

PORT, QUAIS ET ENTREPÔTS DE BEYROUTH

Société ottomane constituée le 10 nov. 1888 pour 99 ans,
transformée en S.A. française en février 1926
Siège : 63, av. de Villiers, Paris.

PRÉMICES

(*Le Journal des débats*, 7 septembre 1840)

[...] Beyrouth est une ville très mal fortifiée, il est vrai, mais dont le port a été comblé par l'émir Fakir-Eddin, au point de ne plus admettre que de simples bateaux de pêche. Quant à la rade, c'est l'une des plus mauvaises de la côte de Syrie, exposée aux rafales fréquentes qui viennent s'y abattre des hauteurs du Liban et encombrée par les bancs de sable qu'y apportent les courants du Nord auxquels elle est ouverte. [...]

[Messageries nationales]
nouvelle ligne de navigation
(*Le Journal des débats*, 21 août 1852)

Les lettres récentes de Beyrouth annoncent que le bateau à vapeur des Messageries nationales, le *Tancrede*, qui doit desservir la nouvelle ligne de navigation entre Constantinople, la côte de la Syrie et l'Égypte, venait d'y arriver et était parti pour Jaffa. C'est le premier voyage de la nouvelle ligne de navigation dont l'établissement va changer le système postal en Syrie, et donner une nouvelle impulsion au commerce des points secondaires de la côte. Beyrouth a été, jusqu'à présent, l'unique point central entre la Syrie et les contrées voisines situées sur la Méditerranée, en Asie, en Europe et en Afrique. Voyageurs et marchandises qui entraient en Syrie ou sortaient de ce pays tout, en un mot, devaient passer par Beyrouth. C'est ainsi qu'en peu de temps, Beyrouth a acquis une importance toujours croissante, au détriment des autres ports de la Syrie. La nouvelle ligne de navigation, qui rend les plus grands services au commerce, va donner de l'importance aux autres points de la Syrie, en rétablissant un juste équilibre.

Route Beyrouth-Damas
(*Le Journal des débats*, 26 décembre 1857)

[...] Il a été question, en outre, tout récemment, de la construction d'un port à Beyrouth. Une Compagnie anglaise se chargerait, dit-on, de son exécution. (*Annales du commerce extérieur*.)

(*Le Temps*, 6 avril 1890)

Marseille, 5 avril, 11 heures

Le courrier de Syrie, arrivé ce matin, apporte les nouvelles suivantes. Les travaux du chemin de fer de Jaffa à Jérusalem sont repris avec activité ; la ligne sera terminée fin avril entre Jaffa et Ramleh, soit sur une longueur de 40 kilomètres, qui est la moitié de la longueur totale ; l'autre tronçon sera achevé dans un an. Les pèlerins pourront donc se rendre, l'année prochaine, en chemin de fer de Jaffa à Jérusalem, au lieu d'employer les voitures, qui sont toujours d'un prix exorbitant.

Les travaux du port de Beyrouth, interrompus par le mauvais temps, sont repris aussi très activement ; ils doivent être terminés dans deux ans. Le nouveau port formera un bassin long de 800 mètres, grâce à une jetée de cette longueur, presque parallèle au rivage et reliée, d'un côté, à ce dernier par un môle de 150 mètres ; d'un autre côté, par un môle de 300 mètres avec une passe abritée des courants ouest. Comme le chemin de fer Jaffa-Jérusalem, les travaux du port de Beyrouth sont faits par une compagnie française.

Massacres de Syrie
(*Le Journal des débats*, 2 août 1860)

On écrit de Toulon à la *Gazette du Midi* :

« Tous les ordres arrivés jusqu'à ce jour soit à l'administration de la guerre, soit au port, sont conçus dans les mêmes termes : tenir les troupes, le matériel et l'escadre de transport préparés de manière à pouvoir partir dans les vingt-quatre heures.

» M. Maurin, capitaine de frégate, désigné pour aller prendre la direction des mouvements du port de Beyrouth, a reçu l'ordre d'embarquer sur le navire devant arriver le plus promptement et le plus directement dans ce port.

» Cet officier supérieur emmènera avec lui M. Paul Parseval, lieutenant de vaisseau, en qualité de second, et M. Durbec, aide-commissaire, comme chef du service administratif ; un personnel de maistrance et de matelots est de plus mis à sa disposition. »

[Arrivée du *Phare*, des Messageries impériales]
(*Le Journal des débats*, 30 août 1860)

Le paquebot des Messageries impériales *Phare*, arrivé hier de Beyrouth, nous a annoncé l'arrivée dans ce port du général de Beaufort-d'Hautpoul et d'environ 2.000 hommes de troupes françaises. Toutes les correspondances ne parlent que de l'heureuse impression qu'a causée sur la population chrétienne l'arrivée de ces troupes ; elles ont été fort bien accueillies, même par les autorités turques.

Leur lieu de débarquement a été choisi dans un site charmant, dans un lieu communément désigné sous le nom des Pins, et qui se trouve au pied des premières chaînes du Liban, à une demi-heure de Beyrouth. La musique des régiments turcs s'est mise à la tête de nos troupes et les a accompagnées jusqu'à leur campement.

INFORMATIONS
(*Gil Blas*, 17 janvier 1880)

Nous recevons de nos correspondants particuliers les dépêches suivantes :

Vienne, 15 janvier, 4 h. 30.

Un Français, le comte de Perthuis, vient d'obtenir de la municipalité de Beyrouth la concession de travaux importants pour l'amélioration du port. Une subvention est demandée au gouvernement ottoman par Midhat-Pacha.

10 NOVEMBRE 1888 : SOCIÉTÉ OTTOMANE

Société du port, des quais et entrepôts de Beyrouth
(*Le Messager de Paris*, 27 juin 1888)

On lit dans la *Turquie* du 22 juin :

Certains renseignements erronés ayant été publiés au sujet de la constitution de la Société du port, des quais et entrepôts de Beyrouth, nous sommes heureux de publier aujourd'hui la dépêche suivante adressée à S.E. Sélim effendi Melhamé, directeur générale de la Dette publique ottomane, par M. Mallet, président du conseil d'administration de la Banque impériale ottomane à Paris et par M. le comte de Perthuis, président de Route de Beyrouth à Damas, dépêche qui donne un démenti formel aux bruits qu'on a fait courir sur l'insuccès de cette affaire :

S. E. Sélim effendi Melhamé, directeur général de la Dette publique ottomane à Constantinople.

Paris, 21 juin.

Société du Port, des Quais et des Entrepôts de Beyrouth est constituée par la Banque Impériale Ottomane, par la Compagnie de la route de Beyrouth à Damas, par le Comptoir d'Escompte et par la Banque de Paris, le dixième du capital a été versé, nous avons S. A. le Grand Vézir, ainsi que Se E. l'ambassadeur du Turquie à Paris.

Signés : Mallet,
Comte de Perthuis.

VENTE

le 20 mai 1890, à 3 heures précises, en l'étude de M^e Portefin, de
DE VALEURS MOBILIÈRES
(*Le Temps*, 3 mai 1890)

Actions de la Banque de fonds d'État ; de la Banque nouvelle des Chemins de fer Suisses ; de la [Société du port, des quais et entrepôts de Beyrouth](#) ; de la Compagnie franco-africaine des mines de diamants ; Actions de The Cape Copper Company limited ; des Mines de Rio Ollastu ; Actions de la Société anonyme des générateurs à vaporisation instantanée, système Serpollet ; de Kébao ; de Buenos-Ayres et Valparaiso Transandine Railway Company limited ; Actions de jouissance des docks et entrepôts de

Marseille ; Certificats de The California (Mexico) Land Company limited ; Obligations à primes de Serbie et autres valeurs diverses.

S'adresser à M^{es} Portefin, notaire à Paris, 3, boulevard Saint-Martin, et Pagès, avoué, 7, rue Auber, à Paris.

Compagnie ottomane du port, des quais et entrepôts de Beyrouth
Appel de fonds

(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 30 août 1890)

Conformément à la décision prise par le conseil d'administration dans sa séance du 12 août 1891), les actionnaires de la Compagnie du Port, des quais et entrepôts de Beyrouth ont à verser une somme de soixante-quinze francs sur chacune des actions dont ils sont propriétaires.

Ce versement devra être effectué du 1^{er} au 30 septembre, aux bureaux de la Compagnie, 88, rue Saint Lazare, de 10 heures à 3 heures.

(*Le Temps*, 18 avril 1891)

Les Anglais, jaloux de la prépondérance de l'influence française en Syrie, résultant de la construction du port de Beyrouth, de la route de Damas et du chemin de fer de Jaffa à Jérusalem, effectuée par des sociétés françaises, projettent la construction d'un chemin de fer de Saïda à Damas, traversant par conséquent le Liban, dont les plus fortes pentes seraient gravies par le système funiculaire. Les plans, très complets, ont été soumis au gouvernement turc.

Le *Sénégal* a amené à Marseille 516 émigrants syriens provenant de Tripoli, de Beyrouth, de Jaffa. Le mouvement d'émigration est très accentué depuis quelque temps. Les Syriens et les Maronites sont très malheureux chez eux à cause des exigences des gouverneurs au sujet des impôts.

Chaque courrier amène plusieurs centaines de Syriens se rendant aux États-Unis, dans l'Amérique du Sud ou en Australie. Tous, avant de partir, vendent leurs biens en majeure partie aux jésuites, dont les propriétés foncières prennent un grand développement.

DÉCORATIONS DU MINISTÈRE DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES

(*Gil Blas*, 1^{er} janvier 1892)

R. Ribot, ministre des affaires étrangères, fera signer aujourd'hui le décret accordant des décorations de la Légion d'honneur aux agents de son département.

Nous pouvons indiquer, parmi les principales, les nominations suivantes :

Est nommé commandeur : M. de Mouy, ancien ambassadeur.

Sont nommés officiers :

MM. René Millet, ministre de France à Stockholm ; Georges Louis, sous-directeur à la division commerciale ; [comte \[Edmond\] de Perthuis-Laillevault](#), ancien [lieutenant de vaisseau](#), [président de la Société française du port de Beyrouth](#).

M. de Pressensé, publiciste, est nommé chevalier. ;

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

.....
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.

Le conseil d'administration de la Compagnie du port, des quais et entrepôts de Beyrouth se compose de MM. le comte de Perhuis, président ; Ch. Mallet, président honoraire de la Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée, président de la Banque Ottomane ; baron de Nervo, Jagerschmidt, Hély d'Oissel, administrateurs de la Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée ; Ch. Goguel, Berger, administrateurs de la Banque Ottomane ; Guichard, Emond¹, Selim Effendi Melhamé.

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

[...] La Compagnie du chemin de fer...va ... 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. [...]

.....
Société des chemins de fer ottomans économiques de Beyrouth-Damas-Hauran

¹ René Emond (1844-1920) : du PLM. Secrétaire, puis administrateur délégué de la Route de Beyrouth à Damas, etc. Voir encadré : www.entreprises-coloniales.fr/proche-orient/Route_Beyrouth-Damas.pdf

(*Le Temps*, 23 mai 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. [...]

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

[...] 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.

SOCIÉTÉ DU PORT DE BEYROUTH À DAMAS
(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 7 juin 1892)

Les actionnaires de la Société du Port de Beyrouth à Damas se sont réunis, le 3 juin, en assemblée générale ordinaire et ont pris les résolutions suivantes :

1° Approbation du rapport du conseil d'administration et des comptes arrêtés au 31 décembre 1891 ;

2° Réélection de MM. Théodore Berger, René Edmond [Emond ²], Charles Goguel, Robert Guichard, Étienne Hély d'Oissel, Charles Jagerschmidt, Charles Mallet, Sélim Melhamé, Joseph Moutran, le baron Robert de Nervo, le comte Edmond de Perthuis, administrateurs statutaires sortants, lesquels forment, à dater du 3 juin 1892, le conseil d'administration en exercice ;

3° Nomination de M. Léonce Mahoû ³, commissaire-vérificateur des comptes de l'exercice 1892 et fixation de son allocation à la somme de cinq cents francs ;

4° Enfin, l'assemblée générale, considérant que le traité d'emprunt du 5 mars 1892, dont le texte est reproduit *in extenso* dans le rapport du conseil d'administration, a été

² René Emond (Jonzac 4 juillet 1844-Paris VIII^e, 1^{er} décembre 1920). Après une brève carrière dans la préfectorale, il entre à la Compagnie des chemins de fer PLM en 1871. C'est pour cette société qu'il devient secrétaire général, puis administrateur délégué de la Compagnie ottomane de la route de Beyrouth à Damas. (*Dictionnaire biographique des Charentais*, le Croît vif, 2005).

³ Léonce Mahoû (1835-1904) : ancien préfet reconverti dans les affaires. Voir encadré : www.entreprises-coloniales.fr/proche-orient/Route_Beyrouth-Damas.pdf

conclu conformément à l'autorisation de l'assemblée générale ordinaire et extraordinaire du 16 juin 1891, ratifie les termes de ce contrat et les engagements qui en découlent pour la Compagnie.

Société du Port de Beyrouth
(*Le Messenger de Paris*, 8 juin 1892)

L'assemblée générale des actionnaires de la Société du Port de Beyrouth, tenue le 3 de ce mois, a approuvé les comptes de l'exercice 1891 qui lui étaient soumis et réélu les administrateurs dont les pouvoirs expiraient. Le conseil est désormais ainsi composé :

MM. Théodore Berger, René Emond, Charles Goguel, Robert Guichard, Étienne Hély d'Oissel, Charles Jagerschmidt, Charles Mallet ⁴, Sélim Melhamé, Joseph Moutran, le baron Robert de Nervo, le comte Edmond de Perthuis.

M. Léonce Mahoû a été nommé commissaire des comptes pour l'exercice 1892.

La réunion a enfin voté la résolution dont voici le texte :

L'assemblée générale, considérant que le traité d'emprunt du 5 mars 1892, dont le texte est reproduit *in extenso* dans le rapport du conseil d'administration, a été conclu conformément à l'autorisation de l'assemblée générale ordinaire et extraordinaire du 16 juin 1891, ratifie les termes de ce contrat et les engagements qui en découlent pour la Compagnie.

(*Le Temps*, 1^{er} octobre 1892)

On lit dans le *Levant Herald* :

« La Compagnie des eaux et la Société des quais de Beyrouth ont annoncé à l'amirauté qu'elles prennent l'engagement, la première de fournir gratuitement de l'eau aux navires de l'État visitant ce port, et la seconde de n'exiger aucune taxe pour les objets débarqués ou embarqués par ces bateaux. L'amirauté a, par lettre, exprimé ses remerciements aux directeurs de ces compagnies. »

TEMPÊTE
(*Le Journal des débats*, 11 février 1893)

Marseille, le 10 février.

Le *Sénégal* apporte des nouvelles plus détaillées de l'épouvantable tempête qui, pendant la nuit du 19 janvier, a ravagé la côte de Syrie. À Mersina, sept navires ont sombré dans le port ; il y a eu vingt victimes.

Toutes les mahonnes des Messageries maritimes ont été perdues.

Un vapeur remorqueur de cette Compagnie a sombré, un autre s'est brisé à la côte. La tempête a duré quarante heures. Le port de Beyrouth était impraticable.

⁴ Charles Mallet (1815-1902) : banquier, administrateur (1852), puis président (1878-1891) du PLM, membre du comité de Paris de la Banque ottomane, administrateur des Tabacs ottomans, etc.

Compagnie ottomane du port, des quais et entrepôts de Beyrouth
(*Le Temps*, 2 juillet 1893)

L'assemblée générale des actionnaires de la Compagnie ottomane du port, des quais et entrepôts de Beyrouth a eu lieu jeudi dernier. Elle a approuvé le rapport du conseil d'administration et les comptes de l'exercice 1892; elle a pourvu à la réélection d'administrateurs et nommé le commissaire des comptes pour l'exercice 1893. Elle a, de plus, ratifié le traité sous forme d'avenant conclu le 2 mars 1893 avec la Compagnie des chemins de fer de Beyrouth, traité prévu au contrat d'emprunt et contenant des modifications qui sont la conséquence naturelle de l'*iradé* de prorogation de la concession du port, des quais et des entrepôts de Beyrouth.

(*Le Temps*, 24 août 1893)

Constantinople, 23 août.

Il est entièrement faux que le sultan ait retiré la concession des quais de Beyrouth, comme l'a prétendu un journal de Paris.

Les ouvriers sont partis parce que les travaux sont finis.

LE PORT DE BEYROUTH
(*Le Messager de Paris*, 1^{er} janvier 1894)

On écrit de Beyrouth, le 17 décembre, au *Levant Herald* :

Mercredi dernier, dès le matin, tout le port et les chantiers du port étaient pavoisés en l'honneur de S. E. Khaled bey, notre gouverneur, qui devait aller visiter les travaux de la Compagnie. À 2 heures de l'après-midi, Son Excellence faisait son apparition sur les chantiers, accompagné du defterdar et de quelques autres fonctionnaires. M. Garetta, directeur des travaux, et le comte de Perthuis sont allés au devant de Son Excellence et l'ont accompagnée dans la visite des travaux. Son Excellence s'est intéressée aux moindres petits détails et a été ravi de la façon dont les travaux sont exécutés. Cette inspection a duré une heure ; après quoi Son Excellence et sa suite ont été invitées à se rafraîchir dans les bureaux de la Compagnie. Khaled bey a félicité M. Garetta et les ingénieurs et a ajouté que la nouvelle que les travaux de la Compagnie marchent bien, ferait un réel plaisir à Sa Majesté Impériale le sultan.

M. Emond, le plus gros actionnaire de la Compagnie du Port, de passage ici, a remercié Son Excellence de l'honneur qu'elle avait fait à la Compagnie d'aller visiter ses travaux et l'a chargée de transmettre à Sa Majesté les vœux que forme toute la Compagnie pour la prospérité des jours du Souverain protecteur des arts et ami du progrès.

Son Excellence s'est retirée en emportant le meilleur souvenir du chaleureux accueil qui venait de lui être fait.

En effet, les travaux du port ont bien marché : la jetée longue de 800 mètres est terminée, le mur de garde atteint 560 mètres, mais on a dû remettre au printemps prochain la continuation de ce mur, les ouvriers ne pouvant travailler à cause des mauvais temps. La traverse est longue de 320 mètres et n'est sous l'eau que de deux mètres seulement. On a commencé la construction du grand quai de la traverse. Les eaux, qui mesurent à ce quai une profondeur de huit mètres, permettront aux gros

bateaux d'aller accoster et effectuer le débarquement des marchandises même par les gros temps.

INFORMATIONS FINANCIÈRES
Port, quais et entrepôts de Beyrouth
(*Le Temps*, 2 mars 1894)

Par décision du conseil de la Compagnie ottomane du port, des quais et entrepôts de Beyrouth en date du 25 février 1891, les actionnaires sont invités à verser la somme de 50 francs restant à appeler sur chacune des actions dont ils sont propriétaires.

COMPAGNIE OTTOMANE DU PORT, DES QUAIS ET ENTREPÔTS DE BEYROUTH
CONVOCATION
(*Le Journal des débats*, 21 mai 1894)

MM. les actionnaires sont convoqués en assemblée générale annuelle, à titre ordinaire et, en tant que de besoin, extraordinaire, conformément aux articles 24 et 31 des statuts, pour le jeudi 21 juin 1894, à quatre heures, 88, rue Saint-Lazare à Paris.

Tout actionnaire possédant, soit à titre de propriétaire, soit à titre de mandataire, vingt-cinq actions au moins, est de droit membre de l'assemblée générale. Nul ne peut être porteur de pouvoir d'actionnaire, s'il n'est actionnaire lui-même (article 25 des statuts).

Les actionnaires propriétaires de titres au porteur ou leurs fondés de pouvoir doivent, pour assister à l'assemblée générale, déposer leurs titres et leurs pouvoirs, soit au siège de la Compagnie, à Beyrouth, soit à Paris, 88, rue Saint-Lazare, quinze jours au moins avant l'époque fixée pour la réunion (article 97 des statuts).

Il sera remis à chaque déposant une carte d'admission nominative et personnelle.
Le conseil d'administration.

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

[...] La route [Beyrouth-Damas] 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. [...]

TURQUIE
LE PORT DE BEYROUTH
(*Le Journal des débats*, 14 décembre 1894)

Constantinople, le 13 décembre.

Le Conseil d'État de l'empire vient de se prononcer, pour la seconde fois, dans un sens favorable aux réclamations de la Compagnie du port, des quais, et entrepôts de Beyrouth, que l'administration des douanes prive de l'exercice de la manutention les marchandises attribuées à la société en vertu d'un firman de S. M. le Sultan.

La question est actuellement soumise au conseil des ministres.

Sté des ports et chemin de fer de Beyrouth
(*Le Temps*, 20 décembre 1894)

M. Garreta, ingénieur des ponts et chaussées, précédemment mis en congé renouvelable pour entrer au service de la Compagnie du port, des quais et entrepôts du port de Beyrouth en qualité de directeur des travaux, est remis en activité et nommé à la résidence de Dieppe.

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

M. [Charles] Rœderer, 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.

Compagnie ottomane du port, des quais et entrepôts de Beyrouth
(*Le Journal des débats*, 14 juin 1896)
(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 27 juin 1896)

L'assemblée générale annuelle des actionnaires de cette compagnie a en lieu le 4 juin et a approuvé les comptes de l'exercice 1895.

Après avoir entendu la lecture de l'acte additionnel annexé, le 8/20 juin 1890, a la convention passée le 19/31 mai 1893, entre la direction générale des douanes de l'empire ottoman et la Compagnie, l'assemblée générale approuvé ledit acte additionnel et déclare ratifier, en tant que de besoin, les obligations et engagements qui en découlent pour la Compagnie du port, des quais et des entrepôts de Beyrouth.

Puis l'assemblée a conféré à M. le comte Ed[mond] de Perthuis [de Laillevault] [Hanovre 1822-Cannes-1904][ancien lieutenant de vaisseau, promoteur de la route Beyrouth-Damas] le titre de président honoraire à vie ; nommé administrateur pour trois ans M. A[lexandre] Coffinet [pdt Docks et entrepôts de Marseille, adm. PLM], en remplacement de M. Joseph Moutran, décédé, et réélu pour six ans MM. G[aston] Auboyneau ⁵ [Bq ottomane] et R[obert] Guichard [adm. de Suez à la suite de son père, qui en fut président (1894-1896), adm. Parisienne d'éclairage et de chauffage], administrateurs sortants.

Le conseil est donc composé actuellement de MM. Gaston Auboyneau, Théodore Berger ⁶ [v.-pdt CNEP, adm. Bq ottomane], Alexandre Coffinet, René Emond [PLM], Robert Guichard, Étienne Hély d'Oissel [1844-1915][pdt CIC, v.-pdt Saint-Gobain...], Léonce Mahoû, Charles Mallet, Sélim Effendi Melhamé, le baron Robert de Nervo ⁷ [PLM], le comte Edmond de Perthuis.

Société d'installation maritime et d'exploitation des terrains du port de Beyrouth
(*Le Journal des débats*, 1^{er} août 1896)

Le *Moniteur belge* annonce la constitution à Bruxelles, au capital de 3 millions, de la compagnie de ce nom. Le capital est représenté par 6.000 actions de 500 fr.

La Société ottomane du port, quais et entrepôts de Beyrouth reçoit, en échange de ses apports de propriété, 5.939 actions de la nouvelle société belge.

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

⁵ Auboyneau, famille protestante de La Rochelle ayant émigré en Amérique après la Révocation de l'Édit de Nantes, rentrée à la fin du XVIII^e (*Le Journal des débats*, 26 janvier 1903).

⁶ Théodore Berger : d'une famille protestante de Montbéliard.

⁷ 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 Acéries 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...

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. [...]

LÉGION D'HONNEUR
Ministère du Commerce
(*Journal officiel de la République française*, 8 février 1897)

Chevalier
(par décret du 31 décembre 1896)

Estier (*Henri-Nicolas*), armateur à Marseille, vice-président du conseil d'administration de la Compagnie de navigation mixte. Président de la Société pour la défense du commerce. Secrétaire du Syndicat de la marine marchande. Membre de la chambre de commerce de Marseille. [A fondé, précise son dossier, en 1892 et 1893, à Beyrouth (Syrie), une importante maison française ayant pour but l'exploitation du Port, des quais et entrepôts de cette ville, et destinée à accroître l'influence française en Syrie.]

Société d'Héraclée
(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 8 novembre 1897)

CONSEIL D'ADMINISTRATION
Emond, administrateur délégué des Compagnies des chemins de fer de Beyrouth-Damas-Hauran et du Port de Beyrouth ;

AVIS AUX OBLIGATAIRES BEYROUTH-DAMAS*
(*Le Temps*, 9 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.

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

[...] La Compagnie Beyrouth-Damas reçut [...] 31.200.000 fr., sur lesquels elle fit à la Société du port de Beyrouth un prêt hypothécaire de 5 millions [qui] vient d'être remboursé par la remise de 19.230 des obligations émises. [...]

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

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

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

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

Compagnie ottomane du port, des quais et entrepôts de Beyrouth
(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 4 juillet 1901)

Dans leur assemblée du 20 juin, les actionnaires de cette société ont approuvé les comptes de l'exercice 1900, pendant lequel le produit brut total de l'exploitation de l'exercice 1900 a été de 586.990 42 et les dépenses de 329.233 72, laissant le produit net du compte d'exploitation à 257.756 70.

Le compte de liquidation de l'exercice 1900 a donné une insuffisance de 23.240 78. Les insuffisances antérieures avaient été :

- Pour l'exercice 1895, de 211.£75 57
- Pour l'exercice 1896, de 126.815 44
- Pour l'exercice 1897, de 46.853 99
- Pour l'exercice 1898, de 54.385 32
- Pour l'exercice 1899, de 7.533 97

L'assemblée a approuvé, en outre, les deux traités passés le 11 mai 1901 : 1° Entre la Régie générale de Chemins de fer et la Compagnie pour la prise à forfait, par la Régie générale, de l'exploitation du port, des quais et des entrepôts de Beyrouth ; 2° Entre la Société du Chemin de fer Damas-Hamah et prolongements, la Compagnie du Port, des Quais et Entrepôts de Beyrouth et la Régie générale de Chemins de fer, en vue d'assurer la construction et l'exploitation de la voie de raccordement entre la gare et le port de Beyrouth, et des voies de quai sur le port. Elle a autorisé, en conséquence, le conseil d'administration à créer et à émettre le nombre d'obligations correspondant au capital nécessaire pour la construction des voies de quai.

LES ENTREPRISES FRANÇAISES EN TURQUIE

(*Gil Blas*, 26 janvier 1902)

Constantinople, 25 janvier.

En même temps que l'iradé de la concession du chemin de fer de Bagdad, un iradé était promulgué, qui accorde à la Compagnie française des quais l'autorisation de relier le quai de Beyrouth à la gare de cette ville.

Compagnie ottomane du port, des quais et entrepôts de Beyrouth

(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 4 juin 1902)

Les actionnaires de cette Compagnie se sont réunis le 2 juin en assemblée générale ordinaire. Ils ont approuvé les comptes arrêtés au 31 décembre 1901 et décidé que le solde disponible du compte de profits et pertes de l'exercice 1901 s'élevant à 9.428 92 serait reporté à l'exercice en cours.

Les recettes de l'exercice 1901 se sont élevées à 622.827 fr. 34 et les dépenses à 337.378 34, ce qui fait que le produit brut du compte exploitation a été de 285.449 04, en augmentation de 27.092 34 sur celui de l'exercice 1900. Au cours de l'exercice écoulé, 11 barques, 164 mahonnes, 2.641 caboteurs et grands voiliers et 683 vapeurs ont payé les droits d'ancrage. Les droits d'amarrage ont produit une recette de 24.250 fr. 46, dépassant de 2.081 fr. 84 la recette correspondante de l'année précédente.

Les résultats du dernier exercice se présentent comme suit :

CHARGES	
Charges de l'emprunt de 1899 (obligations Port de Beyrouth)	299.811 10
Annuité due au concessionnaire	20.000 00
5 ^e annuité d'amortissement de la perte sur matériel naval	4.304 60
Total des charges	<u>324. 115 70</u>
PRODUITS	
Solde du compte d'exploitation, comme ci-dessus	285.449 04
Intérêts sur comptes courants débiteurs, reports sur titres et produits divers	21.903 98
Dividende de 1900 sur les actions de la Société des Terrains, appartenant à la compagnie	26.131 60

Total des produits	<u>333.544 62</u>
Rappel des charges	324. 115 70
Bénéfices nets	<u>9.428 92</u>

Pour la première fois depuis l'ouverture de l'exploitation du port, la compagnie est arrivée en 1901 à équilibrer ses recettes et ses dépenses et charges de toute nature. L'augmentation des recettes est due, il est vrai, pour partie aux arrivages du matériel de construction et d'exploitation du chemin de fer de Hamah, mais elle provient également d'un certain accroissement du trafic ordinaire. Quoi qu'il en soit, le bénéfice réalisé a été trop peu important pour qu'il soit employé à un amortissement partiel des insuffisances des exercices antérieurs, et c'est pourquoi il a été décidé de le reporter à l'exercice en cours.

En outre, l'assemblée a renouvelé pour six années le mandat de MM Gaston Auboyneau et Gustave Habert, administrateurs sortants.

COMPAGNIE OTTOMANE DU PORT, DES QUAIS ET ENTREPOTS DE BEYROUTH
(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 13 juin 1903)

Les actionnaires de cette Compagnie, qui se sont réunis le 29 mai dernier en assemblée générale ordinaire, ont approuvé les comptes arrêtés au 31 décembre 1902.

Le produit brut de l'exploitation a été pour l'exercice de 721.855 06 contre 622.827 3h en 1901. Cette plus-value provient pour moitié environ des taxes perçues sur le matériel et les matériaux de construction de la ligne de Rayak-Hamah et de celle de Damas-La Mecque. Le développement du trafic normal est entré pour un peu moins de l'autre moitié dans l'augmentation des produits bruts.

Quant aux dépenses, elles se sont élevées à un total de 345.767 09 contre 337.378 34 pour l'année précédente. Le produit net du compte exploitation a donc été en 1902, de 376.087 97, ce qui présente une augmentation de 90.638 93 sur celui de 1901.

La comparaison des comptes de profits et pertes des deux derniers exercices se présente comme suit :

	1901	1902
CHARGES		
Charges de l'emprunt de 1899 (Obligations Port de Beyrouth)	299.811 10	299.187 88
Annuité due au concessionnaire	20.000 00	20.000 00
Annuité d'amortissement de la perte sur matériel naval	4.304 60	4.304 60
Total	<u>324. 115 70</u>	<u>323.492 58</u>
PRODUITS		
Solde du compte d'exploitation	285.41.9 04	376.087 97
Intérêts sur comptes courants, reports sur titres et produits divers	21.963 98	17.219 38
Dividende sur les actions de la Société des terrains, appartenant à la Compagnie	26.131 60	15.144 45

Total	333.544 62	408.451 80
Rappel des charges	324.115 70	323.422 42
Produit net de l'exercice	<u>9.428 92</u>	<u>84.959 32</u>

L'assemblée générale a décidé que le produit net de l'exercice 1902 sera, jusqu'à due concurrence, employé à l'amortissement intégral de la dépense résultant du remplacement de la chaudière du remorqueur, de certaines autres dépenses antérieures à 1902, afférentes à diverses affaires contentieuses, et à l'amortissement en cinq annuités de 11.915 fr. chacune, de deux dépenses extraordinaires effectuées en 1899 et 1902, relatives toutes les deux à la mise en valeurs des terrains. La somme totale pour l'amortissement de ces diverses dépenses a été fixée à 50.766 fr. 21.

Après ce prélèvement, il restait disponible sur les produits de l'exercice 34.193 11

L'exercice 1901 avait laissé un bénéfice net de 9.428 fr. 92 ; celui de l'exercice 1902 s'élève, comme nous venons de le voir, à 84.959 fr. 32. Mais le compte « Liquidation des exercices de 1895 à 1900 » reste débiteur d'une somme de 484.993 fr. 07, qui représente les insuffisances des premières années d'exploitation et, tant que cette somme n'aura pas complètement disparu de l'actif du bilan, elle mettra obstacle à toute répartition au profit des actions.

Le conseil d'administration a donc été amené à rechercher ceux des comptes créditeurs inscrits au passif du bilan, qui pourraient légitimement être compensés avec le débit du compte « Liquidation des exercices », soit 484.993 07 et il a appliqué à l'extinction de ce débit :

1° Le produit des « Ventes de terrains » jusqu'à concurrence d'une somme de : 245.977 20

égale au montant net des encaissements effectués sur les ventes de terrains antérieures à l'emprunt de 1889,

— le solde du compte « Ventes de terrains », c'est-à-dire les 62.574 fr. 83 qui représentent le produit des ventes postérieures audit emprunt de 1899, devant — comme il a été convenu — rester en réserve pour être affectés au service d'intérêt et d'amortissement des obligations de la Compagnie.

2° Une somme de : 125.000 00

représentant le montant de l'échéance du 1^{er} janvier 1895, des arrrages des intérêts intercalaires à 5 %, dont l'inscription — pour ordre — au crédit des actions est sans objet pratique, puisque ladite somme leur reviendra nécessairement sous forme de dividende.

3° Le montant des jetons de présence et allocations attribués au conseil d'administration pour les années 1895, 1896 et 1897, dont il a été fait abandon par les ayants droit : 95.500 00

Ensemble à déduire 466.477 29

Reste 18.615 78

L'assemblée des actionnaires a décidé que la somme de 34.193 11

qui ressort comme disponible du compte de liquidation de l'exercice 1902, serait affectée pour 18.515 78

à l'extinction du solde ci-dessus des exercices antérieurs, et le reste disponible sur les produits de 1902, soit 15.677 33

augmenté du solde de 9.428 92

reporté de la liquidation de 1901 et formant avec lui un total disponible de 25.106 25

sera reporté à l'exercice 1903.

D'autre part, l'assemblée approuvant les modifications proposées à la rédaction du traité du 11 mai 1901, relatif à la construction et à l'exploitation du raccordement et

des voies de quai et ratifié lui-même par l'assemblée générale du 20 juin 1901, a arrêté comme suit — conformément aux propositions du conseil d'administration et sous réserve de l'acceptation des actionnaires de la Société du chemin de fer Damas-Hamah et prolongements — le texte définitif du premier paragraphe de l'article 5 et du dernier paragraphe de l'article 6 dudit traité, lequel ainsi modifié restera la loi des parties contractantes :

« Art. 5 (premier paragraphe). — Étant donné les droits de participation du gouvernement impérial ottoman dans la recette du port, les décomptes de recette brute seront tenus séparément pour le raccordement faisant partie du chemin de fer et les voies de quai faisant partie du port, et qui feront d'ailleurs masse commune pour les parties contractantes. »

Art. 6 (dernier paragraphe). — ... les Tramways Libanais paieront au gouvernement impérial ottoman les 10 % des recettes brutes faites pour leur compte sur les voies de quai faisant partie de la concession du port. »

Après avoir pris connaissance du traité passé le 11 août 1902 entre la Société du Chemin de fer de Damas-Hamah et prolongements et la Compagnie du port, des quais et entrepôts de Beyrouth en vue d'assurer la construction des voies de quai, l'assemblée a approuvé ledit traité et ratifié les engagements et obligations en découlant pour la Compagnie.

MM. de Monicaut et le comte Edmond de Perthuis, ont été réélus administrateurs pour six ans. La nomination de M. Charles de Cerjat, élu pour trois ans, a été ratifiée.

MM. Cambefort ⁸ et Deveaux ont été désignés comme commissaires des comptes pour 1903.

LES DROITS DE LA FRANCE À BEYROUTH
par Ch. SAGLIO
(*Gil Blas*, 11 septembre 1903)

[...] Ce sont des ingénieurs français qui, à la place des pittoresques murailles à créneaux et à grosses tours, étoilées de boulets anglais, de la capitale libanaise, ont bâti le port spacieux où s'entrecroisent aujourd'hui six lignes de paquebots. [...]

Compagnie ottomane du port, des quais et entrepôts de Beyrouth
(*Gil Blas*, 27 mai 1904)
(*Le Journal des chemins de fer, des mines et des travaux publics*, 28 mai 1904)

L'assemblée générale ordinaire des actionnaires de cette société a eu lieu le 26 mai, sous la présidence de M. Édouard de Monicault, président du conseil d'administration.

Après avoir entendu la lecture du rapport du conseil et celui de MM. les commissaires, elle a adopté à l'unanimité les résolutions suivantes :

I. — L'assemblée générale des actionnaires approuve le rapport du conseil d'administration, ainsi que le bilan et les comptes arrêtés au 31 décembre 1903.

II. — Sur la proposition du conseil d'administration et en vertu des pouvoirs que lui confère l'article 31 des statuts, l'assemblée générale décide :

⁸ Charles Cambefort (1858-1919) : fils de Jules Cambefort. Banquier à Lyon, puis Paris. Administrateur d'une trentaine de sociétés, président de la Société des mines du Djebel-Ressas (Tunisie). Voir encadré : www.entreprises-coloniales.fr/afrique-du-nord/Djebel_Ressas_Miniere.pdf

1° Que le produit net de l'exercice 1903 sera, jusqu'à due concurrence, employé aux amortissements détaillés dans le rapport du conseil et s'élevant ensemble à 71.947 fr. 47 ;

2° Que la somme restant disponible sur les produits de l'exercice 1903, après prélèvement des amortissements ci-dessus, ainsi que le solde créditeur précédemment reporté des exercices 1901 et 1902, se montant au total de 70.120 fr. 42, seront reportés à l'exercice 1904.

III. — Sur la proposition du conseil d'administration et en conformité de l'article 13 des statuts, l'assemblée générale renouvelle pour 6 ans le mandat de S. E. Sélim Pacha Melhamé, administrateur sortant.

En conséquence à dater de ce jour, 26 mai 1904, le conseil d'administration en exercice reste composé des neuf membres ci-après : MM. Gaston Auboyneau, le comte Joseph de Bouthillier ⁹, Charles de Cerjat [Bq impériale ottomane], René Emond, Gustave Habert [PLM], Selim Pacha Melhamé, Édouard de Monicault, Pangiris Bey, Henry Wiener ¹⁰.

IV. — L'assemblée générale nomme en qualité de commissaires des comptes pour l'exercice 1904 MM. Charles Cambefort ¹¹ et Raoul Deveaux, lesquels agiront conjointement, et elle fixe à la somme de 500 fr. l'allocation qui sera attribuée à chacun d'eux.

Port de Beyrouth
(*Le Journal des finances*, 18 juin 1904)

L'assemblée ordinaire a eu lieu le 26 mai. Aucun dividende n'a été voté pour 1903.

⁹ Comte Joseph de Bouthillier-Chavigny : administrateur ou commissaire aux comptes de sociétés situées dans la mouvance de la Banque ottomane (Damas-Hamah, Banque franco-serbe). Beau-frère de Paul Bourlon de Sarty ayant commencé sa carrière à ladite Banque ottomane. En outre, par parenté avec François de Wendel, commissaire aux comptes des Étains et wolfram du Tonkin. Voir :

www.entreprises-coloniales.fr/proche-orient/Qui_etes-vous_1924-Levant.pdf

¹⁰ Henri (ou Henry) Wiener (1853-1922) : ingénieur, banquier, il fut administrateur de deux douzaines de sociétés dont la Société syrienne de construction et d'exploitation. Voir encadré :

www.entreprises-coloniales.fr/inde-indochine/Ch._fer_IC-Yunnan-docu.pdf

¹¹ Charles Cambefort (1858-1919) : fils du banquier lyonnais Jules Cambefort, il épouse Suzanne de Witt-Guizot, fille de Cornelis, député du Calvados (1871-1875), vice-président du PLM et des Chemins de fer du Sud de l'Autriche, membre du conseil de régie d'Anzin, administrateur des Mines de la Grand-Combe, de la Société générale algérienne et des Chemins de fer lombards.

Avocat à la Cour d'appel de Paris, il débute comme commissaire des comptes des Mines de la Loire et des Mines de Pontgibaud, administrateur des Forges de l'Herme, des Mines et fonderies de Pontgibaud, de la Société d'études et d'exploitation du Congo français (*Le Temps*, 10 août 1893), de la Compagnie franco-russe des ciments Portland de Guelendjik (1894), de la London and Paris Mining and Financial Corporation (mines d'Afrique du Sud) et du Comptoir national d'escompte de Paris (1895), membre du conseil de surveillance des Éts Lazare Weiller et Cie (démission en 1901), administrateur des Docks et houillères de Tourane et de The Continental Hall Signal Company, à Bruxelles (1898), de la Société centrale de dynamite (démission en 1902), président de la Baryte de Comines (1901) et des Mines du Djebel-Ressas (Tunisie), administrateur de l'Union anversoise de tramways et d'entreprises électriques (1904), des Forges et aciéries de la Marine, commissaire aux comptes de la Compagnie ottomane du port, des quais et entrepôts de Beyrouth et de la Compagnie générale des bateaux parisiens, successeur de son père au conseil de Mokta, de Krivoi-Rog, des Messageries maritimes et de la Compagnie générale des eaux (1905-1906), administrateur des Plantations de caoutchouc de Sumatra et de la Société du Djebel-Sidii (Tunisie)(1907), des Mines d'Anderny-Chevillon (1908), des Caoutchouc de Tapanoelie et du Bône-Guelma (1911), de Saint-Gobain (1914)(après en avoir été commissaire des comptes)... Intéressé aux affaires d'assurances comme administrateur de la Foncière-Transports (1894), de l'Urbaine-Incendie et de l'Urbaine et la Seine. En outre, trésorier de la Société des Amis de Versailles.

Trois enfants : Henriette, mariée à Pierre Schweisguth ; Philippe, inspecteur des finances, aviateur tué en 1918 ; et Germaine mariée au pasteur Georges Boissonnas.

Sur les bénéfiques qui se sont élevés à 142.067 fr. 89, les amortissements ont reçu 71.9.47 fr. 47 et 70.120 fr. 42 ont été reportés à nouveau.

Société des ingénieurs civils
Les ingénieurs français à l'étranger depuis 1889
Procès-verbal de la séance du 10 janvier 1905

TURQUIE D'ASIE

De 1890 à 1893, notre collègue M. Dollfus ¹² et MM. Muzey, Thevenin et Loury, construisent le port de Beyrouth, dont les plans ont été établis et la construction dirigée par M. Garetta, ingénieur des Ponts et chaussées.

La Société de construction de Levallois-Perret [Anc. Éts Eiffel] fournit divers ponts-routes et les magasins du port de Beyrouth.

ASSEMBLÉES D'ACTIONNAIRES
Port, quais et entrepôts de Beyrouth
(*Gil Blas*, 27 mai 1905)

Les actionnaires de la Compagnie ottomane du port, des quais et entrepôts de Beyrouth se sont réunis, hier, 25 mai, en assemblée générale ordinaire, sous la présidence de M. Édouard de Monicault, président du conseil.

Après avoir entendu la lecture des rapports du conseil d'administration et celui de MM. les commissaires, ils ont adopté à l'unanimité les résolutions suivantes :

1° L'assemblée générale des actionnaires approuve le rapport du conseil d'administration, ainsi que le bilan et les comptes arrêtés au 31 décembre 1904.

2° Sur la proposition du conseil d'administration et en vertu des pouvoirs que lui confère l'article 31 des statuts, l'assemblée générale décide :

1° Que le produit net de l'exercice 1904 sera, jusqu'à due concurrence, employé aux amortissements qui sont détaillés dans le rapport du conseil et s'élèvent ensemble à 7.760 fr. 62 ;

2° Qu'il sera prélevé, en outre, sur le produit net de l'exercice 1904 :

a) Une somme de 69.000 fr., affectée à la constitution d'une réserve spéciale pour créances ajournées ;

b) Une somme de 60.000 fr., destinée à être répartie à titre de dividende, à raison de 5 francs par action, entre les 12.000 actions de la compagnie — ce dividende devant être payable à Beyrouth et à la Société belge de crédit industriel et commercial et de dépôts, à Bruxelles, contre remise. du coupon n° 1, à partir de la date qui sera fixée par le conseil d'administration ;

3° Que la somme restant disponible sur les produits de l'exercice 1904, déduction faite des amortissements et prélèvements ci-dessus, et le solde créditeur précédemment reporté des exercices antérieurs, se montant au total de 97.493 fr. 85, seront reportés à l'exercice 1905.

4° Sur la proposition du conseil d'administration et en conformité des articles 13 et 17 des statuts, l'assemblée générale :

I. — Ratifie la nomination comme administrateurs de la compagnie :

¹² Jules Dollfus (1842-1919) : entrepreneur, administrateur délégué (1894), puis président de la Cie des Ports de Tunis, Sousse et Sfax, co-fondateur du groupe Arcada :

www.entreprises-coloniales.fr/afrique-du-nord/Ports_Tunis-Sousse-Sfax.pdf

De M. Gaston de Monicault ¹³, élu pour six ans, en remplacement de M. Charles Mallet [décédé en avril 1902] ;

Et de M. le vicomte Gaston de Perthuis, élu pour quatre ans, en remplacement de M. le comte Edmond de Perthuis ;

II. — Renouvelle, pour une période de six années, le mandat de M. Henry Wiener, administrateur sortant.

En conséquence, à dater de ce jour, 25 mai 1905, le conseil d'administration en exercice reste composé de onze membres ci-après : MM. Gaston Auboyneau [Bq impériale ottomane], le comte Joseph de Bouthillier, Charles de Cerjat [Bq impériale ottomane], René Emond, Gustave Habert [PLM], Sélim pacha, Melhamé, Édouard de Monicault, Gaston de Monicault, Pangiris-bey, le vicomte Gaston de Perthuis, Henry Wiener.

5° L'assemblée générale nomme, en qualité de commissaires des comptes, pour l'exercice 1905 : MM. Charles Cambefort et Raoul Deveaux, lesquels agiront conjointement, et elle fixe à la somme de 600 francs l'allocation qui sera attribuée à chacun d'eux.

En 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.

Port de Beyrouth
(*Le Journal des finances*, 3 juin 1905)

L'assemblée générale tenue le 25 mai a voté une répartition de fr. 5 par action.
Le solde disponible s'élevait à fr. 226.493, dont 156.573 représentaient les bénéfices de 1904.

Compagnie ottomane du port, des quais et entrepôts de Beyrouth
Siège administratif : Paris, 21, r. de Londres
(*Recueil financier belge*, 1906, p. 275)

Édouard de Monicault, président ;
René Emond, vice-pdt ;
Gaston Auboyneau [Bq impériale ottomane], administrateur ;
Comte Joseph de Bouthillier ;
Charles de Cerjat [Bq impériale ottomane] ;
Gustave Habert [PLM] ;
Sélim Pacha Melhamé ;
Gaston de Monicault ;
Pangiris Bey ;
Vte Gaston de Perthuis ;
Henri Wiener.

S.A., 10 nov. 1888, au cap. de 5 MF, porté en 1895 à 6 MF en 12.000 act. de 500 fr.

Service financier : Société générale.

¹³ Gaston de Monicault : administrateur de Commentry-Fourchambault et Decazeville dont Paul Bourlon de Sarty, de la Banque ottomane, avait été successivement commissaire aux comptes, administrateur et vice-président.

Les profits de la Cie consistent dans la perception de droits d'ancre, d'amarrage à quai, de quai ; de recettes de manutention et de magasinage. Depuis le 1^{er} juillet 1901, l'exploitation se fait par la Régie générale des chemins de fer (RGCF), moyennant un forfait qui ressort à 40 % des recettes. De 1895 à 1900, les recettes laissèrent des insuffisances qui furent, au total, de fr. 484.993,07. En 1901, le bénéfice fut de fr. 9.428,92. En 1902, il atteignit fr. 84.959,32. Pour ne pas attendre l'extinction des pertes antérieures par l'accumulation des bénéfices, l'administration appliqua à leur amortissement le produit de la vente de terrains, les dividendes réservés et les allocations au conseil, dont celui-ci fit abandon. Il resta ainsi un bénéfice à nouveau de fr. 25.106,25.

Compagnie ottomane du port, des quais et entrepôts de Beyrouth
Siège social à Beyrouth
Bureaux à Paris, 21, rue de Londres
(E. PECH,
chef du bureau de statistique de la Banque impériale ottomane
Manuel des sociétés anonymes fonctionnant en Turquie,
3^e édition, Paris, 1906)

[158] Société anonyme ottomane constituée le 20 juin 1888 par :
MM. Joseph Moutran et ses associés,
La Banque impériale ottomane,
La Compagnie ottomane de la Route de Beyrouth à Damas,
Le Comptoir d'escompte de Paris,
La Banque de Paris et des Pays-Bas [BPPB],
La Compagnie de Messageries maritimes,
en vue de réaliser la concession pour la construction, l'administration et l'exploitation du port, des quais et entrepôts de la ville de Beyrouth (Syrie) accordée, par firman impérial en date du 19 juin 1887, à MM. Joseph Moutran et ses associés.

La durée de la concession, qui était fixée à 60 ans par l'acte du 17 juin 1887, a été prorogée, par iradé impérial du 25 juillet 1892, à 99 ans, et expire le 19 juin 1986.

Les travaux du port, commencés en 1889, ont été achevés en décembre 1892.

CAPITAL

Le capital de la société a été fixé par les statuts à 5 millions de francs, avec faculté, pour le conseil d'administration, de l'augmenter de 2 millions de francs et, pour l'assemblée générale, de l'augmenter de moitié.

Il a été émis, en 1888, 5 millions de francs, et, en 1895, 1 million de francs d'actions, de sorte que le fonds social est actuellement de 6 millions de francs, divisé en 12.000 actions de 500 francs chacune entièrement libérées.

[159] La Compagnie ayant eu besoin de nouvelles ressources en vue de poursuivre les travaux, avait, en 1892, passé un contrat avec la Société des Chemins de fer ottomans économiques de Beyrouth-Danias-Hauran en vertu duquel cette dernière lui faisait une avance de 5 millions de francs. Ce prêt devait être fait à la Compagnie du Port sur le produit des obligations émises à cette époque par la Société du Chemin de fer, à charge par celle-là de verser, chaque année, la somme nécessaire pour le service d'intérêt et d'amortissement des obligations supplémentaires (19.231 titres) émises à ces fins, avec faculté pour la Compagnie du Port de se libérer à toute époque vis-à-vis de la Société du Chemin de fer.

La Compagnie du Port usa de cette faculté en 1899. Elle émit 15.000 obligations de 500 francs, rapportant 4 % et remboursables au pair en 75 ans à partir de 1910, sur

lesquelles 11.812 ont été affectées au remboursement de sa dette vis-à-vis de la Société du Chemin de fer de Beyrouth-Damas-Hauran et échangées, à raison de 5 obligations du Port pour 8 obligations du Chemin de fer. Les 18.899 titres restant en circulation sur l'émission supplémentaire de 19.231 obligations faite par le Chemin de fer en 1892 ont été ainsi retirés et remis à ce dernier. Sur le restant des 15.000 obligations du Port, 2.981 ont servi à consolider la dette flottante de la Compagnie. L'intérêt des obligations est payable par moitié le 1^{er} janvier et le 1^{er} juillet de chaque année.

Il a été créé 600 parts de fondateurs donnant droit aux bénéfices comme il est dit ci-après.

PARTAGE DES RECETTES BRUTES

Sur les recettes brutes annuelles, il est prélevé :

1° Une somme égale à 7 % du capital effectivement dépensé pour être payée, à titre d'intérêt et d'amortissement, à toutes les actions ;

2° 10 % du solde restant après ce premier prélèvement pour être payés au Gouvernement impérial ;

3° Une somme égale à 1 % du capital effectivement dépensé pour être payée, à titre de supplément d'intérêt, à toutes les actions.

[160] Sur le solde des recettes :

4° 5 % au fonds de réserve ;

5° 5 % au conseil d'administration ;

Et sur l'excédent:

6° 50 % aux actionnaires.

7° 50 % aux parts de fondateurs

Les frais d'administration sont réglés sur les recettes brutes avant le prélèvement de 7 % indiqué au premier paragraphe ; mais la part de 10 % du gouvernement est prélevée sur les recettes brutes aussitôt que la somme équivalente à 7 % du capital effectivement dépensé en aura été déduite.

EXPLOITATION

La Compagnie passa, en 1901, un traité avec la Régie générale des chemins de fer en vertu duquel l'exploitation du port est confiée à cette dernière moyennant un forfait de dépenses de fr. 278.750 par an, plus 1 % sur le produit des locations de terrains, etc. En outre, la Régie Générale participe dans une proportion de 12 % sur tout excédent de recettes au-dessus de fr. 600.000 par an.

Ce traité a une durée de vingt-cinq ans, comptée à partir du 1^{er} janvier de l'année qui a suivi celle où la dernière section de la ligne Rayak-Hama a été remise à l'exploitation, c'est-à-dire à dater du 1^{er} janvier 1903.

[161] Voici les résultats de l'exploitation depuis 1896 (en francs) :

	1896	1897	1898	1899	1900	1901	1902	1903	1904
Droits de quai	284.606	312.393	287.516	302.704	280.701	305.443	359.325	338.179	371.597
Manutention	192.149	193.575	188.041	201.311	187.734	192.006	208.292	216.579	243.187
Ancrage et amarrage	53.834	78.283	77.485	83.176	75.696	76.251	91.570	93.838	113.332
Divers	49.611	47.002	46.943	44.365	42.859	49.127	62.668	81.665	84.175
	580.200	631.255	599.985	631.556	586.990	622.827	721.855	730.261	812.291

[162] Les résultats nets de l'entreprise pour les mêmes exercices sont montrés dans le tableau suivant (en francs) :

Ex.	Recettes	Dépenses	Résultats
1896	586.953	713.769	- 126.816
1897	658.292	705.146	- 46.854
1898	625.589	679.975	- 54.386
1899	648.141	655.675	- 7.534
1900	629.509	652.750	- 23.241
1901	670.923	661.494	9.429
1902	754.219	720.016	34.203
1903	791.279	746.265	45.014
1904	848.236	691.863	156.373

Il a été réparti aux actionnaires un intérêt annuel de 5 % pendant la période des travaux et dont le montant a été imputé au compte de premier établissement. Depuis lors, une seule répartition de 5 francs, soit 1 %, a été faite sur les profits de l'exercice 1904.

Année sociale : 1^{er} janvier au 31 décembre.

Assemblée générale en juin composée des porteurs d'au moins 25 actions.

Conseil d'administration composé de 5 à 11 membres devant être propriétaires chacun de 50 actions inaliénables pendant la durée de leurs fonctions.

Le conseil d'administration est formé des personnes ci-après :

MM. Gaston Auboyneau ;
 le comte Joseph de Bouthillier ;
 Charles de Cerjat ;
 René Emond ;
 Gustave Habert ;
 Sélim Pacha Melhamé ;
 Édouard de Monicault ;
 Gaston de Monicault ;
 S. E. Pangiris Bey ;
 le vicomte Gaston de Perthuis ;
 Henry Wiener.

[163] Commissaires des comptes :

MM. Charles Cambefort et Raoul Deveaux.

Les actions ne sont pas cotées. Les obligations ont été admises à la cote officielle de Paris en mai 1900 ; les cours moyens ont été les suivants (en francs) :

1900	260
1901	264
1902	299

1903	346
1904	357
1905	399

COMPAGNIE OTTOMANE DU PORT, DES QUAIS ET ENTREPOTS DE BEYROUTH
(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 1^{er} juin 1906)

Réunis le 31 mai en assemblée ordinaire, les actionnaires de la Société ottomane du Port, des quais et entrepôts de Beyrouth ont approuvé les comptes de l'exercice écoulé, se soldant par un bénéfice disponible de 252.713 86, et fixé le dividende à 6 francs par action.

Ce dividende absorbe 72.000 fr., il est affecté une somme de 5.970 60 aux amortissements, 100.000 fr. à la constitution d'une réserve spéciale, et reporté 74.743 26 à nouveau.

M. le comte Joseph de la Bouillerie, administrateur sortant, a été réélu.

Port, quais et entrepôts de Beyrouth
(*Le Journal des finances*, 15 juin 1907)

L'exercice 1906 s'est traduit par un bénéfice brut de 253.884 fr. Il a été voté un dividende de 10 fr. par action. 121.884 fr. ont été attribués aux amortissements.

Turquie
LES GRÈVES À BEYROUTH
(*Le Journal des débats*, 19 octobre 1908)

Beyrouth, octobre. — Après la grève des ouvriers du port, après celle des employés du chemin de fer Beyrouth-Damas-Hamah*, qui vient à peine de prendre fin, nous avons eu celle des agents de la Compagnie du gaz*. [...]

(*Le Journal des débats*, 19 février 1909)

Constantinople, le 18 février. — Le grand vizir a donné hier des ordres sévères pour que le débarquement des colis postaux à Beyrouth, à Jaffa et dans les autres ports soit efficacement protégé, au besoin par la force armée.

Port, quais et entrepôts de Beyrouth
(*Manuel des sociétés anonymes fonctionnant en Turquie*
par E. Puech (Banque impériale ottomane)
5^e édition, Constantinople, 1911, pp. 183-187)

CONSEIL D'ADMINISTRATION

MM. Gaston Auboyneau ;
 le comte Joseph de Bouthillier ;
 René Emond ;
 Gustave Habert ;
 Arsène Henry [Banque impériale ottomane] ;
 Édouard de Monicault ;
 Gaston de Monicault ;
 S. E. Pangiris Bey ;
 MM. le vicomte Gaston de Perthuis ;
 Henry Wiener.
 Commissaires des comptes :
 MM. Charles Cambefort et Lucien Boursier.

Compagnie ottomane du port, des quais et entrepôts de Beyrouth
 (La Cote de la Bourse et de la banque, 2 août 1911)

Les actionnaires de la Compagnie ottomane du port, des quais et entrepôts de Beyrouth qui se sont réunis le 8 juin dernier en assemblée générale ont approuvé les comptes arrêtés au 31 décembre 1910.

Le montant total des recettes au 31 décembre s'est élevé à la somme de 1.197.551 76.

Les recettes d'exploitation proprement dites ont contribué pour 155.704 12 et les locations de terrains devant faire retour à l'État pour 3.152 42 à la plus-value de 158.856 54 que présente le total ci-dessus comparativement à celui des recettes de 1909. L'augmentation s'est fait sentir sur tous les chapitres de recettes, à l'exception des « Recettes d'entrepôts » qui ressortent en diminution, l'entreposage des marchandises ayant été suspendu, d'accord avec l'administration de la Douane, jusqu'à l'achèvement et la mise en exploitation du nouvel entrepôt construit par la Compagnie.

Les dépenses se sont élevées à une somme globale de 516.242 60. Les recettes ayant été de 1.197.551 76 et les dépenses de 516.242 60, l'excédent des recettes sur les dépenses ressort à 681.309 16 et présente, sur le solde similaire de l'exercice 1909, un excédent de 144.351 16.

Voici ci-dessous comparés les comptes de Profits et Pertes des deux derniers exercices :

	1909	1910
CHARGES		
Emprunt	232 338 42	237.391 43
Somme affectée à la réduction de l'emprunt	46.500 00	61.850 00
Amortissement des obligat.	—	16 500 00
Annuité due au concessionnaire	20.000 00	20.000 00
Charges du capital social	7.233 97	8.207 57
Amortissement du prix d'achat du matériel	16.295 25	1.451 23
Total des charges	342.417 04	345.400 23
PRODUITS		

Solde du compte d'exploitation	536.958 00	681.309 16
Part de la Cie dans les produits du raccordement et des voies de quais	9.686 50	9.284 55
Intérêts sur comptes courants, reports sur titres et produits divers	31.470 07	45.908 48
Produit de la location des terrains de la Compagnie	9.417 40	7.910 39
Total des produits	<u>587 562 57</u>	<u>744.418 58</u>
Rappel des charges	342.417 04	345.460 23
Produit net de l'exercice	245.144 93	398.958 35
Reliquat de l'exercice antérieur	77.485 38	72.630 31
Solde disponible	<u>322.030 31</u>	<u>471.588 00</u>

Le produit net de l'exercice s'élève à 398.958 35 en augmentation de 153.813 42 sur celui de 1909.

Si l'on ajoute le solde créditeur reporté des exercices antérieurs (72.630 31), on obtient un solde disponible de 471.588 66, qui a été réparti comme suit, comparativement à celui de 1909 :

	1909	1910
Réserve spéciale	100.000 00	100.000 00
Intérêt aux 12.000 actions	150.000 00	180.000 00
Provision pour dépenses exceptionnelles à liquider en 1911	—	100.000 00
Report à nouveau	72.630 31	91.588
	<u>322.630 31</u>	<u>471.588 66</u>

Comme le fait ressortir le tableau ci-dessus, l'intérêt aux 12.000 actions est en plus-value de 30.000 fr.. L'année dernière, on n'a distribué que 12 fr. par action au lieu de 15 fr. pour cet exercice ; le solde créditeur restant est de 91.588 66 qui est reporté à l'exercice 1911.

*
* *
*

Rappelons brièvement le passé de la Compagnie ottomane du port, des quais et entrepôts de Beyrouth, qui a été constituée le 10 novembre 1888, pour l'exploitation de la concession du port, des quais et entrepôts de Beyrouth. Cette concession a été accordée pour quatre-vingt-dix-neuf ans, soit jusqu'en 1986. Une annuité de 20.000 fr. est versée au concessionnaire auquel s'est substituée la société. Son capital primitif était de 5 millions en 10.000 actions de 500 fr. En 1895, il fut porté à 6 millions, chiffre qui n'a pas changé, comprenant 12.000 actions de 500 fr. Les profits sociaux consistent dans la perception des droits d'ancrage et amarrage à quai, de quai ; dans les recettes de manutention et de magasinage, d'entrepôts, locations de matériel, de terrains, etc.

Depuis juillet 1901, l'exploitation se fait par la Régie générale des chemins de fer, moyennant un forfait de 40 % sur les recettes. À l'origine, les résultats obtenus par la société n'étaient guère brillants. De 1895 à 1900, les recettes avaient laissé des insuffisances, s'élevant au total de 485.000 fr. En 1901, il apparaît un bénéfice

modique de 9.429 fr., qui résulte de la remise de l'exploitation à la Régie des chemins de fer. En 1902, il s'élève à 89.204 fr. Ensuite les bénéfices sont passés de 116.912 fr. en 1903, et oscillent par la suite entre 155.426 fr., chiffre minimum, et 345.460 23, chiffre maximum atteint pour cet exercice clos le 31 décembre 1910.

Les différents travaux, commencés au mois de juin de l'année passée, ont été conduits avec soin, le remblaiement de la darse Quai-Sud, qui en constituait la partie préliminaire, est complètement terminé depuis plusieurs mois, et la construction du nouvel entrepôt, sur l'emplacement de la darse, est assez avancée.

La comparaison du mouvement du port pendant les deux dernières années indique une diminution de 29 unités sur le nombre des vapeurs qui ont touché à Beyrouth et, par contre, une augmentation de 36 unités sur le nombre des vapeurs entrés dans le bassin du port.

Le nombre des voiliers venus à Beyrouth s'est accru, d'une année sur l'autre, de 452 unités. Le tonnage total a progressé de 53.513 tonneaux de jauge.

285.357 tonnes de marchandises diverses soumises aux droits de quai sont passées, pendant l'année, par le port de Beyrouth. En y ajoutant 11.256 tonnes de marchandises de consommation, exemptes de tous droits, on arrive au chiffre de 296.613 tonnes atteint par le trafic total de 1910, en augmentation de 17.630 tonnes sur celui de 1909.

À l'importation, le tonnage des marchandises présente une plus-value de 29.004 tonnes à laquelle ont concouru pour une forte proportion le blé et les farines.

Le trafic d'exportation est en baisse de 13.815 tonnes, ce qui réduit à 15.189 tonnes l'augmentation nette dont a bénéficié l'ensemble du trafic commercial. La diminution des marchandises d'exportation a porté principalement sur les céréales et est imputable surtout à l'insuffisance des récoltes, qui a fait obstacle aux expéditions d'orge pour l'Europe.

Le produit moyen des droits de quai par tonne de marchandise a été de 1 fr. 82 contre 1 fr. 67 pour 1909. Ce droit de 15 centimes en plus par tonne est dû à ce que les farines, fers ouvrés, articles de quincaillerie, etc., sont passibles de droits assez élevés.

Les importants travaux qui ont été exécutés pendant deux exercices successifs, en 1908 et en 1909, pour consolider les dépenses extérieures, la jetée du large entre autres, ont supporté, sans trop de dégâts, les tempêtes qui se sont produites à Beyrouth en janvier et février 1910.

La rue de 12 mètres, parallèle au grand quai, a été livrée à la circulation sur toute son étendue. Les dépenses qui ont été occasionnées par ces travaux s'élèvent à 1.451 23, somme qui sera amortie par les produits nets de l'exercice. Le matériel naval a reçu toutes les réparations courantes. La commande d'une digue flottante d'une puissance supérieure à celle du ponton-mâture que la Compagnie possède déjà, vient d'être expédiée à Beyrouth. Son acquisition constitue une dépense d'une centaine de mille francs qui figurera dans les comptes de 1911, et dont l'amortissement sera à régler l'année prochaine.

*
* * *

Les statistiques de l'exploitation font connaître que le nombre des perceptions de droits d'ancrage a été, pendant l'année écoulée, de 1.249 fr. sur les bateaux à vapeur et de 2.563 fr. sur les voiliers et caboteurs. Les droits de port payables mensuellement ont, d'autre part, fait l'objet de 975 perceptions sur les mahonnes et de 320 perceptions sur les barques. Un nouveau tarif a été établi pour les droits de port et a reçu, en juin 1910, l'homologation du ministère des Travaux publics. Les droits d'amarrage ont donné une recette de 20.588 03, égale à peu de chose à celle de 1909.

*
* *
*

Nous donnons ci-dessous les deux derniers bilans comparés comme suit :

	1909	1910
ACTIF		
Compte de premier établissement	12 397 279 40	12.464.592 05
Terrains appartenant en pleine propriété à la Cie	731.381 00	665.664 00
Prime de remboursement sur obligations	1 102.090 00	1.102.690 00
Obligations 1899 rachetées et annulées	983.678 40	1 .385.820 75
Intérêt et amortissement des actions	13.655.570 12	14.472 737 48
Débiteurs divers	448.643 02	580.979 62
Direction générale des douanes	534.090 60	356.060 40
Caisse et banques	825.837 40	1.078.285 86
Valeurs en portefeuille	428.980 82	432.113 27
Ventes de terrains	—	5.637 95
	<u>31.108.150 70</u>	<u>32.544.581 38</u>
PASSIF		
Fonds social	6.000.000 00	6.000.000 00
Prime sur actions émises en 1895	100.000 00	100.000 00
Emprunt de 1899	7.426.500 00	7.426.500 00
Gage sur terrains	731.381 00	665.664 00
Prélèvements sur produits des ventes de terrains	1.095.488 72	1.499.763 52
Réserve spéciale	409.000 00	509.000 00
Intérêt et amortissement à rappeler ultérieurement au profit des actions	13.655.570 12	11.472.737 48
Intérêts des obligations	126.400 00	133.050 00
Intérêts et dividendes des actions	11.254 00	3.482 50
Créditeurs divers	595.169 03	728.404 02
Ventes de terrains	101.666 98	—
Indemnité	534.090 00	534.090 00
Profits et pertes :		
Liquidation Exerc. 1909	245.144 93	398.958 35
Report du solde créditeur exercice 1908	77.485 38	72.630 31
	<u>31.108.150 70</u>	<u>32.544.581 38</u>

Il résulte de la comparaison de ces bilans que, défalcation faite ses pertes et dépréciations sur matériel et de la valeur des approvisionnements utilisés à l'entretien

des ouvrages du port, le compte de premier établissement figure au bilan de 1910 pour 12.464.592 fr. 05, ce même compte s'élevait, au 31 décembre 1909, à 12 millions 397.279 fr. 10. D'où une augmentation nette de 67.312 fr. 65. La location des terrains appartenant en pleine propriété à la Compagnie, est en diminution de 1.531 fr. 01 sur la recette correspondante du précédent exercice. Il a été vendu, en 1910, deux parcelles de terrain mesurant ensemble une superficie de 1.300 m. q. 93. La surface disponible appartenant en propre à la Société, s'est trouvée réduite, au 31 décembre dernier, à 11.500 mètres carrés environ. Il a été racheté en Bourse 904 obligations de la Compagnie, qui ont coûté 405.271 lr. 80. De 1901 à 1910 inclus, la Société a retiré de la circulation 3.270 obligations, en consacrant à cette opération une somme totale de 1.388.953 fr. 20. Les autres postes ne présentent aucune variation sensible.

L'assemblée, sur la proposition du conseil, ratifie la nomination, comme administrateur, de M. le baron d'Andrée de la Giraudière ¹⁴ et réélit M. Gaston de Monicault et M. Henry Wiener, administrateurs sortants.

Annuaire Desfossés, 1912, p. 491 :

Port, quais et entrepôts de Beyrouth

Conseil : A. Henry, R. Emond, J. de Bouthillier, G. Habert, E. de Monicault, G. de Monicault, Pangiris Bey, G. de Perthuis, H. Wiener.

DERNIÈRE HEURE

Le bombardement du port de Beyrouth
(*Le Temps*, 25 février 1912)

(De notre correspondant particulier.)

Constantinople, 24 février.

Deux navires italiens se sont présentés hier devant le port de Beyrouth et ont réclamé la remise d'un torpilleur et d'un autre bâtiment turc qui s'y trouvaient. Le délai fixé par les Italiens expirait ce matin à 9 heures et le bombardement a commencé aussitôt.

Le tir n'est pas dirigé contre la ville même, et on ne vise que le port.

La population reste, malgré une émotion très naturelle, relativement calme.

On sait que Beyrouth est un port commercial très important de la côte de Syrie. Sa population dépasse 100.000 habitants, dont un grand nombre d'Européens. Par ses écoles, Beyrouth est le grand centre d'influence occidentale en Asie-Mineure ; outre les établissements français, on compte un important orphelinat allemand, des écoles anglaises, des écoles grecques et un collège américain.

DERNIÈRE HEURE

La guerre italo-turque
(*Le Temps*, 26 février 1912)

Rome, 25 février.

L'amiral Favarelli, commandant l'escadre italienne à laquelle appartiennent le *Garibaldi* et le *Ferruccio*, télégraphie :

¹⁴ Baron Louis d'Andrée de La Giraudière : futur président de la société (ca 1927). Voir encadré ci-dessous.

« J'ai surpris à l'aube dans le port de Beyrouth la canonnière turque *Avu-Allah* et un torpilleur du type « Antalia ». Ces navires furent sommés de se rendre ; un délai leur fut accordé jusqu'à 9 heures. Ces décisions furent communiquées au gouverneur et aux autorités consulaires par l'intermédiaire d'un officier turc venu à bord. À 9 heures, le signal de reddition fut hissé à nouveau ; aucune réponse n'ayant été reçue, l'artillerie ouvrit le feu contre la canonnière qui répondit vivement. À 9 heures 20, la canonnière fut réduite au silence, un incendie s'étant déclaré à son bord.

Ayant suspendu le feu, j'allai avec le seul *Garibaldi* à l'entrée du port où une action contre le torpilleur fut engagée. Le torpilleur fut endommagé sérieusement ; une torpille acheva sa destruction.

Il faut démentir d'une manière absolue que la ville de Beyrouth ait été bombardée
L'escadre est repartie aussitôt. »

M. Delcassé a donné ce matin des ordres pour qu'un bâtiment de l'escadre de la Méditerranée aille remplacer à la Sude l'*Amiral-Charner*. Ce croiseur a, comme on sait, reçu l'ordre de se rendre immédiatement à Beyrouth.

LA GUERRE ITALO-TURQUE

L'affaire de Beyrouth et les espérances italiennes.

Nouvelles opérations attendues.

(*Le Temps*, 27 février 1912)

Notre correspondant de Rome nous télégraphie :

Les nouvelles officielles italiennes réduisent l'incident de Beyrouth à la pure et simple destruction des deux navires turcs qui avaient été construits — ironie du sort — dans des chantiers italiens. Les ordres du gouvernement étaient de ne pas toucher la ville ; ils ont été scrupuleusement suivis. La canonnière ottomane répondit vigoureusement au feu sans endommager le *Garibaldi* et le *Ferruccio*.

Le combat de Beyrouth a produit une excellente impression en Italie, d'abord parce que c'est une nouvelle et brillante action de la marine, qui jouit maintenant d'une énorme popularité dans le pays, ensuite parce qu'elle laisse espérer que d'autres opérations navales plus importantes vont avoir lieu. L'esprit public en Italie est pour une action énergique dirigée contre la Turquie au moyen de la flotte. Le premier coup de canon tiré dans le Levant a éveillé un écho dans le cœur du peuple italien qui espère qu'il y en aura d'autres bien plus décisifs : tel est l'état d'esprit populaire.

Dans les milieux officiels, on garde une plus grande réserve sur les intentions futures : impossible de savoir si l'affaire de Beyrouth est le premier épisode d'une série d'actions de guerre navales, ou bien simplement un épisode isolé. Cependant, quelques circonstances font supposer que l'amiral italien a reçu un ordre de tendance plus politique que militaire. En effet, les navires italiens se sont présentés devant Beyrouth au lendemain de la délibération prise par la Chambre pour une continuation énergique de la guerre ; en outre les deux navires turcs étaient à Beyrouth depuis longtemps, et jusqu'à présent, la flotte italienne n'avait pas eu ordre de les déranger ; et enfin, cet incident coïncide avec une certaine reprise de l'activité diplomatique de l'Italie auprès des chancelleries, afin d'appeler leur attention sur sa singulière situation de belligérant qui ne fait pas la guerre. Il faut noter encore que pendant la discussion de la Chambre, le président du conseil a démenti plusieurs fois avec insistance que l'Italie ait renoncé à une action navale en Orient et ait rencontré une opposition quelconque de la part de l'Europe. Selon M. Giolitti, la flotte n'a pas agi jusqu'à ce jour, parce que l'Italie n'y avait aucun intérêt. Tous ces indices feraient supposer que l'affaire de Beyrouth ne restera pas isolée.

La presse italienne mène campagne pour que l'on continue, faisant observer que c'est la première fois que le canon tonne dans la mer du Levant. En effet, il y a eu des actions navales dans l'Adriatique, dans la mer Ionienne, dans la basse Méditerranée, dans la mer Rouge, mais pas encore dans la Méditerranée orientale.

En résumé, on a l'impression à Rome que le conflit italo-turc va entrer dans une nouvelle phase et que l'Italie se décidera à agir afin d'accélérer le tour vraiment trop lent que fait à travers les chancelleries européennes la note russe pour l'intervention collective des puissances à Constantinople. Dans les cercles diplomatiques d'ici, on assure que la note russe aurait été accueillie favorablement à Paris et à Londres, mais qu'elle aurait rencontré des difficultés à Berlin, à cause de la politique turcophile de l'Allemagne.

L'expulsion des Italiens

Nous avons annoncé que la Turquie avait décidé de répondre à la canonnade de Beyrouth par l'expulsion des Italiens, auxquels il est accordé un délai de 15 jours. Cette mesure ne vise en ce moment que les Italiens de la Syrie et de la Palestine, à l'exception toutefois des religieux italiens jouissant de la protection française.

Le gouvernement ottoman a télégraphié sa décision aux gouverneurs de Beyrouth, de Damas, d'Alep et de Jérusalem. Il l'a notifiée à l'ambassade d'Allemagne et a chargé ses ambassadeurs à l'étranger de la communiquer aux puissances en rappelant la modération dont la Turquie a fait preuve depuis le commencement des hostilités, et en insistant sur ce fait que l'expulsion n'atteint que les Italiens de deux vilayets seulement.

On assure toutefois que la Porte aurait résolu d'expulser les Italiens de toutes les régions qui pourraient être ultérieurement attaquées par la flotte italienne.

Parmi les Italiens expulsés par le décret impérial d'hier se trouvent des ouvriers travaillant à la construction du chemin de fer de Bagdad.

Les dégâts à Beyrouth

Notre correspondant de Constantinople télégraphie :

Le vali de Beyrouth a envoyé le télégramme suivant au ministre de l'intérieur à Constantinople :

Il m'a été possible d'établir aujourd'hui les dégâts causés par le bombardement. La **Banque ottomane** a été atteinte par cinq projectiles, la Banque allemande de Palestine a été touchée par trois boulets ; les magasins de la **Société des quais** par cinq obus ; la Banque de Salonique et le bureau des passeports et la Banque privée de Shahal par un projectile. Plusieurs maisons de commerce ont également été atteintes.

L'hôpital et l'École des beaux-arts ont reçu six grenades. Un projectile est allé tomber sur un village éloigné de six kilomètres du port.

L'arsenal a été pillé pendant le moment de désarroi que causa le bombardement. On recherche les auteurs de cet attentat. On n'a pas pu établir exactement encore le nombre des morts et des blessés, mais on pense qu'il s'élève à une cinquantaine.

Les navires français et anglais à Beyrouth

M. Boppe, chargé d'affaires de France, a informé Assim bey, ministre des affaires étrangères, du départ du croiseur *Amiral-Charner* de la Crète pour Beyrouth.

Talaat bey a télégraphié au vali de Beyrouth d'aviser la population de la prochaine arrivée du croiseur français.

Le croiseur anglais Lancaster, qui se trouvait à Malte, a été envoyé également à Beyrouth pour protéger les intérêts britanniques dans la mer Égée.

Les mouvements de la flotte italienne

Selon des nouvelles de source autrichienne, le 23 février, un navire italien aurait paru dans un petit port près de Millas, sur la côte du vilayet de Smyrne, et tiré quelques coups de canon contre un îlot situé en face, puis se serait retiré dans la direction de Samos.

En Arabie

Selon une dépêche du Caire à la *Tribuna* de Rome, une lettre d'un ami de Saïd Idriss donne des détails sur la campagne d'Idriss contre les Turcs et la défaite de ceux-ci à Mahail le 18 janvier.

Les troupes du général turc Ali pacha, après un combat de deux jours dans les environs de Mahail, durent battre en retraite. Elles sont actuellement immobilisées et n'ayant que peu de vivres, ce qui augmente leur faiblesse vis-à-vis des tribus arabes d'Idriss.

Les crédits italiens pour la guerre

Le ministre du Trésor, M. Tedesco, a déposé sur le bureau de la Chambre le projet relatif à la conversion en loi de décrets ouvrant des crédits extraordinaires de 140 millions au ministère de la guerre et de 30 millions au ministère de la marine.

La somme de 140 millions est destinée pour 98 millions aux frais du corps expéditionnaire et aux réservistes jusqu'à la fin de février, et pour 42 millions pour le remboursement des crédits employés au transport du matériel en Libye.

Le projet prévoit aussi un nouveau crédit de 35 millions, dont 20 millions pour continuer le remboursement des crédits et 15 millions pour les frais des troupes.

La dépense entière de 205.000.000 liras est couverte pour 57.000.000 par les reliquats actifs du budget de 1910-1911, et pour le reste par le reliquat de l'actif de 1911-1912 et par six crédits égaux qu'on inscrira aux exercices à partir de 1912-1913 jusqu'en 1917-1918.

Le projet prévoit enfin un crédit de 10.600.000 liras pour les travaux urgents dans les ports de Tripoli, Benghazi, Derna et Khoms, pour les services civils et sanitaires, pour les télégraphes et les téléphones en Libye. Les câbles de Syracuse à Tripoli, de Syracuse à Benghazi et le réseau téléphonique de Tripoli figurent au nombre de ces travaux.

BEYROUTH

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

[...] Le port, construit en 1895 par un ingénieur français, est exploité par la Société française, la Régie générale des chemins de fer et travaux publics [RGCF] qui assure également l'exploitation du chemin de fer Beyrouth, Damas, Alep et celle des Tramways libanais [Nord et Sud de Beyrouth]. Une jetée de 800 mètres protège ce port dont les dimensions sont devenues insuffisantes. Il est souvent et régulièrement fréquenté par les paquebots de la Compagnie des Messageries maritimes et par des bateaux autrichiens, anglais, russes et italiens autrefois. Le long des quais s'alignent d'un côté les entrepôts de la douane et de l'autre les bâtiments de la Banque de Salonique, des magasins Orosdi-Back*, de la Banque ottomane, qui possède un élégant immeuble de construction récente, ceux de l'administration du chemin de fer et du port. Les rails du chemin de fer sont installés au milieu du quai et la gare terminus, d'ailleurs très modeste, se trouve entre la douane et l'administration sanitaire. Il est assez probable que l'installation du chemin de fer, dont les wagons sont garés sans aucun abri à même le quai, a eu à souffrir de la canonnade italienne. La ville, très irrégulièrement bâtie, couvre un vaste espace. Elle est limitée d'un côté par une rivière, de l'autre par des

sables dont on est parvenu à enrayer la marche par des plantations de pins du côté de la ville faisant face au Liban.

Les intérêts étrangers sont très nombreux à Beyrouth. Les Américains y possèdent un ensemble d'établissements scolaires comptant un total de plus de huit cents élèves, et parmi lesquels figure une École de médecine. Les Allemands y ont un hôpital et une École des diaconesses; les Anglais, plusieurs missions protestantes et des œuvres de charité ; les Russes y soutiennent des écoles orthodoxes et les Italiens y entretenaient deux écoles laïques. Mais les intérêts français sont particulièrement importants et viennent en toute première ligne. On a déjà vu que le port de Beyrouth et le chemin de fer sont entre des mains françaises. On sait que d'importants capitaux français sont engagés dans les compagnies du gaz et des eaux de Beyrouth. Enfin, il a été, ces temps-ci, trop question de la Faculté de Médecine de cette ville pour qu'il soit besoin de rappeler tout l'intérêt qui s'attache à cette œuvre capitale. Aussi notre colonie est-elle particulièrement nombreuse : elle comprend plus de trois cents membres vivant à Beyrouth même et qui se répartissent entre l'administration des chemins de fer et du port, la Faculté de médecine, la Banque ottomane, la Compagnie des Messageries maritimes, celle du gaz, le collège de la mission laïque, etc., sans compter de nombreux commerçants et filateurs de soie. Enfin, on sait que Beyrouth est le centre le plus actif de nos missions catholiques : les jésuites y ont un grand collège très florissant, les Lazaristes ont installé le leur dans le Liban, non loin de la ville ; celui des Frères des Écoles chrétiennes réunit plus de cinq cents élèves. Les religieuses françaises, Dames de Nazareth, Sœurs de Saint-Joseph, de la Sainte-famille, et surtout Sœurs de Saint-Vincent-de-Paul, qui possèdent à elles seules à Beyrouth même cinq établissements, dont un hôpital, se chargent de l'instruction des jeunes Syriennes et de l'éducation des Orphelins. Il n'y a en effet pas moins d'une quinzaine de nos missions françaises qui sont installées à Beyrouth et y répandent notre langue et notre influence.

Étant donné l'importance et la diversité des intérêts français en Syrie, on comprend combien l'envoi d'un de nos bâtiments de guerre à Beyrouth s'imposait dans les conditions actuelles et l'heureux effet que produira l'arrivée de l'*Amiral-Charner* tant sur nos compatriotes que sur la population indigène chrétienne.

LA GUERRE ITALO-TURQUE L'affaire de Beyrouth (*Le Temps*, 28 février 1912)

LES MESURES DU VALI

Le corps consulaire de Beyrouth a fait au vali une seconde visite pour le remercier des mesures prises pour la sécurité des étrangers et le maintien de l'ordre. Des démarches analogues ont été faites par les notables étrangers. La proclamation immédiate de l'état de siège a réussi en effet à prévenir tout attentat et tout trouble.

Selon les nouvelles officielles, les victimes de la canonnade de samedi sont au nombre de 76 : 20 officiers de marine, 20 matelots et 36 civils, dont un sujet russe.

La défense héroïque des équipages des deux bâtiments turcs coulés a été très admirée et l'amiral anglais Williams, chargé de la réorganisation de la flotte ottomane, en a témoigné toute sa satisfaction.

AU PARLEMENT ITALIEN

Le ministre de la marine, amiral Cattolica, communique les dépêches déjà connues sur l'action navale de l'Italie à Beyrouth :

« Cette action, dit-il, n'était pas sans difficultés, étant donnée surtout l'étendue limitée du port et les risques d'endommager des navires neutres ou les maisons bordant

la mer. Mais elle fut conduite d'une façon mesurée bien qu'énergique et résolue. (Applaudissements.)

Le ministre signale la conduite brillante des deux navires italiens et fait l'éloge de l'amiral, des commandants, des officiers et des deux équipages. (Applaudissements prolongés.)

LE MÉCONTENTEMENT ALLEMAND

Notre correspondant de Berlin télégraphie :

La presse allemande, d'abord fort réservée dans ses commentaires de la canonnade de Beyrouth, est devenue nettement défavorable.

Les gazettes berlinoises, cédant à une première impression, s'étaient réjouies d'abord de la tension probable que cet incident allait provoquer entre Paris et Rome. Elles se ravisèrent en apprenant que le mécontentement croissait à Constantinople et qu'on envisageait à la Porte une expulsion des Italiens d'Asie-Mineure.

Cette mesure aurait pour conséquence de paralyser les progrès du chemin de fer de Bagdad qui vient de dépasser Alep ces jours-ci.

Les journaux donnent donc à l'Italie des conseils de prudence dont la clarté ne laisse rien à désirer.

Les Italiens, dit la *Tæglische Rundschau*, affirment n'avoir pas bombardé la Ville. Il est bien difficile de savoir si les obus tombèrent sur le quai parce que les pointeurs étaient imprudents ou parce qu'ils avaient de mauvaises intentions. En tout cas, cet incident va augmenter encore l'animosité turco-italienne. La *Gazette de Francfort* écrit :

L'incident de Beyrouth ne prouve que l'embarras de l'Italie. C'est une démonstration inutile, et la population musulmane se souviendra longtemps avec amertume des événements actuels. Les germes de haine que sème l'Italie pourraient donner une bien amère récolte !

Le langage des *Nouvelles* de Hambourg est plus tranchant encore :

Pour le moment, nous voulons croire que le bombardement de la ville ouverte de Beyrouth a eu lieu sans l'assentiment ou même contre la volonté du gouvernement italien. L'agence Stefani affirme que la flotte italienne se proposait uniquement de détruire les vaisseaux de guerre ottomans. Il est regrettable alors que les artilleurs italiens aient aussi mal visé. D'ailleurs, tous les rapports parvenus jusqu'à présent et ce que nous savons du désir d'action des marins italiens permettent de supposer qu'ils ont visé la ville. Dans ce cas, le contre-amiral Faravelli aurait agi contre les intentions de son gouvernement. Il faudrait que la réparation fût immédiate et complète. On ne voit pas le but que poursuivirent les Italiens en détruisant les vaisseaux turcs ou même en bombardant Beyrouth. Le seul résultat sera d'augmenter l'animosité turco-italienne et d'indisposer contre l'Italie la France et l'Angleterre.

Il serait souhaitable du point de vue allemand que le gouvernement italien expliquât bientôt s'il se proposait de transporter en Turquie d'Asie le théâtre de la guerre.

La situation de l'Allemagne deviendra plus délicate si l'Italie persiste dans des démonstrations navales qui nuisent moins à la Turquie qu'à l'Italie elle-même et provoquent à Constantinople les dispositions moins favorables pour l'Allemagne chargée de la protection des Italiens.

Une démarche allemande a été faite à Constantinople pour assurer la continuation des travaux de la ligne de Bagdad.

La ligne de Bagdad, annonce le *Lokal-Anzeiger*, se trouve en ce moment dans une période de construction intense. Des pourparlers sont engagés actuellement entre l'ambassade d'Allemagne à Constantinople et la Porte afin d'assurer la poursuite des travaux qui devraient être suspendus si la Porte expulsait tous les Italiens d'Asie-Mineure. Ce sont en effet des entrepreneurs italiens qui se sont chargés de la

construction de la ligne. On doit espérer que la Porte tiendra compte des nécessités de cette grande entreprise et comprendra qu'il n'est pas possible d'expulser en quinze jours les milliers d'Italiens établis en Syrie et en Palestine.

LES CRITIQUES AUTRICHIENNES

Notre correspondant de Vienne télégraphie :

Dans un article intitulé « Erreur de mise en scène », la *Zeit* déclare que puisque le gouvernement italien avait présenté la guerre en Tripolitaine comme une entreprise de longue haleine à l'opinion italienne, il est obligé maintenant de recourir à des coups de théâtre comme celui de Beyrouth.

C'est la conséquence d'une erreur initiale. Le général Caneva, appelé à Rome, a déclaré que, pour le moment, et pour longtemps encore, il ne pouvait rien offrir de sensationnel. Le gouvernement a donc mis sa flotte en mouvement et les deux navires turcs ont été coulés pour l'ouverture des Chambres italiennes.

On connaît probablement d'autres abris encore où se tiennent les canonnières ottomanes, mais ces minuties ne pourront à la longue satisfaire les passions nationales, et c'est là le danger.

Le *Deutsches Volksblatt* ajoute à ces critiques cette considération intéressante :

Les nouvelles s'accroissent depuis quelque temps de complications dans les Balkans qui, au printemps prochain, amèneraient la guerre. La chose est loin d'être prouvée si la Bulgarie s'abstient de toute intervention dans les affaires macédoniennes, mais l'exagération dont on accompagne les nouvelles venues des Balkans font découvrir l'influence italienne.

Un vapeur capturé

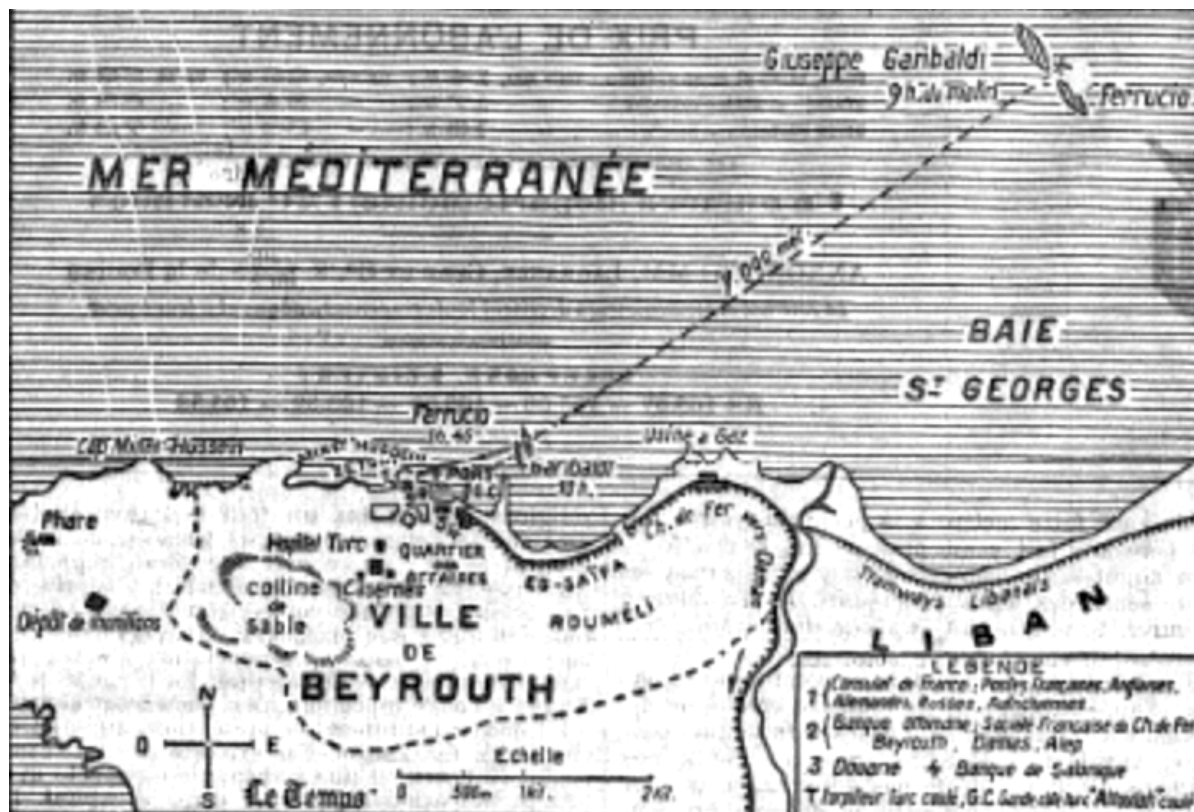
La flotte italienne a capturé en vue des côtes de Tripolitaine le vapeur *Kascuer* à bord duquel on a trouvé 250 tonneaux de matériel de guerre renfermé dans des caisses et consistant en mitrailleuses, fusils Mauser, shrapnels, grenades et canons.

Vers Zanzour

Une dépêche du ministère de la guerre ottoman annonce que quatre bataillons d'infanterie, deux détachements d'artillerie et de cavalerie, trois batteries d'artillerie de l'armée italienne se sont avancées le 23 février, pour occuper Zanzour.

Mais devant le feu violent des Turcs et des Arabes, ces forces se retirèrent. Les pertes des Turcs sont de deux blessés.

Le bombardement de Beyrouth
Récit d'un témoin oculaire
(*Le Temps*, 8 mars 1912)



LE PORT DE BEYROUTH

Nous recevons d'un résidant français à Beyrouth une lettre et un plan qui ajoutent plusieurs précisions aux télégrammes reçus sur l'affaire.

Après avoir rappelé la sommation du croiseur cuirassé italien *Garibaldi*, faite à huit heures du matin aux deux vaisseaux turcs, de se rendre, sans condition avant neuf heures, notre compatriote écrit ce qui suit :

Les habitants de la ville, habitués à voir venir des navires de guerre, ne causaient guère de ce qui allait se passer; aussi à neuf heures du matin, quand le *Garibaldi* tira le coup de canon d'avertissement, les quais, la jetée et les balcons des maisons avoisinant le port étaient noirs de monde.

À neuf heures cinq, brusquement, les croiseurs, qui avaient pris position de combat, ouvrent le feu à 7.000 mètres. Les obus tombent comme la grêle sur le port et les quais au milieu des badauds, dont un grand nombre sont tués ou blessés.

Une partie de la douane est démolie, la Banque ottomane, la Banque de Salonique, la Deutsche Palestina Bank sont criblées de projectiles. Par un hasard miraculeux, les employés français ou indigènes de ces administrations, qui étaient dans leurs bureaux, et qui ont pu fuir aux premiers coups de canon, sont indemnes.

À neuf heures quinze le feu cesse. Le garde-côte ottoman, qui a tiré trois ou quatre coups de canon, paraît n'avoir pas beaucoup souffert, le torpilleur non plus. La plus grande partie des projectiles, tirés trop haut, se sont abattus sur la ville.

Les croiseurs se rapprochent lentement du port.

À neuf heures trente-cinq, le feu se déclare à bord du garde-côte ottoman, et à neuf heures quarante-cinq, le commandant turc quitte le bord avec l'équipage valide et amène son pavillon.

À dix heures, le *Giuseppe-Garibaldi* vient s'emboîser devant l'entrée du port et après s'être arrêté, lance une torpille par bâbord à six cents mètres sur le torpilleur. Après l'explosion, le torpilleur est encore debout.

À dix heures quinze, le *Garibaldi* lance une autre torpille sur le *Allouah*, dont la batterie est jonchée de morts et de blessés que l'on n'a pas eu le temps d'emporter.

Après l'explosion, le garde-côte coule lentement par l'avant et vient reposer sur le fond, le pont à fleur d'eau, légèrement incliné sur bâbord, l'arrière en l'air.

Les croiseurs italiens s'en vont à petite allure, faisant route vers le nord.

Ce bombardement de dix minutes a causé une panique folle parmi la population surprise. Une foule énorme s'enfuit par les routes qui conduisent au Liban, tous les véhicules possibles, autos, voitures, camions, sont envahis par des gens affolés, la gare, les trains sont pris d'assaut par la foule. Les habitants de la région libanaise voisine de la partie sud de Beyrouth, habitée par des musulmans, croyant à un commencement de massacre font feu sur les fuyards qui viennent se réfugier chez eux ; une bagarre épouvantable en résulte et en un instant, il y a trente tués et de nombreux blessés. Les musulmans de la ville apprenant la nouvelle tuent deux chrétiens devant le sérail. Sans le sang-froid des autorités, un massacre allait commencer. Le gouverneur organise immédiatement des patrouilles d'infanterie, de cavalerie et de gendarmerie pour rétablir l'ordre. Tout le monde croyait les croiseurs partis définitivement, quand à une heure, on les vit revenir à petite vitesse vers le port, le *Ferruccio* en tête. À 1 h. 45, ce croiseur stoppa devant la passe du port et ouvrit le feu à 800 mètres de toutes ses pièces de bâbord, y compris les tourelles avant et arrière, sur le malheureux torpilleur abandonné par l'équipage qui flotte à quai devant la Banque ottomane. Le feu dura trois minutes et le torpilleur, frappé par deux obus à l'arrière, coula lentement.

La plupart des projectiles ont encore atteint les bâtiments des administrations citées plus haut et plusieurs maisons de la ville. Le croiseur italien, au bout de vingt minutes, le torpilleur étant coulé et le garde-côte en flammes, va rejoindre le *Garibaldi*, et les deux bâtiments s'éloignent dans la direction de Chypre.

À bord du garde-côte turc, sur 220 hommes, on compte 118 tués et 2 officiers ; le nombre des blessés sauvés est inconnu. À bord du torpilleur, 5 tués, nombre des blessés inconnu.

En ville, 38 tués ; nombre des blessés inconnu.

Les hôpitaux français, américain, allemand, ottoman regorgent de blessés. Les professeurs de la faculté de médecine française, les docteurs de Brun, Cottard, Calmette, Chapotain, ont passé la nuit auprès des blessés. Six décès se sont produits dans la nuit à l'hôpital français. Même situation à la faculté de médecine américaine, à l'hôpital allemand, etc.

98 % des morts et des blessés à terre sont des civils ; beaucoup ont été atteints dans leurs bureaux ou leurs magasins. Plusieurs immeubles se sont écroulés sous les obus, faisant des victimes parmi les locataires et les passants. Dans la population indigène et même européenne, on trouve que le délai donné par le commandant du *Garibaldi* était trop court. Une heure n'était pas suffisante pour prévenir une population de 200.000 habitants. On trouve aussi que les Italiens ont agi sauvagement en torpillant le garde-côte qui avait amené son pavillon, sans avoir essayé de sauver les blessés qui se trouvaient à bord.

Naturellement, tout était fermé en ville dans l'après-midi ; il y avait du danger pour les Européens de circuler, surtout sur le port. Seule la poste française est restée ouverte toute la journée, le service était assuré par M. Brani, receveur, et M. Marès, agent, qui étaient restés à leur poste, les employés indigènes ayant pris la fuite.

Sauf la bagarre de la première heure, le calme a été absolu ; pas de magasins pillés, pas d'émeute. Dans la nuit du samedi au dimanche, les tramways avec des soldats n'ont cessé de sillonner la ville pour assurer la sécurité.

Une autre lettre, qui nous confirme ces détails, évalue à 120 ou 130 personnes le nombre des victimes du bombardement, tant tués que blessés.

(*Le Capitaliste*, 6 juin 1912)

Vendredi 7 juin : Ports, quais et entrepôts de Beyrouth (ass. ord.), 8, rue d'Athènes, 4 h.

Obsèques de M. Gustave Habert
(*Le Journal des débats*, 23 janvier 1913)

Les obsèques de M. Gustave Habert, secrétaire général honoraire de la Compagnie des chemins de fer P.-L.-M., chevalier de la Légion d'honneur, ont été célébrées à dix heures ce matin en l'église de la Trinité. La réunion des assistants s'est faite au domicile mortuaire, 9, rue de Berlin.

Des couronnes figuraient sur le char mortuaire, adressées par la Compagnie des chemins de fer P.-L.-M. ; le secrétariat, les employés, le Souvenir du P.-L.-M. ; L. D. P. (la Ligue des Patriotes), les chemins de fer d'Asie-Mineure ; la Société des chemins de fer D. H. P. [Damas-Hamah et prolongements*] ; l'Association des journalistes parlementaires; [la Compagnie du port de Beyrouth](#) ; le Comité républicain du quartier Rochechouart, la *Patrie*, la *Presse*, etc.

Le deuil a été conduit par M. Marcel Habert, beau-fils et neveu du défunt.

Parmi la nombreuse assistance : MM. Delanney, préfet de la Seine G[ustave] Noblemaire [anc. dir. PLM], Stéphane Dervillé [pdt PLM], Mauris, Goy, et tout le personnel de la Compagnie du P.-L.-M. ; Paul Déroulède, H. Galli, président du conseil municipal ; César Caire, Pugliesti-Conti, Lucien Millevoye, Cornudet, Paul Escudier, Prévôt, maire du IX^e arrondissement ; comte Roger de Barbentane, comte Lefebvre de Béhaine ; M. et Mme Germain-Lefevre-Pontalis, Yves Guyot, Georges Thiébaud, Georges Lecomte, Laugel [adm. PLM], de Pontich, Adolphe Brisson,

Baron Girod de l'Ain, Pénard, chef du personnel à la préfecture de la Seine ; P. Magny, F. Bienvenue, Augé de Lassus ; Edmond Nivoit, Sansbœuf, Hémard, conseiller général ; colonel Moreau, André Noblemaire [des Wagons-Lits. Fils de Gustave],

J. Odelin, É. de Nalèche, Gaston Prinnet, Victor Taunay, Georges Berthoulat, Maurice Gandolphe, Émile Massard, Lucien Pallez, E[dmund] Truelle [agent de change], George Mallet ¹⁵, H. Cartier, secrétaire général de la Compagnie d'Orléans ; Heurteau, Joseph Gigot, Stéphane Lauzanne, Eugène Pitou,

Quentin-Bauchart, L[ouis] Aucoc, Adolphe Jullien, général Bourelly, Rhoné, baron Davillier, baron [Jean] de Neufelize, É[mile] Hoskier [banquier], docteur Devillers, René de Tarrieux, Averlant, comte de Montalivet, Joseph Bertrand, Édouard Trogan, général et Mme de Lanouvelle, Albert Oudet, H. de Sinuty [sic : Sinéty ?], baron de Nervo, Robaglia, baron Locré, A. Talamon, Feuillotey, Félix Voisin, É. Hély d'Oissel, Alfred Neymarck, Armand Goupil,

Colonel du Mecquenem, Paul Baillièrre, Jacques et Albert Mirabaud, Ch. Philippe, Jean Caxelles, A. Faquin, Binot de Villiers, comte de Montalivet, C. Chenu, Margaritis, Maurice Gaussorgues, Étienne Hussenot de Senonges, Maurice Bernard, Pointet, Henry de Gorsse, Paul Fleurot, Georges Price, commandant de Navacelle, Canrobert, Régamey, Victor de Swarte, Humbert, Lavalley.

L'inhumation a eu lieu, en toute intimité, à Montfort-l'Amaury (S.-et-O.).

Annuaire Desfossés, 1914, p. 535 :

¹⁵ George Mallet (1854-1935) : fils de Charles (1815-1902), ci-dessus. Ép. Marie Hartung. Administrateur des Mines de Sélénitza (Albanie), du Beyrouth-Damas-Hauran, puis du Damas-Hauran et prolongements.

Ports, quais et entrepôts de Beyrouth
Conseil : A. Henry, R. Emond, L. d'Andrée de la Giraudière, J. de Bouthillier, G. de Monicault, Pangiris Bey, G. de Perthuis, H. Wiener, J. Michon-Coster, P. Révoil.

3 OCTOBRE 1914 : LE GOUVERNEMENT OTTOMAN MET LA MAIN SUR LE RÉSEAU FRANÇAIS DAMAS- HAMAH ET PROLONGEMENTS*, ET SUR LES ENTREPÔTS ET LE PORT DE BEYROUTH DIRIGÉS PAR LE MÊME GROUPE

Les Allemands en Syrie
(*Le Temps*, 4 décembre 1914)

(De notre correspondant particulier)
Le Caire, 3 décembre.

La mainmise sur les biens et les entreprises des sujets des puissances alliées suit son cours. Le directeur de la douane, Français, est remplacé par un Allemand. **L'administration des quais et du port, celle de la Société du gaz** sont saisies et également confiées à des Allemands. Toute une nuée d'Allemands s'est abattue sur la Syrie.

Des réservistes d'Allemagne, qui devaient servir dans les rangs de leur armée, viennent prendre des emplois de leur grade auprès de leurs camarades ottomans. Les officiers de l'active occupent les hauts commandements, dirigent l'artillerie de campagne et les travaux du génie, et règlent les décisions de l'état-major ottoman.

Ainsi la Turquie n'aurait pas moins de 3.000 officiers allemands à son service.

Quant à l'effectif des troupes concentrées sur les divers points de la Syrie, d'excellents informateurs affirment qu'il ne dépasse point 60.000, dont une bonne partie de *rédifs* mécontents, toujours prêts à piller, et, le cas échéant, à fuir.

(*Le Temps*, 2 janvier 1915)

Le personnel français des compagnies de Beyrouth, Damas et Jérusalem (gaz, etc.) se trouve à Damas, soumis à une surveillance.

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

Un de nos correspondants nous écrit fin décembre :

Le 3 octobre, le gouvernement ottoman a mis la main sur le réseau français Damas-Hamah et prolongements*, et sur les entrepôts et le port de Beyrouth dirigés par le même groupe.

Tous les agents supérieurs français ont été remplacés par des ingénieurs allemands du Bagdadbahn ; le directeur et le sous-directeur ont été priés de quitter la Syrie, les autres agents ont été internés à Damas, où ils sont soumis à une surveillance

rigoureuse. Ils sont logés à l'hôtel, astreints à se présenter deux fois par jour au bureau de la police et obligés d'être rentrés à quatre heures du soir. Il leur est interdit d'aller dans le quartier du Midan, où se trouve la gare du Hedjaz, qui est devenue un grand centre de concentration militaire. Il leur est défendu également d'aller dans le quartier chrétien. Leurs familles n'ont pas été inquiétées et ont pu rester dans leurs domiciles respectifs.

Un seul Français, employé depuis quatre ans à la Compagnie du chemin de fer de Bagdad, a préféré se faire sujet ottoman plutôt que d'être interné à Damas.

Beyrouth est presque désert, non éclairé la nuit et presque sans vivres, Trois fois par semaine, la nuit seulement, circule un train de voyageurs entre Beyrouth et Damas.

Le 18 décembre, un croiseur russe est venu explorer la côte. Il a emmené l'avisos appartenant à la Dette publique, qui était mouillé dans le port de Beyrouth. Quoique le croiseur n'ait pas tiré un coup de canon, toute la population prit la fuite.

Tous les Européens sans exception sont soumis au paiement du « temettu » et jouissent d'une tranquillité relative. Les Allemands font ce qu'ils veulent et commandent partout. Les Européens restés en Syrie ont eu la surprise de voir un Allemand, qui exerçait à Beyrouth la profession de baigneur-masseur-pédicure, devenir capitaine d'artillerie.

La ligne à crémaillère Beyrouth-Damas* est minée par endroits dans la traversée du Liban. Une batterie d'artillerie est installée à Jambour et une garnison de 500 hommes environ séjourne à Alep.

La ligne des Tramways libanais* est abandonnée ; la ligne à voie large Tripoli-Homs également. Le matériel roulant de cette dernière ligne, ainsi que le stock de charbon qui existait à Tripoli ont été emmenés à l'intérieur.

La misère est grande par suite de l'absence totale de communications par mer. Le commerce et l'industrie n'existent plus. La sécurité devient de plus en plus précaire en raison du nombre grossissant de déserteurs, qui traqués par les autorités, tiennent la montagne et ne peuvent vivre que de vols ou de pillages à main armée.

Annuaire Desfossés, 1917, p. 475 :

Ports, quais et entrepôts de Beyrouth

Conseil : A. Henry, R. Emond, L. d'Andrée de la Giraudière, J. de Bouthillier, G. de Monicault, Pangiris Bey, G. de Perthuis, J. Michon-Coster, L. de Vogüé¹⁶, Wiener.

EN SYRIE

(*Le Temps*, 1^{er} octobre 1917)

COMMUNIQUÉ OFFICIEL BRITANNIQUE

29 septembre

Notre service d'aviation navale a bombardé les entrepôts et divers autres objectifs dans la partie sud-ouest du port de Beyrouth, la 27 septembre.

Des coups directs ont été obtenus et des incendies observés.

Nous nous sommes également rendu compte que les dégâts infligés aux hangars pendant le raid du 18 août étaient en cours de réparations.

Tous nos appareils sont rentrés indemnes.

Le môle et les entrepôts ont été ensuite bombardés et incendiés par un croiseur.

¹⁶ Marquis Louis de Vogüé (1868-1948) : fils de Melchior de Vogüé (1829-1916), président de Saint-Gobain et administrateur du P.-O. Administrateur (1919), puis président (1927) de la Cie de Suez, administrateur à titre agricole du PLM (1921), etc. Voir sa notice sur le Qui êtes-vous ? 1924-Proche-Orient.

6 OCTOBRE 1918 : RECONQUÊTE

DANS LE LEVANT
L'activité française en Syrie
(*Le Temps*, 19 février 1919)

On nous écrit de Beyrouth :

Aucun de nos marins qui débarquèrent ici le 6 octobre 1918 n'oubliera jamais le spectacle poignant de centaines de malheureux, squelettes ambulants, hâves fantômes qui faisaient effort pour se traîner dans les rues, en quête de quelque ordure à ronger et que la mort couchait au seuil des temples, dans les ruisseaux, sur les tas d'immondices, partout où leurs forces avaient achevé de les abandonner.

Un recensement précis nous édifiera bientôt, mais le vilayet de Beyrouth qui comptait plus de 700.000 habitants avant la guerre, est tombé à moins de 550.000, et la ville seule a perdu 50.000 des siens. Au Liban, un tiers de la population a disparu.

Des semaines toutefois ont passé ; il n'est plus apparence, maintenant, de cette désolation. Comme la nature, l'humanité a pansé ses plaies ; la France, mère secourable, y aura contribué en renouvelant le geste millénaire qui, depuis les Croisés jusqu'à nos jours, a fait d'elle la patrie spirituelle des opprimés de Syrie.

Peu de jours après que les débris des troupes ottomanes, allemandes et autrichiennes eurent été rejetées hors de la Palestine et de la Syrie, l'administration militaire des territoires ennemis occupés était constituée et le pays, libéré pour toujours de sa douloureuse servitude, était divisé en trois zones, en attendant que l'île traitée de paix eût fixé son statut définitif :

1° Zone nord, sous le commandement militaire français (colonel de Piépape), comprenant la ville et le sandjak de Beyrouth, le gouvernement autonome du Liban, les sandjaks de Tripoli, de Lattaquié, et les cazas de Djissir-es-Shoghur (appartenant au vilayet d'Alep-Antioche), Arion, Bellan, Alexandrette, Saïda, Sour et Merdj-Aïoum ;

2° Zone sud, sous le commandement militaire anglais, comprenant les sandjaks de Jérusalem, Naplouse et Acre, ces deux derniers détachés du vilayet de Beyrouth ;

3° Zone est, sous le commandement militaire chérifien, comprenant les vilayets d'Alep et de Damas et les cazas de Baalbeck, Rachaya et Hasbaya, détachés du Grand-Liban.

Le système administratif uniformément mis en vigueur dans les trois régions s'adapte le plus possible aux règles appliquées par le gouvernement ottoman, et c'est ainsi qu'on a utilisé toutes les organisations laissées par lui, mais il a fallu pourvoir à la plupart des services par des improvisations de fortune, en raison de la fuite des gros fonctionnaires de l'ancien régime, légitimement pressés de mettre quelque distance entre eux et les vainqueurs.

Deux obligations de toute première urgence dominaient les préoccupations de l'autorité administrative militaire : faire vivre la masse réduite depuis des mois aux pires privations et veiller à l'hygiène publique. Il ne pouvait pas y avoir d'autre mot d'ordre.

Dès les premières heures de l'occupation, le ravitaillement civil fonctionnait à plein : bien que rendu difficile par l'extrême pénurie des moyens de transport et par le mauvais état de viabilité des routes, il était assuré grâce à l'immense bonne volonté de tous. Le gouvernement français prélevait d'un seul coup, sur les approvisionnements de la métropole, 4.500 tonnes de farine, de riz, de sucre et de café ; les autorités anglaises faisaient parvenir 50 tonnes par jour de Damas à Beyrouth, par la voie ferrée ; les

quelques stocks de céréales restant dans les villes étaient réquisitionnés ; des achats étaient faits dans le Hauran. On pouvait ainsi, dans la seule ville de Beyrouth, délivrer 30.000 cartes de farine gratuites aux plus indigents, sans distinction de culte, et 30.000 cartes demi-gratuites aux personnes moins nécessiteuses ; des magasins de vente à prix très réduits étaient ouverts, 6.000 enfants étaient recueillis dans des asiles. Le spectre de la famine, peu à peu, s'évanouissait.

Au Liban, où les privations avaient été effroyables, au point de faire disparaître, sur certains points, plus de la moitié des habitants, des dépôts étaient constitués dans les ports de Jounieh, Antclias, Jebail, Batroun et Damour d'où les distributeurs rayonnaient dans la montagne.

Il s'agissait d'aller vite, très vite, car la mort, elle, n'attendait pas. Rapidement le danger était conjuré ; il n'en subsistait, après deux mois, qu'un mauvais souvenir. On n'est plus mort de faim nulle part, en Syrie ou au Liban, depuis le débarquement des soldats français.

Entre-temps, les encouragements les plus larges, les plus prévoyants étaient accordés à l'agriculture sous forme de prêts de semences ; un crédit d'un million était consacré à cette œuvre. Des animaux étaient mis à la disposition des cultivateurs qui en étaient dépourvus. Des mesures étaient édictées pour protéger et reconstituer le cheptel.

Non moindre était la besogne à accomplir pour relever la situation sanitaire que l'administration turque avait laissée dans un état lamentable. Pendant la guerre, des épidémies violentes avaient décimé la population ; la famine, en minant les organismes, ouvrait la voie à toutes les maladies.

Tout de suite les médecins militaires se prodiguaient ; les médicaments étaient distribués en même temps que les secours en vivres. Des hôpitaux étaient rouverts ou aménagés dans toutes les villes. Un service de désinfection était organisé, avec des postes fixes et des équipes mobiles se déplaçant en autos sanitaires. Des orphelinats, hélas, vite occupés, des asiles, des ouvroirs étaient créés en grand nombre.

Une amélioration notable ne tardait pas à se faire sentir. L'état sanitaire est maintenant excellent ; il n'y a plus un seul cas de maladie épidémique et la mortalité est redevenue normale.

L'instruction publique laissée à l'abandon, surtout en ce qui concerne les œuvres françaises si florissantes avant la guerre, était l'objet d'un intérêt vigilant : les écoles de tous les rites étaient réinstallées dès que les locaux, souvent utilisés pour des besoins militaires, redevenaient disponibles le personnel était reconstitué, mais il reste beaucoup à faire à cet égard, tant les maîtres turcs étaient inférieurs à leur tâche. Et puis le matériel scolaire manque partout.

Les facultés françaises de droit et de médecine elles-mêmes viennent d'être rendues à la vie.

Le commerce traverse une crise de laquelle il se relèvera d'un seul coup en raison des aptitudes remarquables de la vieille souche phénicienne qui saura reprendre sa place sur les marchés du monde. Le blocus avait arrêté toutes les transactions : il vient d'être levé sur l'Égypte et sur Chypre ; sa levée totale ne prendra pas les négociants syriens au dépourvu ; il y aura aussitôt un regain d'activité considérable

Des efforts sont faits pour favoriser la sériciculture, autrefois si prospère et maintenant bien mal en point. Dans ce domaine, la cupidité turque s'est exercée au détriment des producteurs qui ont été dépouillés par des procédés sur lesquels j'aurai à revenir.

Les services maritimes sont réorganisés. La chambre de commerce de Beyrouth ne reste pas inactive, en prévision de la prochaine campagne.

Les travaux publics sont poussés dans toute la mesure où le permet le manque de matériel et de moyens de transport ; les routes sont remises en état et il en est construit de nouvelles ; on refait les ouvrages d'art ; **l'outillage et les installations des ports**

sont en voie de reconstitution ; les chemins de fer sont rendus progressivement à la circulation; on répare les destructions commises par les Turcs et par les Allemands dans leur retraite.

Nul ne saurait préjuger ce que sera, demain, le statut de la Syrie, du Liban et des autres anciennes provinces qui ont enfin échappé au joug mortel du Turc, mais il est bien permis de dire que la France, au cours de cette sorte d'intérim qu'elle remplit, aura frappé son œuvre de l'empreinte du génie improvisateur de notre race. Bien des aspirations, au vu des résultats si vite obtenus et, avec si peu de moyens se montrent plus impatientes, plus anxieuses de la grande solution attendue.

L'heureuse opposition des méthodes, la turque et la française, éclate au moindre acte de notre administration militaire. Et ce n'est pas un spectacle banal ni dépourvu d'à-propos que celui qu'offrent les couloirs du gouvernement central de Beyrouth où se peuvent mettre en parallèle, d'une part, l'inertie de la multitude de fonctionnaires de l'ancien régime turc, qu'il a bien fallu conserver en vertu de la fiction, des lois de la guerre, et d'autre part, l'activité féconde de la poignée d'officiers français chargés de les contrôler.

Le rapport de M. Raiberti
sur le budget des affaires étrangères
(*Le Journal des finances*, 2 juillet 1919)

[...] C'est une société française au capital de 14 millions qui a construit le port de Beyrouth. [...] Les ports d'Alexandrette, de Beyrouth, de Caïffa ont envoyé en 1913 pour près de 22 millions de produits indigènes en France, dont 13 millions partis du seul port de Beyrouth. [...]

Annuaire Desfossés, 1920, p. 491 :
Ports, quais et entrepôts de Beyrouth
Conseil : A. Henry, R. Emond, L. d'Andrée de la Giraudière, J. de Bouthillier, G. de Monicault, Pangiris Bey, G. de Perthuis, J. Michon-Coster, L. de Vogüé ¹⁷, Wiener, G. Saint-René Taillandier ¹⁸.

Discours de M. A. Millerand, président du Conseil.
(*Le Journal des débats*, 30 juillet 1920)

[...] Nos intérêts en Syrie sont considérables ; dans le port de Beyrouth, le génie français a fait des merveilles. [...]

¹⁷ Marquis Louis de Vogüé (1868-1948) : fils de Melchior de Vogüé (1829-1916), président de Saint-Gobain et administrateur du P.-O. Administrateur (1919), puis président (1927) de la Cie de Suez, administrateur à titre agricole du PLM (1921), etc. Voir sa notice sur le Qui êtes-vous ? 1924 :

www.entreprises-coloniales.fr/proche-orient/Qui_etes-vous_1924-Levant.pdf

¹⁸ Georges Saint-René Taillandier (1852-1942) : ministre de France au Maroc, puis administrateur (1913) du Crédit foncier d'Algérie-Tunisie qu'il représente dans une demi-douzaine de sociétés : Chemins de fer du Maroc, Chemin de fer Tanger-Fez, Tramways et autobus de Casablanca, Crédit foncier de Syrie, Banque française de Syrie, Électricité d'Alep.

NÉCROLOGIE
M. René Emond
(*Le Figaro*, 2 décembre 1920)

On nous annonce la mort de M. René Emond, chevalier de la Légion d'honneur, décoré de la Médaille de 1870, vice-président de la Société des chemins de fer de Damas-Hamah*, de la Compagnie du Port de Beyrouth, administrateur de nombreuses autres sociétés, décédé en son domicile, 65, rue d'Amsterdam. Les obsèques auront lieu le vendredi 3 décembre, à dix heures, en l'église Saint-Louis d'Antin. Le présent avis tient lieu d'invitation.

Compagnie du port, des quais et entrepôts de Beyrouth
(*La Journée industrielle*, 2 mars 1921)

L'assemblée ordinaire de cette société, tenue hier, après avoir entendu lecture du rapport du conseil d'administration sur la situation de l'entreprise, a ratifié la nomination, comme administrateurs, de MM. Georges Saint-René Taillandier, en remplacement de M. Édouard de Monicault, et Maurice Bérard, en remplacement de M. René Emond. Elle a nommé M. Paul Blanche en remplacement de M. Pangiris Bey.

L'assemblée a ensuite réélu tous les administrateurs restés en fonctions depuis l'assemblée du 12 juin 1914. En conséquence, le conseil d'administration est composé comme suit : le baron Louis d'Andrée de la Giraudière, MM. Maurice Bérard, Paul Blanche, le comte Joseph de Bouthilier, Arsène Henry, le baron Joseph Michon-Coster, Gaston de Monicault, le comte Gaston de Perthuis, Georges Saint-René Taillandier, le marquis de Vogué et Henry Wiener.

Port de Beyrouth
(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 15 mars 1921)

À l'assemblée que viennent de tenir les actionnaires de la Compagnie du Port, quais et entrepôts de Beyrouth, le conseil a déclaré que les onze coupons arriérés des obligations seraient très probablement réglés au cours de l'année 1921.

La société a pu réinstaller en grande partie le matériel endommagé au cours de la guerre et elle va reprendre incessamment son exploitation, assurée depuis l'armistice par l'autorité militaire française, et on prévoit que cette mesure permettra rapidement la reprise des dividendes aux actions.

Le conseil soumettra dans quelque temps à l'agrément des obligataires, le mode de règlement qu'il jugera convenable. Les onze coupons arriérés forment un total de 110 fr.

Port de Beyrouth
(*Le Journal des finances*, 5 août 1921)

La réinscription des obligations de cette compagnie à la cote officielle des agents de change laisse à prévoir le règlement des 14 coupons arriérés représentant une somme de 140 francs.

Compagnie ottomane du port, des quais et entrepôts de Beyrouth
(*Le Journal des finances*, 20 août 1921)

Les coupons d'obligations 4 % numéros 31 à 38 correspondant aux échéances du 1^{er} janvier 1915 au 1^{er} juillet 1918, inclusivement, seront mis en paiement, à partir du 1^{er} septembre à raison de 10 fr. par coupon.

La mise en paiement des coupons n^o 39 à 44 et le remboursement des obligations sorties aux tirages avant eu lieu, chaque année, de 1914 à 1921 inclus, s'effectueront à partir du 2 janvier 1922, en même temps que le paiement du coupon n^o 45, venant, à échéance à cette même date.

Port, quais et entrepôts de Beyrouth
(*Le Journal des finances*, 23 décembre 1921)

Les coupons d'obligations 4 %, portant les numéros 39 à 45 et correspondant aux échéances comprises entre celle du 1^{er} janvier 1919 et celle du 1^{er} janvier 1922 inclus, seront mis en paiement à partir du 1^{er} janvier 1922 au prix net de 9 fr. 46 par coupon aux bureaux de la compagnie, à Paris, 21, rue de Londres, et à la Société Générale.

Les 7 coupons numéros 39 à 45 devront être laissés réunis en une seule bande. Le coupon 45 étant le dernier, les titres devront être déposés en même temps pour renouvellement de la feuille de coupons.

NÉCROLOGIE

Henri Wiener

(*Le Figaro*, 20 janvier 1922)

(*Le Temps*, 21 janvier 1922)

Nous sommes priés d'annoncer le décès de M. Henri Wiener, président du conseil d'administration du Grand Hôtel et de l'Hôtel Meurice, survenu le 18 courant à Marseille. Les obsèques auront lieu le samedi 21 courant, à dix-heures très précises, en l'église Saint-Ferdinand des Ternes. On se réunira à l'église. Inhumation cimetière Montmartre.

Port, quais et entrepôts de Beyrouth
(*Le Journal des chemins de fer*, 16 déc. 1922, p. 407)

L'ass. des actionnaires tenue le 14 déc. a approuvé les comptes de 1921 se soldant par un bénéfice de 2.942.092 fr. 55 c- 2.210.762 en 1920. Le dividende absorbe 799.500. Il est affecté 155.019 aux amort., 650.000 fr. à une provision p. travaux, 555.000 à la rés. de prévoyance, 780.730 au fonds d'amortissement des act. et oblig.

Le rapport rappelle qu'à partir de 1923, la soc. aura à commencer le remboursement des sommes avancées par le Ht-Commissariat portées au bilan p. 2.443.237 fr. et des intérêts sur ces sommes. Il note encore que les recettes provenant des pénalités de retard vont se trouver considérablement diminuées : les travaux de la cale, retardés par des difficultés techniques, vont être repris. Le conseil n'est pas sans appréhender,

d'autre part, les effets des fluctuations du change sur les dépenses. Les réclamations p. dommages de guerre contre les Allemands et les Trucs n'ont pas encore abouti. On ne peut encore fixer le chiffre de l'indemnité.

Port, quais et entrepôts de Beyrouth
(*Le Journal des finances*, 22 décembre 1922)

Les actionnaires réunis le 14 courant en assemblée ordinaire ont approuvé les comptes de l'exercice 1921 se soldant par un bénéfice de 2.942.092 fr. 55 qui, ajouté au report antérieur, donne un solde disponible de 2.946.176 fr. 48. Le dividende a été fixé à 62 fr. 99 net par action, contre 53 fr. 25 net en 1920. Il sera mis en paiement à partir du 3 janvier.

Annuaire Desfossés, 1923, p. 538 :

Ports, quais et entrepôts de Beyrouth

Conseil : A. Henry, L. d'Andrée de la Giraudière, J. de Bouthillier, G. de Monicault, G. de Perthuis, J. Michon-Coster, L. de Vogüé, G. Saint-René Taillandier, M. Bérard, P. Blanche, H. Garreta, A. Henry.

COMPAGNIE OTTOMANE DES PORTS QAIS ET ENTREPÔTS DE BEYROUTH
(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 5 février 1923)

La dernière assemblée de la Compagnie ottomane des ports, quais et entrepôts de Beyrouth, qui s'est tenue le 14 décembre 1922, a examiné et approuvé les comptes de l'exercice 1921.

Les recettes d'exploitation (droits d'ancrage, d'amarrage et de quai, recettes de manutention magasinage, entreposage, etc.), s'élèvent à 6 millions 358.653 fr. 87, au lieu de 5.977.108 fr. 95 pour l'exercice précédent. (La location des terrains devant faire retour à l'État à la fin de la concession du port est comprise dans ce total.)

Les dépenses d'exploitation (frais généraux de la direction et de l'exploitation, service maritime, entretien) sont revenues de 2.418.592 fr. 98 à 2 millions 192.174 fr. 62. L'allocation à l'exploitant, la participation du gouvernement dans certaines recettes et les frais d'administration centrale viennent s'y ajouter et porter le total des dépenses à 2.645.851 fr. 67 contre 2.706.433 fr. 81.

L'augmentation des recettes et la diminution des dépenses se traduit par une amélioration du bénéfice d'exploitation, qui s'établit à 3.712.802 fr. 20 au lieu de 3.270.675 fr. 14.

Voici comment se comparent les comptes de profits et pertes pour les deux derniers exercices (1920 et 1921) :

	1920	1921
CHARGES		
Charge de l'emprunt 1899	203.910 70	204.236 12
Somme effectuée à la redevance de l'emprunt	90.560 00	90.660 00
Amortissement des obligations	24.500 00	26.000 00

Annuité au concessionnaire	20.000 00	20.000 00
Charges du capital social	3.037 50	8.929 38
Frais de contrôle de l'État	—	16.321 50
Avance pour travaux	922.054 03	670.346 41
	<u>1.266.062 23</u>	<u>1.036.393 41</u>
PRODUITS		
Bénéfices d'exploitation	3.270.675 14	3.712.802 90
Intérêts et divers	37.276 72	127.376 98
Locations de terrains	168.872 54	138.306 78
	3.476.824 40	3.978.485 96
Rappel des charges	1.266.062 23	1.036.393 41
	2.210.762 17	2.942.092 55
Report antérieur	4.040 26	4.083 93
	<u>2.214.802 43</u>	<u>2.946.176 48</u>

Les intérêts sur comptes courants et produits divers ainsi que le produit de la location des terrains appartenant en propre à la Compagnie sont, comme les bénéfices d'exploitation, en augmentation sensible sur l'exercice précédent : les charges diverses sont en diminution de telle sorte que, finalement, le bénéfice net présente un accroissement de 700.000 francs environ et le solde disponible en tenant compte du report antérieur, s'établit à 2.946.176 fr. 48 contre 2.214.802 fr. 43.

Voici qu'elle a été la répartition adoptée pour ce solde :

	1920	1921
Amortissement de matériel	31.048 02	155.019 05
Provision pour travaux	660.000 00	650.000 00
Réserve de prévoyance	808.000 00	555.000 00
Réserve pour amortissement du fonds social	32.470 48	50.739 63
Réserve spéciale pour amortissement des actions	—	730.000 00
Dividende	679.200 00	799.500 00
Report à nouveau	4.083 93	5.926 80
	<u>2.214.802 43</u>	<u>2.946.176 48</u>

L'augmentation du dividende qui, au total passe de 679.200 fr. à 799.500 fr. représente pour chacune des 12.000 actions de la Compagnie une répartition de 62 fr. 99 nets au lieu de 53 fr. 25 nets en 1920.

La provision pour travaux a été alimentée dans les mêmes conditions que l'an dernier : elle concerne la construction des entrepôts et de la cale et la somme dont elle est actuellement créditrice (après répartition) représente environ les deux tiers de la dépense totale. Il y aura donc lieu d'y affecter encore une somme à peu près égale l'an prochain.

Une somme de 730.000 fr. a été portée à une réserve spéciale pour amortissements des actions. Cette opération qui avait été prévue par les fondateurs, n'avait pas encore pu être effectuée jusqu'à ce jour. En raison des circonstances difficiles actuelles, cette somme sera conservée en réserve sans réalisation d'un amortissement immédiat.

Le mouvement des marchandises au cours de l'exercice 1921 a été de 177.378 tonnes à l'importation, 18.034 tonnes à l'exportation et 4.035 tonnes de transit, soit au total 199.447 tonnes, en augmentation sensible sur les années précédentes.

Le mouvement du port a atteint 726 vapeurs (en majorité anglais, français, italiens) représentant 1.054.097 tonneaux et 2.098 voiliers représentant 41.630 tonneaux.

Le rapport du conseil d'administration, en dehors des indications qu'il fournit sur l'exercice 1921, rend compte de la situation des travaux du port à l'époque de l'assemblée, en décembre 1922. Les bureaux de la Compagnie à Beyrouth étaient terminés à cette époque, la dépense engagée de ce fait n'excédant pas le chiffre prévu.

L'exécution de la cale a été retardée par suite de difficultés techniques, mais les études sont assez avancées actuellement pour qu'on envisage une mise en route prochaine des travaux : les plans et devis des magasins généraux sont complets et les constructions sont commencées.

L'établissement des tarifs de ces futurs magasins généraux a été établi en tenant compte aussi bien de l'intérêt des actionnaires que de l'intérêt général de la Syrie. Les efforts et les concessions très larges qui ont été consenties feront certainement bénéficier la Compagnie d'une augmentation du volume des affaires.

Le rapport indique cependant que si les résultats de l'exercice 1921 ont été excessivement brillants, il ne faut pas oublier que Beyrouth a subi en 1922 une crise dont la Compagnie peut subir la répercussion. De plus, la Compagnie devra commencer en 1923 à rembourser au Haut-Commissariat les avances qu'elle en a reçues et à payer les intérêts sur ces sommes. En outre, les recettes provenant de la perception des pénalités de retard vont se trouver en diminution et les dépenses générales peuvent être accrues par les fluctuations du change.

DÉPÊCHES PARTICULIÈRES DU SÉNAT (*Le Temps*, 23 juin 1923)

M. Victor Bérard. — En ce qui concerne la Syrie, de véritables gaspillages y ont été commis ; c'est ainsi qu'on a fait venir de la viande frigorifiée en l'entreposant d'abord à Port-Saïd. Or, cette viande livrée à Beyrouth a fini par revenir à plus de 7 fr. le kilo, tandis que, la viande fraîche achetée sur place revenait à 2 fr. 40.

Des stocks énormes de lard et d'autres denrées sont accumulés à Beyrouth et ne pourront jamais être utilisés. Des logements et des meubles ont été construits contrairement à toutes les règles et en violation des ordres formels du ministre.

On a pu réduire de 25 % le traitement des fonctionnaires civils sans provoquer une réclamation ni un départ malgré la cherté de la vie ; c'est la preuve que la réduction était amplement justifiée. Ne pourrait-on appliquer une réduction égale à toutes les dépenses.

On a voulu faire en Syrie de la politique makhzen en utilisant l'autorité indigène établie et en recrutant sur place de la main-d'œuvre militaire. Mais les éléments nécessaires manquaient et le recrutement des auxiliaires indigènes a souffert de cette situation : ce recrutement n'a pu se faire que parmi les montagnards, et d'autre part, la politique suivie en Syrie, nous a aliéné les musulmans, sans compter que l'accord d'Angora a singulièrement réduit le nombre des Kurdes placés sous notre autorité.

Il faudrait concilier l'exercice de notre mandat en Syrie avec les désirs et les intérêts des indigènes et aussi de nos alliés. Quelles sanctions seront apportées aux abus et gaspillages signalés par les missions de contrôle. (Très bien et applaudissements.)

Port, quais et entrepôts de Beyrouth
(*Le Journal des finances*, 6 juillet 1923)

Il ressort des comptes qui ont été approuvés par l'assemblée du 26 juin un bénéfice de 2.780.331 francs. Le dividende a été fixé à 67 fr. 69 nets par action, payable le 2 juillet.

Compagnie ottomane du port, des quais et entrepôts de Beyrouth
(*La Correspondance d'Orient*, décembre 1923)

L'assemblée générale ordinaire du 26 juin 1923 a approuvé les comptes de l'exercice 1922.

Les résultats indiqués par le rapport sont sensiblement égaux à ceux de l'exercice précédent. Toutefois, le conseil souligne que certaines causes de diminution de recettes, notamment la crise économique, la disparition de certaines rentrées, le remboursement d'avances contractées, agissent d'une manière très sensible sur l'exercice en cours.

Les travaux d'agrandissement et d'entretien ont été effectués normalement ; la construction des magasins généraux sera terminée à la fin de l'année.

Les chiffres suivants du mouvement du port et des marchandises donnent une idée de la situation de l'exploitation en 1922 :

	1922	1921	Différence en plus pour 1922
Tonnage global entré à Beyrouth (tonneaux)	1.286.405	1.095.727	190.678, soit 17,40 %
Trafic total des marchandises (tonnes)	241.280	207.843	33.437

Le produit brut total de l'exploitation a été de fr. 5.862.999 contre fr. 6.358.653 en 1921 ; les dépenses : fr. 2.641.871 contre fr. 2.645.851, soit un excédent de recettes de fr. 3.220.728 contre fr. 3.712.802 en 1921.

Le compte de Profits et pertes laisse apparaître un solde disponible de fr. 2.780.258, y compris le report antérieur, contre fr. 2.946.176 en 1921.

Après divers prélèvements pour amortissements et réserves nécessaires aux travaux d'amélioration en cours, il reste une somme de fr. 806.455, qui est répartie aux actions à raison de fr. 67.69 par action, payables depuis le 2 juillet 1923 à la Banque de Syrie à Beyrouth, aux bureaux de la Compagnie, 21, rue de Londres, à Paris et à la Société belge de crédit industriel et commercial et de dépôts, à Bruxelles, contre remise du coupon n° 14. Un solde de fr. 44.829 est reporté à nouveau.

EN SYRIE
par Roger Mennevé
(*Les Documents politiques*, janvier 1924)

La création de cette affaire est bien antérieure à la guerre. Elle date de 1888 et avait été constituée par la Banque impériale ottomane, le Comptoir d'escompte de Paris [CNEP], la Banque de Paris et des Pays-Bas [BPPB] et les Messageries maritimes.

Depuis la guerre, le Crédit foncier d'Algérie et de Tunisie [CFAT] s'y est intéressé.

Les prescriptions légales ayant été faites il y a quelques mois pour la négociation des actions de cette compagnie, il nous a semblé intéressant de le signaler.

Le conseil d'administration actuel comprend :

MM. Georges Saint-René-Taillandier ¹⁹ ;

Maurice Bérard, du Crédit foncier d'Algérie et de Tunisie [CFAT] ;

Baron Louis d'Andrée de la Giraudière ;

Paul Blanche ;

Comte Joseph de Bouthillier, déjà administrateur de la Banque franco-serbe ;

Arsène Henry, de la Banque impériale ottomane ;

Baron Joseph Michon-Coster [1848-1930][marié en 1871 à Marguerite de Perthuis de Laillevault. Parents de Jean, administrateur délégué du Damas-Hamah et prolongements, puis administrateur du Port de Beyrouth] ;

Gaston [de] Monicault ;

Comte Gaston de Perthuis [de Laillevault] ;

Marquis de Vogüé, administrateur du P -L.-M. et du Canal de Suez ;

Wiener Henry [† janvier 1922...].

Port et entrepôts de Beyrouth
(*Le Journal des finances*, 6 juin 1924)

Réunis le 23 courant en assemblée extraordinaire, les actionnaires ont autorisé le Conseil à porter le capital de 6 à 8 millions de francs par émission de 4.000 actions du nominal de 500 francs qui seront émises à 750 francs.

Lettre du Proche-Orient
LA VITALITÉ DE LA SYRIE
par P. Gentizon
(*Le Temps*, 13 juin 1924)

Beyrouth, juin.

Le malaise économique dont a souffert la Syrie au cours des deux dernières années a été expliqué maintes fois, par une foule d'arguments erronés qui ont créé en Occident et jusqu'en France des légendes puérides, comme celle de la pauvreté du pays. Les causes de cette crise ne sont cependant autres que le bouleversement complet qui s'est produit dans le Proche-Orient asiatique par la disparition d'anciens et la création de nouveaux marchés, par le changement radical, entre l'avant et l'après-guerre, dans la situation économique. Jusqu'en 1914, en effet, le pays a été presque exclusivement

¹⁹ Georges Saint-René Taillandier (1852-1942) : ministre de France au Maroc, puis administrateur (1913) du Crédit foncier d'Algérie-Tunisie qu'il représente dans une demi-douzaine de sociétés : Chemins de fer du Maroc, Chemin de fer Tanger-Fez, Tramways et autobus de Casablanca, Crédit foncier de Syrie, Banque française de Syrie, Électricité d'Alep.

commerçant, en raison d'un côté de sa situation géographique qui en fait un centre naturel d'échanges avec les contrées avoisinantes, et de l'autre de la psychologie de ses habitants, de leur hérédité. Les Syriens chrétiens, les Libanais surtout, sont conduits à porter leur activité presque exclusivement vers le commerce. En raison de l'arbitraire administratif et de la précarité de la justice ottomane, ils possèdent en effet peu de biens fonciers, et de ce fait ne se livrent pas à la grande culture. D'autre part, plus européanisés, plus instruits, plus spéculateurs, et peut-être moins habiles de leurs mains que l'élément musulman dont les besoins sont aussi plus réduits, ils ne sont nullement attirés par les métiers locaux dont le maigre profit ne les tente guère.

Aussi tout le grand commerce reste-t-il entièrement entre leurs mains, et ce sont eux qui font la fortune du port de Beyrouth, lequel, relié en tous sens avec les marchés intérieurs, devient le grand foyer de distribution pour toutes les marchandises importées en Syrie et de concentration pour les matières premières indigènes destinées à l'exportation.

Or, au lendemain de l'armistice, pendant les années 1919 et 1920, le commerce syrien, malgré la faiblesse de la production du pays due à la situation politique troublée et à la pénurie de la main-d'œuvre décimée par la guerre, a traversé une grande période de prospérité. Ce renouveau d'activité dans le domaine du trafic fut d'ailleurs alimenté par la seule importation, provoquée par les besoins impérieux du pays vidé de marchandises par un blocus de quatre années, par les gros apports d'argent des troupes d'occupation anglaises et françaises, ainsi que par les envois de fonds des émigrés d'Amérique à leurs familles. Mais dès que ces causes disparaissent ou s'atténuent, c'est-à-dire dès 1921, survient une situation toute nouvelle à laquelle le commerce doit bientôt, bon gré, mal gré, s'adapter. La Syrie possède à ce moment toutes les marchandises qui lui sont nécessaires et **les barrières douanières créées par le morcellement politique de l'ancien empire ottoman** empêchent tout trafic avec les pays voisins, en séparant les centres commerciaux syriens de tous leurs anciens débouchés extérieurs. D'autre part, les gros profits réalisés pendant la période de prospérité 1919-1920 ont développé outre mesure l'esprit de mercantilisme et le goût de lucre ; la foule des intermédiaires s'accroît, la mévente s'amplifie. En définitive, les débouchés se resserrent ; d'où rupture d'équilibre et malaise.

Devant cet état de choses, la politique de» autorités du mandat ne pouvait que s'inspirer d'abord de la nécessité de favoriser et de renouer si possible les relations commerciales avec les États limitrophes de la Syrie : Palestine, Trans-Jordanie, Irak, Turquie, soit par des mesures douanières appropriées, soit par des accords particuliers avec chacun d'eux. Elle travailla donc à recréer de tous côtés une reprise des exportations et du commerce de transit qui, de tout temps, a constitué l'une des richesses principales de la Syrie. La première étape de cette tâche fut de rouvrir du côté du sud et de l'est les anciens débouchés, Avec la Palestine fut conclue d'abord, une convention établissant la liberté de commerce, sous réserve du remboursement au pays de destination définitive des droits perçus par le pays de transit et faisant bénéficier les produits du cru et de l'industrie locale de la franchise totale et réciproque. Le gouvernement de l'émir Abdullah refusa d'abord d'étendre à la Transjordanie un régime douanier semblable à celui créé par l'accord syro-palestinien. Il menaça de percevoir à la frontière une taxe de 10 % sur les marchandises étrangères transitant par la Syrie et 5 % sur les produits du cru, et ces mesures reçurent même, en février 1923, un commencement d'exécution qui, pendant deux mois, suspendit toutes les expéditions de Damas sur la Transjordanie. Néanmoins, grâce à l'habileté de nos négociateurs, les dispositions de la convention conclue avec la Palestine furent finalement acceptées dans leur intégrité par le gouvernement transjordanien. Les résultats pratiques de ces deux accords ne tardèrent pas à se manifester ; c'est ainsi qu'à ne considérer que les marchandises étrangères, les expéditions de Syrie en Palestine se sont élevées de 4.030.000 francs en 1922 à 16.672.000 en 1923, ce qui

représente une augmentation de 413 %. Des négociations sont enfin engagées à cette heure avec le gouvernement de l'Irak et permettent d'espérer la conclusion avec cet État d'un accord similaire à ceux qui nous lient avec la Palestine et la Transjordanie, et mettant ainsi en rapport le commerce syrien avec la Perse. Du côté nord, la convention économique négociée avec la Turquie à la suite de l'accord d'Angora n'a pas encore été ratifiée par la Grande Assemblée. L'espoir reste toutefois que l'entrée en vigueur du traité de Lausanne permettra de reprendre les pourparlers avec le gouvernement d'Angora en vue d'établir une convention commerciale susceptible de donner satisfaction aux deux pays. Dans l'attente de cet acte, un arrêté réglementant le remboursement des droits à la réexportation a permis de placer les commerçants syriens sur un pied d'égalité avec leurs concurrents établis en Syrie. Aussi les expéditions d'Alep sur l'Anatolie et la Cilicie suivent-elles une progression constante qui va de 5 millions de francs pour le deuxième trimestre de 1922 à 51 millions pour le dernier trimestre de 1923. Pour favoriser enfin le trafic d'exportation à destination des pays limitrophes, de nombreuses mesures ont été prises successivement par les autorités du mandat. Des entrepôts fictifs ou réels ont été créés à Beyrouth, Alexandrette et Alep ; le crédit des droits de douane a été institué dans les mêmes conditions libérales qu'en France. L'ouverture de la route Beyrouth-Damas-Bagdad-Téhéran, praticable en toutes saisons pour les automobiles et camionnettes, de même que la reprise des transactions le long de la vallée de l'Euphrate grâce à la sécurité absolue obtenue par le général Weygand sur tous les territoires du mandat, ont donné enfin le champ le plus large à toutes les possibilités commerciales.

La politique économique des autorités du mandat a donc commencé à porter ses fruits. Les inquiétudes qui s'étaient manifestées du fait du déséquilibre important de la balance commerciale en 1921 et 1922 se dissipent peu à peu. Les chiffres les plus récents produits par l'administration douanière indiquent d'ailleurs un redressement économique des plus sensibles et des plus rassurants. En 1921, les importations se montaient à 600 millions de francs et les exportations à 70 millions. En 1922, ces chiffres sont respectivement 526 et 114 millions ; en 1923, 540 et 247 millions.

Ainsi, le rapport entre les importations et exportations, qui était de 8 à 1 en 1921, est déjà de 2,25 à 1 en 1923. Encore n'est-il nullement tenu compte dans cette statistique, ni des envois d'argent des émigrants, ni de l'apport numéraire toujours plus considérable du tourisme, ni des dépenses faites dans le pays par les pèlerins du Hedjaz ou par les Syriens habitant l'étranger, ni des réexpéditions de marchandises qui ont pu sortir sans contrôle des territoires du mandat.

Quoi qu'il en soit, l'écart s'atténue de plus en plus, prouvant l'assainissement continu du marché local. Ce résultat est d'autant plus réconfortant que, dans le courant même de l'année 1923, les exportations ont été également en progression constante, dépassant en décembre de plus de 300 % les opérations effectuées en janvier, et que ce mouvement d'amélioration s'est encore poursuivi dans les premiers mois de 1924.

C'est pourquoi il n'est nullement exagéré de dire que pour l'ensemble des pays syriens, l'avenir économique se présente dès maintenant sous un jour favorable. Certes, de grands progrès restent à réaliser dans l'agriculture et l'industrie, qui toutes deux, contrairement au commerce, se trouvent en grande partie entre les mains de l'élément musulman. De gros cours d'eau offrent encore leurs forces hydrauliques ; de grands espaces de terrain attendent l'assèchement, l'irrigation, la charrue. Il s'agit en un mot d'adapter les procédés modernes d'exploitation à la mise en valeur du pays. Dans ce domaine, une œuvre magnifique peut être accomplie. Déjà, ainsi que nous l'exposerons dans un prochain article, elle est commencée, et partout sur la terre syrienne. Dans le Liban comme dans l'État d'Alep, dans l'État de Damas comme chez les Druses et les Alaouites, germent et s'épanouissent les premières réalisations, qui toutes annoncent une extension des possibilités vitales du pays.

Port et entrepôts de Beyrouth
(*Le Journal des finances*, 20 juin 1924)

Le bénéfice de 1923 atteint 2.218.410 fr. Le dividende sera maintenu à 67 fr. 69 net par action.

La France et la route des Indes
par ANDRÉ DE FELS²⁰
(*Le Journal des débats*, 16 novembre 1924)

Beyrouth, le 25 octobre.

[...] Les progrès de la science, d'une part, l'effondrement de la Russie, d'autre part, amenaient, sans que nos alliés l'eussent prévu, la réouverture de l'ancienne route traditionnelle Beyrouth-Damas-Bagdad, route qui fut suivie par les caravanes pendant toute l'antiquité et le moyen-âge, et qui relie la Méditerranée à la Perse par Khanikin, aux Indes par Bassorah.

Voici à peine un an que cette route est ouverte au trafic des voyageurs et des marchandises. De grandes difficultés durent être vaincues pour que ce résultat fût atteint. Un désert de plus de 800 kilomètres sépare Damas de Bagdad. Les automobiles franchissent maintenant cet espace en moins de vingt-quatre heures. Les fonctionnaires des Indes commencent à emprunter cette voie quand ils partent prendre leurs vacances en Grande-Bretagne. Ils gagnent ainsi huit jours sur l'ancien itinéraire maritime. Et Bagdad, la ville des Mille et une nuits, n'est plus qu'à sept jours de Paris. [...]

Beyrouth n'est pas seulement, en effet, le port d'Asie le plus proche d'Europe par où gagner les Indes. Il est aussi la future tête de ligne des routes de Perse et le débouché tout indiqué des produits du Moyen-Orient. Seulement, il est grand temps que le gouvernement français se décide à définir sa politique orientale, sinon tous les avantages que nous venons d'énumérer seraient irrémédiablement perdus.

La route nouvelle qui vient de s'ouvrir ne sera pas longtemps le privilège de services automobiles plus ou moins médiocres. Un jour prochain, Bagdad sera relié par le rail à la Méditerranée. Les Anglais possèdent déjà des projets mûrement étudiés. Si nous les laissons agir seuls, ils compléteront leur remarquable système ferré de Mésopotamie par la ligne Bagdad-Haïffa, suscitant ainsi à Beyrouth un redoutable concurrent et risquant de porter un coup mortel au transit syrien.

Notre pays bénéficie encore en Orient d'une avance due à l'exceptionnelle situation géographique de la Syrie et au fait que le port de Beyrouth, médiocre sans doute, est tout de même, à l'heure actuelle, le seul port de la côte.

Allons-nous laisser gaspiller entre nos mains ces magnifiques atouts ? Et M. Herriot songe-t-il à la conversation qu'il peut avoir, à ce sujet, avec M. Baldwin ?

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

²⁰ André de Fels (1890-1980) : fils d'Edmond (*la Revue de Paris*) et de Jeanne Lebaudy (de la famille sucrière). Administrateur de la Banque de l'union marocaine, député (1928-1932).

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

Annuaire Desfossés, 1925, p. 588 :
Idem 1923

VERS L'ORIENT
À bord de la *Cordillère*
par Maurice PERNOT
(*Le Journal des débats*, 5 janvier 1925)

Décembre 1924.

Sur le bateau qui nous emporte, les touristes sont en petit nombre. Des officiers et des religieux français, qui vont rejoindre leur poste des fonctionnaires anglais, dirigés vers l'Égypte, vers la Palestine, ou vers Bagdad. Des commerçants et des hommes d'affaires de toute nationalité. Dès le matin, un essaim d'enfants rieurs s'ébat sur le pont : petits Anglais, petits Français qui ne mêlent point leurs jeux, enfants que les mères emmènent à regret dans ces pays lointains et médiocrement hospitaliers. C'est tout un petit monde colonial qui vit et s'agite sur le beau paquebot des Messageries.

La *Cordillère* va de Marseille à Beyrouth, en passant par Alexandrie. Ce détour est considérable, mais il est nécessaire, au moins pour le moment, à ce que m'explique un officier du bord. Les routes commerciales changent plus lentement que le statut territorial des États et les conditions politiques de peuples. En dépit des événements qui, depuis dix ans, ont bouleversé l'Orient, Constantinople et Alexandrie continuent d'être les deux pôles de la Méditerranée orientale. Smyrne, Alexandrette, Beyrouth, Jaffa ne sont encore, entre les deux, que des stations intermédiaires : à les atteindre directement, la navigation ne trouverait point son compte.

Alexandrie n'est pas seulement le but de ces marchands et de ces touristes qu'appellent en Égypte leurs affaires ou leurs plaisirs. D'Alexandrie ou de Port-Saïd, le chemin de fer amènera rapidement à Jérusalem le supérieur général des Assomptionnistes, l'excellent Père Gervais Quesnard, avec qui j'ai le plaisir de faire la traversée, et qui va inspecter ses établissements de Palestine.

Plusieurs familles de fonctionnaires anglais suivront la même voie. La création des nouveaux services automobiles, de Beyrouth à Mossoul, de Beyrouth à Bagdad, et de Bagdad à Téhéran serait pourtant de nature à modifier les termes du problème. Le jour où ces services assureront régulièrement et à moins de frais qu'aujourd'hui le transport des voyageurs, celui de la correspondance postale et des marchandises légères, on se demande si Beyrouth ne deviendra pas le point de départ des grandes routes commerciales allant vers la Mésopotamie ou vers la Perse, et s'il ne conviendra pas d'établir entre Marseille et Beyrouth une ligne directe, qui mettrait Bagdad à sept jours de Paris et Téhéran à moins de onze jours.

L'interminable chevauchée du comte de Gobineau, partant de Bouchir pour gagner son poste de Téhéran à travers une plaine torride et des montagnes dangereuses, le monotone pèlerinage de Loti vers Ispahan, nous semblent déjà travaux héroïques ou expéditions légendaires et j'ai presque honte d'avouer qu'il y a quatorze ans, j'ai mis vingt-deux jours, sans m'amuser en route, pour aller à cheval de Bagdad à Alep.

Ce n'est certes pas en quelques années qu'on changera des habitudes millénaires, et longtemps encore les caravanes venant de Perse ou de Mésopotamie suivront

invariablement les pistes que jalonnent, à travers le désert, des caravansérails en ruine. Mais le jour viendra où l'intérêt aura raison de la routine la plus obstinée et où la concurrence imposera aux commerçants orientaux l'adoption des voies nouvelles et l'emploi des moyens nouveaux.

De tels problèmes ne laissent pas les Syriens indifférents, si j'en juge par l'attention avec laquelle deux ou trois marchands de Beyrouth écoutent notre entretien. Ils ne manquent point de soulever les objections connues : insuffisance du port de Beyrouth, qui ne fut pas aménagé en vue d'un très grand trafic ; obstacle créé par deux chaînes de montagnes, que franchit péniblement un chemin de fer à voie étroite. Mais le port peut être élargi, au moins dans une certaine mesure, et les inconvénients d'une rupture de charge éliminés par la route sur laquelle circuleront des camions automobiles.

J'éprouve quelque surprise à retrouver sur les livres des officiers français, comme autant d'appellations déjà familières, les noms, naguère étranges, de mes étapes d'autrefois, et j'apprends que Meskené, Dair-el-Zor, Raka, abritent aujourd'hui, dans des maisons toutes neuves; non seulement des garnisons, mais des familles françaises. Je donne rendez-vous, pour septembre prochain, au lieutenant de tirailleurs qui dirige à Raka notre service de renseignements.

La sensation de confort, le sentiment d'orgueil qu'éprouvait autrefois un Français en allant de Marseille à Alger, il les ressent aujourd'hui en traversant la Méditerranée orientale : dans un cas comme dans l'autre, il ne sort pas de chez lui. Je m'en voudrais de ne pas ajouter que cette sensation et ce sentiment s'épanouissent encore plus à leur aise, lorsqu'on navigue sur un bateau des Messageries. Le parfait aménagement du bord, la prévenance attentive du personnel, l'accueil cordial des officiers, tout cela est bien de chez nous : tout, jusqu'au choix de la cave et à l'excellence de la cuisine. Je n'aurai vraiment l'impression de quitter la France qu'en débarquant à Alexandrie, et encore

1925 : CRÉATION DE LA
SOCIÉTÉ DES GLACIÈRES ET ENTREPÔTS FRIGORIFIQUES DU LEVANT
www.entreprises-coloniales.fr/proche-orient/Glacieres+frigos_Levant.pdf

PORT DE BEYROUTH
(*Cote de la Bourse et de la banque*, 3 juin 1925)

Les bénéfiques nets de 1924 du Port de Beyrouth atteignent 2.939.800 fr. contre 2.780.331 fr. en 1923. Le dividende sera maintenu à 74 fr. 77 par action ancienne; les actions nouvelles toucheront 37 fr. 385.

Compagnie du port, des quais et entrepôts de Beyrouth
(*Le Temps*, 2 août 1925)

Cette compagnie, s'efforçant de procurer au commerce local toutes les facilités possibles et cherchant à seconder les vues du haut-commissariat sur le développement économique du Grand-Liban et de la Syrie, a élevé, en 1924, des entrepôts où les marchandises peuvent être disposées avant ou après dédouanement. Des chambres frigorifiques où pourront être conservées les diverses denrées périssables (fruits,

poisson, viande, œufs, grains, etc.) sont actuellement en construction dans ces entrepôts.

Nous nous reprocherions de ne pas signaler aux exportateurs qui commercent avec ces pays les facilités, qui leur sont ainsi offertes.

FÉVRIER 1926 : SOCIÉTÉ FRANÇAISE

Port, quais et entrepôts de Beyrouth
(*Le Journal des finances*, 19 février 1926)

La nouvelle convention d'exploitation a été approuvée par l'assemblée extraordinaire du 9 février. Cette assemblée a également voté la transformation de la société ottomane en société française et modifié les statuts en conséquence.

La durée de concession est prorogée jusqu'à 1990. La Compagnie devra verser annuellement 1.500 livres syriennes pour frais de contrôle. Le montant des avances consenties à la compagnie pour la remise en état du port et certains travaux d'amélioration sera remboursé au haut commissaire en vingt annuités.

Port, quais et entrepôts de Beyrouth
(*Le Journal des finances*, 11 juin 1926)

L'action Port, quais et entrepôts de Beyrouth fait un saut à 1.795 sur la publication des comptes de 1925, qui accusent 7.448.509 francs de recettes et 3.784.947 francs de dépenses, soit un bénéfice net de 3.663.562 francs, contre 2.450.549 fr. l'année précédente, La part de l'État absorbe 91887 francs. Le conseil propose d'affecter 581.020, francs aux amortissements et 1 million 181.477 francs aux réserves. Ces prélèvements atteignant 1.857.384 francs, il sera distribué une somme globale de 1.805.590 francs, dont 1.491.113 francs aux actions, 283.000 fr. aux 600 parts de fondateur et 31.477 francs au conseil d'administration. Le dividende s'établit ainsi à 93 fr. 19 brut environ, au lieu de 75 fr. 35, sous déduction des impôts.

Compagnie du port, des quais et des entrepôts de Beyrouth
(*La Journée industrielle*, 23 juin 1926)

L'assemblée ordinaire, tenue hier, a approuvé les comptes de l'exercice 1925, clos le 31 décembre, tels que nous les avons publiés le 8 juin. Rappelons que le bénéfice net est de 2.663.562 fr. 03, qui, joint au report de l'exercice 1924, soit 49.414 fr., forme un total de 3 millions 712 976 fr. 24.

L'assemblée a décidé de répartir cette somme comme il suit : 1.035.525 fr., représentant 6 % des capitaux dépensés en travaux, à titre de premier dividende aux actions ; 172.587 fr., représentant 1 % des capitaux dépensés en travaux, pour amortissement du capital social ; 94.886 fr., soit 10 % sur les produits de l'exploitation, diminués du solde du compte « intérêts et amortissement à rappeler ultérieurement au profit des actions », à l'État ; 408.432 francs pour amortissement de matériel et travaux divers ; 1.150.000 fr. pour travaux; 172.587 francs, représentant 1 % du capital

dépensé en travaux, à titre de deuxième dividende aux actions ; 31.477 fr., représentant 6 % des restants après ces premiers prélèvements, pour être portés à une réserve; 31.477 fr., représentant 6 % des mêmes restants pour être remis au conseil d'administration : 283.000 fr., représentant 50 % des restants, pour être distribués aux actions ; 283.000 fr., représentant 60 % des mêmes restants, pour être distribués aux parts de fondateurs ; 588 fr., auxquels s'ajoutera le solde de l'année précédente 49.414 francs, pour être reportés à l'exercice 1926.

Par suite de ces diverses répartitions, il sera distribué une somme nette de 76 fr. 36 par action, impôts déduits. Les parts de fondateur recevront 471 fr. 66.

L'assemblée a renouvelé le mandat de MM. Louis d'Andrée de la Giraudière et Joseph de Bouthillier-Chavigny, administrateurs sortants.

*Louis Emmanuel Adolphe GORANFLAUX, baron D'ANDRÉE DE LA
GIRAUDIÈRE*

Né à Chaumont (Haute-Marne), le 24 déc. 1878, fils de Louis Marie Goranflaux de la Giraudière, chef d'escadron de gendarmerie, chevalier de la Légion d'honneur, et de Eugénie Louise d'Andrée, fille du colonel baron d'Andrée.

Frère de :

Marie, marié en 1893 avec Alfred Rochet, agent de change,

Jeanne, mariée en 1896 au capitaine Frédéric Legrand, du 2^e hussards, fils aîné du général tué à Gravelotte (16 août 1870),

.....

Marié en 1899 à Suzanne Berger, fille du commandant Léon Berger, président de la Dette publique ottomane. Dont Colette (1898-1903), Solange, Monique (1912)(M^{me} André Colson-Blanche) et Anne (baronne François de Fabre de Latude).

Associé d'agent d'agent de change chez Rochet.

En conséquence de son mariage

administrateur du Chemin de fer jonction Salonique-Constantinople (1905),

www.entreprises-coloniales.fr/proche-orient/Salonique-Constantinople.pdf

du Chemin de fer ottoman de Jaffa à Jérusalem (*idem*),

www.entreprises-coloniales.fr/proche-orient/Ch_fer_Jaffa-Jerusalem.pdf

administrateur (1911), puis président de la Cie du port, des quais et des entrepôts de Beyrouth.

Président des Entrepôts du Levant (1932).

www.entreprises-coloniales.fr/proche-orient/Entrepots_du_Levant.pdf

En outre,

administrateur, puis président (ca 1928-ca 1940) et de nouveau administrateur de la Société française des munitions de chasse, de tir et de guerre (Anciens Établissements Gévelot et Gaupillat), rebaptisée en 1951 Gévelot.

La représentant à La Métallurgie Franco-Belge, Bruxelles (1920), aux Mines d'antimoine de Rochetjoux (Vendée)(dissolution en 1924), à L'Immobilière Paris-Vanves (1932), à la Métallurgie et Mécanique de Précision (1940).

Administrateur de la Banque Hollando-Américaine (mai 1921).

Membre du Golf-Club de Chantilly (1910)

et du Cercle Hoche (1919).

Domicilié en 1955 16, rue François-1^{er}, Paris VIII^e, et La Ferté Beauharnais (Loir-et-Cher).

Décédé à Paris VIII^e, le 5 novembre 1958.

Ports, quais et entrepôts de Beyrouth
Conseil : L. d'Andrée de la Giraudière, A. Henry, J. de Bouthillier, G. de Monicault,
G. de Perthuis, J. Michon-Coster, L. de Vogüé, G. Saint-René Taillandier, M. Bérard, P.
Blanche, H. Garreta.

ASSEMBLÉES
Port, quais et entrepôts de Beyrouth
(*La Presse*, 17 février 1927)

L'assemblée extraordinaire du 15 février, pour augmentation du capital de 8 millions à 10.666.500 francs, par l'émission de 5.333 actions de 500 fr., est reportée au 5 avril, faute de quorum.

Port, quais et entrepôts de Beyrouth (Compagnie du)
(*Le Journal des débats*, 15 juin 1927)

Assemblée extraordinaire le 9 juillet 1927 ; jeton de présence alloué 1 fr. par action présente ou représentée.

Les actions Port de Beyrouth
(*Le Journal des finances*, 5 février 1928)

Les actions Port de Beyrouth pouvaient être acquises, dans le courant de l'année dernière, aux environs de 1.600 ; fin décembre dernier, elles cotaient déjà 2.800 ; un brusque mouvement de hausse vient de les porter à 4.475. C'est une belle fortune, surtout si l'on tient compte qu'en avril 1927, la Société a porté son capital de 8 à 10.665.500 fr. au moyen de l'émission, au prix de 1.000 fr. de 5.333 actions nouvelles de 500 francs.

En fait, on ne possède pas de renseignements certains sur les raisons qui justifient l'ascension des cours et que seules peuvent connaître un petit nombre d'initiés. On a parlé de rentrées importantes que la Société serait en droit d'escompter — comme beaucoup d'affaires exploitant en Syrie —, du fait des dommages de guerre ; il a été question aussi des avantages qu'elle pourrait retirer d'un remaniement des services de certaines compagnies de navigation, notamment des Messageries maritimes. Nous donnons ces bruits pour ce qu'ils valent.

Du reste, qu'ils soient fondés ou non, et il n'est pas impossible qu'ils le soient, au moins en partie, l'entreprise n'en est pas moins de belle structure. Beyrouth constitue le principal débouché d'un pays placé, comme on sait, sous mandat français. Le port est relié au réseau ferroviaire construit sous le régime ottoman. Il est destiné à jouer un rôle économique beaucoup plus important quand seront construits les chemins de fer qui assureront le long de la côte le trafic entre l'Égypte et la Turquie, et lorsque les pipelines amenant à la mer la production des puits de Mossoul seront établis. La réalisation de ces divers projets ne saurait être considérée comme immédiate. L'exploitation, dans sa forme actuelle, n'en donne pas moins, dès maintenant, d'excellents résultats. D'accord avec le Haut-Commissariat, les tarifs sont établis sur un barème adoptant l'étalon or (livre libano-syrienne), ce qui supprime les variations de change et consacre la stabilité des recettes : celles-ci ont atteint, en 1926, 8.245.244 francs, laissant un

produit net de 3.170.241 francs, sur lequel une somme de 1.159.351 francs a été consacrée aux amortissements. Le dividende, fixé à 98 fr. brut et auquel n'ont eu droit que les 16.000 actions anciennes, a absorbé 1.786.000 fr. ; les parts de fondateur se sont partagé 288.000 fr., soit 480 fr. par titre.

Ces parts de fondateur, qui ne sont pas cotées, sont au nombre de 600 seulement, et elles ont droit à la moitié des bénéfices, l'autre moitié revenant aux actions après un prélèvement destiné à assurer aux actions un premier dividende calculé selon une formule assez compliquée ; de telle sorte qu'il n'est pas possible, croyons-nous, d'établir un rapport certain entre le montant du superdividende attribué à l'action au delà du premier dividende qui leur revient avant partage avec les parts et le dividende de ces parts.

En fait, l'excédent partagé entre les actions et les parts, sur les produits de l'exercice 1926 s'est élevé à 576.000, soit 283.000 francs pour chaque catégorie de titres ; de sorte que le superdividende de l'action est ressorti à 18 francs — sur un total de 98 fr. — et que chaque part a reçu 480 francs.

L'importance de la portion des bénéfices à laquelle ont droit les parts est, quant à l'élasticité du dividende des actions, un élément qu'on ne saurait négliger pour l'avenir, surtout, semble-t-il, si la société n'augmente pas dans une mesure appréciable son « capital dépensé en travaux » dont le chiffre sert de base au calcul du premier intérêt de l'action. Encore, faut-il tenir compte, toutefois, de ce correctif que la Société a déjà racheté une certaine quantité de parts.

À 4.500 fr., le Port de Beyrouth escompte une large augmentation du dividende, l'éventualité du paiement des indemnités de guerre, qui pourrait permettre une répartition exceptionnellement importante, une distribution de réserves : aucune de ces éventualités n'est invraisemblable. Dans quelques milieux, en Bourse, il est courant de dire que le Port de Beyrouth sera un nouveau Rosario. C'est peut-être excessif ; il n'est pas possible de prétendre pourtant que l'opinion soit insoutenable. De telles valeurs sont faites pour de gros portefeuilles qui peuvent jouer une chance.

LE DÉSABONNEMENT DES ACTIONS QUAIS ET ENTREPÔTS DE BEYROUTH (*Le Journal des finances*, 2 mars 1928)

On annonce le désabonnement au timbre, à partir du 9 février 1926, des 16.000 actions de 500 fr. (n° 1 à 16.000) et des 15.000 obligations 4 % (n° 1 à 15.000) de la Compagnie ottomane des quais et entrepôts de Beyrouth. Et sur cette nouvelle on dénonce, une fois de plus, les inconvénients du régime de l'abonnement.

Pour une fois, l'exemple est mal choisi. Il est mal choisi parce que la Société impériale « ottomane » des quais et entrepôts de Beyrouth n'existe plus. Par décision de l'assemblée extraordinaire du 9 février 1926, elle a été transformée en Société française et les titres figurent maintenant à la cote parmi les valeurs françaises.

L'abonnement au timbre est donc tombé de lui-même ; il n'y a pas eu, à proprement parler, désabonnement.

Compagnie du port, des quais et des entrepôts de Beyrouth (*Le Courrier maritime nord-africain*, 10 juillet 1928)

L'assemblée ordinaire, tenue le 26 juin, a approuvé les comptes arrêtés au 31 décembre 1927, qui font apparaître un bénéfice net de 3.190.458 fr. La répartition suivante a été votée : une somme de 1.338.018 fr. 78, représentant la part du capital

actions dans les 7 % sur les capitaux dépensés en travaux : 1^{er} dividende aux actions ; une somme de 3.003 fr. 19, représentant la part du capital actions dans les 7 % sur capitaux denses en travaux, pour amortissement du capital social ; une somme de 138.181 fr. 73, soit 10 % sur les produits de l'exploitation, pour l'État ; une somme de 895.908 fr. 70 pour amortissements ; une somme de 249.104 fr. 82 pour deuxième dividende aux actions ; une somme de 30.768 fr. 40, représentant 5 % des restants, pour être remise au conseil d'administration ; une somme de 292.500 fr., ressentant 50 % des restants, y compris le solde de 901 fr. 30 reporté de 1926, pour être attribué aux actions jusqu'à concurrence de 111.534 fr. 90, et, pour le reste, soit 180.965 fr. 10, porté à la réserve pour dividendes en même temps que la somme de 70.304 fr. 04, plus un solde déjà affecté de 731 fr. 78, revenant, dans la liquidation d'exercices antérieurs, aux parts achetées sur réserves appartenant aux actionnaires, et 88.725 francs, montant leur revenant sur l'exercice 1927 ; une somme de 292.500 francs, représentant 50 % des mêmes restants pour les parts de fondateur ; le solde, de 500 fr. 89, pour être reporté à l'exercice 1928. ,

Par suite de ces diverses répartitions, sera distribué un dividende brut de 98 francs aux 16.000 actions anciennes et de 24 fr. 50 aux actions numéros 16.001 à 21.338 ; représentant respectivement 80 fr. 36 et 20 fr. 09 pour les actions au porteur. Ces dividendes sont payables à partir du 2 juillet.

L'assemblée a renouvelé le mandat du baron Michon-Coster et de M. Gaston de Monicault, administrateurs sortants.

Annuaire Desfossés, 1929, p. 501 :

Ports, quais et entrepôts de Beyrouth

Conseil : L. d'Andrée de la Giraudière, A. Henry, J. de Bouthillier, G. de Monicault, J. Michon-Coster, L. de Vogüé, G. Saint-René Taillandier, M. Bérard, P. Blanche, H. Garreta, G. de Perthuis.

INFORMATIONS ÉCONOMIQUES

SYRIE

(*La Correspondance d'Orient, avril 1929*)

.....

Le port de Beyrouth a été construit en 1895 par la compagnie française qui l'exploite actuellement. À Tripoli, Lattaquié, Alexandrette, les ouvrages de protection manquent. En ajoutant des réseaux de tramways électriques à Beyrouth et à Damas et des embryons de service d'éclairage et de force motrice, on épuise le bilan de l'actif au début de l'ère du mandat français.

Depuis 1919, on a remis en état le réseau ferré existant. Le port de Beyrouth a été amélioré, doté de magasins généraux et d'entrepôts frigorifiques qui sont en voie d'extension. On achève la construction de 250 mètres de quais et de 30.000 mètres carrés de terre-pleins nouveaux. On reconstruit les entrepôts des douanes en leur donnant un outillage de manutention électrique.

La voie ferrée des quais va être portée de 1.500 à 3.000 mètres.

En 1928, le mouvement du port de Beyrouth a atteint 318 vapeurs et 2.858 voiliers avec 1.930.000 tonnes à l'entrée, 560.000 tonnes à la sortie. Cela représente un mouvement d'un milliard de marchandises et de près de 53.000 voyageurs.

PORT, QUAIS ET ENTREPÔTS DE BEYROUTH
(*Le Journal des finances*, 14 juin 1929)

Le Port de Beyrouth se représente sans changement important à 2.900. Les comptes de 1928 qui seront présentés à l'assemblée du 25 juin font apparaître un bénéfice de 5.207.700 fr. contre 3.190.458 fr. Il sera proposé un dividende de 98 fr., applicable à l'intégralité du capital, alors que l'an dernier, les actions nouvelles n'avaient touché que 24 fr. 50.

PORT, QUAIS ET ENTREPÔTS DE BEYROUTH
(*Le Journal des finances*, 27 juin 1929)

L'assemblée ordinaire tenue le 25 juin a approuvé les comptes de l'exercice 1928, faisant ressortir un excédent de produits nets de 4.406.320 francs. Le dividende brut ressort à 100 francs, contre 98 fr., soit, net, 82 francs pour les actions nominatives et 72 fr. 45 au porteur, payable à partir du 1er juillet, en même temps que le dividende de 806 fr. 16 revenant aux parts de fondateur.

[Conflit avec les porteurs de parts de fondateur]
QUAIS ET ENTREPOTS DE BEYROUTH
(*Le Journal des débats*, 3 août 1929)

Les porteurs de parts, sur leur demande, sont convoqués en assemblée générale pour le 14 octobre, pour nommer des représentants de la masse des porteurs et délibérer sur la ratification ou le rejet des décisions de l'assemblée des actionnaires du 9 février 1926. En cas de rejet, nomination d'un représentant pour engager, au besoin, toute action en justice.

[Conflit avec les porteurs de parts de fondateur]
(*Le Journal des finances*, 9 août 1929)

Le Port de Beyrouth s'inscrit en reprise à 2.875. Les porteurs de parts de fondateur sont, sur leur demande, convoqués en assemblée pour le 14 octobre, en vue notamment de délibérer sur la ratification, ou le rejet des décisions de l'assemblée générale des actionnaires en date du 9 février 1926 qui avait décidé la transformation de la Société ottomane en société française et apporté diverses modifications aux statuts préjudiciables aux intérêts des porteurs de parts au point de vue de la répartition des bénéfices et, en cas de liquidation, des réserves et fonds de prévoyance. Des pourparlers seraient en cours entre les représentants des propriétaires de parts Port de Beyrouth et la société, qui permettraient vraisemblablement d'aboutir à un compromis et d'éviter l'introduction d'une action judiciaire.

PORT DE BEYROUTH
(*Le Journal des finances*, 1^{er} novembre 1929)

Porteurs de parts, le 28 novembre : délibération sur la ratification ou le rejet des décisions de l'assemblée générale des actionnaires du 9 février 1926 ; en cas de rejet, nomination d'un représentant de la masse des porteurs à l'effet de faire valoir leurs droits vis-à-vis de la société, et, au besoin, d'engager et de suivre à cet effet toute action judiciaire.

PORT, QUAIS ET ENTREPÔTS DE BEYROUTH
(*Le Journal des finances*, 30 novembre 1929)

Une assemblée des porteurs de parts, réunie le 28 courant, à laquelle 235 parts étaient représentées (on sait que, sur 600 parts créées, 182 sont détenues par la Société), a décidé d'intenter contre la Société une action judiciaire en vue d'obtenir un rajustement des comptes.

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

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

Port, quais et entrepôts de Beyrouth
(*Le Temps*, 11 juin 1930)

L'exercice 1929, dont les comptes seront présentés à l'assemblée du 24 juin, se solde par un bénéfice de 6.398.923 francs contre 5.207.700 francs précédemment. Le dividende n'est pas encore connu. Rappelons qu'il avait été, l'an dernier, de 100 francs par action et de 806 fr. 16 par part.

PORT, QUAIS ET ENTREPÔTS DE BEYROUTH
(*Le Journal des débats*, 26 juin 1930)

Les comptes de l'exercice 1929, présentant un solde bénéficiaire de 4.825.021 francs, ont été approuvés par l'assemblée du 24 juin. Le dividende brut a été fixé à 120 francs par action, contre 100 fr. et 1.372 fr. 50 par part, contre 806 fr. 16, payable le 1^{er} juillet.

Annuaire Desfossés, 1931, p. 508 :
Ports, quais et entrepôts de Beyrouth
Idem 1929.

PORT DE BEYROUTH
(*Le Journal des débats*, 2 mai 1931)

Le solde créditeur de l'exercice 1930 ressort à 4 millions 739.989 fr. contre 4.825.021 fr.

PORT DE BEYROUTH
(*Le Journal des débats*, 5 mai 1931)

Pour l'exercice 1930, le conseil proposera de répartir un dividende de 110 francs par action et de 1.014 fr. 83 par part contre respectivement 120 fr. et 1.372 fr. 50.

PORT DE BEYROUTH
(*Le Journal des débats*, 21 mai 1932)

On annonce que les résultats de l'exercice 1931 sont un peu supérieurs à ceux de 1930. L'ordre du jour de l'assemblée du 21 juin porte approbation d'un traité passé par la société. Il s'agit d'une convention survenue avec les chemins de fer de Damas-Hamah* pour l'exploitation des voies ferrées desservant des quais et les entrepôts du port de Beyrouth.

PORT DE BEYROUTH
(*Le Journal des débats*, 23 juin 1932)

L'assemblée tenue le 21 courant a approuvé les comptes de l'exercice 1931 qui se soldent par un bénéfice disponible de 1.723.434 fr. Le dividende a été maintenu à 110 fr. brut par action et à 1.121 fr. par part de fondateur. L'assemblée a ratifié la convention intervenue avec les Chemins de fer de Damas-Hamah pour l'exploitation des voies de quai et du raccordement.

(*Le Journal des débats*, 19 septembre 1932)

Au groupe des ports, Beyrouth est soutenu à 1.480 contre 1.520 ; le nouveau traité avec la Compagnie des chemins de fer de Damas-Hamah* et prolongements comporte la cession des droits concessionnels d'exploitation des voies ferrées situées sur les terrains du port à la Compagnie Damas-Hamah prolongements, moyennant une rémunération annuelle et la prise en charge par cette dernière des voies construites postérieurement à l'élargissement de la Traverse ou des voies à construire à l'avenir, ce qui diminuera les frais de premier établissement de la Société du port.

Compagnie du port, des quais et entrepôts de Beyrouth

(*La Correspondance d'Orient*, novembre 1932)

Le produit net de l'exploitation de cette Compagnie, pour l'exercice 1930, n'a atteint que 3.856.184 francs, contre 4.496.321 francs en 1928.

Ce fléchissement est dû à la réduction notable du trafic enregistré en cours d'exercice. Le mouvement des marchandises a été de 378.613 tonnes à l'importation, 64.747 tonnes à l'exportation et en transit, soit 443.360 tonnes, contre 501.257 en 1929.

Il a donc été distribué un dividende net de 92 fr. 40 pour les actions nominatives, et 82 fr. 90 pour les actions au porteur. Les parts de fondateur ont reçu 1.014 fr. 03, sous déduction des impôts.

Pour 1931, les comptes font ressortir un bénéfice net de 5.197.236 francs. Le dividende de 110 francs brut par action a été maintenu, soit net 92 fr. 40 par action nominative et 88 fr. 65 par action au porteur.

MARIAGES

M^{lle} Abadie-Gasquin

Louis Herbert

(*Le Journal des débats*, 15 décembre 1932)

Récemment a été célébré, en l'église Saint-Louis des Capucins de Beyrouth, le mariage de M^{lle} Abadie-Gasquin, fille de M. Abadie-Gasquin, chevalier de la Légion d'honneur, conseiller du haut-commissariat aux affaires financières, et de M^{me} Abadie-Gasquin, avec M. Louis Herbert, fils de M. Jean Herbert, officier de la Légion d'honneur, directeur de la Société des glaciers et entrepôts frigorifiques du Levant, et de M^{me} Jean Herbert. La bénédiction nuptiale a été donnée par Mgr Giannini, délégué apostolique.

Les témoins étaient : pour la mariée, M Prévot-Aubouard, gouverneur des colonies, et M. Maurice Bérard, administrateur-directeur général de la Banque de Syrie et du Grand-Liban ; pour le marié, M. [Gaston] de Monicault, vice-président du conseil d'administration de la Compagnie du port de Beyrouth, et le révérend père Poidebart.

Annuaire Desfossés, 1933, p. 523 :

Ports, quais et entrepôts de Beyrouth

Conseil : L. d'Andrée de la Giraudière, J. de Bouthillier, G. de Monicault, J. Michon-Coster, F.. de Vogüé, G. Saint-René Taillandier, M. Bérard, P. Blanche, H. Garreta, G. de Perthuis, J. du Buit, R[aoul] Mallet.

Rapport présenté à M. Ponsot par Omar bey Daouk, président de la Chambre de commerce et d'Industrie de la Ville

(*La Correspondance d'Orient*, mars 1933)

Monsieur l'ambassadeur, haut-commissaire,

Alarmée par la menace que constitue pour le port de Beyrouth la création d'un grand port à Haïfa — dont il est distant de 150 kilomètres à peine, — port muni d'un outillage ultra moderne et relié par rail avec l'Égypte, la TransJordanie, la Syrie et les différentes villes de la Palestine,

Sachant, d'autre part, que la construction de la voie ferrée Bagdad-Haïfa a été décidée et que sa réalisation ne demandera pas plus de trois ans,

Connaissant également les tendances de la politique économique turque qui aspire à attirer vers l'un des ports de la Cilicie le trafic commercial de la Perse,

Notre chambre de commerce et d'industrie fait appel à la haute sollicitude de Votre Excellence et à la clairvoyance des agents du mandat français en vue d'éviter la régression et la ruine du port de Beyrouth, réduit à une escale secondaire des Échelles du Levant.

Le port de Beyrouth était, avant la guerre, le grand port, le seul port du Liban, de la Syrie, de la Palestine, de l'Arabie, de la Cilicie et de l'Anatolie orientale et méridionale.

Aussi le marché de Beyrouth était prospère.

Les statistiques commerciales du port de Beyrouth, pour la période d'avant guerre, suivent le mouvement d'une courbe cyclique constamment ascendante.

Plus de deux tiers du montant des importations par Beyrouth sont destinés aux pays voisins : vilayet de Damas, Alep, Diarbékir, Van, Mossoul, Der-ez-Zor, Jérusalem, le Mont Liban, et la péninsule Arabique. Le tiers seulement est destiné à notre pays.

Le démembrement de l'Empire ottoman, qui a eu pour suite l'établissement de barrières douanières entre la Syrie et le Liban d'une part, et la Palestine, la Turquie et l'Irak d'autre part, a été une cause de régression relative du commerce de Beyrouth et une diminution du rôle économique de son port.

Les statistiques actuelles des importations par Beyrouth sont relativement inférieures aux chiffres d'avant-guerre : si nous prenons en considération la hausse des prix et l'accroissement de la consommation locale par suite de la régression de l'agriculture et de la création de besoins nouveaux : automobilisme, articles de luxe, etc.

Le commerce de transit et de réexportation, qui constituait la plus importante source de richesse de Beyrouth avant guerre, périclité tous les ans davantage. Il n'atteint pas actuellement le quart de son importance de 1913.

Les hommes d'affaires de ce pays craignent, avec raison, qu'ils ne puissent plus espérer le retour des années de prospérité commerciale d'autan.

La concurrence des ports de Haïfa et de Mersine, jointe au développement de plusieurs ports dans les pays sous mandat français (Tripoli avec son aéroport et son port pétrolier, Lattaquié et Alexandrette, au nord), risque d'accentuer la régression relative du port de Beyrouth.

Le commerce a toujours constitué un facteur principal de la prospérité économique de ce pays, situé à un carrefour des voies commerciales de l'Orient méditerranéen.

Aussi notre chambre de commerce et d'industrie a suivi avec le plus grand intérêt le développement du trafic transdésertique durant les dernières années.

Le commerce de notre cité avec l'Irak et la Perse s'est constamment accru en volume et en valeur.

Ces deux pays étudient la possibilité d'avoir un accès à la Méditerranée. Notre port est tout désigné pour être le leur, si nous parvenons à leur accorder les avantages économiques que nos concurrents s'empressent à leur proposer.

Nous voudrions que Beyrouth soit érigé en ville libre ayant une large autonomie administrative et financière. Mais le moins que nous puissions souhaiter, c'est la franchise de son port, ou la création d'une zone franche dans le dit port.

Cette solution radicale est seule efficace.

Qu'il nous soit permis d'insister ici que le projet de création d'une zone franche dans le port de Beyrouth a fait l'objet d'une étude réfléchie de la part de notre chambre de commerce et d'industrie.

Notre projet est purement économique et commercial.

Notre but est simplement de drainer vers le port de Beyrouth le commerce de la Perse et de l'Irak par l'affectation d'une zone à déterminer en territoire fictivement franc.

Les frais de réalisation de ce projet seraient d'ailleurs assez restreints, surtout si le projet est réalisé en plusieurs étapes.

D'ailleurs, la Compagnie du port se trouve la première intéressée, surtout que l'article 7 de sa concession prévoit qu'au cas où les besoins économiques du pays exigent un agrandissement du port, la société est obligée de procéder à l'agrandissement du susdit port jusqu'à la quarantaine. À l'instar de Stamboul, de Salonique et de vingt-six grands ports d'Italie, la situation du port de Beyrouth exige qu'il soit transformé en un port franc.

PORT DE BEYROUTH
(*Le Temps*, 28 mars 1933)

La cour d'appel mixte de Beyrouth a condamné la compagnie au paiement à assurer en or le service de ses obligations.

PORT DE BEYROUTH
(*Le Journal des finances*, 24 novembre 1933)

L'action Port de Beyrouth, qui a valu plus de 4.000 francs en 1928, et qui se traitait encore au-dessus de 1.600 francs au début du mois d'août dernier, est tombée mercredi à 1.300, cours sur la base duquel le dernier dividende de 95 francs brut, soit 75 fr. 24 net, se capitalise à 5,7 %, taux réellement exceptionnel pour une valeur de cette classe.

Il nous paraît d'autant plus intéressant de chercher à faire la lumière sur les causes vraisemblables de cette baisse que la société est de celles qui ne fournissent au public que le minimum d'informations sur leur activité sociale.

*
* *

Les origines de la Compagnie du port, quais et entrepôts de Beyrouth remontent à l'année 1888, mais l'affaire n'est devenue une société française qu'en février 1926, au lendemain de la signature de la convention du 7 décembre 1925, qui a fixé le statut de son exploitation : la concession était prolongée jusqu'au 19 août 1990 et il était notamment spécifié que les tarifs varieraient suivant la valeur de la piastre libano-syrienne par rapport à l'étalon-or.

Peu après, en 1927, le capital fut porté de 8 millions à 10.666.500 francs, par émission d'actions nouvelles avec une prime de 250 francs, étant ainsi composé de 21.333 actions de 500 francs. Mais c'était alors la période de grande prospérité et, malgré l'augmentation du nombre de titres à rémunérer, la progression des bénéfices permit de porter le dividende de l'action de 98 francs en 1927 à 120 francs en 1929, tandis que les parts voyaient leur répartition s'enfler de 487,50 en 1927 à 1.372,50 en 1929.

Survint la crise : elle affecta la société beaucoup moins qu'on aurait pu le craindre. Le trafic ne diminua pas sensiblement et les recettes, après avoir fléchi assez brusquement en 1930, se ensuie presque au même niveau :

	Tonnage	Recettes	Dépenses	Bénéfices d'exploit.
	(En tonnes)	(En. 1.000 fr.)		
1930	443.000	9.688	5.832	3. 858
1931	463.000	10.108	6.766	4.341
1932	463.000	9.758	6.687	3.170

Si le bénéfice d'exploitation a de nouveau fléchi en 1932, malgré un trafic et des recettes presque égales, c'est que les dépenses d'exploitation ont fortement augmenté. Cette augmentation est due surtout à celle des dépenses d' « entretien du port et des bâtiments », qui sont passées de 245.737 francs en 1931 à 945.199 francs en 1932, à la suite, semble-t-il, de tempêtes successives et violentes qui avaient occasionné des dégâts au quai Est de la Traverse. Il est possible aussi que certaines dépenses d'amélioration aient ainsi été passées par profits et pertes.

Quoi qu'il en soit, compte tenu des produits annexes de l'exploitation, de ceux du domaine privé, et des revenus divers, le solde disponible total s'est établi et a été réparti comme suit pour les trois exercices considérés :

	Solde net total	Amort. et réserv	Montant dist.	Divid. p. act.	Divid p. part
	(en 1.000 francs)			(En francs)	
1930	4.740	1.479	2.955	110	1.014 83
1931	5.197	1.716	3.019	110	1.121 00
1932	4.180	1.551	2.573	95	910 00

Pour interpréter ce tableau, il faut savoir que les articles des statuts déterminant les conditions de répartition des bénéfices sont extrêmement compliqués, mais qu'ils laissent en fait au conseil — et grâce à cette complication même —, la plus grande latitude dans la fixation des dividendes respectifs des actions et des parts.

Les actions ont d'abord droit théoriquement à deux premiers dividendes de 7 % et de 1 % calculés sur le capital « effectivement dépensé en travaux » ; ce n'est qu'après attribution de la part de l'État (10 %), du conseil (5 %) et des amortissements des installations que les actionnaires et porteurs de parts se partagent, à égalité, les superbénéfices.

Mais il faut remarquer d'abord que 1/7 du premier dividende des actions est affecté à une réserve pour amortissement des actions. Il y a plus : le conseil peut réserver tout ou partie du second dividende des actions ou du superdividende de celles-ci.

C'est ce qui s'est passé en 1932 : une partie du second dividende et la totalité de la part de superdividende des actions ont été portées aux réserves. Il en résulte que les actions n'ont même pas touché intégralement les deux premiers dividendes statutaires, alors que les parts ont reçu la portion de superdividende leur revenant.

En procédant de la sorte, le conseil a-t-il voulu donner aux porteurs de parts — qui lui ont intenté un procès auquel nous aurons à faire allusion — une satisfaction apparente ? C'est possible. Dans tous les cas, la répartition des bénéfices de 1932 constitue un exempt frappant de la toute puissance du conseil, qu'il n'était pas inutile, en passant, de mettre en lumière.

Cette parenthèse fermée, il reste que, si l'on jette un coup d'œil sur la courbe des résultats obtenus depuis le début de la crise, l'impression générale est favorable : la Compagnie n'a, jusqu'ici, pas été gravement affectée par la tourmente et la baisse considérable de ses actions depuis 1928 ne peut qu'être très partiellement expliquée par l'aspect de ses résultats.

Si l'on examine maintenant les bilans, on constate que la situation financière très forte n'a pas été ébranlée (en 1.000 francs) :

	1930	1931	1932
ACTIF			
Premier établss.	31.920	33.984	35.674
Magasins, entrep., terrains, etc.	6.514	7.026	7.386
Portef., placem.	8.981	13.090	11.810
Débiteurs	1.625	1.987	1.070
Caisse et banques	7.896	2.918	2 4446
Prime, rembours. obligations	436	430	413
	<u>57.371</u>	<u>59.433</u>	<u>58.799</u>
PASSIF			
Capital	10.666	10.666	10.666
Primes d'émission	3.767	3 767	3.767
Obligations	2.938	2.899	2.782
Réserves	14.362	15.531	16.043
Amortissements	11.763	12.614	13.687
Créditeurs	2.804	2.770	1 730
Avances du haut commissariat	1.468	1.334	1.201
Créances ajournées	3.557	3.697	3.837
Divers	1.306	960	906
Profits et pertes	4.740	5.197	4.180
	<u>57.371</u>	<u>59.433</u>	<u>58.799</u>

En trois ans, les immobilisations — premier établissement, magasins, terrains, placements ont augmenté de 7 millions en chiffres ronds ; mais, en contrepartie, au passif, les réserves et amortissements sont passés de 26 à 30 millions environ : ils couvrent les deux tiers de l'actif immobilisé.

Les travaux neufs ont été partiellement financés grâce aux réserves liquides précédemment constituées, ce qui explique la diminution des disponibilités ; mais la situation de trésorerie n'est pas, jusqu'à présent tout au moins, préoccupante, puisque le montant du poste « caisse et banques » est supérieur de 700.000 francs environ au passif exigible.

Le fait que l'action Port de Beyrouth capitalise son dividende à près de 6 % net, n'en apparaît que plus surprenant quand on a pris connaissance du bilan.

*
* *

Il faut donc chercher ailleurs les causes de la baisse : dans cette recherche, on ne peut négliger les « difficultés contentieuses » qui assaillent la société.

Il y a d'abord un procès intenté à la compagnie par les commerçants victimes de l'incendie qui éclata en 1927 dans les entrepôts douaniers de Beyrouth. Le litige dure depuis près de six ans, et il n'a pas, à notre connaissance, encore été tranché ; il semble, cependant, qu'en cas de jugement favorable aux demandeurs, la Compagnie — comme elle en a déjà manifesté l'intention — pourra reporter la responsabilité sur l'administration des Douanes, en se retranchant derrière un accord en date du 19 mai 1890.

Mais le procès intenté par un groupe d'obligataires qui réclamaient le paiement en or s'est terminé par un arrêt de la Cour de Beyrouth favorable aux obligataires. La Compagnie s'est inclinée : les répercussions de cet arrêt se feront sentir à partir de l'exercice 1933, mais elles ne seront pas très considérables, car la société a racheté ces dernières années un grand nombre d'obligations et le montant de sa dette n'était plus, au 31 décembre dernier, que de 2.782.500 francs.

Il y a enfin, un litige entre la Compagnie et les porteurs des 600 de fondateurs. Ceux-ci formulent contre la gestion de la société une série de critiques, dont la principale est d'avoir frustré leurs droits dans la répartition des bénéfices en procédant à des amortissements exagérés et en créant une réserve extraordinaire ; ils réclament 8 millions de dommages et intérêts provisionnels. Ce litige vient de faire l'objet d'un arrêt de la Cour de Paris qui semble bien donner gain de cause, en principe, aux porteurs de parts : la Cour a désigné trois experts pour rechercher qu'elle est l'importance des bénéfices dont ont été frustrés les porteurs de parts à raison des prélèvements effectués par la société, et quels sont les motifs qui ont déterminé la constitution de réserves extraordinaires.

La conclusion de ces deux derniers procès, dans un sens défavorable à la société, ne sera sans doute pas sans répercussions sur les prochains dividendes des actions ; il est d'ores et déjà probable que, même si les produits d'exploitation étaient égaux, la répartition allouée à l'action 1933 serait en nouvelle diminution.

Cette seule perspective peut déjà suffire à expliquer la baisse de l'action Port de Beyrouth à un cours qui n'est plus en rapport avec le dividende de 1932.

*
* *

Mais il s'agit là de faits dont les conséquences ne seront que momentanées sur la situation d'une société dont les assises financières sont aussi solides que la Compagnie du Port de Beyrouth. Il est permis de se demander si d'autres événements d'une portée plus durable n'ont pas contribué à affecter le marche de la valeur.

On ne semble pas, à Paris, avoir attaché l'importance qu'elle mérite à l'inauguration, en octobre dernier, par les Anglais, d'un grand port à Caïffa. Ce port, qui est d'ailleurs ouvert à la navigation depuis le 1^{er} août, sera le plus grand du bassin oriental de la Méditerranée. Sa création n'est pas seulement justifiée par ce fait qu'il servira de débouché aux pétroles de l'Irak ; les Anglais projettent d'en faire la tête de ligne d'une voie ferrée qui reliera Caïffa et Bagdad. Il s'agit, en somme, de drainer vers le nouveau port le trafic non seulement de l'Irak, mais même de la Perse et des régions limitrophes.

C'est une menace directe pour Beyrouth, qui n'est qu'à 150 kilomètres de Caïffa. Sans doute, Beyrouth, qui est relié à Bagdad par une route transdésertique, conserve l'avantage de l'avance acquise et des habitudes établies. Mais il est handicapé par le

taux élevé des droits de douanes en vigueur en Syrie, et, s'il veut conserver sa situation, il faut : 1° qu'il s'agrandisse et se modernise ; 2° qu'une zone franche soit créée, à l'intérieur du port, pour la Perse et les pays de l'Asie intérieure. C'est un programme dont la réalisation implique à la fois des conditions d'ordre diplomatique, industriel et financier. Où en est cette réalisation ? Le dernier rapport du Port de Beyrouth se contentait de signaler que la Compagnie « avait proposé aux autorités d'étudier l'organisation d'une zone franche dont établissement pourra donner de grandes facilités au transit sur la Perse et l'Irak ».

C'est peu pour un problème aussi grave qui préoccupe à juste titre les actionnaires, et dont la solution la meilleure ne pourra peut-être pas être trouvée sans certaines modifications de la structure financière de la société ; le capital actuel de celle-ci (10 millions) paraît, en effet, bien modeste pour tenir tête à la concurrence d'un port comme celui de Caïffa, dont l'étendue doit être, dit-on, égale à celle du port de Marseille.

SYRIE & LIBAN
Deux grands projets économiques
(*La Correspondance d'Orient*, décembre 1933)

Nous apprenons que deux importants projets relatifs, le premier, au rattachement des voies ferrées persanes à Alep, et le second, à l'agrandissement du port de Beyrouth..., viennent de recevoir l'agrément de M. de Martel.

.....
M. de Monicault, administrateur délégué de la Compagnie du Port, reste à Beyrouth pour étudier avec les autorités la réalisation du projet d'agrandissement et d'aménagement du port.

Nous avons pu savoir que ce dernier projet coûtera 40 millions de francs.

Cette dépense paraît relativement minime, quand on sait qu'elle suffira à protéger le port de Beyrouth et, par voie de conséquence, la situation commerciale des pays sous mandat contre la concurrence du port de Caïffa qui a coûté plus de 160 millions de francs.

PORT, QUAIS ET ENTREPÔTS DE BEYROUTH
(*Le Journal des débats*, 6 février 1934)

Le trafic dupera s'est élevé en 1933 à 2.380.245 tonneaux, représentés par 2.366 navires (vapeurs et voiliers).

PORT, QUAIS ET ENTREPÔTS DE BEYROUTH
(*Le Journal des débats*, 18 février 1934)

On annonce que les résultats de l'exercice 1933, comparativement aux précédents qui s'étaient traduits par un bénéfice de 4.180.023 fr., seraient du même ordre, peut-être même un peu supérieurs. Toutefois, en ce qui concerne le dividende fixé l'an dernier à 05 fr. par action, et 910 fr. par part, il est évident que la décision du conseil tiendra compte des procès de la société actuellement en cours.

PORT, QUAIS ET ENTREPÔTS DE BEYROUTH
(*Le Temps*, 18 mai 1934)

La convention destinée à l'extension du port de Beyrouth a été signée le 15 mai. La superficie du port sera portée de 23 à 45 hectares et les travaux dureront cinq ans. Le financement de ces travaux entraînera la diminution du dividende fixé l'an dernier à 95 franchi francs par action bien que les bénéfices de l'exercice soient supérieurs aux précédents, soit 4.180.023.

PORTS, QUAIS ET ENTREPOTS DE BEYROUTH
(*Le Temps*, 5 juin 1934)

Le bilan au 31 décembre 1933 est caractérisé par la réévaluation en francs-papier de différents postes qui étaient inscrits en francs-or. Les immobilisations augmentent, ainsi, de 35.674.244 fr. à 89.928.402, et il est constitué une réserve de 41.812.681 francs. Le bénéfice net de l'exercice est de 3.548.507 francs, contre 4.180.023 francs.

Le dividende sera de 30 ou 35 francs contre 95 francs, la diminution tenant, surtout, à la nécessité où va se trouver la compagnie de financer d'importants travaux neufs.

Une explosion fait 13 morts à Beyrouth
(*Le Journal des débats*, 2 décembre 1934)

Beyrouth, le 1^{er} décembre.

Une explosion s'est produite au port de Beyrouth, dans les hangars du dépôt des matières inflammables. Le bâtiment s'est effondré sur les employés. Treize d'entre eux ont été écrasés ou brûlés vifs ; huit autres ont été blessés.

Compagnie du Port, et des Entrepôts de Beyrouth
(*La Journée industrielle*, 19 juin 1935)

L'assemblée ordinaire tenue hier approuvé les comptes de l'exercice 1934 qui se soldent par un bénéfice de 3 millions 747.969 francs.

Le dividende, fixé à 35 fr. par action, sera payable, sous déduction des impôts, à partir du 15 juillet prochain. Une somme de 276 fr. a été reportée à nouveau.

MM. Maurice Bérard et Jean du Buit ont été réélus administrateurs.

Obsèques de M. Charles Debbas, premier Président de la République libanaise
(*Le Journal des débats*, 25 août 1935)

Les obsèques de M. Charles Debbas, premier Président de la République libanaise, étaient célébrées ce matin, à onze heures, en l'église grecque de la rue Georges-Bizet, sous la présidence de l'archimandrite Polakis. [...]

Remarqué... M. G. Saint-René Taillandier, président de la Compagnie du port de Beyrouth ; ... M. Maurice Bénard, président du conseil de la Banque de Syrie et du Grand-Liban... ; M. [Alfred] Jourdanne, vice-président délégué du Crédit foncier d'Algérie et de Tunisie, etc.

Les ports de Syrie
par Lucien Gasparin,
député de la Réunion,
secrétaire de la Commission de la Marine Marchande, membre de la Commission
des Colonies.

(*Les Annales coloniales*, 25 octobre 1935)

L'occupation française a valu à la Syrie de sérieux avantages dont l'un des mieux établis est l'amélioration de sa situation sous le rapport des ports maritimes. Avant le mandat français, il n'existait, en réalité, sur la côte syrienne qu'un seul port digne de ce nom, celui de Beyrouth. Trpioli n'était guère qu'un abri pour les barcasses, aménagé par la « Société du Chemin de fer de Damas-Hamah et prolongements » ; Lattaquieh et Alexandrette constituaient des abris rudimentaires où l'art n'avait rien ajouté aux avantages de la nature.

La puissance mandataire s'est trouvée en face de besoins urgents résultant de la guerre, car il y a eu en Syrie et au Liban de sérieuses actions militaires qui avaient laissé derrière elles des dévastations importantes. Sa sollicitude se porta d'abord sur le port de Beyrouth dont la concession était accordée à la « Compagnie du port, des quais et des entrepôts de Beyrouth ». En 1920, cette entreprise procéda aux principaux travaux de remise en état : renforcement de la digue du large, dragage du fond, réparation de l'outillage. Elle commença ensuite l'exécution d'un programme d'agrandissements et d'améliorations : aujourd'hui, le port comporte un plan d'eau de 19 hectares, desservi par 1.420 mètres de quais pavés, dont 415 mètres en eau profonde et disposant d'un terre-plein de 30.000 mètres carrés.

Le port de Beyrouth est muni d'un entrepôt frigorifique dont les chambres ne mesurent pas moins de 3.000 mètres cubes ; les services douaniers qui le desservent possèdent des entrepôts couvrant 9.437 mètres carrés auxquels s'ajoutent sur une surface de 7.000 mètres carrés de bâtiments affectés à l'usage de magasins généraux et qui, avec leurs étages, peuvent offrir 12.000 mètres carrés couverts pour le dépôt des marchandises.

L'outillage du port a été complètement renouvelé, et il est doté d'un matériel tout à fait moderne.

Malgré ce vaste effort, un agrandissement au port s'impose à bref délai à raison de l'essor commercial dont il bénéficie.

Il convient, d'ailleurs, de mettre le port de Beyrouth en état de lutter contre la concurrence du port de Caïffa pour lequel les Anglais font de gros sacrifices, alors qu'il est moins bien situé pour être le « Port Iranien » que Beyrouth a l'ambition justifiée de devenir.

En effet, comme M. de Martel l'a fait ressortir, le Liban et la Syrie sont prédestinés par une loi géographique à être la voie de transit vers l'Occident des richesses commerciales de la Mésopotamie et de l'Irak. Des voies de chemin de fer en construction vont, d'une part, raccourcir la distance entre Beyrouth et Damas et, d'autre part, se raccorder avec la ligne à voie large d'Alep. Ainsi, les marchandises du nord de la Syrie, de l'Irak et de l'Irak, pourront être acheminées sans transbordement sur Beyrouth, où déjà une liaison par camions automobiles fait arriver une masse croissante de marchandises.

Il faut de toute nécessité mettre sans retard le port en mesure de suffire à cet accroissement de trafic.

Dans ce but, ont été commencés en juillet 1934, des travaux qui doubleront l'étendue des quais et du plan d'eau actuels. [...]

CARNET BLANC
(*Les Annales coloniales*, 13 novembre 1935)

M. Georges Aouad, ingénieur de la Compagnie du Port de Beyrouth, a épousé Mlle Yola Chédide, fille de M. Pierre Chédide, commerçant bien connu à Beyrouth.

PORT, QUAIS ET ENTREPÔTS DE BEYROUTH
(*Le Temps*, 29 mai 1936)

Le bénéfice d'exploitation réalisé en 1935 est de 4.085.817 francs contre 4.177.244 francs pour l'exercice précédent. Bien que le bénéfice net soit un peu inférieur au précédent, le conseil proposera aux actionnaires de porter le dividende de 35 à 40 francs.

Informations et communiqués
PORTS, QUAIS ET ENTREPÔTS DE BEYROUTH
(*Le Journal des débats*, 5 août 1936)

Les recettes d'exploitation du premier semestre 1936 sont supérieures de près de 100.000 fr., soit 2 % à celles de la période correspondante de 1935.

COMPAGNIE DU PORT, DES QUAIS
ET DES ENTREPÔTS DE BEYROUTH
(*Le Journal des débats*, 7 novembre 1936)

Une assemblée extraordinaire est convoquée pour le 20 novembre avec l'ordre du jour suivant :

1° approbation d'une transaction devant mettre fin au procès actuellement en cours entre la Société et la masse de ses porteurs

2° augmentation du capital par incorporation d'une partie des réserves et remise d'actions aux porteurs de parts en conséquence de cette transaction

3° conversion des parts de fondateurs en actions

4° augmentation du capital pour la création des actions à remettre aux porteurs de parts en conséquence de leur conversion.

Précisons qu'il sera proposé, à titre de dommages et intérêts, de remettre, pour chacune des 418 parts encore en circulation, 20 actions nouvelles et une soulte de 2.190 fr. et, par ailleurs, de convertir les parts de fondateurs en actions nouvelles dans la proportion de cinq actions pour une part.

En définitive, pour chaque part, il sera remis, en plus de la soulte en numéraire de 2.150 fr., 25 actions nouvelles. L'augmentation de capital nécessitée par cette

opération portera donc au total sur 5.225.000 fr. représentée par 10.450 actions au nominal de 500 fr.

Annuaire Desfossés, 1937 p. 554-555 :

Ports, quais et entrepôts de Beyrouth

Conseil : G. Saint-René Taillandier, pdt ; G. de Monicault, v.-pdt dél. ; baron L. d'Andrée de la Giraudière, M. Bérard, J. du Buit, P. Blanche, comte J. de Bouthillier, H. Garreta, R[aoul] Mallet, comte G. de Perthuis, comte F. de Vogüé, baron J. Michon-Coster, Abdallah Beyum.

Commissaires aux comptes : J. Naudy, Poinet ; M. Vivier ; de Geoffroy du Rouret, suppl.

BULLETIN DES ANNONCES LEGALES

du 12 avril 1937

Actions

(*Le Journal des finances*, 16 avril 1937, p. 366)

PORT DE BEYROUTH. — Introduction et cotation en Bourse des 10.460 actions, n° 21334 à 31783, créées par l'assemblée générale extraordinaire du 29 décembre 1936 pour être remises aux porteurs de parts de fondateur en échange

PORT DE BEYROUTH

(*Le Journal des débats*, 16 juin 1937)

Bénéfice net de 1936 : 3.908.419 fr. contre 3.557.077 fr. Comme annoncé, le dividende sera maintenu à 40 fr. par action.

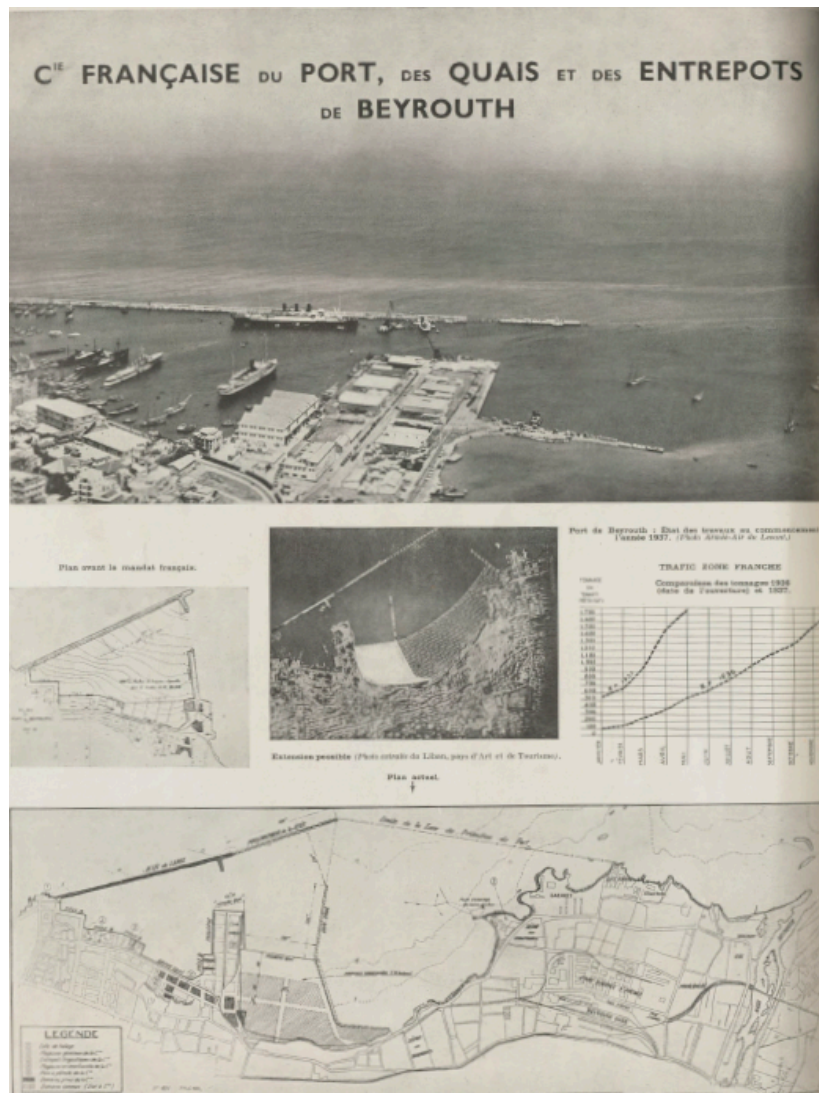
PORT, QUAIS ET ENTREPOTS DE BEYROUTH

(*France-Outre-mer*, 25 juin 1937)

Le conseil proposera, à l'assemblée ordinaire du 29 juin, de maintenir le dividende à 40 francs par action bien que s'appliquant à un capital augmenté et porté de 10.666.500 fr. à 15.891.500 francs.

Compagnie française du port, des quais et entrepôts de Beyrouth.

(*Le Monde colonial illustré*, novembre 1937, suppl., p. 98 a)



La Compagnie du port, des quais et entrepôts de Beyrouth.
(Augustin Hamon,
Les Maîtres de la France, t. 3, Éditions sociales internationales, 1938)

Cette société, au capital de 10.666.500 francs, date de 1888. Elle est donc relativement ancienne. Aussi, nous voyons dans son conseil la Banque Mallet frères, représentée par Raoul Mallet [successeur de son père, Charles (1815-1902)] ²¹ (voir

²¹ Raoul Mallet est décédé en juillet 1937. [Président du comité de Paris de la Banque ottomane, du Damas-Hamah et prolongements, administrateur de la Banque de Syrie et du Liban, de la Compagnie générale du Maroc, des Docks et entrepôts du Havre, etc.]

tome I), le comte François de Vogüé ²² (voir tome I, p. 190), le comte Guy de Perthuis ²³ qui a épousé Geneviève Chapuy, la fille de Paul Chapuy, déjà cité et appartenant au groupe de la Banque de Paris et [147] des Pays-Bas ²⁴. Les lecteurs de notre ouvrage connaissent certains autres administrateurs, car nous avons été amenés à les nommer. Tels : M. Maurice Bérard [pdt Bq Syrie+Liban] ; le vice-président délégué Gaston de Monicault et son parent Jean Du Buit [insp. des finances, dir. du Crédit national, gendre d'Arsène Henry, l'ancien président. Le fils aîné de Gaston de Monicault, Jacques, a épousé la fille unique de Laurent du Buit, patron de La Paternelle.]. Rappelons que ce dernier est le fils d'une Fourcade [douteux. Plutôt d'un avocat qui intervint dans le procès de Panama], proche parente du sénateur [Jacques] Fourcade*, **membre du comité de l'œuvre du Vœu national (Sacré-Cœur)**. Les autres administrateurs apparaissant pour la première fois sont : le président Georges Saint-René-Taillandier, ministre plénipotentiaire qui, au commence- [148] ment du siècle était ministre au Maroc, aussi le voyons-nous maintenant administrateur de la compagnie des chemins de fer du Maroc et du chemin de fer de Tanger à Fez ²⁵, le baron Louis d'Andrée de la Giraudière ; le comte Joseph de Bouthillier-Chavigny, du Jockey-Club ²⁶, qui siège aussi aux Chemins de fer de Damas-Hamah et prolongements ; M. Henry Garreta, ingénieur en chef des ponts et chaussées (École polytechnique, promotion de 1875) ; et enfin M. Paul Blanche, ignoré des annuaires mondains, mais siégeant aux Chemins de fer de Damas-Hamah et prolongements, et commissaire à la **Compagnie française de construction Babcock & Wilcox***. Plusieurs de ces personnages sont certainement des fidéi-commis de groupes financiers, parmi lesquels nous pensons que se trouve **l'Église catholique romaine**.

²² François de Vogüé (1894-1964) : fils de Louis (ci-dessus). Également président de la Cie générale du Levant.

²³ Le nom complet est Perthuis de Laillevault. Le comte Guy est indiqué dans l'annuaire des châteaux comme ayant en commun avec sa mère, un château à Plagny (Nièvre) et avec son beau-père un château à Saint-Égrève (Isère). Le comte Guy de Perthuis est parent de Gaston de Monicault (voir tome II) qui siège au même conseil. Nous complétons ici, en le corrigeant, ce que nous avons dit des Monicault dans le tome II. Gaston, Pierre [1869-1953, député (Fédération républicaine) de l'Ain 1919-1932. Marié à Marie-Henriette Perthuis de Laillevault, nièce de Lucien, administrateur de Saint-Gobain] et Alexis de Monicault sont frères et fils d'Édouard de Monicault né en 1829, officier de marine, marié en 1864 à Marie Dufaure, fille de Jules Dufaure. C'est par erreur que nous avons prénommé Edmond celui qui en fait était Édouard. Son père était Alexis-Aimé-Joseph de Monicault, maître des requêtes au Conseil d'État, marié en 1820 à Henriette Garnier-Deschènes. Cet Alexis-Aimé-Joseph était le fils d'un directeur général des Postes de l'armée d'Italie, Joseph-Barthélemy-Claude Monicault (pas de particule), lors de son mariage en 1801 avec Félicité Régny, la tante de celle qui épousa un Pastré, et qui fut l'arrière grand-mère d'Hubert Pastré (affaire des « Cagoulards »).

Par ailleurs, Joseph Monicault et Félicité Régny eurent un autre fils Gabriel-Jean de Monicault, qui fut dans la magistrature et qui épousa Joséphine Humbert dont le père était conseiller général de la Côte-d'Or. D'où une fille Jeanne-Laure-Gabrielle de Monicault, née en 1844, qui épousa en 1861 Émile de La Motte-Saint-Pierre, sous-inspecteur des Eaux et Forêts. Elle eut trois fils, Jean, Guy, et Bernard de La Motte-Saint-Pierre. C'est de la branche Guy que proviennent les quatre frères, Roland, Olivier, François, et Robert nés de 1902 à 1907. Ces deux derniers siègent dans des conseils d'administration d'affaires coloniales. Robert est celui compromis dans l'affaire des Cagoulards. Roland de La Motte-Saint-Pierre est prêtre. Il y a donc parenté entre les familles Pastré, de Monicault et La Motte Saint-Pierre.

²⁴ Paul Chapuy (1863-1936) : major de Polytechnique, ingénieur-conseil de la Banque de Paris et des Pays-Bas, son représentant dans une vingtaine de sociétés, dont la Société industrielle et agricole de La Pointe-à-Pitre à la Guadeloupe. Voir encadré :

www.entreprises-coloniales.fr/antilles-guyane/Industrielle&agricole_Pointe-a-Pitre.pdf

²⁵ Il est marié à une demoiselle Chevrillon, proche parente de M. André Chevrillon, de l'Académie française, descendant de Taine, apparenté par sa femme, née Porgès (voir tome I) à la famille Ferdinand-Dreyfus.

²⁶ Les Mallet sont parents, par mariage, des de Bouthillier-Beaumont. Nous n'avons pu savoir s'il y a parenté entre ces deux familles de Bouthillier.

PORT, QUAIS ET ENTREPOTS DE BEYROUTH
(*Le Temps*, 27 janvier 1938)

Les recettes brutes de l'exercice 1937 sont supérieures de 10 à 15 % à celles de l'exercice précédent. De leur côté, les dépenses ont accusé une augmentation.

PORT, QUAIS ET ENTREPÔTS DE BEYROUTH
(*Le Journal des débats*, 29 avril 1938)

Le conseil proposera à l'assemblée du 31 mai la distribution d'un dividende de 45 francs brut par action contre 40 francs l'an dernier. Il proposera de plus un remboursement de capital de 50 francs par action.

PORT, QUAIS ET ENTREPÔTS DE BEYROUTH
(*Le Journal des débats*, 20 mai 1938)

Les comptes de 1937 font apparaître, après déduction des charges financières se chiffrant à 1.025.036 francs contre 647.721 francs, un bénéfice de 4.964.774 fr. contre 3.709.682 francs. La répartition de ce bénéfice s'établit comme suit : à la réserve légale 248.238 francs, perte à déduire provenant des résultats du domaine privé 1 million 088.082 francs contre 110.275 francs, solde disponible 3.628.453 francs contre 3.413.923 fr. formant, avec le report antérieur, un total de 3.641.905 francs.

Le conseil proposera à l'assemblée du 31 mai de porter le dividende de 40 francs à 45 francs brut par action. La date de mise en paiement du remboursement de capital de 50 francs par action, qui sera en outre proposé à l'Assemblée générale, sera laissée à la disposition du conseil, mais ne pourra toutefois excéder le 15 décembre prochain.

[Cinquantenaire du port de Beyrouth]
(*Les Annales coloniales*, 13 juin 1938)

À bord du *Sphinx* sont partis les membres de la mission française qui va participer aux fêtes du cinquantenaire du port de Beyrouth : cette délégation est conduite par M. Georges Saint-René Taillandier, ministre plénipotentiaire, président de la Compagnie du port de Beyrouth. Elle comprend sept membres.

L'Inauguration des travaux du port de Beyrouth
(*Le Journal des débats*, 13 juin 1938)

Beyrouth, le 13 juin. — L'Inauguration des travaux d'extension du port de Beyrouth a eu lieu ce matin, en présence de M. de Martel, haut-commissaire, et de M. Émile Edde, président de la République libanaise, avec le concours de l'escadre de la Méditerranée, venue spécialement pour cette occasion.

La cérémonie a été l'occasion d'une manifestation franco-libanaise et s'est déroulée en présence de l'amiral Fernet, commandant la division du Levant ; de l'amiral Abrial,

commandant en chef de l'escadre de la Méditerranée, et de toutes les notabilités locales. [suivent des discours lénifiants]

Inauguration du nouveau port de Beyrouth
(*Le Figaro*, 19 juin 1938)

À l'occasion du passage à Beyrouth de l'escadre de la Méditerranée et de l'inauguration du nouveau port de Beyrouth, S. Exc. l'ambassadeur de France, haut-commissaire de la République en Syrie et au Liban, et la comtesse de Martel ont donné plusieurs réunions auxquelles assistaient :

Le président de la République libanaise et Mme Emile Eddé ; le docteur Kayali, représentant le gouvernement syrien ; le vice-amiral Abrial, le général et Mme Huntziger, M. Saint-René Taillandier, comte et comtesse de Perthuis, comte de Vogüé, M. Coster, M. de Monicault, M. Garetta, M. Bourgeois, M. Khalil Mélhamé, amiral Decoux, amiral Richard et de nombreuses personnalités libanaises, syriennes et françaises.

L'amitié franco-libanaise
Le nouveau port de Beyrouth et les fêtes en l'honneur de l'escadre française
(*Le Journal des débats*, 22 juin 1938)

M. [Gaston] de Monicault, président du conseil d'administration du port de Beyrouth, a fait un exposé des travaux réalisés.

PORT, QUAIS ET ENTREPÔTS DE BEYROUTH
(*Le Journal des débats*, 26 mai 1939)

Le conseil proposera à l'assemblée du 20 juin la distribution d'un dividende de 55 francs brut par action contre 45 francs l'an dernier. Il sera proposé, de plus, un remboursement de capital de 50 fr. par action, égal à celui de l'année dernière.

PORT, QUAIS ET ENTREPÔTS DE BEYROUTH
(*Le Journal des débats*, 24 juin 1939)

L'assemblée du 20 juin a approuvé les comptes de 1938 se soldant par un bénéfice net de 4.764.349 francs, formant avec le report antérieur un total créditeur de 4.776.020 francs. Le dividende a été fixé à 55 francs brut par action. De plus, il a été décidé d'effectuer un remboursement de capital de 50 francs par action.

PORT, QUAIS ET ENTREPÔTS DE BEYROUTH
(*Le Journal des débats*, 3 août 1939)

Les recettes brutes du premier semestre de l'exercice 1939 accuseraient plutôt une légère augmentation par rapport à celles de la période correspondante de l'exercice précédent.

D'autre part, les dépenses marqueraient aussi un certain accroissement. Dans ces conditions, les résultats acquis au 30 juin dernier seraient comparables à ceux de l'an passé à la même date.

Annuaire Desfossés, 1940, p. 626 :

G. Saint-René Taillandier, pdt hon.t ; G. de Monicault, pdt dél. ; H. Garreta, v.-pdt ing.-conseil ; baron L. d'Andrée de la Giraudière, M. Bérard, J. du Buit, P. Blanche, comte J. de Bouthillier, Halim bey Melhamé, comte G. de Perthuis, comte F. de Vogüé, baron J. Michon-Coster, Abdallah Beyum.

Commissaires aux comptes : J. Naudy, Poinet ; M. Vivier ; de Geoffroy du Rouret, suppl.

Les troupes britanniques et gaullistes contenues
sur les fronts de Syrie et du Liban
COMMUNIQUÉ OFFICIEL DU 12 JUIN 1941
(*Le Journal des débats*, 14 juin 1941)

Vichy, 12 juin. — Les troupes britanniques et gaullistes sont contenues sur l'ensemble du front.

Dans la zone côtière, les troupes qui avaient réussi à franchir hier le Littani, ont été arrêtées devant nos centres de résistance, au sud de Saïda. La flotte britannique continue à appuyer par de violents et constants bombardements l'action des troupes à terre.

Une attaque menée ce matin par des engins blindés contre nos positions immédiatement au nord de Merdjayoum a été repoussée.

À l'est de l'Hermon, les attaques signalées hier dans la région sud et sud-est de Kizzoué n'ont pas entamé notre résistance.

Au cours de la journée du 11 juin, notre aviation a poursuivi son action à la mitrailleuse et à la bombe contre des convois et parcs de véhicules, y causant de gros dégâts, notamment près de Sanameink, au sud de Kizzoué.

Dans la nuit du 11 au 12, l'aviation britannique a bombardé à plusieurs reprises le port de Beyrouth. Les bombardements n'ont obtenu aucun résultat, les assaillants ayant été vigoureusement pris à partie, par notre D.C.A.

De jour, les forces aériennes ont été beaucoup moins actives que précédemment elles se sont bornées à des reconnaissances à haute altitude.

Après l'avoir maintenu très haut dans les combats de Syrie
La France tient à garder son honneur
dans les négociations d'armistice
(*Le Journal des débats*, 2 juillet 1941)

Vichy, 10 juillet. — Les troupes françaises se battent en Syrie, depuis plus d'un mois, avec un acharnement que l'adversaire reconnaît et que le monde admire. De faibles garnisons, incapables de recevoir des renforts et de se ravitailler en pétrole et en munitions ne pouvaient tenir plus longtemps contre 10 divisions anglaises sérieusement

armées et appuyées par les dissidents. La France a essayé de leur envoyer des renforts. La demande d'armistice était donc d'autant plus fatale que la France était soucieuse d'épargner à ses amis de Syrie et du Liban les horreurs de la guerre. Déjà, nos troupes avaient évacué Damas pour éviter à la ville un bombardement anglais. Le cas de Beyrouth se posait également dans les mêmes conditions que celui de Damas. Les traditions françaises d'humanité dictèrent le geste du général Dentz. Toutefois, il est bien entendu que la France ne saurait traiter avec les dissidents. Pas plus qu'elle n'a accepté de parler avec eux en Afrique, elle ne peut parler avec eux en Syrie. Ce n'est pas au moment où la cour de Gannat condamne à mort M. de Larminat que la France peut traiter avec MM. de Gaulle, Catroux et Le Gentilhomme condamnés à mort eux aussi. Le représentant du Maréchal ne saurait en aucun cas discuter avec un traître.

L'intention de la France n'est pas davantage, sous le prétexte d'autoriser un libre choix entre la patrie et l'Émancipation, de livrer aux dissidents les troupes indigènes qui se sont admirablement battues pour elle. Elle n'acceptera jamais de renforcer volontairement les troupes mercenaires qui, aux yeux du gouvernement et de de l'opinion française, ont fait consciemment ou inconsciemment une besogne de trahison.

Le combat a été long et rude. L'honneur est sauf. La France, qui a tout fait pour le garder dans le choc militaire, tient à le garder jusque dans les négociations d'armistice. Elle y tient d'autant plus que la conclusion de la bataille syrienne n'entame en rien ses droits dans le Proche-Orient, pas plus que les manœuvres des dissidents et des Anglais en Afrique équatoriale ou en tout autre point du globe ne diminuent en droit strict l'étendue du patrimoine français.

NOS TROUPES RÉSISTENT
DANS TOUS LES SECTEURS
COMMUNIQUE OFFICIEL
DU 10 JUILLET

Vichy, 10 juillet. — Aucune réponse à la demande de suspension d'armes formulée le 8 juillet dans la matinée par le général Dentz n'est encore parvenue à Beyrouth. Ainsi donc les combats continuent avec leur cortège de violences et de ruines. S'il en est ainsi, la responsabilité n'en incombe pas à la France.

Voici les informations parvenues concernant la journée du 9 et la matinée du 10 :

Nos troupes poursuivent dans tous les secteurs leur résistance à la poussée des forces adverses.

Sur la côte, les Britanniques ont continué leurs efforts au nord de Damour. Les éléments blindés avancés se sont heurtés à nos défenses antichars mais le gros des forces n'a pu encore prendre contact avec nos nouvelles positions.

Dans le Chouf, une attaque britannique, déclenchée en fin de journée du 9 et qui avait été arrêtée par le feu de notre artillerie, a été renouvelée ce matin. Les combats sont en cours.

Dans le secteur de Damas, des unités adverses ont attaqué nos positions et réalisé quelques progrès. Nos contre-attaques locales ont permis de rétablir peu après la situation et de capturer une centaine de prisonniers, dont 3 officiers.

Les forces motorisées britanniques venant de Palmyre ont pris le contact de nos unités défendant la piste menant à Homs.

En Djezzireh, nos détachements s'opposent de partout à la progression des colonnes blindées et motorisées qui s'efforcent d'occuper la région.

Notre aviation a bombardé et mitraillé les rassemblements adverses.

Dans la matinée, la R.A.F. a bombardé Tell Kalakh, entre Tripoli et Homs.

LES ANGLAIS MENACENT D'ANÉANTIR BEYROUTH

Vichy, 10 juillet. — Peu après que le général Dentz eut proposé aux Anglais une suspension d'armes en Syrie, le général Wilson Maitjand fit connaître l'intention de l'état-major britannique de bombarder Beyrouth de façon systématique dans le cas où nos troupes n'abandonneraient pas la défense de la ville.

Cette menace anglaise d'anéantir Beyrouth sous des bombardements terrestres et aériens révèle le caractère d'une manœuvre odieuse, dont le but essentiel est d'affoler la population libanaise.

En effet, le général Dentz a fait connaître depuis longtemps que de même qu'à Damas, il éviterait tout combat de rues dans la ville de Beyrouth. Il a d'ailleurs donné ordre aux batteries de la défense côtière placées aux limites de Beyrouth, de ne pas tirer sur les unités à terre et de ne pas ouvrir le feu les premières contre la flotte britannique, si celle-ci venait bombarder la capitale libanaise.

On précise, à Beyrouth, que tout bombardement de la ville par les batteries ennemies qui se trouvent à proximité passerait au-dessus de notre ligne de défense pour atteindre la ville sans que le tir puisse présenter aucun intérêt militaire.

Quant aux bombardements par avions, les Anglais n'ont pas attendu d'être à proximité de la capitale pour se livrer à des attaques répétées contre les quartiers les plus peuplés de Beyrouth

Le bombardement de Beyrouth demeure sans excuse.

Les opérations en Syrie La flotte du Levant a rempli brillamment ses missions

Beyrouth, 10 juillet. — Quel est le rôle de la division navale dans le conflit syrien ? La division navale du Levant était, le 8 juin, composée de 3 contre-torpilleurs, 3 sous-marins, 1 petit aviso et 1 pétrolier. Elle avait en face d'elle une formation composée de 1 cuirassé, 3 croiseurs et 9 torpilleurs détachés de l'escadre britannique d'Alexandrie. Comme sur terre, la disproportion des forces en présence était énorme et comme leurs camarades de terre et de l'air, les marins ont fait magnifiquement tout leur devoir. Le sacrifice de ceux qui ont donné leur vie ou versé leur sang n'a pas été vain ; l'adversaire l'a payé très cher.

Des le 8 juin, la division de contre-torpilleurs attaque l'ennemi et tente une diversion pour libérer nos troupes du feu des destroyers ennemis : la tentative réussit. Le capitaine de vaisseau commandant cette division engageant le combat à un contre trois, réduit l'un de ses adversaires à l'immobilité. Le lendemain. même action, même succès.

La 9^e division de sous-marins remplit elle aussi de nombreuses missions de guerre et les cuirassés ennemis doivent s'éloigner devant les torpilles françaises. Les croiseurs se tiennent désormais au large et les troupes, durement éprouvées par les tirs des torpilleurs, n'ont que très rarement à subir le feu des gros bâtiments.

De son côté, le 19^e escadrille d'hydravions de surveillance, bientôt aidée de la flottille d'aviation, oblige les forces navales adverses à ne plus faire que de brèves opérations contre nos troupes, pendant que les bombardiers effectuent leurs missions contre terre et causent à l'ennemi des pertes considérables. **Moins glorieux mais aussi dur et aussi périlleux est le travail quotidien des petites unités de l'aviation du port de Beyrouth et de la 59^e section de dragage : mission de**

dragage, patrouilles de chaque nuit le long de la côte, cependant que des mouvements considérables dans le port incombent à un nombre restreint de remorqueurs, souvent sous le bombardement ennemi.

LE BILAN DU GÉNÉRAL DENTZ

Le général Henri Dentz (1881-1945) est le frère aîné d'André Dentz, administrateur de diverses sociétés pétrolières et coloniales, président-directeur général des Sucrieries et raffineries de l'Indochine. Voir encadré :

www.entreprises-coloniales.fr/inde-indochine/Sucrieries+raffin._Indochine.pdf

En 1940, gouverneur militaire de Paris, il reçoit l'ordre de livrer la capitale à l'ennemi. Puis il est nommé haut commissaire de France en Syrie. En avril 1941, la révolte anti-anglaise gronde en Irak et les Allemands entreprennent de la soutenir. Des avions transitent par les aérodromes syriens. D'importantes quantités d'armées prélevées sur les stocks français du Levant sont acheminées en Irak : 20.000 fusils, 200 mitrailleuses, 400 fusils-mitrailleurs, 5.000.000 de cartouches, 56 camions d'essence d'avion, 4 canons de 75 et 8 canons de 155 avec leurs munitions. Le 21 mai, les Britanniques interviennent aux côtés des forces gaullistes. Mais Dentz leur résiste pendant un mois. Résultat : 1.066 tués, 5.400 blessés côté Dentz ; plus de 3 000 Britanniques tués et blessés, 627 Français Libres hors de combat dont 156 tués. (D'après Jean-Louis Crémieux-Brilhac, *La France libre*).

Condamné le 20 avril 1945 par la Haute Cour de Justice de Paris, à la peine de mort (commuée le 18 octobre en travaux forcés à perpétuité, puis le 7 novembre en réclusion perpétuelle), à la dégradation militaire et à la confiscation de tous ses biens, pour intelligence avec l'ennemi, l'ex-général Dentz meurt en détention à Fresnes le 13 décembre 1945.

PORT, QUAIS ET ENTREPÔTS DE BEYROUTH (*Le Journal des débats*, 5 septembre 1941)

Les comptes de l'exercice 1940 qui seront soumis à l'assemblée du 16 septembre font apparaître un bénéfice net de 2.654.207 fr. contre 6.639.717 fr. en 1939. Comme pour l'exercice précédent, il ne sera pas réparti de dividende.

Port, quais et entrepôts de Beyrouth (*Le Journal*, 22 septembre 1941)

L'assemblée ordinaire tenue le 18 septembre a approuvé les comptes de l'exercice 1940, faisant apparaître un solde créditeur de 1.779.207 francs qui a été reporté à nouveau.

NÉCROLOGIE M. Saint René Taillandier (*Le Journal des débats*, 10 avril 1942)

Paris, 8 avril. — On annonce la mort à 90 ans de M. Georges Saint-René Taillandier, ministre plénipotentiaire, commandeur de la Légion d'honneur.

PORT, QUAIS ET ENTREPÔTS DE BEYROUTH
(*Le Journal des débats*, 13 août 1942)

Les actionnaires sont convoqués en assemblée extraordinaire pour le 24 août, dans le but d'autoriser le conseil d'administration à augmenter le capital social, actuellement de 15.891.500 fr.

PORT, QUAIS ET ENTREPOTS DE BEYROUTH
(*Le Journal*, 28 septembre 1942)

À l'assemblée ordinaire qui s'est tenue le 31 septembre, le conseil d'administration a rendu compte de l'impossibilité dans laquelle il se trouve de présenter les compte d'ensemble au 31 décembre 1941 et de donner les renseignements habituels sur la situation des domaines publics et privés par suite de l'interruption de tout contact avec Beyrouth. En conséquence, l'assemblée a décidé qu'il n'y avait pas lieu de dresser un bilan et un compte de profits et pertes.

Une assemblée extraordinaire qui devait se tenir le même jour a été reportée, faute de quorum, à une date ultérieure.

PORT, QUAIS ET ENTREPÔTS DE BEYROUTH
(*Le Journal des débats*, 19 février 1943)

L'assemblée extraordinaire des actionnaires du 15 février a autorisé le conseil à porter le capital de 15.891.500 fr. à 31.783.000 fr. par l'émission au prix de 800 fr., soit avec une prime de 300 fr., de 31.783 actions nouvelles au nominal de 500 francs.

Le rapport présenté par le conseil précise que cette augmentation du fonds social a pour principal objet de procéder au remboursement anticipé de l'emprunt obligataire en circulation dont la charge est particulièrement lourde à la suite d'un arrêt de la Cour d'appel de Beyrouth en date du 24 mars 1933 obligeant la Société à assurer le service de cet emprunt sur la base du franc or de la loi de Germinal an IV.

PORT QUAIS ET ENTREPOT DE BEYROUTH
(*Le Journal*, 22 février 1943)

Une assemblée ordinaire, tenue le 15 février, a autorisé le conseil à porter le capital social de 15.891.500 francs à 31 783.900 francs par l'émission à 800 francs de 31.783 actions de 500 francs, entièrement réservées aux actionnaires, à raison d'une action nouvelle pour une ancienne, et faculté pour les souscripteurs de demander, sur le reliquat éventuel, des cessions à titre réductible.

Georges Saint-René Taillandier
par René DOLLOT
(*Le Journal des débats*, 8 avril 1943)

II

[...] Tandis que le conseil d'administration du port de Beyrouth, qu'il devait présider après l'ambassadeur Arsène Henry [1848-1931][Banque ottomane], avant M. [Gaston] de Monicault, le rattachait à son ancien poste, celui du Crédit foncier d'Algérie et de Tunisie [CFAT*], à la tête duquel siégeait André Lebon, son ami, attestait sa fidélité à l'Afrique du Nord. [...]

Annuaire Desfossés, 1945, p. 644 :

Port, quais et entrepôts de Beyrouth

Conseil : Baron L. d'Andrée de la Giraudière, pdt hon. ; Halim bey Melhamé, v.-pdt ; L. Claudon ²⁷, adm.-dir. ; P. Blanche, J. du Buit, R. Cordier, L. Férasson ²⁸, G. Hersent, baron P Lassus-Saint-Geniès, baron J. Michon-Coster, E. de Monicault, comte F. de Vogüé.

Commissaires aux comptes : J. Naudy, Poinet.

Annuaire Desfossés, 1948, p. 686 :

Port, quais et entrepôts de Beyrouth

Conseil : Baron L. d'Andrée de la Giraudière, pdt hon. ; Halim bey Melhamé, pdt ; R. Cordier, L. Férasson, G. Hersent, baron P Lassus-Saint-Geniès, baron J. Michon-Coster, E. de Monicault, comte F. de Vogüé, Abdallah Bey Beyaoum, Kettaneh, baron M. de Dumast.

Commissaires aux comptes : J. Naudy, Poinet.

Port, quais et entrepôts de Beyrouth

(L'Information financière, économique et politique, 6 juin 1950)

L'assemblée ordinaire du 5 juin a approuvé les comptes de 1949 se soldant par un bénéfice de . 88.726.000 fr. et voté le dividende 421 fr. brut aux actions anciennes et 424 fr. brut aux actions nouvelles, payable à partir du 17 juillet (n° 45). L'assemblée extraordinaire a procédé au regroupement des actions de 500 fr. en actions de 1.000 fr. nominal (1 pour 2). Le capital social sera représenté par 95.349 actions de 1.000 francs.

Port de Beyrouth

(L'Information financière, économique et politique, 6 juin 1951)

Le solde disponible de l'exercice 1950 ressort à 85 028.617 francs contre 88.726.731 fr. : dividende 848 fr. 78 par action regroupée et 424 fr. 39 par action non regroupée (contre 424).

²⁷ Louis Auguste Claudon : né le 24 juillet 1895 à Cirey-sur-Vezouze (Meurthe-et-Moselle). Lieutenant d'artillerie (GM 1). Marié en 1921 avec Cécile Briois, fille d'un général de division. Représentant du groupe Hersent au conseil des Tramways du Tonkin et du Port de Rosario (1937), de la Banque commerciale du Maroc, des Chemins de fer du Maroc oriental, de la Fédaliennne (président)...

²⁸ Louis Férasson (1884-1956) : polytechnicien, ingénieur des mines, secrétaire (1919), administrateur (1929), puis président (1939-1951) de la Banque industrielle de l'Afrique du Nord. Voir encadré :

www.entreprises-coloniales.fr/afrique-du-nord/Bq_industrielle_Afrique_du_Nord.pdf

Administrateur de la Compagnie générale du Levant.

COMPAGNIE GÉNÉRALE DU LEVANT
COMPAGNIE DU PORT DES QUAIS ET ENTREPOTS DE BEYROUTH
(*L'Information financière, économique et politique*, 21 août 1951)

Un apport, comprenant 1.600 m² environ de terrain et des bâtiments à usage d'entrepôts frigorifiques, effectué par la Compagnie du Port, des Quais et Entrepôts de Beyrouth à la Compagnie Générale du Levant, sera soumis à l'assemblée extraordinaire. que convoque cette dernière compagnie pour le 6 septembre.

On envisage la création de 17.500.000 francs d'actions d'apport par la Compagnie du Levant. Le capital de celle-ci passerait ainsi de 47.550.000 francs à 65.050.000 francs.

COMPAGNIE GÉNÉRALE DU LEVANT
(*L'Information financière, économique et politique*, 28 septembre 1951)
www.entreprises-coloniales.fr/proche-orient/Cie_generale_du_Levant.pdf

L'assemblée extraordinaire du 27 septembre a approuvé l'apport en nature fait par la Compagnie du Port, des Quais et Entrepôts de Beyrouth et, en conséquence, a décidé de porter le capital social de 47. 500 000 francs à 65.050.000 francs, par création d'actions de 2.500 francs entièrement libérées

M. Raymond Oblin a été nommé commissaire aux apports.

BEYROUTH
PORT DE BEYROUTH
(*L'Information financière, économique et politique*, 10 juin 1952)

Après prélèvement de 45.200.000 fr. (c. 40 millions) pour travaux de raccordement et affectation de 89.017.451 francs aux amortissements, le solde disponible de l'exercice 1951 ressort à 116.413.573 francs contre 85.028.617 francs.

Le conseil propose de répartir un dividende brut de 1.029 fr. 27 par action de 1.000 fr., amortie de 200 fr. (c. 848 78) et de 514 fr. 63 par action de 500 fr. amortie de 100 fr. (c. 424,39).

COMPAGNIE DU PORT, QUAIS ET ENTREPOTS DE BEYROUTH
(*L'Information financière, économique et politique*, 13 août 1952)

Au cours du premier semestre de 1952, 928 navires ont touché le port, au lieu de 995 pendant le premier semestre 1951 ; les marchandises débarquées ont représenté un tonnage de 417.951 tonnes contre 465.304 tonnes, et les marchandises embarquées : 111.880 tonnes contre 122.656 tonnes (ces chiffres ne comprenant pas le bétail sur pied).

COMPAGNIE DU PORT, QUAIS ET ENTREPOTS DE BEYROUTH
(*L'Information financière, économique et politique*, 7 novembre 1952)

Les décrets concernant l'abaissement des taxes perçues par les divers organismes assurant les services du port de Beyrouth viennent d'être promulgués et entrent en vigueur immédiatement. Ces mesures sont destinées à favoriser le développement commercial du port en abaissant les frais supportés par les navires et les marchandises.

Les réductions portent sur : 1) les droits d'aconage (abaissés de 6 à 23 % selon les catégories, et de 20 % pour les marchandises en transit) ; 2) les droits de phare (25 %) ; 3° les droits de port (droits supplémentaires de magasinage : 30 % ; transport à l'intérieur de la zone du port : 10 % ; frais de bâchage des marchandises : 50 %) ; le délai du retrait des marchandises de la zone franche est porté de 8 à 18 jours.

Un second décret fixe le nouveau taux des taxes de pilotage.

Enfin, deux projets de loi ont été établis réduisant notamment les taxes maritimes de 15 %. ceux de quarantaine de 20 % à 40 % et supprimant diverses taxes sanitaires.

Précisons que sur cet ensemble, seuls les droits de port intéressent la Cie du Port de Beyrouth, les autres droits étant perçus par d'autres services totalement indépendants. Les réductions opérées sur les droits sont d'ailleurs conformes aux propositions qui avaient été faites par la Cie elle-même.

PORT DE BEYROUTH
(*L'Information financière, économique et politique*, 20 mars 1953)

L'article 11 de l'accord transitoire libano-syrien, signé le 5 mars, indique que « chaque partie contractante s'engage à ne pas soumettre les marchandises importées ou exportées par voie de transit à travers son territoire vers le pays de l'autre partie, à des taxes de port — de quelque genre qu'elles soient — supérieures aux taxes appliquées sur les marchandises importées ou exportées vers n'importe quel pays tiers à travers son territoire ».

En vertu de ce texte, les marchandises débarquées à Beyrouth à destination de la Syrie, bénéficieront désormais de la réduction sur la taxe de port appliquée aux marchandises passant en transit.

Cette réduction peut avoir, en principe, pour effet d'augmenter le trafic des marchandises syriennes par le port de Beyrouth. Toutefois, elle se répercutera dans une certaine mesure sur les recettes de la Compagnie du Port.

PORT DE BEYROUTH
(*L'Information financière, économique et politique*, 22 octobre 1953)

Pour les 9 premiers mois de l'année, le mouvement du port a totalisé 924.227 tonnes c. 772.469 tonnes pour la période correspondante de 1952, soit une progression de 151.758 tonnes ou de près de 20 %.

En septembre 1953. le mouvement du port s'est établi comme suit : navires et voiliers: 219 c. 186 en septembre 1952 ; marchandises débarquées : 75.318 t. c. 59.720 ; marchandises embarquées : 39.676 t. c. 26.952. Le trafic global à l'entrée et à la sortie s'est donc élevé à 114.994 t. c 86.672 t. en septembre 1952. soit une augmentation de 28.322 tonnes.

Le mouvement des passagers en septembre s'est établi ainsi : débarqués : -2.880, en plus des 113 touristes et 119 pèlerins de la Mecque ; embarqués: 3.554 ; en transit: 2.269.

BEYROUTH
PORT, QUAIS ET ENTREPOTS DE BEYROUTH
(*L'Information financière, économique et politique*, 23 juillet 1954)

La compagnie vient d'adresser au « Service du Contrôle des sociétés concessionnaires » une proposition relative aux nouveaux tarifs, mis en vigueur le 16 janvier 1954 et dont l'application était limitée à une période d'essai de six mois, qui vient à expiration le 20 juillet prochain. Cette proposition comporte un certain nombre d'amendements, représentant des retouches de détail et la fixation d'un délai d'application pour une nouvelle période plus longue. En fait, elle constitue un réaménagement qui s'est révélé nécessaire à la lumière de l'expérience.

Bien que le trafic, durant les cinq premiers mois de 1954, ait augmenté de 15 %, les recettes brutes de la compagnie ont été simplement presque égales à celles de la période correspondante de 1953, et inférieure de 15 % à celles de 1952. Cette baisse s'explique par la réduction des tarifs sur les marchandes syriennes, en application de l'accord libano-syrien du 5 mars.

D'autre part, les dépenses augmentent chaque année. C'est ainsi que le relèvement des salaires des portefaix du port s'est traduit par une majoration des frais généraux de 180.000 livres par un — soit le quart des sommes affectées au paiement du dividende.

PORT, QUAIS ET ENTREPOTS DE BEYROUTH
(*L'Information financière, économique et politique*, 19 mai 1955)

L'assemblée ordinaire du 17 mai a approuvé les comptes se soldant par un bénéfice de 131 millions 579.827 fr. contre 81.346.271 fr. en 1953. Elle a voté le dividende brut de 1.421 fr. 95 par action de 1.000 fr. amortie de 200 francs

L'assemblée extraordinaire a décidé de porter le capital de 95.349.000 fr. à 476.745.000 francs par incorporation de la réserve de réévaluation et élévation de la valeur nominale des actions de 1.000 fr. à 5.000 fr. Elle a autorisé le conseil à porter éventuellement le capital de 476.745.000 fr. à 1 milliard, en une ou plusieurs fois.

PORT, QUAIS ET ENTREPÔTS DE BEYROUTH
[Desfossés 1956/480]

SIÈGE SOCIAL : Paris, 63, avenue de Villiers. Tél. : CAR. 04-36.

CONSTITUTION : société ottomane constituée le 10 décembre 1888 pour 99 ans ; transformation en société anonyme française en février 1926.

La Giraudière (baron L. d'Andrée de), 480 (ph PQE Beyrouth), 1445 (Gévelot).

Melhamé (Halim bey), 480 (pdt PQE Beyrouth).

Vogüé (François de)(1894-1964)[Fils de Louis (adm. PLM et PQE Beyrouth, pdt Suez et fils d'un pdt de St-Gobain) et de la princesse Louise d'Arenberg (fille d'un pdt de Suez)][Ép. Clotilde de Durfort Civrac de Lorge. 4 enf. dt Solange mariée à Antoine de La Panouse, créateur du parc zoologique de Thoiry], 480 (v.-pdt PQE Beyrouth), 1969 (pdg Gén. du Levant).

Dumast (baron Maxime de)(général armée de l'Air), 480 (adm.-dir. PQE Beyrouth), 1969 (Gale du Levant).

Monicault (Édouard de)^[x/0](succ. de son père Gaston), 480 (adm.-dir. PQE Beyrouth), 1969 (Gale du Levant).

Faez el Ahdab, 480 (PQE Beyrouth).

Beyhum (Abdallah Bey), 480 (PQE Beyrouth).

Bletterie (H. de), 480 (PQE Beyrouth), 1004 (Babcock & Wilcox), 1245 (GICEL).

Férasson (Louis)[1884-1956][Ép. à Paris VII^e, le 29 nov. 1916, Marcelle Louise Perrot, fille d'Émile Perrot, avocat, comm. cptes Phosphates Phosphates tunisiens, adm. Bastos et des États Leune. X-mines 1905, pdt CCI Paris 1936-1940), membre du conseil national (jan.-nov. 1941)], 42 (pdt Le Monde Vie), 63 (pdt Le Monde IARD), 201 (pdg-h BIAN), 363 (v.-pdt Ch. fer Maroc-Oriental), 480 (PQE Beyrouth), 665 (v.-pdg Mines de Bou Arfa), 1573 (Nord-africaine ciments Lafarge), 1751 (Lièges HPK), 1969 (Cie gén. Levant).

Hersent (Gilbert)(-1969)^[x/00][fils de Jean, frère cadet de Georges], 172 (Crédit foncier colonial), 205 (Crédit marocain), 208 (Bq comm. Maroc), 225 (Fin. Rosario - Puerto-Belgrano), 305 (SOFFO), 435 (TAI), 479 (Port de Fedala), 480 (PQE Beyrouth), 481 (pdg Port Rosario), 585 (Ouenza), 951 (Penhoët), 1316 (pdt Énergie élect. Bizerte), 1904 (Brass. Cameroun).

Kettaneh (A.), 480 (PQE Beyrouth).

Lassus Saint-Geniès (baron Pierre de)[ép. Yvonne Hébrard de Villeneuve, fille d'un vice-président du Conseil d'État et nièce de l'historien Gaston Maugras, dont un fils est administrateur de la Banque de Syrie et du Liban], 65 (Providence-Incendie), 480 (PQE Beyrouth).

Michon-Coster (baron Jean)[fils de Joseph, adm. PQE Beyrouth, et de Marguerite Perthuis de Laillevault. Anc. administrateur délégué du Damas-Hamah et prolongements], 480 (PQE Beyrouth).

Naudy (J.), 64 (comm. cptes suppl. La Paternelle IARD), 480 (comm. cpte Port, des quais et entrepôts de Beyrouth), 709 (comm. cptes Hydrocarbures St-Denis), 1483 (comm. cptes Salins du Cap-Vert).

Poinet (M.)(comm. cptes), 480 (Port, des quais et entrepôts de Beyrouth), 1969 (Cie gén. Levant), 1987 (Sucrerie centrale de Cambrai).

OBJET : construction et administration du port, des quais et entrepôts de Beyrouth.

CAPITAL SOCIAL : 476.745.000 fr., divisé en 95.349 actions de 5.000 fr. dont 200 fr. amortie. À l'origine, 5 millions. Porté en 1895 à 6 millions ; en 1924 à 8 millions ; en avril 1927 à 10.666.500 fr. ; en 1936 à 15.891.500 fr. par création d'actions (8.360 remises aux porteurs de parts à titre de dommages-intérêts, et 20 % destinées à l'échange des parts existantes, à raison de 5 actions pour 1 part). En 1938. il a été procédé à un remboursement de 50 fr. nets par titre (coupon n° 34) et en 1939 à un 2^e remboursement de 50 fr. (coupon 36). Porté en 1943 à 31.783.000 fr. par l'émission à 800 fr., de 31.783 actions de 500 fr., entièrement libérées, jouissance 1^{er} janvier 1943, réservées aux actionnaires à raison d'une action nouvelle pour 1 ancienne à titre irréductible contre remise du coupon n° 37. Cette augmentation a eu pour but le remboursement de la dette obligataire. Porté en 1948 à 95.349.000 fr. par création de 127.132 actions de 500 fr. réparties gratuitement (2 nouv. pour 1 anc.). En 1950, titres regroupés. Porté en 1955 à 476.745.000 fr., par élévation du nominal de 1.000 à 5.000 francs.

en milliers de fr.	Bénéfice nets	Dividende total
1941	- 864	—
1942	- 383	—
1943	- 3.616	—
1944	462	—
1945	12.176	9.076
1946	12.213	10.600
1947	19.170	19.189
1948	45.934	43.597
1949	88.727	84.653
1950	85.028	84.952
1951	116.412	103.057

1952	111.894	102.823
1953	81.846	102.904
1954	131.580	142.132

PORT DE BEYROUTH

(L'Information financière, économique et politique, 23 mai 1956)

À propos du projet de l'achat de la majorité des actions de la Compagnie du Port de Beyrouth par le gouvernement libanais, une dépêche « France-Presse » de Beyrouth annonce que la commission interministérielle chargée d'examiner la question du rachat du port de Beyrouth estime que le financement, qui serait de l'ordre de 30 millions de livres libanaises, donnerait à l'État le droit d'acquérir 51 % des actions de la compagnie portuaire.

BEYROUTH

PORT DE BEYROUTH

(L'Information financière, économique et politique, 8 juin 1956)

Selon le « Commerce du Levant », organe économique, l'État aurait renoncé au rachat de la concession, se réservant de financer de nouveaux travaux d'extension.

À la réunion tenue mardi entre les représentants du conseil d'administration se trouvant à Beyrouth et le Comité des actionnaires libanais détenteurs d'actions du Port, satisfaction fut donnée à ceux-ci, qui proposaient la distribution d'un dividende de 2.250 fr. et la nomination de deux nouveaux administrateurs libanais. Ces propositions seront soumises à l'assemblée générale qui se tiendra à Paris le 28 juin.

Pour l'exercice précédent, le dividende avait été de 1.170 fr. net par action.

PORT, QUAIS ET ENTREPOTS DE BEYROUTH

(L'Information financière, économique et politique, 14 août 1956)

Le conseil vient de décider l'augmentation du capital de 476 millions 745.000 fr. à 953.490.000 fr. par incorporation de réserves et attribution gratuite de 95.349 actions de 5.000 francs, jouissance 1^{er} janvier 1956, sur la base d'une nouvelle pour une ancienne.

ARRIVÉ À PARIS CE MATIN

M. CHARLES MALIK,

ministre des Affaires étrangères du Liban,

sera reçu demain par MM. COTY et MOLLET

(L'Information financière, économique et politique, 12 janvier 1957)

.....
 En dehors des conversations qui peuvent suivre le déjeuner qui lui a été offert au Quai d'Orsay aujourd'hui par M. Maurice Faure, déjeuner auquel assistaient également

le président de la Société du port de Beyrouth et le président directeur général de la Banque de Syrie et du Liban*, M. Malik n'aura aucun entretien politique aujourd'hui.

BOURSE
AU COMPTANT

(L'Information financière, économique et politique, 28 mars 1957)

PORT DE BEYROUTH s'équilibre à 24.650. Les discussions en cours entre la compagnie et le gouvernement libanais se poursuivent, portant sur la division des actifs en actif concessionnel et en actif privé, ainsi que sur l'aménagement de certains points de l'accord de concession.

PORT DE BEYROUTH

(L'Information financière, économique et politique, 21 mai 1957)

PORT DE BEYROUTH est recherché à 26.630 contre 26.000. Selon une dépêche A.F.P., le gouvernement libanais et la Compagnie du Port sont arrivés à un accord : la compagnie gardera la concession de l'exploitation jusqu'en 1990, date à laquelle le gouvernement libanais pourra la racheter, sans que soient lésés les actionnaires. L'État libanais participera à raison de 50 % aux bénéfices, sauf pendant les années où la compagnie construira un troisième bassin en eau profonde — la part de l'État ne sera alors que de 35 %.

Cie du Port de Beyrouth

LES CLAUSES DE L'ACCORD AVEC LE GOUVERNEMENT LIBANAIS

(L'Information financière, économique et politique, 1^{er} juin 1957)

L'accord intervenu entre le gouvernement libanais et la compagnie, qui va être maintenant soumis à la ratification de la Chambre libanaise, indique notamment que le droit de rachat de la concession — assurée en principe jusqu'en 1990 à la compagnie pour le nouvel accord — ne pourra être exercé par le gouvernement libanais avant 1978.

La date de mise en train des travaux tendant à porter de 2 à 4 millions de tonnes par an la capacité de réception des marchandises au port de Beyrouth (construction d'un troisième bassin en eau profonde) n'est pas encore fixée.

La compagnie ne voudrait pas s'engager dans ces travaux, qui lui coûteront 30 millions de livres, avant la ratification de la convention par la Chambre libanaise. Des appels d'offres seront cependant lancés prochainement, donnant lieu à des adjudications conditionnelles. Les travaux commenceraient, en principe, au printemps 1958.

COMPAGNIE DU PORT, DES QUAIS ET DES ENTREPÔTS DE BEYROUTH

(L'Information financière, économique et politique, 7 août 1957)

Le ministre des Travaux publics du gouvernement libanais et les représentants de la Compagnie du Port, des Quais et des Entrepôts de Beyrouth ont signé hier le texte définitif de la convention concrétisant l'accord de principe relatif à l'aménagement de la concession, intervenu le 17 mai dernier, entre l'Autorité concédant et la Compagnie.

Cet accord, rappelons-le, a pour objet essentiel le maintien de la concession jusqu'en 1990 et l'extension du port par la compagnie actuelle. Il prévoit notamment que la Compagnie devra transférer son siège social à Beyrouth et devenir de ce fait libanaise dès que les gouvernements français et libanais seront convenus des mesures législatives et fiscales à prendre de façon à ne pas léser les droits des actionnaires.

À ce sujet, nous apprenons de source libanaise que le gouvernement libanais vient de recevoir du gouvernement français une communication l'informant de la préparation d'un projet de modification de la loi sur les sociétés destiné à permettre le changement de nationalité de la Compagnie et le transfert du siège social de Paris à Beyrouth. Ce projet à soumettre à l'Assemblée nationale française comporterait la dispense du vote à l'unanimité des actionnaires pour la réalisation du changement de nationalité. La communication a été examinée hier en cours d'une conférence qui réunissait les ministres des Finances et des Travaux publics, le directeur du contrôle des sociétés concessionnaires et plusieurs experts libanais.

La convention qui vient d'être signée doit être maintenant ratifiée par le Parlement libanais et par une assemblée extraordinaire des actionnaires.

PORT DE BEYROUTH

(L'Information financière, économique et politique, 29 janvier 1958)

La commission Finances a repris l'examen du projet de convention signé entre l'État et la Compagnie du Port de Beyrouth, portant « libanisation » de la compagnie.

Les avis étant partagés, certains députés étant favorables à l'accord, d'autres opposés, dont deux qui ont insisté pour la nationalisation, une sous-commission de quatre membres a été désignée pour établir un rapport sur cette affaire. Plusieurs questions ont été posées par les députés au sujet notamment des arrangements financiers intervenus avec la compagnie sur la liquidation des arriérés et sur la répartition des terrains qui seront gagnés sur la mer.

PORT, QUAIS ET ENTREPOTS DE BEYROUTH

(L'Information financière, économique et politique, 13 juin 1958)

Après 57.290.986 francs contre 44 millions d'amortissements, le solde net disponible de l'exercice 1957 s'établit à 44.227.840 francs contre 354.643.476 francs. Les produits d'exploitation ont été décomptés au cours de la livre libanaise au 31 décembre 1957, soit 140 francs.

Le conseil proposera à l'assemblée du 26 juin d'affecter 50 millions aux réserves générales et de distribuer 1.773 francs brut contre 1.271 par action ancienne et 1.759 francs brut contre 1.283 francs par action nouvelle.

La filiale Cie générale du Levant a réalisé en 1957 un bénéfice de 13 millions 745.613 francs et distribuera 474 francs brut aux actions de capital et 324 francs aux actions de jouissance.

Port de Beyrouth
(*L'Information financière, économique et politique*, 24 juillet 1958)

Les deux décrets appliqués depuis le 18 juin en vue de décongestionner le port — retrait des marchandises avant acquittement des droits de douane et placement des marchandises en entrepôt fictif — bien qu'ils n'aient pas encore atteint tous leurs effets, ont néanmoins permis d'améliorer le trafic général. En juin dernier — deuxième mois de crise —, le volume des marchandises manutentionnées a atteint un total de 122.345 tonnes, dont 92.324 tonnes débarquées et 30 021 embarquées. Durant le mois de mai précédent, le mouvement avait été au total de 112.215 tonnes.

D'un mois à l'autre, la progression est relativement sensible, les conditions prévalant n'ayant pas varié, à savoir la grève qui se poursuit d'un certain nombre d'ouvriers affectés habituellement aux opérations de déchargement.

L'évolution du trafic durant les six premiers mois de l'année en cours s'établit ainsi : importations, 725.436 tonnes ; exportations, 179.147 tonnes ; total, 904.583 tonnes contre 1.022.785 tonnes pour la période correspondante de 1957.

Le trafic-passagers, d'autre part, ne semble pas avoir accusé de changement notable durant les deux derniers mois, la moyenne mensuelle de 2.000-3.000 entrées et sorties ayant été maintenue en mai et juin.

PORT DE BEYROUTH
(*L'Information financière, économique et politique*, 1^{er} octobre 1958)

En août, le trafic du port s'est maintenu sensiblement au même niveau que celui du mois précédent avec 81.538 tonnes manutentionnées (contre 80.236 t. en juillet). Les marchandises débarquées ont totalisé 62.832 tonnes (dont 4.361 tonnes de carburants) et celles embarquées 18.706 tonnes.

Le trafic de la zone franche a porté sur 13.358 tonnes (contre 30.811 en juillet) et celui du transit sur 9.697 tonnes (contre 21.095 en juillet).

3.289 passagers ont utilisé le port de Beyrouth en août, dont 2.341 débarqués et 948 embarqués.

Avant le changement de gouvernement, le conseil des ministres a décidé d'exonérer les commerçants des droits d'entreposage dans l'enceinte du port de Beyrouth durant la période comprise entre le 9 mai et le 9 septembre. L'ensemble de ces droits atteint approximativement 250.000 livres, a souligné un porte-parole du ministère des Finances.

Cette mesure a été prise essentiellement en vue de faciliter l'écoulement des marchandises immobilisées pendant la période de la crise libanaise.

PORT DE BEYROUTH
(*L'Information financière, économique et politique*, 25 décembre 1958)

Un accord mettant fin à la grève déclenchée par les débardeurs, mercredi dernier, a été signé.

Voici les bases sur lesquelles les grévistes ont accepté de reprendre le travail : 1) le nombre des « sédentaires » (soit les dockers privilégiés bénéficiant de salaire fixe) sera porté de 95 à 350 ; 2) le salaire horaire, suivant le degré d'ancienneté, augmentera de 10 à 20 %, soit 80,75 et 65 piastres libanaises, au lieu des 70,60 et 50 piastres actuellement payées ; 3) les jours de grève seront inégalement payés à tous les dockers ;

4) les dockers bénéficieront d'un congé annuel payé de 15 jours ; 5) en cas de licenciement, l'indemnité légale prévue par le code du travail, c'est-à-dire un mois par année de service, sera accordée à l'intéressé.

CIE DU PORT, DES QUAIS ET DES ENTREPÔTS DE BEYROUTH
(*L'Information financière, économique et politique*, 10 juin 1959)

Bénéfice de 1958: 354.494.381 contre 442 millions 227.840 fr. en 1957. Le Conseil proposera un dividende brut de 1.980 fr. par action.

Le bénéfice d'exploitation provenant du domaine public a été de 226.115.426 francs contre 373.919.709 francs et celui provenant du domaine privé de 189.015.743 fr. c. 125.599.117 francs. Les amortissements de l'exercice se sont élevés à 60 millions 636.788 francs contre 57.290.986 fr.

Le rapport du conseil signale que la convention du 5 août 1957, qui avait concrétisé l'accord de principe relatif à l'aménagement de la concession, avait été passée essentiellement en raison de la nécessité urgente d'agrandir le port de Beyrouth pour faire face aux besoins d'un trafic croissant. La situation du trafic n'impose plus cette extension dans l'immédiat. Aussi, la Compagnie estime indispensable que des changements importants soient apportés à la convention du 5 août 1957 pour tenir compte de la situation nouvelle et que, si de nouvelles négociations dans ce sens ne peuvent aboutir dans un délai de deux mois, la Compagnie sera obligée de faire connaître au gouvernement qu'elle se considère comme déliée de la convention.

(*L'Information financière, économique et politique*, 21 juillet 1959)

PORT, QUAIS ET ENTREPOTS DE BEYROUTH. — Tonnage des marchandises manifestées durant le premier semestre 1959 : 789.019 t. contre 904.509 t. pour le premier semestre 1958 ; tonneaux de jauge des navires : 1.909.714 c. 2.150.789. Chiffre d'affaires de 1958 : 2.104.977.583 fr. Le portefeuille à fin 1958 comprend notamment 15.188 actions de capital et 388 actions de jouissance Cie générale du Levant.

CIE DU PORT DE BEYROUTH
(*L'Information financière, économique et politique*, 24 juillet 1959)

Des négociations préliminaires sont engagées entre le gouvernement libanais et la Cie du Port de Beyrouth (société concessionnaire française) afin de déterminer les conditions de l'exploitation future soit par la « libanisation » de la Compagnie, soit par le rachat de la concession par l'État.

Partant du fait que, dans leur grande majorité, les actionnaires de la C.P.B. sont aujourd'hui libanais et que le port est le principal service public au Liban, le Premier ministre et le gouvernement libanais considèrent que la libanisation de la Compagnie du port est nécessaire et inéluctable. L'opération — qui devra comporter le changement de nationalité de la société et le transfert de son siège social à Beyrouth — aurait pu être rendue impossible par la législation française, mais pourrait se faire en vertu d'un arrangement entre les gouvernements de Paris et de Beyrouth, précise-t-on dans les milieux officiels intéressés.

Le trafic, du port pour le premier semestre s'établit à 789.019 tonnes contre 904.583 durant la période correspondante de 1958.

CIE DU PORT, DES QUAIS ET DES ENTREPOTS DE BEYROUTH
(*L'Information financière, économique et politique*, 20 août 1959)

Les négociations officielles entre le gouvernement libanais et la compagnie du Port de Beyrouth, société concessionnaire française, en vue de déterminer les conditions de l'exploitation future, soit par la « libanisation » de la compagnie, soit par le rachat de la concession par l'État, reprendront en septembre.

L'activité du port en juillet

L'activité est restée stationnaire au port de Beyrouth durant le mois de juillet, 105.387 tonnes de marchandises diverses (dont 19.086 tonnes de carburants) ayant été débarquées et 21.247 tonnes embarquées, donnant un total de 126.634 tonnes contre 124.853 tonnes en juin et 80.236 tonnes en juillet 1958.

Il y a lieu de relever que la reprise du trafic de transit avec la Jordanie grâce à la réouverture de la frontière syro-jordanienne n'a pas eu encore d'effet sur l'activité du port, cette réouverture n'ayant eu lieu que le 29 juillet dernier. Ce n'est que dans le courant du mois d'août que le transit à destination de la Jordanie influera sur le trafic maritime.

Le trafic des sept premiers mois de 1959 totalise 915.653 tonnes contre 984.819 tonnes pour la période correspondante de 1958.

Cie DU PORT DE BEYROUTH
(*L'Information financière, économique et politique*, 22 décembre 1959)

Le conseil vient de décider une réorganisation de la Compagnie, qui s'effectuera probablement en janvier 1960.

Le conseil va se réunir incessamment, après le retour à Beyrouth du président-directeur général, M. Halim Bey Melhamé, afin de mettre au point un projet de scission de la Compagnie qui sera soumis, au début de l'année prochaine, à l'approbation d'une assemblée extraordinaire.

Le but du conseil est de séparer le domaine privé du domaine public ou concédé de la Compagnie. Il serait créé, à cet effet, une société foncière, dont le capital correspondrait à la valeur du domaine privé, estimé à l'heure actuelle entre 40 et 50 millions de livres libanaises.

WW 1979 :

BAZIN (Christian), ingénieur, industriel. Né le 29 déc 1922 à Tours (I.-et-L.). Fils de Jean Bazin, administrateur du biens, et de M^{me}, née Antoinette Claude-Lafontaine. Père de 3 enfants : Christophe, Vincent, Nicolas. Études : [Collège Saint-Martin-de-France à Pontoise](#), faculté du droit du Paris. Dipl. : ingénieur de l'École centrale des arts et manufactures, diplômé de l'École libre des sciences politiques [et de la Columbia University du New York](#). Carr. : ingénieur à la Compagnie française d'entreprises [CFE*] (1947-1951), [directeur adjoint de l'exploitation à la Compagnie du Port du Beyrouth \(1951-1959\)](#), ingénieur (1959), puis gérant (1960-1968) de la Société française des techniques Lummus [*sic : Lumnus ?*], directeur (1969-1971) à la société Eau et

Assainissement (Socea), puis (1971-1974) de la Société Soceg (groupe Saint-Gobain-Pont-à-Mousson), directeur général adjoint (depuis 1974) de Gem-Hersent [[< AMREP < 1984 : Bouygues off-shore](#)]. Membre du Cercle du Bois-de-Boulogne. Adr. : prof., 60, rue de Londres, 75008 Paris ; privée, 10, av. Théophile-Gautier 75016 Paris.

Dumast (baron Maxime de)([général armée de l'Air](#)) (1894-1964)[^{0%}], 480 (adm.-dir. PQE Beyrouth), 1969 (Gale du Levant). Ép. Jeanne de Gourcy. Enf. : Madeleine (ép. Jacques Pujo [[fils du général Bertrand Pujo, secr. État Air en juin 1940 et pdt d'Air France](#)]), Jacques (BUE*, Banque de la Méditerranée à Beyrouth...), Bernard (Pont-à-Mousson*), Antoine [[valeur militaire = guerre d'Algérie](#)], Marie-Françoise.

WW 1979 :

HOUSSIN (Michel, Pierre), administrateur de sociétés [[frère aîné de Serge > Bq de l'Indochine, puis Société générale](#)]. Né le 5 juillet 1921 à Paris. Fils d'Andrè Houssin, ingénieur, et de M^{me}, née Simone Andriveau. Mar, le 18 juin 1948 à Mlle Nicole Fontaine (3 enf. : Matthieu, Pascal Frédéric). Études : [École Lacordaire à Bellevue](#), Faculté de droit de Paris. Dipl. : diplômé de l'École des hautes études commerciales, diplômé d'études supérieures de droit public et d'économie politique. Carr. : [sous-directeur à Beyrouth des exploitations en Syrie et au Liban de la Compagnie générale du Levant*](#) (1946-1951), [adjoint à l'administrateur-délégué, puis directeur général au Liban de la Compagnie du port de Beyrouth et administrateur de la Compagnie libanaise de télévision \(1951-1962\), administrateur-directeur général \(1966\), puis président-directeur général \(depuis 1974\) des publications de la Vie et de Télérama, administrateur, puis président-directeur général \(depuis 1974\) des Éditions du Cerf, administrateur des Éditions du temps présent, président de Presse-Informatique S.A., associé \(depuis 1973\) de la société Le Monde*](#), vice-président du Syndicat de la presse hebdomadaire parisienne (depuis 1969). Décor. : [officier de l'ordre libanais du Cèdre](#). Adr. : prof., 163, bd Malesherbes, 75017 Paris ; privée, 98 bis, bd de Latour-Maubourg, 75007 Paris.

MONICAULT Édouard de [/x0]. Administrateur de sociétés. Né à Paris, le 22.10.1910. F. : de Gaston, adm. de soc. [[président PQE Beyrouth](#)], et d'Henriette de Cholet. M. : le 24.6.1947, à Croisy (Eure), avec Simone Bellot. Enf. : Jean-Michel et Patrick. Ét. : Inst. nat. agron. Gr. : ing. agron. (INA). Carr. : adm. Cie du port de Beyrouth, chargé de mission au min. de l'Agric., adm. de soc. div. Décor. : [cr. de guerre G.M. II](#), O. Mérite agric Membre: Jockey Club. A. priv. : 18, rue Madeleine Michelis, 92 Neuilly ; Château de Croisy, 27 Pacy-sur-Eure ; prof. : 78, rue de Varenne, Paris 7, France.

WW 1979 :

VILLEPELET (Jacques), ingénieur, directeur de société. Né le 13 juillet 1928 à Lille (Nord). Fils de Paul Villepelet, ingénieur en chef du génie maritime, et de M^{me} née Jeanne Delezanne. ... Carr. : [ingénieur des ponts et chaussées à Agadir \(1956\), chef de l'exploitation du port de Casablanca \(1957\), directeur des travaux du port de Beyrouth \(1958\), directeur de l'agence d'Alger \(1959-1960\) de l'Omnium technique des transports par pipeline \(O.T.P.*\)...](#)

[History](#)

© 2002 Port de Beyrouth.

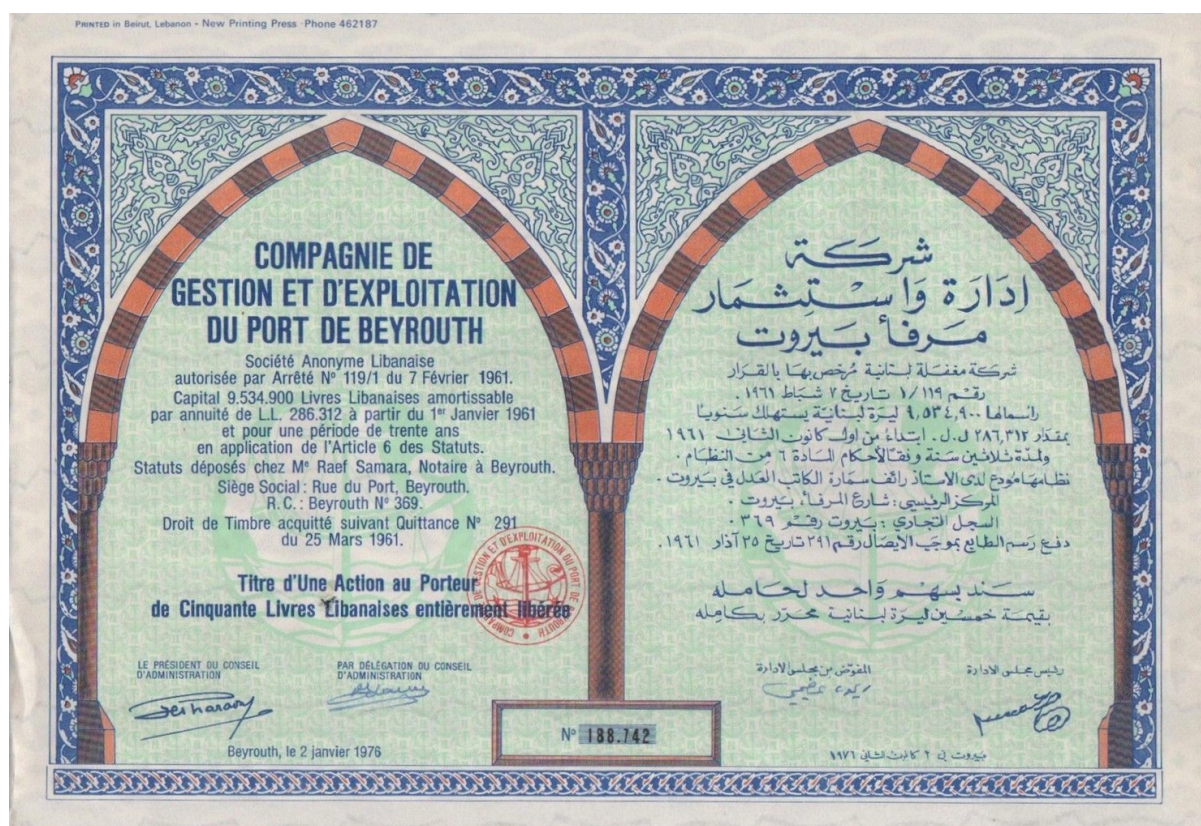
www.portdebeyrouth.com/french/history.asp?x=2 - 12k

[...] Le 13 avril 1960, le nom de la compagnie a changé pour devenir une compagnie libanaise nommée Compagnie de gestion et d'exploitation du port de

Beyrouth. Cette nouvelle compagnie a travaillé sur l'expansion du môle 3, du brise-lames et du quai 14.

INTRA-BANK
M. Beidas compte ses amis
par MAURICE ROY
(L'Express, 24 octobre 1966)

[...] Au Liban même, elle contrôle le port de Beyrouth, la compagnie d'aviation Middle East [avec Air France], Radio-Orient* [avec la CSF], les grands hôtels, plusieurs industries. [...]



Coll. Peter Seidel

www.entreprises-coloniales.fr/empire/Coll._Peter_Seidel.pdf

COMPAGNIE DE GESTION ET D'EXPLOITATION DU PORT DE BEYROUTH
Société anonyme libanaise autorisée par arrêté n° 119/1 du 7 février 1961.
Capital 9.534.900 livres libanaises amortissable
par annuité de LL. 286.312 à partir du 1^{er} janvier et pour une période de trente an
en application de l'article 6 des statuts.
Statuts déposés chez M^e Raef Samara, notaire à Beyrouth.
Siège social : rue du Port, Beyrouth.
R.C. : Beyrouth n° 369.
Droit de timbre acquitté suivant quittance n° 291 du 25 mars 1961.
TITRE D'UNE ACTION AU PORTEUR
DE CINQUANTE LIVRES LIBANAISES ENTIEREMENT LIBÉRÉE

Le président du conseil d'administration : ?

Par délégation ou conseil d'administration : ?

Beyrouth, le 2 janvier 1976

Printed in Beirut, Lebanon — New Printing Press

[History](#)

© 2002 Port de Beyrouth.

www.portdebeyrouth.com/french/history.asp?x=2 - 12k

Le 31 décembre 1990, la concession s'est terminée et le gouvernement a nommé un comité temporaire pour la gestion du Port de Beyrouth.
