

Mise en ligne : 16 juillet 2016.  
Dernière modification : 31 janvier 2023.  
[www.entreprises-coloniales.fr](http://www.entreprises-coloniales.fr)

## COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER OTTOMANS ÉCONOMIQUES EN SYRIE (BEYROUTH-DAMAS-HAURAN) (1892-1901)

Épisode précédent : Compagnie impériale ottomane de la route de Beyrouth à Damas

[www.entreprises-coloniales.fr/proche-orient/Route\\_Beyrouth-Damas.pdf](http://www.entreprises-coloniales.fr/proche-orient/Route_Beyrouth-Damas.pdf)

### CHEMINS ÉTRANGERS Turquie Beyrouth à Damas (*Le Messenger de Paris*, 25 décembre 1889)

M. le comte de Perthuis, directeur de l'entreprise du port et des quais de Beyrouth, a fait procéder, dit le *Moniteur des intérêts matériels*, à l'étude du chemin de fer de Beyrouth à Damas en passant par le Liban.

Le tracé provisoire de la ligne porte celle-ci à 170 kilomètres jusqu'à Damas, et à 200 kilomètres jusqu'à **Hauran**.

### TURQUIE (*Le Messenger de Paris*, 18 mars 1890)

On lit dans le *Levant Herald* du 14 mars :

Les arrangements nécessaires pour entreprendre la construction d'un chemin de fer de Jaffa à Jérusalem dont M. Joseph Navon était le concessionnaire, paraissent maintenant terminés.

.....  
La convention faite avec M. Moutran. concernant la construction des tramways de Damas et celle de tramways à vapeur de cette ville au Hauran, a été signée, le concessionnaire ayant présenté à la Porte une Compagnie franco-belge disposant de moyens financiers suffisants.

Le point central du réseau des tramways de la ville sera la place où s'élève le conak du gouverneur général, d'où partiront cinq lignes qui desserviront les principales voies commerciales de la ville et des environs. La ligne se dirigeant sur le Hauran sera desservie par des machines à vapeur et aura une longueur de quatre-vingt kilomètres. Le capital destiné à cette entreprise étant prêt, les formalités accomplies et les documents échangés, il n'y a rien, apparemment, qui empêche de pousser les travaux. M. Moutran a également obtenu un iradé pour la concession d'un chemin de fer en Syrie, mais le projet de M. Joseph Elias, dont le point extrême, sur la côte, est Saint-Jean-d'Acre se trouve dans un stade encore plus avancé. Son projet est, en substance, le même que celui de M. Moutran a été, cependant. le premier dans l'arène. bien que

M. Elias l'ait prévenu au point de vue des arrangements financiers et ait amené M. Pilling, entrepreneur anglais, à patronner l'entreprise.

Ce sont là autant de signes de progrès, et nous les saluons avec satisfaction après une si longue période de stagnation. Tout en exprimant cette satisfaction, nous ferons observer, à propos des remarques du Tarick citées hier dans nos colonnes, que tout louable et sage que soit le conseil que ce journal donne aux capitalistes indigènes de diriger leur attention vers les entreprises industrielles au lieu de trafiquer l'argent comme ils le font aujourd'hui, ce conseil n'est pas pratique. D'abord, le montant du capital existant dans le pays est absolument insuffisant pour exercer une influence tant soit peu considérable sur la marche de travaux à exécuter en Turquie pour placer ce pays au niveau normal de l'activité industrielle ; en second lieu, ce chiffre relativement restreint de capital flottant trouve un emploi facile et rémunérateur sur le marché monétaire, et tant qu'il en sera ainsi, les capitalistes indigènes ne quitteront pas la voie qu'ils connaissent pour entrer dans une autre qui leur [est] inconnue : enfin, la conception et la mise à exécution d'entreprises industrielles exigent des connaissances spéciales que les hommes d'argent de la Turquie n'ont pas l'occasion d'acquérir. La Turquie doit donc se résoudre à rechercher l'alliance du capital étranger, qu'elle obtiendra dans une mesure raisonnable pourvu qu'il soit convenablement invité et encouragé, et que l'industrie ne soit pas écrasée par des monopoles dans le genre de celui qui avait été récemment accordé à feu Réfik bey pour sa fabrique d'articles de coton et de laine. Ces monopoles nuisent au développement industriel, ils ne servent à aucun but utile et, comme appâts de gain, ils sont superflus.

Le nouveau tarif offrira aux articles de coton une marge entière de 12 % en faveur des fabriques indigènes, et il y a là un appât suffisant pour les capitaux étrangers. Il est absurde d'exclure une vingtaine de fabriques qu'on pourrait établir, pour en favoriser une seule qui n'est, pour ainsi dire, qu'une goutte d'eau dans l'océan industriel.

La Turquie peut tirer un utile enseignement de la façon dont la Russie s'y est prise pour développer son système manufacturier pendant les vingt dernières années ; et la Turquie se trouve dans une situation meilleure que celle de la Russie, grâce à la possibilité que son sol et son climat lui offrent d'étendre la culture du coton.

Ainsi que nous l'avons fait souvent remarquer, il y a un argument en faveur de tout encouragement à donner à l'emploi de capitaux étrangers et qui s'applique d'une manière frappante au cas de la Turquie, à savoir que la multiplication d'intérêts étrangers dans le pays tend à fortifier ce dernier comme État en créant une influence puissante, morale et matérielle, essentiellement conservatrice de sa nature.

---

#### INFORMATIONS FINANCIÈRES (*Le Messenger de Paris*, 13 juillet 1891)

On lit dans le *Levant Herald*, du 9 juillet :

Le *Journal officiel* publie aujourd'hui en partie le texte de la convention concernant la concession d'une ligne de tramway à vapeur de Beyrouth à Damas accordée à Hassan Behoum effendi. La durée de cette concession sera de 99 années. Le concessionnaire devra, dans le délai d'un an à partir de la date de l'échange des signatures de la convention et du cahier des charges, présenter au ministère des travaux publics les plans définitifs des travaux à exécuter. Ceux-ci devront commencer dans un an et demi à partir de la même date et être achevés quatre ans après l'approbation des plans susdits. Des commissaires spéciaux surveilleront la bonne exécution des travaux et l'exploitation. Pour les frais de cette surveillance, le concessionnaire paiera au gouvernement impérial, pendant toute la durée de la concession, deux livres et demie

par an et par kilomètre. Les expropriations seront faites de gré à gré entre le concessionnaire et les propriétaires d'immeubles ou bien d'après la loi sur les expropriations. Les terrains Emirié nécessaires pour la voie seront cédés gratuitement par l'État. Les matériaux nécessaires à la construction du tramway seront exemptés de droits d'entrée. Les terrains, le capital et les revenus de l'entreprise seront, pendant toute la durée de la concession, affranchis de tout impôt fiscal. Toutefois, les opérations du concessionnaire seront soumises au droit du timbre. La voie sera ouverte au trafic par tronçons de un à deux kilomètres au gré du concessionnaire et après l'examen des travaux par une commission technique.

---

Compagnie des Chemins de fer ottomans économiques en Syrie  
(*Le Messager de Paris*, 19 janvier 1892)

La Compagnie des Chemins de fer ottomans économiques en Syrie, qui émet, le 27 courant, 120.000 obligations de 500 fr. 3 %, est constituée au capital de 19 millions de francs, et a pour objet la construction et l'exploitation d'une voie ferrée allant de Beyrouth à Damas, avec prolongement dans la région du Hauran. Cette voie ferrée est une simple transformation de la route de Beyrouth à Damas, exploitée depuis trente ans par une Compagnie très prospère, qui apporte à la Société du Chemin de fer non seulement le concours d'une longue expérience du pays, mais encore son organisation, son personnel, son actif, ses travaux, réserves, et enfin ses revenus qui alimenteront le service des intérêts pendant la période de construction.

Quelques mots sur l'entreprise qui vient ainsi de se transformer intéresseront sûrement nos lecteurs auxquels nous recommandons les obligations de la nouvelle Société comme un placement à la fois très sûr et d'un rendement avantageux.

.....  
Elle est en possession d'un firman du sultan, autorisant la transformation en chemin de fer de la route dont elle exploite, depuis 1863, avec le plus grand succès, la concession privilégiée. Elle a obtenu, en outre la concession d'un chemin de fer partant de Damas pour aboutir aux riches plaines à céréales du Hauran. L'ensemble du réseau comprendra 260 kilomètres environ. Le capital de la société nouvelle est de 10 millions, et la construction, par des traités à forfait déjà passés ou en voie de conclusion, est assurée, sans aléa, par ce capital et par l'émission des obligations offertes actuellement en souscription.

.....  
Le conseil d'administration de la société nouvelle se compose des membres constituant le conseil de l'ancienne Compagnie, avec l'adjonction de nouveaux administrateurs dont voici les noms : MM. Laugel, administrateur de la Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée ; Berger, administrateur de la Banque Ottomane ; Allain Launay, inspecteur des finances ; Georges Mallet, de la maison Mallet frères ; Humbert ; Sélim Effendi Melhamé, directeur général de la Dette publique Ottomane à Constantinople ; Yousouf Effendi Moutran, Hassan Effendi Beylium.

Le groupe de la Compagnie de la Route de Beyrouth à Damas a constitué, il y a trois ans, une Société anonyme du Port, des Quais et Entrepôts de Beyrouth. Les statuts de cette Compagnie prévoyaient un emprunt pour l'achèvement du port de Beyrouth, dont l'ouverture à l'exploitation provisoire aura lieu dans le courant de l'année 1892.

En raison de la communauté d'éléments et d'intérêts existant entre les deux Compagnies, la Société du chemin de fer a consenti à celle du port, sur les produits de son émission d'obligations, un prêt de 5 millions de francs, garanti, vis-à-vis de la Compagnie du chemin de fer, par un prélèvement sur les recettes du port et un privilège sur tout son actif mobilier et immobilier.

Émission de la Cie des chemins de fer ottomans économiques en Syrie.

(*Le Journal des finances*, 21 janvier 1892)

[version courte de l'article de *Paris-Capital* ci dessous]

CHEMINS DE FER OTTOMANS ÉCONOMIQUES  
DE SYRIE  
Compagnie au capital de 10 Millions  
**Ligne BEYROUTH-DAMAS-HAUBAN**  
(Route de BEYROUTH à DAMAS transformée)

**120,000 Obligations de 500 fr. 3 o/o**  
rapportant 15 fr. par an, soit 7 fr. 50 sous impôts  
(les 1<sup>er</sup> janvier — 1<sup>er</sup> juillet), et remboursables  
à 500 fr. en 90 annuités, à partir du 1<sup>er</sup> janvier 1893

Le produit de l'émission (*dette unique*) est destiné :

1<sup>o</sup> A la transformation de la route actuelle en un chemin de fer dont les prolongements portent la concession à 260 kilomètres;

Et 2<sup>o</sup> à un prêt hypothécaire de 5 millions à la Compagnie du Port, des Quais et Entrepôts de Beyrouth.

*Paiement des coupons et remboursement des titres*  
C<sup>ie</sup> des CHEMINS DE FER PARIS-LYON-MÉDITERRANÉE  
88, rue Saint-Lazare.

BANQUE IMPÉRIALE OTTOMANE, — SOCIÉTÉ GÉNÉRALE

Prix d'Émission : Fr. 295, payables :  
à la souscription, 50 fr.; à la répartition, du 1<sup>er</sup> au 15 février, 45 fr.; du 15 au 30 avril, 100 francs  
du 15 au 30 juin, 100 fr.

Le prix libéré à la répartition est de 292 fr. 50  
ce qui fait ressortir le placement à 5.12 o/o  
environ, prime d'amortissement non comprise

ON SOUSCRIT :

**Mercredi 27 Janvier 1892**

ET DÈS À PRÉSENT PAR CORRESPONDANCE, A PARIS :

BUREAUX DE LA COMPAGNIE, 88, rue St-Lazare;

BANQUE IMPÉRIALE OTTOMANE, 7, rue Meyerbeer;

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE, 54, rue de Provence.

*Et, dans leurs Agences, en France et à l'Étranger*

LA COTE OFFICIELLE SERA DEMANDÉE

CHEMINS DE FER OTTOMANS ÉCONOMIQUES  
DE SYRIE

Compagnie au capital de 10 millions

LIGNE BEYROUTH-DAMAS-HAUBAN

(Route de BEYROUTH à DAMAS transformée)

120.0000 obligations de 500 fr. 3 %  
rapportant 15 fr. par an, soit 7 fr. 50 sous impôts  
(les 1<sup>er</sup> janvier-1<sup>er</sup> juillet), et remboursables  
à 500 fr. en 80 annuités, à partir du 1<sup>er</sup> juillet 1893

---

Le produit de l'émission (dette unique) est destiné :

1° À la transformation de la route actuelle en un chemin de fer dont les prolongements portent la concession à 260 km ;

Et 2° à un prêt hypothécaire de 5 millions à la Compagnie du port, des quais et entrepôts de Beyrouth.

---

Paiement des coupons et remboursement des titres  
Cie de CHEMINS DE FER PARIS-LYON-MÉDITERRANÉE  
88, rue St-Lazare  
BANQUE IMPÉRIALE OTTOMANE — SOCIÉTÉ GÉNÉRALE

---

Prix d'émission : fr. 295 payables :  
en souscrivant, 50 fr. ; à la répartition, du 1<sup>er</sup> au 15 février, 45 fr. ; du 15 au 30 avril,  
100 fr.

du 15 au 30 juin, 100 fr.  
Le prix libéré à la répartition est de 292 fr. 50  
ce qui fait ressortir le placement à 5,12 %  
environ, prime d'amortissement non compris

---

ON SOUSCRIT  
mercredi 27 janvier 1892  
ET DÈS À PRÉSENT PAR CORRESPONDANCE, À PARIS  
BUREAUX DE LA COMPAGNIE, 88, rue St-Lazare ;  
BANQUE IMPÉRIALE OTTOMANE, 7, rue Meyerbeer ;  
SOCIÉTÉ GÉNÉRALE, 54, rue de Provence.

Et dans leurs agences, en France et à l'étranger.  
LA COTE OFFICIELLE SERA DEMANDÉE

---

SOCIÉTÉ des  
CHEMINS DE FER OTTOMANS ÉCONOMIQUES  
DE  
BEYROUTH-DAMAS-HAURAN  
EN SYRIE

---

(*Le Messager de Paris*, 24 janvier 1892)

#### STATUTS

Suivant firman impérial en date du 10 redjeb 1307 (18 avril 1890), il a été fait concession à Youssouf Moutran Effendi, sujet ottoman, pour une durée de 60 ans. à partir du 18 avril 1890, du droit de construire et d'exploiter diverses lignes de tramways dans la ville de Damas (Syrie) ainsi qu'une voie ferrée allant de Damas à M'Zérib (Hauran) :

En vue de réaliser cette concession, et suivant acte du 1/13 août 1890, il a été formé sous le titre de : Société des Tramways de Damas et Voies ferrées économiques en Syrie, une société anonyme ottomane à laquelle il a été fait apport de ladite concession.

Par un autre firman impérial en date du 9 zilkadé 1308 (3 juin 1891), il a été fait concession à Hassan Effendi Beyhoum, sujet ottoman, pour une dure de 99 ans, à partir du 23 zilkadé 1308 (17 juin 1891), du droit de construire et d'exploiter une ligne de tramways à vapeur, de 125 kilométrés environ, reliant directement les villes de Damas et de Beyrouth.

En vue de réaliser cette concession, et suivant acte du 15 octobre 1891, il a été aussi formé sous le titre de : Société ottomane de la voie ferrée économique de Beyrouth à Damas une société anonyme ottomane, à laquelle il a été fait apport de ladite concession.

Les statuts de ces deux sociétés ont été approuvés par le gouvernement impérial ottoman.

Suivant firman impérial en date du 10 tchrini sani 1307 — 19 ribu-ul-akher 1309 (22 novembre 1891), la concession des Tramways de Damas et de la voie ferre économique du Hauran a été prolongée à 99 ans, comme celle du Tramway à vapeur de Beyrouth à Damas ; les deux sociétés sus-énoncées ont été, en outre, autorisées à se fusionner et les statuts de la société de fusion arrêtés comme suit :

.....

#### Premiers administrateurs

MM. A. Allain-Launay, administrateur de la Compagnie Générale [française] des Tramways ;

Th. Berger, administrateur de la Banque Impériale Ottomane ;

Hassan Effendi Beyhoum, notable de Beyrouth, concessionnaire ;

R. Emond <sup>1</sup>, administrateur délégué de la Compagnie du Port de Beyrouth ;

R. Guichard, administrateur de la Compagnie du Port de Beyrouth ;

G. Habert, administrateur de la Compagnie Ottomane de la route de Beyrouth à Damas ;

Ed. Humbert, administrateur de la Compagnie Générale [française] des Tramways ;

Ch. Jagerschmidt , administrateur de la Compagnie des Chemins de fer de Paris-Lyon-Méditerranée et de la Compagnie Ottomane de la Route de Beyrouth à Damas ;

A. Laugel, administrateur de la Compagnie des Chemins de fer de Paris-Lyon-Méditerranée et de la Société des Tramways de Damas et Voies ferrées économiques en Syrie ;

L. Mahoû <sup>2</sup>, administrateur de la Compagnie ottomane de la Route de Beyrouth à Damas ;

G. Mallet, administrateur de la Compagnie des Tramways de Damas et Voies ferrées économiques en Syrie ;

Sélim effendi Melhamé, directeur général de la Dette publique ottomane ;

J. Moutran, concessionnaire, administrateur de la Compagnie du port de Beyrouth ;

Nervo (baron R. de), président de la Société des Aciéries de Denain et Anzin; vice-président de la Société des anciens Établissements Cail ;

Ed. Passy, administrateur de la Compagnie ottomane de la Route de Beyrouth à Damas ;

Perthuis (comte Ed. de), président de la Compagnie ottomane de la Route de Beyrouth à Damas.

.....

---

<sup>1</sup> René Emond (1844-1920) : du PLM. Précédemment administrateur délégué de la Route de Beyrouth à Damas. Voir encadré :

[www.entreprises-coloniales.fr/proche-orient/Route\\_Beyrouth-Damas.pdf](http://www.entreprises-coloniales.fr/proche-orient/Route_Beyrouth-Damas.pdf)

<sup>2</sup> Léonce Mahoû (1835-1904) : ancien préfet reconverti dans les affaires. Voir encadré :

[www.entreprises-coloniales.fr/proche-orient/Route\\_Beyrouth-Damas.pdf](http://www.entreprises-coloniales.fr/proche-orient/Route_Beyrouth-Damas.pdf)

L'ÉMISSION DE LA COMPAGNIE DES  
CHEMINS DE FER OTTOMANS ÉCONOMIQUES EN SYRIE  
(Paris-Capital, 27 janvier 1892)

C'est le 27 janvier, rappelons-le, qu'aura lieu l'émission de 120.000 obligations de 500 francs, 3 % de la Compagnie des chemins de fer ottomans économiques en Syrie.

On sait déjà qu'il s'agit non pas de la création d'une société nouvelle, mais de la transformation en une compagnie de chemins de fer de la Compagnie de la route de Beyrouth à Damas. [...]

La même compagnie s'est incorporé, en même temps, la concession d'un chemin de fer partant de Damas pour aboutir aux riches plaines du Hauran.

La ligne Beyrouth-Damas-Hauran aura donc une longueur totale de 260 kilomètres. La construction de ce réseau est assurée par le capital actions de la Compagnie, qui est de 10 millions de francs et qui a été totalement souscrit par les intéressés ; elle est assurée, en outre, par l'émission actuelle.

Les obligations sont offertes au prix de 295 francs, payables : 50 fr. en souscrivant et 45 francs à la répartition ; 100 fr. du 15 au 30 avril, et 100 fr. du 15 au 30 juin. À ce prix, c'est un placement de 5 1/8 %.

La Compagnie du chemin de fer, qui n'a aucune autre dette, va donc avoir à payer une annuité de 1.935.336 francs pour les intérêts et l'amortissement de ses 120.000 obligations. Cette somme est-elle proportionnée à ses ressources ?

Il convient, tout d'abord, le déduire de ce chiffre une somme de 360.643 fr. que la Compagnie du port, des quais et entrepôts de Beyrouth\*, constituée il y a trois ans par la Compagnie de la route de Beyrouth à Damas, devra payer à la Compagnie du chemin de fer pour un prêt garanti hypothécairement.

En raison de la communauté d'éléments et d'intérêts existant entre les deux compagnies, la Compagnie du chemin de fer a consenti, en effet, à la Compagnie du port un prêt de 5.000.000 de francs qui est garanti, vis-à-vis de la Compagnie du chemin de fer, par un prélèvement sur les recettes du port, et en un privilège sur tout son actif mobilier et immobilier. Le mouvement des marchandises embarquées et débarquées à Beyrouth, pendant les six dernières années, a été de 160.000 tonnes, sur lesquelles la Compagnie doit percevoir des droits de quais et de port, de manutention et d'entrepôt, qui lui laissent un bénéfice de 700.000 fr. On voit donc tout le sérieux de cette garantie hypothécaire.

Les 1.574.693 fr. restant à la charge de la Compagnie du chemin de fer, du fait de son émission, seront couverts par ses recettes.

L'évaluation en a été faite sur des données certaines, sur l'expérience même des faits. En ne tenant aucun compte de l'augmentation de trafic, conséquence certaine de l'établissement d'une voie ferrée, on constate, d'après les résultats déjà donnés par la route, que pour la ligne Beyrouth-Damas, la Compagnie nouvelle devra retirer, du seul mouvement actuel des marchandises, une recette de 2 millions 500.000 francs par an.

En se basant sur les statistiques consulaires, on peut évaluer que la ligne de Damas au Hauran donnera une recette complémentaire de 2 millions de francs, et, comme les marchandises arrivant à Damas par la ligne du Hauran emprunteront nécessairement la ligne Damas-Beyrouth pour aller à Beyrouth, seul port d'embarquement de la côte, on chiffre à 1 million de francs, sans compter les voyageurs, dont l'appoint sera cependant important, le supplément de recettes nettes qui résultera, pour la ligne principale, de ce nouveau transport, soit un total général de 5.500.000 francs.

Bien que le taux de 50 %, habituellement usité pour les frais d'exploitation soit ici exagéré, puisque les tarifs concédés étant de 20 centimes par tonne kilométrique, au lieu de 10 centimes, soit du double de ceux appliqués en France, le même tonnage assure à la Compagnie une recette double, nous conserverons ce taux.

Nous aurons donc un chiffre de recettes nettes de 2.750.000 fr. Il devra donc rester ainsi à la Compagnie, après avoir payé les intérêts et l'amortissement de ses obligations, un minimum d'excédents de bénéfices de 1.175.307 francs.

En résumé, avec ces évaluations, le service des obligations est presque complètement assuré par les produits nets du seul tronçon Beyrouth-Damas ; les recettes de ce tronçon le couvriront même au delà, car il est certain que les dépenses d'exploitation ne dépasseront pas 40 % ; toutes les recettes de la ligne de Damas au Hauran, toutes les recettes du trafic direct Hauran-Beyrouth et, enfin, le développement rationnel du trafic Damas-Beyrouth qu'on suppose, dans les calculs précédents, rester le même avec la voie ferrée qu'avec la route actuelle, sont des garanties supplémentaires qui donnent aux obligataires de la Compagnie des Chemins de fer ottomans économiques en Syrie, émises par la Banque ottomane et la Société générale, sous le patronage des administrateurs de la Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée, administrateurs de la Compagnie Beyrouth-Damas, — une sécurité absolue.

Nous disons absolue, parce que la construction d'un réseau total ne dépassera pas sensiblement 155.000 francs le kilomètre, et que les traités à forfait déjà passés et ceux qui sont en voie de conclusion ne laissent place à aucun aléa, et que l'on peut, dès à présent, affirmer que le coût total des travaux sera notablement inférieur au montant des ressources disponibles de la société.

On voit avec quels gages exceptionnels de sécurité se présente celle affaire que les conditions de la souscription rendent des plus avantageuses.

---

Beyrouth-Damas  
(*L'Argus*, 7 février 1892)

L'émission faite récemment par la Banque ottomane et la Société générale, d'obligations de la ligne Beyrouth-Damas, n'a eu qu'un médiocre succès; ces obligations sont déjà offertes en Bourse à 5 et 6 francs de perte sur le prix d'émission

---

Société des chemins de fer ottomans économiques de Beyrouth-Damas-Hauran  
(*Le Temps*, 23 mai 1892)

Les obligations de la Compagnie du chemin de fer de Beyrouth-Damas-Hauran ont donné lieu cette semaine, ainsi que nous l'avons constaté, à des négociations très suivies entre 292,50 et 303,75.

Nous recevons de Beyrouth au sujet de cette entreprise les renseignements qui suivent :

Route. — Le trafic est toujours actif. Il a fallu, à plusieurs reprises, fermer les gares de Beyrouth et de Damas pendant deux ou trois jours, tant elles étaient encombrées de marchandises.

Bien que la cavalerie ait été notablement augmentée (l'effectif a été porté de 722 chevaux en mars 1891 à 909 en mars 1892), la compagnie ne peut suffire aux demandes de transports ; elle a demandé à l'autorité militaire de lui prêter 150 mulets. Le maréchal du 10<sup>e</sup> corps a transmis cette demande à Constantinople, en l'appuyant auprès du ministre de la guerre ; on attend d'un jour à l'autre une solution favorable.

Les muletiers, profitant de l'excès de trafic, ont haussé leurs prix à des taux exorbitants. À l'époque des dernières quarantaines, ils ont exigé jusqu'à 160 et 170 francs la tonne ; pour un parcours de 112 kilomètres, ils demandent encore 60 à 70 francs pour le même poids et le même parcours.

Les pluies qui sont tombées abondantes en mars et avril ont favorisé les récoltes, qui promettent d'être très belles cette année.

Ligne du Hauran. — Les travaux sont menés très activement : l'infrastructure est terminée sur près de 25 kilomètres et ébauchée jusqu'au 45<sup>e</sup> kilomètre.

La pose de la voie s'effectue rapidement ; on compte qu'il sera possible de poser 5 à 600 mètres par jour au moins. À ce train-là, il y aura plus de 60 kilomètres terminés à fin 1892.

Port. — Les travaux du port sont entrés également dans une phase de grande activité. Les dernières grandes mines qui ont été enflammées ont donné d'excellents résultats.

Le cube immergé pendant la dix-septième semaine a dépassé 3.000 mètres. Un renfort de matériel naval important est en route pour la Syrie. Les fondations de la Douane nouvelle sont commencées. Un [traité passé avec la Société Eiffel](#) pour les constructions métalliques fixe au mois de novembre prochain l'achèvement des bâtiments de la douane et des entrepôts.

Grâce à l'esprit d'initiative éclairée du nouveau vali de Beyrouth, Ismaïl-Hamal-Bey, la municipalité fait étudier des projets de voirie qui favoriseront dans une large mesure la mise en valeur des terrains conquis sur la mer et dont la pleine et entière propriété appartient à la compagnie.

Ces terrains, dont le prix atteint déjà 110 fr. le mètre, seront ultérieurement vendus par la compagnie qui appliquera le produit de cette vente à un amortissement d'obligations.

Ajoutons à ces renseignements de notre correspondant que la compagnie de la route a disparu pour faire place à celle du chemin de fer et que c'est cette dernière qui profite entièrement des recettes de la route. L'intérêt intercalaire des obligations n'est donc pas pris uniquement sur le capital, mais sur des rentrées de tous les jours qui, on vient de le voir, sont en constante progression.

Il ne faut pas perdre de vue non plus que le port sera ouvert à l'exploitation provisoire à la fin de l'année et qu'il y aura de ce chef aussi des rentrées de recettes destinées à la rémunération du capital obligations.

Enfin, la ligne du Hauran sera exploitée par petites sections au fur et à mesure de l'avancement des travaux.

Nous referons, d'ailleurs, dans une prochaine revue, l'historique de cette entreprise, sur laquelle l'admission à la cote officielle de ses obligations émises au début de l'année, vient de rappeler l'attention.

---

Société des chemins de fer ottomans économiques de Beyrouth-Damas-Hauran  
(*Le Temps*, 30 mai 1892)

Les obligations de la ligne de Beyrouth-Damas-Hauran ont été négociées, cette semaine, aux environs de 305. À ce prix, elles rapportent un peu plus de 4 50 % net d'impôt, prime d'amortissement non comprise. C'est un revenu très satisfaisant, relativement au taux auquel il est possible de placer aujourd'hui son argent en valeurs offrant toute sécurité. Ces obligations appellent l'attention, parce qu'elles ne devront l'intégralité de leur service d'intérêt et d'amortissement qu'aux recettes du chemin de fer qu'elles représentent. Or, la garantie d'une entreprise qui vit par ses propres ressources, est plus appréciable l'expérience de ces dernières années l'a démontré que la garantie pure et simple d'un État ou d'une province dont les engagements ne sont pas infaillibles.

Nous allons examiner, à ce point de vue, dans quelles conditions se présente la ligne de Beyrouth à Damas et au Hauran.

La route de Beyrouth à Damas est bien connue. Elle est exploitée depuis 1857 par une compagnie française dont le siège administratif est à Paris.

Cette route carrossable relie les deux plus grands centres de la province de Syrie : Beyrouth, port considérable, seule place commerciale de la région, comptant une population de 140.000 habitants, et Damas, chef-lieu du vilayet de Syrie entrepôt de toutes les productions de l'intérieur, comptant près de 200.000 âmes. La compagnie a toujours été dans une situation prospère. Ainsi, la moyenne de ses recettes pendant les cinq dernières années a été de 1.199.800 francs, soit 10.712 fr. 50 par kilomètre.

Elle a laissé une somme de 500.000 francs par an à répartir aux actions qui ont touché des dividendes variant depuis leur origine, entre 12 et 19 %. De plus, en vingt ans, la compagnie a amorti toutes les obligations qu'elle avait émises.

Cependant, malgré sa situation très satisfaisante, la Compagnie de la Route était loin d'absorber la totalité du trafic. Il s'était formé à côté d'elle une sorte d'industrie annexe de muletiers et de chameliers qui, malgré son infériorité au point de vue de la célérité et des garanties de responsabilité, a pu pratiquer des prix sensiblement égaux aux siens, tant était grande l'affluence de la marchandise. Et puis la compagnie ne possédant pas de gare intermédiaire entre Damas et Beyrouth, ne prenait que les expéditions directes entre ces deux villes, laissant aux muletiers et chameliers le service des affluents de la route.

Aujourd'hui, la situation va se modifier; non seulement la compagnie substitue une voie ferrée à une simple route ; mais elle est en mesure de recueillir tout ce que l'insuffisance de ses moyens de transport l'empêchait précédemment de ramasser au passage. Elle peut créer, tout le long de son ancien parcours et sur les prolongements, les stations et armements nécessaires, car elle n'a plus de préoccupations à avoir pour l'amortissement de ses dépenses, sa concession étant aujourd'hui de quatre-vingt-dix-neuf années.

Nous verrons la semaine prochaine quelle est l'importance des recettes sur laquelle la compagnie peut compter en plus de celles qu'elle encaisse actuellement et comment le service de ses obligations se trouve assuré.

---

Société des chemins de fer ottomans économiques de Beyrouth-Damas-Hauran  
(*Le Temps*, 6 juin 1892)

Les obligations de la Compagnie du chemin de fer de Beyrouth à Damas ont progressé de 306 25 à 308.

La semaine dernière, nous avons exposé dans quelles conditions s'est opérée la transformation de la Compagnie de la route de Beyrouth-Damas en voie ferrée, et nous avons résumé les recettes que cette entreprise prospère, qui date de 1857, n'a cessé d'encaisser depuis cette époque. Il nous reste aujourd'hui à évaluer, d'après les chiffres qui ont été publiés lors de l'émission publique des obligations, les recettes sur lesquelles la compagnie du chemin de fer est en droit de compter et à les rapprocher du montant de l'annuité nécessaire au service de l'emprunt.

La première conséquence de la transformation de la route en un chemin de fer sera la suppression de la concurrence des muletiers et chameliers dont nous avons parlé il y a huit jours, parce que la compagnie transportera en cinq ou six heures et au prix de 25 francs la tonne ce que les bêtes de somme transportent actuellement en trois jours et demi à 38 et 40 francs. Or le mouvement annuel des marchandises entre Beyrouth et Damas porte aujourd'hui sur 100.000 tonnes. En ne tenant pas compte de l'augmentation de trafic qui résulte le plus souvent de l'établissement d'une voie ferrée, on constate qu'à raison de 25 francs la tonne, la compagnie pourra encaisser du seul

mouvement des marchandises, c'est-à-dire abstraction faite des voyageurs, une recette de 2.500.000 francs.

Mais la concession de la compagnie comprend encore un prolongement de 120 kilomètres qui ajoutera aux recettes générales de l'exploitation le double appoint de son propre trafic et des transports nouveaux qu'il apportera à la ligne Beyrouth-Damas. Ce prolongement se dirige de Damas sur le Hauran en traversant une région renommée pour sa fertilité. D'après les statistiques consulaires, les produits de cette région s'élèvent à 100.000 tonnes qui, transportées à raison de 20 francs la tonne, donneraient une recette complémentaire de deux millions de francs pour la ligne du Hauran à Damas et d'un million de francs pour la ligne principale de Damas à Beyrouth<sup>3</sup>.

Enfin, la compagnie du chemin de fer ayant consenti à la Société anonyme du port, des quais et entrepôts de Beyrouth\* un prêt de 5 millions sur le produit de la dernière émission, prêt garanti hypothécairement, doit recevoir de ce chef une annuité de 360.643 francs à prélever sur les recettes du port qui laissent à la société spéciale un bénéfice de 700.000 francs par an.

---

Route Beyrouth-Damas  
(*Le Journal des débats*, 13 juin 1892)

Les obligations de la Compagnie de chemin de fer de Damas à Beyrouth sur lesquelles leur admission à la cote officielle a attiré l'attention depuis quelque temps ont progressé, à 309.

Nous avons longuement parlé de cette affaire au moment de l'émission des obligations. Bornons-nous à rappeler que cette émission a été faite pour la transformation en voie ferrée de la route de Beyrouth à Damas qui était exploitée depuis 1857 par une Compagnie française dont le siège administratif est à Paris. La Compagnie de la route a toujours été dans une situation prospère ; la moyenne de ses recettes pendant les cinq dernières années a été de 1.199.800 fr., soit 10.712 fr. 50 c. par kilomètre, et les actions ont touché depuis l'origine des dividendes variant entre 12 et 19 %. De plus, en vingt ans, la Compagnie a amorti toutes les obligations qu'elle avait émises.

On pense que la transformation de la route en voie ferrée aura pour conséquence de faire disparaître la concurrence des chameliers et muletiers qui absorbent actuellement une grande partie du trafic, car la Compagnie transportera en cinq ou six heures, et au prix de 25 francs la tonne, ce que les bêtes de somme transportent actuellement en trois jours et demi à 38 et 40 fr.

D'après les calculs faits au moment de l'émission, le mouvement annuel des marchandises entre Beyrouth et Damas est de 100.000 tonnes, ce qui constituerait une recette de 2.500.000 fr. pour la Compagnie. D'autre part, on a estimé à 2 millions les recettes du prolongement de Damas à Hauran, et à 1 million le surcroît de trafic amené par cet embranchement sur la ligne principale. En y ajoutant l'annuité de 360.643 francs, qui est payée par la Compagnie du port de Beyrouth pour le prêt hypothécaire de 5 millions qui lui a été consenti sur le montant de la dernière émission, on arrive pour l'évaluation des recettes totales au chiffre de 5.860.000 fr. Déduction faite de 2.750.000 fr., montant des frais d'exploitation, calculés à 50 % des recettes, il reste net 3.110.000 fr.

Or, le service des obligations exige une annuité de 1.935.000 fr. seulement.

---

<sup>3</sup> M. Guillois, consul de France à Damas, a même évalué, dans son rapport au ministre des affaires étrangères, le trafic de Damas au Hauran à 189.000 tonnes, alors que la compagnie ne fait entrer que 100.000 tonnes dans ses prévisions.

---

COULISSES DE LA FINANCE  
par Don Caprice  
(*Gil Blas*, 15 juillet 1892)

Turc un louis de 20 fr. Pas en vogue l'Ottoman [l'obligation d'État] ! Cependant, le Beyrouth à Damas maintient ses précédents cours ou, pour parler plus exactement, on l'y maintient. Le choléra fait des ravages de ce côté, de sorte que les travaux ont dû être interrompus — du moins on me l'affirme. Bah ! que les obligataires ne s'impatientent pas : l'inauguration se fera toujours avant celle du canal de Corinthe, ce qui ne veut pas dire que ce sera demain.

---

COULISSES DE LA FINANCE  
par Don Caprice  
(*Gil Blas*, 21 septembre 1892)

[...] Il est facile de comprendre pourquoi les valeurs turques, si longtemps négligées, se mettent en branle et deviennent à la mode, à l'instar des tripes de Caen.

D'abord, la Banque de Paris [BPPB] aurait soldé le Beyrouth à Damas que la maison Goudchaux (les marrons) n'avait pu placer en totalité.

Elle manquait de titres de *primo cartello*, la Société de la rue d'Antin ! Or, le Comptoir national d'escompte lui ayant damé le pion dans les Tabacs portugais, elle s'est dit :

— Il y a un solde de valeurs de père de famille à emmagasiner : — Emmagasinons sans plus tarder.

Et elle emmagasina ! !

Veinarde la clientèle des Joubert, des Stern, des Camondo, des Bamberger, des Thors, etc.

Very veinarde, cette clientèle gorgée jusqu'ici d'Argent et de Coubain !

Elle va pouvoir boulotter de la tête de Turc. Enfin !

.....

Beyrouth à Damas (il paraît que les ingénieurs des Batignolles sont sur les lieux),

---

BOURSE DE PARIS  
Beyrouth-Damas-Hauran  
(*Le Messager de Paris*, 22 septembre 1892)

.....  
Nous annonçons, il y a peu de jours, que la Banque de Paris et les Pays-Bas venait de se rendre acquéreur du solde des obligations de la ligne Beyrouth-Damas-Hauran que le syndicat de cette dernière affaire avait conservé jusqu'à ce jour dans ses mains.

---

(*Le Temps*, 15 février 1893)

La Société concessionnaire du tramway à vapeur entre Beyrouth et Damas a obtenu l'autorisation, sous certaines conditions, de construire une échelle à Beyrouth et un chemin de fer provisoire du bord de la mer à la station du tramway pour le transport des matériaux de construction du tramway.

---

NOTES SUR CONSTANTINOPLÉ  
(*Le Temps*, 20 juin 1893)

(De notre correspondant spécial)

Constantinople, juin.

Le fait capital à signaler est la concession accordée par le sultan à la Compagnie française des chemins de fer économiques de Syrie, d'une ligne ferrée de Damas à Homs, Hamah, Alep et Bédredjik sur l'Euphrate, avec prolongement ultérieur jusqu'à Télék, près de Kharpont.

Cette ligne mettra en communication la Syrie avec le centre de l'Asie-Mineure, et permettra d'exploiter l'immense richesse des plaines qui s'étendent autour d'Alep et se trouvent aujourd'hui sans débouchés. La ligne projetée à voie large aura une longueur de 560 kilomètres jusqu'à Bédredjik, et de 800 kilomètres environ avec son prolongement ultérieur jusqu'à Télék.

Le gouvernement ottoman garantit une subvention de 12.500 francs par kilomètre. La compagnie concessionnaire s'est formellement réservée un droit de préférence pour l'établissement d'embranchements sur la mer.

Bien que constituée comme société ottomane, cette compagnie a son siège social à Paris ; son capital est français ; sa direction est entièrement française. Un ancien officier de la marine française, M. [Edmond] de Perthuis, hautement considéré en Orient, est à sa tête. On lui doit la création de cette route carrossable entre Beyrouth et Damas\*, qu'on transforme aujourd'hui en chemin de fer à voie étroite et qui se continuera jusqu'au Hauran.

À la fin de l'année dernière, lorsque les Allemands obtinrent, en Asie-Mineure, d'importantes concessions, l'ambassadeur de France, M. Cambon, fit observer au sultan qu'il n'était pas juste d'accorder aux industriels et aux capitalistes d'une seule puissance toutes les lignes de pénétration en Asie. Ce langage a été compris. Le sultan Abdul Hamid tient essentiellement à conserver à sa politique un caractère d'absolue neutralité et, pour affirmer ses sentiments sur ce point, il concéda à un groupe français un réseau d'environ 500 kilomètres entre Smyrne, Cassaba et Kara-Hissar. En ajoutant à ces 500 kilomètres les 600 kilomètres concédés en Syrie et les 375 kilomètres de la ligne européenne Dédeagatch à Salonique obtenus l'an dernier, on trouve un total de 1.500 kilomètres entre les mains des groupes français. Il y a là pour notre industrie et nos capitaux un vaste champ d'expansion.

Les Allemands n'ont pas obtenu davantage. On peut regretter que le manque d'initiative de nos capitalistes nous ait fait perdre, il y a sept ans, au profit des Allemands, le réseau d'Angora étudié par des ingénieurs français. Il faut espérer que la leçon profitera.

---

Société des chemins de fer ottomans économiques de Beyrouth-Damas-Hauran  
(*Le Temps*, 12 juillet 1893)  
(*Paris-Capital*, 19 juillet 1893)

L'assemblée extraordinaire des actionnaires de la Société des chemins de fer ottomans économiques de Beyrouth-Damas-Hauran, réunie, hier, a voté en substance les résolutions suivantes :

I. L'assemblée accepte la cession, à la société, de la concession, pour une durée de quatre-vingt-dix-neuf ans, à partir du firman, du droit de construire et d'exploiter une ligne de chemin de fer allant de Damas à Biredjik, avec les prolongements et embranchements qui pourraient ultérieurement s'y rattacher.

II. En conséquence, l'assemblée décide que, sous la réserve de l'approbation du gouvernement impérial ottoman, le capital social de la société sera porté à 15 millions de francs et que les modifications nécessaires seront apportées aux statuts de la société, pour les mettre en harmonie avec l'état de choses résultant de l'apport à elle fait de la concession de la ligne de Damas à Biredjik.

III. L'assemblée approuve sous réserve de l'approbation, par le gouvernement impérial ottoman, de l'apport fait à la société, le traité contenant cession et transfert à la société par M. Moutran, de la concession du chemin de fer de Damas à Biredjik, à lui faite par firman impérial du 17 zilkadé 1310 (21/2 juin 1893).

IV. L'assemblée générale fixe à 1.800.000 francs la somme à payer par la société à divers ayants droit autre que le concessionnaire, pour le montant des frais et débours ainsi que des indemnités se rattachant à la concession dont s'agit.

V. L'assemblée autorise le conseil à contracter, au nom de la Société des chemins de fer ottomans économiques de Beyrouth-Damas-Hauran, en la forme qu'il lui conviendra et au mieux des intérêts de la société, un emprunt dont le montant sera destiné à subvenir aux besoins de la compagnie dans les conditions prévues à l'article 31 des statuts.

---

1893 : la Compagnie prend sa dénomination actuelle et augmenta son capital de 5 millions, à la suite de l'apport qui lui fut fait du droit de construire et d'exploiter une ligne reliant Damas aux villes de Hamah, Alep et Biredjik-sur-l'Euphrate (500 kilomètres).

---

Informations  
Les Décorations des affaires étrangères.  
Sont nommés dans l'ordre de la Légion d'honneur  
(*Le Figaro*, 20 juillet 1893)

Au grade de chevalier  
M. Caporal (Alfred), représentant à Constantinople de la Compagnie française de Beyrouth à Damas  
M. Emond, administrateur délégué des chemins de fer de Syrie

---

NÉCROLOGIE  
L'ingénieur Gevaert  
(*Gil Blas*, 6 août 1893)

De Bruxelles, il nous arrive une bien triste nouvelle. L'éminent directeur du conservatoire de cette ville, M. F.-A. Gevaert, vient d'être frappé dans ses plus chères affections.

Son fils aîné, à peine âgé de quarante ans, ingénieur distingué qui dirigeait en Syrie les travaux d'installation du chemin de fer de Beyrouth, a été pris d'un transport au cerveau, et il est mort subitement, le 29 du mois dernier.

Nous envoyons au maître si cruellement éprouvé nos respectueuses condoléances.

Compagnie du chemin de fer Beyrouth-Damas-Hauran  
(*Le Journal des débats*, 16 octobre 1893)

L'obligation Beyrouth-Damas est à 290 et 291. Nous lisons dans le *Messenger de Paris* la note suivante :

Il a été distribué ces jours-ci sur la Compagnie du chemin de fer Beyrouth-Damas-Hauran une note anonyme inspirée en partie par les appréciations formulées dans un rapport du consul anglais de la région.

Cette note contient des erreurs graves qu'il importe de rectifier :

Il y est dit que les travaux doivent coûter 33.200.000 francs.

Les deux forfaits d'entreprise s'élèvent ensemble à 26 millions de francs, et ce chiffre ne sera pas atteint.

Il y est dit que le capital, actions et obligations, s'élève à 35.000.000, et que les dépenses de construction, les frais de constitution et le rachat de la route de Beyrouth à Damas, s'élevant à 43.000.000, il en résulterait un déficit de 8 millions de francs.

Les travaux, frais de construction et de rachat de la route, ne dépasseront pas le chiffre de	34.000.000
Le produit de la souscription des actions	10.000.000
Le produit de la souscriptions des obligations	26.200.000
s'élevant à	36.200.000
il restera disponible, environ	2.200.000

On dit que les intérêts intercalaires constituent une charge complémentaire importante.

Les produits de la route couvrent les frais généraux et une large part des intérêts intercalaires. La somme disponible de 2.200.000 fr., sera plus que suffisante pour couvrir le solde.

On dit que les frais d'exploitation seront exorbitants.

Ils ont été estimés, par les ingénieurs les plus compétents, à 50 % de la recette brute. Le taux de 50 %, usité pour les frais d'exploitation, est ici exagéré, puisque le tarif concédé est de 0 fr. 20 la tonne kilométrique au lieu de 0 fr. 05, soit du quadruple des tarifs appliqués en France.

On dit que le trafic est de 25.000 tonnes.

Il est aujourd'hui de 50.000 tonnes et l'exportation du Hauran dépasse 100.000 tonnes.

Les rapports des consuls français accusent 191.000 tonnes exportées du Hauran et de Damas.

Ce chiffre mérite autant de créance que celui des consuls anglais.

D'ailleurs, si le trafic de Damas et du Hauran ne devait pas être supérieur à celui qui est indiqué par le consul d'Angleterre, la construction d'une ligne de Kaïffa à Damas, à

voie normale sans garantie, serait pour l'entreprise anglaise qui en a obtenu la concession, la poursuite d'un projet chimérique.

En résumé, la Société Beyrouth-Damas-Hauran a le capital nécessaire pour mener à bonne fin ses travaux, qui marchent rapidement.

Elle a des revenus actuels qui diminuent dans une large proportion la charge des intérêts intercalaires.

Elle est assurée, dès l'ouverture de l'exploitation, d'un trafic de nature à justifier toutes les espérances conçues au début des travaux.

Enfin, elle a en mains une vaste concession, avec une garantie d'intérêt sérieuse qui, lorsqu'elle sera exécutée, fera de cette affaire une entreprise de tout premier ordre.

---

COULISSES DE LA FINANCE  
par Don Caprice  
(*Gil Blas*, 29 octobre 1893)

Sauf la Banque Ottomane, dont nous n'osons dire tout le bien que nous pensons, mais dont la fermeté n'étonne personne, il est évident que les fonds ottomans paraissent sujets à caution à beaucoup de capitalistes qui n'ont pas perdu la mémoire des incidents qui se déroulèrent à l'époque du tout-papier.

Du reste, les difficultés que rencontre le syndicat dans le placement des obligations de chemins de fer, genre Beyrouth, prouvent que le public n'a pas encore trouvé son chemin de Damas.

---

Société des chemins de fer ottomans économiques de Beyrouth-Damas-Hauran  
(*Le Temps*, 24 mai 1894)

On lit dans le *Levant Herald* :

« Les travaux de construction du chemin de fer de Damas au Hauran sont terminés. Ce railway a une longueur de 103 kilomètres. L'inauguration aura lieu le 25 mai.

» Les travaux de terrassement du chemin de fer de Beyrouth à Damas sont poussés activement et on commencera bientôt à poser les rails. »

---

Chemins de fer Beyrouth-Damas  
(*Cote de la Bourse et de la banque*, 4 juillet 1894)  
(*Paris-Capital*, 18 juillet 1894)

Les actionnaires de la Société ottomane des chemins de fer de Beyrouth-Damas-Hauran la et Biredjik-sur-Euphrate, se sont réunis le 28 juin, en assemblée générale ordinaire.

Après avoir entendu le rapport du conseil d'administration et celui des commissaires des comptes, ils ont décidé ce qui suit :

1° L'assemblée générale ordinaire des actionnaires approuve le rapport du conseil d'administration, le bilan et les comptes arrêtés au 31 décembre 1893 ;

2° L'assemblée générale, après avoir entendu le rapport du conseil d'administration, approuve et ratifie toutes les mesures qui ont été prises par le conseil, ainsi que les paiements qu'il a effectués en exécution, tant des résolutions de l'assemblée générale

extraordinaire du 10 juillet 1893, que des statuts, et elle lui donne, en tant que de besoin, avec son approbation, toute décharge complète à cet égard, à raison de l'exécution de son mandat ;

3° L'assemblée générale nomme en qualité de commissaires des comptes pour l'exercice 1894 : M. Auboyneau (Franck) et M. de Pellerin de la Touche (Gaston)<sup>4</sup>.

---

ACTUALITÉS  
Pour les victimes de Constantinople  
(*Le Journal des débats*, 27 juillet 1894)

Le comité constitué en but de secourir les victimes du dernier tremblement de terre de Constantinople s'est réuni ce matin à onze heures au Grand-Hôtel sous la présidence de son président, M. le marquis de Noailles, ancien ambassadeur de France à Constantinople. [...]

La Banque ottomane est [...] la première donatrice. Son conseil d'administration a voté un secours de 5.000 livres sterling. La Compagnie du chemin de fer et du port de Beyrouth a voté hier un secours de 10.000 fr. [...]

---

(*Le Temps*, 30 juillet 1894)

Les obligations de Beyrouth à Damas sont toujours un peu faibles aux environs de 289.

D'après un rapport de M. Guillois, consul de France à Damas, le mouvement général du commerce de cette ville s'est élevé, en 1893, à 41.005.000 francs, dont 27.670.000 francs à l'importation, et 13.335.000 francs à l'exportation. Ces chiffres établissent une augmentation sur l'année précédente de 6.558.000 francs pour l'importation, de 1.402.000 francs pour l'exportation et de 7.990.000 francs pour l'ensemble du mouvement commercial.

Les travaux du chemin de fer qui doit relier le Hauran et Damas au port de Beyrouth, sont poussés activement. Le tronçon de Damas à Mézarib [Mzérif], point terminus dans le Hauran, est achevé et vient d'être livré à la circulation.

Sur le second tronçon, celui de Damas à Beyrouth, les travaux ont été attaqués en divers endroits. On espère que la ligne entière pourra être exploitée dans un an ou un an et demi au plus tard.

Nous croyons qu'il est de notre devoir, encore cette fois, dit en terminant M. Guillois, d'appeler l'attention de notre commerce et de notre industrie sur les modifications économiques qui résulteront infailliblement en ce pays de la construction des voies ferrées, et leur renouveler la recommandation de ne pas laisser leurs rivaux prendre sur eux une avance qu'il serait sans doute, plus tard, difficile de regagner.

---

LE CHEMIN DE FER  
DE BEYROUTH À DAMAS ET AU HAURAN  
par Philippe Berger  
(*Le Journal des débats*, 12 août 1894)

---

<sup>4</sup> Administrateur de la Banque de l'Algérie.

Mon cher directeur,

Je reviens de Damas, où j'ai assisté à l'inauguration du chemin de fer du Hauran, ou, du moins, à une sorte de répétition générale, plus intéressante que l'inauguration officielle, et que l'on a donnée en notre honneur. Nous avons quitté Jérusalem, au commencement du mois d'avril, mon frère, M. Théodore Berger, M. Gaston Auboyneau [Banque ottomane] et moi, pour parcourir à cheval la Palestine et la côte de Phénicie. Mon frère se proposait, tout en inspectant sur son passage les services qui dépendent de la Banque ottomane, d'examiner les moyens d'améliorer le régime des eaux et les voies de communication dans ces contrées, dont l'avenir offre un sujet d'études non moins intéressant peut-être que l'histoire de leur passé.

Notre but était Beyrouth, où se trouve le nœud des principales questions qui intéressent la Syrie. Nous y devions être rejoints par M. le baron [Robert] de Nervo [PLM...], président du conseil d'administration de la route et du chemin de fer de Beyrouth, et par quelques-uns de ses collègues et c'est en leur compagnie que nous avons poursuivi notre voyage jusqu'à Damas, où l'on nous attendait pour ouvrir la partie de la ligne, aujourd'hui terminée, qui relie Damas au massif du Hauran.

Ainsi, après avoir parcouru ces pays, aujourd'hui désolés, mais pleins de poésie, où la nature vous parle à chaque pas du passé, et où le passé vous crie que deux choses, de l'eau et des routes, suffiraient à lui rendre la vie, nous avons pu prendre place dans le premier train qui s'est engagé dans une région où l'on ne croisait jusqu'alors que des files de chameaux, sous les yeux des Arabes, qui accouraient de toutes parts, et des femmes, qui écartaient leurs voiles sur notre passage et envoyaient des baisers à nos wagons enguirlandés de branchages et de fleurs.

## 1

### Beyrouth

Il faut avoir traversé la Palestine pour apprécier les bienfaits des routes qui sillonnent nos campagnes et relient chez nous les moindres villages. En Palestine, les routes sont une chose inconnue. Si l'on excepte la grande route qui mène de Jaffa à Jérusalem et de là au Jourdain, celle d'Hébron, qui est admirablement tracée et qu'on voit sillonner la plaine en s'éteignant dans la direction de Bethléem, une ou deux amorces, aux environs de Naplouse et de Nazareth, qui se perdent bientôt dans la campagne de Jérusalem à Naplouse, de Naplouse au mont Thabor, à Tibériade et à Nazareth, il n'y a rien qui ressemble à un chemin entretenu. Ils existent bien sur les cartes, mais ce sont des chaos de pierres roulantes ou de rochers glissants, où il est si malaisé de marcher que les chameaux et les piétons préfèrent marcher à côté de la chaussée.

Dans les plaines même, où elles seraient d'un entretien plus facile, ce ne sont guère que des ornières qui serpentent à travers les champs et qui se déplacent d'une année à l'autre au caprice des laboureurs ; la charrue ne les respecte pas, et, par un juste retour, les chevaux marchent dans les sillons et passent au travers des blés, sans leur faire grand mal, il est vrai, tant ils sont clairsemés. Aussi bien, la circulation y est presque nulle, sauf à l'époque des pèlerinages, et les villages ressemblent à de misérables huttes de sauvages au milieu d'un pays dépeuplé.

On s'aperçoit de la différence, sitôt que l'on rencontre un bout de route et de l'eau. Les environs de Naplouse, ceux de Nazareth offrent aux yeux l'aspect le plus riant. Naplouse surtout est charmante, enfoncée, comme dans un nid de verdure, entre les roches abruptes du Garizion et les cactus qui couvrent les pentes du mont Ebal. Elle est traversée par une petite rivière courante, qui va se jeter dans la mer, à Césarée. En sortant de la ville, une belle route longe le ruisseau, qui répand partout la fraîcheur, au milieu de beaux champs de blé et de vrais bois d'oliviers. C'est une succession de moulins, dont les aqueducs, formés d'une série d'arches élégantes, coupent la vallée, et

déversent des nappes d'eau, faisant surgir de terre une végétation luxuriante, qui grimpe le long des murs humides de grandes tours carrées, où l'on entend le bruit de l'eau.

Cet enchantement ne dure qu'un moment, et l'on retombe bientôt dans les sentiers de mulets. Aussi, est-on surpris lorsque, après avoir longé la côte de Phénicie, tantôt sur le sable de la plage, tantôt sur des corniches plus escarpées et plus pittoresques que celle du golfe de Gênes, on arrive aux hautes montagnes du Liban, que domine la grande table neigeuse du mont Sannior, de trouver une route véritable qui passe entre ces sommets et relie Beyrouth à Damas.

Beyrouth produit une impression de fraîcheur, quand on y arrive, après avoir traversé la longue dune brûlante qui s'étend du côté de Saïda, et l'enferme dans un cercle de sable; mais on la prend à revers, si bien que l'on n'a devant soi que des maisons et des arbres, et l'on peut arriver jusqu'en pleine ville, sans soupçonner l'existence de sa rade, qui regarde le Nord. Pour voir, Beyrouth sous son aspect véritable, il faut aller se promener du côté du cap qui forme la baie à l'Ouest, aux environs du Collège américain ou bien encore, il faut y arriver par mer. Comme Naples, Smyrne, Salonique, Beyrouth est un amphithéâtre qui demande à être vu de la mer.

Lorsqu'on dépasse le matin, au lever du soleil, le raz Beyrouth en venant de Jaffa, on découvre tout d'un coup la rade, et la ville, et la côte qui se prolonge jusqu'au cap Madone, dominée par la chaîne du Liban, qui plonge dans la mer. Le coup d'œil égale les vues les plus renommées. On a devant soi les plans successifs du Liban, colorés de teintes lilas qu'estompe la brume du matin. Des villages, dont les maisons brillent dans l'ombre, semble plaqués sur ses pentes dénudées de grandes bandes de nuages blancs flottent à mi-hauteur de la montagne et s'amincissent en longs rubans, d'où sortent les crêtes neigeuses, dorées par les premiers rayons du soleil. Beyrouth se repose au fond de la baie. La masse blanche de ses maisons s'étend le long de la mer et s'élève par étages jusqu'aux palais qui la couronnent et semblent adossés au Liban.

Qui aurait dit qu'on eût choisi cet endroit pour percer une route à travers la montagne, qui s'élève à pic à plus de deux mille mètres ? Mais les villes se développent souvent en dépit des obstacles que la nature semble leur opposer. Il y a quarante ans, une Compagnie française se forma, sous la direction de M. le comte de Perthuis, pour relier par une route Beyrouth à Damas, et, malgré toutes les difficultés, M. de Perthuis sut, par son énergie, mener l'entreprise à bonne fin. La route fonctionne depuis longtemps, et elle rapporte de beaux dividendes aux actionnaires. Toute la journée, elle est sillonnée par les lourds convois des voitures de roulage de la Compagnie. Grâce à elle, Beyrouth, qui était déjà le débouché naturel de toutes les productions du Liban, est devenu le port de Damas, qu'elle met en relation directe avec la mer. Chaque matin et chaque soir, une diligence part de la cour des Messageries pour Damas. On y va en quatorze heures ; bientôt on n'en mettra plus que six.

La route, en effet, appelait un port, et ce port, à son tour, est devenu la tête de ligne du chemin de fer qui remplacera bientôt la route entre Beyrouth et Damas. Dès à présent, le port est presque terminé, et les bateaux viennent s'amarrer à quai, et donnent à la rade de Beyrouth une animation bien rare sur la côte inhospitalière de la Syrie. On ne peut se défendre d'un sentiment de satisfaction, en voyant ce quai, fait en belles pierres de taille, bien ajustées, et les bâtiments de la douane et du port, si vastes et si bien aménagés, et la grande jetée qui s'avance jusqu'en pleine mer, supportée par des blocs de béton gigantesques, contre lesquels les vagues viennent se briser.

Sans doute, ce ne sont pas les critiques qui manquent ; on dit que le port est trop petit, et que la jetée forme avec le quai un angle aigu, qui ne laisse que trop peu de place aux bateaux de fort tonnage pour évoluer. Mais, pour mettre la jetée plus au large, il aurait fallu chercher le fond par des profondeurs beaucoup plus grandes, ce qui aurait considérablement augmenté les dépenses et transformé une affaire rémunératrice en une entreprise désastreuse. Ici, au contraire, tout laisse l'impression

d'un travail solide, soigné, consciencieux et fait l'éloge de M. Garreta, l'éminent ingénieur français qui a dirigé les travaux du port.

Le chemin de fer part de l'extrémité du port, et il s'élève, en suivant de près la route de Damas, jusqu'au point culminant du col, à une hauteur de près de 1.400 mètres, pour redescendre de là dans la grande vallée de la Bekaa, qui sépare le Liban de l'Anti-Liban. Là, il s'éloigne de la route, traverse la vallée en biais, aborde l'Anti-Liban par un grand détour, pour le franchir à son tour et retomber sur Damas, après un trajet de 140 kilomètres. Autrefois, pareille ascension eût semblé impossible ; aujourd'hui, grâce à la crémaillère, qui est entrée dans l'usage courant des chemins de fer, c'est une chose toute simple pour des ingénieurs. La seule difficulté réside dans les travaux d'art, les ponts, les tranchées, les tunnels, dont la voie est semée; mais ils sont presque tous faits, et dans un an, le chemin de fer marchera de Beyrouth à Damas.

C'est une prolongation de cette ligne qui rejoint Damas au massif du Hauran, en descendant vers le Sud, parallèlement à la mer. Là, les mêmes difficultés n'existaient pas, et l'embranchement a été achevé avant la ligne principale. C'est pour l'inaugurer que les membres du conseil d'administration avaient fait le voyage de Beyrouth et c'est ainsi que nous sommes partis en voiture de Beyrouth, pour aller retrouver à Damas le chemin de fer qui s'étend entre Damas et Mzerib sur une longueur de 104 kilomètres.

---

## II DE BEYROUTH À DAMAS (*Le Journal des débats*, 14 août 1894)

Notre départ pour Damas était fixé au samedi 12 mai, à quatre heures du matin. Nous nous levons de nuit et nous nous rendons à l'hôtel, lieu du rendez-vous. Nous y trouvons M. [Robert] de Nervo <sup>5</sup> [PLM...], M. [Jules] Guichard <sup>6</sup>, M. [Armand] Allain-Launay <sup>7</sup>, M. Loir, directeur de la Banque ottomane à Beyrouth, et M. Gaston de Perthuis [1854-1926], qui est le bras droit de son père [Edmond], et a dirigé l'exécution de tous les travaux que nous allons voir et nous prenons place dans les attelages de la Compagnie, de lourdes voitures à trois chevaux, garnies de rideaux qui défendent tant bien que mal contre le soleil et la poussière. Nous avons été devancés par M. Pérouse et les ingénieurs de la ligne, MM. Blondelet, Dupuich et Gibbs, qui étaient partis la veille, pour suivre à cheval le tracé du chemin de fer et que nous devons retrouver à Damas, ainsi que M. et M<sup>me</sup> Élie Berthet.

---

<sup>5</sup> Robert de Nervo (1849-1909) : marié à une nièce de Paulin Talabot, administrateur (1875) des Mines et fonderies de Pontgibaud (vice-président en 1890, président en 1898)(parenté Barante), président de Denain-Anzin, du Damas-Beyrouth-Hauran, administrateur du PLM (vice-président en 1896), de Mokta-el-Hadid (président c. 1892), des Houillères de Graigola-Merhyr (1878), des Aciéries et forges de Firminy (1880), des Minerais de fer de Krivoi-Rog (président c. 1905), du Port, quais et entrepôts de Beyrouth, des Éts Cail (1890), des Ateliers et chantiers de la Loire, de Gafsa (président en 1907), de la Cofrador...

<sup>6</sup> Jules Guichard (1827-1896) : fils de Victor Guichard (1803-1884), avocat, député de l'Yonne (1848-1849, 1871-1884) Lui-même conseiller général, puis (1885-1896) sénateur de l'Yonne. Administrateur du Gaz de Paris (1872-1896), administrateur (1891), puis président (1894-1896) de la Cie universelle du canal de Suez.

<sup>7</sup> Armand Allain-Launay (1848-1898) : inspecteur des finances, membre de la commission de contrôle des comptes du Comptoir national d'escompte de Paris (CNEP)(1889-1898), administrateur (1893), puis administrateur délégué de La Confiance-Vie, administrateur du Bône-Guelma (1893) — à la suite de son beau-père Edmond Lavalley —, de la Compagnie générale française de tramways (1894), candidat républicain aux sénatoriales en 1897 dans le Finistère sur les terres de son oncle, Armand Rousseau, gouverneur général de l'Indochine (battu de 4 voix). La guerre de 14-18 lui enlèvera un fils et un gendre. Un autre, Edmond (1878-1924), polytechnicien, épousera une fille de Louis Carlier, inspecteur des finances, secrétaire général du P.-O. et dispensateur de fonds des Cies ferroviaires (voir l'affaire de la Voie ferrée en 1895)

Le jour commençait à poindre quand nous nous sommes mis en route. Nous passons par de petites rues tortueuses, destinées à être bientôt remplacées par la grande avenue, reliant le quai au centre de la ville, et dont S. Ex. Khaled Bey, gouverneur général du vilayet de Syrie, a inauguré, l'autre jour, le percement. Au coin de la place des Canons, nous tournons à droite et nous prenons la route de Damas, laissant à gauche celle qui conduit à Tripoli et longe le bord de la mer, en passant par le Nahr-el-Kelb, Djouni, le Nahr-Ibrahim et Gebeil. On traverse un bout de plaine, au milieu des villas et des haies de cactus et de grenadiers qui bordent la route ; on laisse derrière soi le jardin militaire, avec son mur garni de roses grimpantes, et l'on arrive au Liban.

Le Liban forme, depuis l'expédition de 1860, une province à part, ayant à sa tête un gouverneur chrétien, nommé par le Sultan. Beyrouth, qui est la capitale du vilayet de Syrie, y est enclavée si bien, qu'on ne peut en sortir sans passer par le Liban. Sur toutes les routes, presque aux portes de la ville, on trouve un poste de soldats turcs, qui marque la limite du vilayet ; quelques minutes après, un autre poste avec des zouaves vêtus de bleu liséré de rouge : c'est le Liban qui commence.

Il semble qu'en entrant dans le Liban, on change de pays. On rencontre des hommes grands, forts, d'un type presque européen, au regard ouvert et à la physionomie douce, un peu molle peut-être, sous leurs grandes moustaches brunes ; des femmes avenantes, occupées dans les champs à la récolte des feuilles de mûrier, des enfants proprement vêtus. Les villages ne ressemblent en rien aux villages de la Palestine ; de grandes maisons dont les chambres, largement aérées, ont six ou huit mètres d'élévation, et où l'on trouve encore une hospitalité patriarcale, tout particulièrement cordiale pour les Français. La montagne même, avec ses pentes couvertes de mûriers et les bouquets de pins parasols, qui en couronnent les crêtes, forme un contraste frappant avec les pays que nous venons de traverser.

Au moment où nous commençons à gravir, le soleil se lève. Les grandes lignes du Liban sont encore dans l'ombre. Seule, une maison perchée sur la hauteur scintille aux rayons de la lumière frissante qui filtre entre les hautes montagnes. En se retournant, le spectacle est magnifique. Beyrouth s'étale à nos pieds, comme une presque île blanche enserrée par le sable. Tout autour, la mer s'étend à perte de vue. Au loin, à l'horizon, se dessine à sa surface une grande raie lumineuse, qui gagne de proche en proche, éclairant les voiles des bateaux sur son passage. Tout à coup, elle atteint Beyrouth, dont les maisons s'illuminent, et se détachent sur la teinte verte des jardins.

La route de Damas s'élève rapidement en côtoyant la vallée au fond de laquelle coule le Nahr-Beyrouth. Nous nous rapprochons du Sannin, qui disparaît bientôt à notre gauche, derrière la crête d'une première ligne de hautes montagnes. Devant nous, une muraille de rochers, où le torrent s'est frayé un passage dans des gorges profondes, semble fermer la vallée. Peu à peu, nous dépassons ce premier plan et nous arrivons à une sorte d'arête. À gauche, nous avons les gorges du Nahr-Beyrouth ; à droite, la vallée des Rossignols ; une forêt de pins descend jusqu'à la plaine, où elle rejoint le bois d'oliviers que nous avons traversé en venant de Saïda ; au delà, on aperçoit la large bande jaune des dunes et la mer.

Le flanc de la montagne que nous côtoyons est couvert de maisons de campagne que les gens de Beyrouth viennent habiter pendant les chaleurs de l'été et qui y forment comme une couronne de villages. De l'autre côté de la vallée et déjà bien en arrière de nous, on voit le bois de pins de Beit-Meri se détacher sur le ciel.

Nous nous retournons pour dire un dernier adieu à Beyrouth. La barrière que nous avons devant nous nous en sépare maintenant, et nous découvrons le fond de la vallée. Il est formé par un grand amphithéâtre de montagnes d'où descendent de minces filets de neige. C'est là que prend sa source le Nahr-Beyrouth ; on le voit former une cascade tout près du sommet du Djebel-Keneise et disparaître dans les ravins que nous dominons toujours de plus haut. Au-dessous de nous, des villages indigènes forment des plaques noires, comme les toits de chalets suisses vus d'en haut.

Le chemin de fer nous a rejoints ; il passe sous la route et s'engage dans une tranchée profonde, pour se rapprocher de nouveau de nous maintenant, il suit la route qu'il longe en contrebas. On sent qu'on approche du faite. À côté de nous, une sorte de khan, une grande cour carrée entourée de murs, est remplie de chameaux qui se reposent. Enfin, voici le relais. À la porte de l'auberge, des bohémiennes puisent de l'eau dans des bassins en cuivre. Nous nous arrêtons un instant, et, tandis qu'on change de chevaux, nous prenons les devants et nous arrivons au col. Le chemin de fer s'engage dans un tunnel de 300 mètres, dont il ne reste plus que 60 à percer, pour ressortir plus bas, sur le versant qui regarde l'Anti-Liban, laissant loin de lui la route qui descend en serpentant.

De l'autre côté du col, l'aridité succède à la richesse des pentes qui regardent la mer. Nous allons de relais en relais, par un chemin monotone, nous arrêtant à tout bout de champ pour changer de chevaux, mais sans marcher plus vite pour cela ; la diligence a déjà pris une heure d'avance sur nous. Tout à coup, au détour d'un des lacets de la route, nous apercevons presque à nos pieds une grande plaine verte, de cette teinte verte épaisse et uniforme qu'ont les blés en herbe ; elle se prolonge à perte de vue, à gauche et à droite, sans aucune ondulation, entre deux chaînes de montagnes de notre côté, le Liban, dont nous descendons rapidement les pentes en face, l'Anti-Liban, aride, mais éclairé par cette lumière de l'Orient, qui fait valoir les moindres reliefs et donne une teinte chaude à tout ce qu'elle touche. À l'arrière-plan, la cime neigeuse de l'Hermon, avec ses ruisseaux argentés qui brillent au soleil, domine de très haut les premiers sommets dont une brume bleuâtre et transparente la sépare.

Nous avons devant nous la Beqa'a, la vallée du Nahr-Litani, l'ancien Leontes, qui descend de Baalbek, sépare le Liban de l'Anti-Liban, et va se jeter dans la mer entre Tyr et Sidon.

Là, plus encore qu'en présence de la vallée de Jizréel, j'ai eu la sensation d'une de ces grandes vallées qui jouent un rôle dans la destinée économique et politique des peuples et sont comme les canaux de l'histoire. On sent qu'il y a là une force à utiliser, un facteur de richesse et régénération pour un pays. À mesure que nous descendons, on distingue mieux les détails : Mar-Elias avec ses jardins, puis le village de Zahlé, deviné par Chateaubriand, qui domine la plaine ; enfin, quelques maisons européennes, au milieu d'un bosquet d'arbres : c'est Chtora, le berceau du vin du Liban, où nous devons déjeuner.

On est agréablement surpris, au sortir de ces montagnes, de retrouver un petit coin d'Europe, un hôtel au toit rouge, avec des rosiers, de l'eau et, par derrière, un potager dont les plates-bandes sont garnies de pois de senteur, d'œilletts et de giroflées. Nous déjeunons au frais, après nous être débarrassés de la poussière qui nous couvre, et nous nous hâtons de nous remettre en route. Le chemin de fer nous a quittés, pour franchir les gorges du Liban, un peu plus au nord et rejoindre à Zebedani la vallée du Barada qu'il suit jusqu'à Damas.

Au sortir de Chtora, la route passe entre deux rangées d'arbres, qui la séparent de prairies, coupées, d'espace en espace, par des ruisseaux. On se dirait dans un pâturage de Normandie. Mais bientôt nous quittons ces ombrages. La plaine s'allonge et provoque au sommeil. Sa monotonie n'est rompue que par les ruines d'un temple qui se profite à quelque distance, sur la croupe d'une colline. En face d'elle, à notre gauche, un village indigène entoure un monticule dont la forme dénote l'emplacement d'une ville antique. On voit dans la plaine de grands troupeaux noirs et des tentes blanches.

Nous quittons enfin la Beqa'a, pour gravir les pentes dénudées de l'Anti-Liban. Des troncs de vigne rampent sur un sol gris ; de temps en temps, une fleur violette ou un glaïeul bleu sortent de la poussière qui envahit le bord de la route. À chaque tournant, on croise l'ancien chemin de mulets, qui serpente sur la montagne, traverse les torrents, escalade les côtes à pic au milieu des rochers ; il est sillonné par des chameaux et des files de mulets suivis de leurs moukres, qui continuent à le prendre pour se soustraire au

droit de péage. C'est le commencement de la lutte du chameau contre la civilisation européenne.

Le grand relais qui se trouve au point culminant de l'Anti-Liban nous tire de notre torpeur. Cette dernière étape s'ouvre d'une façon grandiose. À peine a-t-on dépassé la station, qu'on entre dans l'Ouadi-el-Korn, les « Cornes du Liban ». Des deux côtés de la route s'élèvent des rochers à pic, rongés, troués, déchiquetés ; tantôt ce sont des aiguilles qui se dressent vers le ciel, tantôt de grandes assises parallèles entre lesquelles serpente le chemin blanc.

Peu à peu, elles s'écartent, et forment comme une crête lointaine qui suit la route et surmonte le talus incliné que les roches ont fait en s'ébouyant.

On sort de la gorge et l'on traverse une vallée latérale qui vient des hauteurs de Zebedani, mais pour remonter encore. Nous sommes d'ailleurs récompensés de notre peine. À mesure que nous nous élevons, l'Anti-Liban se découvre derrière nous, avec ses sommets blancs de neige. À leur pied, entre les masses de rochers que nous venons de traverser, le regard découvre des îlots de verdure, comme j'ai aperçu jadis, quand je m'élevais en ballon captif, les jardins qui se cachent derrière les murs du faubourg Saint-Germain. Au fond de la vallée, en face de nous, se dresse un massif de montagnes aux formes arrondies, nues, pelées, de la teinte jaune du sable du désert, déchirées çà et là par une paroi de rochers qui s'infléchit vers la plaine. Ce sont les montagnes de Zebedani, qui forment l'autre versant du Barada et dominant Damas.

Bientôt nous avons atteint le dernier sommet ; et là, tandis que nous marchons en avant de la voiture pour nous déraïder les jambes, nous assistons au plus beau des couchers de soleil. La chaîne sablonneuse se développe devant nous, éclairée par les derniers rayons du soleil couchant. Elle prend des teintes d'un rouge d'or, d'une intensité prodigieuse, tantôt sombre et profond, tantôt brillant comme les écailles d'un poisson doré, et que fait paraître plus éclatant encore l'herbe verte du premier plan. Nous restons saisis, devant la beauté vraiment orientale de ce spectacle. Peu à peu, la coloration s'efface, les rayons rouges ne dorant plus que le sommet de la montagne, qui se recouvre d'une teinte mate d'un gris uniforme.

Le jour baisse lorsque nous arrivons au bas. Nous rencontrons un ruisseau qui coule à côté de la route, en sautant de roche en roche, et fait naître autour de lui la fraîcheur et la végétation, un fouillis d'arbres, qui grandissent à mesure que nous avançons, envahissant les deux côtés du chemin. Soudain, un bruissement d'eau plus fort, une rivière qui rencontre la route et dans laquelle le ruisseau vient fondre ses eaux : c'est le Barada, qui descend des hauteurs de Zebedani, que nous apercevions tout à l'heure. Alors, c'est un enchantement de tous les instants. Le Barada galope, au milieu des saules et des peupliers dont les racines tordues forment des cavernes où son eau vient se briser ; il coule tantôt d'un côté de la route, tantôt de l'autre ; il se divise en plusieurs branches pour se rejoindre de nouveau.

Au moment où la nuit tombe et où nous croyons que ce spectacle enchanteur va nous échapper, la lune se met à briller entre les branches et ajoute au paysage la grandeur mystérieuse de son ombre. Elle éclaire de vastes prairies dont l'herbe brille sous les arbres noirs ; ce sont des vergers de figuiers, de noyers aux feuilles immenses, d'abricotiers qui atteignent la hauteur de noyers. Tantôt le Barada est à côté de nous, tantôt il coule au-dessus de nos têtes, et tombe en cascades qui scintillent sous les rayons de la lune. Voici un barrage, puis une grande nappe d'eau : c'est le moulin de Saïd Pacha, le chef de la caravane de La Mecque. Puis, un peu plus loin, dominant la route, la maison d'Abd-el-Kader ; presque en face d'elle, une véranda, en forme de temple antique, derrière laquelle une maison se cache dans l'ombre. Le Barada la contourne et nous quitte pour fuir dans les près. On aperçoit les rochers qui l'encaissent éclairés par la lune, derrière un rideau de peupliers.

La vallée se déroule ainsi, tantôt plus large, tantôt plus étroite, en formant la plus belle des promenades. Soudain, à un tournant, voici des lumières ; un café turc s'ouvre

sur la route, qui le sépare de la rivière ; des hommes en longues robes, assis sur des divans, jouent au tric-trac en fumant leur narghilé ; dans les jardins qui l'entourent, à toutes les branches, des lanternes suspendues, la lueur desquelles on voit des groupes d'hommes et de femmes, qui prennent des rafraîchissements auprès de petites tables rondes. Puis, de l'autre côté de la rivière, le mur blanc d'une grande mosquée avec les coupoles de son madracen et ses minarets que la lune éclaire; des réverbères, un bruit de voitures, le marché aux chevaux où se vendent les plus belles bêtes de la Syrie, un hôtel dont les fenêtres sont illuminées, une grande place entourée de bâtiments : nous sommes à Damas.

---

### III LA LIGNE DU HAURAN (*Le Journal des débats*, 18 août 1894)

La gare de Damas est à l'extrémité de la ville, du côté qui regarde le désert ; mais le chemin de fer remonte à trois kilomètres plus haut dans la direction du Liban. Il contourne la ville, en traversant les jardins, et va jusqu'à une halte, qui sert de gare aux marchandises, et par où doit se faire le raccordement du chemin de fer du Hauran avec la ligne de Beyrouth à Damas. C'est là que nous attendait le train qui devait nous mener à Mzérib.

À six heures du matin, nous étions réunis sur le quai de cette gare improvisée. Le train était prêt, la locomotive pavoisée, les wagons neufs et brillants. On ne dirait pas, à les voir, qu'il a fallu faire un vrai tour de force pour les amener ici, et qu'ils ont franchi le Liban à grand renfort de mulets. Derrière eux, deux treuils couverts d'une toiture en planches sont enguirlandés de verdure et de fleurs. Tous les invités s'entassaient dans ces deux dernières voitures, qui laissent un champ libre à la vue, pour mieux jouir du coup d'œil.

Il faut dire que le spectacle est unique en son genre. Les deux côtés de la voie sont occupés par une foule épaisse d'hommes, de femmes, de jeunes filles, en costume indigène, qui courent en avant, se poussent pour voir et ne quittent pas des yeux la machine. Pendant un quart d'heure, nous assistons aux démonstrations les plus surprenantes pour des Européens. De toutes, les femmes, la plus rieuse est la femme de Damas ; elle joue de son voile comme l'Espagnole de l'éventail, l'entrouvre pour regarder du coin de l'œil, et laisse voir en le rajustant une bouche qui sourit sous la gaze. Au moment où le sifflet retentit et où le train s'ébranle, tous ces voiles s'écartent, et alors ce sont des figures qui rient, des bras qui se tendent en signe d'adieu, des hommes, des femmes qui voudraient monter et partir avec nous. Les vieilles regardent aussi, mais avec une expression où se mêle quelque inquiétude. Je pense que rarement on a vu d'un seul coup tant de musulmanes à visage découvert.

Sur tout notre parcours, les mêmes scènes se reproduisent. On voit, dans la campagne, des hommes qui courent à toutes jambes, comme des enfants, pour venir se poster sur le passage du train. Partout, l'enthousiasme est le même ; c'est du meilleur augure pour la ligne qui va s'ouvrir.

Nous traversons les jardins de Damas au milieu des grenadiers en fleurs ; c'est une succession de vergers et de vignes d'une richesse luxuriante, un jardin d'Eden au milieu du désert. Quand on regarde Damas du pied du Kasyoun, elle apparaît, avec ses minarets et ses maisons blanches, comme dans un nid, au milieu de l'océan de verdure de ses dix-huit mille jardins. Cette forêt d'arbres s'étend à perte de vue, encadrée par la chaîne de montagnes qui fuit dans la direction de Palmyre et finit au massif volcanique du Safa. Au sud, on découvre dans le lointain les lignes bleues de la chaîne du Hauran. C'est l'Orient, tel qu'il m'est apparu pour la première fois en Égypte, avec le désert à

l'horizon, et la vallée verte du Nil, et son atmosphère transparente. Les formes accidentées et les tons d'ocre brûlée du Kasyoun complètent l'illusion. On se croirait au pied du Mokattam, sur la citadelle du Caire. Seulement, on cherche en vain ici le puissant cours d'eau qui fait de l'Égypte une source de richesse intarissable ; ce n'est qu'une grande oasis, pleine de fruits et de légumes, au milieu de laquelle la vie s'arrête et se repose, emprisonnée par le désert.

Au delà de Damas, la végétation se prolonge aussi loin que le Barada, cette rivière qui semble avoir été créée pour Damas, et qui va se perdre, à quelques lieues de là, dans des marais au pied des montagnes Noires. Les Romains déjà l'avaient utilisé pour arroser la plaine ; on retrouve encore les traces de leurs travaux d'irrigation, qui se mêlent aux canaux modernes. Partout où son eau arrive, elle apporte la prospérité ; on le remarque aux blés hauts et drus que l'on traverse, et aux champs de vignes qui bordent la voie, ces belles vignes de Deraïa, taillées comme les nôtres, et dont les feuilles resplendent au soleil.

La grande plaine commence de l'autre côté des montagnes Noires. On aperçoit, aussi loin que le regard s'étend, des blés, déjà plus clairsemés, des prés dans lesquels pâturent des chevaux et des vaches. Lorsqu'on s'en rapproche, ces blés semblent s'évanouir pour ne plus laisser voir que les pierres, entre lesquelles poussent les épis. La région du Hauran est tout entière volcanique. Le centre en est formé par les montagnes des Druses insoumis. Tout à l'entour, sur une grande étendue, la terre est couverte de gros blocs basaltiques, qui donnent au pays un aspect désolé. Et pourtant, ce sont ces pierres qui en font la richesse ; elles empêchent les jeunes pousses d'être brûlées par le soleil et entretiennent l'humidité du sol.

La vraie source de prospérité de cette région est la chaîne de l'Hermon, qui forme, au bout de la plaine, un arrière-plan majestueux aux teintes violettes. À mesure que nous avançons, elle se développe et semble nous suivre. Ses sommets, toujours couverts de neige, sont la glacière du Hauran ; ils font passer sur ces plaines brûlées une brise fraîche sans laquelle rien ne pourrait y vivre.

Voici une petite rivière, que nous franchissons sur un pont solidement construit. On dirait qu'elle sort de terre, tout près de nous ; mais sa source est beaucoup plus haut, du côté de l'Hermon ; elle se perd dans ce sol bouleversé par les convulsions, volcaniques, pour reparaître un peu plus loin. De l'autre côté de la voie, elle fuit en serpentant dans la plaine, où elle se creuse une petite vallée sinueuse entre des monticules arides. On peut en suivre la trace au sillon de verdure, aux bosquets d'arbres et aux maisons qui s'échelonnent sur son parcours. Elle arrose ainsi un groupe de huit ou dix villages qui seront un des points d'appui de la nouvelle ligne.

Peu après, nous arrivons à la station de Kesaoui. Dans la salle d'attente, on a préparé une table, garnie de tasses et de tout un déjeuner qui nous attend au milieu, se dresse une superbe corbeille de roses. Pendant l'arrêt, nous avons le loisir d'examiner la gare. Elle est coquette, avec les soubassements en pierre volcanique on serait même tenté de la trouver trop belle pour le pays mais elle produit une impression de solidité qui donne confiance dans sa durée. On reconnaît la main des ingénieurs qui ont fait le port de Beyrouth ; les hommes ne sont pas les mêmes, mais on sent le même esprit et la même direction. La voie, les quais, les ponts, les travaux d'art, toute la ligne laisse la même impression et l'on éprouve un sentiment de sécurité, lorsqu'on la parcourt, précédé de la locomotive qui marche en éclaireur, à 500 mètres en avant, sans jamais nous perdre de vue.

Kesaoui est la première halte sur le chemin de la caravane de La Mecque. À peu de distance se dresse le khan Dannoun, un fortin, garni de tours rondes et de fenêtres en meurtrières. De place en place, l'autorité turque a ainsi établi des postes, dont on aperçoit les fortifications crénelées dans la plaine, pour protéger les caravanes et les paysans des environs contre les incursions des nomades. Toute cette région, jusqu'à ces

dernières années, était rendue inhabitable par les déprédations des Bédouins. En 1885 encore, on dépouillait les caravanes jusqu'à deux kilomètres de Khan Dannoun.

Midhat Pacha, le premier, a cherché à faire renaître la confiance, en concédant tout un quart du village du Mélibé, pour y installer une école des arts et métiers. Ce qu'il avait tenté de réaliser, le chemin de fer le fait rapidement. La circulation qu'il entraîne ramène la sécurité, et les gares sont autant de petits centres autour desquels la vie vient se grouper. Depuis que l'on travaille à la construction de la ligne, les Arabes reviennent peu à peu se fixer dans des villages qui étaient depuis longtemps inhabités ; ils se rapprochent du chemin de fer, ils y travaillent même.

Ce n'est pas sans peine que l'on a pu triompher de leur défiance. Au début, on ne savait où trouver des ouvriers. Les gens du Hauran, auxquels on avait imposé comme corvée de travailler aux routes du gouvernement, pensaient qu'il en serait de même du chemin de fer. Il a fallu, pour les entraîner, faire venir des ouvriers de Deraïa, montrer qu'on les payait régulièrement, faire la paye tous les quatre, puis tous les huit jours ; maintenant, l'habitude est prise. On croise, sur toute la ligne, des indigènes qui taillent des pierres, d'autres qui travaillent aux remblais ou posent les voies.

Près de la gare, des filles, belles comme les filles d'Égypte, transportent dans des paniers de petites pierres de lave pour former le ballast. Elles ont une robe bleue ouverte par devant et des pantalons bleus ; sur la tête, un voile rouge et jaune rejeté en arrière ; une main sur la hanche, elles tiennent de l'autre la corbeille sur leur tête, se suivent en longues files comme des fourmis, et vont décharger leur panier pour le recharger de nouveau. On croirait voir un bas-relief des tombeaux de Zakkarah ou des palais de Khorsabad. Pas de brouette ni de tombereau ; le panier est le seul moyen usité pour transporter les matériaux, de la vallée du Nil jusqu'à l'Euphrate, aujourd'hui comme il y a cinq mille ans.

Un autre résultat de l'établissement du chemin de fer a été d'augmenter la valeur de la terre. Jadis, elle n'en avait aucune ; les villages vivaient en communauté, et c'était la commune qui était dépositaire des titres de propriété. Aussi, quand on a procédé aux expropriations, a-t-on dû s'adresser aux cheiks, qui avaient la prétention de garder tout l'argent pour eux. Mais, depuis que les Arabes se sont aperçus que le terrain avait du prix, ils y tiennent ; ces gens qui ne savaient pas ce que c'était qu'une borne, se sont mis à séparer leurs champs, et l'on voit aux environs des gares se développer la culture de la vigne, qui sera dans l'avenir, avec celle du blé, un des grands revenus du Hauran.

Le sol du Hauran réserve des trésors pour ceux qui sauront l'exploiter. Sur tout le parcours, on traverse de grands espaces d'un terrain nu, grisâtre, parsemé de petites touffes de broussailles ; mais il est plein de salpêtre, qui en fait un vrai terrain d'élection pour la vigne. Cette terre, depuis si longtemps vierge, a une puissance de production presque illimitée ; elle disparaît sous une couche épaisse de blocs de lave, qui couvrent le sol à perte de vue et font penser à la plaine de la Crau. On dirait des champs de mottes de pierres noires. Et pourtant, il suffit de gratter avec le soc de la charrue la surface de ce sol, en apparence si aride, pour en faire jaillir deux ou trois récoltes par an.

La véritable difficulté, la seule qu'il faille vaincre, c'est la résistance acharnée que le chameau, jusqu'à présent maître indiscuté de ces grandes routes lointaines, ne peut manquer d'opposer à l'entrée en scène de la machine à vapeur, suivie de tout son cortège de wagons. Il faut, pour se faire une idée de la puissance du chameau, avoir vu leurs longues files avancer, mues comme par une force irrésistible, se suivre, se croiser, comme les trains de marchandises sur une grande ligne.

Le grand chemin des caravanes suit une direction à peu près parallèle à la voie. On le voit longer la ligne des poteaux télégraphiques et disparaître derrière le dos d'une colline. Voici une file de trente chameaux. La longue pointe qui termine leur selle penche en arrière, rejetée sur le côté ; ils s'avancent, attachés à la queue les uns des autres, précédés d'un homme sur un âne ; un autre, monté sur le chameau du milieu,

forme pyramide; derrière eux marche une escorte de cavaliers ; puis c'est une autre caravane de soixante chameaux qui marchent deux par deux, le cou tendu comme des tortues ; puis, une troisième de vingt ; une quatrième également de vingt ; une cinquième, au loin, se dessine sur la crête de la colline ; une sixième, de vingt-huit chameaux, la croise, venant en sens inverse. Ils se succèdent si vite, qu'on a peine à les compter. Dans l'espace d'une matinée, nous avons croisé vingt-deux caravanes, formant un total de quatre cent soixante-quinze chameaux. On dit qu'au fort de la récolte, il passe plus de huit cents chameaux par jour. Ils se dirigent tous vers la montagne des Druses, qui ne compte pas moins de trois cents villages, et dont on vante la richesse en céréales ; ils ont porté à Damas le blé du Hauran et reviennent, rapportant du bois et des poutres, que l'on voit ballotter d'arrière en avant, dans le balancement de leur démarche.

Le chemin de fer réussira-t-il à détourner à son profit tout ce trafic ? Oui, certainement, avec le temps, mais à la condition de savoir compter avec l'opposition des moukres et des chameliers, atteints dans leurs habitudes et dans leur gagne-pain. Il faudra peu à peu les habituer, au lieu de faire le chemin de Damas, à aller chercher le blé au lieu d'origine, pour le transporter à la gare la plus voisine, et remplacer ainsi un grand voyage par plusieurs petits. Ce changement d'habitudes ne se fera pas sans résistance. Si les chemins de fer baissent leurs prix, les chameliers baisseront aussi les leurs ; il y aura entre eux une guerre de tarifs, qui durera plus ou moins longtemps, mais dans laquelle le dernier mot doit rester aux chemins de fer.

On ne peut donc qu'approuver la marche prudente suivie jusqu'à ce jour par les hommes expérimentés qui ont entrepris la création du réseau des chemins de fer syriens. Il faut aller avec beaucoup de modération dans la voie des lignes latérales, parallèles à la mer. Sur beaucoup de points, elles peuvent être remplacées avec avantage par des routes, qui amèneraient les produits de l'intérieur aux grandes lignes de pénétration, comme celle de Beyrouth à Damas. Celles-là ont un avenir assuré ; sans parler du trafic actuel, que l'on peut calculer à quelques tonnes près, l'installation même du chemin de fer créera de nouveaux besoins et donnera un débouché à des produits qui restaient auparavant sans emploi. Les légumes et les fruits de Damas, qui ne supportaient pas le transport à dos de mulet, vont affluer à Beyrouth et jusque dans nos ports, et, en échange, on importera du charbon, des bois de construction, des briques et des tuiles, tout ce qui doit faire de Damas, dans un temps plus ou moins long, une ville d'aspect européen, mais doit, du même coup, lui ôter son cachet si original et si profondément oriental.

C'est du côté des chemins de fer de pénétration que doivent se concentrer tous les efforts. Il faut prendre possession des grandes lignes, qui ont été suivies de tous les temps par le commerce, de façon à mettre les centres, tels que Damas, Alep, en communication avec, les ports de Syrie, et ces ports, à leur tour, pourraient être rejoints par des tramways d'une installation peu coûteuse et qui sont réclamés par toutes les villes de la côte. L'établissement de ces lignes donnerait l'occasion de reprendre la question des eaux, et de détourner sur la campagne des rivières qui vont se perdre dans la mer sans profit pour les terres qu'elles traversent. Et, quand tout cela sera fait, le développement naturel du trafic amènera peu à peu à compléter le réseau intérieur, dont le chemin de fer du Hauran est la première amorce.

La station extrême de la ligne du Hauran, Mzérih, est située à la pointe Sud-Est des montagnes des Druses, au niveau de l'extrémité inférieure du lac de Génésareth. Elle se trouve déjà à l'entrée du Ghôr, 300 mètres plus bas que Damas, au milieu des marais d'où sort le Yarmouk, pour aller verser ses eaux dans le Jourdain. Mzérih est la troisième halte de la grande caravane, le rendez-vous des pèlerins qui se réunissent de tous côtés pour se rendre à La Mecque. C'est là que le cortège pompeux, dont on va tous les ans admirer le départ à Damas, prend fin, et que la véritable caravane s'organise. La situation de Mzérih, commandant le Hauran, à cheval sur la route de la caravane et sur le chemin de la Palestine, explique le choix qu'on en a fait pour servir de tête de ligne. Nous ne pouvions les accompagner jusque là ; mon frère et M. Auboyneau étaient rappelés à Damas par leur travail, et j'avais associé ma fortune à la leur, désireux aussi de passer encore un après-midi à courir le bazar, sous la conduite de M. Latayf, le sous-directeur de la Banque ottomane, qui avait bien voulu se mettre à ma disposition. Nous devons nous arrêter à Salameïn, la seconde halte de la caravane, à peu près à mi-chemin de Mzérih. D'ailleurs, quand on a été jusqu'à Salameïn, on peut se faire une idée de l'ensemble de la ligne. Le paysage ne change plus guère ; ce sont toujours les mêmes champs pierreux et le même horizon.

L'Hermon est magnifique ; nous l'avons dépassé et nous le voyons maintenant derrière nous, blanc et violet sur le ciel bleu. Ses contreforts, à l'extrémité de la plaine verte, revêtent des tons, tantôt bruns, tantôt d'un bleu qui se confond presque avec celui du ciel. Devant nous, La montagne des Druses, noyée dans une brume légère, se dessine, s'allonge à l'horizon et se termine en pointe pour s'abaisser ensuite vers la plaine. On sent déjà le commencement de la grande dépression par où le plateau de Damas s'infléchit vers le Jourdain. La chaleur, qui est intense, produit de singuliers mirages. Pendant un long moment, nous voyons la montagne se soulever au-dessus de l'horizon, dont elle semble séparée par une mince bande d'air, qui lui donne l'aspect d'un long promontoire, baignant dans une mer de cristal.

Salameïn est un misérable village arabe établi au milieu des ruines d'une ancienne ville dont on retrouve encore des morceaux tout entiers. Son apparition, au milieu de la plaine désolée, cause une de ces surprises que réserve parfois le désert. On aperçoit, à quelques centaines de mètres de la gare, sa masse noire, d'où émergent deux anciennes tours, un mur carré, en pierres de taille, des arcades, une colonnade, un temple. C'est la première de ces ruines gréco-romaines, échelonnées sur la rive gauche du Jourdain, qui se continuent par Edréi et Djerach, et rappellent une époque où cette contrée, aujourd'hui déserte, était le siège d'une civilisation florissante.

Tous les habitants sont accourus pour voir passer notre train ; l'affluence est encore plus grande que sur le reste du parcours ; ils garnissent les quais de la gare, où ils forment des groupes d'une sauvagerie pittoresque, tenus en respect par deux zapetiés, qui repoussent brutalement, à coups de cravache, les plus curieux. On voit de grands garçons, encore imberbes, accroupis, couchés, immobiles, qui nous fixent avec une attention particulière ; des jeunes filles demi-vêtues, les cheveux pendant sur le front ; un enfant, assis au premier rang, porte sur la tête un plumasseau qui lui donne l'air d'un petit Mohican.

Les femmes surtout ont l'air de sauvages, avec leur figure noire et leurs yeux brillants ; le bas du visage, très fort, est encore accentué par les tatouages bleus qui partent de la lèvre inférieure, et descendent comme de grandes égratignures, jusqu'au menton. Elles ont, sur le front, un bandeau noir, et sur les tempes un voile noir qui encadre le menton et leur retombe sur la poitrine. Sous l'accumulation de vêtements, dont elles se fagotent, on dirait des paquets bleus avec des dessous noirs. Nous en remarquons une en particulier, grande, svelte, élégante sous son manteau d'un vert passé ; elle a de beaux traits et la lèvre un peu pendante ses mains croisées sur sa poitrine, laissent voir des bracelets d'argent sur un bras noir très fin. Quand elle voit qu'on la regarde, elle soulève l'enfant au plumasseau et le met à cheval sur son épaule.

Les hommes, au milieu de cette foule, drapés dans leurs manteaux de peau de mouton, frappent par leur air d'aisance et de dignité. Ils ont les traits délicats, le nez accentué, la barbe fine, et causent entre eux comme si nous n'existions pas. Nous les examinons tout à loisir, pendant qu'on détache du train la voiture qui doit nous ramener à Damas. Enfin, le moment du départ est venu nous prenons congé de nos compagnons de route, et, avant de nous rembarquer, nous nous dirigeons vers les ruines de Salameïn, sous la conduite d'un des employés de la gare qu'on nous a donné pour guide.

Les ruines de Salameïn. doivent leur nom à deux tombes monumentales que nous avons prises de loin pour des tours, et qui se dressent aux deux extrémités de la ville ; il signifie « les deux colonnes ». C'est le type des monuments funéraires de l'art grec oriental ; l'une d'elles porte même encore une inscription dédicatoire en grec : « Ceci est le tombeau qu'a construit pour lui et pour ses enfants, etc. » C'est la formule usitée de Palmyre à Petra. Toute la ville est bâtie dans le même style.

La première chose qu'on rencontre en y arrivant, est une belle colonnade, avec des chapiteaux corinthiens surmontés d'une architrave ; à son extrémité, quelques pierres de taille, restes de la frise, s'élèvent sur le ciel, chevauchant les unes sur les autres. Nous atteignons une construction carrée, qui, de loin, a l'air d'un édifice antique ; elle est faite de grands blocs sur lesquels on reconnaît des traces d'architecture mais toutes ces pierres sont rapportées. On y distingue pêle-mêle des lambeaux de frise surmontés d'un linteau de porte, des oves, des volutes, des rinceaux, une moitié d'inscription grecque, en grandes lettres capitales, la tête en bas. Nous pénétrons ; c'est tout un intérieur de temple encore debout ; des colonnes et, au fond, une niche surmontée d'une grande conque ; des deux côtés, des consoles, ayant supporté des statues iconiques, portent encore leurs inscriptions. Le cheik nous rejoint, accompagné de son fils, et il nous raconte avec fierté que c'est son grand-père qui a restauré ces ruines pour en faire un pressoir à huile.

De là, nous gagnons la mosquée, une sorte de citadelle lourde et basse, avec de petites fenêtres de style byzantin. Nous entrons par une porte en pierre massive qui tourne sur ses gonds. Nous nous trouvons dans une cour ombragée par deux grands arbres tordus, les seuls du pays ; du côté de l'entrée, trois voûtes en plein cintre, sur lesquelles le soleil dessine des ombres profondes, sont pratiquées dans l'épaisseur du mur. La mosquée a l'air entièrement abandonné ; c'est une salle basse et humide, avec une chaire peinte à la chaux, des colonnes rapportées, trop étroites pour leurs chapiteaux, des voûtes, un mélange d'antiquité et de moyen âge. Évidemment, on n'y lit pas le Coran ; peut-être ne voit-on jamais, dans ce village, de prêtre.

La vue de ces Arabes, vivant presque sans religion, dans un état voisin de la barbarie, ajoute un intérêt d'un nouveau genre à notre visite. Nous allons de ruine en ruine et de surprise en surprise dans les thermes, on nous montre la tête d'une statue colossale usée par le temps. Nous arrivons ainsi à la place la plus élevée du village, une sorte de terre-plein, d'où nous voyons au-dessous de nous, des constructions romaines adossées à la pierre qu'elles empruntent, les huttes de boue des indigènes. Les femmes sortent de là, nous regardent sans défiance avec leurs grands yeux doux, et leurs bouches qui sourient, en laissant voir de belles dents blanches.

Ces gens n'ont tous qu'une idée fixe : aller en chemin de fer. Dans la maison du cheik, où l'on nous avait fait entrer pour nous montrer quelques vestiges de ruines antiques, sa vieille femme — il en a d'autres — nous reçoit dans une chambre noire, enfumée, et nous supplie de l'emmener à Damas. Comme nous lui demandons, en riant, ce qu'en dirait le cheik, elle nous répond par un hochement de tête qui en dit long. Nous la quittons en lui promettant que, bientôt, elle pourra prendre le train et en lui laissant des cigarettes qu'elle accepte avec un grand air de dignité.

Tout le village s'amasse ; on vient par petits groupes, on nous apporte des monnaies de cuivre romaines. Un enfant de douze ans, que nous prenons pour une petite fille,

nous suit en nous offrant quelques vieilles monnaies. Il a l'air si gentil et si jeune, que nous lui donnons une petite pièce d'argent, accompagnée de quelques caresses. Il nous baise la main et s'enfuit en courant pour revenir bientôt après. Comme nous demandons à notre guide ce qu'il va faire de son argent : « Eh ! parbleu il va le donner à sa femme ! » et il nous apprend, à notre grande stupéfaction, que cet enfant est un garçon, qui est marié depuis un an à une fille de deux ou trois ans plus âgée que lui, par suite d'un échange matrimonial entre les deux familles. Ce petit homme a l'air d'être entouré par tout le monde d'une sorte de protection affectueuse. Il est terriblement jaloux, d'ailleurs. Nous le tourmentons pour voir la *marat* ; il n'en a pas envie et se fait prier. Enfin, quand nous sommes au moment de partir, elle arrive, escortée de deux ou trois autres femmes. C'est une jolie fille, plus grande que lui, mais toute jeune encore, une enfant qui va bientôt être mère.

Nous partons. Nous sommes encore rejoints par la vieille femme du cheik qui nous demande de la bonne odeur que nous avons sur nous. Elle nous a suivis à la piste avec un flair de sauvage. On lui offre une rosé, elle n'en veut pas ; elle en veut à mon mouchoir qui est parfumé d'eau de Cologne. Notre guide nous explique qu'elle voudrait, par ce moyen, regagner le cœur de son mari qui la néglige. Peut-être était-ce la cause de ses insistances pour aller à Damas. Nous ne pouvons nous en débarrasser qu'en lui promettant de lui envoyer de Damas un flacon d'essence, et cette promesse-là, nous l'avons tenue.

De toutes nos impressions de voyage, l'une des plus vivantes est cette heure passée, en plein désert et au milieu de ce cadre étonnant, dans un contact direct avec la vie arabe, et le souvenir de cette population enfantine et sauvage, venant se grouper autour de nous, avec cette confiance naïve qui permet de pénétrer, presque du premier coup, leur vie et leur pensée, et nous ne regrettons plus de nous être arrêtés à Salameïn. Nos amis d'un instant nous suivent jusqu'à l'extrémité des ruines et s'égrènent en se retournant pour nous regarder nous éloigner. Nous regagnons la gare et nous montons dans le train, qui nous attend. Jusqu'à ce que nous soyons hors de vue, les hommes nous envoient des saluts et les femmes nous accompagnent de leurs rires et de leurs baisers.

Huit jours après, nous nous embarquions à Beyrouth sur le *Sinh* pour retourner en Europe. Nous laissons derrière nous la Pointe de la quarantaine et l'usine à gaz, et la maison hospitalière de son directeur, M. [Édouard] Coze, toujours battue par les flots ; nous défilons devant toutes ces belles habitations du haut de la côte, qui nous sont devenues familières nous saluons, en passant, le drapeau du consulat de France, où nous avons reçu un si charmant accueil, et nous nous éloignons rapidement dans la direction de Smyrne, en envoyant un dernier souvenir à notre hôte, le docteur Hache, et à tous les amis que nous laissons là-bas.

En prenant congé d'eux, quelques-uns d'entre nous se donnaient rendez-vous pour l'inauguration du chemin de fer de Beyrouth, l'an prochain, à pareille époque. Et moi, qui ne dois sans doute jamais y revenir, je me consolais en récitant la poésie de Chamisso :

*Aber, nacht fünf hundert Jarhen,  
Will ich selbigen Weges fahren.*

« Mais, au bout de cinq cents ans, je repasserai par les mêmes lieux. » Que trouvera-t-il dans cinq cents ans, le vieillard éternel ? Des chemins de fer, des plaines fertiles, de grandes villes, des stations balnéaires, peut-être, dans ces lieux dont l'histoire étudie la grandeur passée et dont le présent travaille à préparer la rénovation.

---

ANNONCE  
(*Gil Blas*, 1<sup>er</sup> octobre 1894)

Beyrouth-Damas  
Obligataires ont intérêt à se faire connaître  
89, rue de Rome, siège du comité de défense. URGENCE.

---

LA SEMAINE FINANCIÈRE  
(*Gil Blas*, 16 octobre 1894)

La Société ottomane des chemins de fer de Beyrouth-Damas-Hauran et Biredjick sur l'Euphrate procède à son troisième appel de fonds dans les termes suivants :

« Par décision du conseil d'administration en date du 6 septembre, les actionnaires de la compagnie sont invités à verser, sur chacune des actions nominatives dont ils sont propriétaires, une somme de 250 francs, portant intérêt du 1<sup>er</sup> novembre prochain. »

---

BEYROUTH-DAMAS-HAURAN  
(*Cote de la Bourse et de la banque*, 7 novembre 1894)

Pour faire suite aux renseignements que nous avons publiés dans notre n° du 28 septembre, nous extrayons de la *Revue économique* les lignes suivantes, concernant l'ancienne et la nouvelle concession Beyrouth-Damas-Hauran.

Nouvelle concession. — La ligne Damas-Hauran est ouverte à l'exploitation depuis le 18 juillet dernier.

La ligne Beyrouth-Damas, exécutée par la Société bien connue des Batignolles, sera terminée vers le mois de mai prochain, et on est, dès à présent, assuré que le prix du forfait ne sera pas dépassé.

La Compagnie dispose des ressources financières nécessaires non seulement pour payer le solde de ses travaux et faire face à toutes ses charges, frais généraux, intérêt et amortissement des obligations jusqu'à l'ouverture de l'exploitation, mais encore pour assurer le service de ses obligations pendant une large période de mise en train, sans compter les produits nets de l'exploitation.

Concession nouvelle. — La concession octroyée par firman impérial en date du 3 juin 1893, n'a été acceptée par la Compagnie que sous la condition que certains points de la convention seraient interprétés dans un sens favorable aux intérêts et aux droits du concessionnaire. Des négociations à cet effet sont pendantes à Constantinople, et la Compagnie ne s'engagera définitivement dans l'exécution des lignes nouvelles que lorsque pleine satisfaction lui aura été accordée.

Un accord, intervenu avec un groupe financier de premier ordre, assure, quand l'heure en sera venue, l'exécution de la ligne et le remboursement à la Compagnie des dépenses engagées. Aucune émission nouvelle d'obligations ne sera faite avant dix-huit mois ou deux ans.

Et, d'ailleurs, les futures obligations seront dotées d'une garantie d'État, ce qui imposera à la Compagnie la nécessité d'une distinction absolue entre la nouvelle concession et l'ancienne.

En résumé, les anciens obligataires ne doivent avoir aucun sujet d'inquiétude ni de préoccupation. Au moment de l'ouverture à l'exploitation d'une voie ferrée, qui n'est

dotée d'aucune garantie d'État et qui vient remplacer une simple route déjà existante, il était naturel qu'on se demandât si les recettes croîtraient dans la même proportion que le capital.

Les produits déjà réalisés sur la section du Hauran, qui traverse une région purement agricole et relativement peu peuplée, couvrent les frais d'exploitation et apportent, neuf semaines après l'ouverture, un contingent sérieux à l'acquit des charges sociales.

Le jour où une voie ferrée réunira les deux grands centres de Beyrouth (120.000 habitants) et de Damas (200.000 habitants), est-il permis de supposer, qu'alors que la route atteignait 18.000 fr. de recettes brutes par kilomètre, le chemin de fer donnera une recette brute inférieure ?

Or, avec la recette de 18.000 fr. par kilomètre, le service des obligations serait plus qu'assuré. Tous ces renseignements, sérieusement contrôlés par nous, nous paraissent de nature à rassurer entièrement les obligataires sur la situation de l'entreprise à laquelle ils se sont associés.

---

Travaux publics  
(*Le Journal des débats*, 29 juin 1895)

M. Roederer <sup>8</sup>, ingénieur en chef des ponts et chaussées, qui occupait les fonctions de directeur des chemins de fer de Ceinture et de grande vitesse de Paris, est autorisé à entrer au service des Compagnies de chemins de fer de Beyrouth, Damas-Hauran, Biredfik, sur l'Euphrate, et des Port, quais et entrepôts de Beyrouth.

---

PETITE REVUE FINANCIÈRE

Société ottomane du chemin de fer de Beyrouth-Damas-Hauran  
(*Le Journal des débats*, 4 juillet 1895)

L'assemblée ordinaire des actionnaires de cette société, tenue le 29 juin, a approuvé le rapport, le bilan et les comptes de l'exercice 1894, et a fixé à 150.000 obligations 3 % ou à un nombre de valeur équivalente d'obligations d'un type différent, l'importance de la première série d'obligations à émettre pour subvenir au paiement des travaux de construction et d'établissement des nouvelles lignes concédées à la Société.

---

CHEMINS DE FER DE BEYROUTH-DAMAS-HAURAN  
(*Cote de la Bourse et de la banque*, 9 août 1895)

Un communiqué de la Compagnie des Chemins de fer de Beyrouth-Damas-Hauran nous apprend que la section de Beyrouth à Damas (148 kilomètres) a été inaugurée samedi dernier, 3 août. Cette inauguration a eu lieu sous la haute direction de M. Roederer, ingénieur en chef des ponts et chaussées, directeur général de la Compagnie, et en présence des autorités ottomanes.

---

<sup>8</sup> Charles Roederer (Erstein, 1847-Neuilly, 1908) : X-Ponts, entré au P.-L.-M. en 1880. Directeur de son réseau algérien (1888-1891). Voir encadré :

[www.entreprises-coloniales.fr/afrique-du-nord/PLM-reseau\\_algerien.pdf](http://www.entreprises-coloniales.fr/afrique-du-nord/PLM-reseau_algerien.pdf)

Le réseau en exploitation comprend donc aujourd'hui 250 kilomètres et relie Beyrouth à M'zérih, situé au fond des plaines du Hauran.

---

Affaires de Turquie  
(*Paris-Capital*, 4 décembre 1895)

On lit dans un journal grave (rubrique financière), à propos des obligations Salonique-Constantinople, Smyrne-Cassaba, Beyrouth-Damas-Hauran : « Ces derniers titres ont fait preuve, pendant toute la crise, d'une fermeté remarquable. On assure que les recettes de tous ces réseaux n'ont cessé d'être en augmentation depuis les derniers événements. Il est bien certain qu'en dehors du trafic habituel, les transports de troupes ont dû être un élément important de ce trafic. »

Le lendemain, on lisait dans le même journal grave (rubrique politique, — en Syrie) :

« Les casernements sont pleins, et il faut que tous les nouveaux arrivants dorment, en plein air, sous la pluie. Les hommes envoyés à Damas, point de départ de toute expédition dans le Hauran, doivent s'y rendre à pied, bien que la Compagnie du chemin de fer Beyrouth-Damas-Hauran eût offert de les prendre à un tarif réduit. Le voyage à pied exigera plusieurs jours, car il y a 144 kilomètres entre Beyrouth et Damas. »

---

Compagnie des Chemins de fer Beyrouth-Damas-Hauran,  
(*Le Journal des chemins de fer*, 28 décembre 1895, p. 867)

Voici maintenant, pour terminer, quelques renseignements sur la Compagnie des Chemins de fer Beyrouth-Damas-Hauran, qui, elle, ne jouit pas d'une garantie du gouvernement ottoman, mais qui trouve dans son trafic même tous les éléments voulus pour faire face à ses charges.

La ligne Beyrouth-Damas-Hauran a été ouverte à l'exploitation le 4 août 1895, soit 147 kilomètres complétant le réseau de Damas au Hauran et formant ainsi un ensemble de 250 kilomètres.

Les recettes brutes de ce réseau se sont élevées pendant les quatre premiers mois de l'exploitation à un chiffre mensuel moyen de fr. 200.000 00

formés par 16.700 voyageurs par mois et 4,833 tonnes de marchandises. Les dépenses d'exploitation se sont élevées au chiffre mensuel moyen de 60.000 00

laissant un bénéfice net d'exploitation de 140.000 00

En prenant pour base ces premiers résultats, on peut calculer pour un exercice entier :

Recettes brutes 2.100.000 00

formées par 200.000 voyageurs et 60.000 tonnes de marchandises.

Dépenses d'exploitation 720.000 00

Produit net d'exploitation 1.680.000 00

Avec les recettes actuelles, la Compagnie est donc assurée de faire face à ses charges qui s'élèvent à 1.633.000 00

D'autre part, il convient de remarquer que le matériel destiné à l'exploitation de cette ligne n'est pas encore au complet et que, de ce chef, chaque jour, la Compagnie est obligée de refuser un certain nombre de tonnes de marchandises et de voyageurs. Enfin, l'exportation des blés du Hauran n'a pas encore commencé et il y a lieu d'attendre de ce côté un tonnage important.

D'après la évaluations de M. Roederer, tout récemment encore directeur des chemins de fer de Ceinture de Paris, qui a été nommé directeur général de la Compagnie Beyrouth-Damas-Hauran, les produits réels seront les suivants en 1890 :

Voyageurs, 2050.000 ; marchandises, 80.000 tonnes 3.000.000 00  
avec ce trafic augmenté, il convient de prévoir pour frais d'exploitation  
1.100.000 00

ce qui laisserait un produit net de 1.900.000 00  
qui, déduction faite des charges 1.633.000 00  
donnerait un bénéfice net de 267.000 00

La ligne est donc assurée non seulement de ses propres ressources, mais encore de donner dès la première année un dividende aux actions.

---

#### NÉCROLOGIE

Louis Hanin

(*Le Temps*, 14 février 1896)

Je vous annonce la mort, à l'âge de trente-neuf ans, de M. L. Hanin, ingénieur, chef de l'exploitation de la Compagnie Beyrouth-Damas-Hauran. À sa sortie de l'École polytechnique, M. Hanin était entré comme inspecteur au Paris-Lyon-Méditerranée, où il resta cinq ans ; il alla ensuite dans la République argentine diriger des travaux de chemins de fer. Venu à Beyrouth au mois de mai dernier pour diriger l'exploitation, il a été enlevé par la fièvre typhoïde.

Les obsèques ont eu lieu en présence de la colonie française au grand complet. Sur sa tombe, M. [Charles] Roederer, directeur général, a adressé un dernier adieu à son collaborateur.

---

#### TRAITÉ AVEC

#### SOCIÉTÉ SYRIENNE DE CONSTRUCTION ET D'EXPLOITATION

[www.entreprises-coloniales.fr/proche-orient/Syrienne\\_de\\_Construction.pdf](http://www.entreprises-coloniales.fr/proche-orient/Syrienne_de_Construction.pdf)

---

#### LETTRE DE SYRIE

L'influence française

(*Le Journal des débats*, 3 août 1896)

Beyrouth, juillet.

[...] le français a supplanté l'italien. Dans toute la Syrie occidentale, il n'y a guère de village où l'on ne trouve quelques enfants sachant le français dans les grandes villes comme Beyrouth et Damas, tous les chrétiens aisés le parlent couramment, et c'est en français que les marchands, les domestiques et les cochers même offrent leurs services à l'étranger, au *frandji*. De plus en plus, la connaissance du français est considérée comme indispensable, et telle école anglaise ou allemande ne conserve ses élèves qu'en inscrivant sur ses programmes l'enseignement de notre langue. Sans doute, [les grandes entreprises françaises ont singulièrement favorisé cette révolution](#). [En construisant et en exploitant la route carrossable de Beyrouth à Damas, les chemins de fer de Jaffa à Jérusalem, de Damas-Hauran, de Damas-Beyrouth, et bientôt de Damas-Alep, enfin le port de Beyrouth\\*](#), [ces ingénieurs et ces entrepreneurs ont pour ainsi dire imposé cette langue](#). Mais ce sont les jésuites, les lazaristes, les Pères Blancs, les Dames de Nazareth,

les Frères des écoles chrétiennes et les religieux indigènes des différents rites qui l'ont enseignée et l'ont fait pénétrer jusqu'aux plus humbles villages. [...]

---

CHEMINS DE FER DE BEYROUTH-DAMAS-HAURAN  
(Cote de la Bourse et de la banque, 28 septembre 1896)

Cette compagnie de chemins de fer, dont le titre complet est un peu long, est Société anonyme ottomane des chemins de fer Beyrouth-Damas-Hauran et Biredjik-sur-l'Euphrate, a tenu son assemblée générale ordinaire d'actionnaires le 28 mai dernier.

Le rapport qui a été lu à cette assemblée a permis de constater que la métamorphose de ces lignes embryonnaires en lignes ferrées réelles exploitées en chemins de fer comme dans les autres compagnies, s'est poursuivie avec persévérance. Le trafic par route, qui, jusqu'à présent, s'était imposé à la Compagnie et n'avait été qu'un procédé d'utile préparation pour l'avenir de l'exploitation, a pu cesser vers le 3 août, jour de l'inauguration de la ligne de Beyrouth à Damas mais a dû être repris provisoirement de nouveau du 22 au 31 août, par suite d'insuffisance de matériel. Il n'en résulte pas moins qu'un grand pas a été fait vers un avenir meilleur, et que, selon toute probabilité, à moins que la Compagnie ne se décide à procéder de la même façon pour exploiter par anticipation les tracés de ses concessions nouvelles, il n'y aura plus à parler de routes dans les comptes rendus des années suivantes.

Mais l'année 1895 qui vient de s'écouler n'a pas encore vu se réaliser ces conditions normales. L'année 1895 a été, pour la Compagnie, une année mixte pendant laquelle ont fonctionné, simultanément pour une partie de l'exercice ou séparément pendant une autre période, les services de la route et les services du chemin de fer. Pour ces motifs, il n'y a donc aucun intérêt véritable à comparer entre eux les exercices 1894 et 1895 qui ne se sont pas poursuivis dans des conditions égales ni de travaux, ni d'exploitation. L'exercice 1894 affectait le caractère général de préparation et d'attente et 1895 celui d'une heureuse transition.

En 1895, la route a fonctionné sept mois, la ligne du Hauran un an, la ligne Beyrouth-Damas cinq mois.

Sur la route de Beyrouth à Damas, il n'a pas été exécuté de travaux neufs en 1895. Les travaux de la ligne de Damas à M'Zérib ont été mis en état de réception définitive, les comptes ont été définitivement réglés entre la Compagnie et la Société d'Entreprise au moyen d'un *quitus* réciproque et définitif. Les travaux de la ligne de Beyrouth à Damas ont été mis en état de réception provisoire, et les travaux de parachèvement demandés par la Commission gouvernementale se poursuivent à la charge de l'entreprise et sous la surveillance de la Compagnie. Les aménagements et les installations des stations qui ont été, dès le début de l'exploitation, reconnus insuffisants par suite d'un trafic inattendu seront complétés, de même qu'il sera pourvu à des insuffisances d'eau qui ont été déjà constatées.

Presque tous les terrains ont été acquis, mais ne sont pas encore soldés. Ils le seront à l'expiration des formalités légales. D'autres terrains ont donné lieu à des litiges qui sont encore pendants, mais l'entreprise a déposé à la Banque ottomane le montant des sommes fixées par la Commission d'expropriation majorées de 20 %.

Le matériel roulant de la ligne se compose de :

- 20 locomotives ;
- 20 voitures à voyageurs ;
- 5 fourgons à bagages ;
- 32 wagons fermés ;
- 29 wagons plats ;
- 83 wagons tombereaux.

Ce sont ces éléments divers qui constituent le compte de premier établissement dont nous pouvons utilement comparer les chiffres groupés avec ceux de l'exercice précédent.

Nous trouvons aux bilans :

#### COMPTE DE PREMIER ETABLISSEMENT

	1894	1895
ROUTE		
Matériel et mobilier	587.215 51	396.225 29
Magasin	158.802 98	—
Ateliers	31.120 51	—
Matériel de la ferme	1.726 31	1.798 31
Approvisionnements de la route	—	69.186 63
CHEMINS DE FER		
Ligne de Beyrouth à Damas	22.233.551 06	37.301.305 70
Ligne de Damas à M'Zérib	10.629.237 89	—
Ligne de Damas à Biredjik	2.833.395 55	3.159.568 53
Matériel, outillage et mobilier des services de l'exploitation et de la construction	1.018.502 50	2.251.555 71
Approvisionnements de l'exploitation	19.752 39	96.632 31
Mobilier de l'administration	17.790 98	19.239 57
Total	37.536.075 58	53.355.511 95

C'est une augmentation de 5.819.337 francs pour l'exercice 1895.

L'exploitation pour ce dernier exercice s'est faite encore, comme nous l'avons déjà vu, par la route pour une part, puis, pour une autre part, par une ligne déjà construite pendant l'année entière et fractionnellement pendant cinq mois par une ligne récemment ouverte.

Les recettes de la route qui portent sur la période écoulée du 1 <sup>er</sup> janvier au 31 juillet, se sont élevées à fr.	814.655 26
Les dépenses de la route pendant la même période ont été de	606.879 57
Donc le produit net est de	207.775 69
Si l'on compare ces résultats avec ceux de la période correspondante de 1894, on trouve :	
Sur les recettes une diminution de	189.182 53
Sur les dépenses une diminution de	60.554 85
Ce qui représente, en résumé, pour la route une diminution du produit net de	128.627 68

La substitution du chemin de fer à la route a nécessité la vente d'une partie de la cavalerie, mais comme pour pouvoir écouler à des prix convenables les chevaux et mulets devenus inutiles, il a fallu espacer les ventes, les frais de nourriture de ces animaux n'ont pu s'éteindre que graduellement et ont continué à diminuer les produits nets de la route.

L'exploitation du chemin de fer pour la ligne du Hauran a duré l'année entière, et celle de la ligne de Beyrouth à Damas pendant cinq mois seulement. Elle a été satisfaisante et a donné un produit brut de fr. 989.402 81

et a occasionné une dépense de 490.017 47

En sorte que le produit net a été de 499.385 34

De plus, il est intéressant de suivre et encourageant de constater la progression réalisée pendant l'année 1895 sur le transport des voyageurs et des marchandises.

La circulation des voyageurs en 1894 avait été de 28.807 voyageurs ; elle est montée en 1895 à 108.603 et se décompose ainsi :

	1894		1895
Route (un an)	14.835	Route (7 mois)	8.186
Ligne du Hauran (6 mois)	13.972	Hauran (un an)	35.026
Ligne Beyrouth-Damas	—		65.391
	28.807		108.603

La comparaison du tonnage donne (t.) :

	1894		1895
Route (un an)	33.896	(7 mois)	16.467
Ligne du Hauran (6 mois)	6.046	(un an)	11.946
Beyrouth-Damas (5 mois)	—		26.737
	39.952		55.208

La progression que constatent ces chiffres est, comme on le voit, fort appréciable et tend, d'après les apparences, à se développer beaucoup dans l'avenir.

À la fin de l'année 1895, la situation financière se présente de la façon suivante :

D'une part, la société doit :

L'avance de la Banque ottomane, compensation faite des versements à Beyrouth	5.300.193 00
Coupons et amortissements à payer sur échéances arriérées et l'échéance 1 <sup>er</sup> janvier 1896	1.097.977 93
Retenue effectuée à titre de garantie sur les règlements à la Société d'Entreprise de la ligne Beyrouth-Damas, et remboursable après l'exécution complète du traité	600.000 00
Comptes courants et comptes d'ordre créditeurs	159.031 01

Ensemble	7.157.201 94
----------	--------------

D'autre part, il lui reste à recevoir :

Sur les actions souscrites avant le 26 juin 1895 :	269.875 00	
Le montant des actions que la Société syrienne de construction s'est engagée à souscrire :	3.731.500 00	
Les fonds en caisse s'élèvent à 23	: 220.985	
Le cautionnement social à recouvrer, après la réception définitive de la ligne, est de :	37.500 00	
Les comptes courants et comptes d'ordre débiteurs montent à :	457.113 18	
Soit ensemble		4.716.973 41
De telle sorte que la dette réelle est de		2.440.228 53
Représentée par :		
Excédent des dépenses du compte de premier établissement sur le capital social et le capital obligations :	2.155.411 95	
Dépenses restant à régulariser :	284.816 58	
Somme égale		2.440.228 53
Le conseil d'administration pourra disposer de 7.260 obligations représentant un capital de : 2.178.000 00		
Du fonds d'assurance contre l'incendie de la route :	350.000 00	
soit ensemble		2.525.000 fr.
pour éteindre cette dette de		2.440.228 53
ce qui laissera un excédent		87.771 47

Il pourra disposer de ces 7.260 obligations sans préjudice d'une réserve sur le montant de la garantie de 5.000 fr. par kilomètre, et du nombre d'obligations attribué à la Société Syrienne de construction pour le coût forfaitaire de la ligne. Pour remplacer l'ancien fonds d'assurance de la Route la Société a contracté avec la Compagnie française « l'Union » une police dont la prime annuelle est de fr. 6.125 pour couvrir un risque total de 2.320.000 fr., alors que le fonds d'assurance de 350.000 francs couvrait un risque beaucoup moindre et immobilisait un revenu de fr. 12.482 90.

La situation générale de la société présente entre les exercices 1894 et 1895 les différentes suivantes :

	1894	1895
ACTIF		
Total du compte de premier établissement	37.536.074 58	43.355.411 95
Cautionnement social	37.500 00	37.560 00
Caisses et valeurs en portefeuille	144.202 35	242.575 23

Versements à effectuer sur actions :		
Dont : versements en retard	705.250 00	269.875 00
Dont : versements à encaisser sur actions nouvelles	3.731.500 00	3.731.500 00
Débiteurs divers :		
Service des titres	26.500 22	39.808 90
Compagnie du Port en compte courant	156.738 24	27.562 50
Service de l'exploitation	121.169 35	13.565 86
Débiteurs divers	564.226 03	375.456 19
Dépenses à régulariser	119.111 85	284.816 58
Titres en garantie, cautionnement des entrepreneurs	200.000 00	
Emploi des réserves, fonds d'assurances contre l'incendie	290.384 54	303.839 74
	<u>43.632.657 16</u>	<u>48.681.911 95</u>
PASSIF		
Fonds social, capital nominal	15.000.000 00	15.000.000 00
Emprunt de 1892 moins le prêt à la Compagnie du Port de Beyrouth, net	26.200.000 00	26.200.000 00
Intérêts et amortissement échus	1.025.598 65	1.097.977 93
Créanciers divers :		
Enregistrement	16.426 83 29	—
Mandats à payer	29.135 54	33.629 12
Retenues de garantie	600.000 00	600.000 00
Divers créanciers	103.947 08	125.401 89
Banque Impériale ottomane	96.364 66	5.300.983 00
Direction de Beyrouth :		
Son compte avec l'administration centrale	1.396 17	—
Cautionnement des entrepreneurs	200.000 00	—
Réserves, Fonds d'assurance contre l'incendie	290.788 23	303.120 01
Occupation des terrains de la Mosquée Khodor	—	20.800 00
	<u>43.632.657 16</u>	<u>48.681.911 95</u>

Le conseil d'administration a entretenu les actionnaires du tracé de la ligne Damas-Biredjik proposé par la Compagnie et adopté par la commission militaire et technique nommée par le gouvernement ottoman. Le tracé de Rayak a été adopté et le conseil va

pouvoir passer à l'exécution des nouvelles concessions destinées au développement du réseau d'exploitation.

L'assemblée, après avoir approuvé le rapport et les comptes que nous venons d'analyser, a conféré à M. le comte Ed. de Perthuis, le titre de président d'honneur à vie, et décidé qu'il continuerait à jouir de tous les avantages attachés à ses fonctions de président effectif.

Elle a nommé commissaires des comptes pour l'exercice 1896 : MM. Franck Auboyneau et Gaston de Pellerin de Latouche.

---

(*Le Temps*, 30 novembre 1896)

Les obligations de Beyrouth-Damas ont fait 298 et 299.

On nous écrit de Beyrouth :

À la demande de M. Cambon, ambassadeur de France à Constantinople, appuyant les démarches de M. [Charles] Roederer, ingénieur en chef des ponts et chaussées, directeur général de la Compagnie du chemin de fer de Beyrouth-Damas, le sultan vient de faire sortir un *iradé*, accordant à la compagnie, en réparation du préjudice que lui cause le retard apporté par suite de la situation politico-financière du pays, au prolongement de la ligne sur Alep et l'Euphrate, une subvention de 3.000 francs par kilomètre épure sur les dîmes de certains sandjaks. Cette subvention serait encaissée par les soins de la Dette publique.

---

En Syrie

(*Le Temps*, 6 janvier 1897)

On nous écrit de Beyrouth, le 24 décembre :

Les notables de la colonie française, réunis au consulat général de France, ont élu comme député de la nation, en remplacement du vicomte G[aston] de Perthuis dont les pouvoirs expiraient, M. H. Ladreyt, directeur des filatures Palluat et Testenoire de Lyon.

La colonie française, qui devient chaque jour plus importante, vient de fonder, sous la présidence d'honneur du consul général de France, une société dite Union française, ayant pour but de créer un lieu de réunion pour la colonie et de venir en aide aux compatriotes malheureux. On adjoindra plus tard une chambre de commerce destinée à faciliter les rapports des commerçants avec la mère patrie. M. [Charles] Roederer, ingénieur en chef des ponts et chaussées, directeur général du chemin de fer B.-D.-H. [Beyrouth-Damas-Hauran], a été élu président.

---

DERNIÈRES NOUVELLES  
PARIS

(*Le Temps*, 12 mai 1897)

Le président de la République [Félix Faure] a reçu, ce matin, ...M. Roederer, ingénieur en chef à Beyrouth.

---

Chemins de fer de Beyrouth-Damas-Hauran

(*Le Messager de Paris*, 13 mai 1897)

L'assemblée générale ordinaire de la Société ottomane des Chemins de fer de Beyrouth-Damas-Hauran et Biredjik-sur-l'Euphrate a eu lieu avant-hier, 11 mai.

L'assemblée a voté les résolutions suivantes :

1° L'assemblée générale ordinaire des actionnaires approuve le rapport du conseil d'administration et les comptes arrêtés au 31 décembre 1896 ;

2° L'assemblée générale, sur la proposition du conseil d'administration, développée dans le rapport, approuve l'acte additionnel passé le 12 octobre 1896, avec le gouvernement impérial ottoman, pour l'ajournement des travaux de la ligne de Biredjik, acte dont lecture in extensif a été donnée à l'assemblée ;

3° L'assemblée générale, sur la proposition du conseil d'administration, et après avoir entendu lecture des traités passés, à la date du 4 février 1897, avec les Sociétés du Port, des Quais et Entrepôts de Beyrouth et des Tramways Libanais Nord et Sud de Beyrouth, pour le raccordement de la gare de Beyrouth aux quais du port, donne son approbation auxdits traités ;

4° L'assemblée générale, en conformité des articles 12 et 13 des statuts, procède au renouvellement du conseil d'administration de la société et réélit administrateurs :

MM. Armand Allain-Launay, Théodore Berger, Hassan Beyhum, René Emond, Robert Guichard, Gustave Habert, Edmond Humbert, S. E. Selim Effendi Melhamé, George Mallet, le baron Robert de Nervo, Edgard Passy et le comte Edmond de Perthuis, administrateurs statutaires sortants, lesquels forment, à dater de ce jour, 11 mai 1897, le conseil d'administration en exercice ;

5° L'assemblée générale nomme, en qualité de commissaire des comptes pour l'exercice 1897 : MM. Aubyneau Frank et de Pellerin de Latouche Gaston, lesquels agiront conjointement, et fixe à la somme de 500 fr. l'allocation qui sera attribuée à chacun d'eux.

Au cas de décès, démission ou autre empêchement de l'un des commissaires, l'autre procédera seul, sans qu'il soit besoin de lui en adjoindre un nouveau.

---

En Syrie  
(*Le Temps*, 28 avril 1898)

Constantinople, 26 avril, 5 h. 25 soir.

Par iradé en date de ce jour, le sultan a sanctionné le mazbata du conseil des ministres autorisant la Société des tramways du Liban à pénétrer sur le vilayet de Beyrouth en franchissant le Nahr-Beyrouth et à opérer sa jonction avec la gare du Beyrouth-Damas-Hauran.

---

Chemin de fer Beyrouth-Damas-Hauran  
(*Le Journal des débats*, 22 juin 1898)

Les actionnaires réunis en assemblée générale le 9 courant ont, à l'unanimité, approuvé les comptes de l'exercice 1897 clos le 31 décembre dernier.

Sur la proposition du conseil, M. Edmond Humbert <sup>9</sup> et S. Exc. Selim-Pacha-Melhamé, administrateurs sortants, ont été réélus pour six ans.

En conséquence, à dater du 9 juin 1898, le conseil d'administration en exercice est composé les onze membres ci-après : MM. Armand Allain-Launay Théodore Berger, Hassan Beyhum, René Emond, Gustave Habert, Edmond Humbert, S. Exc. Selim-Pacha-Melhamé, Georges Mallet <sup>10</sup>, baron [Robert] de Nervo, Edgard Passy <sup>11</sup> et le comte Edmond de Perthuis.

---

Le Monde et la Ville  
RENSEIGNEMENTS MONDAINS  
(*Le Figaro*, 1<sup>er</sup> septembre 1898)

La réception donnée hier, à quatre heures, par l'ambassadeur de Turquie, à l'occasion de l'anniversaire de l'avènement au trône du Sultan, a été assez nombreuse. Reconnu dans les salons de l'hôtel de la rue de Presbourg :

Les notabilités de la colonie turque, Mgr Homaï, évêque de Janina ; M. [Franck] Auboyneau, directeur de la Banque ottomane ; M. Pierre de Vauréal, administrateur général des phares de l'empire ottoman ; M. Ermond [*sic* : *Emond*], directeur des chemins de fer de Damas à Beyrouth.

---

Le voyage de Guillaume II  
(*Gil Blas*, 2 novembre 1898)

Beyrouth, 30 octobre.

Les tunnels du chemin de fer de Beyrouth et de Damas sont gardés par des troupes, et des troupes se sont échelonnées le long de la ligne, au moment du passage du train impérial.

Les autorités défendent aux propriétaires et aux locataires des immeubles sur le parcours du cortège impérial, de se tenir sur leurs balcons.

---

BEYROUTH-DAMAS-HAURAN

---

<sup>9</sup> Edmond Humbert (Edm. Humbert-Lavalley) : fils d'Amédée Humbert (1814-1876), éphémère député de Moselle en 1871. Ingénieur ECP, directeur et administrateur (1884-1893) de la Cie générale française de tramways. Liquidateur des Sucreries coloniales (1890), chevalier de la Légion d'honneur (1893), administrateur de la Banque de consignations (1896), censeur (1898), puis administrateur (1906) de la Confiance-Vie, commissaire aux comptes de la Société commerciale française au Chili (1899), administrateur de la Société industrielle et agricole de la Pointe-à-Pitre (1907), administrateur de la Société française d'études et d'entreprises (Banque Mirabaud) qu'il paraît avoir représenté dans diverses affaires.

Marié en 1879 avec Jeanne-Marie-Caroline Lavalley († Melun, 10 août 1918), parente de l'un des entrepreneurs du canal de Suez. D'où Marguerite, mariée en 1909 à l'avocat Marcel Boyer, et Henri, polytechnicien, à son tour censeur de la Confiance-Vie.

Décédé le 21 octobre 1939 à Marlotte (Seine-et-Marne).

<sup>10</sup> George Mallet (1854-1935) : fils de Charles (1815-1902), du PLM, de la Banque ottomane, de la Régie des tabacs ottomans, du Port de Beyrouth, etc. Marié à Marie Hartung. On le retrouvera au Damas-Hamah et prolongements, qui sera présidé par son frère cadet Raoul.

<sup>11</sup> Edgard Passy : fils d'Hippolyte Passy (1793-1880), député de l'Eure, ministre des finances, auquel il avait succédé comme administrateur de la Route Beyrouth-Damas. Secrétaire d'ambassade, chevalier de la Légion d'honneur, membre du Cercle de la rue Royale. Décédé le 8 mai 1921.

(Cote de la Bourse et de la banque, 14 janvier 1899)

On s'est beaucoup inquiété, ces derniers temps, de la baisse importante qui s'est produite sur les obligations Beyrouth-Damas-Hauran sur laquelle aucune explication précise n'a été donnée.

L'on dit — et nous le rapportons sous toutes réserves — que la Compagnie aurait dû complètement abandonner les travaux de la ligne des chemins de fer du Nord de la Syrie, qui avaient été, à la fin de 1896, ajournés pendant cinq ans sur la demande du gouvernement ottoman, à charge par lui de verser à la Compagnie pendant ce laps de temps, une allocation de 33.000 liv. tq. (750.000 fr.) en compensation des dépenses déjà faites pour la ligne Damas-Biredjik.

L'on a parlé aussi, et nous formulons les mêmes réserves que ci-dessus, de difficultés qui se seraient produites entre la Compagnie et le gouvernement au sujet de l'indemnité annuelle de 750.000 francs. Ce ne sont là que des bruits de Bourse, que la Compagnie devrait soit démentir, soit confirmer, afin de rassurer les porteurs d'obligations qui manquent, au milieu de la tourmente, du moindre renseignement précis.

---

#### BEYROUTH-DAMAS-HAURAN

(Cote de la Bourse et de la banque, 14 avril 1899)

Le gouvernement ottoman s'est entendu avec M. Caporal, représentant du chemin de fer Damas-Birédjik, au sujet de la suspension des travaux de construction du prolongement de ce chemin de fer. La Compagnie recevra pendant les cinq ans de la suspension des travaux une indemnité de 30.000 liv. tur. par an.

M. Caporal ayant accepté cet arrangement, le ministère ottoman du commerce et des travaux publics a reçu l'ordre de l'approuver.

---

#### BEYROUTH-DAMAS-HAURAN

(Le Journal des chemins de fer, des mines et des travaux publics, 22 avril 1899)

Le relèvement des cours des obligations Beyrouth-Damas-Hauran n'a rien que de très logique et de très explicable. Tout d'abord, ils avaient été dépréciés avec une certaine exagération sur l'incertitude du paiement du prochain coupon et sur la possibilité d'un échec des négociations entamées d'une part avec le gouvernement ottoman et d'autre part avec la Compagnie du port de Beyrouth. Donc, la dépréciation ayant été exagérée, le relèvement des prix devait d'autant plus facilement se produire.

Mais, ce qui a contribué surtout à la fermeté des cours de cette valeur pendant ces derniers jours, c'est la nouvelle d'une entente entre le gouvernement ottoman et M. Caporal, représentant du chemin de fer Damas-Birédjik, au sujet de la suspension des travaux de construction du prolongement de ce chemin de fer. La Compagnie recevra, pendant les cinq ans de la suspension des travaux, une indemnité de 30.000 liv. turq. par an.

M. Caporal ayant accepté cet arrangement, le ministère ottoman du commerce et des travaux publics a reçu l'ordre de l'approuver.

Par conséquent, il apparaît que même pendant la suspension des travaux et par suite de l'arrangement intervenu, le paiement des coupons est assuré, et la reprise des cours rationnelle et légitime.

---

AVIS AUX OBLIGATAIRES BEYROUTH-DAMAS  
(*Le Temps*, 9 juin 1899)  
(*Gil Blas*, 10 juin 1899)

La Compagnie du port de Beyrouth\* échange les obligations 3 % du chemin de fer Beyrouth-Damas-Hauran au cours de 281 fr. 25, contre des obligations 4 % du port de Beyrouth (S'adresser, 21, rue de Londres, à Paris).

---

RENSEIGNEMENTS DEMANDÉS PAR NOS ABONNÉS  
Obligations Beyrouth à Damas  
(*Paris-Capital*, 26 juillet 1899)

L'assemblée du 12 courant a approuvé les propositions du conseil d'administration tendant à offrir aux obligataires la faculté d'un échange partiel de leurs obligations contre des obligations du Port.

Cette opération se ferait aux conditions suivantes : tout porteur d'obligations Beyrouth à Damas pourra échanger huit de ses obligations, rapportant ensemble 120 fr., contre cinq obligations 4 % de la Société du Port, rapportant ensemble 100 francs seulement. La perte serait compensée par la sécurité du titre et la plus-value qu'il représente en capital sur celui des obligations Beyrouth à Damas à leurs cours actuels.

Le nombre des obligations du Port offertes étant limité à un chiffre représentant la dette de la Société du Port vis-à-vis de celle du Chemin de fer, les demandes d'échange des obligataires Beyrouth à Damas pourront être réduites des cinq sixièmes.

---

Extension vers Hamah  
(*Gil Blas*, 27 décembre 1899)

Les négociations avec la Compagnie française du chemin de fer Damas-Beyrouth, pour l'extension de la ligne jusqu'à Hamah, ont échoué, la Porte ayant refusé de porter la garantie kilométrique de 12.500 à 15.000 francs. On croit cependant que les négociations seront reprises prochainement.

---

Société des chemins de fer ottomans économiques de  
Beyrouth-Damas-Hauran  
(*Le Temps*, 9 octobre 1899)

Les deux affaires principales auxquelles s'intéresse actuellement la Banque impériale ottomane sont les chemins de fer en Syrie et la conversion de l'emprunt des douanes. [...] Au sujet de la première affaire, il ne serait pas sans intérêt d'en donner un court historique précisément en ce moment où une solution est attendue.

Le 22 décembre 1891, le gouvernement ottoman accordait à feu Youssouf Habil Moutran effendi la concession d'une ligne de chemin de fer de Beyrouth-Damas-Hauran, avec prolongement et embranchements ultérieurs, Moutran effendi faisait apport de cette concession à une société française qui prit la dénomination de Société des chemins de fer ottomans économiques de Beyrouth-Damas-Hauran, en Syrie. Le 22

juin 1893, Moutran effendi obtenait du gouvernement ottoman la concession pour la construction et l'exploitation d'une ligne de chemin de fer d'une longueur de 560 kilomètres, reliant Damas aux villes de Homs-Hamah-Alep et Biredjik, avec prolongement éventuel jusqu'à Telek entre l'Euphrate et le Tigre. La durée de la concession était de quatre-vingt-dix-neuf années et comportait une garantie kilométrique de 12.500 francs.

Par suite de cette nouvelle concession que Moutran effendi apportait à la société susdite, des modifications s'imposaient aux statuts de celle-ci, qui prit alors la dénomination de Compagnie ottomane des chemins de fer de la Syrie et de l'Euphrate (Beyrouth-Damas-Hauran et prolongement). Les délais d'études étaient de deux ans, après lesquels la compagnie avait un délai de deux ans et demi pour commencer les travaux et huit ans pour les terminer. Elle construisit et mit en exploitation une ligne de 250 kilomètres partant de Beyrouth, aboutissant au Hauran à l'endroit dit Mezrib [Mzérib].

En 1896, le gouvernement, pour des raisons d'ordre politique, demanda à la compagnie d'ajourner les travaux de la ligne de Damas-Biredjik. Celle-ci devait partir de Raghiet, situé entre Beyrouth et Damas. La compagnie demanda une indemnité, et une convention fut passée par laquelle le gouvernement s'engageait à payer à la compagnie, pendant cinq ans, une redevance annuelle de 33.000 liv. turques ou 750.000 fr. Cette redevance fut payée pour les deux premières années : elle a encore trois années à courir.

Il semble maintenant que la compagnie voudrait entreprendre les travaux; mais comme elle ne peut, vu l'engagement de 1896, en faire elle-même la demande, elle s'est entendue avec le comte Vitali, de la Régie générale [RGCF], pour amener le gouvernement à autoriser la construction qui, naturellement, sera entreprise par la Régie générale. Les négociations, engagées depuis quelques jours, sont assez avancées.

---

TURQUIE  
LE CHEMIN DE FER DE DAMAS  
(*Le Journal des débats*, 19 avril 1900)

Une dépêche de Constantinople nous apprend que l'ambassade de France adresse à la Porte des représentations pressantes au sujet de la question de l'extension du chemin de fer de Damas, qui est en suspens.

Il y a quelque temps, nous avons expliqué qu'il était question de combiner l'extension du chemin de fer vers Homs et Hamah avec l'octroi d'une garantie d'État qui manque jusqu'ici à la ligne de Beyrouth à Damas.

---

## LIQUIDATION

LIQUIDATIONS JUDICIAIRES  
(Jugement du 18 juin)  
(*Le Temps*, 21 juin 1900)

Société anonyme ottomane des chemins de fer de Beyrouth, Damas, Hauran et Biredjik sur l'Euphrate, Société anonyme au capital de 15 millions de francs, ayant pour objet la construction et l'exploitation du chemin de fer Damas, Homs, Hamah, Alep et

Biredjik ; du tramway à vapeur de Beyrouth à Damas, des Tramways Damas à la voie ferrée du Hauran, et dont le siège administratif est à Paris, rue de Londres, n° 21. M. Victor Legrand, président du tribunal, juge-commissaire, et M. Bonneau, rue de Provence, 59, liquidateur provisoire.

---

BEYROUTH-DAMAS-HAURAN  
(*Paris-Capital*, 4 juillet 1900)

Par jugement, en date du 18 juin, le tribunal de commerce de la Seine a déclaré cette compagnie en état de liquidation judiciaire et nommé liquidateur M. Alfred Bonneau.

Rappelons brièvement l'historique de cette affaire. Ce n'est que vers le milieu de l'année 1895 que l'exploitation de la ligne entière Beyrouth-Damas-Hauran a commencé, et les produits obtenus au cours du second semestre de cette même année ont été appliqués au compte de premier établissement en atténuation des charges intercalaires. En 1896, les produits n'ont donné que 1.261.132 fr., y compris l'annuité de 751.740 francs que le gouvernement ottoman s'est engagé à payer à la Compagnie jusqu'en 1902, alors que les charges s'élevaient à 1.907.867 fr. ; d'où une insuffisance de 645.735 fr. En 1897, une petite amélioration a été à signaler, les produits, à 1,724.806 fr. n'ayant été inférieurs aux charges que de 352.327 fr. L'année suivante, ils n'ont atteint que 1.654.941 fr. contre 2.142.066 fr. de charges, soit une insuffisance de 487.126 francs. Mais, en 1899, et bien que les comptes n'aient pas encore été publiés, les résultats de l'exploitation semblent, avoir été beaucoup plus satisfaisants qu'en 1898.

Les difficultés contre lesquelles la Compagnie a eu à lutter ont été sérieuses. Elle comptait, en effet, pouvoir procéder à brève échéance au prolongement des lignes qui lui avaient été concédées, et pour faire, en attendant, face au paiement des coupons de ses obligations, elle fut obligée de demander à ses banquiers ordinaires des avances qui grossissaient sans cesse sa dette flottante. Ces espérances, à la vérité, n'ont pas été tout à fait déçues, le Sultan ayant autorisé l'établissement d'une section de 192 kilomètres, allant de Rayak à Hamah, et qui jouit d'une garantie kilométrique de 15.800 fr. Malheureusement, cette garantie peut être réduite à 12.500 fr., et il ne semble pas que la Compagnie ait jamais été beaucoup aidée par les représentants de la France. Quoi qu'il en soit, il s'agit maintenant de déterminer quelle est la situation de la Compagnie vis-à-vis de ses obligataires et ses banquiers.

C'est ce qu'exposera le liquidateur, M. Bonneau, dans une réunion des obligataires qu'il va convoquer prochainement. En attendant, on sait que le total des avances faites par les banquiers à la Compagnie s'élèvent actuellement à environ 10 millions de francs. Par contre, il y a à tenir compte de l'annuité de 751.740 fr. que le gouvernement ottoman s'est engagé à payer jusqu'en 1902 en cas d'ajournement de la construction des lignes nouvelles ; il est vrai que la durée de cette annuité se trouve ramenée au milieu de l'année 1901, par suite de l'autorisation qui vient d'être donnée pour la construction de 102 nouveaux kilomètres.

Mais tout dépend maintenant, pour la Compagnie, de la construction des lignes nouvelles. Si cette construction n'a pas lieu, les créanciers de la Compagnie, banquiers et obligataires, n'ont à compter que sur les produits de la ligne en exploitation actuellement. Si elle a lieu, les créanciers de la dette flottante accepteront vraisemblablement les garanties de ces nouvelles lignes, ce qui laisserait aux obligataires une somme importante à se partager et qui représenterait environ les deux tiers de leur coupon actuel. Toutefois, il ne faut pas trop compter sur cette éventualité, et les obligataires doivent plutôt s'attendre à ne recevoir désormais que le tiers environ de leurs coupons, tiers que le concordat semble pouvoir être en mesure de leur assurer.

---

OBLIGATIONS BEYROUTH DAMAS-HAURAN  
(*Le Temps*, 25 juillet 1900)

L'association nationale des porteurs français de valeurs étrangères convoque les adhérents au comité de défense en réunion générale, pour le vendredi 27 juillet. Les cartes d'entrée sont délivrées au siège de l'Association, 5, rue Gaillon, à Paris.

---

Compagnie des chemins de fer Beyrouth-Damas-Hauran  
(*Le Journal des débats*, 4 juillet 1900)

L'assemblée générale ordinaire et extraordinaire des actionnaires de cette Compagnie a eu lieu le 28 juin, sous la présidence de M. le baron [Robert] de Nervo [PLM...] 10.650 actions avaient été déposées, représentant 316 voix. 60 actionnaires étaient présents.

Après avoir entendu le rapport du conseil d'administration et celui des commissaires des comptes, elle a voté les résolutions suivantes :

1° L'assemblée générale ordinaire des actionnaires approuve le rapport du conseil d'administration et les comptes arrêtés au 31 décembre 1899 ;

2° Sur la proposition du conseil d'administration et en conformité de l'article 13 des statuts, l'assemblée générale réélit pour six ans MM. Hassan Beyitum et Gustave Habert, administrateurs sortants.

En conséquence, à dater de ce jour, 28 juin 1900, le conseil d'administration en exercice est composé des neuf membres ci-après :

MM. Hassan Beyhum, René Edmond [*sic* : *Emond*], Gustave Habert, Edmond Humbert, S. Exc. Sélim Pacha Mélhamé. MM. Georges Mallet, le baron [Robert] de Nervo, Edgard Passy, le comte Edmond de Perthuis.

MM. [Paul Bourlon] de Sarty <sup>12</sup> et [Gaston] de Pellerin de Latouche ont été nommés commissaires des comptes.

---

PETITE REVUE FINANCIÈRE  
Obligations Beyrouth-Damas-Hauran  
(*Le Journal des débats*, 15 août 1900)

Dans une circulaire publiée par l'Association nationale des porteurs français de valeurs étrangères, nous trouvons un résumé intéressant de l'exposé fait par M. Drouin <sup>13</sup>, lors de la constitution du comité de défense des obligataires de Beyrouth-Damas-Hauran.

La Compagnie actuelle a été constituée, en 1891, par la fusion de deux autres sociétés. Son capital social, fixé à 10 millions de francs en 30.000 actions de 500 fr., fut employé, à concurrence de 13.860 actions, à l'amortissement du passif des deux Sociétés fusionnées et au rachat de la route de Beyrouth à Damas. Les 6.140 actions

---

<sup>12</sup> Paul Bourlon de Sarty : voir Qui êtes-vous ? 1924 : Levant.

[www.entreprises-coloniales.fr/proche-orient/Qui\\_etes-vous\\_1924-Levant.pdf](http://www.entreprises-coloniales.fr/proche-orient/Qui_etes-vous_1924-Levant.pdf)

<sup>13</sup> Léon Drouin (1848-1930) : ingénieur ECP, déjà rencontré comme ingénieur en chef du Jaffa-Jérusalem. Voir encadré :

[www.entreprises-coloniales.fr/proche-orient/Ch.\\_fer\\_Jaffa-Jerusalem.pdf](http://www.entreprises-coloniales.fr/proche-orient/Ch._fer_Jaffa-Jerusalem.pdf)

restantes, libérées d'abord de 125 fr., ne pouvaient procurer à la Compagnie que des ressources trop limitées pour l'exécution des travaux prévus. Elle fit donc une émission de 120.000 obligations de 500 fr. 3 %, qui furent prises ferme, par la Banque ottomane, au prix de 250 fr. et offertes au public par cet établissement à 295 fr.

La Compagnie Beyrouth-Damas reçut donc 31.200.000 fr., sur lesquels elle fit à la Société du port de Beyrouth\* un prêt hypothécaire de 5 millions. L'émission constitua donc une ressource liquide de 26 millions de francs ; quant au prêt de 5 millions, il vient d'être remboursé par la remise de 19.230 des obligations émises.

Ce fut en 1893 que la Compagnie prit sa dénomination actuelle et augmenta son capital de 5 millions, à la suite de l'apport qui lui fut fait du droit de construire et d'exploiter une ligne reliant Damas aux villes de Hamah, Alep et Biredjik-sur-l'Euphrate (500 kilomètres).

Cette nouvelle ligne devait recevoir du gouvernement ottoman une garantie d'intérêt de 12.500 fr. par kilomètre ; mais, après avoir approuvé le tracé, le gouvernement décida l'ajournement des travaux pendant cinq ans, sauf à verser pendant ce délai à la Compagnie, à titre d'indemnité, une redevance annuelle de 750.000 fr., jusqu'à présent régulièrement servie.

Il vient de donner l'autorisation de commencer les travaux, mais seulement pour un tronçon de la ligne concédée, soit 192 kilomètres, de Rayak à Hamah. La garantie est augmentée, il est vrai, de 2.500 fr. par kilomètre, sauf certaines éventualités mais la Compagnie se voit néanmoins privée temporairement de plus de la moitié des subventions sur lesquelles elle avait compté jusqu'à présent.

D'une part, les insuffisances de produits nets qui se produisaient chaque année, ainsi que les frais nécessités par la recherche de la nouvelle concession, avaient obligé la Société à demander à ses banquiers des avances importantes et à se créer ainsi une dette flottante atteignant plus de 9 millions de francs. D'autre part, le service des Obligations nécessite annuellement une somme dépassant 1.400.000 fr. En regard de ces charges, les produits nets de l'exploitation n'atteignent pas 1 million. La Société s'est trouvée, par suite de cette situation, dans l'impossibilité de trouver les capitaux nécessaires pour la construction de la nouvelle ligne, et c'est pourquoi elle a dû demander la liquidation judiciaire.

Le passif de la Compagnie serait à peu près le suivant

1° 100.000 obligations environ en circulation, d'un capital nominal de 50 millions et qui sont portées au bilan pour leur produit réel de 26.200.000 fr.

2° 1.700.000 fr. dus à diverses banques.

3° 7.400.000 fr. dus à la Banque ottomane.

L'actif comprend les versements à effectuer sur les actions non libérées : 3.013.225 fr. et les concessions actuellement exploitées et celles à construire.

---

Beyrouth-Damas-Hauran  
(*Paris-Capital*, 29 août 1900)

Le Comité de défense des obligataires de cette société vient d'adresser un rapport à ses adhérents sur la situation de cette entreprise.

Après avoir rappelé comment la société avait été constituée, quelles étaient ses concessions et, enfin, quels ont été les résultats de son exploitation — renseignements que nous avons donnés précédemment —, le comité de défense publie le bilan de la Compagnie au 31 décembre 1899 :

ACTIF	
Frais de premier établissement	44.009.029 55
Caisses	1.273 29
Portefeuille	313.888 00
Versements à effectuer sur actions	3.613.225 00
Débiteurs divers	327.176 42
Dépenses à régulariser	187.529 40
Gouvernement impérial ottoman	724.311 44
Société syrienne	447.318 57
Profits et pertes ;	
Affaire Sabag	
Exercices 1896 à 1899	2.118.319 88
	<u>51.802.071 55</u>
PASSIF	
Capital actions	15.000.000 00
Capital obligations	26.200.000 00
Intérêts et amortissements échus	925.253 13
Crédits divers, cautionnements	426.202 16
Effets à payer	230.250 00
Comptes des banques	9.014.366 26
	<u>51.802.071 55</u>

Le passif, d'après ce bilan, s'élèverait à 10 millions en chiffre ronds ; mais un état de dépenses plus récent et diverses indemnités le porterait à plus de 15 millions.

Le compte des banques, qui s'élevait au 31 décembre 1896. (2<sup>e</sup> année d'exploitation) à 32 5.910.000 fr., s'est augmenté en trois années de 3.104.366 26. Les versements à effectuer sur actions sont restés stationnaires. Par contre, les dépenses à régulariser, qui étaient de 330.000 fr., ont été ramenées à 24 187.000 fr. Les affectations de ce genre expliquent le déficit moyen annuel de un million pendant les trois dernières années.

Les chapitres qui ont attiré l'attention du comité et qu'il discutera sont les suivants :

1<sup>o</sup> Compte de premier établissement, figurant pour 44.069.029 fr. 55.

Les dépenses groupées sous ce titre et qui ont paru devoir être vérifiées sont les suivantes : frais du service technique de Paris, 161.872 fr. 81 ; frais du service technique de la Syrie, 778.773 fr. 22 ; travaux (mode de traction par section), 24.204.947 fr. 92 ; frais de concession et d'émission (division de ce compte), 4.208.359 fr. 95 ; frais divers, 445.025 fr. 05 ; charges du capital social, 1.509.514 fr. 54 ;

2<sup>o</sup> Les apports, en ce qui concerne les différentes concessions et principalement le rachat de la route, moyennant 12.000 actions de 500 fr., libérées, qui figure au compte de premier établissement pour 5.545.753 fr. 07 et dont la valeur est nulle. Cette opération semble avoir été faite pour les nécessités d'un équilibre, la suppression du péage ne suffit pas à justifier la négociation ;

3° Versement à effectuer sur actions, 3.613.225 fr. Faire procéder aux appels de fonds. Les statuts portent que les titres seront libérés de 10 % seulement : comment se sont effectués les versements des 3.774.275 fr., représentant la différence (apports déduits) ?

4° Portefeuille, 313.888 fr. Quelles sont les valeurs en portefeuille ?

5° Service des titres, impôts à recouvrer, 43.667 fr. 48. Comment ce compte peut-il être débiteur puisque les coupons sont payés nets ? Cela ne peut résulter que d'un défaut d'organisation ;

6° Dépenses à régulariser. 187.529 fr. 40. Nature de ces dépenses ;

7° Société syrienne, actif porté au bilan pour 447.318 fr. 57. Contrats passés avec cette société et justification du bilan ;

8° Conditions de l'emprunt de 1892.

Le Comité ajoute, comme conclusion, qu'il a examiné avec le plus grand soin la situation financière, qu'il a mis toute son expérience dans l'étude d'un état rendu obscur, peut-être à dessein, et qu'il croit avoir fait ressortir tous les points susceptibles d'une justification. Les chapitres du bilan dont il demandera la vérification, avec les versements en retard et les charges du fonds social permettront, il faut l'espérer, de combler un déficit qui est le résultat d'une gestion qui n'a rien su prévoir. Cette gestion a, en effet, engagé l'avenir des obligataires avec une imprévoyance rare.

Les opérations de concessions et d'achats de la route le démontrent surabondamment ; l'emploi du produit des 120.000 obligations a été fait avec légèreté, les droits des obligataires ont été négligés. Le capital social versé ne représentait en 1899 que 10 % de 15 millions, soit 1.500.000 fr. pour 60 millions d'obligations nominal. En résumé, le fonds social n'existait pas.

L'esprit qui a présidé à la constitution de la société s'est continué dans l'administration. Au point de vue technique, les rapports sont établis d'une manière obscure ; des chiffres généraux sont bien donnés, mais ils ne peuvent permettre un travail d'évaluation ; on ne trouve aucune trace des sections élémentaires du réseau, des modes de traction par section, ni des valeurs de l'exploitation, etc. Cependant le Comité a pu réunir les documents d'une étude technique complète qu'il soumettra ultérieurement aux intéressés. Dans l'établissement de la comptabilité, la même façon d'opérer a été relevée ; le compte général demande un examen long et minutieux, quand il devrait apparaître très clair au premier examen, etc. Mais le comité fera toutes les recherches utiles à la défense des obligataires, et il discutera les conditions d'un concordat qu'il n'acceptera qu'après les avoir communiquées aux obligataires.

On sait qu'une assemblée des créanciers de la Compagnie avait eu lieu le 2 juillet. Une seconde a été tenue le 30 du même mois, et une nouvelle aura lieu fin septembre. Les obligataires ont donc intérêt à se grouper afin d'opposer aux propositions d'arrangement la force du nombre, à envoyer leur adhésion au comité, 1, rue Grétry, qui la reçoit sans frais, et à déposer leurs titres chez M. Bonneau, liquidateur judiciaire, 59, rue de Provence.

---

BEYROUTH-DAMAS-HAURAN  
(*Paris-Capital*, 13 février 1901)

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

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

Enfin, la Compagnie a obtenu que la garantie kilométrique fut portée pour la ligne nouvelle de 13.500 à 15.000 fr.

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

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

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

En même temps, la Compagnie se mettait d'accord avec la Compagnie du Port de Beyrouth et avec la Compagnie des Tramways libanais pour procéder immédiatement, à frais communs, à la construction du raccordement, depuis si longtemps projeté et étudié, qui réunira la gare de Nahr-Beyrouth au port.

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

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

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

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

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

---

#### INSTANTANÉ

M. RENÉ EMOND

(*La Nation*, 22 février 1901)

Administrateur délégué de la Société ottomane des chemins de fer de Beyrouth-Damas-Hauran et Biredjik, sur l'Euphrate, dont nous avons eu souvent l'occasion de parler.

M. Emond est un modeste qui ne se prodigue guère. En revanche, c'est un laborieux dont chaque heure d'existence est occupée.

Essayons, néanmoins, de prendre de lui un bref instantané, sans qu'il s'en doute.

Le visage aux traits fins et réguliers est souligné par des yeux très causeurs, la tenue est élégante sans recherche, le geste est affable, l'ensemble très sympathique, une petite rosette de la Légion d'honneur apparaît à la boutonnière.

Les lecteurs de *La Nation* se rappellent que la Société des chemins de fer de Beyrouth-Damas est née le 4 janvier 1892 et que, depuis, elle n'a fait que progresser.

Son capital social est de 15 millions divisé en 30.000 actions de 500 francs qui sont très recherchées.

Les hommes qui composent son conseil administratif sont loin d'être les premiers venus. Citons au hasard de la plume : le comte de Perthuis, Georges Mallet, le baron de Nervo, le sympathique administrateur du P.-L.-M, dont le portrait a paru ici même il y a quatre ans, Edmond Humbert, etc., etc.

M. Emond a consacré à la société de la rue de Londres toutes ses forces et tout ton dévouement.

Esprit vif et pondéré, également éloigné des chimères hasardeuses et de l'encombrante routine, la parole claire et loyale comme une lame d'épée, il ne compte que des amis dans la presse.

Homme du monde, causeur séduisant, il reçoit en ses salons de la rue de Berlin, dont Mme Emond, née Bertulus, fait les honneurs avec tant de charmante bonne grâce une élite de Parisiens.

ERNEST JUNGLE.

---

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

On assure que le gouvernement ottoman a entamé des négociations avec la liquidation de la Compagnie de Beyrouth à Damas au sujet de l'achat de la ligne de Damas-Mzerib.

La Compagnie, qui avait d'abord demandé 10 millions, accepterait maintenant 7.600.000 fr. : la Sublime Porte lui offre 6 millions

Le 16 mars se sont réunis les obligataires adhérents au Comité de défense, constitué sous les auspices de l'Association nationale des porteurs français de valeurs étrangères. La réunion s'est passée tout entière en mutuelles congratulations et elle a décidé d'accepter le concordat tel qu'il va être proposé.

L'assemblée extraordinaire des actionnaires a eu lieu le 19 courant. Elle a chargé le conseil d'administration de conclure un concordat avec les créanciers. Elle a approuvé l'acte additionnel passé le 28 mai 1900, avec le gouvernement ottoman, concernant l'exécution de 192 kilomètres environ de la ligne de Rayak Biredjik, comprise entre Rayak et Hamah ; elle a également adopté les accords verbaux passés avec la Banque ottomane pour la réalisation du capital nécessaire aux travaux. Elle a autorisé le conseil à créer 90.000 obligations privilégiées 6 % rapportant 80 francs d'intérêts annuels, remboursables à 500 francs, en 90 ans et gagés sur les garanties kilométriques de 12.500 francs pour être remises à la Banque ottomane. Elle a accepté le traité passé avec la Compagnie générale de traction, pour la cession à cette dernière des droits de la Société sur la construction et l'exploitation des tramways urbains de Damas, ainsi que des droits de préférence sur les Tramways urbains de Beyrouth.

Enfin, le 21 mars, les créanciers réunis, sous la présidence du juge commissaire, ont adopté, à une très grosse majorité, le concordat présenté par la compagnie. Il ne reste plus qu'à obtenir l'homologation du tribunal. Par suite d'une action intentée par un obligataire, cette homologation pourrait subir quelque retard.

---

Le concordat Beyrouth-Damas  
(*Le Journal des finances*, 6 avril 1901)

[...] Nous venons de lire le concordat conclu par le Chemin de fer de Beyrouth-Damas-Hauran avec ses créanciers et voici ce que nous voyons dans ce Concordat :

... Le surplus sera réparti :

90 % aux obligations ;

10 % aux actions, mais sous la réserve que rien ne sera attribué aux actionnaires dans tout exercice où les obligataires n'auront pas touché un intérêt d'au moins 10 francs. [...]

---

DERNIÈRES NOUVELLES DU PALAIS  
Le concordat Beyrouth-Damas  
(*Le Temps*, 23 avril 1901)

Deux obligataires de la Société des chemins de fer de Beyrouth-Damas-Hauran, propriétaires de 28 titres, avaient fait opposition à l'homologation du concordat voté le 21 mars par les obligataires et créanciers de cette société, représentant un passif affirmé d'environ 21.000.000 de francs, sur un passif total de 40.000.000 de francs.

Par son jugement de ce jour, le tribunal de commerce, sous la présidence de M. Vaury, après avoir débouté ces obligataires de leurs oppositions, a homologué le concordat et a déclaré la liquidation judiciaire clôturée.

---

Beyrouth-Damas-Hauran et Biredjik sur l'Euphrate  
(*Le Journal des finances*, 18 mai 1901)

Un jugement en date du 22 avril 1901 homologue le concordat passé le 21 mars 1901, entre la « Société anonyme ottomane des Chemins de fer de Beyrouth-Damas-Hauran et Biredjik sur l'Euphrate », société anonyme au capital de 15 millions de francs, ayant pour objet l'exploitation du chemin de fer de Damas-Homs-Hamah-Alep et Biredjik, du tramway à vapeur de Beyrouth à Damas, des tramways de Damas à la voie ferrée du Hauran, et ses créanciers.

Conditions sommaires. — Remise de 50 %, les 50 % non remis stipulés payables en 50 ans, par cinquantièmes, pour le premier paiement avoir lieu le 1<sup>er</sup> janvier 1902. Faculté, pour les créanciers, de convertir leurs titres contre des obligations nouvelles au capital nominal de 500 francs, ayant droit à un intérêt maximum de 15 francs et à l'amortissement, mais seulement pour les sommes disponibles. Intervention de la Banque ottomane, qui, moyennant la remise de 90.000 obligations nouvelles à émettre par la société, renonce à sa créance et consent à avancer les fonds nécessaires à la construction de la ligne de Rayak à Hamah.

---

INFORMATIONS FINANCIÈRES  
Chemins de fer Damas-Hamah  
(*Gil Blas*, 8 juin 1901)

Les embarras de la société qui a construit et qui exploite le réseau de Beyrouth-Damas-Hauran sont venus uniquement de ce que, lors de la constitution de l'affaire, aucune garantie kilométrique n'a été affectée à ces lignes. Les promoteurs, après avoir fait leurs calculs, avaient cru pouvoir s'en passer.

Malheureusement, l'entreprise a dû supporter des charges considérables par suite des difficultés de construction de la ligne qui traverse le Liban. Il en est résulté que les recettes, bien qu'atteignant un million de francs net par an, étaient insuffisantes pour combler le service des obligations qui exigeait une annuité de plus de 1.500.000 francs. [...]

---

Beyrouth-Damas-Hauran  
(*Paris-Capital*, 16 octobre 1901)

La *Revue économique et financière* nous fournit quelques détails au sujet du différend qui vient de s'élever entre la Compagnie Beyrouth-Damas-Hauran et l'un de ses créanciers à la suite du concordat que la Compagnie a obtenu au mois de mars dernier.

On a annoncé de divers cotés qu'un certain nombre d'obligataires de la Compagnie Beyrouth-Damas résidant en Turquie refusait de reconnaître aujourd'hui la compétence des tribunaux français, la Compagnie Beyrouth-Damas étant, disent-ils, une société ottomane. Ils prétendent, dans ces conditions, que le jugement du tribunal de commerce de la Seine, homologuant le concordat, ne peut pas leur être opposé. Rappelons brièvement que la Compagnie du Chemin de fer de Beyrouth-Damas-Hauran et Biredjik, sur l'Euphrate, a été déclarée, en France, en liquidation judiciaire. Le 21 mars 1901, un concordat fut passé entre cette société et ses créanciers, aux termes duquel il était fait remise à la Compagnie débitrice de 50 %, les 50 % non remis devant être pavés par cinquantième en 50 ans à partir du 1<sup>er</sup> janvier 1902. Faculté était donnée aux créanciers de convertir leurs titres contre des obligations nouvelles au capital nominal de 500 fr., ayant droit à un intérêt maximum de 15 francs, et à l'amortissement, mais seulement pour les sommes disponibles. Abandon était fait de sa créance par la Banque ottomane, engagement était pris par elle d'avancer les fonds nécessaires à la construction de la ligne Rayak à Hamah. Ce concordat fut homologué par jugement du 22 avril 1901.

Nous croyons savoir que c'est principalement, pour ne pas dire uniquement, un entrepreneur ayant travaillé autrefois pour la Compagnie qui, possesseur d'un paquet d'obligations, s'est présenté en Turquie pour toucher ses coupons en émettant la prétention qu'ils lui soient payés au prix de 15 fr. comme autrefois ; les arrangements conclus à Paris entre la Compagnie et ses créanciers n'ayant, d'après lui, aucune efficacité en Turquie. En présence du refus des représentants de la Compagnie, cet entrepreneur est venu à Paris, s'est adressé d'abord à diverses sociétés de crédit, auxquelles il a offert ses titres. Le prix demandé étant sensiblement supérieur à leur valeur actuelle, ces sociétés n'ont pas cru devoir donner suite à cette proposition.

Dans cette situation, il a alors menacé la Compagnie d'une demande en déclaration de faillite devant les tribunaux turcs. Jusqu'à présent, cette dernière ne s'est pas laissée émouvoir. Elle attend l'introduction de l'instance. Si la demande était accueillie favorablement, ce qui est possible car on peut tout prévoir de la part des tribunaux turcs, et que la faillite fut prononcée, la Compagnie demanderait un concordat à ses créanciers ; le vote de ce concordat ne peut pas être mis un seul instant en doute puisque le demandeur, dans l'espèce, ne pourrait présenter qu'un petit nombre de titres (il n'y en a guère plus de douze cents en circulation dans tout l'Empire ottoman) à opposer à la masse des créanciers français. On voit que le tapage qu'on cherche à faire pour troubler les obligataires français ne doit pas les inquiéter : il y aura simplement des frais de procédure à payer et des honoraires à toucher pour quelques hommes de loi.

Disons en terminant que les recettes de l'exercice 1901, pour les lignes Beyrouth-Damas sont satisfaisantes jusqu'à présent et permettent d'espérer que les obligataires pourront toucher au moins 9 francs l'année prochaine.

---

BEYROUTH-DAMAS-HAURAN  
(*Paris-Capital*, 5 février 1902)

L'ancienne Compagnie Beyrouth-Damas-Hauran a été mise en liquidation il y a un an. Le liquidateur a trouvé dans l'acte une concession donnée par le gouvernement turc pour la construction du prolongement de la ligne de Damas à Hamah. Cette ligne de 192 kilomètres bénéficie d'une garantie gouvernementale kilométrique de 12.500 fr. gagée sur les dîmes. La concession a été transférée au groupe de la Banque ottomane qui a basé sur la garantie l'émission de 88.500 obligations Beyrouth-Hamah privilégiées de 500 fr., portant, intérêt de 4 %.,

Par suite de l'augmentation du trafic dans toute cette région, la nouvelle ligne profitera indirectement à l'ancien réseau, dont les obligations de 500 francs, portant intérêt de 3 %, reposaient à l'origine exclusivement sur le produit industriel distribuable. Un concordat est intervenu. La dette flottante, dont l'ancienne compagnie était grevée, a été liquidée. En échange de leurs anciens titres, les obligataires ont reçu une nouvelle obligation Beyrouth-Hamah de 500 francs, à revenu variable. L'exploitation de la ligne Beyrouth-Damas, dégagée des charges d'une dette flottante onéreuse, laisse un bénéfice appréciable. La garantie kilométrique affectée à la ligne nouvelle présente aussi un excédent sur la somme nécessaire pour le service des obligation privilégiées.

Cette double source de revenu permettra vraisemblablement de répartir aux obligations variables 10 francs, soit les deux tiers du coupon primitif avec quelques chances d'augmentation à venir. Un premier acompte de 5 francs a été distribué.

---

## LES DROITS DE LA FRANCE À BEYROUTH

par Ch. SAGLIO

(*Gil Blas*, 11 septembre 1903)

[...] Ce sont des Français ... qui ont construit le chemin de fer qui gravit les cols escarpés du Liban, passe par Damas et va chercher le blé des greniers inépuisables et si peu connus du Hauran. [...]

---

Suite :

Chemin de fer Damas-Hamah et prolongements.

[www.entreprises-coloniales.fr/proche-orient/Damas-Hamah+prolong.pdf](http://www.entreprises-coloniales.fr/proche-orient/Damas-Hamah+prolong.pdf)