la Compagnie générale française de tramways, notons que les actions des filiales entreront dans le portefeuille comme emploi d'une partie des réserves.

COMPAGNIE GÉNÉRALE FRANÇAISE DE TRAMWAYS
(Cote de la Bourse et de la banque, 7 avril 1904)

.....
En ce qui concerne le réseau de Tunis, la Société a pu effectuer très rapidement la transformation du réseau belge (repris le 1^{er} janvier 1902), et terminer la construction de la ligne de La Manouba qui avait été concédée par décret du 20 novembre 1901. Dès que ces travaux ont été achevés, et pour répondre aux prescriptions de l'administration supérieure, la société a demandé au gouvernement beylical, et obtenu de lui, l'autorisation de substituer une société tunisienne autonome, qui a été constituée le 5 mars 1903, au capital de 3.750 000 fr., sous le nom de « Compagnie des Tramways de Tunis ».

Cette compagnie étant définitivement constituée, le compte qui figurait au bilan de 1902 sous le titre de « Réseaux de Tunis » a disparu au bilan de 1903, et le compte « Valeurs mobilières » a été augmenté de 7.255 actions de 500 francs de la nouvelle Compagnie des tramways de Tunis, dont 5.500 ont été émises en contre-valeur des apports de la Compagnie générale française de tramways.

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

.....
Compagnie des tramways de Tunis. — La Générale française a constitué le 5 mars 1903 la Compagnie des tramways de Tunis, société anonyme au capital de 8.750.000 fr. ; elle conserve dans cette dernière affaire un intérêt important, et s'en est réservé la direction technique. La nouvelle société a, en décembre dernier, réparti un acompte de dividende de 15 francs net.

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

.....
Les tramways de Tunis ont été rétrocédés par la Compagnie générale française de tramways à une société autonome à la date du 4 mai 1903. ; leur développement se

poursuit dans des conditions très satisfaisantes, et je crois qu'avant longtemps, cette compagnie sera en mesure de distribuer des dividendes de 30 à 35 fr.

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

.....
La Compagnie des Tramways de Tunis a pu profiter, au cours du dernier exercice, des améliorations que la Compagnie a commencé à apporter à son réseau. C'est ainsi que les recettes, qui n'étaient que de 394.878 fr.33 c. en 1903, se sont élevées à 717.374 fr. 42 c. en 1904, et que le dividende de 14 francs mis en distribution l'an dernier, semble pouvoir être porté à 25 francs pour 1904, après dotation des divers comptes de Réserve et de Provision. Au cours de l'année dernière, cette Compagnie a obtenu de la municipalité de Tunis et des pouvoirs publics, la concession d'un certain nombre de nouvelles lignes jusqu'au 31 décembre 1970, date à laquelle ont été prorogées, en même temps, ses concessions urbaines, qui expiraient en 1956.

Pour faire face aux dépenses qu'entraîneront la construction de ces lignes nouvelles, l'accroissement de puissance motrice de l'usine et du matériel roulant, la Compagnie va être amenée à augmenter son capital, et la Compagnie devra également participer à cette augmentation.

.....
La Compagnie générale française de tramways s'est trouvée dans la nécessité d'alléger son portefeuille en prévision des augmentations de capital auxquelles elle aura à participer pour ses filiales de Toulon et de Tunis, puisque, aux termes de la décision ministérielle qui l'a autorisée à s'intéresser dans des affaires autres que les réseaux qui lui sont directement concédés, elle ne peut dépasser, pour la partie de ses valeurs mobilières constituée par les titres de ses filiales, le montant de ses diverses réserves.



[Coll. Serge Volper](#)

COMPAGNIE DES TRAMWAYS DE TUNIS
Société anonyme

Statuts déposés au vice-consulat de France à Tunis, par acte en date du 13 janvier 1903, modifiés par décisions des assemblées générales extraordinaires des 18 mai et 19 juillet 1905

Capital : quatre millions cinq cents mille fr.
divisé en 45.000 actions de 100 fr.

PROTECTORAT FRANÇAIS
RÉGENCE DE TUNISIE
T. 5 c.p.

ACTION DE CENT FRANCS AU PORTEUR
entièrement libérée
Un administrateur (à gauche) : Louis Guary
Un administrateur (à droite) : Maurice Renaud
Tunis, le 31 juillet 1905

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

.....

La Compagnie des Tramway de Tunis a poursuivi son développement dans des conditions satisfaisantes.

Elle va proposer la distribution d'un dividende total de 0 50 aux 45.000 actions de 100 fr. qui constituent aujourd'hui son capital. L'an dernier, le dividende avait été de 5 %.

Cette Compagnie a obtenu des pouvoirs publics la concession, jusqu'en 1976, d'un chemin de fer électrique partant de Tunis et devant desservir la Goulette, Carthage et La Marsa, et de la fourniture de l'énergie électrique pour l'éclairage et la force motrice dans cette partie de la banlieue de Tunis qui paraît appelée à un grand développement.

Pour faire face aux dépenses qu'entraîneront ces concessions, la Compagnie des Tramways de Tunis va être amenée à des augmentations de capital auxquelles la Compagnie générale française de Tramways sera appelée à participer.

1907 (8 février) : inscription à la cote au comptant.

Compagnie française pour l'exploitation
DES
PROCÉDÉS THOMSON-HOUSTON
Assemblée générale ordinaire du 15 avril 1907
(*Le Capitaliste*, 25 avril 1907)

RAPPORT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

[...] Les fournitures de matériel mécanique et électrique nécessaire à l'installation du chemin de fer à traction électrique entre Tunis, Carthage et La Marsa, qui nous ont été confiées par la Compagnie des tramways de Tunis, seront bientôt terminées et nous espérons que cette ligne pourra entrer en fonctionnement avant la fin de l'année. [...]

COMPAGNIE GÉNÉRALE FRANÇAISE
DE TRAMWAYS
(*Le Journal des finances*, 3 octobre 1907)

Le réseau de Tunis ne figure plus dans le relevé des recettes de la Compagnie depuis 1903, parce qu'il a été rétrocédé à une société indépendante.

(*Le Journal général de l'Algérie et de la Tunisie*, 6 février 1908)

On lit dans la *Dépêche tunisienne* :

Une animation considérable règne sur l'immense chantier de la construction des nouvelles lignes Tunis-Goulette-Marsa.

Déjà nous avons parlé de l'achèvement des grands ponts métalliques qui font communiquer, à Tunis et à La Goulette, la berge du canal avec la terre ferme.

Sur cette berge, le remblaiement est aux trois quarts achevé, et on s'occupe de la pose de la voie, qui marche activement, soit entre Tunis et La Goulette, soit entre La Goulette et La Marsa.

L'apport du matériel de rails et de traverses se fait au moyen d'une voie de fortune détachée de l'ancienne ligne du Bône- Guelma, à la station de Douar-Ech-Chott.

En attendant que la ligne soit amenée jusqu'à Marsa-Ville, ce qui rencontre encore quelques difficultés d'exécution, le point terminus est actuellement fixé à Marsa-plage, où l'on met la dernière main à la sous-station électrique, et où l'on va installer les puissants -appareils transformateurs .qui réduisent le formidable courant de 10.000 volts, produit par l'usine génératrice, au courant de 600 volts suffisant à l'exploitation. .

On espère que tout sera terminé pour le milieu d'avril, mais bien avant cette date, la Compagnie, que dirige M. Baldauff, pourra fournir la force et l'éclairage à Maxula-Radés et à toutes les grandes usines industrielles qui sont actuellement en construction entre Ben-Arous et Tunis.

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

.....
Compagnie des Tramways de Tunis. — Les recettes des Tramways de Tunis ont continué à progresser de la manière la plus satisfaisante ; elles accusent un développement de trafic plein de promesses pour l'avenir de l'affaire.

La Société a poussé très activement les travaux qui lui incombent dans la construction du chemin de fer électrique qui doit relier Tunis à La Goulette, à Carthage et à La Marsa ; elle a l'intention d'inaugurer la nouvelle ligne au début de la prochaine saison estivale.

Depuis le 1^{er} janvier 1908, la Société a repris l'exploitation des lignes anciennes de Tunis à La Goulette et à La Marsa antérieurement concédées à la Compagnie Bône-Guelma et provisoirement, elle assure ce service à la vapeur.

La plus grande partie du capital appelé en 1907 n'a encore donné d'autres produits que ceux provenant de la fourniture de l'énergie électrique, dont la vente, dans la banlieue de Tunis, est un des objets de la concession.

Les résultats obtenus permettent de prévoir le maintien du dividende à 6 %, comme l'année précédente.

COMPAGNIE DES TRAMWAYS DE TUNIS
(*Cote de la Bourse et de la banque*, 9 avril 1908)

L'assemblée générale ordinaire des actionnaires de la Compagnie des Tramways de Tunis qui a eu lieu le 7 avril 1908, a approuvé les comptes de l'exercice 1907 et fixé le dividende à 6 fr. par action

Un acompte de 4 fr. ayant déjà été payé en novembre dernier, le solde de 2 fr. par action sera mis en paiement à partir du 1^{er} mai prochain.

L'assemblée a réélu MM. le baron Ancion, [Louis] Goury du Roslan ¹ et Schelle ², administrateurs sortants.

Les Chemins de fer en Tunisie
(*Le Journal des finances*, 5 septembre 1908)

[...] Les tramways ne figurent pas encore pour un total très important dans les entreprises de transport en Tunisie.

Comme ville, il n'y a que Tunis qui en soit dotée.

Au 1^{er} janvier 1908, le réseau qui dessert ses rues et sa banlieue atteignait une longueur totale de 25 km 494 mètres, concédés à la Compagnie générale française de tramways jusqu'au 31 décembre 1970.

En dehors du réseau de Tunis, il n'existe que deux petites lignes de tramways : l'une, de la station de Maxula-Radès à la mer, longue de deux kilomètres, l'autre longue de 5 kilomètres, entre la station de Tindja et l'arsenal Sidi-Abdallah par Ferryville.

COMPAGNIE GÉNÉRALE FRANÇAISE DE TRAMWAYS
Assemblée générale ordinaire du 17 mars 1909
(*Le Journal des chemins de fer, des mines et des travaux publics*, 20 mars 1909, pp. 210-213)

.....
Compagnie des Tramways de Tunis

Les recettes des Tramways de Tunis ont progressé dans une proportion importante en raison de l'ouverture à l'exploitation, effectuée en juin dernier, du chemin de fer électrique reliant Tunis à La Goulette, à Carthage et à La Marsa.

Ce service, particulièrement apprécié par les populations intéressées, remplace l'exploitation à vapeur qui était assurée par la Société depuis le 1^{er} janvier 1908 date de la reprise, à la Compagnie Bône-Guelma, des lignes de Tunis à La Goulette et à La Marsa.

À la demande du gouvernement tunisien, la Société a présenté des propositions pour l'exécution de diverses lignes de tramways de la banlieue de Tunis, notamment d'une ligne desservant l'Aouïna. L'exécution de ce nouveau réseau entraînera probablement l'augmentation du capital social, qui est actuellement de 8 millions de francs.

Les ventes d'électricité se sont développées notablement et commencent à donner des profits fort intéressants. Le dividende de 6 %, mis en distribution les années précédentes, sera maintenu pour 1908.

¹ Louis Goury du Roslan (Bogota, 1860-Paris, 1939) : ingénieur en chef des ponts et chaussées, administrateur de la Thomson-Houston depuis 1903, en remplacement de son frère Célian. Représentant du groupe dans diverses filiales et participations dont la Compagnie générale française de tramways. Voir [Qui êtes-vous ?](#)

² Gustave Schelle (1845-1927) : directeur au ministère des travaux publics jusqu'en mai 1905, puis administrateur des Chemins de fer de l'Ouest algérien et commissaire aux comptes de la Thomson-Houston, son représentant comme commissaire ou administrateur dans diverses affaires (CGFT, Tramways de Tunis, Cie centrale d'énergie électrique, Compagnie française pour la location de matériel de transports, Société algérienne d'éclairage et de force, Tramways de Saint-Quentin). Économiste. Voir [Qui êtes-vous ?](#)

COMPAGNIE DES TRAMWAYS DE TUNIS
(Cote de la Bourse et de la banque, 29 mars 1909)

Les recettes d'exploitation de la Compagnie des Tramways de Tunis ont atteint en 1908 1.794.609 francs, en augmentation sensible sur celles de l'exercice précédent qui s'élevaient à 1.004.112 fr. De ce fait, le bénéfice net ressort à 576.006 fr., contre 441.021 fr. en 1907.

En tenant compte du rapport antérieur, le solde disponible atteint 638.192 fr. contre 496.844 francs.

Cependant, il sera proposé à l'assemblée du 2 avril prochain de fixer le dividende à 6 francs par action, comme précédemment ; l'augmentation de bénéfice sera, sans doute, appliquée aux réserves.

Cie des Tramways de Tunis
Société tunisienne au capital de 8 millions de francs
divisé en 80.000 actions de 100 fr. dont 22.500 d'apport
Siège social à Tunis
Bureaux à Paris, 3, rue Moncey

Notice sur la constitution
(Cote de la Bourse et de la banque, 9 novembre 1909)

M. Renaud, président du conseil d'administration de la Cie des Tramways de Tunis, demeurant, 3, rue Moncey, à Paris, a, conformément à la loi du 30 janvier 1907, fait insérer au *Bulletin annexe au Journal officiel* des 16 août et 25 octobre 1909 deux notices, se complétant l'une l'autre, sur la constitution de ladite société, formée pour une durée de 75 années à compter du 4 mars 1903.

Ces notices font connaître que les actions sont toutes entièrement libérées et que, sur leur montant, 22.500 (représentées à la constitution de la société par 4.500 actions de 500 fr.) ont été attribuées à la Compagnie générale française de Tramways en représentation de ses apports comprenant notamment les voies ferrées ; les lignes aériennes ; les câbles électriques ; tous les ouvrages établis dans le but d'assurer l'exploitation des différentes lignes ; le matériel électrique et mécanique ; la propriété d'un terrain d'une superficie de 36.590 mètres carrés et les dépendances ; toutes les études, plans, faits en vue de l'exploitation du réseau etc. Tous les droits aux concessions de tramways que la société apporteuse avait obtenus lors de la constitution de la société et tous les avantages résultant des différents traités qu'elle avait passés à cette époque, entre autres celui ayant trait au rachat par la Ville de Tunis de l'ancien réseau de la société belge dite « Société anonyme des Tramways de Tunis » ont été consentis à titre absolument gratuit.

D'autre part, en rémunération des apports comprenant le matériel roulant, le matériel de rechange, les chevaux, harnais, outillage, la société a versé en espèces à la Compagnie générale française de tramways, suivant inventaire dressé au moment de la prise de possession, la somme de fr. 1.298.348,78.

Les notices font savoir ensuite que l'année sociale commence le 1^{er} janvier et finit le 31 décembre et que l'assemblée générale se réunit chaque année dans les six mois de la clôture de l'exercice, soit à Tunis, soit à Paris, ou dans tout lieu désigné par le conseil. Les convocations sont faites par avis inséré dans un des journaux d'annonces légales de Tunis ou de Paris 20 jours au moins avant la date de la réunion.

La notice faisant l'objet de l'insertion du 25 octobre 1909 Indique que l'assemblée extraordinaire du 19 octobre 1909 a décidé que le capital social serait augmenté de 2

millions de francs par l'émission de 20.000 actions de 100 fr chacune Les nouvelle» actions seront émises contre espèces au taux de 110 fr. dont 100 fr.représentant le capital nominal de l'action et le surplus représentant une prime de 10 fr. par titre ; elles seront libérées d'un quart et de la totalité de la prime à la souscription et des trois quarts de surplus le 1^{er} décembre 1909.

Cette même insertion reproduit finalement les chiffres du bilan au 31 décembre 1908, qui sont les suivants :

ACTIF	
Concession de l'ancien réseau belge rétrocédée par la la ville de Tunis, moyennant le paiement d'une annuité de 95.123 78 jusqu'au 31 décembre 1931) (pour mémoire)	—
1 ^{er} établissement : Terrains et bâtiments, outillage et lignes aériennes	2.232.447 43
Matériel roulant, mobilier, cavalerie	1.070.086 72
Voies, kiosques, travaux de protection des lignes télégraphiques et téléphoniques et divers	1.744.176 09
Ligne Tunis-Goulette-Marsa et réseau de distribution d'énergie	3.122.440 94
Cautionnement déposé par la Compagnie	1.942 00
Frais judiciaires afférents à la reprise de concession de l'ancien réseau	55.422 18
En caisse chez les banquiers	758.893 69
Approvisionnements	546.700 73
Débiteurs divers	16.690 36
Acompte sur le dividende de 1908	320 000 00
	<u>9 868.800 14</u>
PASSIF	
Capital : 80.000 actions de 100 fr.	8.000.000 00
Montant capitalisé de l'annuité à servir jusqu'au 31 décembre 1956, pour le rachat de la concession de l'ancien réseau belge .(pour mémoire)	—
Cautionnements	20.921 40
Créditeurs	918 000 32
Coupons restant à payer	116.884 00
Réserve légale	67 980 89
Provision pour affaires contentieuses et diverses	106. 854 00
Amortissement compris dans les deux annuités passées pour remboursement des frais judiciaires	261 23 62
Bénéfices reportés des exercices antérieurs	62.185 72
Profits et pertes de l'exercice 1908	576.006 48
	<u>9 868.800 14</u>

Les statuts de la Cie des Tramways de Tunis, publiés au *Bulletin annexe au Journal officiel de la République française* du 10 août 1999, font connaître notamment que la répartition des bénéfices se fait de la façon suivante : 1° 5 % pour la réserve ; 2° la

somme nécessaire pour fournir aux actions un premier dividende de 4 % ; .3° 10 % du surplus pour le conseil d'administration et le solde aux actionnaires.

Le conseil d'administration de la société comprend actuellement :

MM. M[aurice] Renaud, président ; J. Baldauff, G[eorges] Pavie, B. Ancion, L[ouis] Goury du Roslan, L[ouis] Guary et G[ustave] Schelle.

La société est abonnée au timbre français pour 80.000 actions, numéros 1 à 80.000. d'une valeur nominale de 100 fr., savoir : 1° depuis le 1^{er} janvier 1905, pour les 37.500 actions, numéros 1 à 37500 ; 2° depuis le 10 juillet 1905. pour les 7.500 actions, numéros 37.401 à 45.000 ; 3° depuis le 21 juin 1906 pour les 15.000 actions, numéros 55.001 à 60.000 ; 4° depuis le 1^{er} novembre 1907, pour les 20 000 actions, numéros 60001 à 80000. Les 37 500 actions de 100 fr. numéros à 37.500 ont remplacé 7.500 actions anciennes de 500 fr.. numéros 1 à 7.500, qui ont été rétroactivement abonnées du 4 mars 1903 au 1^{er} juillet 1905. (*Journal officiel* du 27 juillet 1909.) (N. D. L. R.)

Suivant décision de la Chambre syndicale des agents de change publiée par la *Cote de la Bourse et de la banque* dans son numéro du 8 novembre 1909, les actions de la Compagnie des Tramways de Tunis ont été admises, à dater d'hier, aux négociations de la Bourse au comptant (1^{re} partie du Bulletin de la Cote).

Tramways de Tunis
(*Annuaire Desfossés*, 1910, p. 183-184)

ADMINISTRATEURS

MM. O. Renaud [*sic* : Maurice Renaud, de la Thomson et de la Cie gén. frse des tramways...], J[oseph] Baldauff [ing. ECP d'origine luxemb.], G[eorges] Pavie, Baron Ancion [Belg.], L[ouis] Goury du Roslan [Thomson], L[ouis] Guary [Cie gén. frse des tramways], G[ustave] Schelle [commissaire aux comptes Thomson].

TRAMWAYS DE TUNIS
(*Cote de la Bourse et de la banque*, 1^{er} mars 1910)

Les bénéfices nets réalisés par la Société des tramways de Tunis pendant l'année 1909 se sont élevés à 469.593 fr. contre 576.000 fr. en 1908. Malgré le fléchissement des bénéfices, le dividende sera maintenu à 6 fr. par action.

Les recettes d'exploitation se sont élevées en 1909 à 1.757.638 fr. contre 1.760.949 fr. en 1908 ; les ventes d'énergie se sont élevées à 41.387 fr. contre 33.660 fr., les recettes diverses, intérêts et produits divers à 46.776 fr. contre 77.129 fr.

Les dépenses d'exploitation se sont légèrement accrues, passant de 967.637 fr. à 1.013.609 francs pour le dernier exercice. Quant à la quote part du gouvernement tunisien, elle a été de 269.070 fr. au lieu de 264.575 fr.

COMPAGNIE GÉNÉRALE FRANÇAISE DE TRAMWAYS
Exercice 1909
(*Cote de la Bourse et de la banque*, 7 avril 1910)

.....

les valeurs mobilières sont ramenées de 7 millions 966.823 70 à 5.399.299 fr. en raison de réalisations d'actions Tramway de Tunis et Tramways du Var et du Gard.

.....
Les recettes des Tramways de Tunis, affectées par la situation économique de la Régence, à la suite de deux mauvaises récoltes consécutives, se sont néanmoins maintenues, en 1909. sensiblement au même chiffre que l'année précédente. Depuis le commencement de l'année courante, on constate un relèvement du trafic. Les diverses questions qui restaient en suspens avec le Gouvernement tunisien ont été récemment solutionnées ; le nouveau programme des travaux qui en résulte sera mis prochainement à exécution. En conséquence, la Société a porté son capital social de 8 à 10 millions de francs, avec le concours de la Compagnie générale française de Tramways. Le dividende de 6 % mis en distribution les années précédentes, sera maintenu pour 1909.

Compagnie des tramways de Tunis
(*Le Journal des finances*, 14 janvier 1911)

Constituée sous les auspices de la Compagnie générale française de tramways, la Compagnie des tramways de Tunis paraît offrir de belles perspectives, d'autant que le développement commercial et industriel du protectorat en général, et de la ville de Tunis en particulier, ne pourra qu'influencer heureusement la marche de ses affaires. Ses actions se négocient actuellement aux environs de 120.50 et peuvent être conservées.

Tramways de Tunis
(*Cote de la Bourse et de la banque*, 16 mars 1911)
(*Le Journal des finances*, 25 mars 1911)

Les recettes de la Société des Tramways de Tunis, en-1910, se sont élevées à 2.064.437 fr. contre 1.845.901.fr. en 1909, Les dépenses s'élèvent à 1.432.835 contre 1 million 376.308 fr. et les bénéfices nets s'établissent par suite à 599.602.fr. contre 489.593 francs précédemment.

Le capital à rémunérer étant cette année de 10.000.000 représenté par 100.000 actions de 100 francs, au lieu de 80.000 actions l'an dernier, le dividende sera ramené de 6 fr. à 5 fr. 50.

COMPAGNIE GÉNÉRALE FRANÇAISE DE TRAMWAYS
(*Cote de la Bourse et de la banque*, 6 avril 1911)

.....
La Société s'est défaite, au cours de l'exercice écoulé, d'un certain nombre d'actions Compagnie des Tramways de Tunis...

.....
Compagnie des Tramways de Tunis. — Les recettes des Tramways de Tunis se trouvent en régression notable, bien que l'année 1910 ait été aussi médiocre, au point de vue agricole, que les deux années qui l'ont précédée, et qu'il en soit résulté, pour la Régence, une situation économique peu satisfaisante.

FOURNITURE D'ÉLECTRICITÉ À GAZ ET EAUX DE TUNIS

La Société s'est mise d'accord avec la Compagnie du Gaz et des Eaux de Tunis, pour lui fournir l'énergie électrique nécessaire aux besoins de la Ville en éclairage et force motrice.

Le Gouvernement tunisien a décidé de supprimer les services à vapeur de banlieue entre Tunis et Hammam-Lif, et a demandé à la Société de se charger de la construction et de l'exploitation d'un chemin de fer électrique reliant ces deux points. Les pourparlers sont en cours et il y a lieu d'espérer qu'ils pourront aboutir prochainement.

L'assemblée générale du 31 mars 1911 a fixé le dividende de l'exercice à 5 fr. 59 net, les impôts de finances étant supportés par la Société.

.....

LÉGION D'HONNEUR
(*L'Aurore* 20 avril 1911)
(*Le Petit Caporal*, 22 avril 1911)

À Marsa-ville, le président Fallières décore M. Baldauff, administrateur de la Cie des tramway.

LÉGION D'HONNEUR
(*JORF*, 2 mai 1911, p. 3463)
(*Le Journal des transport*, 6 mai 1911)

BALDAUFF (Ferdinand-Edmond), administrateur délégué de la Compagnie des tramways de Tunis : a collaboré depuis vingt ans à toutes les grandes entreprises de travaux publics et de colonisation en Tunisie. Titres exceptionnels.

Annuaire Desfossés 1912, p. 443 :
Tramways de Tunis.
Idem.

(*Dictionnaire illustré de la Tunisie*, 1912, p. 358)

SANSONE (Ignace), 30 juillet 1878, Termini (Italie), off. du Nichan-Iftikhar. Architecte-ingénieur. 5 fév. 1888. Successivement : élève architecte chez M. Baldauff, ingénieur ; conducteur des travaux d'installation de l'usine génératrice de Bab-Sâadoun et de la pose des voies de tramways de Tunis ; conducteur des travaux du Casino-Théâtre, architecte de nombreuses constructions particulières

(*Le Temps*, 21 février 1912)

Notre correspondant de Tunis nous télégraphie :

La population indigène continue à boycotter les tramways de la ville de Tunis. La discipline dont elle a fait preuve depuis plus de huit jours n'est pas le trait le moins curieux de ce mouvement.

Le groupe qui a organisé ce boycottage se défend d'avoir obéi à des passions xénophobes. *Le Tunisien*, que dirige M. Bachambra, l'un des chefs du groupe, affirmait jeudi dernier que la population indigène avait à se plaindre depuis longtemps de la Compagnie des tramways. Celle-ci aurait autorisé ses wattmen à marcher dans certaines rues de la ville arabe à une vitesse excessive.

Les employés italiens auraient irrité les voyageurs indigènes par une foule de procédés injurieux dont les moindres auraient consisté à remettre la voiture en marche au moment où les indigènes s'apprêtaient à monter ou à descendre, ou encore à leur marcher sur les pieds sous prétexte de leur faire payer leur place. L'accident du 8 février dernier — un wattman italien écrasa ce jour-là une fillette indigène — aurait fait éclater un ressentiment général qui couvait depuis longtemps.

Il est possible que certaines de ces plaintes soient fondées. Aussi bien ne voit-on pas pourquoi la Compagnie des tramways refuserait d'organiser le contrôle de la vitesse des trams que réclame le comité de boycottage. Mais il est un point sur lequel le comité en question paraît agir contrairement à l'intérêt manifeste des indigènes eux-mêmes. Il demande en effet l'égalité des salaires pour tous les employés sans distinction de race ou de confession. Si cette mesure était adoptée, aucun indigène ne trouverait plus à s'embaucher, car à salaire égal, les compagnies préféreront, pendant longtemps encore, la main-d'œuvre européenne.

NOUVELLES COLONIALES
Tunisie
L'EXTENSION DU BOYCOTTAGE
(*Le Temps*, 29 février 1912)

Le boycottage inauguré le 9 février dernier par les indigènes de Tunis contre les tramways de la ville continue à s'exercer avec le même calme et la même résolution. On sait que le comité indigène qui a organisé ce mouvement insiste auprès de la compagnie sur trois revendications essentielles : renvoi des employés étrangers, c'est-à-dire n'étant ni Français ni indigènes ; unification des salaires au profit des employés indigènes ; contrôle de la vitesse et de la conduite des voitures. La compagnie ayant opposé sur ces trois points une fin de non-recevoir, les tramways de Tunis circulent sans voyageurs indigènes, et perd, d'après certains, un millier de francs par jour.

Mais voici qui est plus significatif encore : le boycottage paraît s'étendre et prendre des formes nouvelles. C'est du moins ce que prétend la *Tunisie française*, organe peu suspect de tendresse pour les indigènes. A Tunis, les indigènes se prépareraient à boycotter les commerçants italiens. Pour n'avoir pas à acheter de macaroni chez les épiciers italiens, des capitalistes musulmans se seraient réunis pour fonder des fabriques de pâtes alimentaires ; deux de ces fabriques fonctionneraient déjà et deux autres seraient sur le point de s'ouvrir. Les épiciers arabes, pour la plupart originaires de l'île de Djerba, seraient également invités à ne plus rien vendre à leur nombreuse clientèle sicilienne.

Le mouvement gagnerait d'ailleurs le reste de la Régence. À Bizerte, depuis une huitaine de jours, les commerçants italiens seraient l'objet d'un boycottage général. Les

jardiniers italiens (toujours, d'après la *Tunisie française*), qui apportent leurs légumes au marché municipal, ne trouvent plus d'acheteurs.

S'il convient d'accueillir avec réserve certaines de ces nouvelles, il n'en apparaît pas moins que, sans bruit et sans affiches, la population indigène s'exerce en ce moment à une forme d'action collective dont on ne saurait méconnaître la nouveauté sur le sol africain.

Tramways de Tunis
(*Les Annales coloniales*, 2 mars 1912)

Pendant l'exercice 1911, les résultats obtenus par la Compagnie des Tramways de Tunis, accusent une progression des recettes d'exploitation qui sont passées de 1.966.621,98 à 2.043.432 fr. 99. En tenant compte des intérêts et produits divers, mais déduction faite de la quote-part au gouvernement tunisien et des dépenses d'exploration ainsi que des annuités de rachat et d'amortissement, le bénéfice net ressort à 672.571 fr. 34 contre 599.602 fr. 69. Y compris le report antérieur, le solde disponible s'établit à 692.718 fr. 53 contre 617.286 fr. 57 en 1910.

Le conseil d'administration proposera à l'assemblée générale des actionnaires convoquée pour le 14 mars prochain la répartition d'un dividende de 6 fr. bruts, soit 5 fr. 50 nets, ce qui correspond au même dividende que l'an dernier. Un acompte de 4 fr. ayant distribué le 15 décembre, le solde, soit 1 fr. 50, serait payable le 1^{er} mai 1912.

(*Le Temps*, 11 mars 1912)

Les Tramways de Tunis n'ont pas varié à 125. Si les recettes des voitures ont subi du chef du boycottage une certaine diminution, cette diminution a été compensée par le développement de la vente d'électricité, notamment à la Compagnie du gaz de Tunis*.

NOUVELLES COLONIALES
Lettre de Tunisie
Le boycottage des tramways et l'opinion publique
(*Le Temps*, 12 mars 1912)

(De notre correspondant particulier.)

Tunis, mars.

La grève des tramways dure depuis bientôt quatre semaines, sans qu'aucune modification se soit produite depuis le premier jour. Les Arabes continuent à s'abstenir systématiquement de monter dans les voitures, malgré leur peu de goût pour la marche. C'est un spectacle curieux de voir sur les avenues montantes de la ville de grosses femmes arabes empêtrées dans leurs voiles et s'essoufflant à la pratique d'un sport qui leur était jusqu'ici à peu près inconnu, tandis que les tramways passent à vide.

La grève se déroule d'ailleurs dans le plus grand calme, et le mot d'ordre étant maintenant scrupuleusement observé par tous, on n'assiste plus, comme au début, à des discussions et à des colloques animés entre des Bédouins, arrivés de la campagne et montés par erreur en tramway, et leurs coreligionnaires de la capitale qui les en faisaient descendre.

L'unanimité du mouvement et la rigueur avec laquelle il se poursuit ont impressionné assez fortement la population européenne. Les vieux Français de Tunisie surtout, habitués à considérer les indigènes comme une sorte de toile de fond dans le décor tunisien, quelque chose comme les chameaux et les palmiers, ne peuvent s'accoutumer à l'idée qu'au contact de notre civilisation, ce peuple de figurants en burnous ait marché depuis trente ans, et qu'il aspire maintenant à jouer un rôle.

Il faut reconnaître que son évolution s'est étonnamment accélérée depuis six mois. La guerre italo-turque, en faisant sentir profondément aux musulmans de Tunis la parenté religieuse qui les unit à leurs frères de Tripolitaine, a créé du même coup entre tous nos protégés un lien puissant. Ils sont unis aujourd'hui dans une passion de haine commune contre l'Italie. Et pendant longtemps, au moins tant que durera la guerre, les appels à ce sentiment seront entendus. Ainsi s'explique la persistance du boycottage d'une compagnie qui est française, mais qui a le tort impardonnable, aux yeux des Arabes, d'employer en majorité des Italiens. Ajoutez à cette sorte de patriotisme religieux, l'extrême misère d'un prolétariat indigène urbain composé en grande partie à Tunis de petits artisans frappés chaque jour davantage par la concurrence européenne, et vous comprendrez combien il est facile d'émouvoir la sensibilité d'une population qui voit des étrangers, qu'elle déteste, occuper des emplois dont elle pourrait profiter.

Il serait faux d'en conclure, comme on le fait dans certains milieux, que le mouvement est dirigé contre les Européens en général et menace notre établissements en Tunisie. Aux sentiments violents contre l'Italie, correspond au contraire un ardent loyalisme envers la France. La belle attitude des musulmans tunisiens lors des incidents du Carthage et du Manouba en a fourni la preuve éclatante. Jamais ils ne furent aussi désireux de se rapprocher de nous. Ne serait-ce que par antipathie pour les Siciliens, ils sont prêts à se jeter dans nos bras. Mais il serait puéril aussi de ne pas voir ce que cette situation neuve commande d'attention et de tact.

Nous avons eu jusqu'ici affaire en Tunisie à un peuple endormi dans une indolence séculaire. Voici que tout d'un coup, comme si elles avaient été parcourues par un courant électrique, ces masses inertes ont frémi. Seuls, ceux qui ne sont pas en rapport avec les milieux indigènes peuvent méconnaître la force de cet ébranlement. Un exemple, qui est d'hier, en donne la mesure. La nouvelle, apportée par un télégramme de presse incomplet et inexact, s'étant répandue mercredi dernier à Tunis que la France allait exercer une pression sur la Turquie pour l'amener à conclure la paix, les musulmans de la capitale, affectés comme par une marque d'infidélité de la nation qui les protège, *ont décidé en quelque sorte de prendre le deuil, et comme la fête du Mould tombait le jour même, de s'abstenir d'illuminer les souks*, marque de réjouissance traditionnelle et presque sacrée, puisque le bey doit ce soir-là parcourir solennellement cette partie de la ville. De fait, la cérémonie n'a pas eu lieu, au grand désespoir des curieux. Depuis, on a appris heureusement que la médiation de la France: si elle se produisait ne constituerait pas une démarche isolée et s'exercerait à Rome aussi bien qu'à Constantinople, et l'impression fâcheuse s'est effacée. Le fait qu'elle s'était produite n'en est pas moins significatif, et révèle chez nos protégés une nervosité toute nouvelle qu'il convient de ménager au moment où la France, grande nation musulmane, va augmenter d'une dizaine de millions le nombre de nos protégés islamiques, il serait souverainement injuste et maladroit de décourager, par des mesures impolitiques, l'élan unanime qui porte aujourd'hui vers nous les indigènes tunisiens.

C'est malheureusement ce qu'une partie de la colonie française ne paraît pas comprendre. Le clan arabophobe dénonce, à propos du boycottage, ce qu'il appelle le péril musulman et prétend imposer au résident général une politique indigène opposée à celle que le Parlement français approuvait récemment. La campagne électorale ouverte pour le renouvellement des délégués de Tunis et de Bizerte à la conférence consultative s'est faite sur ce terrain. A force d'exploiter chez les Français le souvenir des troubles du mois de novembre dernier, le parti dit agrarien, appuyé d'autre part sur les

petits fonctionnaires, qui constituent à Tunis les électeurs du troisième collège et que l'on allécha par des promesses d'augmentation, est parvenu à faire élire. en tête de liste un journaliste qui n'est connu que par ses violences de langage et qui a été condamné à quinze jours de prison et 2.000 francs d'amende pour avoir outragé le délégué à la résidence.

Ces manifestations ne sauraient détourner l'administration du protectorat de sa ligne de conduite. Elles creusent néanmoins un fossé entre les Français et les indigènes au moment même où les événements de Tripolitaine leur auraient fait un devoir de se ménager mutuellement. — L.

Mesures d'ordre à Tunis (*Le Temps*, 15 mars 1912)

(Dépêche de notre correspondant particulier),

Tunis, 14 mars.

Le gouvernement est décidé à agir non seulement contre les meneurs du boycottage indigène, mais contre tous les perturbateurs de la paix publique, à quelque race qu'ils appartiennent.

Sept Italiens viennent d'être l'objet d'un décret d'expulsion.

Le directeur du journal la *Tunisie française*, qui avait publié lundi un article d'une violence extrême contre les indigènes, et dont le numéro d'avant-hier renfermait des imputations calomnieuses contre la magistrature française et des excitations à la haine des races, a été mandé devant le général Pistor, agissant en vertu des pouvoirs qui lui sont conférés par l'état de siège.

L'opinion française est unanime à féliciter le gouvernement de ces actes d'énergie.

Tunis, 14 mars.

Le septième membre du comité de boycottage des tramways a été interné au Bardo (Havas).

LES ÉVÉNEMENTS DE TUNIS (*Le Temps*, 16 mars 1912)

En rentrant à Tunis, d'où les interpellations parlementaires l'avaient tenu éloigné pendant plusieurs mois, M. Alapetite a trouvé un pays profondément troublé par diverses causes : l'émeute du 7 novembre a déchaîné dans la colonie française une violente campagne arabophobe, la colonie italienne est surexcitée par l'affaire de la Tripolitaine, les indigènes étaient agités par le boycottage des tramways de la ville auquel on les avait entraînés. Le désir de ramener le plus vite possible le calme dans les esprits a inspiré au résident général des mesures énergiques. Il a suspendu le journal français qui excitait avec le plus d'ardeur à la haine des indigènes ; il a expulsé les Italiens les plus remuants ; [il a dispersé le comité de boycottage indigène, faisant exiler quelques-uns de ses membres et faisant interner les autres.](#) Pour, cela il s'est servi des armes qu'il avait à sa disposition. Le journal a été suspendu en vertu de l'état de siège qui a été proclamé au lendemain de l'émeute, [les meneurs indigènes ont été exilés ou internés en vertu des pouvoirs discrétionnaires dont dispose le bey.](#)

De la nécessité de ces mesures on ne peut pas discuter à distance, et l'on sait que, pour ce qui nous regarde, M. Alapetite est un administrateur dont la sagesse nous inspire pleine confiance. Cependant, on ne pourra manquer de remarquer combien

sont différentes les peines appliquées. Le journal suspendu pourra reparaître dès que l'état de siège sera levé et se retrouvera alors sous l'abri des lois ; les indigènes qui viennent d'être exilés ou internés le sont au contraire pour toujours, s'il plaît à l'administration.

Le bey avait autrefois tous les pouvoirs sur la personne et les biens de ses sujets. En fait, aucun texte ne les a limités depuis l'établissement du protectorat ; on se contentait de les laisser dormir. Les mesures prises contre le comité de boycottage sont donc parfaitement légales, comme nous le télégraphiait hier notre correspondant de Tunis. Ces pouvoirs d'exil et d'internement du bey correspondent au pouvoir d'internement du gouverneur général de l'Algérie. Ce sont des moyens de gouvernement d'une efficacité absolue parmi les craintives populations musulmanes, et il est probable que les habitants de Tunis, terrifiés, ont dû cesser instantanément le boycottage. Mais la question qui va se poser désormais en Tunisie est celle qui se posait déjà en Algérie. Ces pouvoirs discrétionnaires n'ont-ils pas sur la destinée de nos musulmans des effets désastreux d'une importance telle que les résultats immédiats qu'on en obtient sont bien peu de chose auprès ? En les maintenant, n'est-ce pas tout l'avenir de la race, l'avenir même de notre Afrique du nord que l'on sacrifie à des besoins du présent que l'on pourrait satisfaire autrement ?

Nous avons pris notre parti sur l'enseignement des indigènes; nous l'organisons aussi largement que possible. La bourgeoisie indigène, de son côté, se rend compte de plus en plus de la valeur de l'instruction et s'efforce d'en assurer le bénéfice à ses enfants. Il y a une centaine d'élèves musulmans au Lycée de Tunis ; il y en a près de cinq cents dans les lycées et collèges de l'Algérie. [Toutes les années, quelques-uns de ces jeunes gens viennent dans nos facultés métropolitaines et poussent leurs études jusqu'au grade de docteur. C'était le cas de deux des membres du comité de boycottage, MM. Bach-Hamba et Guellaty, qui étaient avocats au barreau de Tunis.](#) Il a été longtemps de mode de dire que ces jeunes gens, ayant reçu une culture européenne, se trouvaient déclassés par là aux yeux de leurs coreligionnaires et n'avaient aucune influence sur eux. On vient d'avoir la preuve du contraire. Il a suffi d'un comité de sept personnes pour décider les 150.000 musulmans de Tunis à pratiquer une action collective avec la discipline la plus rigoureuse. Ce serait donc une faute lourde que de ne pas tenir compte de cet élément nouveau l'élément indigène instruit.

Les mesures que vient de prendre M. Alapetite rappelleront aux indigènes de toutes les classes, à cette élite instruite comme aux autres et aussi bien en Algérie qu'en Tunisie, que l'administration peut les frapper sans jugement. C'est là ce qui fait leur gravité. On dit que quelques-uns de ces jeunes gens se laissaient influencer par les rêves panislamiques et en tout cas ils avaient en dernier lieu donné au boycottage un caractère politique qui n'était pas tolérable. Mais que le résident général en soit réduit à recourir à l'arbitraire pour rétablir l'ordre, c'est ce qui ne nous paraît pas tolérable non plus. Le pouvoir de punir arbitrairement chez l'administration a pour corollaire inévitable le silence chez les administrés, car qui se hasarderait à parler alors qu'il ne sait pas dans quelle mesure il peut le faire sans s'exposer à être puni ? Or après avoir appris à nos sujets à penser, prétendrons-nous les empêcher de penser et par conséquent de parler ? En les instruisant, nous les rendons capables de critique, c'est nous qui leur inspirons le goût de la vie publique. Il serait contradictoire de vouloir ensuite les en exclure. Qu'on limite autant qu'on voudra la liberté qu'on juge possible de leur laisser ; mais qu'on la limite.

Qu'ils sachent jusqu'où ils peuvent aller, et pour cela qu'on fixe par des textes précis les discussions et les actes qu'on leur interdit, et que les infractions qu'ils commettront soient jugées par des tribunaux réguliers. Pour que les indigènes se rapprochent de nous, il faut qu'ils évoluent. Qui dit évolution dit mouvement. La leur ne se fera pas dans la terreur que fait régner l'arbitraire, c'est-à-dire dans l'immobilité.

Les Tramways de Tunis
(*Le Temps*, 18 mars 1912)

L'assemblée des actionnaires de cette compagnie a eu lieu jeudi dernier. Les résultats de l'entreprise s'améliorent normalement. Les troubles survenus à Tunis pendant ces dernières semaines n'ont pas déterminé une diminution sensible des recettes des tramways. Cette diminution a été d'ailleurs largement compensée par une augmentation des ventes d'électricité, notamment à la Compagnie du gaz de Tunis.

ÉCLAIRCISSEMENTS NÉCESSAIRES
(*Le Temps*, 22 mars 1912)

.....
Est-il utile d'interdire à nos indigènes africains toute action collective, même pour la défense de leurs intérêts économiques, comme c'était le cas dans le boycottage des tramways de Tunis ?

Est-il utile de leur interdire toute critique du régime auquel nous les soumettons et notamment des privilèges que nous entretenons à leurs dépens ? Et pour assurer ces interdictions, est-il utile de maintenir cet arbitraire qui permet, par simple mesure administrative, d'enlever de chez eux et de chasser de leur pays des hommes qui sont venus s'instruire dans nos écoles et que nous avons laissés s'initier à nos idées et à nos sentiments ?

TRAMWAYS DE TUNIS
(*Cote de la Bourse et de la banque*, 23 mars 1912)

Les recettes d'exploitation de la Compagnie des Tramways de Tunis ont atteint en 1911 le chiffre de 1.761.000 35 (non compris la part de 282.432 64 du gouvernement tunisien) contre 1.992.509 74 en 1910.

L'année 1911 a commencé sous des auspices favorables et les recettes des six premiers mois ont accusé un progrès sensible sur celles de la période correspondante de 1910. Mais cette progression n'a pu se poursuivre au cours de l'été et de l'automne, en raison d'une sérieuse épidémie de choléra, ensuite d'incidents qui ont jeté le trouble dans la population.

Quoi qu'il en soit, les résultats de l'exploitation ont été assez satisfaisants et le coefficient s'est amélioré par suite des meilleures conditions d'utilisation de l'usine de La Goulette.

Les bénéfices nets se sont établis à 693.718 53 contre 617.286 57 précédemment. Malgré cette légère augmentation, le dividende a été maintenu à son chiffre antérieur de 5 50 par action, ainsi qu'il ressort de la répartition votée par l'assemblée générale du 14 mars dernier, répartition que l'on trouvera ci-après comparée à la précédente.

Tout d'abord les résultats généraux des deux derniers exercices se comparent ainsi :

	1910	1911
CHARGES		

Dépenses d'exploitation	1 049.751 83	1.013.942 67
Annuité de rachat à la Ville de Tunis	95.12578	95.125 78
Annuité d'amortiss. des frais judic.	2.898 58	2.898 58
Impôts	42.946 38	—
Total du débit	<u>1.190.722 57</u>	<u>1.111 967 03</u>
PRODUITS		
Recettes perception	1.861 180 55	1.875.553 80
Ventes d'énergie	103.864 93	167 879 19
Recettes diverses	1.576 50	—
	1.966.621 98	2.043.432 99
A déduire :		
Quote-part gouv. tunis.	274 112 24	282.432 64
Recettes nettes	1.692.509 74	1 761.000 35
Intérêts et prod. divers.	97 815 52	23.341 02
Total des produits	1.790.325 26	1.784.341 37
Rappel des charges	1.190.722 57	1.111.967 03
Total des produits	599.602 69	672.374 34
Rappel des charges	17.683 88	20 344 19
Bénéfices nets	<u>617.286 57</u>	<u>692.718 53</u>

Ces bénéfices ont reçu comparativement l'affectation suivante ;

	1910	1911
Réserve légale	29.980 17	35.766 02
Dividende de 5 50	550.000 00	550.000 00
Impôts	—	49.456 71
Tantièmes	16.962 25	23.660 83
Solde à nouveau	20.344 17	33.834 97
	<u>617.286 57</u>	<u>692 718 53</u>

La Compagnie a à peu près terminé l'exécution des travaux prévus par les conventions antérieures, notamment les parachèvements de l'usine génératrice de La Goulette et du réseau de distribution électrique que nécessitaient les accords intervenus l'an dernier avec la Compagnie du Gaz de Tunis.

En conformité de ces accords, la Compagnie des Tramways a mis à la disposition de la Compagnie du Gaz, dès le mois d'octobre dernier, une partie de l'énergie nécessaire à la Ville de Tunis, et, depuis le commencement de janvier, elle en effectue la fourniture totale.

Des contrats intervenus l'an passé avec les municipalités d'Hammam-Lif, Radès et Sidi Bou-Saïd ont confié à la Compagnie l'éclairage public de ces localités pendant une durée de quarante ans.

Le conseil pense pouvoir conclure, cette année, diverses conventions pour l'éclairage public d'autres centres compris dans le périmètre des concessions.

On poursuit, d'autre part, quelques affaires intéressantes, notamment la fourniture aux nouveaux ateliers de la Compagnie Bône-Guelma, à Djebel-Djelloud, de l'énergie nécessaire à l'éclairage et à la force motrice.

La Compagnie s'est mise d'accord avec la Compagnie du gaz de Tunis pour régler les conditions de vente de courant à La Goulette ; pendant toute la durée de la concession, cette entente permettra de faire bénéficier une population importante de facilités dont elle avait été jusqu'ici privée.

Les palais du bey, à Hammam-Lif, à La Marsa et à Sidi-Bou-Saïd sont aujourd'hui éclairés à l'électricité par les soins de la Compagnie. Il y a là un exemple qui peut avoir une sérieuse influence sur le développement de l'emploi de l'éclairage électrique par la population indigène.

Les produits des ventes d'énergie sont en augmentation très notable (167.879 19 en 1911 contre 103.864 93 en 1910 et 41.387 32 en 1909) et l'on compte que l'an prochain, cette branche de l'industrie sera en progrès marqué, grâce à la mise en vigueur complète du contrat de fourniture avec la Compagnie du gaz, tant à La Goulette qu'à Tunis.

Le Parlement ayant récemment autorisé l'emprunt demandé par l'administration du protectorat, le conseil pense que le projet de convention relatif à la création d'une ligne électrique entre Tunis et Hammam-Lif pourra être sanctionné sous peu par les autorités compétentes.

*
* *
*

De même que l'an dernier, l'exercice 1912, qui commençait dans des conditions favorables, a eu à subir des difficultés résultant de faits complètement étrangers à l'exploitation. C'est ainsi qu'à la suite d'un accident survenu à un indigène qui avait été renversé par une voiture conduite par un mécanicien italien, un mot d'ordre fut donné à la population musulmane pour l'inviter à cesser de monter dans les voitures, tant que la Société n'aurait pas renvoyé tout le personnel de nationalité italienne.

Les musulmans demandaient également l'assimilation au point de vue des salaires du personnel indigène au personnel européen.

En raison de la situation délicate dans laquelle la Compagnie se trouvait placée de ce fait, le conseil décida de soumettre la question au gouvernement tunisien. Celui-ci demanda alors à la Compagnie de consentir à l'égalisation des salaires des Européens et des indigènes: En raison de l'accroissement des charges — 12.000 approximativement — que déterminait l'adoption de cette solution, le conseil demanda au gouvernement une compensation équivalente. Des pourparlers sont actuellement entrepris à ce sujet.

Quoi qu'il en soit, cette situation avait provoqué à la-date du 10 mars une moins-value de recettes de 16.500 fr. ramenée à 8.500 fr. environ par l'augmentation qui avait été réalisée jusqu'au moment où l'accident que nous avons signalé vint déterminer le boycottage des voitures de la Compagnie.

Toutefois, ces événements n'ont eu aucune action sur les ventes d'énergie. Le contrat passé avec la Compagnie du Gaz de Tunis, a reçu sa pleine exécution, à partir du 1^{er} janvier dernier. Il en est résulté un accroissement notable dans les produits des ventes de courant.

Les recettes en provenant se sont élevées en chiffres ronds, pour les mois de janvier et février à 51.000 fr. contre 31.000 fr. en 1910, soit une augmentation de 20.000 fr.

Comptes et rapports ont été approuvés à l'unanimité.

Un acompte de 4 fr. (coupon n° 13) ayant été payé au mois de décembre dernier, le solde, soit net 1 fr. 50, sera mis en distribution à partir du 1^{er} mai prochain contre présentation du coupon n° 14.

(*Le Temps*, 25 mars 1912)

Les Tramways de Tunis sont à 125. Le boycottage partiel des voitures de cette compagnie semble s'être beaucoup atténué.

POLITIQUE TUNISIENNE
(*La Politique coloniale*, 28 mars 1912)

L'instruction judiciaire ouverte sur les menées des agitateurs tunisiens qui viennent d'être frappés, les uns d'expulsion, les autres d'internement, déterminera avec précision, la part de responsabilité qui leur incombe dans l'échauffourée du Djellaz et dans le boycottage des tramways. Elle nous permettra également d'être fixés sur le but politique poursuivi par ce comité secret qui, depuis cinq mois s'est constitué, à l'état de pouvoir rival et occulte, en face des autorités régulières de la Régence. En attendant, l'enquête à laquelle vient de procéder sur place le directeur de la *Dépêche algérienne* nous apporte un précieux commencement de lumière sur les raisons qui ont amené le résident général à proposer, et le gouvernement beylical à prendre, contre les chefs de cette agitation, les mesures que, dans un grand journal de Paris, on a taxées d'arbitraires.

Il va sans dire que, dans les milieux Jeunes-Tunisiens, on n'hésite pas à proclamer l'innocence absolue des sept exilés ou internés. M. Zaouche, qui partage avec M. Ali Rach Hamba, le plus considérable d'entre eux, la direction du parti, a déclaré à notre confrère que le comité n'existait que dans l'imagination des policiers et s'est porté garant du loyaliste de ses amis. Il n'a d'ailleurs pas pu ne pas reconnaître qu'il n'aurait dépendu que d'eux de faire cesser le boycottage des tramways, ce qui était avouer que ce boycottage était leur œuvre.

Aussi bien, comment ne pas croire à un mot d'ordre venu d'un pouvoir caché dans l'ombre et disposant d'une autorité discutée lorsqu'on a vu, d'une heure à l'autre, la population musulmane s'abstenir de monter dans les tramways. Il tombe sous le sens qu'une pareille idée n'a pu naître, spontanément, à la même minute, dans les cerveaux de tous les indigènes habitués à se servir de ce moyen de transport, pas plus qu'il n'a pu leur venir à l'esprit de renoncer tous ensemble, sans un concert préalable imposé par une injonction impérieuse partie de la même source, à l'usage des allumettes italiennes, ainsi qu'ils viennent de le faire. Une discipline aussi étroite dans toute une population suppose des chefs habitués à être obéis aveuglément.

C'est la même simultanéité, où l'on ne saurait évidemment voir l'effet d'un pur hasard, qu'on retrouve, à l'origine, dans l'affaire du cimetière du Djellaz qui a ouvert cette ère de troubles. On sait comment des milliers d'Arabes se trouvèrent réunis, à point nommé, pour protester contre le projet de délimitation du cimetière, bien que l'administration du Protectorat, avisée que des troubles devaient se produire, eût décidé de surseoir à l'opération.

À ce moment, l'agitation semblait dirigée uniquement contre l'autorité française et on pouvait croire qu'il ne s'agissait que d'une manifestation isolée et destinée à rester sans lendemain. On ne tarda pas à voir qu'on était en présence d'une volonté bien arrêtée de faire dégénérer en un état de troubles permanent ce qui avait semblé n'être que l'effervescence d'un jour. À la faveur de la surexcitation produite par la guerre italo-turque et que les meneurs avaient habilement provoquée et soigneusement entretenue, le mouvement prit une tournure nettement anti-italienne. Pendant plusieurs jours, le sang coula ; les meurtres se multiplièrent et il ne fallut rien moins que la proclamation

de l'état de siège et la présence de renforts venus en hâte du département de Constantine pour rétablir l'ordre dans la rue.

Les esprits n'en restaient pas moins montés au plus haut degré, sans que ceux d'où auraient pu venir à la population indigène des conseils d'apaisement qu'elle aurait suivis aussi docilement que leurs excitations, fissent rien pour les calmer. Au contraire, et le malheur voulut qu'un accident douloureux vînt leur fournir un prétexte pour jeter de l'huile sur le feu. Le 6 février, un enfant indigène fut écrasé par un tramway que conduisait un wattman italien. On accusa le wattman d'avoir volontairement occasionné la mort du pauvre petit parce que musulman. On rappela d'autres accidents semblables survenus dans les mêmes conditions, et on ne manqua pas de les mettre sur le compte du même sentiment de haine des Italiens contre la population indigène. Généralisation d'ailleurs mensongère et injuste ; car il a été établi que, sur neuf accidents mortels constatés dans les cinq dernières années, trois étaient dus à des wattman italiens, il est vrai, mais que les wattman musulmans, comme d'ailleurs les wattman français, en avaient un nombre égal à leur passif.

Rien n'y fit. La Compagnie fut sommée de remplacer tout son personnel italien par un personnel français ou indigène et, comme elle refusa, ainsi qu'on pouvait s'y attendre, d'obtempérer à cette sommation, le boycottage fut décidé incontinent. On a essayé depuis lors de faire croire qu'il n'y avait au fond de tout cela que des revendications d'ordre économique. Cette explication ne résiste pas à un examen tant soit peu sérieux. Il suffit, pour la réduire à sa juste valeur, de rappeler qu'avant la guerre italo-turque, les Tunisiens et les Italiens vivaient en excellents termes ; on a même constaté que les Tunisiens s'entendaient mieux avec les Italiens qu'avec les Français.

Les incidents et les manifestations qui ont suivi sont venus d'ailleurs prouver que les questions de salaires et autres invoquées après coup pour colorer le mouvement d'une apparence de conflit économique n'étaient qu'un prétexte. Il est difficile, on en conviendra, d'imputer à une raison de cet ordre le boycottage des allumettes italiennes, succédant à celui des tramways et venant en souligner la signification. Il est non moins difficile de faire intervenir une explication semblable à l'occasion du projet de manifestation organisé contre le bey lui-même, dans le but de lui réclamer « très vivement » la mise en liberté des détenus de l'affaire du Djellaz, manifestation annoncée par des affiches en langue arabe et qui n'a avorté que grâce à l'intervention des forces de police et de la garde beylicale. On marchait évidemment à des troubles graves. C'est alors que la Résidence générale, après un appel à l'obéissance qui n'obtint d'autre succès qu'une accentuation de la résistance et la menace d'un renouvellement des tristes scènes du 7 novembre, se décida à couper le mal dans la racine en mettant les agitateurs dans l'impossibilité de continuer leurs menées occultes.

Nous disions l'autre jour que M. Alapetite avait certainement agi à bon escient et n'avait pas pris des mesures aussi graves sans être deux fois sûr de leur nécessité et de leur légitimité. Nous n'en avons alors pour garant que la modération notoire de son caractère et son esprit de justice et de bienveillance, également bien connu. Nous en avons aujourd'hui pour garant sa parole même et les déclarations qu'il a faites à notre confrère de la *Dépêche algérienne* :

« Nous ne pouvons pas admettre, a-t-il dit, que dans ce pays, dont le protectorat est confié exclusivement à la France, fonctionne une sorte de Comité secret panislamiste qui prend le mot d'ordre à Constantinople. Nous ne pouvons pas admettre que, sur un signal parti de la Turquie, la vie publique soit interrompue, le sang coule dans les rues de la Régence et que la population musulmane se voie interdire, sous peine de brimades et de violences, l'accès dans les voitures publiques. Or, nous avons la certitude que les personnalités arrêtées et expulsées constituaient le noyau de ce Comité secret dont la tyrannie devenait intolérable et dangereuse... Sait-on ce qui se serait produit, ces jours derniers, si nous n'avions privé de ses chefs le Comité secret panislamiste ? »

Et, répondant aux doutes qui ont été émis sur la réalité du danger couru par l'ordre public, du fait des menées de M. Ali Rach Hamba et de ses amis, le résident général a ajouté : « Vous pouvez emporter l'assurance que S. A. le Bey et le gouvernement sont complètement édifiés et parfaitement armés pour assumer celui-là devant ses sujets, celui-ci devant le ministère et l'opinion publique, l'entière responsabilité de la mesure prise. » Voilà qui tranche la question.

Est-ce à dire pour cela qu'il faille voir dans l'acte d'énergie par lequel M. Alapetite a voulu couper court à une agitation menaçante à la fois pour notre domination et pour la tranquillité publique le point de départ d'un abandon de la politique de relèvement matériel et moral de nos protégés qu'il a pratiquée jusqu'ici et dont le programme, lorsqu'il l'a exposé récemment devant la Chambre, a obtenu l'approbation presque unanime de cette assemblée ? Rien n'est plus éloigné de sa pensée. « Cette politique, a-t-il déclaré il y a quelques jours à la section indigène de la Conférence consultative, sera poursuivie dans le même esprit. Le gouvernement tient à ce que les indigènes connaissent le budget autrement que par les charges qu'il leur impose, mais par les services qu'il leur rend et que tout le territoire ait sa part équitable dans les routes, chemins de fer, écoles et hôpitaux. »

Il n'a pas été moins net dans ses déclarations à la section française, dont le secrétaire élu, M. de Carnières, tout en affirmant la sincère sympathie de la colonie française pour le peuple arabe et son désir d'améliorer la situation matérielle de celui-ci, avait contesté l'efficacité des efforts faits par le gouvernement pour modifier la mentalité musulmane. « Cette transformation, avait dit M. de Carnières, sera l'œuvre des colons. » M. Alapetite, dans sa réponse, a tenu à revendiquer pour le gouvernement sa part de collaboration dans l'éducation de la population indigène. Et cette œuvre, a-t-il ajouté, il entend la poursuivre en faisant appel à tous les concours, sans faire de distinction entre le peuple et les classes dirigeantes tunisiennes. La seule condition qu'il mette à l'acceptation de ces concours, c'est un loyalisme absolu et sans réserve.

La politique de M. Alapetite reste donc aujourd'hui ce qu'elle était hier : une politique de justice et de bienveillance, au service de laquelle sont conviées toutes les bonnes volontés, mais qui exige de tous le respect de l'ordre légal et des droits de la nation protectrice. Et lorsqu'on affecte la crainte de voir les intérêts de la population indigène, au point de vue de l'emploi des ressources budgétaires, sacrifiés à ceux des colons, ce qui constitue le grand grief des avocats français du parti Jeune-Tunisien, on oublie trop que ce ne sont point les colons, à eux seuls, qui règlent cet emploi, que les représentants de l'élément musulman ont, dans les mêmes conditions, voix égale au chapitre et qu'au dessus des uns et des autres il existe un pouvoir chargé d'arbitrer et de concilier, au nom de la France, les divers intérêts en présence. On vient de voir comment M. Alapetite comprend cette mission d'arbitrage et de conciliation. Il y a là de quoi rassurer les amis des indigènes tunisiens ou bien alors c'est qu'ils ne veulent pas l'être.

Georges Trabant

L'EXPULSION DU COMITÉ BACH HAMBA (*Le Temps*, 5 avril 1912)

M. Bach Hamba et ses deux compagnons, MM. Mohamed Nomane et Taalbi, qui avaient été expulsés du territoire tunisien et internés à Aix-en-Provence à la suite du boycottage des tramways de Tunis, viennent d'être autorisés à circuler librement en territoire français. Défense leur est faite néanmoins de retourner en Tunisie.

LA JEUNE AFRIQUE
[À propos du *Choc des races*, de Charles Géniaux]
par Philippe Millet
(*Le Temps*, 7 mai 1912)

.....
M. Géniaux a entrevu et parfois défini avec précision toute une série de problèmes que pose en Tunisie la mutuelle hostilité des races : par exemple cette question des salaires qui met aux prises, en ce moment même, les employés indigènes et les employés italiens des tramways de Tunis. Mais pour bruyantes qu'elles soient, la plupart de ces querelles demeurent d'envergure médiocre. Plus profonde et plus émouvante est la crise que traverse l'élite de la jeune-Afrique musulmane depuis qu'elle est entrée en contact avec le monde français.

.....

TRAMWAYS DE TUNIS
(*Cote de la Bourse et de la banque*, 6 mars 1913)

Ce matin, s'est tenue l'assemblée générale des actionnaires de la Compagnie des Tramways de Tunis. Les comptes arrêtés au 31 décembre dernier, qui lui ont été soumis et que nous avons examinés dans notre numéro du 19 février 1913, font ressortir un bénéfice net de 720.69182 contre 672.374 34 en 1911. Y compris le reliquat antérieur, le solde disponible s'élève à 754.526 79 contre 692.718 53 précédemment.

La distribution d'un dividende de 6 fr., soit 5 50 net par action comme l'an dernier, a été ratifiée. Un acompte de 4 fr. ayant été payé au mois de décembre dernier, le solde, soit net 1 50, sera réparti à partir du 1^{er} mai prochain.

Après avoir approuvé les comptes, l'assemblée générale a réélu administrateurs MM. Ancion, [Louis] Goury du Roslan et Schelle.

TUNISIE
Le bey gracie les condamnés politiques
(*Le Temps*, 11 mars 1913)

Notre correspondant de Tunis nous écrit :

Ainsi-que je vous l'ai télégraphié, le bey vient de prendre une mesure collective d'amnistie à l'égard des condamnés politiques de la Régence. Cette mesure, décidée à l'occasion de l'entrée en fonctions du nouveau président de la République française, correspond à la remise de peine accordée aux condamnés politiques de France.

Parmi ceux qui bénéficient de cette large amnistie se trouvent MM. Bach Hamba, Mohamed Nomane et Taalbi, exilés de la Régence depuis le 14 mars 1912 à la suite des incidents liés au boycottage des tramways de Tunis.

Le décret beylical en question est bien accueilli par la colonie française autant que par la population indigène. Voici ce qu'écrit à ce sujet la *Dépêche tunisienne* :

« Si l'un de nos compatriotes ressentait la moindre inquiétude sur les effets que pourrait produire en Tunisie le retour des exilés, il n'aurait qu'à se souvenir que l'administration tunisienne n'a aucunement l'intention de relâcher la surveillance qu'elle exerce contre les menées françaises.

Nous sommes pleinement persuadés d'ailleurs que cette surveillance n'aura plus jamais à intervenir par des moyens répressifs, et que tous nos protégés s'attacheront à écarter d'eux-mêmes jusqu'à l'ombre du soupçon qu'ils pourraient n'être pas entièrement dévoués à la France. »

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

.....
Compagnie des Tramways de Tunis. — Les recettes du chemin de fer électrique Tunis-Goulette-Marsa ont augmenté en 1912 dans une proportion intéressante ; celles du réseau urbain ont été influencées par la situation générale de la régence et par l'abstention d'une partie de la population indigène, que des meneurs ont détournée, durant plusieurs mois, de l'usage du tramway.

Les ventes d'énergie électrique se sont largement développées et l'on doit envisager l'époque prochaine où des extensions devront être réalisées dans les usines génératrices.

Les résultats de l'exercice écoulé sont en amélioration ; l'assemblée générale du 6 mars 1913 a fixé le dividende au chiffre de 5 fr. 50 net (6 01 brut), déjà attribué en 1911 ; elle a en même temps, augmenté notablement le report à nouveau.

Tramways de Tunis
(Le Temps, 30 juin 1913)

Du 1^{er} janvier au 15 juin, les recettes du trafic se sont élevées à 821.263 francs contre 711.065 francs en 1912. Les ventes d'électricité ne sont pas comprises dans ces résultats.

TRAMWAYS DE TUNIS
(Cote de la Bourse et de la banque, 14 août 1913)

L'exercice 1912 de la Compagnie des Tramways de Tunis a été caractérisé par une nouvelle et assez sensible progression des recettes d'exploitation. Les bénéfices ont suivi parallèlement une marche ascendante. Ainsi que nous l'avons indiqué en analysant les comptes arrêtés au 31 décembre 1912, ils se sont élevés à 720.691 82 contre 672.374 34 en 1911. En faisant état du report antérieur, le solde disponible atteint 754.526 79 contre 692.718 53 précédemment.

Le dividende a été maintenu à son chiffre précédent de 5 50 nets par action. Sa répartition aux 100.000 actions de 100 fr. composant le capital social absorbe 550.000 fr.

Voici, au surplus comment se présente, comparativement à celle de l'année précédente, l'affectation du solde bénéficiaire de l'exercice écoulé, adoptée par l'assemblée tenue le 6 mars dernier :

	1911	1912
--	------	------

Réserve légale	35.766.02	35.084 46
Provision renouv. matériel	—	19 002 60
Impôts	49.456 71	50.832 25
Dividende	550.000 00	550.000 00
Tantièmes	23 660 83	26.660 47
Report à nouveau	33.834 97	72.947 01
	<u>692.718 53</u>	<u>754.726 79</u>

Le dividende a été mis en paiement en deux fois à raison de 4 fr. en décembre et 1 50 en mai derniers.

Les recettes d'exploitation ont atteint le chiffre de 1.919.028 84 (non compris la part de 292.555 15 du gouvernement tunisien), contre 1.761.000 35 en 1911.

Elles auraient été sensiblement plus élevées si la situation avait été normale l'année dernière à Tunis. À l'instigation de quelques meneurs, une partie de la population indigène s'est abstenue, durant six mois, de fréquenter les tramways urbains et la Compagnie a subi, de ce chef, une diminution de recettes de 50.000 fr. environ, qui a été compensée par le développement du trafic sur le réseau Tunis-Goulette-Marsa.

L'usine génératrice de La Goulette, actuellement équipée avec 3 turbines (deux de 1.000 kilowatts et une de 1.500) assure, avec le concours de l'usine de Bab-Saadoun, la fourniture de l'énergie nécessaire aux besoins de la Compagnie et à ceux des communes comprises dans le périmètre de sa concession ; elle répond aussi aux demandes de courant que lui adresse la Compagnie du Gaz de Tunis, par application des accords du 8 janvier 1910.

La progression de ces divers besoins est importante. Les ventes d'énergie ont atteint 334.552 fr. 89 en 1912 contre 167.879 fr. 19 en 1911, 103.864 fr. 93 en 1910 et 41.387 fr. 62 en 1909. Aussi doit-on prévoir l'époque prochaine où l'usine centrale de La Goulette devra être pourvue de nouvelles unités. Le nouveau programme pourra être précisé dès approbation, par les pouvoirs publics, du contrat que la Compagnie a signé avec la direction générale des travaux publics pour la construction et l'exploitation de la ligne d'Hammam-Lif.

Les deux derniers bilans se comparent de la façon suivante (31 décembre) :

	1911	1912
ACTIF		
Concession ancien réseau belge	Mémoire	Mémoire
Terrains, bâtiments	2 345.987 19	2 371.645 46
Matériel roulant	1.078.211 69	1.078.110 32
Voies, kiosques, etc.	1.913.355 91	1.926.089 08
Ligne Tunis-Goulette Marsa	4.393.454 86	4 483.435 43
Cautionnement	1.942 .00	1.942 .00
Frais judiciaires	55.422 18	55 422 18
Caisse et banquiers	569.484 35	325.691 95
Débiteurs divers	96.414 84	105.217 88
Approvisionnements	486.056 60	446 040 26

Acompte sur le divid.	400.000 00	400.000 00
	<u>11.340.829 62</u>	<u>11.253.595 56</u>
PASSIF		
Capital	10.000.000 00	10.000.000 00
Annuité à servir pour le rachat de la concession de l'ancien réseau belge	—	—
Cautionnements	20.462 70	21 135. 76
Créditeurs divers	336.633 50	183.849 73
Coupons restant à payer	53 018 50	76.789 00
Réserve légale	148 083 71	183.849 73
Provisions diverses	89.208 30	80.997 40
Amortissement compris dans les six annuités passées pour remboursement des frais judiciaires	704 38	867 07
Profits et pertes :		
Report antérieur	20.344 19	33.834 97
Bénéfices de l'exercice	672 374 34	720.691 82
	<u>11.340.829 62</u>	<u>11.253.595 56</u>

Le compte de premier établissement s'élève à 9.859.280 29 en augmentation de 127.770 fr. 64, représentant, pour la majeure partie, le coût des modifications apportées à l'usine de La Goulette ainsi que les dépenses d'installation d'un réseau de distribution à Carthage, avec divers postes de transformation.

La situation financière de la société est satisfaisante. Pour faire face à un montant d'exigibilités de 212.197 87, elle dispose en caisse et chez les banquiers de 325.691 95 ; les débiteurs divers sont portés en outre pour 165.217 88.

L'assemblée générale a réélu MM. le baron Ancien, [Louis] Goury du Roslan et Schelle, administrateurs sortants.

(Cote de la Bourse et de la banque et Le Temps, 23 octobre 1913)

Le *Journal officiel* tunisien publie un décret approuvant la convention passée entre le directeur général des travaux publics de la Régence et le président du conseil d'administration de la Compagnie des tramways de Tunis pour la nouvelle ligne de chemin de fer à traction électrique partant de Tunis et passant à Djebel-Djelloud, Megrine, Railes, Saint-Germain et aboutissant à Hammamlif.

(Le Capitaliste, 30 octobre 1913)

Les Tramways de Tunis valent 116. Le *Journal officiel tunisien* a publié un décret approuvant la convention passée entre le directeur général des travaux publics de la régence et le président du conseil d'administration de la Compagnie des tramways de Tunis pour la nouvelle ligne de chemin de fer à traction électrique partant de Tunis et passant à Djebel-Djelloud, Megrine, Railes, Saint-Germain et aboutissant à Hammamlif.

Annuaire Desfossés 1914, p. 484-485 :
Tramways de Tunis.
Idem.

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

.....
Compagnie des Tramways de Tunis. — Les recettes sont en progression marquée, tant sur le chemin de fer électrique Tunis-Goulette-Marsa, que sur le réseau urbain ; les ventes d'énergie électrique ont également bénéficié d'un accroissement intéressant, et il est à prévoir que dans un avenir prochain, ce mouvement s'affirmera, par suite de l'installation de divers ateliers importants dans la banlieue de Tunis.

Les concessions du chemin de fer électrique de Tunis à Hammam-Lif et du Tramway de Djebel-Djelloud, ont été définitivement accordées à la Compagnie, à la fin de l'année 1913.

Ces extensions nécessiteront une augmentation de deux millions du capital social, augmentation à laquelle la Compagnie générale française compte participer dans la mesure des intérêts qu'elle a dans cette affaire.

Les résultats de l'exercice sont d'ailleurs très satisfaisants; l'assemblée générale du 3 mars 1914 a fixé le dividende au chiffre de 6 fr. net, au lieu de 5 50 distribués pour l'année précédente.

LES TRAMWAYS DE TUNIS
(*Les Annales coloniales*, 23 avril 1914)

Tunis et sa banlieue sont desservies actuellement par un réseau électrique comprenant onze lignes de tramways et deux lignes de chemin de fer d'un développement total du 66 kilomètres.

Cet ensemble a été concédé à la Compagnie des tramways de Tunis, société anonyme tunisienne au capital de 10.000.000 de francs, ayant son siège social à Tunis, avenue Jules-Ferry, et dont le conseil d'administration est composé de : M. Renaud, président ; MM. Baldauff et Pavie, administrateurs délégués ; MM. Ancion, [Louis] Guary, [Louis] Goury du Roslan et [Gustave] Schelle, administrateurs.

Le directeur des réseaux est M. Bourbeau, ingénieur.

À l'origine de l'organisation des transports urbains, c'est-à-dire en 1883, la concession ne comprenait que 8 kilomètres environ de voies exploitées à traction animale. Elle avait été accordée à une compagnie belge ; la ville de Tunis effectua, en 1901, le rachat de ces lignes et les confia à la Compagnie générale française de tramways, qui substitua, en 1903, la société actuelle.

Grâce à cette reprise de l'affaire par des capitaux français, les anciennes lignes furent rapidement électrifiées et de nouvelles furent créées qui dotèrent Tunis et sa banlieue des facilités de communications désirables.

Actuellement, le réseau des tramways électriques comprend neuf lignes urbaines :

- 1° D'Al Djazira à Bab-Saadoun ;
- 2° De la place de Rome au Belvédère ;
- 3° De la place de Rome aux Abattoirs ;
- 4° De la porte de France à la Kasbah par Bab-Dzira ;

- 5° De la porte de France à la Kasbah par Bab-Souika ;
- 6° De la porte de France à Bab-el-Khadra ;
- 7° De la porte de France au Port ;
- 8° De la porte de France à l'ancienne Douane ;
- 9° Ligne d'Al-Djazira à l'avenue d'Espagne ;
- et aux suburbaines :
- 1° Tunis à l'Ariana ;
- 2° Tunis au Bardo et à la Manouba.

À cet ensemble s'ajoutera, prochainement, une troisième ligne suburbaine allant de Tunis à Dubosville et à Djebel-Djelloud.

Le développement total actuel des tramways est de 28 kilomètres ; le matériel roulant correspondant est de 35 automobiles et de 30 remorques ; l'effectif du personnel s'élève à 250 agents.

Les recettes se sont progressivement développées ; elles ont atteint, en 1913, 1.184.715 fr. pour 3.173.569 kilomètres-voitures : le nombre de voyageurs transportés n'est pas moindre de 8 millions de voyageurs par an en raison du fractionnement considérable des parcours que facilite la tarification de 0 fr. 05 par section en vigueur depuis 1901.

Ce réseau de tramways urbains est complété par deux lignes de chemin de fer électrique à voie normale desservant la banlieue nord-est de Tunis.

Partant de Tunis, avenue Jules-Ferry, la première ligne emprunte une des jetées du canal de la Goulette à Tunis, dessert les stations balnéaires de la Goulette, Khereddine, le Kram Salammbô, passe à Carthage, Sidi-Bou-Saïd et arrive enfin à la Marsa, résidence de S. A. le Bey.

Une seconde ligne relie directement la Marsa à Tunis par l'ancien tracé du chemin de fer à vapeur de la Cie Bône-Guelma.

La longueur de ce réseau est de 38 kilomètres ; le service est assuré par 230 agents environ et cent vingt trains circulent journellement dans les deux sens.

Les recettes, qui atteignaient 562.000 francs au moment de la traction à vapeur, dépassaient 900.000 francs en 1913.

Cet ensemble doit être complété prochainement par une autre ligne qui, desservant la banlieue est au sud du golfe de Tunis et partant de Tunis, passera à Djebel-Djelloud, Mégrine, Radès et Saint-Germain pour aboutir à la station balnéaire d'Hammam-Lif.

*
* *

En outre de ces divers services de traction, la Compagnie assure celui de l'éclairage électrique de la ville de Tunis et de sa banlieue.

L'énergie électrique nécessaire à ces divers services est. fournie par les usines de Bab-Saadoun et de la Goulette,

La première comporte cinq moteurs à gaz pauvre et alimente le réseau de tramways urbains ; la seconde fournit le courant destiné au chemin de fer électrique et à l'éclairage. Elle est constituée par quatre turbines verticales d'une puissance totale de 4.300 kilowatts qui sera prochainement portée à 8.300 kW par l'adjonction de deux nouveaux groupes,

Le courant produit sous 10.000 volts est distribué au moyen de 60 kilomètres environ de ligne à haute tension, aux sous-stations affectées à la ligne de chemin de fer électrique et aux postes de transformation desservant directement les abonnés des localités bordant le golfe de Tunis.

On voit, par cet exposé sommaire, que Tunis est dotée dans une large mesure de moyens de transports et d'une distribution d'énergie électrique qui lui permettent de

rivaliser, sous ce rapport, avec n'importe quelle autre ville de nos colonies et il est hors de doute que ces circonstances heureuses n'ont pas été sans quelque influence sur son développement au cours de ces dernières années.

TRAMWAYS DE TUNIS (Cote de la Bourse et de la banque, 24 avril 1914)

Les actionnaires de la Société des Tramways de Tunis, réunis le 21 avril en assemblée générale extraordinaire, ont décidé d'augmenter le capital de 2 millions de francs par l'émission de 20.000 actions nouvelles au capital nominal de 100 fr. chacune, ce qui le portera à 12 millions de francs, représenté par 120.000 actions de 100 francs chacune.

Les 20.000 actions nouvelles seront émises au prix de 105 fr., dont 100 fr. représentant le capital nominal de l'action et 5 fr. représentant une prime qui sera affectée à l'unification de jouissance des titres nouveaux avec les titres anciens et, pour le surplus, au règlement des frais de l'opération.

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

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

.....

Compagnie des tramways de Tunis (Les Annales coloniales, 18 juin 1914)

Une première assemblée générale extraordinaire, réunie le 21 avril, a autorisé le conseil à porter le capital social de 10.000.000 à 12.000.000 de francs.

Une seconde assemblée générale extraordinaire a eu lieu le 15 juin, au siège administratif, 3, rue Moncey, sous la présidence de M. Pavie, administrateur délégué, remplaçant M. Maurice Renaud, président du conseil d'administration, empêché. Cette assemblée avait pour objet de reconnaître et de vérifier la sincérité de la déclaration de souscription et de versement concernant ladite augmentation de capital.

RAPPORT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

Après avoir rappelé le texte de la résolution votée à ce sujet par l'assemblée du 21 avril dernier, le rapport termine en ces termes :

En conséquence, et après publication au *Bulletin annexe au Journal officiel français* du 27 avril 1914, de l'insertion prescrite par la loi, votre conseil d'administration adressait à tous les actionnaires qui lui étaient connus une circulaire les invitant à souscrire aux 20.000 actions mises à leur disposition par préférence.

Le 19 mai, après arrêté de répartition, la somme de 2 millions de francs, montant de l'augmentation du capital, était intégralement souscrite et la somme de 600.000 francs, représentant le quart de chacune des 20.000 actions nouvelles,

soit 500.000 00
ainsi que la totalité de la prime 100.000 00
Ensemble 600.000 00

était versée en espèces, chez les banquiers de votre société.

Dès lors, et conformément aux dispositions de la loi du 24 juillet 1867, M. Olivier Bourbeau, directeur des réseaux de Tunis, à ce spécialement autorisé par délibération du conseil d'administration, passée en la forme authentique, le 21 avril 1914, et prise en vertu de la résolution ci-dessus rappelée, signait le 25 mai 1914, chez M. le vice-consul de France, à Tunis, la déclaration constatant la souscription de 20.000 actions de 100 francs, montant de l'augmentation du capital. [Etc.]

(Le Temps, 4 décembre 1914)

Dans sa dernière séance, le conseil d'administration des Tramways de Tunis a décidé la mise en distribution, à valoir sur les bénéfices de l'exercice 1914, de l'intérêt statutaire afférent audit exercice, savoir 4 francs nets par action.

INFORMATIONS FINANCIERES
TRAMWAYS DE TUNIS
(Le Temps, 9 mars 1915)

L'assemblée des actionnaires de la Compagnie des tramways de Tunis a eu lieu ce matin. Elle a approuvé les comptes de l'exercice 1914 et en a fixé le dividende à 6 francs net par action de 100 fr. comme pour l'exercice précédent. Le report à nouveau des bénéfices est de 48.102 fr. 09.

L'assemblée a réélu, comme administrateurs, pour six années, MM. Baldauff, Guary, Pavie et Renaud.

Elle a nommé aux fonctions de commissaires des comptes, pour l'exercice 1915, M. V. Pinson, et en cas d'empêchement, M. Joseph Michel.

TRAMWAYS DE TUNIS
(Cote de la Bourse et de la banque, 30 avril 1915)

La Compagnie des Tramways de Tunis, a réalisé en 1914 des résultats sensiblement égaux à ceux obtenus au cours de l'exercice 1913. En effet, si les recettes ont subi une légère diminution, diminution imputable aux événements qui ont arrêté la progression du trafic et des ventes d'énergie, le bénéfice net est resté à peu près le même que celui de l'année précédente, grâce aux mesures prises par la direction.

Les recettes se sont élevées à 2.035.539 55 contre 2.112.070 20 précédemment. En tenant compte des ventes d'énergie qui atteignent 330 553 37 et des recettes diverses, le total des recettes s'élève, après déduction de la part revenant au gouvernement tunisien conformément aux conventions, à 2.111.972 23 contre 2.173.041 francs 42 en 1913.

Les dépenses d'exploitation ont été sensiblement réduites de sorte que, tous comptes faits, le bénéfice net de l'exercice ressort à 807.059 85, supérieur à celui de 1913 qui atteignait 802.095 francs 88.

Voici comment se comparent les résultats généraux des deux derniers exercices :

	1913	1914
CHARGES		
Dépenses d'exploitation	1.292.823 20	1.229.097 51
Annuité de rachat à la Ville de Tunis	95.125 78	95.125 78
Annuité d'amortissement des frais judiciaires	2.898 58	2.898 58
Total	<u>1.390.848 56</u>	<u>1.327.121 87</u>
PRODUITS		
Recettes du tramway	2.112.670 20	2.035.539 55
Ventes d'énergie	362.421 45	366.553 37
Recettes diverses	1.345 23	4.812 46
Total	<u>2.476.438 88</u>	<u>2.406.905 38</u>
A déduire :		
Part revenant au gouvernement tunisien	302.795 46	294.933 15
Recettes nettes	2.173.641 42	2.111.972 23
Intérêts et produits divers	19.302 02	22.209 49
Produits nets totaux	2.192.943 44	2.134.181 72
Rappel des charges	1.390.898 56	1.327.121 87
Bénéfices nets	802.095 88	807.059 85
Reports antérieurs	72.947 01	81.039 20
Soldes disponibles	<u>875.042 89</u>	<u>888.099 05</u>

Malgré l'augmentation du capital de 10 à 12 millions, l'assemblée tenue le 8 mars dernier, que nous avons résumée le 11 du même mois, a décidé de maintenir le dividende au taux antérieur de 6 %, soit 6 francs par action. Le solde disponible a reçu l'affectation suivante :

	1913	1914
Réserve légale	36.405 07	37.919 86
Provision pour renouvellement matériel et voies	73.994 36	48.662 50
Impôts	54.434 62	—
Dividende	600.000 00	753.414 00
Tantièmes	29.169 64	—
À reporter à nouveau	81.039 20	48.102 69
	<u>875.042 89</u>	<u>888.099 05</u>

C'est au cours du dernier exercice qu'a été réalisée l'augmentation du capital social de 10 à 12 millions par l'émission de 20.000 actions de 100 fr. Cette opération avait été rendue nécessaire; par des accords intervenus entre le gouvernement tunisien et la Société des Tramways de Tunis et qui nécessitaient une série de travaux entraînant une dépense d'environ 2 millions.

Le programme de ces travaux comprenait la construction de la ligne de tramways de Djebel-Djeloud, l'accroissement, tant du matériel roulant que des installations de dépôt

et d'atelier et, enfin, l'extension de l'usine de La Goulette, dans des proportions suffisantes pour faire face aux divers besoins qui étaient sur le point de se manifester. Ce projet d'extension portait l'installation de deux turbo-générateurs de 2.000 kilowatts chacun, du type horizontal, l'adjonction d'une batterie de deux chaudières supplémentaires et la construction d'une seconde cheminée.

C'est l'ensemble de ces travaux qui a nécessité l'augmentation du capital.

*
* *

La comparaison des deux derniers bilans fait ressortir quelques variations intéressantes :

À l'actif, le poste Caisse, Banques et Reports est passé, d'une année à l'autre de 305.221 04 à 1.242.771 87, soit une augmentation de 937.550 23. Les approvisionnements se montent à 686.059 36, en plus-value de 260.736 fr. par rapport à l'année précédente.

Par suite de l'augmentation de capital dont nous avons parlé plus haut, la situation de trésorerie s'est sensiblement améliorée. En regard de 567.000 fr. de passif exigible, la Société dispose de 1.448.000 fr., ce qui donne un fonds de roulement de 881.000 fr.

*
* *

Après avoir approuvé les comptes de l'exercice l'assemblée a réélu MM. Baldauff, Guary, .Pavie et Renaud, administrateurs sortants.

INFORMATIONS FINANCIERES (Le Temps, 7 février 1916)

Les résultats de la Compagnie des tramways de Tunis pour l'exercice 1915, ont été sensiblement réduits, tout d'abord par la hausse considérable des prix du charbon (plus de 100 francs la tonne qu'on payait autrefois 28 francs), ensuite par le retard apporté à l'établissement d'une nouvelle ligne en raison de l'impossibilité de se faire livrer le matériel commandé, et par l'absence de recettes, recettes qui devaient précisément pourvoir à la rémunération de la dernière augmentation de capital.

Dans ces conditions, on croit que le dividende de 1915 ne sera que de 4 fr. net au lieu de 6 fr. net l'année précédente.

Par contre, nous croyons savoir que la compagnie s'est livrée en Tunisie à des recherches de lignite qui auraient abouti à des résultats assez intéressants, et, qui s'ils prenaient l'ampleur d'un gîte exploitable, pourraient la dispenser d'importer du charbon à des prix qui, même après la guerre, semblent devoir rester très élevés.

TRAMWAYS DE TUNIS (Cote de la Bourse et de la banque, 28 mars 1916)

Les résultats obtenus par la Compagnie des Tramways de Tunis au cours de l'exercice 1914-1915 sont moins favorables que ceux de l'année précédente. D'un côté les recettes d'exploitation ont fléchi, passant de 2.406 905 fr. à 2 millions 348.560 fr. ; d'un autre, les dépenses d'exploitation ont augmenté du fait de la hausse des prix des

matières premières, si bien que les bénéfices nets s'établissent finalement à 617.635 francs contre 807.060 précédemment.

Voici, du reste, comment se comparent les deux derniers comptes de profits et pertes :

	1914	1915
CHARGES		
Dépenses d'exploitation	1.229 097 51	1.382.477 72
Annuité de rachat à la Ville de Tunis	95.125 78	95.125 78
Annuité d'amortissement des frais judiciaires	2.898 58	2 898 50
	<u>1.327 121 87</u>	<u>1.480 501 18</u>
PRODUITS		
Recettes d'exploitation :		
Recettes perception	2 033.539 55	1.880 278 65
Ventes d'énergie	336.553 37	466.696 00
Recettes diverses	4 812 46	3 374 96
Total	2 406.905 38	2.348.349 61
A déduire :		
Quote-part du gouvernement tunisien sur recettes T. G. M.	294 933 15	271 978 02
	<u>2.111 972 23</u>	<u>2 076 371 59</u>
Intérêts et produits divers	22 209 49	21.765 57
	<u>2.134.181 72</u>	<u>2 098 137 16</u>
Rappel des charges	1.327 121 87	1.480 501 18
Bénéfices nets	807.059 35	617 635 98

Après l'adjonction du report antérieur, le solde disponible ressort à 665.737 fr. 77 contre 888.099 fr. 05 précédemment.

Les actionnaires, réunis en assemblée générale le 15 mars, ont décidé, étant donné la diminution des bénéfices, de fixer le dividende à 4 fr. nets d'impôts par action contre 6 fr. pour l'exercice précédent. Cette répartition, ayant absorbé une somme de 480.000 fr., le solde reçoit l'affectation suivante (nous mettons en regard la répartition de l'année précédente).

Provision pour renouvellement du matériel, accidents, etc.	48.662 50	45.212 62
Réserv. légale	37.919 86	28.621 12
Amortissement des impôts de finance	61.726 25	64.824 57
Dividende	663.900 00	480.000 00
Tantièmes	27.787 74	6.380 13
Report à nouveau	48.102 69	40.699 33
	<u>888.099 05</u>	<u>665.737 77</u>

Le rapport contient les indications suivantes sur la marche de l'entreprise.

Les événements ont entraîné une réduction importante du trafic qui s'est surtout fait sentir à partir de la mobilisation italienne ; les services ont dû être diminués du fait des difficultés éprouvées pour se procurer le personnel technique nécessaire à l'exploitation, surtout pour le réseau Tunis-Goulette-Marsa.

La construction du chemin de fer électrique Tunis-Radès Hammam-Lif qui, selon les précisions, devait être terminée au cours d'exercice, s'est trouvée ajournée faute de matériel et de main-d'œuvre.

Les ventes d'énergie aux tiers présentent, par contre, sur l'année précédente, une augmentation qui n'est malheureusement qu'une apparence ; elle résulte en effet, des versements complémentaires effectués par la clientèle. par application de la clause de variation du prix des charbons généralement prévue dans les contrats. Cette recette exceptionnelle n'est donc que la contrepartie d'une dépense qui se retrouve dans les comptes d'exploitation, qui ont eu à supporter intégralement le coût plus élevé du courant consommé dans les services de la Société.

L'entretien du matériel, rendu difficile par la rareté de la main-d'œuvre technique, est devenu, en outre, beaucoup plus coûteux par suite des majorations qu'ont subies toutes les matières premières.

Les circonstances ont conduit à ajourner certains travaux de renouvellements et de grosses réparations qui n'offraient pas un caractère d'urgence absolue.

L'infrastructure du chemin de fer électrique Tunis Hammam-Lif, construite par le gouvernement tunisien, a été achevée en 1915, sauf en ce qui concerne la mise sur sommier des ponts métalliques que cette ligne doit traverser.

On a commencé la construction de la ligne à haute tension qui doit desservir la commune de L'Ariana et ensuite, l'usine élévatoire du champ d'épandages de la Cherguia, conformément aux accords intervenus avec la municipalité de Tunis.

Il a encore été passé un certain nombre de contrats de fourniture de courant, notamment avec la Société Tunisienne de Gaz Comprimé, qui termine à Djebel-Djelloud une usine destinée à satisfaire aux besoins de la Défense nationale.

C'est, en somme, à la hausse du charbon, et, plus encore, à l'élévation excessive et continue du taux des frets, qu'il faut imputer, pour la majeure partie, la régression des résultats obtenus. Les effets s'en sont cependant trouvés heureusement atténués par la mise en service des nouvelles turbines de l'usine de La Goulette, dont la consommation est réduite, et par les constitutions des approvisionnements importants de combustible dès le début de l'exercice. La comparaison des deux derniers bilans fait ressortir quelques variations. À l'actif, le poste Caisse, banques et reports est passé d'une année à l'autre de 1.242.772 fr. à 440.349 fr., soit une diminution de 802.423 fr. Les approvisionnements se montent à 797.178 70 en insignifiante plus-value sur l'exercice précédent.

Au passif, la provision pour affaires contentieuses et renouvellement du matériel est passé de 70.338 fr. à 104.787 fr.

La situation financière de la Compagnie reste satisfaisante.

Annuaire Desfossés 1917, p. 432 :

Tramways de Tunis.

Idem.

La situation de la Compagnie des Tramways de Tunis s'est améliorée au cours de l'année 1914 ; il résulte, en effet, des comptes présentés à l'assemblée générale du 22 mars courant que les recettes d'exploitation, déduction faite de la quote part du gouvernement tunisien, se sont élevées à 2.790.000 fr., contre 2.094.000 fr. Toutefois, les dépenses ayant augmenté à leur tour, le bénéfice net ne dépasse que légèrement celui de l'exercice antérieur : il ressort à 619.716 18, contre 617.637 06. Voici, d'ailleurs, comment se comparent les deux derniers comptes de profits et pertes :

	1915	1916
CHARGES		
Dépenses d'exploitation	1.382.477 72	2.061.239 54
Annuité de rachat à la ville de Tunis	95.125 78	95.125 78
Annuité d'amortissement des frais judiciaires	2.898 58	2 898 58
	<u>1 480 501</u>	<u>182.179.263 90</u>
PRODUITS		
Recettes d'exploitation :		
Recettes perception	1.880.278 65	2.174.522 55
Ventes d'énergie	466.696 00	876 434 16
Recettes diverses	1.374 96	1.434 00
Total	<u>2.348 349 61</u>	<u>3.052.390 71</u>
A déduire :		
Quote-part du Gouvernement tunisien sur recettes T. G. M.	271.978 02	301.467 39
	<u>2.076.371 59</u>	<u>48.086 76</u>
Intérêts et produits divers	21.765 57	2.750.923 32
	<u>2.098.137 16</u>	<u>2.799.010 08</u>
Rappel des charges 1.480.501 18	2.179.263 90	
Bénéfice net	617.635 08	619.746 10

Après adjonction du report antérieur, le solde disponible ressort à 660.445 fr. 51.

Sur la proposition du conseil, l'assemblée a maintenu le dividende à 4 fr. nets d'impôts par action de 100 fr. Cette distribution absorbant 480.000 fr., le solde a reçu l'affectation suivante ; nous mettons en regard la répartition précédente :

	1915	1916
Provision pour renouvellement du matériel, accidents, etc.	45 212 62	39.330 98
Réserve légale	28.621 12	29.020 76
Amortissement des impôts de finance	64.824 57	49.250 51
Tantièmes	6.480 13	7.139 44
Report à nouveau	40.699 33	55.703 82

Dans son rapport, le conseil indique qu'étant donné les difficultés des approvisionnements de combustible, il est nécessaire d'exploiter les lignites dont la présence avait été signalée dans la presqu'île du Cap Bon. Ces lignites pourront être transportées par un chemin de fer Decauville de 12 kilomètres et serviront à alimenter

l'usine de La Goulette de 1.500 tonnes environ de combustible par mois, ce qui suffit à tous les besoins pour l'instant.

L'assemblée a donné l'autorisation demandée.

Quant à la situation financière de la société, elle ressort de la comparaison suivante des deux derniers bilans arrêtés au 31 décembre 1915 et 1916 :

	1915	1916
ACTIF		
Terrains, bâtiments, outillage	2.618.842 93	2.631.365 56
Matériel	1.176.826 73	1.214.557 75
Voies, travaux de protection et divers	1.976.991 12	1.983.495 96
Ligne Tunis - Goulette Marsa et T. R. H. et réseaux de distribution d'énergie	5.863.236 88	6.091.262 37
Travaux en cours	—	156.434 70
Frais judiciaires	55.422 18	55.422 18
Caisse, banques et reports	410.349 20	627.248 35
Débiteurs divers	213.596 59	250.424 13
Approvisionnements	797.178 79	614.502 35
Impôts de finances	64.824 57	49.250 51
Acompte sur le dividende	360.000 00	360.000 00
	<u>13.567.268 99</u>	<u>14.033.963 86</u>
PASSIF		
Capital (120.000 actions de 100 fr.)	12.000.000 00	12.000.000 00
Cautionnements	24.390 65	28.622 65
Créditeurs et comptes d'ordre	285.632 46	713.934 05
Coupons à payer	192.056 00	186.809 00.
Réserve légale	293.259 12	321.880 24
Provision pour affaires contentieuses et renouvellement du matériel	104.787 38	120.669 02
Amortissement de frais judiciaires	1.405 61	1.603 39
Bénéfices reportés	48.102 69	40.699 33
Profits et pertes de l'exercice	617.635 08	619.746 18
	<u>13.567.268 99</u>	<u>14.033.963 86</u>

La situation de la trésorerie de la société est satisfaisante.

TUNISIE

Le résident général Alapetite aux gisements de lignites du cap Bon
(Le Journal général de l'Algérie, 12 juillet 1917)

De *La Dépêche tunisienne* du 11 juillet :

.....
À l'oued Lebna, le résident a trouvé :

.....
M. Herrmann, directeur de la Compagnie Bône-Guelma, concessionnaire de l'une des exploitations.

M. Bourbeau, directeur de la Compagnie des tramways, concessionnaire d'une autre exploitation, et M. Courrat, directeur d'une troisième exploitation située entre les deux premières.

.....

Tramways de Tunis
(*Le Journal des chemins de fer*, 30 mars 1918, p. 180)

Les comptes soumis à l'assemblée générale du 21 mars indiquent que l'exercice 1917 se solde par un bénéfice net de 686.597 fr. contre 619.746 fr. précédemment. En tenant compte du report à nouveau, le bénéfice disponible est de 742.301 fr. contre 660.445 fr. Il a été affecté 64.841 fr. au compte Provision et 31.687 fr. à la Réserve légale. Le dividende a été maintenu de 4 fr. dont 3 fr. ont été payés le 15 décembre. Après paiement des tantièmes et des impôts, il a été reporté à nouveau 56.467 francs.

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

.....
Compagnie des Tramways de Tunis. — Le dividende de l'exercice 1918 a été maintenu au chiffre de l'année précédente, soit 4 francs par action, net d'impôts. Les allocations servies au personnel ont été révisées à diverses reprises, mais la Compagnie a pu obtenir du gouvernement tunisien des remaniements de tarifs auxquels sont venues s'ajouter des taxes additionnelles sur les prix de vente du courant, qui ont permis de couvrir en partie l'accroissement des dépenses.

Annuaire Desfossés 1920, p. 440-441 :
Tramways de Tunis.
Idem.

TRAMWAYS DE TUNIS
(*Le Temps*, 1^{er} avril 1921)

L'assemblée des actionnaires des tramways de Tuais, qui s'est tenue ce matin, sous la présidence de M. Pavie, a approuvé les comptes de l'exercice 1920 et fixé le dividende à net 5 francs par action de 100 francs. Elle a approuvé aussi l'affectation, en vue de l'amortissement du capital-actions, d'une annuité de 60.000 francs pour ledit exercice, et le report à nouveau de la somme de 126.075 fr. 49.

MM. Baldauff, Guary, Pavie et Renaud, administrateurs sortants, ont été réélus pour six années.

TRAMWAYS DE TUNIS
(*Cote de la Bourse et de la banque*, 19 mars 1921)

Le compte de gestion établi conformément à la convention du 1er décembre 1919 se solde par un déficit de 1.011.581 fr. qui a été porté au débit du gouvernement tunisien. Le conseil proposera à l'assemblée du 31 mars un dividende de 5 fr. nets, contre 4 50 l'an dernier.

Informations financières
SOCIETE DES TRAMWAYS DE TUNIS
(*Les Annales coloniales*, 24 février 1922)

Le conseil d'administration proposera à l'assemblée générale ordinaire convoquée pour le 30 mars, la distribution d'un dividende de 5 fr. 50 contre 5 francs pour l'exercice précédent.

COMPAGNIE DES TRAMWAYS DE TUNIS
(*Les Annales coloniales*, 17 mars 1922)

Les produits bruts de l'exercice 1921 s'élèvent à 989.491 francs contre 826.759 fr. en 1920. Déduction faite de la charge obligatoire, le bénéfice ressort à 756.926 francs au lieu de 712.304 francs.

Le conseil proposera à l'assemblée du 30 mars un dividende de 5 fr. 50 net contre 5 francs précédemment.

COMPAGNIE DES TRAMWAYS DE TUNIS
EXERCICE 1921
Assemblée générale ordinaire du 30 mars 1922
(*Recueil des assemblées générales*, mars 1922)

CONSEIL D'ADMINISTRATION

MM. Georges Pavie (off. MH), président ; J. Baldauff (chev. LH), administrateur délégué ; le baron Ancion (comm. LH), Louis Goury du Roslan (off. LH), Louis Guary, Maurice Renaud (off. LH), Gustave Schelle (comm. LH), administrateurs.

Commissaires : MM. V, Pinson, Alfred de Watteville.

Commissaire-adjoint: M. Joseph-Michel.

Directeur des réseaux de Tunis : M. Bourbeau, ingénieur.

Siège social : à Tunis.

Siège administratif : à Paris, 3, rue Moncey.

RAPPORT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

MESSIEURS,

Nous avons l'honneur de vous rendre compte des-résultats obtenus, au cours de l'exercice écoulé, et de soumettre à votre approbation le bilan et le compte profits et perles arrêtés au 31 décembre 1921.

Les recettes d'exploitation des deux réseaux de traction, déduction faite de l'impôt de 33 % sur les transports, appliqué au T. G. M. et de la part dans la recette revenant, au Gouvernement Tunisien, se sont élevées à fr. 5.616.629 14

contre, en 1920 5.269.441 33

Elles présentent donc une augmentation de 347.187 81

Cette augmentation est due à l'application, pendant tout l'exercice, des tarifs nouveaux mis en vigueur au mois d'octobre 1920 et à un certain accroissement du nombre de voyageurs sur le réseau T. G. M. Elle aurait été plus marquée sans une grève qui a entravé notre exploitation, pendant 21 jours, du 5 au 25 février. Ce mouvement, basé sur une demande de rappel d'indemnité de vie chère, n'a pas abouti, et le travail a été repris sans condition.

Les quantités d'énergie vendues ont progressé dans une proportion constante ; elles ont passé de 5.916.320 kW en 1920 à 5 millions 975.834 kW en 1921 ; mais, par suite de la -baisse du prix des combustibles, le montant des

ventes ne s'est élevé, en 1921, qu'à 4.556.697 00

contre, en 1920 6.385.200 00

Soit une diminution de 1.828.509 00

Le prix moyen des combustibles, qui était de 297 fr. en 1920, est descendu à 170 fr. 72 la tonne d'équivalence de menu Cardiiff.

Les frais de personnel n'ont pas subi d'augmentation nouvelle, et les prix des matières consommables, notamment des huiles, des bois, des produits métallurgiques, sont restés stationnaires ou n'ont accusé que de très légères diminutions.

Nous avons continué à entretenir, avec tout le soin possible, les bâtiments et le matériel fixe et roulant, tout en poursuivant activement le programme de travaux envisagé à la fin de l'exercice précédent.

Sur les lignes du réseau urbain, nous avons doublé 318 mètres de voie et remplacé 301 mètres de voie Humbert en mauvais état par de la voie Broca ; il a été soudé 1.658 joints à l'aluminothermie et remplacé 8 traversées de voie et 5 aiguillages par des appareils en acier au manganèse.

Sur les voies du T. G. M., il a été remplacé 5.134 traverses et un certain nombre de rails usés, notamment dans les courbes.

Le réseau de distribution d'énergie a été complété par le doublement du feeder de Radès et la construction d'une ligne de 6 kilomètres, pour- desservir le bas Mornag.

Le matériel roulant a été l'objet des améliorations suivantes :

Pour le réseau urbain, nous avons entrepris la construction d'une première série de 10 remorques fermées ; 5 ont été mises en service le 31 décembre dernier et les cinq autres sont en voie d'achèvement.

Sur le T. G. M., nous avons procédé au montage de circuits de commande sur quatre voitures de remorque, de manière à pouvoir former des trains à une motrice et une remorque, à commande dans les deux sens.

À l'usine de Bab-Saadoun, deux des moteurs à gaz pauvre sont en grande réparation par suite de la rupture des arbres de couche ; ces accidents, survenus après un service de plus de vingt années, sont dus à la cristallisation du métal sous l'effet des vibrations. Les réfrigérants de ces moteurs ont été remis à neuf. La batterie d'accumulateurs est l'objet d'une révision complète, en vue de remplacer le bacs en bois qui sont corrodés par l'acide.

À l'usine de La Goulette, nous avons poursuivi et presque terminé les installations comprises au programme de l'année dernière : Les deux chaudières neuves, chacune de

300 m. q. de surface de chauffe, sont prêtes à fonctionner, le turbo-alternateur, système Ljungstrom, de 2.000 kW, est monté et soumis aux essais de réception.

L'usine de La Goulette a produit, en 1921, 11.034.789 kWh. disponibles au tableau, contre environ 10.000.000 en 1920, et nous prévoyons, pour les années suivantes, une augmentation importante de la production. En effet, la clientèle s'accroît de jour en jour, les ateliers de la Compagnie Bône-Guelma, qui n'ont réclamé jusqu'ici qu'une fourniture réduite, vont prendre leur plein développement, l'extension de notre périmètre de distribution d'énergie électrique, dans la banlieue ouest de Tunis entraînera forcément de nouvelles demandes.

Enfin, nous avons traité, avec le Gouvernement tunisien, une importante affaire de fourniture d'énergie à l'arsenal de Sidi-Abdallah, à Ferryville, et aux Etablissements de la Marine de la baie Ponty. Le transport de courant sera assuré par une ligne triphasée à 60.000 volts, reliant l'usine de La Goulette à l'arsenal de Sidi-Abdallah et une autre de 10.000 volts, allant de l'arsenal à la baie Ponty. La construction de ces deux lignes, ainsi que l'aménagement des postes élévateur et abaisseur de tension, sont confiés à notre Compagnie.

La livraison d'énergie se fera à La Goulette, à la tension de production et le prix payé par la Marine sera, à toute époque, celui qui sera consenti au client le plus favorisé, en l'espèce la Compagnie du gaz et régie co-intéressée des eaux.

Toutes ces augmentations en perspective imposent le devoir de comprendre, dans le programme de travaux neufs et grosses réparations, un nouveau développement de l'usine génératrice.

Ce programme et les modalités d'exécution sont actuellement en discussion avec l'Administration du Protectorat.

*
* *

Par suite de la baisse du prix des combustibles et, notamment, du charbon de Cardiff, dont le prix est, en fin d'année, tombé au-dessous de 100 fr. la tonne, rendue sur notre parc, nous avons été amenés à cesser, à partir du 1^{er} janvier 1922, l'exploitation de la Mine du Cap Bon, qui avait produit, l'an passé, 20.000 tonnes de lignites³.

En effet, malgré les améliorations d'ordre mécanique apportées à l'exploitation et les compressions de salaires envisagées, le prix de revient à l'usine du lignite ressort, dans les circonstances actuelles, comme nettement supérieur au prix de son équivalence en Cardiff.

*
* *

La Convention passée le 1^{er} décembre 1919, avec le Gouvernement tunisien arrivait à expiration le 31 décembre 1921. Toutefois, en raison de l'incertitude de la situation économique, il a paru prématuré de procéder à l'étude du régime définitif et, d'accord avec l'Administration du Protectorat, la convention actuelle a été prorogée pour une nouvelle période d'un an, soit jusqu'au 31 décembre 1922 et, si elle n'est pas dénoncée par le Gouvernement tunisien avant le 31 mars 1923, pour une seconde période de un an, soit jusqu'au 31 décembre 1923. Cette prorogation a fait l'objet d'un avenant du 20 mars 1922, soumis à l'approbation beylicale.

Nous vous demandons de l'approuver par une résolution spéciale.

³ Les dépenses- correspondant aux immobilisations faites au compte de la Mine ont. été entièrement amodées sur les bénéfices de 1921 ; par suite, le compte « Premier établissement Mine » ne figure plus à l'actif du domaine particulier.

Le compte de gestion, dressé en conformité de la Convention dont il vient d'être question, fait ressortir, pour l'année 1921, un déficit de 1.135.024 fr. 07, somme dont le Gouvernement tunisien aura à nous tenir compte et qui est d'ailleurs compensée à son avantage par :

1° Le produit de l'impôt de 33 % sur les recettes T. G. M.	762.521 25
2° La redevance que nous lui. servons sur les mêmes recettes	442.353 89
Ensemble	1.204.875 14

Les résultats de l'exercice, établis avec les deux subdivisions en Compte de gestion et Domaine particulier, se présentent comme suit :

1° Compte de gestion.

Les allocations servies par le Gouvernement tunisien pour la gestion du réseau, en 1921, et qui forment la rémunération de la Compagnie, sont les suivantes :

Intérêts et amortissement à 5 % du capital-actions	600 000 00
Dotation pour la réserve légale	31.378 94
À reporter	631.578 94
Report	631.578 94
Allocation pour couvrir la charge des obligations	232,565 00
Total	864.143.94

2° Domaine particulier 114.640 75

Bénéfices d'exploitation de la mine, intérêts et produits divers	26.503 17
Total	141.143 92 .

A déduire :

Intérêts sur réserve constituée pour amortissement du capital-actons	15.796 58
Reste	125.347 34

Le total des produits de l'exercice ressort donc à :

Allocations pour l'exploitation	864.143 94
Produits du Domaine particulier	125.347 34
Total	989.491 28

À déduire :

Intérêts et amortissement des obligations 6 %	232.565 00
Reste	756.920 28

À déduire :

5 % pour la réserve légale	37.846 31
Reste	719.079 97

Montant sur lequel il y a lieu de prélever :

a) La somme nécessaire pour servir 4 % aux 120.000 actions, soit : 480.000 00

b) Le tantième au conseil : 23.908 00

Total	503.908 00
Reste	215.171 97

À déduire :

L'annuité affectée à l'amortissement du capital-actions	50.000 00
Reste	165.171 97

Report à nouveau de l'exercice précédent 126.075 49

Solde disponible 291.247 46

Nous vous proposons d'attribuer aux actionnaires un dividende supplémentaire de 1 fr. 50 par action, ce qui exigera 180.000 00

et de reporter à nouveau 111.247 46

Si vous adoptez la proposition ci-dessus, le dividende de 5 fr. 50 net (contre 5 fr. en 1920) sera payé, contre remise du coupon n° 31, au Comptoir national d'escompte de Paris, et dans ses agences, à partir du 1^{er} mai prochain.

Lors de votre dernière assemblée générale, vous avez donné aux administrateurs, qui font en même temps partie d'autres maisons ou sociétés, l'autorisation prévue par l'art.

40 de la loi du 24 juillet 1967, en raison des affaires qui pourraient être traitées par celles-ci avec notre Compagnie.

Au cours de l'exercice écoulé, il n'a été fait usage de celle autorisation que pour certaines fournitures de machines et d'objets d'entretien courant. En outre-, la Compagnie générale française de tramways a continué à nous prêter son concours technique et financier habituel.

Nous vous demandons de vouloir bien renouveler l'autorisation dont il est question plus haut.

Vous aurez à pourvoir à la nomination des commissaires pour l'exercice 1922. MM. Pinson et de Watteville, sont rééligibles, ainsi que M. Michel, commissaire adjoint.

BILAN AU 31 DECEMBRE 1921

ACTIF		
PREMIÈRE PARTIE		
Premier établissement		2.082.819 43
En caisse et en banques		1.558.592 78
Débiteurs divers et comptes d'ordre		591.470 40
Frais judiciaires afférents à la reprise de l'ancien réseau		55.422 18
Approvisionnements en magasin		2.609.378 34
Gouvernement tunisien Compte Spécial		1.135.024 67
		18.032.707 80
DEUXIÈME PARTIE :		
En caisse, en banque et en portefeuille :	302.082 61	
Cautionnements déposés par la Compagnie :	2.942 00	
Approvisionnements magasin mine	12.629 05	
Fonds d'amortissement du capital-actions :	410.711 31	
Débiteurs divers et comptes d'ordre :	656.264 43	1.384.629 40
		20.017.337 20

PASSIF		
RÉGIE		
Capital		12.000.000 00
Obligations en circulation		3.597.808 74
Coupons d'obligations à payer et obligations à rembourser		40.180 00
Cautionnements déposés à la Compagnie		83.013 00
Créditeurs divers et comptes d'ordre		2.107.540 34
Amortissement par remboursement d'obligations		20.500 00
Provision pour affaires contentieuses, accidents, renouvellements		148.730 00
Amortissement de frais judiciaires		2.750 78

Profits et pertes		631.578 94
DOMAINE PARTICULIER		
Réserve légale: 481.988 46		
Réserve pour amort. du capital-actions :	410.711 31	
Coupons à payer sur actions :	25.110 00	
Créditeurs divers et comptes d'ordre :	215.396 80	
Bénéfices reportés au 31 décembre 1920 :	120.075 49	
Profits et pertes :	125.347 34	1.384.629 40
		<u>20.017.337 20</u>

COMPTE DE PROFITS ET PERTES (Exercice 1921).

CRÉDIT	
Montant de la charge des obligations	232.565 00
Solde créditeur 750.926 28	
	<u>989.491 28</u>
DÉBIT	
« Régie » Garantie du Gouvernement Tunisien (5 % sur fr. 12.000.000, y compris la réserve légale)	631.578 94
Produit du « Domaine particulier »	125.347 34
	756.926 28
Allocation pour couvrir la charge des obligations	232.505 00
	<u>989.491 28</u>

RÈGLEMENT DU COMPTE DE PROFITS ET PERTES

Solde bénéficiaire au 31 décembre 1921	883.001 77
	<u>883.001 77</u>
Bénéfices reportés au 31 décembre 1920	126.075 49
Bénéfices disponibles de 1921	756.026 28
	<u>883.001 77</u>

Après lecture du rapport des commissaires, concluant à l'approbation des comptes tels qu'ils sont présentés par le conseil d'administration, les résolutions suivantes ont été adoptées par l'assemblée.

RESOLUTIONS PREMIÈRE RÉOLUTION

L'assemblée générale approuve, dans toutes leurs parties, le rapport du conseil d'administration, le bilan et les comptes de Profits et pertes, tels qu'ils sont présentés.

DEUXIÈME RÉOLUTION

L'assemblée générale, adoptant la répartition des bénéfices proposée par le conseil d'administration, fixe le dividende de l'exercice 1921 à 5 fr. 50 net par action.

Elle approuve l'affectation, en vue de l'amortissement du capital-actions, d'une annuité de 50.000 fr., pour l'exercice 1921, et le report à nouveau de la somme de 111.247 fr. 46.

Le dividende de 5 fr. 50 net, sera mis en paiement le 1^{er} mai prochain, contre présentation du coupon n° 31.

TROISIÈME RÉOLUTION

L'assemblée générale, après en avoir entendu la lecture, ratifie les dispositions de l'avenant intervenu le 20 mars 1922 avec le Gouvernement Tunisien, et, soumis à l'approbation beylicale, pour proroger d'une ou de deux périodes d'une année les effets de la Convention du 1^{er} décembre 1919, qui a pris fin le 31 décembre 1921.

QUATRIÈME RÉOLUTION

L'assemblée générale, renouvelle au Conseil d'administration l'autorisation prévue par l'art. 40 de la loi du 2-i- juillet. 1867.

CINQUIÈME RÉOLUTION

L'assemblée générale nomme commissaires pour l'exercice 1922, MM. Pinson et de Watteville et M. J. Michel, commissaire-adjoint

La rémunération allouée à chacun des deux commissaires est fixée à 500 fr.

COMPAGNIE GÉNÉRALE FRANÇAISE DE TRAMWAYS

Exercice 1921

(Cote de la Bourse et de la banque, 27 avril 1922)

.....
Tramways de Tunis. — L'accord avec le gouvernement tunisien, qui arrivait à expiration le 31 décembre 1921, a été prorogé pour un an. L'exploitation s'est poursuivie normalement ; d'importants travaux sont en cours. Le dividende a été porté de 5 fr. à 5 50.

Compagnie d'entreprises hydrauliques et de travaux publics

(Le Ciment, mai 1922)

.....
La Compagnie des Tramways de Tunis l'a chargée, en collaboration avec une autre société, de la construction d'une ligne de transport entre Tunis et Bizerte.

Compagnie des tramways de Tunis

S.A. frse au capital de 12 MF.

Siège social : Tunis

Siège administratif : Paris, 3, rue Moncey

(Crédit foncier d'Algérie et de Tunisie,

Annuaire des valeurs de l'Afrique du Nord, 1922-1923, p. 164)

Conseil d'administration

composé de 3 à 7 membres, nommés pour 6 ans, propriétaires de 100 actions.

Pavie (Georges), 72, rue du Fbg-St-Honoré, Paris ; président ;
Renaud (Maurice), 11 *bis*, rue de Milan, Paris ; pdt honoraire ;
Baldauff (Joseph), 2, av. de Carthage, Tunis ; adm. délégué ;
Ancion (baron), 50, bd Piercot, Liège ;
Goury du Roslan (Louis), 1, rue Boccador ;
Guary (Louis), 1, rue Pierre-le-Grand, Paris ;
Schelle (Gustave), 27, rue d'Amsterdam, Paris.

Commissaires aux comptes

Pinson (V.)
Michel (J. ;
Watteville (Alfred de) ⁴, 73, rue Courcelles, Paris.

SOCIETE DES TRAMWAYS DE TUNIS (*Les Annales coloniales*, 23 mars 1923)

Les produits bruts de l'exercice 1922 s'élèvent à 981.043 francs contre 989.491 fr. en 1921. Déduction faite de la charge obligataire, le bénéfice ressort à 742.128 francs au lieu de 756.926 francs. Compte tenu du report antérieur, le solde disponible atteint 853.375 francs. Le conseil proposera à l'assemblée du 28 mars le maintien du dividende à 5 fr. 50 par action.

Compagnie des tramways de Tunis (*Le Journal des finances*, 7 avril 1923)

L'assemblée du 28 mars a approuvé les comptes de l'exercice 1922. Le montant des bénéfices de l'exercice s'élève à 742.128 fr. 35 contre 631.578 fr. en 1921. L'assemblée a fixé le dividende à 5 fr. 50 net par action, payable à partir du 1^{er} mai.

Les lignites tunisiens (*Le Sémaphore d'Algérie*, 24 août 1923)

La raréfaction de la houille pendant la guerre a conduit la Tunisie à exploiter les gisements de combustible pauvre négligés jusque là. Ces gisements se trouvent surtout dans la région du cap Bon, en bancs de 15 à 25 centimètres juxtaposés représentant une couche utile d'un peu moins d'un mètre.

De 1916 à 1921, le tonnage exporté des lieux d'extraction s'est élevé à 171.000 tonnes, en grande partie utilisées par la centrale électrique des Tramways de Tunis.

Qui êtes-vous ? 1924 :
SCHELLE (Gustave), ancien directeur au ministère des Travaux publics [retraite en mai 1905] ; membre de l'Institut [1919].
27, rue d'Amsterdam.

⁴ Alfred de Watteville (1853-1926) : associé de la Banque Périer, Mercet et Cie (1892-1901), fondatrice de la Française Thomson-Houston. Administrateur ou commissaire aux comptes de diverses filiales de ce groupe. Voir [Qui êtes-vous ?](#)

Commandeur de la Légion d'honneur.
Né le 18 janvier 1845 [† 1^{er} juillet 1927].
Veuf.
Éduc. : Paris.

[Administrateur des Chemins de fer de l'Ouest-Algérien (c. 1905), [des Tramways de Tunis](#) et de la Compagnie française pour la location de matériel de transports, commissaire aux comptes de la Thomson-Houston, de la Cie centrale pour l'énergie électrique et de la Compagnie générale française de tramways.]

Œuvres : Ouvrages d'économie politique, notamment Études sur les économistes physiocrates du XVIII^e siècle et une édition des œuvres de Turgot, dont le dernier volume est en préparation, ainsi qu'un ouvrage théorique d'économie politique.

Compagnie des tramways de Tunis (*Le Temps*, 30 avril 1924)

L'assemblée annuelle des actionnaires des Tramways de Tunis a été tenue ce matin, sous la présidence de M. Pavie.

Elle a voté les comptes de l'exercice 1923 et en a fixé le dividende à net 6 francs par action.

Elle a ratifié les dispositions de l'avenant intervenu le 11 mars 1924 avec le gouvernement tunisien pour la prorogation jusqu'à la fin de 1924 des effets de la convention du 1^{er} décembre 1919, qui ont expiré le 31 décembre 1923.

Elle a donné *quitus* de la gestion du baron Ancion, décédé, et réélu pour six ans, comme administrateurs, MM. [Louis] Goury du Roslan et Schelle.

Elle a ratifié la nomination de M. Léon Boule⁵ comme administrateur et fixé au 31 décembre 1929 le terme de son mandat.

MM. Pinson et [Alfred] de Watteville ont été nommés commissaires et M. J. Michel commissaire adjoint pour l'exercice 1924.

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

.....
Compagnie des Tramways de Tunis. — Des négociations sont en cours avec le gouvernement tunisien, pour l'établissement du régime définitif qui doit succéder au régime provisoire résultant de l'avenant du 1^{er} décembre 1919. Le dividende pour 1923 sera de 6 fr. net contre 5 50 en 1922.

Annuaire industriel, 1925 :

TRAMWAYS (C^{ie} gén. frse de), 3, r. Moncey, Paris, 9^e. Soc. an. au cap. de 50 millions de fr. Réseaux de tramways de : Marseille, Le Havre, Nancy, Orléans. Réseaux exploités par ses filiales : Soc. des Chemins de fer et Tramways du Var et du Gard, Tramways de Toulon, Soc. des Tramways de Cambrai et de St-Quentin, Tramways de Cambrai et de St-Quentin, [C^{ie} des Tramways de Tunis](#), [Tramways de Tunis](#). (574.3-18230).

⁵ Léon Boule (1865-1947) : ingénieur en chef des ponts et chaussées, il pantoufle en 1908 à la Compagnie générale française des tramways. Voir le [Qui êtes-vous ?](#)

INFORMATIONS FINANCIERES
(*Le Temps*, 30 avril 1925)

Les actionnaires de la Compagnie des tramways de Tunis ont été réunis ce matin, sous la présidence de M. Pavie, en assemblée ordinaire.

Ils ont approuvé les comptes de l'exercice 1924 et ont décidé de porter à 853.517 fr. 50 la réservé pour amortissement du capital.

Ils ont fixé le dividende à 6 fr. 50 net par action de 100 francs et le report à nouveau d'une somme de 75.347 fr. 96, sur laquelle seront prélevés les impôts à régler sur la partie du dividende excédant 5 francs.,

Ils ont donné *quitus* de la gestion de M. J. Baldauff, décédé.

COMPAGNIE DES TRAMWAYS DE TUNIS
(*Les Annales coloniales*, 12 mai 1925)

Les résultats de l'exercice 1924 se traduisent par un bénéfice net de 960.087 fr. (contre 780.190 fr. en 1923), ce qui permettra de proposer à l'assemblée du 29 courant la distribution d'un dividende de 6 fr. 50 net par action (contre 6 fr., précédemment).

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

.....
Compagnie des Tramways de Tunis. — À la suite de pourparlers engagés vers la fin de l'année dernière, le gouvernement tunisien et la Compagnie ont reconnu qu'il était désirable d'ajourner la conclusion d'une convention définitive jusqu'à la remise en état complète des réseaux de transport et de l'usine de production d'énergie.

Dans ces conditions, les effets de l'avenant du 1^{er} décembre 1919, modifié par convention du 11 mars 1924, ont été prorogés pour une durée de deux années avec possibilité de prolongation d'une année.

Le dividende de l'exercice 1924 sera fixé à net 6 fr. 50.

TRAMWAYS DE TUNIS
(*Le Temps*, 25 mars 1926)

L'assemblée des actionnaires de la Compagnie des tramways de Tunis, réunie ce matin sous la présidence de M: Pavie, a voté les comptes de l'exercice 1925 qui se soldent par un bénéfice net de 926.360 fr. 05.

Le dividende a été fixé à 6 fr. 50 net d'impôts.

L'assemblée a ratifié les dispositions de l'avenant intervenu le 1^{er} juin 1925 avec le gouvernement tunisien et. approuvé par décret beylical du 20 juillet suivant, pour proroger de deux années, avec faculté de les porter à trois, les effets du régime résultant de l'avenant du 11 mars 1924 arrivé à expiration le 31 décembre de la même année.

L'assemblée a confirmé la nomination comme administrateur de M Albert Bride en remplacement de M. Baldauff.

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

.....
Compagnie des Tramways de Tunis. — La remise en état des réseaux de transport et les travaux d'extension de l'usine de Là Goulette se poursuivent activement.
Le dividende de l'exercice 1925 a été fixé à 6 fr. 50 net.

NÉCROLOGIE
Alfred de Watteville
(Le Figaro, 21 octobre 1926)

Nous apprenons la mort du baron Alfred de Watteville, décédé à Paris, le 19 octobre 1926. Il était le père et beau-père du baron et de la baronne Robert de Watteville. Ses obsèques auront lieu demain vendredi 22 courant, à dix heures, en l'église du Saint-Esprit (5, rue Roquépine), où l'on se réunira. Cet avis tient lieu d'invitation. Ni fleurs, ni couronnes.

COURRIER DE LA TUNISIE
Les passages à niveau
(Les Annales coloniales, 18 novembre 1926)

À la gare de Sidi-bou-Saïd, un tramway venant de La Marsa a heurté, au passage à niveau, une charrette anglaise dans laquelle se trouvaient deux indigènes.

L'un des occupants, le cheikh Bairam Salimi, mufti hanéfite, a été projeté sous la motrice. La mort fut instantanée. Les deux jambes avaient été sectionnées à hauteur du genou. Pour dégager le cadavre, il a fallu interrompre le courant. Le fils de la victime, âgé de vingt ans environ, n'a subi que des blessures assez légères.

Le cheval a été électrocuté.

Compagnie des tramways de Tunis
S.A. frse au capital de 12 MF.
Siège social : Tunis
Siège administratif : Paris, 3, rue Moncey
(Crédit foncier d'Algérie et de Tunisie,
Annuaire des valeurs de l'Afrique du Nord, 1926-1927, p. 155)

Conseil d'administration
composé de 3 à 7 membres, nommés pour 6 ans, propriétaires de 100 actions.

Pavie (Georges), 72, rue du Fbg-St-Honoré, Paris ; président ;
Renaud (Maurice), 11 bis, rue de Milan, Paris ; pdt honoraire ;

Bride (Albert), 13, pl. de Vaugirard, Paris ;
Goury du Roslan (Louis), 1, rue Boccador ;
Guary (Louis), 13, r. Daru, Paris ;
Schelle (Gustave), 27, rue d'Amsterdam, Paris.

Commissaires aux comptes

Pinson (V.), 28, r. Guillaume-Tell, Paris ;
Michel (J.) à Tunis ;
Watteville (Alfred de), 73, rue Courcelles, Paris.

Résultats des derniers exercices

Ex.	Bénéf. nets (report compris)	Réserve	Divid. ttx	Divid. par act.	Report à nouveau
1916	660.445	68.351	480.000	4 00	55.703
1917	742.301	95.929	480.000	4 00	56.467
1918	682.568	86.499	480.000	4 00	45.722
1919	765.409	85.984	540.000	4 50	119.055
1920	831.359	85.615	600.000	5 00	126.075
1921	883.401	87.846	660.000	5 50	111.247
1922	853.375	87.106	660.000	5 50	83.767
1923	863.957	89.000	720.000	6 00	28.829
1924	997.856	98.451	780.000	6 50	75.347
1925	1.001.708	96.318	780.000	6 50	85.385

Compagnie des Tramways de Tunis
(*Armée et marine*, 30 avril 1927)

L'assemblée ordinaire du 20 avril a approuvé les comptes de l'exercice 1926 accusant, un bénéfice net de 1.161.117 francs.

Le dividende de l'exercice a été fixé à 8 fr. 50 net.

1927 (1^{er} mai) : Robert Ménétrier, directeur.
Il sera promu officier de la Légion d'honneur en 1948
(voir encadré ci-dessous)

COMPAGNIE
DES TRAMWAYS DE TUNIS
(*Les Annales coloniales*, 31 mars 1928)

L'assemblée générale ordinaire, tenue le 28 mars sous la présidence de M. Boulle, a approuvé les comptes de l'exercice 1927 présentant un bénéfice net de 668.984 francs.

Le dividende net fixé à 9 francs, sera mis en paiement à partir du 1^{er} mai prochain en échange du coupon n° 38.

L'assemblée a approuvé l'affectation, en vue de l'amortissement, du capital-actions, d'une somme de 200.000 francs prélevée sur les produits du domaine particulier, ainsi que d'une annuité de 50.000 francs pour l'exercice 1927. Report à nouveau : 35.945 francs.

L'assemblée a ratifié la nomination en qualité d'administrateurs de MM. A. Guiffart⁶ et G[abriel] Rosenwald⁷.

Les recettes d'exploitation ont atteint 8.901.596 francs, pour les tramways et 14.803.619 francs pour les ventes d'énergie.

Le matériel roulant a été renforcé de dix wagons mixtes à boggies et de dix wagons à marchandises.

Le nombre d'abonnés au réseau électrique a augmenté de 601.

Un nouveau groupe turboalternateur de 10.000 kilowatts a été commandé pour la centrale.

COMPAGNIE DES TRAMWAYS DE TUNIS (*Les Annales coloniales*, 13 août 1928)

La Compagnie des tramways de Tunis a été constituée le 4 mars 1903. Elle exploite un réseau de tramways urbains, un réseau de tramways suburbains, un réseau de Chemin de fer électrique et un de distribution d'énergie électrique.

L'ensemble des lignes exploitées représente 31 kilomètres pour les tramways et 38 kilomètres pour le chemin de fer qui relie Tunis à La Marsa.

Le réseau de distribution comprend environ 200 kilomètres de lignes à haute tension dont 90 km à 10.000 volts, 27 km à 30.000 volts et 88 kilomètres à 60.000 volts ; cette dernière ligne transportant l'énergie à l'Arsenal de la Marine de Sidi Abdallah.

Une usine thermique, située à La Goulette, à environ 10 km de Tunis fournit l'énergie électrique aux différentes exploitations.

Depuis 1913, malgré le ralentissement dans le trafic des différentes lignes, provoqué par les années de guerre, le développement des exploitations de la Compagnie s'est accru sans arrêt.

En 1913, les recettes s'étaient élevées à environ 1.200.000 fr. sur les tramways, pour 5 millions de voyageurs, 900.000 fr. sur le chemin de fer de Tunis-Goulette-Marsa, pour 3 millions de voyageurs et 370.000 francs de vente d'énergie pour 10 millions de kW-heure.

⁶ Armand Guiffart (et non *Guiffard*)(1870-1931) : X-Ponts, administrateur de la Cie auxiliaire française de tramways, la représentant aux Tramways de Saint-Quentin et de Toulon. Administrateur de sociétés coloniales : Cultures tropicales en Afrique à Tabacounda (Sénégal)(1925), S.A. des Éts Mas à Douala (1929)...

⁷ Gabriel Rosenwald (Paris, 1887-? 25 octobre 1944) : fils de Lucien Emmanuel Rosenwald, éditeur, et de Mina Einhorn, sœur du banquier Samuel Einhorn (administrateur de la BFCI, du Chemin de fer du Yunnan, du Djibouti-Addis-Abeba, des Tréfileries et laminoirs du Havre, etc.). Polytechnique 1906. Administrateur des Éts ostréicoles de Kéroman et de la Perrière réunis (1913). Commissaire aux apports lors de l'absorption en 1925 de la centrale de la Société industrielle de chimie d'Extrême-Orient, d'Haïphong, par la Société indochinoise d'électricité. Administrateur de la Cie centrale d'énergie électrique, de la Société algérienne d'éclairage et de force, et de la Société centrale d'applications électriques, de la Société indochinoise d'électricité. Chevalier de la Légion d'honneur à l'occasion de l'Exposition coloniale de Vincennes. Mme Rosenwald fut spoliée sous l'Occupation des œuvres complètes de Victor Hugo et d'Anatole France.

En 1927, les recettes des Tramways ont atteint 8.900.000 fr. avec 21.000.000 de voyageurs ; celles du chemin de fer T. G. M. 5.776.000 fr. pour plus de 7.000.000 de voyageurs et celles de l'usine de la Goulette près de 15.000.000 de francs pour une production de 25.000.000 de kilowatts-heure.

Une telle progression de trafic et de recettes dans les exploitations de traction, et de production d'énergie par l'usine génératrice, est tout à fait caractéristique du développement économique de Tunis et de la région.

En prévision de l'accroissement du trafic et des demandes d'énergie électrique, la Compagnie des tramways a, depuis longtemps, établi un vaste programme portant sur l'augmentation de son matériel roulant et de son outillage sur le développement de son usine et de ses lignes de distribution.

Ce programme, dont l'exécution se poursuit méthodiquement, comporte la construction de dix automotrices à plate-forme centrale pour les tramways, et de six grandes automotrices de 18 mètres pour le chemin de fer du T.G.M. Une nouvelle salle des machines et un poste de transformation, pourvus des derniers perfectionnements viennent d'être construits à l'usine de La Goulette.

Deux turbo-alternateurs de 6.400 kW y fonctionnent déjà et un turbo-alternateur de 10.000 kW sera livré dans les premiers mois de l'année prochaine.

Avec les machines déjà en service, la puissance de l'usine sera portée dans quelques mois à 30.000 kW.

Les unités de la chaufferie seront augmentés en proportion et de nouvelles chaudières sont déjà à pied d'œuvre prêtes à être montées.

Une nouvelle ligne de transport d'énergie à haute tension est en cours d'exécution. Cette ligne à la tension de 30.000 volts passera par Hammam-Lif, Soliman, Grombalia, Nabeul et alimentera la région du cap Bon. Elle aura environ une longueur de 92 km et sera l'amorce d'une ligne future devant desservir les régions de Sousse et de Sfax.

D'autres lignes sont à l'étude pour fournir l'énergie électrique dans les régions de Djedeida et de Medjez-el-Bab.

Comme on le voit par ce court exposé, le programme d'extension poursuivi par la Compagnie des tramways de Tunis est de nature à aider dans une proportion des plus intéressante le développement du Nord de la Régence et à assurer en particulier l'électrification rurale d'une vaste région.

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

.....
Compagnie des Tramways de Tunis. — Les négociations avec le Gouvernement tunisien ont été reprises en vue de la passation d'accords définitifs intéressant aussi bien les réseaux de transports que ceux de distribution d'énergie.

Les résultats de l'exercice ont permis de fixer le dividende à 9 fr. net au lieu de 8 fr. ;50 en 1926.

Tramways de Tunis
(Le Journal des finances, 5 octobre 1928)

Une hausse récente vient d'attirer l'attention sur cette affaire dont on s'occupe rarement. Créée en 1903 pour l'exploitation de deux réseaux de tramways qui lui étaient apportés par la Compagnie générale française de tramways, elle a, depuis cette

époque, étendu son rayon d'action et s'est adjoint de nouvelles branches industrielles. L'exploitation comprend aujourd'hui les Tramways urbains et suburbains de Tunis et les Chemins de fer électriques de Tunis à La Goulette et à La Marsa et de Tunis à Hamam-Lif. Elle se complète d'usines situées à Bab-Saadoun et à La Goulette et d'un réseau de distribution d'électricité à Tunis. À l'origine, la Société possédait même une mine de charbon, qui produisait de quoi alimenter les usines et qui a été fermée en 1921 par suite des difficultés d'exploitation.

La Compagnie des Tramways de Tunis a mené, pendant longtemps, une existence sans éclat. Toutefois, elle n'a jamais cessé de rémunérer son capital. Pour obtenir ce résultat, elle a dû suivre une politique d'extensions et d'améliorations qui a exigé plusieurs appels de capitaux. De 3.750.000 francs à l'origine, le capital social a été porté à 12 millions, en cinq étapes, de 1905 à 1914. Il est représenté par 120.000 actions de 100 francs. En outre, 4 millions d'obligations 6 %-sont en cours d'émission depuis 1920.

L'entreprise fonctionne sous le régime d'une convention passée avec l'administration du Protectorat en 1919, qui s'applique seulement aux réseaux de tramways et aux Chemins de fer électriques, et d'après laquelle la moitié des bénéfices de l'exploitation est acquise au gouvernement tunisien, lequel couvre le déficit s'il y a lieu. Cette charge et les difficultés de tous ordres auxquelles la Compagnie a dû faire face après la guerre ne l'ont pas empêchée de consolider lentement une situation précaire. Elle a obtenu ce résultat en s'appliquant à développer, à côté de l'exploitation des tramways, ses usines productrices d'énergie électrique et son réseau de distribution à Tunis.

Les résultats obtenus au cours de ces dernières années peuvent se comparer de la façon suivante :

Ex.	Recettes	Bénéf. nets	Divid.
	(en 1.000 fr.)		(en fr.)
1922	9.975	742	5 50
1923	12.807	780	6 00
1924	15.433	869	6 50
1925	18.951	926	6 50
1926	23.500	1.161	8 50
1927	29.481	1.242	9 00

L'augmentation continue du chiffre des recettes s'explique de deux façons : d'une part le réseau urbain de la Compagnie a bénéficié, au cours de ces deux dernières années, de plusieurs relèvements de tarifs consentis par l'administration du Protectorat. D'autre part, la clientèle qui utilise le chemin de fer suburbain est en constante augmentation. Enfin, il convient de souligner l'importance de plus en plus grande prise par la branche distribution d'électricité. Cette dernière fournit à elle seule la moitié des recettes totales de l'exploitation et les profits qu'elle donne sont intégralement acquis à la Compagnie puisqu'ils sont exclus de la Convention de 1919. La région à exploiter est assez vaste pour que l'on puisse estimer que la Compagnie en est encore à un début. L'augmentation incessante de la consommation a amené les dirigeants de l'entreprise à édifier une nouvelle centrale électrique, qui est en cours de construction à La Goulette.

La situation financière de la Compagnie est saine : les immobilisations, évaluées à 11 millions, figurent en majeure partie pour leur valeur d'avant guerre et recèlent une certaine plus-value latente. Si l'éventualité de nouveaux appels de capitaux n'est pas à écarter, étant donné l'extension que la branche distribution d'électricité est appelée à

prendre, l'affaire n'en offre pas moins, pour cette dernière raison, un réel intérêt. Bénéficiant de la perspective d'un nouvel accroissement des recettes consécutif à l'édification de la centrale de La Goulette, l'action vient de parcourir une importante étape de hausse et s'inscrit à 365. cours qui, d'ailleurs, escompte l'avenir d'assez loin.

COURRIER DE TUNISIE
LA VIE ÉCONOMIQUE
Des autobus
(*Les Annales coloniales*, 5 décembre 1928)

La Compagnie des tramways de Tunis met au point le projet de « statut ». Des services d'autobus vont être créés cette année pour desservir les banlieues : Franceville, Djebel-Djelloud et environs, Montfleury, etc.

Annuaire Desfossés 1929, p. 440 :
Tramways de Tunis
Conseil d'administration : Renaud, A. Bride, Pavie, Goury du Roslan, Guary, Schelle, L. Boulle.

MINISTÈRE DU TRAVAIL, DE L'HYGIÈNE, DE L'ASSISTANCE
ET DE LA PRÉVOYANCE SOCIALES
Récompenses pour propagande en faveur de
la caisse nationale des retraites pour la vieillesse.
(*JORF*, 26 janvier 1929)

Médaille de bronze
Menetrier (Robert), directeur de la Compagnie des tramways de Tunis, à Tunis.

TRAMWAYS DE TUNIS
(*L'Information financière, économique et politique*, 2 mai 1929)

L'assemblée ordinaire de cette société s'est tenue le 30 avril. Elle a approuvé les rapports et les comptes de l'exercice 1928, accusant un solde bénéficiaire net de 1.309.797 francs, auquel s'ajoute le report antérieur de 35.945 francs, soit un disponible de 1.342.742 francs, qui a été réparti comme suit : réserve légale, 65.489 francs ; 4 % aux actions, 480.000 francs ; tantièmes au conseil, 76.430 francs ; annuité d'amortissement du capital, 50.000 francs ; dividende complémentaire de 5 % ou 5 francs, 600.000 francs ; report à nouveau, 73.822 francs.

Le dividende de l'exercice ressort ainsi à 9 fr. ?? et sera mis en paiement, à partir du 1^{er} mai prochain, contre remise du pompon n° 89.

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

L'assemblée a ratifié la convention et avenants du 16 février 1929, intervenus entre le gouvernement du Protectorat et la Compagnie, afin de régler les conditions d'exploitation des réseaux de tramways et chemins de fer et des distributions d'énergie électrique concédés ou rétrocédés à Tunis et dans sa banlieue

Le rapport indique que les recettes des tramways et du T. G. M. ont été affectées par des grèves en août et septembre, époques où le trafic des voyageurs est particulièrement important.

Le programme général de travaux a été poursuivi avec activité. En raison du développement du trafic, le matériel roulant du T. G. M. sera probablement complété par six grandes motrices.

À l'usine de la Goulette, les deux turbos de 6.400 kW. ont été mis en service en juin dernier : un groupe turbo-alternateur de 10.000 kW. sera sans doute monté en octobre 1929.

676 abonnés nouveaux ont été raccordés en 1928 contre 604 en 1927

Congrès eucharistique de Carthage.

(Bulletin mensuel de l'Office du protectorat français, Tunisie, novembre 1929)

Le conseil d'administration de la société anonyme, chargée de l'organisation du congrès eucharistique International de Carthage, est ainsi composé :

Administrateurs : ... Ménétrier, directeur général de la Compagnie des Tramways de Tunis...

Société centrale pour l'industrie électrique

(Le Temps, 10 mars 1930)

Les émissions effectuées par la Société versaillaise de tramways et de distribution d'énergie, la [Compagnie des tramways de Tunis](#), la Société minière et électrique des Landes, la Compagnie électrique de la Dore ont été, pour notre société, une occasion de s'intéresser à ces entreprises.

TRAMWAYS DE TUNIS

(Le Journal des débats, 16 mars 1930)

Le dividende proposé pour l'exercice 1929 sera de 10 francs par action contre 9 francs précédemment.

Tramways de Tunis

(Les Annales coloniales, 7 avril 1930)

L'assemblée ordinaire, tenue le 2 courant, a approuvé les comptes de l'exercice au 31 décembre 1929, faisant apparaître un solde bénéficiaire net de 2.310.152 francs, après amortissement de moitié des frais d'augmentation du capital.

Le dividende, a été fixé à 10 francs net pour les actions O et à 5 francs net pour les actions P. Il sera mis en paiement à la date que fixera le conseil. Il a été reporté à nouveau 151.052 francs.

De nouveaux accords sont intervenus en février 1929 entre le gouvernement du Protectorat et la Compagnie, à l'effet de régler définitivement les conditions d'exploitation des concessions de tramways, de chemins de fer et de distribution

d'énergie. Ces accords, qui ont mis fin au régime provisoire résultant, de l'avenant de 1919, ont fait renaître la plupart des stipulations d'avant-guerre.

Pendant l'exercice écoulé, le nombre des voyageurs transportés est passé de 22 millions 907.080 à 23.403.641 pour les tramways et de 7.687.567 à 5.330.518 pour le T. G. M. [Tunis-La Goulette-La Marsa]

Les ventes d'énergie ont porté sur 25 millions 51.013 kWh. contre 21.440.000 en 1928.

Une convention a été passée avec la municipalité pour l'exploitation, à titre d'essai, de deux lignes d'autobus.

TRAMWAYS DE TUNIS
(*L'Africain*, 11 avril 1930)

Les comptes de l'exercice 1929, qui seront présentés à l'assemblée ordinaire convoquée pour le 2 avril, se soldent par un bénéfice net de 2.989.375 francs contre 1 million 309.797 francs pour l'exercice précédent.

Comme déjà annoncé par nous, le dividende proposé sera de 10 francs net par action ordinaire et de 5 francs net par action privilégiée.

Rappelons que cette répartition s'appliquera à un capital porté de 12 à 20 millions de francs.

TRAMWAYS DE TUNIS
(*L'Africain*, 18 avril 1930)

L'assemblée a approuvé les comptes de 1929 et voté un dividende net de 10 francs contre 9 aux actions O et 5 francs aux actions P.

TRAMWAYS DE TUNIS
(*Le Journal des finances*, 28 novembre 1930)

Depuis le 27 novembre, les obligations 5 % 1930 sont admises aux négociations de la Bourse, au comptant.

TRAMWAYS DE TUNIS
(*L'Africain*, 19 décembre 1930)

Les 25.000 obligations de 5 % 1930 de cette société ont été admises au comptant du parquet à dater du 27 novembre.

Annuaire Desfossés 1931, p. 445 :
Tramways de Tunis
Conseil d'administration : L. Boule, Goury du Roslan, Guary, Brugère, A. Guiffart, G. Rosenwald.

Tramways de Tunis
(Le Journal des finances, 23 janvier 1931)

Cette société exploite à Tunis et dans la banlieue, trois groupes de concessions : tramways, chemins de fer électriques suburbains et distribution d'électricité. Depuis 1919, les deux premières concessions étaient exploitées en régie intéressée. En 1929, une nouvelle convention est intervenue, prévoyant pour l'ensemble des concessions, une durée commune, allant jusqu'en 1986, avec une période de rachat facultatif, qui ne s'ouvrira qu'en 1944.

Le mode de répartition des recettes, prévu sous le nouveau régime est assez compliqué. On en retiendra seulement qu'il a l'avantage de lier très étroitement les intérêts des partis en présence, et de rendre à la société une plus grande indépendance, et, par conséquent, des possibilités bénéficiaires beaucoup plus étendues. Il suffit, pour s'en rendre compte, de comparer les résultats de 1929, premier exercice écoulé sous le nouveau régime, avec ceux des années précédentes :

	Bénéfices	Dividendes
1924	969.027	6 50(1)
1925	926.360	6 50
1926	1.161.110	8 50
1927	1.241.875	9 00
1928	1.309.797	9 00
1929	2.567.911	10 00

(1) Dividende net.

On constate, que de 1928 à 1929, les bénéfices nets font plus que doubler, ce qui a permis au conseil de répartir un dividende légèrement accru, bien qu'il s'applique à un capital porté en 1929 de 12 à 20 millions. Mais cette augmentation des bénéfices, déjà fort encourageante en elle-même, ne donne qu'une idée incomplète des possibilités bénéficiaires qui paraissent réservées à la compagnie des Tramways de Tunis.

Des trois éléments d'activité que possède l'entreprise, le plus important, celui qui constitue pour elle la meilleure source de bénéfices, et qui lui ouvre des perspectives d'avenir insoupçonnées, c'est la production et la distribution de l'énergie électrique dans un pays où, en matière d'électricité, presque tout reste à faire. Voici comment se décomposent les recettes de la Compagnie pour la .dernier exercice :

Tramways	11.654.079
Chemins de fer Tunis-Marsa	7.244.751
Ventes d'énergie	16.708.181

Les ventes d'énergie représentent d'ores et déjà 46 % des recettes totales de l'exploitation. Or, elles sont appelées à s'accroître fortement, puisque le dernier rapport du conseil à l'assemblée du 2 avril 1930 signale que dans l'armement de l'usine de La Goulette doivent prendre place sous peu deux nouveaux turboalternateurs de 10.000 kW, qui, joints aux deux autres de 6.000 déjà installés, donneront un total de

32.000 kW d'unités modernes. Cette centrale se classera ainsi parmi les plus, puissantes de l'Afrique du Nord.

D'autre part, un avenant a été passé avec la Direction générale des Travaux publics, définissant les nouvelles lignes à haute tension, que la société aura à construire.

Le financement de ces importants travaux a déjà nécessité, en avril 1929, l'élévation du capital de 12 à 20 millions, et en août 1930, l'émission de 25 millions d'obligations 5 %. Il est vraisemblable que l'effet de ces récents investissements se traduira dans les résultats de l'exercice qui a pris fin le 31 décembre 1930. On indique en effet, à bonne source, que les résultats marqueront une progression sur les précédents. Il y a eu augmentation du nombre des voyageurs transportés ; de même, la production et la vente d'énergie électrique se sont accrues. Les deux nouvelles lignes d'autobus ont donné des résultats normaux. Rien n'est encore fixé quant au dividende, mais une légère augmentation peut être envisagée.

L'action Tramways de Tunis se traite actuellement vers 275, cours auquel l'affaire est capitalisée à quelques 55 millions, chiffre qui ne saurait être comparé avec les 2 millions et demi de bénéfices réalisés en 1929. Mais il ne faut pas oublier qu'il s'agit là d'un bénéfice net, dont la comparaison, avec un total de recettes brutes de 35 millions, doit évidemment donner à réfléchir, et permet peut-être de penser que l'anticipation boursière est moins audacieuse qu'elle le paraît à première vue.

TRAMWAYS DE TUNIS (*L'Africain*, 30 janvier 1931)

Le bruit court que l'exercice 1930 a été satisfaisant et que les résultats marqueront une progression sur le précédent.

La société a enregistré une augmentation du nombre des voyageurs transportés et la production et la vente d'énergie électrique se sont accrues.

En ce qui concerne les deux nouvelles lignes d'autobus, elles ont donné des résultats normaux.

Rien n'est encore fixé quant au dividende, mais une légère augmentation peut être envisagée.

Rappelons que l'an dernier, il avait été réparti 10 francs par action.

Enfin, la société poursuit l'installation d'un deuxième groupe subalterneur de 10.000 kWh. à l'usine de la Goulette dont elle prévoit la mise en service dans un temps prochain.

La construction de la nouvelle chaufferie est en voie d'avancement et l'on travaille activement aux chaudières.

NÉCROLOGIE (*Le Temps*, 7 février 1931)

Nous apprenons la mort de M. Armand Guiffart, ingénieur en chef des ponts et chaussées, pieusement décédé, à Paris, le 4 février 1931. Les obsèques auront lieu à Cherbourg le 9 du courant à 10 heures. Ni fleurs ni couronnes.

TRAMWAYS DE TUNIS (*Les Annales coloniales*, 18 avril 1931)

L'exercice 1930 se solde par un bénéfice net de 2.633.259 fr. contre 2.567.911 fr en 1929.

Le conseil proposera à l'assemblée du 30 avril, le maintien du dividende à 10 fr. par action ordinaire et 5 fr. par action P.

Au bilan : le compte de premier établissement passe de 65.054.026 fr. à 85.689.930 francs. En regard, les fonds employés pour travaux complémentaires sont de 43.452.079 contre 36.117.653. L'actif liquide (caisse et banques) s'est accru de 11.479.416 fr. à 25 millions 97.352 fr., les débiteurs divers sont inscrits pour 4.505.303 fr. contre 4.979.756 francs, le portefeuille pour 2.640.689 francs contre 2.012.212 et les approvisionnements pour 6.775.505 francs contre 5.269.051 fr.

Exigibilités : 8.229.118 francs contre 7 millions 874.936 francs. A noter que l'augmentation des disponibilités et des immobilisations provient notamment de l'émission de 25 millions de francs d'obligations 5 % réalisée l'an dernier. Réserve spéciale : 5.345.007 fr. contre 1.745.200 fr. Provisions : 6.775.259 francs contre 5.269.051 francs. Réserve légale : 993.307 fr. contre 876.359 francs.

TRAMWAYS DE TUNIS (*L'Africain*, 26 mai 1931)

Le conseil n'a pas l'intention d'user avant un temps assez éloigné de l'autorisation de porter le capital de 20 à 50 millions de francs qui lui a été donnée par l'assemblée extraordinaire du 30 avril. L'augmentation du capital pourra se faire d'ailleurs en une ou plusieurs fois, soit par souscription d'actions nouvelles, soit par distribution des réserves.

Précisons enfin que l'assemblée ordinaire du même jour a élevé de 40 à 50 millions de francs le montant de l'autorisation d'obligations nouvelles. Cette autorisation est également, nous déclare-t-on, de principe.

L'assemblée ordinaire a approuvé les comptes de 1930, analysés ici précédemment, et voté un dividende de 10 francs net par action O et 5 fr. net par action P, payable depuis le 10 courant.

LÉGION D'HONNEUR (*Les Annales coloniales*, 10 septembre 1931)

Ministère des affaires étrangères PROMOTION DU CINQUANTENAIRE DE LA TUNISIE

À l'occasion du cinquantenaire de la Tunisie, sont promus ou nommés dans l'Ordre national de la Légion d'honneur :

Commandeur :

MM. Boulle, administrateur délégué de la Compagnie générale française de tramways...

« Actuel président de la Cie des Tramways de Tunis ; administrateur de la Cie des ports Tunis, Sousse et Sfax et de la Cie fermière des ch. de fer tunisiens.

A présidé à la construction de tout le réseau des Tramways de Tunis et spécialement de la ligne Tunis-Goulette-Marsa, ainsi qu'à l'introduction dans la Régence de la force électrique et aux distributions d'énergie électrique aujourd'hui en action. Créateur ces derniers mois des distributions d'énergie électrique dans le Cap Bon et prochainement dans la région de Medjez-el-Bab. »

COURRIER DE LA TUNISIE
La vie économique
Les tramways de Tunis
(*Le Journal des finances*, 19 novembre 1931)

D'importants travaux vont être inaugurée avenue de Paris, entre la place Anatole-France et l'avenue Jules-Ferry.

Le tronçon de la ligne n° 2 du T.G.M., devenu sans utilité depuis le report du terminus à la station de la place Anatole-France, va être enlevé. D'autre part, il sera procédé incessamment au remplacement de la voie du tramway urbain par des rails plus résistants et à l'aménagement de refuges aux arrêts de ce parcours.

Ces travaux terminés, la chaussée pavée sera, sur cette distance, revêtue d'émulsion de bitume et de gravier.

Les Tramways de Tunis
(*Le Journal des finances*, 22 janvier 1932)

La Société des Tramways de Tunis exploite à la fois la concession des tramways et chemins de fer électriques suburbains de Tunis, et celle de la distribution de l'énergie électrique dans la même ville et sa banlieue.

Ces différentes concessions ont été renouvelées en 1929 pour une période de 57 années, avec rachat facultatif, à partir de 1944. Ce renouvellement a été le point de départ d'une refonte des réseaux de tramways et d'une extension très importante de la branche production et distribution d'énergie. En vertu de l'avenant à l'ancienne convention, la Société s'est engagée :

1° À construire à ses frais, dans un délai de deux ans à partir de l'approbation dudit avenant par décret beylical, deux lignes de 30.000 volts et, dans un délai de trois ans, trois autres lignes de 30.000 volts;

2° À construire aux frais du Protectorat trois lignes à 30.000 volts ainsi que les lignes secondaires et les postes principaux de transformation.

Les frais d'exécution de ce programme de travaux étant ainsi supportés partie par la compagnie, partie par le Protectorat, les Tramways de Tunis ont élevé, en 1929, leur capital de 12 à 20 millions. Ils ont émis, en outre, en 1930, pour 25 millions de francs d'obligations. Enfin, le conseil est autorisé à élever le capital jusqu'à 50 millions et à émettre pour 25 millions d'obligations nouvelles.

Bien entendu, une partie seulement des extensions prévues à été exécutée jusqu'à présent. Cependant, les améliorations déjà réalisées se sont traduites par une augmentation très sensible des recettes des trois branches d'activité de la compagnie :

	1928	1929	1930
Ventes d'énergie	13.760.012	16.708.181	19.708.257
Tramways	8.904.586	11.677.796	13.467.003
Chem. de fer Tunis-Marsa	6.309.830	7.244.751	8.272.894

Parallèlement, les bénéfices nets se sont accrus de 1309.000 francs à 2367.000 francs et à 2.633.000 francs en 1930. Ces chiffres sont établis « en tenant compte des allocations prévues par l'Avenant de 1929 ainsi que des intérêts et produits divers, sous déduction de toutes charges et dotations, ». La Compagnie ne publie d'ailleurs aucun de ces éléments. Le dividende porté de 9 à 10 francs en 1929 a été maintenu en 1930. Il est payé net d'impôt.

Quant aux résultats de 1931, un communiqué récent de la Compagnie précise qu'ils auraient marqué certainement une progression sur ceux de 1930 si le cyclone qui passa sur la Tunisie dans le courant de décembre n'avait occasionné quelques dégâts qui ont nécessité des réfections immédiates. Quoi qu'il en soit, ils restent satisfaisants et on peut envisager que le dividende de 10 francs réparti l'an passé sera maintenu cette année.

Pour l'alimentation du réseau, la Société a accru la puissance de son usine de la Goulette où va être achevée, dans quelques semaines, l'installation d'un second groupe turbo-alternateur de 10.000 kW, qui portera à 32.000 kW la capacité totale de l'usine, la classant ainsi parmi les plus puissantes de l'Afrique du Nord.

Les possibilités bénéficiaires de l'entreprise vont ainsi se trouver notablement accrues. Il est possible qu'en raison de l'effort financier qui reste à accomplir, les dividendes manquent d'élasticité, au moins pendant quelque temps, mais peut-être sera-t-il donné aux actionnaires de participer, en attendant, à des opérations financières intéressantes. L'action Tramways de Tunis, signalée par nous il y a un an à 275, se tient actuellement à 260, cours auquel elle semble présenter pour le portefeuille des possibilités d'avenir moins étendues peut-être que celles de bien d'autres valeurs d'électricité, mais qui peuvent devenir assez intéressantes avec le temps.

Annuaire Desfossés 1933, p. 469-470 :

Tramways de Tunis

Conseil d'administration : L. Boulle, pdt ; Guary, v.-pdt ; A. Bride, Goury du Roslan, Brugère, G. Rosenwald, Autin ⁸.

TRAMWAYS DE TUNIS (*Les Annales coloniales*, 29 avril 1933)

Comme nous l'avons publié déjà, les bénéfices de 1932 se sont montés à 2.882.411 francs, mais il convient d'y ajouter les sommes portées à la réserve spéciale, avant bilan, soit 4.700.000 francs, cette dernière étant passée de 18.225.055 francs au 31 décembre 1931 à 22.925.655 francs au 31 décembre 1932. En réalité, les bénéfices nets avaient donc atteint 7.582.414 francs, ce qui représente 37 1/2 du capital. À la suite de cette nouvelle dotation, les réserves atteignent, avec les 8.345.102 francs de primes d'émissions sur actions, un total de 31.270.757 francs.

Or, d'après certains bruits paraissant de bonne source, le conseil aurait décidé de proposer à l'assemblée du 29 courant un prélèvement de 14 millions sur ces réserves et leur incorporation au capital social. Il resterait encore 17.270.757 francs à la réserve. L'opération projetée s'effectuerait à une date prochaine, par voie d'attribution d'actions nouvelles gratuites aux actionnaires, à raison de 15 pour 20 actions « O » actuelles, après quoi chaque groupe de 35 titres ainsi obtenu représentant une valeur nominale de 3.500 francs, serait transformé en 7 actions de 500 francs nominal.

⁸ Jean Autin : de la Cie générale française de tramways. Président des Tramways de Tunis après guerre. Voir encadré ci-dessous.

Autrement dit, les 184.000 actions « O » correspondant à une répartition de 75 fr. par titre, soit 13.800.000 francs, il reviendra 1/6 aux 16.000 actions « P », soit 12 fr. 50 par titre, et au total 200.000 fr., ce qui donne bien, ensemble, 14 millions.
40 actions « P » anciennes auront droit ainsi à une action nouvelle de 500 francs.

Cie générale française de tramways
(*Le Journal des finances*, 5 mai 1933)

.....
Exploitant elle-même les réseaux de tramways de Nancy, du Havre, d'Orléans et de Marseille, la Compagnie générale française de tramways gère un portefeuille-participations comprenant, notamment, des actions des Tramways de Tunis, société qui est à la fois une entreprise de transports urbains et de production et distribution d'énergie électrique.

Depuis plusieurs années, les bénéfices des Tramways de Tunis sont en progression régulière au fur et à mesure de l'accroissement de la puissance des usines et de l'extension du réseau de distribution. Les concessions exploitées par la société — tramways et énergie électrique à Tunis et dans sa banlieue — ont été renouvelées en 1929 pour 57 ans. La société s'est engagée à construire, tant à ses frais qu'à ceux du protectorat, huit lignes à haute tension, ainsi que des lignes secondaires, et a déjà accru, dans ce but, la puissance de son usine de La Goulette, qui a reçu en 1932 un nouveau turbo-alternateur de 10.000 kW, portant sa capacité à 32.000 kW.

Les bénéfices des Tramways de Tunis ont accusé en 1932 une nouvelle augmentation à 2.882.000 fr. contre 2.783.000 fr., et le dividende a été porté de 10 fr. à 11 fr. 50 net. En outre, le conseil a décidé, suivant en cela l'exemple de la société-mère, la Générale Française de Tramways, d'incorporer dans le capital, par prélèvement sur les réserves, une somme de 14 millions par création d'actions nouvelles à répartir gratuitement aux actionnaires dans la proportion de 3 actions nouvelles de 500 fr. pour 20 actions anciennes de 100 fr. (qui seront elles-mêmes échangées contre des actions de 500 fr.). La répartition gratuite est donc, en réalité, de 3 nouvelles pour 4 anciennes.

Nous avons recommandé l'achat de l'action Tramways de Tunis en janvier dernier à 256. Le titre vaut aujourd'hui 330 fr., ce qui n'est pas excessif, si l'on tient compte de la prochaine répartition d'actions, gratuites et des avantages à escompter du développement de la branche production et distribution d'énergie électrique.

TUNISIE
LA VIE ÉCONOMIQUE
L'électrification des campagnes tunisiennes
(*Les Annales coloniales*, 24 juin 1933)

De la *Dépêche tunisienne* :

Poursuivant la réalisation du vaste programme d'électrification établi en liaison avec la Direction générale des travaux publics, la Compagnie des tramways vient de procéder à l'installation d'une ligne de 30.000 volts sur la distance de 18 kilomètres qui sépare le poste de transformation de Djebel-Djelloud, de Klédia.

La Compagnie va commencer tout prochainement les travaux d'aménagement d'une ligne de 30.000 volts de Mateur à Michaud.

La ligne de 30.000 volts qui doit relier Tunis à Mateur et dont la réalisation ne devrait désormais pas tarder, partira de Bab-Saadoun et passera par Oud-el-Lil, Saïda, Djedeïda, Tébourba, Schuiggi, d'où elle suivra la route qui conduit à Mateur.

La mise en service de cette ligne, dont la pose nécessitera environ huit mois, en même temps qu'elle permettra d'alimenter en courant des centres agricoles très importants, ne manquera pas d'améliorer considérablement la distribution dans le district de Mateur, actuellement tributaire des installations compliquées qui occasionnent des pannes assez fréquentes.

Il est également question d'établir une artère qui, de Beni-Khaled., irait, par Bir-Dressen et Korba, se raccorder à Beni-Khiar sur la ligne de Nabeul.

Enfin, un projet est à l'étude qui prévoit la fourniture du courant à Medjez-el-Bab en 1934, si toutefois les disponibilités financières permettent la réalisation de cette entreprise.

Quoi qu'il en soit, il convient de souligner l'importance ainsi que la régularité des travaux effectués et en instance d'exécution.

LÉGION D'HONNEUR
Ministère des travaux publics
(*Journal officiel de la République française*, 30 juillet 1933)

Bourbeau (*Louis-Marie-Denis-Olivier*)[Civray (Vienne), 7 janvier 1864], ingénieur en chef à la Compagnie générale française de tramways ; 46 ans de pratique professionnelle. « Douze ans directeur de la Cie des tramways et chemins de fer électriques de Tunis. Grand officier du Nicham en 1924. Pendant la guerre, a pu assurer la marche de l'usine électrique qui éclaire Tunis et sa banlieue, ainsi que les tramways et les chemins de fer stratégiques Tunis-Goulette-Marsa. »

COMPAGNIE DES TRAMWAYS DE TUNIS
(*Les Annales coloniales*, 9 août 1933)

Le « Journal officiel tunisien » vient de publier un décret déclarant d'utilité publique l'établissement d'une ligne à 30.000 volts de Tunis à Mateur, par Téboula et des dérivations d'El Bathan et Chaouat.

TRAMWAYS DE TUNIS
(*Le Temps*, 24 août 1933)

Un arrêté publié au « Journal officiel tunisien » autorise la construction de la ligne d'énergie électrique à 10.000 volts de Nassen à Fouchana (banlieue de Tunis).

TRAMWAYS DE TUNIS
(*Le Temps*, 10 avril 1934)

Le bénéfice de l'exercice 1933 s'établit à 3.010.599 francs contre 2.882.415 francs en 1932. Comme annoncé, le dividende sera de 7,60 % par action O. (contre 11,50 %) et 4,60 % par action P. (contre 5,25 %).

COMPAGNIE DES TRAMWAYS DE TUNIS
(*Le Temps*, 17 février 1935)

Les recettes de la société atteignent, pour 1934, 40.236.000 francs environ, contre 40.434.000 francs en 1933. Les résultats d'exploitation permettent cependant d'envisager le maintien du dividende de 1933, malgré l'augmentation du capital de 11 millions réalisée en 1934. Les 22.000 actions nouvelles, émises jouissance 1^{er} octobre 1934, auront droit au quart du dividende statutaire ; elles recevront vraisemblablement l'intégralité du superdividende.

COMPAGNIE GÉNÉRALE FRANÇAISE DE TRAMWAYS
(*L'Intransigeant*, 28 avril 1935)

.....
La nomination comme administrateur de M. François Manceron ⁹ a été ratifiée.

COMPAGNIE DES TRAMWAYS DE TUNIS
(*L'Argus*, 18 août 1935)

100.000 fr. de dommages-intérêts, plus 426.000 fr. d'indemnités, telles sont les sommes qui doivent rentrer dans les caisses de la Compagnie des Tramways de Tunis, la première Chambre de la Cour de Paris ayant confirmé un jugement qui condamnait la Compagnie du Port de Tunis en raison du préjudice qu'elle avait causé, pour un retard dans un déchargement de marchandises, à la demanderesse. Toutefois, la Cour a ramené les dommages de 500.000 à 100.000 fr., mais elle y a ajouté les intérêts de cette somme à partir du jour de l'assignation.

COMPAGNIE DES TRAMWAYS DE TUNIS
(*Le Temps*, 25 mars 1936)

L'exercice 1935 a laissé un bénéfice net de 3 millions 333.771 francs contre 3.627.264 francs pour l'exercice précédent.

Le conseil proposera aux actionnaires de ramener le dividende de 7,60 % à 6,40 % pour les actions O et de 4,60 % à 4,40 % pour les actions P.

Émissions

⁹ François Manceron (1872-1937) : marié en 1906 à Louise Guyot, fille d'un industriel du Nord. Il fait carrière dans la préfectorale et devient résident général en Tunisie (8 fév. 1929-29 juillet 1933). Commandeur de la Légion d'honneur.

(Cote de la Bourse et de la banque, 22 juin 1936)

Tramways de Tunis. — Emission de 3.800 actions de 500 francs. Droit : 1 action O par 12.500 francs de capital nominal. Comptoir national d'escompte et Société centrale pour l'industrie électrique.

LES GRÈVES EN TUNISIE
Une grève de 24 heures des Tramways de Tunis
(L'Écho d'Alger, 25 septembre 1936)

Tunis, 24 septembre (de notre correspondant particulier). — Dans la soirée, on apprit brusquement, en ville, que les traminots devaient faire une grève générale de vingt-quatre heures, à titre de protestation, et que cette grève serait décidée au cours d'une réunion à la Bourse du travail.

Effectivement, six cents employés de la Compagnie des tramways se sont rendus avenue de Carthage pour assister à la réunion, mais celle-ci ne put avoir lieu, les pouvoirs publics n'ayant pu être prévenus à temps et la salle n'étant pas ouverte.

Cependant, les traminots restèrent dans la rue et, du haut d'une fenêtre, un délégué déclara qu'il y aurait une grève générale de vingt-quatre heures.

Tous les assistants applaudirent à l'annonce de cette nouvelle, puis rentrèrent chez eux.

Pendant ce temps, la délégation des traminots, composée de six personnes, dont M. Jaccoud, était reçue à la résidence générale où se tint une réunion à laquelle assistait également M. Ceccaldi, adjoint au directeur des affaires économiques.

La discussion fut longue. Finalement, la délégation affirma son intention de faire observer la grève de protestation de vingt-quatre heures, déclarant ne pas être d'accord avec la Compagnie sur l'interprétation à donner à l'arbitrage du résident.

Annuaire Desfossés 1937, p. 497 :

Tramways de Tunis

Conseil d'administration : L. Boule, pdt ; Guary, v.-pdt ; A. Bride, L. Goury du Roslan, J. Brugère, G. Rosenwald, J. Autin.

Commissaires des comptes : MM. V. Pinson, F. Bordas.

ASSIMILATIONS
(Le Journal des finances, 9 avril 1937)

TRAMWAYS DE TUNIS. — Depuis le 5 avril, les actions O de 500 fr., numéros à 1 à 86800 et 86801 à 116800, se négocient sous une seule et même rubrique.

COMPAGNIE DES TRAMWAYS DE TUNIS
(Le Temps, 23 décembre 1937)

Le conseil vient de décider la mise en paiement, pour le 30 décembre, d'un acompte de dividende de 20 francs, net de l'impôt évalué sur la base de 10 %, pour les actions

« O » et « P » d'un nominal de 500 francs, et de 4 francs, net du même impôt, pour les actions d'un nominal de 10 francs.

TRAMWAYS DE TUNIS
(*Les Annales coloniales*, 24 avril 1939)

Le solde bénéficiaire de 1938, une fois le service des obligations assuré, s'élève à 4.257.504 fr. contre 3 millions 446.002 fr. en 1937.

Le conseil proposera de répartir un dividende net de 5,80 % par action C et de 4,30 % par action B [*sic* : P], contre 4 % net de l'impôt de 10 % pour les deux types d'actions.

TRAMWAYS DE TUNIS
(*Le Temps*, 9 novembre 1939)

Le conseil a décidé, en raison des circonstances, de ne pas distribuer, cette année, d'acompte de dividende sur les résultats de l'exercice en cours.

Annuaire Desfossés 1940, p. 562 :
Tramways de Tunis
Conseil d'administration : L. Boulle, pdt ; G. Rosenwald, v.-pdt ; C. [*sic*] Goury du Roslan, J. Brugère, L. Guary, J. Autin, R. Boulle.
Commissaires des comptes : MM. V. Pinson, H. Picquet

Comment s'organise la Tunisie
(*Le Journal des débats*, 26 avril 1941)

[...] La pénurie de combustible a rendu nécessaire d'intensifier l'exploitation des gisements de lignite et la récolte de l'alfa. L'alfa pousse le plus souvent sur d'immenses étendues et il n'y a qu'à le cueillir.

Grâce à cet appoint de combustibles, la centrale électrique de la Goulette a pu fournir à discrétion l'énergie électrique nécessaire à Tunis. [...]

TRAMWAYS DE TUNIS
(*Le Journal*, 21 décembre 1941)

À partir du 31 décembre, sera mis en paiement un acompte de dividende de 4 brut par action O. et P., égal à celui de l'année dernière.

TRAMWAYS DE TUNIS
(*Le Journal*, 20 avril 1942)

Bénéfice net de l'exercice 1941 : 4.392.178 francs contre 4.432.290 francs. Dividende proposé à l'assemblée du 29 avril : 5,80 % par action O de capital et, par suite, à 1,80 % de l'ancien capital nominal aux actions O de jouissance ; 4,30 % aux actions P à vote privilégié. Ces dividendes s'entendent net de l'impôt sur le revenu, calculé à 12 %.

CIE DES TRAMWAYS DE TUNIS
(*Le Journal*, 11 mai 1942)

Émission et cotation éventuelle en Bourse de 5.000 obligations 4 % de 5.000 francs.

Annuaire Desfossés 1945, p. 580 :
Tramways de Tunis
Conseil d'administration : L. Boulle, pdt ; J. Autin, v.-pdt ; R. Boulle, J. Brugère, J. Paul ¹⁰, R. Ménétrier, M. Pesson-Didion, A. Remaugé.
Commissaires des comptes : MM. A. Méchin, H. Picquet.

Jean AUTIN, président

Polytechnicien.
Directeur de la Cie générale française de tramways à Marseille (1926), directeur (1930), administrateur (1945), vice-président (1946), pdg (1947) de la Cie générale française de tramways.
Décédé le 23 juin 1952.

Annuaire Desfossés 1948, p. 614 :
Tramways de Tunis
Conseil d'administration : J. Autin, pdt ; C. Toché, v.-pdt ; R. Boulle, J. Brugère, J. Paul.
Commissaires des comptes : MM. A. Méchin, H. Picquet.

¹⁰ Probablement Jean Raoul PAUL (1869-1960) : polytechnicien, directeur, puis administrateur de la Compagnie des chemins de fer du Midi. Administrateur des Chemins de fer et hôtels de montagne aux Pyrénées, des Grands Hôtels orientaux, de la Navigation mixte.

*Robert Léon Marie MENETRIER (MÉNÉTRIER),
officier de la Légion d'honneur*

Né à Dijon, le 28 janvier 1894.

Fils de Charles Marie Gonzalve Ménétrier et de Laure Gareau.

Polytechnique 1912.

Chevalier de la Légion d'honneur du 7 nov. 1920 comme ingénieur de 1^{re} classe du Génie maritime à l'arsenal de Sidi-Abdallah (Tunisie).

Directeur des réseaux (1^{er} mai 1927), puis administrateur-directeur (1^{er} jan. 1945) des Tramways de Tunis.

Officier de la Légion d'honneur du 16 mars 1948 : à la tête des Tramways de Tunis, a complètement réorganisé tant les services de production et distribution électriques que les services de transports.

Durant l'occupation de la Tunisie par les troupes de l'Axe et malgré les bombardements dont la centrale de la Goulette était l'objet, le manque de matériaux et les pires difficultés, a su, par son autorité et son ascendant personnel, cristalliser les énergies de ses techniciens et assurer la continuité du service public.

Depuis la Libération, s'est employé, sans relâche, à la reconstruction des réseaux et au développement des industries électriques et de transports publics.

Administrateur de la Société d'entraide et de bienfaisance de Tunisie,

de l'[Énergie électrique ville Bizerte](#) (20 juillet 1946)

et de la [Banque de Tunisie](#).

Décédé le 18 mars 1970.

LÉGION D'HONNEUR

Affaires étrangères

(*JORF*, 28 mars 1948)

(*Climats*, 7 avril 1948)

OFFICIERS

MM. Menetrier (Robert-Léon-Marie), administrateur-directeur des réseaux de la Compagnie des tramways de Tunis (Tunisie)

Compagnie des tramways de Tunis (1951)

Société anonyme au capital de 297.997.500 francs

Siège social et bureaux à Tunis, avenue Jules-Ferry prolongée

Téléphones 58.43 à 58.46 — télégrammes : tramways-tunis

R.C. Tunis n° 149

[wiki](#)

* PRODUCTION ET DISTRIBUTION D'ÉNERGIE ÉLECTRIQUE

La Compagnie des tramways de Tunis produit à la centrale thermique de la Goulette l'énergie électrique distribuée dans un rayon de près de 100 kilomètres autour de Tunis, soit directement sur ses réseaux, soit par l'intermédiaire des compagnies concessionnaires de Tunis, de Bizerte et de la région de Beja. La production de la centrale, qui était de 56.000.000 kilowatts-heure en 1938, a atteint 134.000.000 kilowatts-heure en 1950.

Kilowatts-heure produits à la centrale de La Goulette : 134.000.000 kWh.

Pointe : 30.900 kW

Puissance installée au 31 décembre 1950 : 52.800 kW.

Longueur des lignes à haute tension : 1.270 km.

Longueur des lignes à basse tension : 936 km

* TRANSPORTS

La Compagnie des tramways de Tunis assure également l'exploitation des réseaux des tramways urbains et suburbains, de trolleybus et autobus de Tunis et du chemin de fer Tunis-La Goulette-La Marsa.

ANNÉE 1950

• TRAMWAYS, TROLLEYBUS, AUTOBUS

Longueur des lignes exploitées : 53 km.

Nombre des voyageurs transportés : 47.820.000

• CHEMIN DE FER T.G.M.

Longueur des lignes exploitées : 37 km.

Nombre des voyageurs transportés : 14.346.000

Charles Anne Marie Marguerite Étienne dit Carlo TOCHÉ,
président

Né à Nantes, le 5 mai 1886.

Fils de Charles Toché, artiste peintre, et de Marie Trastour.

Marié en 1923 avec Alice Collette, fille d'[Henri Collette](#), polytechnicien, ingénieur des poudres, administrateur de sociétés. Dont Nicole (Saïgon, 1924)(M^{me} Bernard Spriet), François (journaliste), Marie-Claire (Paris, 1929)(M^{me} François Delaunay).

Polytechnique 1906.

Proche du général Ferrié, pionnier des télécommunications.

Directeur à Saïgon (1923), puis à Paris (1925) et administrateur (1932) de la [SFFC](#).

Son représentant aux [Papeteries de l'Indochine](#),

à la [Société indochinoise de cultures tropicales](#),

aux [Verreries d'Extrême-Orient](#),

aux [Sucreries et raffineries de l'Indochine](#),

aux [Eaux et électricité de l'Ouest-Africain](#).

Démissionnaire de la [SFFC](#) en 1934.

Administrateur de sociétés d'électricité et de tramways dans l'orbite de la [Société centrale pour l'industrie électrique](#) dont il devint président,
et de la [Société centrale d'applications et participations industrielles](#), dont il fut directeur général :

[Compagnie centrale d'énergie électrique](#) (1933),

[Tramways du Tonkin](#) (président)

[Société coloniale d'éclairage et d'énergie](#),

[Société indochinoise d'électricité](#) (président en 1959),

[Compagnie générale française de tramways](#) (vice-président)

et sa filiale, la Compagnie tunisienne d'électricité et de transports (président)

[Omnium lyonnais](#) (président) et filiales :

[Chemins de fer sur routes d'Algérie](#)

[Tramways algériens](#).

Chevalier de la Légion d'honneur en 1921 : capitaine du génie à l'École supérieure de guerre.

Officier de la Légion d'honneur.

Décédé à Paris (XVII^e), le 29 juin 1968*.

* Acte transmis par Alain Warmé.

Annuaire Desfossés 1953, p. 439 :

Tramways de Tunis

Conseil d'administration : C. Toché, pdt ; A. Remaugé, v.-pdt ; R. Ménétrier, v.-pdg
ajoint ; R. Boulle, J. Brugère, J. Ottoz, J. Paul, M. Pesson-Didion.

Commissaires des comptes : MM. A. Méchin, H. Picquet.

COMPAGNIE TUNISIENNE
D'ÉLECTRICITÉ ET DE TRANSPORTS (CTET)
(Anciennement Compagnie des tramways de Tunis)

Bottin mondain, 1955 :

Toché (Carlo), off. LH, croix de guerre 1914-1918, pdt Omnium lyonnais, Soc. centrale pour l'industrie, Cie tunisienne d'électricité et de transports, et Mme, née Alice Collette : 40 bd de Courcelles, Paris XVII^e et ch. de Gourgue, St-Caprais, par Cambes (Gironde). Enf. : Nicole (Mme Bernard Spriet), François (ép. Yvonne Tertrais) et Marie-Claire.

Compagnie tunisienne d'électricité et de transports
(*L'Information financière, économique et politique, 17 juin 1955, p. 16*)

Le président, M. Carlo Toché, a déclaré à l'assemblée ordinaire du 14 juin que pour les cinq premiers mois de l'exercice en cours, les ventes d'énergie marqueraient une progression semblable à celle de la période correspondante de l'exercice précédent.

Parlant des rapports qu'entretient la compagnie avec les autorités tunisiennes, le président a indiqué qu'ils étaient satisfaisants.

Dans son rapport, le conseil indique que, l'an dernier, le développement des ventes ne s'est pas proportionnellement répercuté sur le plan financier car le mouvement de baisse des tarifs s'est poursuivi.

L'assemblée a approuvé les comptes de 1954 faisant ressortir un bénéfice net de 93.145.976 francs et a fixé le dividende prévu à 611 francs brut par action « O » de capital de 5.000 fr., payable à partir du 1^{er} juillet.

COMPAGNIE TUNISIENNE
D'ÉLECTRICITÉ ET DE TRANSPORTS (CTET)
[Desfossés 1956/410]

S.A. tunisienne, 13 janvier 1903.

Siège social : Tunis, av. Jules-Ferry prolongée. Bureaux à Paris : 3, rue Moncey.

Toché (Carlo ou Charles)[1886-1968. Fils de Charles Toché, artiste peintre, et de Marie Trastour. Marié à Alice Collette, fille d'Henri Collette, ingénieur des poudres. Polytechnicien. Capitaine du génie, proche du général Ferrié, pionnier des télécommunications. Dir. (1923), puis adm. (1932) de la SFFC. Son repr. dans diverses affaires. Démissionnaire en 1934. Adm. de sociétés d'électricité et de tramways, à commencer par ceux du Tonkin...], 355 (Ch. de fer sur routes d'Algérie), 397 (v.-pdt Cie générale française de transp. et d'entrep.), 410 (pdg ex-Tramways de Tunis), 412 (Tramways algériens), 527 (dg SOCAPI), 540 (pdt Centrale p. l'industrie), 1181 (liquid. Cie centrale d'énergie élect.), 1209 (pdt Omnium lyonnais), 1319 (Indochinoise d'élect.), 1323 (v.-pdt Eaux et élec. de l'Ouest africain), 1811 (Indoch. de cult. tropicales).

Remaugé (Adrien)[1890-1966][École des PTT, Supélec. Carr. : 1930 entre à la CGFTE, dir. 1936 > adm.-dlg Soc. financière électrique + 1940 pdg Soc. nvl Pathé Cinéma et filiales], 397 (pdt CGFTE), 407 (v.-pdt Tram. de Rouen), 410 (v.-pdt Tunisienne d'élec. et de transp.), 2231 (pdg SN Pathé-Cinéma), 2242 (v.-pdt Comm. et ind. Pathé).

Ménétrier (Robert)(ing. princ. génie Mme)[x /00], 206 (Banque de Tunisie), 410 (v.-pdg adj. ex-Tramways de Tunis), 1316 (Énergie élect. Bizerte), 1833 (Rizeries indoch.).

Boulle (René)[fils de Léon], 397 (CGFTE), 408 (Tram. St-Quentin), 410 (Tunisienne d'élec. + transp.), 415 (Transp. commun région Hanoï), 982 (Fr.-belge mat. ch. fer), 1316 (Énergie élect. ville de Bizerte).

Brugère (Jean)[x /00](fils de Joseph Brugère (1841-1917), généralissime 1901-1905. Frère de Raymond, amb., symp. RPF. Ép. Yvonne Trélat, fille de Marcel, anc. pdt du Bône-Guelma, etc. Père de Vincent], 93 (Réass), 158 (Crédit maritime et fluvial), 237 (CFAT)[> Foncier africain frs°], 365 (Fermière ch. fer tunis.), 410 (Tunisienne d'élec. et de transp. = ex-Tramw. Tunis), 1316 (Énergie élect. Bizerte), 1368 (Alg. prod. chim.+engrais), 1437 (Phosphates du Djebel M'Dilla), 1949 (Tunisienne cult.).

Ottoz (J.), 397 (adg CGFTE), 407 (pdg Tram. Rouen), 409 (v.-pdg Ch. de fer et tramways du Var et du Gard), 410 (Tunisienne d'élec. + transp.).

Paul (J.)[/0], 410 (Tunisienne d'élec. + transp.).

Pesson-Didion (Maurice)[1882-1959][Ép. Violette Depret-Bixio][Bq Morgan], 316 (SOFINA), 410 (Tunisienne d'élec. et de transp.), 540 (dir. gén. Centrale p. l'industrie), 714 (Caltex SAF), 1206 (SODEC), 1283 (LMT), 1290 (CGCT), 1305 (Thomson-Houston), 1323 (EEOA), 1333 (CHADE), 1351 (Gaz et élec. de Lisbonne).

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

Picquet (H.)(comm. cptes), 93 (Réass.), 237 (CFAT), 289 (Cie foncière de la Méditerranée), 365 (Fermière ch. de fer tunis.), 410 (comm. cptes Tunis. Électricité+Transp.), 1368 (Alg. prod. chim. et d'engrais).

Capital : 595.455.000 fr. en 119.091 actions de 5.000 fr. dont 111.420 actions « O », 7.365 actions « O » amorties de 2.000 fr. et 306 actions « P ».

en milliers de \$	Bénéfice nets	Dividende total
1943	3.985	3.469
1944	4.027	3.464
1945	3.954	3.438
1946	3.971	3.460
1947	4.478	3.514
1948	4.879	3.562
1949	22.018	19.902
1950	36.872	—
1951	53.773	36.072
1952	55.327	40.967
1953	69.550	76.198
1954	93.146	93.146

COMPAGNIE TUNISIENNE D'ÉLECTRICITÉ ET TRANSPORTS
(L'Information financière, économique et politique, 23 mai 1956)

L'exercice 1955 a laissé un bénéfice net de 94.510.883 fr. contre 93.145.976 francs. Il sera proposé un dividende brut de 611 fr. par action « O » de 5.000 fr. (inchangé).

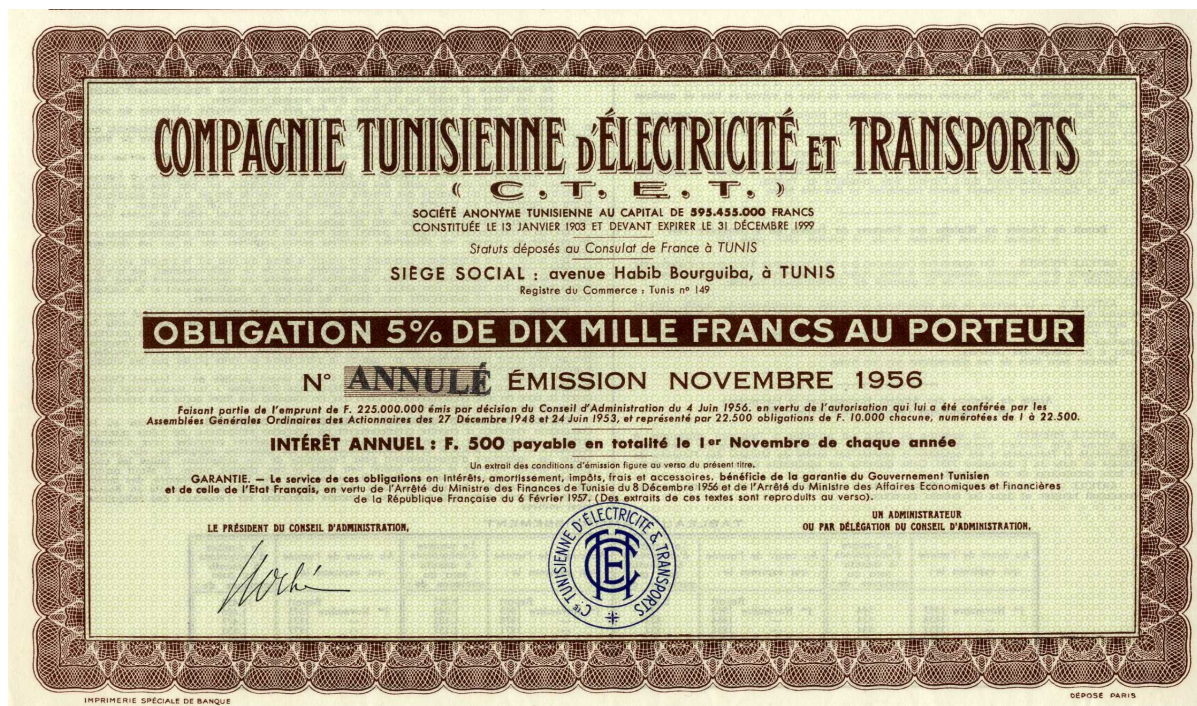
Les produits de l'exercice, déduction faite de tous frais et charges, se sont élevés à 246.482.411 fr. contre 231 millions 610.579 fr., auxquels s'ajoutent 11.750.159 fr. d'intérêts et produits divers contre 6.444.790 fr.

Les charges des obligations ont absorbé 163.721.687 fr. contre 144 millions 909.393 fr.

La production d'électricité en 1955 a été de 9,16 % supérieure à celle de 1954.

Les tramways, les trolleybus et autobus ont transporté 31.637.760 voyageurs contre 31.439.039 et le chemin de fer T.G.M. 10.280.750 contre 10 millions 174.911.

L'interconnexion avec le réseau algérien vient d'être réalisée, ce qui a renforcé la sécurité de la distribution et permettrait le cas échéant aux centrales tunisiennes d'apporter à l'Algérie un concours efficace.



Coll. Serge Volper

COMPAGNIE TUNISIENNE D'ÉLECTRICITÉ ET DE TRANSPORTS
(CTET)

Société anonyme tunisienne au capital de 595.455.000 francs
constituée le 13 janvier 1903 et devant expirer le 31 décembre 1999

Statuts déposés au consulat de France à Tunis

Siège social : avenue Habib Bourguiba, à Tunis
Registre du Commerce : Tunis n° 149

OBLIGATION 5 % de DIX MILLE FRANCS AU PORTEUR
N° **ANNULÉ** ÉMISSION NOVEMBRE 1956

Faisant partie de l'emprunt de fr. 225.000.000 émis par décision du conseil d'administration du 4 juin 1956. en vertu de l'autorisation qui lui a été conférée par les assemblées générales ordinaires des actionnaires des 27 décembre 1948 et 24 juin 1953, et représenté par 22.500 obligations de fr 10.000 chacune, numérotées de 1 à 22

INTÉRÊT ANNUEL : fr. 500 payable en totalité le 1^{er} novembre de chaque année

Un .extrait des conditions d'émission figure au verso du présent titre

GARANTIE. — Le service de ces obligations en intérêts, amortissement, impôts, frais et accessoires. bénéficie de la garantie du gouvernement tunisien et de celle de l'État français, en vertu de l'arrêté du ministre des Finances de Tunisie du 8 décembre 1956 et de l'arrêté du ministre des Affaires économiques et financières de la République Française du 6 février 1957
(Des extrais de ces textes sont reproduits au verso),

Le président du conseil d'administration : Toché
Un administrateur ou par délégation du conseil d'administration : —
IMPRIMERIE SPÉCIALE DE BANQUE. DÉPOSÉ PARIS

Compagnie tunisienne d'électricité et transports
(*L'Information financière, économique et politique*, 3 juillet 1958)

À l'assemblée ordinaire tenue le 1^{er} juillet, le président a déclaré qu'en ce qui concerne la décision de reprise par le gouvernement tunisien de la gestion des transports urbains et suburbains de Tunis, les actionnaires seraient tenus au courant de l'évolution de la situation et que le conseil agirait au mieux de leurs intérêts.

L'assemblée a approuvé les comptes de 1957 et voté le dividende net prévu de 400 fr., payable sur décision du conseil.
