

SOCIÉTÉ DES QUAIS, DOCKS ET ENTREPÔTS DE CONSTANTINOPLE

Blaise Jean *Marius* MICHEL, dit MICHEL PACHA
fondateur

Administrateur général de l'administration des phares de l'Empire ottoman (1860-1907)
Voir [encadré](#).

LETTRES DE TURQUIE (*Le Temps*, 2 décembre 1879)

Constantinople, 25 novembre.

.....
Le sultan vient d'accorder à M. Michel la concession des quais de la Corne-d'Or. C'est une décision excellente au point de vue du commerce, comme à celui de l'embellissement de la ville. M. Michel, l'un des organisateurs du service des phares de l'empire, est français, et c'est avec des capitaux français qu'il exécutera son entreprise. Il avait pour concurrent un grand entrepreneur anglais que son ambassade appuyait fortement.

[Quais de Constantinople, Mines d'Héraclée]
par « V. »
(*Le Journal des débats*, 21 novembre 1880)

On nous écrit de Constantinople le 12 novembre :

.....
Malheureusement, si l'on arrive quelquefois à faire payer les particuliers, le gouvernement ottoman continue à opposer aux réclamations de ses créanciers les plus intéressants, fournisseurs, entrepreneurs, etc., la force d'inertie la plus absolue. Je sais que les ressources sont absorbées par les dépenses journalières mais pourquoi repousse-t-il tous les moyens d'augmenter ses revenus ?

On assure que Michel Pacha, de retour ici depuis quelques jours, et M. Meynier que l'on promène depuis si longtemps, ont obtenu enfin des promesses formelles, et que les deux grandes affaires des quais de Constantinople et des mines d'Héraclée vont enfin pouvoir donner au gouvernement des recettes dont il a tant besoin, et, à l'approche de l'hiver, du travail et du pain à notre pauvre population, hélas ! si éprouvée.

TURQUIE
(*Le Capitaliste*, 24 novembre 1880)

De notre courrier de Constantinople, 14 novembre, nous détachons les informations suivantes :

L'année dernière, je vous ai entretenu de la grande entreprise des quais de Constantinople, dont votre compatriote, M. Michel, poursuit la réalisation avec tant de persévérance.

À cette époque, je vous ai raconté, je crois, comment, à la veille des grandes fêtes musulmanes du Baïram, M. Michel, avait été amené à verser une somme considérable, dont le sultan, paraît-il, avait besoin sur l'heure pour distribuer au personnel du sérail, aux dames du harem les cadeaux de circonstance. On était à la veille même du grand jour ; l'alarme était vive au Palais impérial ; les sacoches étaient vides.

C'est alors que M. Michel survint pour y verser de l'or à pleines mains : « Versez-en toujours, lui dit-on, plus vous en verserez, plus complète sera la satisfaction impériale et plus complète aussi la concession que nous vous accorderons pour la construction des quais. »

M. Michel, qui croyait bien connaître les détours du sérail, fit ce qu'on lui demandait; et pour plus de précaution il exigea séance tenante la concession qu'on faisait miroiter devant lui.

La concession fut signée ; le lendemain, le sultan fit ses largesses accoutumées.

Mais, hélas ! le surlendemain, déjà on disait à M. Michel qu'il manquait je ne sais quoi à la concession, et on mettait des bâtons dans les roues.

Ces jours derniers, M. Michel est revenu de Paris, où il était allé raconter gaiement sa mésaventure. Il nous revient ici, dans l'intention, dit-on, d'aborder de nouveau la question des quais de Constantinople; mais je doute fort qu'il ait consenti à remplir de nouveau les coffres creux du palais du sultan ; car, cette année, comme l'année précédente, on y a été sans argent la veille du Baïram.

Le Trésor ne peut pas satisfaire aux besoins courants les plus pressants, et il a eu, durant ces tout derniers jours, la plus grande difficulté à obtenir des banquiers de Galata une avance à des conditions très onéreuses. Il était considéré comme absolument nécessaire d'obtenir cette somme, car les fêtes du Courban-Baïram devaient commencer le lendemain, et les employés du gouvernement réclamaient une partie de leurs traitements arriérés pour faire face aux dépenses qui leur sont imposées par l'observation des coutumes religieuses traditionnelles. Comme l'argent n'a été obtenu qu'à une heure avancée, le Scheik-ul-Islan ou chef de la religion, a trouvé quelque raison théologique pour remettre les fêtes au lendemain.

La Banque ottomane, le banquier grec Zarifi, la maison belge Helbig et Cie ont, sur de pressantes sollicitations, fait des avances qui s'élèvent à 50 mille livres turques.

.....
Cependant les troupeaux de moutons d'Anatolie, qui viennent de s'engraisser dans les prairies reverdies, chargés d'une épaisse toison, entrent en bêlant par toutes les portes de la ville et sont parqués dans les étables, en attendant le grand jour du Baïram où, selon l'antique coutume, ils seront immolés pour le plus grand honneur d'Allah et à la plus grande joie des fidèles Osmanlis, que la misère des temps condamne à des jeûnes prolongés.

Il n'est pas exact que les ambassadeurs d'Angleterre et d'Italie aient protesté formellement contre les dernières propositions financières de la Porte. Il ont fait faire seulement des observations verbales par leurs premiers drogmans. Ceux-ci ont déclaré que les cabinets de Londres et de Rome désirent avant toute chose l'établissement d'une commission financière internationale, comme le traité de Berlin. Mais le président du conseil, le ministre des affaires étrangères et le ministre des finances ont répondu

que jamais, au grand jamais, le gouvernement du sultan n'accepterait un pareil contrôle, ne se soumettrait à une pareille humiliation.

Pour le service des correspondances,
A. BOSCOWITZ.

TURQUIE
(*Le Capitaliste*, 22 décembre 1880)

Notre correspondant de Constantinople nous écrit en date du 12 courant, [...] que M. Tissot, ambassadeur de France, a adressé, à tous les chefs de mission intéressés, une circulaire les invitant à nommer une commission pour discuter les tarifs des quais de Constantinople dont la concession a été accordée à Michel-Pacha. On se rappelle que notre correspondant nous entretenait récemment des curieuses péripéties de cette affaire. Chaque chef de mission nommerait deux délégués dont l'un appartenant à la colonie de ses nationaux, l'autre au personnel de l'ambassade ou légation. La Porte elle-même désignerait deux ou trois commissaires. Il semble que les chefs de mission sont tous favorables à la proposition qui fait l'objet de la circulaire de M. Tissot. Mais c'est du côté de la Porte que viendront les difficultés les plus sérieuses à la réalisation des projets de Michel Pacha. Assym-Pacha a dit lui-même que toutes les questions de travaux publics doivent être ajournées jusque après le règlement de la question hellénique et de la question financière. [...]

P. S. Au moment de vous expédier ma lettre, j'apprends que M. Tissot, l'ambassadeur français, a adressé à ses collègues une seconde circulaire, pour leur apprendre que la discussion relative au tarif des quais de Constantinople serait ajournée, et partant qu'il n'y avait pas lieu de composer en ce moment la commission à cette fin.

Pour le service des correspondances,
A. BOSCOWITZ.

TURQUIE
(*Le Capitaliste*, 9 mars 1881)

On nous écrit de Constantinople, 28 février :

.....
Vous vous souvenez ce que je vous ai mandé au sujet des quais de Constantinople, vous vous rappelez comment votre compatriote, M. Michel, qui demande la concession de ces quais, a été élégamment exploité et ensuite éconduit. Jusqu'ici, la concession qu'il sollicite encore n'est pas accordée. Bien d'autres affaires industrielles ainsi que des entreprises minières pourraient être inaugurées si la Porte voulait agir franchement avec ceux qui sollicitent l'autorisation de commencer les travaux.

.....

TURQUIE
[Projet de régie des Tabacs]
(*Le Capitaliste*, 11 mai 1881)

Nous détachons les informations suivantes de notre courrier de CONSTANTINOPLÉ ,
2 mai :

[...] Reste à voir si, en dernier ressort, ce projet n'aura pas le même sort que le projet de construction des quais de Constantinople, projet dont je vous ai plus d'une fois entretenu et qui a procuré de si nombreuses et si cruelles déceptions à votre compatriote M. Michel. [...]

Pour le service des correspondances,
A. BOSCOWITZ.

[Recours judiciaire]

par « V. »

(*Le Journal des débats*, 14 novembre 1881)

On nous écrit de Constantinople le 5 novembre :

.....
Qu'est devenue la proposition faite par Michel Pacha, de construire des quais à Constantinople ? On l'a écouté ou l'on a paru l'écouter ; on lui a demandé un demi-million comme avance sur son cautionnement, puis on l'a découragé par des difficultés sans nombre. Aussi va-t-il maintenant réclamer judiciairement à la Turquie, comme il en a le droit, l'argent qu'on lui a pris.

.....
COURRIER DE CONSTANTINOPLÉ

(*Le Capitaliste*, 14 février 1883)

[...] Est-ce à dire qu'après cela [la Régie des tabacs et les Eaux de Constantinople], il ne reste rien à faire ? Les capitaux n'auraient que l'embaras du choix, et quel moment peut-on trouver meilleur que celui où il y a un apaisement général et les dispositions les plus encourageantes de la part du gouvernement, qui, autrefois, prodiguait à plaisir et les obstacles et les lenteurs.

Citons un exemple des entreprises utiles à exécuter. Les quais de Constantinople n'existent que dans l'imagination ; quelques hardis novateurs transformeront très heureusement ce magnifique port naturel qu'on peut appeler le bassin du Bosphore. On ne se fait pas facilement en Europe l'idée exacte d'un port de mer sans quais. La ville est sans promenades et les transactions maritimes sont paralysées.

Nous nous permettons de douter que le gouvernement turc lui-même se rende bien compte de tout ce qui pourrait être fait en Turquie, — sans oublier l'intérêt privé.

.....
Turquie

(*Le Temps*, 16 novembre 1890)

On nous écrit de Constantinople :

L'iradé du sultan qui accorde la concession des quais de Constantinople à Michel-Pacha, représenté par l'ancien ministre des postes et télégraphes français, M. [Félix]

Granet ¹, a. paru le 10 novembre. Comme vous le savez, les rives du Bosphore et de la Marmara ne sont point abordables aux navires de fort tonnage ; ces derniers jettent l'ancre dans le port ou s'amarrent à des bouées, et, voyageurs et marchandises sont transportés jusqu'au rivage par des caïks et des mahomes [*sic*], ainsi que cela se pratique dans tous les ports de la Turquie, à l'exception de Smyrne, dotée de quais magnifiques par MM. Dussaud.

L'utilité, ou pour mieux dire la nécessité, de quais à Constantinople fut comprise tout d'abord par le sultan Abdul-Hamid II, qui voulut bien examiner avec attention un projet, à lui soumis en 1879 et accorda en conséquence un firman de concession à Michel-Pacha.

L'étude de ce vaste projet n'avait peut-être pas été suffisamment mûrie à l'époque ci-dessus indiquée, et dès le principe, les concessionnaires qui avaient déjà déposé une somme considérable à titre de garantie, se heurtèrent à de nombreuses et presque insurmontables difficultés, dont la principale tenait à l'expropriation d'immeubles appartenant soit au ministère des fondations pieuses, soit à des particuliers. Il fallut engager de nouvelles négociations qui se prolongèrent devant la haute commission des travaux publics siégeant à Tophané. Cette commission, présidée par un nonagénaire bien connu, Namyk-Pacha, avait pris la douce habitude d'enterrer successivement tous les projets qui lui étaient soumis, et elle avait ainsi mérité d'être appelée « la commission des pompes funèbres ». Elle finit par disparaître, heureusement pour la Turquie, et elle fut remplacée par une commission spéciale composée de militaires instruits assistés de spécialistes distingués.

C'est à cette commission que sont soumis tous les projets de travaux publics, et le sentiment général est qu'elle s'est louablement acquittée de sa mission. Les négociations relatives aux quais de Constantinople furent reprises un peu mollement en 1886, plus activement en 1889 après le retour de Michel-Pacha. Ce dernier étant reparti pour l'Europe a eu l'heureuse idée de confier à M. Granet le soin de mener à bonne et heureuse fin ces négociations ; son attente n'a point été trompée.

La concession obtenue par M. Granet pour le compte de Michel-Pacha et de son groupe comporte l'établissement de quais, ayant une largeur de vingt mètres sur les deux rives de la Corne d'Or, et la création de docks et entrepôts avec la faculté de warrants.

La première section des quais projetés commencera à Tophané (arsenal d'artillerie), et s'arrêtera au second des deux ponts jetés sur la Corne d'Or. La seconde section partant du pont mentionné plus haut, ira finir devant la station du chemin de fer, à Sirkédji-Iskélessi, non loin de la pointe du vieux Sérail. Le développement total des quais sera de 3 kilomètres 1/4. La société de construction aura le droit de construire des sections partielles de 200 mètres chacune, lesquelles pourront être immédiatement exploitées. Une ligne de tramways pourra être établie sur les nouveaux quais qui seront entièrement conquis sur la mer.

LES QUAIS DE CONSTANTINOPLE (*Le Messager de Paris*, 6 décembre 1890)

CONVENTION

Entre S. Exc. Raïf pacha, ministre du commerce et des travaux publics, agissant au nom du gouvernement impérial d'une part, et Michel pacha, d'autre part, il a été arrêté et convenu ce qui suit :

¹ Félix Granet (1849-1939), député des Bouches-du-Rhône (1881-1893).

Article premier

Le gouvernement impérial ottoman accorde à Michel pacha la concession de la construction et de l'exploitation :

1° Des Quais à établir sur les deux rives de la Corne d'Or, c'est-à-dire, du côté de Stamboul, à partir de l'échelle des bateaux à vapeur de Sirkédji jusqu'au pont de Oun-Capan, la dite échelle restant en dehors, et, du côté de Galata, à partir du parc d'artillerie de Tophané jusqu'au pont du côté d'Azap-Capou, le parc d'artillerie restant de même en dehors ainsi que le dit pont, qui des deux de Oun Capan et d'Azap Capou, restera en dehors des nouveaux quais, le tout conformément aux indications du plan A.

Il sera pratiqué une petite brisure, ainsi que cela est indiqué au plan, seulement aux têtes du pont de Karakeui, de telle sorte que la longueur actuelle dudit pont ne soit pas amoindrie, tout en réservant au gouvernement impérial la faculté adopter l'un des deux modes suivants : soit d'opérer des modifications aux deux têtes du pont en conséquence du résultat de l'examen qu'il aura à faire lors de l'examen du plan définitif, après avoir correspondu avec le ministère impérial de la marine, soit de maintenir le tracé primitif dans le cas où les modifications projetées présenteraient des inconvénients au point de vue technique.

2° Des docks et entrepôts pour les marchandises à établir selon les besoins et la nécessité sur les emplacements à déterminer à proximité des douanes et y attendant faisant partie des bâtiments qui seront établis à nouveau et gratuitement par la Société pour le gouvernement impérial, conformément à l'article 22, et avec le droit de délivrer des warrants aux entrepositaires, en se conformant aux clauses et conditions suivantes :

La Société anonyme ottomane à former par Michel pacha devra être constituée dans un délai de dix-huit mois à partir de la ratification de la présente convention, conformément à l'article 14.

La Société à former aura le droit de des voies ferrées le long des quais pour la facilité des transports entre les quais, les douanes et les docks et entrepôts, et d'établir sur les voies publiques à créer, le long et aux abords des quais, des tramways et des omnibus, après entente avec la Société des Tramways. Elle est de même autorisée à établir un service de bacs à vapeur, entre les deux rives de la Corne d'Or, dans la limite des points déterminés des quais qu'elle aura construit, tels qu'ils ont été déterminés plus haut, à la condition de ne pas desservir d'autres localité i que celles comprises entre ces points, et de n'avoir pour ce service, aucun monopole ou privilège et d'avoir un matériel toujours en rapport avec les exigences du transport à opérer.

Art. 2

La durée de la Société est de quatre-vingt-cinq ans à partir de la date du firman de ratification des présents convention et cahier des charges.

Art. 3

La Société devra dans un délai de dix-huit mois, a partir de la date de l'iradé impérial et de l'échange de la présente convention, présenter au ministère des travaux publics les plans, dessins et projets complets, après études définitives et conformément aux prescriptions des articles du cahier des charges. Ces plans, dessins et rapports devront être examinés, après échange d'avis, pour les quais avec l'amirauté ; pour les douanes, dépôts, docks et entrepôts avec la direction générale des contributions indirectes ; pour les rues, les conduites d'eau, les égouts et autres services analogues du ressort des municipalités, avec la préfecture de la ville, selon le cas, approuvés tels quels ou modifiés, s'il y a lieu, dans le délai de trois mois, à partir de la date de leur présentation. Elle devra également soumettre au gouvernement impérial un projet de tarif différentiel qui sera approuvé dans les mêmes conditions et dans le même délai.

Art. 4

La Société s'engage à commencer à ses frais, risques et périls les travaux dans un délai de deux ans, à partir de la date de l'échange de la présente convention et à les terminer de même dans un délai de quatorze ans au plus tard, à partir de l'échange de la présente convention et au commencement de la huitième année, les travaux des quais des deux ponts à l'extérieur du pont de Karakeuy soient terminés ou non, dans tous les cas, la Société sera tenue de commencer, au commencement de la huitième année, les travaux des quais des deux rives situées entre les deux ponts et à les terminer dans les délais prévus ci-bas.

Les travaux devront être exécutés conformément aux règles de l'art et aux prescriptions du cahier des charges ci annexé, ainsi qu'aux dispositions des plans et projets approuvés ; toutefois , en cas de force majeure, les délais d'exécution seront prolongés d'une durée égale à celle de l'interruption des travaux à la condition que la Société sera tenue d'aviser immédiatement le ministère des travaux publics, du cas de force majeure.

Art. 5

Le ministère des travaux publics contrôlera les travaux par l'intermédiaire d'un ou plusieurs commissaires, tant durant leur exécution qu'à l'achèvement des travaux et avant la réception. Ce contrôle s'appliquera de même à l'exploitation et au bon entretien des travaux pendant la durée de la concession, ainsi qu'aux recettes des quais, des docks et entrepôts et des tramways ou voies ferrées. Les quais ainsi que les docks et entrepôts seront, en outre, soumis au contrôle et à la surveillance de la douane, en vue de prévenir toutes fraudes sur les droits de douane.

Le concessionnaire déposera chaque année, à l'ordre du ministère des travaux publics et à titre de frais de contrôle une somme de 600 livres sterling payable mensuellement, et ce à partir de la date fixée, pour le commencement des travaux jusqu'à la fin de la concession.

L'amirauté aura la faculté de nommer un commissaire impérial choisi parmi les officiers de la marine, et ce, soit pendant l'exécution des travaux de quais, soit pendant leur exploitation.

Art. 6

L'entreprise étant d'utilité publique, les terrains nécessaires à l'établissement des quais, docks et entrepôts, des nouvelles douanes et hangars (ambers) de douanes, de la santé et de la police du pont et de leurs dépendances et appartenant à des particuliers, à la liste civile et aux vacoufs seront pris, conformément à la loi sur l'expropriation, toutes les fois qu'une entente ne pourra pas être établie entre la Société et les propriétaires, ou qui de droit, pour l'achat de ces terrains.

En ce qui concerne les mosquées et autres édifices destinés au culte ainsi que les terrains bâtis appartenant aux fondations pieuses, il sera procédé, pour leur aliénation, s'il y a lieu, en conformité de la loi du Chéri.

Les terrains non bâtis, ni clos, nécessaires pour l'occupation temporaire pendant les travaux seront livrés à la Société par les autorités locales gratuitement, s'ils font partie des terrains vagues appartenant à l'État, à charge par elle d'en indemniser les propriétaires s'ils appartiennent à des particuliers.

Si par suite de l'ouverture par la Société de nouvelles voies publiques, d'autres voies préexistantes n'étaient plus fréquentées, c'est-à-dire si elles venaient à ne plus répondre à aucun besoin de la circulation privée ou publique, ces voies seront abandonnées gratuitement à la Société.

Art. 7

Après les quarante premières années de la concession, le gouvernement impérial aura le droit, à toute époque, jusqu'à la fin de la concession de racheter pour les exploiter directement, quais, docks et entrepôts et leurs dépendances.

Le rachat aura lieu moyennant le paiement d'une annuité équivalente aux 80 % des recettes brutes moyenne des cinq dernières années. Cette annuité ne sera, dans aucun cas, inférieure à la somme représentant le service des intérêts et de l'amortissement du capital non encore amorti.

Le gouvernement assurera à la Société, d'une manière agréée par elle, le paiement régulier du prix de rachat qui fera l'objet d'une convention à intervenir entre les parties.

Il sera procédé à la remise des quais, docks, entrepôts et de leurs dépendances au gouvernement ainsi qu'à l'achat par ce dernier du matériel, matériaux et approvisionnements existants, conformément à l'article 14 du cahier des charges.

Art. 8

Le matériel et les matériaux, pierres, bois, fers, houilles, machines et autres nécessaires au premier établissement des quais, docks et entrepôts, bacs, tramways, des voies ferrées et de leurs dépendances le concessionnaire achètera dans l'empire ou qu'il fera venir de l'étranger seront exempts de tous droits de douane ; de même les quais, docks, entrepôts, bacs, tramways et voies ferrées et dépendances qui devront, à l'expiration de la concession, faire retour à l'État, ne seront passibles d'aucun impôt et il ne sera perçu aucun droit de timbre sur la présente convention et le cahier des charges annexé aussi que sur les actions et obligations à mettre conformément aux statuts de la Société anonyme. Toutefois, la Société, pour ses autres opérations, restera soumise à la loi sur le timbre. De même, elle devra, en conformité des lois et règlements présents et à venir de l'empire, acquitter tous impôts, droits et redevances de transfert pour tous les terrains qu'elle aura gagnés sur la mer et dont elle aura la jouissance en vertu du droit qui lui est accordé par la présente concession, ainsi que pour toutes constructions et autres qui seront élevées sur ces terrains.

Art. 9

Aussitôt que la Société notifiera au ministère des travaux publics, l'achèvement des travaux par sections de deux cents mètres au moins, celui-ci fera inspecter les travaux exécutés par une commission technique nommée à cet effet et procédera à la réception provisoire, s'il y a lieu ; un an après la réception provisoire, une seconde inspection des travaux sera faite par une commission technique, et, dans le cas où il sera constaté que les travaux ont été exécutés conformément aux règles de l'art et aux prescriptions du cahier des charges, le ministère des travaux publics prononcera sur le rapport de la commission la réception définitive.

Art. 10

Pendant toute la durée de la concession, les quais, docks et entrepôts et leurs dépendances, ainsi que leur matériel fixe et roulant seront tenus dans un parfait état d'entretien et ce aux frais de la Société, faute de quoi, il sera procédé à l'égard de cette dernière conformément à l'article 11 du cahier des charges.

Art. 11

La Société est tenue de se conformer, quant à ce qui concerne la police des voies publiques qu'elle établira, des quais et de leurs dépendances aux lois et règlements actuellement en vigueur et à promulguer à l'avenir dans l'empire ottoman.

Les quais aussi bien que les docks seront soumis aux règlements douaniers et à la surveillance des autorités douanières.

Les règlements intérieurs pour les services des quais et des docks et entrepôts seront établis suivant les règles en usage pour les établissements analogues existants dans

d'autres États et devront être, après modification, s'il y a lieu, revêtus de l'approbation du gouvernement impérial pour entrer en vigueur.

Art. 12

La Société aura le droit de percevoir des droits de péages, conformément au tarif, sur chaque section à partir de la réception provisoire des travaux de la dite section jusqu'à l'expiration de la concession.

Art. 13

Le passage par les quais des militaires des armées de terre et de mer, des gendarmes, agents de police voyageant en corps ou isolément, tant en temps de paix qu'en temps de guerre, ainsi que du matériel, des approvisionnements et munitions de guerre, des marchandises appartenant à l'État, des prisonniers et condamnés, des agents de l'État, des valises postales, sera effectué conformément aux prescriptions du titre V du cahier des charges. Les prescriptions du dit titre V seront applicables aux bâtiments de toute catégorie du gouvernement impérial ottoman.

Art. 14

Ainsi qu'il a été stipulé à l'article premier pour l'exécution des engagements qu'il contracte, Michel pacha est tenu, en vertu du firman impérial, de former, dans le délai de dix-huit mois, à partir de la date de la ratification de la présente convention, sur la base des statuts ci-annexés, une société anonyme ottomane qui sera soumise à toutes les lois et règlements en vigueur et à promulguer à l'avenir dans l'empire.

Les statuts de cette Société seront, au préalable, soumis à l'approbation du ministère des travaux publics.

Art. 15

Comme garantie de l'exécution des présents engagements, Michel pacha a déposé, à titre de cautionnement, une somme de 500.000 fr. en numéraire et, aussitôt après le dépôt du cautionnement, le firman de concession lui a été remis. Ce cautionnement ne lui sera restitué qu'à la réception de tous constructions et ouvrages.

Art. 16

À l'expiration de la concession, le gouvernement impérial sera, sans effectuer aucun paiement, substituée aux droits de la Société concessionnaire sur les quais, les docks et entrepôts, les voies ferrées de service, les bacs à vapeur et les tramways établis par elle et sur toutes leurs dépendances avec tout le matériel nécessaire à leur exploitation et entrera en jouissance de leurs produits. Il sera procédé à la réussite [sic : réception ?] des ouvrages ci-dessus et de leurs dépendances libres de toutes dettes et charges au gouvernement impérial et à l'achat par ce dernier du petit matériel et des approvisionnements conformément à l'article 15 du cahier des charges et dans le cas où le gouvernement impérial désirerait charger une Compagnie du service de l'exploitation des quais, docks et entrepôts des bacs à vapeur et de tramways, ensemble ou séparément la Société concessionnaire jouira de la préférence à conditions égales.

Art. 17

Les employés et agent des quais, docks, entrepôts, bacs à vapeur, des tramways et voies ferrées porteront la tenue qui sera fixée et adoptée par le gouvernement impérial.

Art. 18

Le gouvernement pourra faire élever à ses frais des retranchements et travaux de défense sur les points des quais et de leurs dépendances où il le jugera nécessaire.

Art. 19

Les objets d'art et antiquités découverts pendant les travaux seront soumis au règlement régissant la matière : toutefois, la Société sera dispensée de la formalité de présenter une demande et d'obtenir une autorisation pour les recherches.

Art. 20

La Société est tenue de présenter au ministère des travaux publics un état mensuel de toutes les recettes des quais, docks et entrepôts, bacs à vapeur, tramways et voies ferrées ; ces états seront dressés conformément aux indications de l'article 12 du cahier des charges.

Dans les cas où, sans un [cas] de force majeure dûment constaté, la Société concessionnaire n'aurait pas, dans les délais fixés, commencé les travaux, ou qu'après les avoir commencés, elle les laisserait inachevés ou qu'elle aurait interrompu le service des quais, docks et entrepôts ou enfin qu'elle n'aurait pas exécuté les autres engagements découlant de la présente convention, elle serait déchue de ses droits à la concession et, dans ce cas, le gouvernement adoptera les mesures nécessaires pour assurer provisoirement le service conformément aux indications de l'article 13 du cahier des charges.

Les ouvrages, le matériel et les approvisionnements seront mis aux enchères et le cautionnement déposé sera confisqué au profit gouvernement.

Art. 32

La Société concessionnaire établira à ses frais soit du côté de Galata, soit du côté de Stamboul, sur les points qui seront désignés par le gouvernement et suivant les modes et conditions qu'il indiquera, les constructions en pierre nécessaires pour les nouvelles douanes et leurs hangars (ambars), l'administration sanitaire et la police du port, ainsi qu'au personnel chargé du contrôle, de la surveillance et de la police des quais, docks et entrepôts.

L'importance de ces nouvelles constructions en dehors des locaux destinés au personnel du contrôle et de la surveillance de l'État ne sera pas moindre que celle des constructions anciennes analogues qui seront remises à la Société gratuitement ; en échange des nouvelles constructions dont le gouvernement prendra possession également sans paiement. Les plans et projets de ces nouvelles constructions seront soumis à l'approbation du gouvernement impérial.

À la remise par la Société de ces nouvelles constructions au gouvernement impérial, il ne lui sera fait aucun paiement à aucun titre que ce soit, et, à partir de leur remise, ces constructions appartiendront sans aucun paiement à l'État. Les anciennes constructions qui seront remises à la Société comprendront les terrains et bâtiments actuels de la santé, de la police du port, les grandes douanes de Stamboul et de Galata (à l'exception de la partie des terrains situés à Kiretch-Capou et appartenant à la liste civile et au domaine impérial), l'emplacement seul de l'Emtaa pour les marchandises de la douane de Kiretch-Capou, la douane des céréales et des spiritueux de Galata et les douanes des fruits et du bois de construction de Constantinople. Ces anciennes constructions seront remises à la Société au fur et à mesure de la construction et de la remise à l'État par elle des nouvelles constructions énumérées plus haut. Comme la douane (Dahilié) de Stamboul a été construite par la direction générale des contributions indirectes après la promulgation du firman impérial, pour ladite douane ou autres magasins ou entrepôts que la douane serait dans la nécessité de construire jusqu'à ce que la construction de docks et entrepôts à établir par la Société soit achevée, l'on fera une estimation du coût de ces bâtiments et la Société en paiera la contre valeur.

La Société ne touchera jamais aux emplacements et places de Hydayet Djamissi attenants à la douane de Emtaai-Edjnébié, de la mosquée de Sélim effendi ainsi qu'aux

maisons existant actuellement et qui en dépendent. Dans tous les cas, la Société sera tenue de construire les docks et entrepôts suivant les besoins suffisants du commerce et elle devra les agrandir ultérieurement selon que le besoin s'en fera sentir.

La façade des douanes sur les quais pourra être augmentée suivant les besoins du service sans qu'elle puisse être ni inférieure à la façade actuelle ni dépasser de 50 % son étendue actuelle.

Dans l'établissement des bâtiments affectés soit à la douane soit aux entrepôts, il sera nécessaire de réserver la possibilité d'une jonction avec la gare du chemin de fer.

Art. 23

En compensation des frais et dépenses mis à sa charge, la Société concessionnaire est autorisée à percevoir au maximum pendant toute la durée de la concession :

1° Des droits d'amarrage pour les navires qui accosteront à quai, sur la base de 1 fr. par tonneau de jauge ;

2° Des droits de quai fut les marchandises chargées ou déchargées, sur la base de 3 fr. en moyenne par tonne ;

3° Des droits d'entrepôt sur les marchandises placées dans les docks et entrepôts calculés sur une moyenne de 2 piastres 1/2 au maximum par 100 kg et par mois ;

4° Des droits d'abonnement à établir d'accord entre la Société et les propriétaires pour les bateaux à voyageurs, remorqueurs ou mahones touchant à quai ou s'y amarrant régulièrement ;

5° Des droits de péage et de transport sur les bacs à vapeur, et sur les tramways et les voies ferrées de service du port, que la société a la faculté d'établir et sur les camions et omnibus; le tout suivant les indications des tarifs généraux du cahier des charges et aux conditions stipulées auxdits tarifs.

En somme le droit à percevoir sur toutes les marchandises divisées en trois classes au maximum 3 fr. par tonne.

Les opposants soit indigènes, soit étrangers, ne pourront d'ailleurs embarquer ou débarquer leurs marchandises qu'en dehors des quais construits par la Société.

La Société n'aurait aucun droit à réclamer une indemnité au gouvernement impérial dans les cas où il se produirait un refus de payer lesdits droits.

Art. 24

Quoique le birman impérial de concession ait stipulé que le pont d'Azap-Capou serait enlevé et que le pont de Karakeuy, tout en changeant d'emplacement, serait exploité par la Société, comme ultérieurement cette clause a été supprimée, lesdits ponts seront maintenus à leurs emplacements actuels et leur administration demeure, comme par le passé, entre les mains de l'amiraux impériale.

Art. 25

La Société versera à la fin de chaque année au Trésor impérial par l'entremise du ministère des travaux publics 10 % du montant total des recettes brutes de toute nature afférentes à l'exploitation des quais.

Art. 26 La société concessionnaire demeurera propriétaire et pourra disposer à son gré, en se conformant aux lois sur la matière de toutes 1er parcelles de terrains acquis sur la mer ou expropriés par elle, qui lui auront été remis en vertu de la présente convention et qui n'auront pas été utilisés par les voies publiques, les quais, docks et entrepôts, les nouvelles douanes, la santé, la police du port et leur dépendances, les locaux à établir pour le contrôle et la surveillance avec leurs dépendances. Les surfaces des dites parcelles seront figurées par une teinte spéciale sur les plans définitifs de bornage.

Art. 27

Dans le cas où les terrains gagnés sur la mer devant les constructions avoisinant les quais ou qui y sont contiguës ne seraient pas achetés par les propriétaires de ces constructions, et que la société voulût se rendre acquéreur desdites constructions, celles-ci seront achetées à un prix convenable, et s'il ne s'établit pas d'entente entre les propriétaires et la Société, la valeur de ces constructions sera fixée, au dire d'experts, nommés par les parties.

Art. 28

Le concessionnaire ainsi que la Société anonyme qui lui sera substituée devant être ottomans, toutes contestations et tous différends qui surviendraient, soit entre le gouvernement impérial et le concessionnaire ou la Société, soit entre le concessionnaire ou la Société et les particuliers, par suite de l'exécution ou de l'interprétation de la présente convention et du casier des charges y annexé seront déférés aux tribunaux compétents ottomans.

La présente convention a été signée échangée en double expédition à Constantinople.

Constantinople, le 7 novembre 1890 (6 Rébi ul-Aher 1309).

LES QUAIS DE CONSTANTINOPLE (*Le Messenger de Paris*, 2 mars 1891)

On lit dans le *Levant Herald* :

M. Adam, ingénieur français des ponts et chaussées, et trois ingénieurs sont arrivés hier soir à Constantinople. Ces messieurs, avec M. Diricq, représentant de l'entreprise générale dont nous avons déjà annoncé l'arrivée, ont arrêté un local à Galata et vont immédiatement se mettre à l'œuvre pour les études d'exécution des quais de Constantinople. Ces études seront terminées dans trois mois d'ici, et on espère que le commencement des travaux pourra avoir lieu au mois de juin. Jusqu'alors, les statuts de la Société et les plans définitifs seront soumis au gouvernement impérial.

Quais de Smyrne* et de Constantinople (*Paris-Capital*, 11 mars 1891)

M. [Félix] Granet, député, qui fut ministre des postes et télégraphes (ministère Goblot), est, depuis la nouvelle législature, plus souvent sur le Bosphore que sur le boulevard. Il n'y perd pas son temps, d'ailleurs.

Il a obtenu, il y a quelques mois, la concession des quais de Constantinople. On annonce même que les études d'exécution vont être immédiatement commencées et que les chantiers de construction seront ouverts vers le mois de juin.

Ce n'est pas tout. M. Granet vient d'obtenir encore la concession des quais de Smyrne.

Si cela continue, M. Granet se tiendra tout le temps au coin du quai. Après Constantinople et Smyrne, rien n'empêche M. Granet de doter de quais les principales villes ottomanes de la côte d'Afrique ou de la côte d'Asie, Salonique, Alexandrette, Jaffa, etc.

Souhaitons que l'entreprise des quais devienne aussi fructueuse pour M. Granet que l'a été celle des phares pour le fameux Michel, devenu Michel-pacha par la grâce de Sa Hautesse le sultan.

Nous ne croyons pas, par exemple, que M. Granet tienne beaucoup à être nommé, à son tour, bey, pacha, effendi ou quelque chose d'approchant. Mais si cela était, comment refuser ?

À la Sublime-Porte, on ne peut pas plus repousser les honneurs sur parchemin et même le grand cordon de l'Osmanié que le... mauvais café ou le cordonnet.

FORMATION DE LA SOCIÉTÉ

(avec le soutien du Crédit lyonnais ²)

Société anonyme ottomane des quais, docks et entrepôts de Constantinople
Assemblées constitutives
(*Le Journal des chemins de fer, des mines et des travaux publics*, 6 juin 1891)

La première assemblée constitutive de cette société a eu lieu, à Constantinople, le 26 septembre.

Étaient présents à la réunion Michel pacha, président ; M. [Gabriel] Aubaret ³, vice-président ; M. [Félix] Granet, M. Cingria et M. Aubineau, secrétaire général de la société et fondé de pouvoirs de M. Duparchy ⁴. M. Delpech ⁵, député, membre du conseil d'administration, était représenté par M. Granet. Dans cette réunion, le conseil se conformant aux statuts, a déclaré la société constituée au capital de 31 millions de francs.

En conformité de la décision prise dans cette assemblée constitutive, une autre assemblée constitutive et extraordinaire s'est tenue le 2 octobre.

La société commencera les travaux aussitôt que le ministre des travaux publics aura approuvé les plans qui lui ont été soumis il y a quelque temps déjà.

À LA BOURSE QUAIS DE CONSTANTINOPLE (*Le Parisien*, 10 septembre 1891)

Les statuts de la Compagnie française, formée par Michel pacha, pour construire et exploiter les quais de Constantinople, approuvés par le ministre des travaux publics, ont été envoyés à Paris pour l'apposition des noms des capitalistes associés dans cette entreprise avec Michel pacha. Le document sera ensuite réexpédié pour la ratification définitive. Les noms qui figureront sur le document sont, dit le *Levant Herald*, ceux de MM. Duparchy et Diricq. On n'a pas l'intention, pour le moment, de lancer l'entreprise a sur le marché. Notre confrère ajoute ; « On commencera aussitôt les travaux, et

² Jacques Thobie, « Le capital français et étranger dans l'empire ottoman jusqu'à la Grande Guerre. »

³ Gabriel Aubaret (Montpellier 1825 - Poitiers 1894) : auteur d'une célèbre *Histoire et description de la Basse-Cochinchine* (1863) et d'un *Code annamite* traduit du chinois (1865). Président de la Dette publique ottomane. Voir plus bas sa nécrologie. Son fils aîné, Antoine, fut administrateur de la Société minière du Kanguet (Tunisie) et sa fille cadette, la comtesse du Pavillon, eut pour gendre Pierre de Roux, administrateur de la Banque industrielle de l'Afrique du Nord.

⁴ Alexis Duparchy (1835-1907) : entrepreneur, entre autres, de la ligne Djibouti-Harar. Voir [encadré](#).

⁵ Louis Delpech (1834-1896), député du Vaucluse (1889-1893).

lorsqu'une certaine partie de ces dernières sera terminée, il y aura une émission d'actions. »

Société des quais de Constantinople
(*Le Journal des chemins de fer, des mines et des travaux publics*, 10 octobre 1891)

M. [le comte Gabriel] Aubaret, président du conseil d'administration de la Dette publique ottomane, a été désigné à la présidence du conseil d'administration de la Société des quais de Constantinople.

TURQUIE

LA SITUATION
(*L'Économiste européen*, 7 février 1892)

Constantinople, 2 février 1892.

.....
On est sur le point de commencer les travaux du port de Constantinople. Le matériel est arrivé. Vous savez que cette entreprise est entre les mains de MM. Michel et Duparchy, deux de nos compatriotes.

LETTRE D'ORIENT
(*Le Sémaphore de Marseille*, 27 mars 1892)

Constantinople, 22 mars 1892.

.....
Les quais de Constantinople
L'affaire des quais est enfin entrée dans une voie meilleure. La Compagnie, après une foule de tâtonnements et de tentatives stériles, a fini par trouver la carrière de pierres dont elle avait besoin. Cette carrière, qui couvre une surface d'environ onze hectares, appartient à une sultane, laquelle a daigné pour une somme fort honnête louer pour cinq ans son terrain et le livrer à l'exploitation des « ghiaours ». Une partie du matériel nécessaire aux travaux est déjà arrivée d'Oporto où le grand entrepreneur, M. Duparchy a exécuté vous le savez, des travaux considérables. Le reste de ce matériel est en route et arrivera prochainement. S'il ne surgit pas quelque nouvelle difficulté, les travaux pourront commencer dans les premiers jours d'avril et les bonnes gens de Constantinople verront de quoi sont capables les ingénieurs français.

INFORMATIONS ET COMMUNICATIONS
Concessions de travaux publics en Turquie.
(*Paris-Capital*, 4 mai 1892)

Un intéressant relevé nous est fourni par le *Levant Herald* : c'est la liste chronologique des travaux publics dont les concessions ont été demandées, accordées, refusées, rejetées ou renouvelées depuis le 1^{er} mars 1890 dans l'empire ottoman.

Sur 61 projets mentionnés, 7 seulement ont abouti à une concession définitive. Il faut, en outre, ajouter quelques renouvellements, tels les quais de Smyrne.

Les sept projets admis sont les suivants :

1° Tramways à vapeur de Damas-Hauran et Damas-ville, concessionnaire M. J. Moutran ;

2° Saint-Jean-d'Acre à Damas, concessionnaire M. Pilling ;

3° Chemin de fer Salonique-Monastir, concessionnaire M. Kaulla ;

4° Quais de Constantinople, concessionnaire Michel Pacha ;

5° Moudania-Brousse et extensions de Panderna à Koniah, concessionnaire M. Nagelmackers ;

6° Navigabilité du cours inférieur du Vardar, concessionnaire Hamdi hey, de Salonique ;

Éclairage au gaz de Kadikeny, Scutari et les rives asiatiques du Bosphore, concessionnaire M. Charles Georgi.

Il restait un huitième projet, celui de M. Macar, pour la construction de la ligne Samsoun-Sivas-Diarbekir, qui avait été concédée. Mais le concessionnaire a demandé des modifications à la convention de base, en sorte que l'affaire est en suspens. Les négociations sont actuellement interrompues,

Parmi les sept concessions octroyées, trois concernent des chemins de fer. La ligne de Salonique-Monastir est en construction, celle de Moudania-Brousse presque achevée. Quant à la construction de la longue section de Panderna-Koniah, rien n'est encore décidé. Les autres concessions ne sont pas encore en exécution,

Il reste en discussion au ministère quatorze concessions, dont trois concernant la même entreprise, la ligne de Salonique-Dédeagatch. Il est curieux de constater, d'ailleurs, que cette entreprise a été, durant ces deux ans, successivement convoitée par douze demandeurs, au fur et à mesure des rejets des propositions antérieures. L'entreprise, est de première importance pour l'empire. Elle est considérable, car elle comporte un embranchement sur Cavalla-Djuma. Elle n'est pas encore adjugée.

Parmi les autres quatorze concessions en discussion figurent deux demandes d'irrigation de la plaine de Jaffa, deux projets de port à Kadikeny et à Haïdar-Pacha et un bassin de carénage à Constantinople.

Si nous défalquons du chiffre total de 61 demandes les 7 concédées, les 15 en discussion sérieuse et quelques renouvellements, le nombre des projets écartés s'élève à 33.

NÉCROLOGIE
Gabriel Aubaret
(*Le Temps*, 22 août 1894)

On annonce la mort, à Poitiers, de M. Aubaret, ancien ministre plénipotentiaire de France, après avoir été capitaine de frégate.

Pendant la guerre de Crimée, il avait été aide de camp de l'amiral Hamelin et fut délégué par lui auprès d'Ahmet pacha, amiral de l'escadre turque. Plus tard, en Cochinchine, il fut chargé, après la conquête, de préparer et de rédiger les traités conclus avec la cour d'Annam. Il remplit auprès des amiraux gouverneurs le rôle d'inspecteur général pour les affaires asiatiques, rôle dont le principal but était de ramener à la France des populations encore à peine soumises.

Ayant acquis la connaissance de la langue chinoise, il traduisit pour la première fois les codes annamites, ainsi que l'histoire et la géographie de la basse Cochinchine.

La connaissance du siamois le fit désigner ensuite par le ministre des affaires étrangères pour suivre auprès du roi de Siam des négociations relatives au protectorat du Cambodge.

C'est à cette époque qu'il quitta la marine et entra dans la diplomatie : il occupa alors différents postes en Turquie, à Smyrne, en Albanie, au Monténégro, en Bulgarie.

Après la guerre turco-russe, il fut nommé consul général et désigné comme commissaire français pour la délimitation de la Serbie.

Cette tâche terminée, il fut nommé successeur du baron de Ring dans la commission européenne pour l'organisation de la Roumélie orientale, ce qui le fit nommer ministre plénipotentiaire.

Désigné alors comme délégué de la Dette publique ottomane*, il eut, en qualité de président, à fonder pour ainsi dire cette grande institution qui s'étend sur tout l'empire ottoman et qu'il a dirigée pendant dix ans.

NÉCROLOGIE
Gabriel Aubaret
(*Le Temps*, 23 août 1894)

Les obsèques de M. Aubaret, le regretté vice-président de la Société des quais de Constantinople, dont nous avons annoncé la mort hier, auront lieu à Poitiers, demain jeudi.

Turquie
C. Verlaque, second député de la nation
(*Le Temps*, 7 décembre 1895)

Les notables français se sont réunis à l'ambassade de France, à l'effet d'élire un second député de la nation.

Sur 82 votants, M. C. Verlaque, capitaine d'artillerie en congé, inspecteur général de la Société des quais de Constantinople, ancien élève de l'École polytechnique, a été élu par 68 voix.

M. Cambon, ambassadeur de France, presque complètement rétabli, présidait lui-même le scrutin.

LES VALEURS MOBILIÈRES ÉTRANGÈRES ET LE TIMBRE
Liste récapitulative et complémentaire des sociétés étrangères abonnées au timbre à
ce jour
(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 24 mars 1897)

Quais, Docks et Entrepôts de Constantinople (Société des), 24.000 obligations de 500 fr. 5 %.

COMPAGNIE IMPÉRIALE

DES CHEMINS DE FER ÉTHIOPIENS
(*Le Journal des chemins de fer*, 19 février 1898, p. 103-105)

Le conseil d'administration se compose de MM. ... Caro, administrateur de la Société des quais et docks de Constantinople, 68, rue Pierre-Charron, Paris...

Turquie
[Port et de quais d'Haïdar-Pacha]
(*Le Temps*, 29 décembre 1898)

Constantinople, via Sofia, 28 décembre, 9 h. 10 :

L'ambassadeur d'Allemagne a eu hier un long entretien avec le sultan. Il a été question, dit-on, de la concession d'un port et de quais à Haïdar-Pacha.

En principe, cette concession a déjà été accordée à la Compagnie des chemins de fer d'Anatolie lors de la visite de Guillaume II à Constantinople. On vient de discuter les détails d'exécution et les conditions de cette concession, à laquelle la France et la Société des quais à Constantinople ont vainement tenté de faire opposition.

Turquie
(*Le Temps*, 18 mai 1899)

Par des notes identiques remises aujourd'hui à la Porte par les ambassadeurs des puissances, ces derniers demandent une prompt réponse à leurs réclamations concernant la question des quais de Constantinople et à leurs revendications au sujet du libre accès à la douane de Stamboul durant la construction du quai à Stamboul.

TURQUIE
LA SOCIÉTÉ DES QUAIS DE CONSTANTINOPLE
(*Le Journal des débats*, 8 juin 1899)

On sait que la Société française des quais de Constantinople demandait depuis longtemps une compensation pour la concession d'un port avec entrepôt, à Haïdar-Pacha, obtenue par Guillaume II pour une société allemande. Grâce à l'intervention active de notre ambassadeur à Constantinople, M. Constans, cette affaire a été réglée. La Société des quais de Constantinople n'aura plus rien à payer comme redevance sur sa recette brute. C'est l'abolition de la clause la plus onéreuse du cahier des charges de la compagnie française. Cette dernière ne payera plus rien que sur ses bénéfices nets, déduction faite de tous les intérêts dus aux actionnaires.

En outre, elle aura, à l'avenir, un droit d'option pour tous les ports à construire sur la côte d'Europe, depuis la mer Noire jusqu'au delà de Rodosto, dans la Méditerranée. Il s'agit donc d'une concession très importante.

SOCIÉTÉ DES QUAIS DE CONSTANTINOPLE
(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 2 août 1899)

Le sultan a promulgué un *iradé* approuvant le travail de la commission mixte sur les tarifs de la Société des Quais de Constantinople, mettant ainsi fin aux difficultés du commerce avec la Société des Quais et permettant à celle-ci de se livrer librement à son exploitation.

QUAIS DE CONSTANTINOPLE
(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 24 août 1900)

On annonce de Constantinople que M. Constans s'est rendu mardi dans les bureaux de l'administration de la Dette publique. M. Berger, président du conseil, a présenté une proposition qui permettrait à la Turquie de procéder au rachat de la concession de la Société française des quais de Constantinople. D'après ce projet, la Turquie émettrait, au taux de 8 %, un emprunt 4 1/2 %, gagé sur les recettes extraordinaires qui, d'après l'article 10 du décret de Mouharrem, devaient servir à augmenter les amortissements des quatre séries de la Dette turque convertie.

Quais de Constantinople
(*Le Journal des finances*, 3 août 1901)

L'ambassadeur de France vient de faire tenir au gouvernement ottoman une note aux termes de laquelle cette société devra être remise de suite en possession de ses droits et privilèges, tels que l'acte de concession les lui a assurés. Réponse doit être donnée incessamment.

(*Paris-Capital*, 7 août 1901)

Les fonds ottomans n'ont guère été influencés par la question des quais de Constantinople au sujet de laquelle un journal anglais, habituellement enclin à publier des nouvelles exagérées, a fait courir le bruit d'une rupture des relations diplomatiques entre la France et la Turquie. Il n'en sera rien, l'altitude énergique et la valeur personnelle de notre représentant auprès de la Porte suffiront à remettre les choses en état et à faire respecter les intérêts français engagés sur le territoire ottoman.

L'INCIDENT DE CONSTANTINOPLE
(*Le Temps*, 8 août 1901)

D'après les derniers renseignements, le différend s'est élevé entre le gouvernement français et la Sublime-Porte à trait à différentes réclamations qui ont été vainement formulées jusqu'ici par notre ambassadeur, M. Constans, et pour lesquels il exige aujourd'hui une réponse catégorique. On peut le résumer en quelques lignes.

La société des quais, docks et entrepôts de Constantinople a été créée en 1890 pour la construction et l'exploitation de quais sur les deux rives de la Corne-d'Or.

Cette société, sous une dénomination ottomane, est exclusivement française par ses origines, ses capitaux, son personnel.

Outre l'exploitation des quais, le firman de concession confère à la société le droit d'établir des docks et entrepôts douaniers avec privilège d'émettre des warrants ainsi que d'exploiter un service de bacs à vapeur et de tramways.

Or la société n'a jamais pu entrer en possession de ces avantages, le sultan ayant manifesté l'intention de racheter la concession et ayant nommé, il y a deux ans, une commission pour traiter du rachat avec les représentants de la société.

De deux choses l'une ou bien la société doit entrer en possession des avantages qui lui ont été concédés par le sultan, ou celui-ci doit procéder au rachat de la concession.

Voilà le dilemme auquel la Sublime-Porte essaye d'échapper cette fois encore. L'énergique attitude de M. Constans, pleinement soutenue par le ministre des affaires étrangères, ne le lui permettra pas.

Les autres réclamations sont du même genre. Il s'agit de Français ayant ou prêté de l'argent au gouvernement ou ayant obtenu des concessions et ne pouvant rentrer ni dans leur capital ni dans leurs droits.

L'un d'eux a prêté en deux fois, à quelques mois de distance, en 1875, une somme de 85.000 liv. t. (30.000 à l'administration du chemin de fer de Haïdas-Pacha à Ismid et 55.000 au ministère des finances).

Les prêts étaient gagés sur des revenus qui ont été employés à d'autres besoins; de telle sorte que notre compatriote n'a jamais touché ni intérêts ni capital et que la totalité de sa créance se montait, il y a quelques années, au modeste chiffre de 41 millions de francs.

L'AFFAIRE DES QUAIS DE CONSTANTINOPLE (*La République française*, 8 août 1901)

Informations exagérées. — Au quai d'Orsay. — La Société des Quais et Docks de Constantinople. — Intrigues allemandes.

Diverses notes paraissant avoir un caractère officieux cherchent à enlever un peu de son importance au conflit qui s'est élevé entre la Porte et notre représentant auprès du sultan, M. Constans, au sujet de certaines réclamations de la Compagnie française des Quais de Constantinople. On prétend qu'il ne s'agit pas seulement de cette affaire à la quelle sont tout particulièrement intéressés M. Granet, ancien ministre des postes et télégraphes, et M. Duparchy, entrepreneur, mais encore d'autres litiges relatifs à de très anciennes créances non contestées par le gouvernement turc, attendu que leur validité a été affirmée par les tribunaux et que les Turcs n'invoquent, pour en retarder encore la liquidation, que leur ancienneté même et notre patience.

Jamais, ajoute-t-on, M. Constans n'aurait songé à réclamer ses passeports ; il se serait seulement servi de cette menace comme d'un argument auprès des autorités ottomanes.

M. Delcassé, inquiet du bruit fait autour de cette affaire, est revenu à Paris et il recevra demain ou après-demain Munir-bey, ambassadeur du sultan en France. Il n'y a pas de doute qu'en présence de l'attitude très nette que prendra notre ministre des affaires étrangères toutes les satisfactions que nous sommes en droit d'exiger nous seront accordées, et il en sera de ce conflit comme des bâtons flottants de la fable. C'est, au moins, ce que l'on raconte au quai d'Orsay.

Depuis sa création, la Société des Quais et Docks de Constantinople, dont le firman avait été concédé à un Français, M. Michel, déjà intéressé dans la Société des Phares de l'Empire ottoman, n'a, d'ailleurs, jamais cessé de se heurter à de graves difficultés suscitées par les autorités turques, par les sociétés indigènes qui, avant la construction des quais, exploitaient le système de chalands, nommés mahonnes, et par la

corporation des Hammals ou portefaix, qui s'opposaient naturellement à l'introduction d'un système devant restreindre l'emploi de la main-d'œuvre. En diverses occasions, des troubles se sont même produits, d'où des négociations interminables entre notre ambassade et la Sublime Porte.

Quant au débat actuel, il a pris naissance au sujet des terrains que la Société des Docks, quais et entrepôts de Constantinople a conquis sur la mer ou possède le long des quais, terrains que la Société veut aliéner et sur lesquels la Porte a exercé son droit de préemption, depuis plus d'un an déjà, sans user du privilège qu'elle réclame.

M. Constans a trouvé que le *statu quo* ne pouvait durer plus longtemps, car il constitue un échec pour notre diplomatie et pour notre influence. Il a donc été amené à faire acte d'autorité. Au quai d'Orsay, on pense que tout s'arrangera entre M. Delcassé et Munir-bey. Or, il est d'autant plus important de se montrer ferme sans cesser d'être conciliant, que les intrigues de la diplomatie allemande ont joué dans l'affaire un certain rôle. Elle ne serait pas, en effet, fâchée de voir M. Constans quitter la place. Elle trouve qu'il défend trop bien les intérêts français en Orient.

De la T.

Quais, docks et entrepôts de Constantinople (*Le Journal des finances*, 17 août 1901)

En 1890, une compagnie française était créée pour la construction et l'exploitation des quais, sur les deux rives de la Corne d'Or ; le firman de concession lui accordait le droit d'établir des docks et entrepôts douaniers avec privilège d'émettre des warrants et d'exploiter un service de bateaux à vapeur et de tramways.

Ces privilèges donnèrent lieu à une forte opposition dès le début : on craignait, paraît-il, que la Porte ne pût exercer ses droits de surveillance et de police. Le Sultan manifesta l'intention de racheter la concession, institua une Commission chargée de traiter avec la société et, en attendant la solution, cette dernière se vit refuser les avantages conférés par un firman ; pourtant, elle avait effectué des travaux considérables.

C'est pour mettre fin à cette situation que notre ambassadeur a mis la Porte en demeure de choisir entre le rachat de la concession et la mise à la disposition de la société de tous les avantages concédés. Il joignit à sa demande d'autres réclamations du même ordre, concernant des sommes dues depuis longtemps pour remboursement d'avances faites par des Français pour des travaux de chemins de fer, en échange de concessions dont ils n'ont pas eu la libre disposition.

Notre ministre des Affaires étrangères est intervenu, et, dans une audience que le Sultan a donnée à l'ambassadeur français, la question a été réglée d'une manière satisfaisante. Dans un délai de huit jours, la société recevra tous ses titres de possession, mais elle ne pourra aliéner, de six mois, aucun d'eux, le Sultan se réservant le droit de racheter la concession avant ce délai.

Quant aux créances des banquiers français, le Sultan aurait, d'après les dépêches, ajourné la solution de la question. On attribue sa résistance à son peu de goût à régler les dettes contractées du temps du Sultan Mourad. Cette raison n'est certainement pas la seule.

N. B. — En dernière heure, on télégraphie de Constantinople que tout ce qui était fait est défait. Le Sultan a envoyé à notre ambassadeur un délégué spécial pour rouvrir la question et, se trouvant trop engagé par son représentant, à Paris, il le rappellerait.

Turquie
(*Gil Blas*, 22 août 1901)

Notre ambassadeur de Turquie, M. Constans, continue à discuter avec le sultan sur le rachat de la concession des quais de Constantinople. L'incident a donné lieu à des manifestations contradictoires de la presse indépendante. Plusieurs journaux ont démontré à leur public qu'une fois de plus, M. Delcassé, maladroit et faible, avait cédé du terrain. Pour d'autres, le quai d'Orsay vient d'agir avec énergie parce qu'il avait à sauvegarder des intérêts financiers, et l'on rapproche sa vigueur pour protéger des spéculateurs de son inertie quand il aurait eu le devoir de s'opposer aux massacres des Arméniens. Il faudrait cependant s'entendre.

Pour nous, qui sommes fixés sur ce qu'on peut attendre de M. Delcassé, nous estimons, cependant, que les intérêts français en Orient doivent être dûment défendus parce que le diplomate qui en a la charge est un homme d'État des plus habiles, capable de se mesurer avec le Sultan :

Le vieux Nick est bien adroit,
Mais le vieux Noll n'est pas gauche.

L. L.

Finances turques
(*Le Journal des finances*, 12 octobre 1901)

Les Turcs ont la plaisanterie lourde. Voici que le ministre des Travaux publics refuse de permettre à la Société des quais de Constantinople de procéder à la délimitation des terrains contigus aux quais, sous prétexte qu'avant l'expiration du délai d'un an réservé à la Porte pour le rachat possible des quais, la Société des Quais ne doit rien faire, en exécution de la concession qui lui a été confirmée par l'iradé du 24 août, à la suite de l'intervention de notre ambassadeur.

Une cause d'actualité
(*Le Journal*, 7 novembre 1901)

L'incident franco-turc n'a pas le don seulement de préoccuper la diplomatie et aussi l'opinion publique. Mais, même au Palais de Justice, il sera vaguement question ces jours-ci de ces fameux quais de Constantinople.

Dans cette judiciaire passe d'armes, que les événements du jour vont rendre sensationnelle, et qui aura comme cadre la cinquième chambre du tribunal civil, les belligérants s'appellent, d'une part, M. Guérault, le très proche parent du député de l'Empire, qui fut un des cinq de l'opposition ; M. le comte Guillaume de Vanssay, ancien trésorier-paveur général, et M. Vernon de Bonneuil ; d'autre part, M. Duparchy, entrepreneur des travaux des quais de Constantinople.

MM. Guérault, de Vanssay et Vernon de Bonneuil faisaient partie de ce premier groupe de personnes qui donna naissance à la grande entreprise des quais. C'est ainsi qu'ils obtinrent un contrat de commission, lequel donne lieu aujourd'hui à interprétation.

Pour fixer le chiffre de leurs pourcentages, ces messieurs, dont les intérêts à la barre seront soutenus par M^e Georges Deligand, se basent sur le chiffre de rachat, soit 41 millions, demandé par le gouvernement français au gouvernement turc.

M. Duparchy, au contraire, plaidera par l'organe de son avocat, M^e Maurice Tézenas, qu'il entend n'être redevable de la commission que d'après l'importance des travaux faits, lesquels sont évalués à dix millions.

D'où ce procès qui, comme on le voit maintenant, est tout brûlant d'actualité.

TURQUIE

(*Le Journal des débats*, 27 août 1902)

Divers bruits ont circulé au sujet d'une discussion nouvelle du projet de conversion de l'emprunt ; mais rien n'a été jusqu'ici décidé à ce sujet. Le délai pour le rachat par la Porte des quais de Constantinople a expiré le 25 août ; on s'attend à ce que la Compagnie française entre bientôt en jouissance de la concession qui lui donne des droits sur les quais.

LES QUAIS DE CONSTANTINOPLE

(*Gil Blas*, 2 septembre 1902)

Constantinople, *via* Sofia, 1^{er} septembre.

La société a fait protêt par acte notarié contre les ministères, des affaires étrangères, des finances et des travaux publics pour le non-paiement des 25.000 livres d'indemnité et l'empêchement pour la société de jouir de ses prérogatives.

LES QUAIS DE CONSTANTINOPLE

(*Gil Blas*, 8 septembre 1902)

Constantinople, *via* Sofia, 7 septembre.

Le différend de la Société des quais avec le gouvernement prend le caractère d'un conflit. Répondant aujourd'hui à la communication écrite du ministre des travaux publics demandant de prolonger d'une année l'état actuel moyennant une indemnité de 25.000 livres, la Société a déclaré refuser formellement : elle considère le projet de rachat comme abandonné, et demande d'être mise en possession de ses titres de propriété et en mesure d'user des prérogatives confirmées par iradé l'année dernière.

Si le gouvernement refuse de faire droit aux demandes de la Société des quais, l'ambassade de France l'appuiera.

LE RACHAT DES QUAIS DE CONSTANTINOPLE

(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 8 octobre 1902)

Le sultan aurait signé un *iradé* relatif au rachat des quais de Constantinople pour 41 millions. La direction générale des douanes serait chargée de l'administration des quais, et une commission spéciale du ministère des travaux publics de leur entretien. Le ministère des finances pourvoira naturellement à la somme nécessaire au rachat.

L'affaire des quais de Constantinople
(*La Patrie*, 24 décembre 1902)

Les débats du procès relatif au testament d'un des entrepreneurs des quais de Constantinople ont continué, samedi 20 décembre. devant la première chambre du tribunal de la Seine. M^{es} Tézenas, Robinet de Cléry, Ignace et Lavollée ont plaidé.

Parmi les pièces intéressantes qui ont été lues à l'audience figure un contrat intervenu le 8 janvier 1891 entre les fondateurs et la Société des quais.

Il y est dit :

Art. 4. — Il sera fait apport à cette société de tous les droits et charges résultant du firman de concession. Cet apport sera fait moyennant 6.000 actions entièrement libérées qui seront partagées par moitié entre les parties soussignées. Il sera également créé 3.000 parts de fondateur qui seront réparties, savoir :

1.800 à Michel pacha et 1.200 à M. Duparchy.

Art. 5. — Le conseil d'administration sera composé de sept membres; M. Michel pacha en aura la présidence. Il aura le droit de désigner deux autres administrateurs. Les places de trois administrateurs seront réservées au choix de M. Duparchy. quant au septième administrateur MM. Michel pacha et Duparchy, d'un commun accord, font choix de M. Granet, en raison des services rendus par lui pour la ratification de la concession.

M. Granet sera membre du conseil d'administration avec délégation spéciale. En raison également du concours apporté par M. Cingria et M. Aubineau, il est dès maintenant arrêté que M. Cingria sera ingénieur-directeur de la société et M. Aubineau, secrétaire général et du conseil d'administration.

Art. 6. — Parmi les premières dépenses auxquelles la société devra faire face, il y aura le remboursement, à M. Michel pacha, des dépenses qu'il a faites jusqu'ici et qui ont été fixées d'un commun accord à 100.000 fr., et le remboursement à M. Duparchy d'une somme de 350.000 fr. qu'il a versée.

Les statuts attribuent 7 % aux actions, 5 % au fonds de réserve, 5 % aux membres du conseil d'administration.

Le solde des bénéfices est ainsi réparti : 50 % aux actionnaires et 50 % aux porteurs de parts de fondateur.

SOCIÉTÉ DES QUAIS DE CONSTANTINOPLÉ
(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 23 novembre 1903)

Le sultan vient de promulguer un iradé reconnaissant à la Société des Quais de Constantinople tous les droits et privilèges découlant de sa convention.

ORIENT
(*Le Temps, L'Aurore, etc.*, 18 janvier 1904)

Constantinople, 17 janvier.

Le sultan a conféré le grand cordon du Medjidié à M. Duparchy, constructeur des quais de Constantinople

LES QUAIS DE CONSTANTINOPLE
(*Gil Blas*, 13 novembre 1904)

Constantinople, 12 novembre. — M. Granet, président de la Société des quais de Constantinople, est arrivé à Paris.

L'ambassade française s'occupe de la réorganisation des Chemins de fer de Syrie et du règlement de la question des quais. La Porte doit à cette société une indemnité très importante, et a, en outre, laissé l'arrangement, intervenu il y a deux ans, presque sans aucune suite.

Les NÉGOCIATIONS OTTOMANES
(*Le Temps*, 13 février 1905)
(*Paris-Capital*, 22 février 1905)

[...] Les quais de Constantinople ont, eux aussi, été construits par nos capitaux, sans aucun concours de la Turquie, qui, sur ce point également, a pris à tâche de multiplier les obstacles. La Société des quais n'a jamais pu entrer en possession des terrains qui lui appartiennent aux termes de sa concession ; elle n'a jamais pu exercer la libre perception des droits établis par son firman et, pour comble d'infortune, elle a vu, une fois ses travaux achevés, une concession accordée aux Allemands pour la construction d'un port à Haïdar-Pacha, c'est-à-dire à quelques kilomètres seulement de sa propre exploitation. Nous n'avons pas entendu dire que les Allemands eussent éprouvé la moindre contrariété à Haïdar-Pacha. [...]

LES EMPRUNTS OTTOMANS
(*Le Journal des finances*, 15 avril 1905)

On s'était trop hâté d'annoncer que toutes les questions en suspens étaient définitivement résolues, car les iradés les concernant n'ont pas encore été promulgués.

Les conditions de l'emprunt à émettre en Allemagne par l'intermédiaire de la Deutsche Bank seraient aujourd'hui réglées avec la Porte.

On dit que le projet a été soumis à l'administration de la Dette.

Les négociations relatives à l'emprunt destiné à la France seraient terminées.

Il serait fait, en France, pour une somme de fr. 20.000.000 de commandes de canons de marine et de matériel de guerre.

Il serait accordé une indemnité de 150.000 livres turques pour la ligne de Mzerib ; [une autre, de 75.000 à 50.000 liv. tq., à la Société des quais de Constantinople.](#)

Le prolongement d'Hamah-Alep est autorisé avec une garantie kilométrique de fr. 13.600.

Turquie
Société française des quais de Constantinople
(*Gil Blas*, 27 juin 1905)

Constantinople, 26 juin. — M. Granet, le directeur de la Société française des Quais de Constantinople, est reparti pour Paris après avoir réglé tous les détails de l'arrangement avec la Porte. La Société recevra 50.000 livres en espèces comme indemnité pour les terrains qui ne furent pas cédés par le gouvernement. On dit que la Société aurait l'intention d'élever son capital prochainement, mais on ne sait pas encore si elle le fera par une émission d'actions ou d'obligations.

Quais de Constantinople
(*Le Journal des finances*, 29 juillet 1905)

L'iradé réglant la question des quais vient d'être publié.

La société pourra établir un service de bacs à vapeur entre les quais de Galata et ceux de Stamboul. Elle recevra les titres de propriété des terrains conquis sur la mer sur la rive de Galata, ou elle devra bâtir une nouvelle douane.

Les quais seront construits à Tophané, du côté du Bas-Bosphore.

Société anonyme ottomane des quais, docks et entrepôts de Constantinople
Siège social à Constantinople
(E. PECH,
chef du bureau de statistique de la Banque impériale ottomane
Manuel des sociétés anonymes fonctionnant en Turquie,
3^e édition, Paris, 1906, p. 155-157)

Société formée en juin 1894 pour réaliser la concession des Quais de Constantinople accordée, par firman impérial en date du 4 Rébi-ul-Ahir 1308, à Michel Pacha, pour une durée de 85 ans.

Cette concession comprend :

- 1° La construction et l'exploitation des quais sur les deux rives de la Corne-d'Or ;
- 2° L'établissement d'entrepôts douaniers et de docks libres, avec le privilège d'émettre des warrants ;
- 3° Un service de bacs à vapeur pour le transport tant de marchandises que de voyageurs dans la zone de concession ;
- 4° L'établissement de tramways sur le parcours de la ligne des quais ;
- 5° L'utilisation, par la vente, des terrains conquis sur la mer et non affectés à des services publics.

La Société est tenue de verser au Gouvernement impérial 10 % sur les recettes brutes de l'exploitation.

Le Gouvernement impérial aura le droit, après les 40 premières années de l'exploitation, de racheter les quais, docks et entrepôts et leurs dépendances, moyennant le paiement d'une annuité équivalente aux 80 % de la moyenne de recettes brutes des cinq années précédant le rachat, mais sans que cette annuité soit inférieure à la somme représentant le service des intérêts et de l'amortissement du capital non encore amorti.

CAPITAL

Le capital-actions de la société est actuellement le suivant (en fr.) :

6.000 actions ordinaires de 500 fr. entièrement libérées attribuées au concessionnaire	3.000.000
30.000 actions ordinaires de 500 fr. entièrement libérées	15.000.000
11.750 actions privilégiées de 500 fr. entièrement	5.875.000
Total	<u>23.875.000</u>

Les actions privilégiées ont un droit de priorité sur le partage des bénéfices nets. Elles reçoivent un intérêt de 5 % avant toute autre répartition .

En outre de ce capital-actions, l'assemblée générale des actionnaires tenue le 30 août 1895 décida la création de 24.000 obligations de 500 francs dont 10.000 ont été offertes à la souscription publique à Constantinople au prix de 485 francs et le reste émis à Paris. Ces obligations rapportent 5 % d'intérêt annuel payable par moitié le 1^{er} mai et le 1^{er} novembre de chaque année et remboursables au pair, en 60 ans, à partir de 1896, par tirages au sort annuels. Le nombre de titres amortis est de 730.

Enfin, il a été créé 3.000 parts de fondateurs, au porteur, attribuées à Michel Pacha, concessionnaire. Ces parts donnent droit aux bénéfices comme il est dit ci-après.

PARTAGE DES BÉNÉFICES

Sur les bénéfices nets on prélève :

1° 7 % du capital versé aux actionnaires, à titre d'intérêt et d'amortissement ;

Sur le solde :

2° 5 % pour la réserve ;

3° 5 % aux administrateurs ;

Et l'excédent est réparti comme suit :

4° 50 % aux actions à titre de dividende ;

5° 50 % aux 3.000 parts de fondateurs.

La Société pourra prélever chaque année une somme sur les bénéfices nets pour amortir un nombre déterminé d'actions à échoir par voie de tirages au sort. Les actions amorties continueront à jouir du dividende mais n'auront pas droit à l'intérêt.

EXPLOITATION

Voici les résultats de l'exploitation pour les 3 derniers exercices :

	Recettes brutes	D é p e n s e s d'exploit.	Recettes nettes
1902	1.817.995	591.898	1.226.097
1903	1.844.138	601.015	1.243.123
1904	1.962.759	623.091	1.339.668

La Société a pu, après avoir fait le service de ses obligations et payé un intérêt de 5 % aux actions privilégiées, faire une répartition de 1 1/2 % a ses actions ordinaires pour les deux derniers exercices.

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

Assemblée générale en avril composée des actionnaires possédant au moins 25 actions.

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

Les actions ne sont pas cotées.

Le cours des obligations au 31 décembre de chaque année a été le suivant (fr) :

1896	453 00
1897	460 00
1898	455 00
1899	478 50
1900	449 00
1901	468 00
1902	491 00
1903	506 00
1904	513 00
1905	509 50

Quais de Constantinople
(*Gil Blas*, 11 février 1906)

La Société des quais commencera ces jours-ci la construction des entrepôts douaniers sur les quais. Ces bâtiments seront construits d'après les projets apportés de Paris par M. Pierre, directeur de cette société.

SOCIÉTÉ DES QUAIS, DOCKS ET ENTREPOTS DE CONSTANTINOPLE
(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 24 avril 1906)

L'assemblée générale des actionnaires de la Société des Quais, Docks et Entrepôts de Constantinople, dans sa réunion du 10 avril 1906, a décidé le paiement d'un acompte de 2 % aux actions d'apport et de souscription à valoir sur les intérêts statutaires arriérés, soit 10 fr. par titre.

Le paiement s'opère depuis le 12/25 avril contre la remise du coupon n° 5 d'action d'apport ou de souscription.

NÉCROLOGIE
Marius Michel (Michel pacha)
(*Le Temps*, 8 janvier 1907)

On mande de Tamaris-sur-Mer, près de Toulon, que Michel pacha, officier de la Légion d'honneur, dignitaire de nombreux ordres étrangers, administrateur général des Phares de l'empire ottoman, président de la Société des quais, docks et entrepôts de Constantinople, est mort hier, dans sa quatre-vingt-huitième année.

M. Marius Michel était né à Sanary (Var). Il avait commencé par être capitaine au long cours ; il devint amiral dans la flotte turque. Devenu très riche, il fonda les stations de Tamaris et de Sablettes-les-Bains.

Turquie
Société des quais de Constantinople
(*Gil Blas*, 19 janvier 1907)

Constantinople, 18 janvier. — Le Trésor a renoncé à exploiter directement les entrepôts de pétrole de Tchiboulili. Ceux-ci seront donnés à l'entreprise privée par voie de concours. Parmi les soumissionnaires, se trouve la Société des quais de Constantinople.

PRISE EN MAINS PAR LA **BANQUE IMPÉRIALE OTTOMANE**

Banque ottomane
Quais de Constantinople
(*Le Capitaliste*, 24 janvier 1907)

La Banque ottomane, qui procéda l'année dernière à l'émission des obligations de la Société des quais de Constantinople, aurait pris une part importante dans cette entreprise en vue de lui faire obtenir la clientèle de la navigation anglaise qui lui faisait défaut. Dans ce but, elle s'est assuré, dit-on, le concours d'un groupe financier anglais.

SEMAINE FINANCIÈRE
Banque impériale ottomane
Alliance anglaise pour les Quais de Constantinople
(*Le Temps*, 11 mars 1907)

Notre correspondant de Constantinople nous informe qu'un accord est récemment intervenu entre la Banque impériale ottomane et un groupe anglais très important pour l'achat de la majorité des actions de la Société des quais de Constantinople.

Cette société a été, on le sait, constituée avec des capitaux français et n'a pu voir ses droits complètement établis que par le concours répété de notre gouvernement. Aussi a-t-on, dans les arrangements passés entre les deux groupes, complètement réservé le caractère français de l'entreprise.

Les noms des administrateurs anglais qui viennent d'être nommés dans le conseil de la Société des quais indiquent suffisamment l'importance du groupe dont la Banque impériale ottomane s'est assuré l'appui à Londres : ce sont MM. A. C. Cole, banquier et administrateur de la Banque d'Angleterre ; sir E. Fitzgerald Law, ancien ministre des finances aux Indes ; et M. Adam Block, délégué anglais au conseil de la Dette publique ottomane.

Les représentants de la Banque ottomane dans le conseil sont le comte Pillet-Will ⁶ et M. Deffès, directeur général de la banque à Constantinople. Tous les autres administrateurs français de la société restent naturellement en fonctions.

On attache une grande importance à cette association franco-anglaise dans l'affaire des quais, association qui amènera à la société la clientèle très considérable de la marine britannique qui, jusqu'ici, lui avait fait presque complètement défaut.

Reconstitution
Quais de Constantinople
(*Gil Blas*, 16 mars 1907)

La *Gazette de Francfort* apprend de source autorisée que la Banque d'Angleterre, qui a acquis les 20.000 actions de la Société des quais appartenant à des Français, a payé pour ces actions la somme nominale de 500 francs, et que ces actions seraient en grande partie des actions ordinaires et pour une somme moindre des actions privilégiées. Ces actions ordinaires donnent jusqu'à présent 2 % de dividende et les privilégiées 5 %. La part française, qui reste syndiquée et déposée à la Banque ottomane, ne pourra être vendue avant octobre 1917.

Une assemblée générale aura lieu en avril à Paris, où il sera décidé de la reconstitution de la société. La première tâche de la nouvelle société sera de créer un nouvel et grand entrepôt.

INFORMATIONS FINANCIÈRES
(*Le Temps*, 21 mars 1907)

Nous avons signalé dernièrement dans notre « Semaine financière » l'association franco-anglaise qui s'est faite dans l'affaire des quais de Constantinople et nous avons montré tous les avantages qui en peuvent ressortir pour la société.

Nous apprenons que le conseil d'administration de la société, sur la proposition de M. Alexis Duparchy, dont les travaux des quais sont l'œuvre, a nommé à l'unanimité M. le comte Pillet-Will président du conseil de ladite société.

Société des quais de Constantinople
(*Le Capitaliste*, 28 mars 1907)

Nous avons parlé de l'association franco-anglaise qui s'est formée dans l'affaire des quais de Constantinople, affaire dans laquelle la Banque ottomane* est intéressée. Or, on communique des renseignements complémentaires au sujet de la cession des actions de la Société des quais. La Banque d'Angleterre aurait acheté 20.000 de ces titres au prix nominal de 500 francs chacun ; il y aurait des actions privilégiées et ordinaires, mais ces dernières seraient en plus grand nombre. L'intérêt fourni est respectivement de 5 et de 2 %. Les actions qui sont entre les mains du syndicat français sont déposées à la Banque ottomane et ne pourront être vendues avant le mois d'octobre prochain.

⁶ Comte Pillet-Will (1837-1911) : fils et petit-fils de banquiers. Administrateur de la Banque ottomane depuis 1868, directeur (1871) de la Caisse d'épargne de Paris, régent de la Banque de France (1871-1890), administrateur de la Compagnie des allumettes (1872), du Chemin de fer du Nord et des assurances La Nationale.

D'autre part, une assemblée générale qui se tiendrait en avril déciderait la réorganisation de la société qui, établie sur de nouvelles bases financières, procéderait à la construction d'un grand entrepôt.

Ajoutons que le conseil d'administration de la société, sur la proposition de M. Alexis Duparchy, dont les travaux des quais sont l'œuvre, a nommé à l'unanimité M. le comte Pillet-Will président du conseil de ladite société.

SOCIÉTÉ DES QUAIS DE CONSTANTINOPLE
(*Le Sémaphore de Marseille*, 29 mars 1907)

.....
Les Anglais ne faisaient généralement que se tenir sur la défensive ; aujourd'hui, ils prennent l'offensive contre les entreprises allemandes en Turquie. La Banque d'Angleterre, de concert avec un consortium français, vient d'acheter la moitié des actions de la Société des quais, docks et entrepôts de Constantinople, coupant l'herbe sous les pieds de la Deutsche Bank, qui était en négociations pour l'acquisition du stock.

Sur les 27.000 actions qui ont été vendues — dont dix mille par l'hoirie Michel pacha et dix mille par M. Duparchy — la Banque d'Angleterre en a pris 13.500 et la Banque Ottomane 5.000. Le reste est partagé entre différents établissements de banque de Paris, entre autres la maison Pillet-Will. Les actions, qui valaient 250 francs, ont été vendues au pair, c'est à dire à 500 francs. Les Allemands ayant eu vent de ce qui se préparait, malgré le secret qu'on s'était efforcé de garder sur l'affaire, ont eu recours aux grands moyens : ils ont offert 950 .fr. par action. Mais c'était heureusement trop tard : le syndicat anglo-français avait déjà conclu avec les propriétaire des actions. L'entreprise reste toujours française puisque sur 54.000 actions, les Anglais en ont seulement 13.500, mais l'entrée des Anglais dans la Société donnera à celle-ci une nouvelle vitalité et lui infusera un esprit d'initiative et de combativité qui faisait quelque peu défaut jusqu'ici.

Le groupe franco-anglais qui vient ainsi de s'affirmer n'entend pas borner là son action. Ce n'est qu'une entrée de jeu pour préluder à une série de grandes entreprises industrielles en Turquie pour lesquelles la France et l'Angleterre marcheront d'accord. Il faut noter, en effet, que l'achat des actions de la Société des quais de Constantinople par la Banque d'Angleterre et ses associés français a été effectué sous les auspices du gouvernement anglais et du gouvernement français.

Société des quais de Constantinople
(*Le Capitaliste*, 11 avril 1907)

Nous avons dernièrement indiqué le nom du nouveau président de la Société des Quais de Constantinople, dans laquelle, on le sait, la Banque ottomane est intéressée.

Nous donnons aujourd'hui la composition du conseil de cette société :

MM. le comte Pillet-Will, président ; A. Duparchy, vice-président ; F. Granet, administrateur délégué ; A. Block, A. Clayton Cole, J. Deffès, H. Gautier, sir F. G. Law, C. Verlaque, le comte Vernou de Bonneuil ⁷, M. L[éon] Zarifi ⁸.

Viol de la sépulture de Marius Michel (Michel pacha)
(*Le Temps*, 10 juin 1907)

Toulon, 9 juin.

Des malfaiteurs demeurés inconnus ont violé la nuit dernière à Sanary, près Toulon, le tombeau monumental de Michel pacha, le richissime Provençal qui devint grand-amiral de la flotte turque, et qui est mort en janvier dernier. Le corps de Michel pacha a été enlevé de la bière. Le vol est le motif de cet acte odieux. Les malfaiteurs croyaient trouver de nombreux bijoux dans le tombeau.

Dépêches télégraphiques des correspondants du *Temps*
(*Le Temps*, 5 mars 1908)

Constantinople via Sofia, 4 mars :

Dimanche a eu lieu la pose de la première pierre des grandes constructions publiques gouvernementales sur les quais de la Corne-d'Or, élevés par la Société française des quais de Constantinople.

Société d'Héraclée
(*Le Capitaliste*, 23 avril 1908)

[...] Cette affaire, semblable à celle du rachat des quais de Constantinople, échouera également, le gouvernement ottoman étant dans l'impossibilité absolue de déboursier 50 millions de francs environ, surtout si le marché de Paris lui est fermé pour l'émission d'un emprunt. [...]

L'AFFAIRE D'HÉRACLÉE
(*Le Journal des débats*, 6 juin 1908)

Depuis le mois d'octobre 1901, nous n'avions pas eu de difficultés avec la Sublime-Porte. C'est à cette date, on s'en souvient, qu'une division navale commandée par l'amiral Caillard fut envoyée à Mitylène.

⁷ Comte de Vernou-Bonneuil : administrateur du Crédit agricole, filiale problématique du Crédit foncier de France dans les années 1862-1877. Cité en 1886 sur une liste d'administrateurs envisagée par Pouyer-Quertier pour conserver le contrôle du Télégraphe Paris-New-York. Frère du marquis de Vernou-Bonneuil, commissaire aux comptes des Docks et entrepôts de Marseille dans les années 1870-1880, administrateur en 1906 des Mines d'or de Kathkar (société belge opérant en Russie), du Trust métallurgique belge-français et de Société internationale de houillères.

⁸ Léon Zarifi : banquier à Constantinople. Administrateur de la Société d'Héraclée (charbonnage en Asie-Mineure) et du Chemin de fer Salonique-Monastir.

La conversation diplomatique qui devait aboutir à la rupture de nos relations avec la Turquie avait commencé par la question des Quais de Constantinople. La Société des Quais, à la tête de laquelle était M. Granet, ancien chef de cabinet et ami de M. Constans, notre ambassadeur, n'ayant point obtenu de la Porte certaines satisfactions, M. Constans, avec l'assentiment de notre gouvernement, avait menacé le sultan de se retirer. Au bout de quelque temps, la Porte nous donnait satisfaction. Mais sur ces entrefaites, deux autres affaires avaient surgi, les affaires Lorando et Tubini. Il s'agissait d'un règlement de créances contre la Turquie. Comme celle-ci ne mettait aucune hâte à en finir, la division Caillard fut envoyée en Orient et notre chargé d'affaires en profita pour soulever d'autres demandes touchant notamment la reconnaissance des écoles françaises et des établissements détruits lors des troubles arméniens de 1894-96.

.....

Légion d'honneur
(*Gil Blas*, 4 janvier 1909)

Officier
Granet, administrateur de la Société des quais, docks et entrepôts de Constantinople.

Des Français en Turquie
Félix Granet
par Verneuil
(*Gil Blas*, 6 janvier 1909)

Nous venons de conduire à sa dernière demeure le commandant Léon Berger, président du conseil d'administration de la Dette ottomane, commandeur de la Légion d'honneur. [...] La mort du commandant Berger laissera sans doute un vide parmi nos compatriotes intéressés aux relations franco-turques, mais cependant, à côté de ce financier d'élite, d'autres bons Français tiennent fièrement notre drapeau sur les rives du Bosphore. Parmi eux, au premier rang, se trouve M. Félix Granet, que le gouvernement de la République vient de nommer officier de la Légion d'honneur. Ancien député, ancien ministre, Granet fut un de nos confrères ; rédacteur à la *France*, au temps de la grandeur de ce journal, on se souvient, dans notre monde et au Parlement, de ses polémiques intéressantes, vigoureuses et courtoises. Il fonda la *Nouvelle Presse*, avec MM. Marius Vachon et Ernest Judet. Puis il partit pour Constantinople où il s'occupa d'une affaire difficile entre toutes, extrêmement délicate, celle des Quais.

Certes, il fut aidé dans sa tâche par notre ambassadeur, M. Constans, dont la haute intelligence, l'habileté, la science des hommes et des choses peuvent être considérées comme des modèles.

L'affaire des Quais se joignit, à une certaine époque, à celle, connue sous le nom d'affaire Tutoini Lorenzo, qui motiva la démonstration navale de Mitylène.

M. Granet fut aussi à la tête des mines et charbonnages d'Héraclée*, une société dont le capital est français pour les quatre cinquièmes.

Lui et M. Constans furent toujours, pour nos compatriotes séjournant en Turquie, d'aimables guides, de précieux auxiliaires.

Tout le monde applaudira à la distinction si méritée dont M. Félix Granet vient d'être l'objet. [...]

TRIBUNAUX
Une commission de 800.000 fr.
(*Le Temps*, 27 juin 1910)

M. Deutsch réclamait hier, devant la 1^{re} chambre du tribunal, à la succession de M. Duparchy, le grand entrepreneur qui a légué une part de sa fortune à l'Académie française, ainsi qu'à M. Granet, ancien ministre, une commission d'environ 800.000 francs, à raison de la négociation d'actions de la Société des quais de Constantinople.

Le tribunal, après plaidoiries de M^{es} Horn pour le demandeur, Joseph Gallot pour M. Granet et Raoul Rousset pour la succession Duparchy, a débouté M. Deutsch de sa demande.

L'affaire des quais de Stamboul
(*Le Temps*, 21 août 1910)

Notre correspondant à Londres nous écrit :

Une affaire qui menaçait d'envenimer les rapports de l'Angleterre et de la Porte vient d'être réglée à la satisfaction des intérêts anglais. Depuis 1899, la Compagnie des quais de Constantinople avait installé des pontons pour faciliter le déchargement des navires anglais au quai de Stamboul. L'installation de ces pontons avait été décidée par une commission internationale et approuvée par le gouvernement ; elle était d'autant plus légitime, affirme le correspondant du *Times* à Constantinople, qu'une clause du cahier des charges autorise la Compagnie des quais à user, pour le déchargement des navires, de tous les moyens appropriés.

Elle avait toutefois le malheur de déplaire à la corporation des mahonajis (débardeurs) dont elle réduisait les bénéfices. Aussi les mahonajis- profitèrent-ils de la révolution de 1908 pour supprimer eux-mêmes les malencontreux pontons. La police les avait rétablis en juin 1909, quand au moment où commença le boycottage antigrec, les mahonajis s'adressèrent au gouvernement turc pour les faire enlever. Leur demande fut d'abord rejetée par le Conseil d'État, puis agréée par Hakki pacha. En conséquence, les mahonajis avaient eu recours une fois de plus à l'action directe et avaient fait disparaître les pontons au début de la semaine dernière.

L'affaire était d'autant plus offensante pour le gouvernement anglais que, dès le 1^{er} août dernier, l'ambassadeur d'Angleterre avait protesté contre la décision prise par le grand-vizir. Deux jours plus tard, ayant appris que des ordres formels avaient été donnés pour l'enlèvement des pontons, il avait télégraphié à Rifaat pacha que le gouvernement anglais le tiendrait responsable de toute perte infligée aux navires britanniques. Fort heureusement, le gouvernement turc s'est hâté de désavouer les débardeurs de Stamboul. Les ambassadeurs de France et d'Angleterre, qui s'étaient présentés samedi dernier au ministère des affaires étrangères, reçurent l'assurance que les pontons allaient être ramenés. Et le 15 août au matin le steamer anglais *City-of-Chios* fut déchargé sur les pontons en dépit des clameurs poussées par les mahonajis, dont un ou deux furent arrêtés.

Ce prompt règlement n'aura pourtant pas dissipé le très fâcheux effet produit ici par cet incident. Le *Times* est le premier à accuser le gouvernement turc de faiblesse à l'égard des « individus ou des associations influents mais irresponsables ». Il est manifeste que le régime jeune-turc, très populaire à sa naissance, a perdu en Angleterre

une bonne partie de son prestige. L'affaire des pontons, venant après le boycottage antigrec où le gouvernement turc passe ici pour avoir montré de la mollesse, et après le discours du grand vizir sur la Crète, aura encore accru la défiance de l'opinion.

Manuel des sociétés anonymes fonctionnant en Turquie
par E. Puech (Banque impériale ottomane)
5^e édition, Constantinople, 1911, pp. 179-182

CONSEIL D'ADMINISTRATION

MM. Arsène HENRY [Banque impériale ottomane], président ; E. GRENPELL vice-président ; Félix Granet, administrateur délégué ; Sir Adam Block, J. Deffès, H. Gautier, sir William, Garstin C. Verlaque, le comte Vernou de Bonneuil, M. L. Zarifi.

Hakki Pacha, nouveau ministre des affaires étrangères
(*Le Temps*, 25 janvier 1913)

[...] Il remplit plusieurs missions à l'étranger, prépara des traités de commerce, et donna les solutions d'un grand nombre de litiges entre la Porte et les puissances, ou le gouvernement et les concessionnaires ou compagnies d'exploitation, de grands travaux publics : Chemins de fer orientaux, quais de Constantinople, entrepôts de Stamboul, etc.

L'industrie de guerre allemande à Constantinople
(*Le Temps*, 15 juillet 1915)

(De notre correspondant particulier)

Dedeagatch, 13 juillet.

Suivant des informations d'une source digne de foi, les Allemands ont établi à Constantinople diverses fabriques de guerre parmi lesquelles notamment :

1° Une usine pour la construction et les réparations d'aéroplanes, établie [dans le vaste local de la douane de Galata, sur les quais de Constantinople](#).

Plusieurs aéroplanes allemands seraient arrivés dernièrement d'Allemagne par la voie de l'air ;

2° Un bassin de radoub dans la baie de Stenia, sur la côte européenne du Bosphore, pour monter les sous-marins qui sont expédiés de l'Allemagne en morceaux par voie de Bulgarie. Jusqu'à présent, on n'a pas vu plus de trois sous-marins à la fois naviguant à la surface dans le Bosphore ; on en déduit qu'il n'y en a pas actuellement davantage, les Allemands ayant tout intérêt à en faire la parade pour monter le moral de la population turque qui a été très affecté depuis les exploits des sous-marins alliés devant Constantinople ;

3° Une fabrique d'obus et de cartouches installée à Chichli, dans l'ancien emplacement de la gare des tramways de Constantinople. Cette fabrique jouerait un rôle tout à fait secondaire dans la fourniture des munitions nécessaires à l'armée turque. La grosse quantité de munitions arrive toujours par divers moyens détournés par voie de Roumanie et de Bulgarie.

À part quelques ingénieurs turcs admis sur la prière d'Enver pacha pour s'initier au travail, le personnel de ces installations est exclusivement allemand.

À Constantinople
(*Le Temps*, 3 octobre 1915)

Un marchand, qui vient de passer un mois à Constantinople, écrit à la date du 13 septembre :

« La ville est affamée, non pas que le blé manque dans le pays, mais en raison du contrôle sévère auquel il est soumis. Il n'y a pas de pain, parce qu'il n'y a pas de charbon. Trente-cinq mille blessés se trouvent à Constantinople ; il y en a autant dans la banlieue.

» L'anarchie règne dans la capitale, où l'autorité est détenue par trois ou quatre personnages.

» La mer de Marmara est encombrée de bâtiments coulés par suite de l'activité des sous-marins anglais ; au contraire, [les quais de Constantinople sont absolument déserts.](#) »

La guerre européenne
Communiqué
(*Le Journal des débats*, 26 décembre 1915)

.....
Les sous-marins anglo-français font une excellente besogne et accomplissent fréquemment des audacieuses incursions dans la mer de Marmara jusque devant les quais de Constantinople.

Arrestation du directeur de la Société des quais de Constantinople
(*Le Journal des débats*, 3 décembre 1917)

Berne, le 3 décembre. — On apprend qu'à la suite de l'enquête ouverte à Budapest contre trois individus soupçonnés d'envoyer de l'or à Constantinople en empruntant la valise diplomatique, Mehmed Ali Ayon, directeur de la Société des quais de Constantinople, a été arrêté au moment où il allait prendre le train. — (Fournier.)

LÉGION D'HONNEUR
Ministère des affaires étrangères
(*Journal officiel de la République française*, 21 septembre 1919, p. 10.304)

Chevalier
Charrier (Aimé), directeur de la Société des quais, docks et entrepôts de Constantinople ; 25 ans de services rendus au commerce française en Turquie.

Décorations du 14 juillet
Légion d'honneur

Ministère des affaires étrangères
(*Journal officiel de la République française*, 29 juillet 1922)

Chevalier

Vimont (Paul-Jean) ⁹, ingénieur en chef de la Société des quais de Constantinople ; 25 ans de services. Services dévoués rendus aux œuvres d'assistance.

SOCIÉTÉ DES QUAIS, DOCKS ET ENTREPOTS DE CONSTANTINOPLE
(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 22 juin 1923)

L'exercice 1922 de la Société des Quais, Docks et Entrepôts de Constantinople se traduit par un bénéfice de 2.615.447 fr. contre 1.661.370 fr. en 1921. L'augmentation est due à une compression des frais généraux. Après affectation de 1.237.947 fr. aux provisions pour travaux et de 238.750 fr. aux réserves, il est attribué 6 % aux actions ordinaires de priorité.

NÉCROLOGIE

[Général Frédéric Canonge]
(*Le Gaulois*, 10 novembre 1927)

Les obsèques du général F. Canonge, commandeur de la Légion d'honneur, médaillé des campagnes d'Italie et de 1870, ont été célébrées en toute simplicité, hier, à midi, en l'église Saint-François-Xavier, sa paroisse. La cérémonie était présidée par Mgr Crépin, évêque auxiliaire de Paris, qui a donné l'absoute. La levée du corps avait été faite par le curé de la paroisse, le chanoine Pierret. Suivant la volonté expresse du général, qui avait réclamé le service d'un simple soldat, les honneurs militaires n'ont pas été rendus; ni fleurs ni couronnes ne figuraient sur le cercueil enveloppé dans le pavillon tricolore. Le deuil a été conduit par le lieutenant-colonel Michel Canonge ¹⁰, directeur de la Société des quais, docks et entrepôts de Constantinople, officier de la Légion d'honneur, décoré de la croix de guerre ; M. Georges Dutreuil, arbitre expert près le tribunal de commerce de la Seine; le commandant Louis Wilhelm, chef du personnel de la Société générale alsacienne de banque, chevalier de la Légion d'honneur, décoré de la croix de guerre, ses fils et gendres ; M. Henri Maurice, son petit-fils ; M. Daniel Antoine, professeur au collège Stanislas ; le commandant Paul Antoine ; M. Félix Antoine, chef de bureau à la grande chancellerie de la Légion d'honneur ; M. Gilbert ; M. Henri Canonge, ingénieur à la Compagnie du Chemin de fer du Nord ; M. Retault, juge de paix du premier arrondissement, ses neveux. Du côté des dames : la générale Canonge, sa veuve; Mme Louis Wilhelm, sa fille ; Mme Henri Maurice, Mlle Roselyne Dutreuil, ses petites-filles ; la colonelle Henri Canonge, sa belle-sœur ; Mmes Daniel Antoine, Paul Antoine, Félix Antoine, Gilbert, Henri Canonge, Retault, Germain, ses nièces.

Nous donnerons demain les noms de l'empresée et très nombreuse assistance.

⁹ Né le 17 février 1881 à Luso, Beira-Alta (Portugal). Fils de Pierre Jules Vimont, ingénieur civil. Ingénieur en chef de la Société des quais depuis sa sortie de l'École centrale. Décédé le 14 août 1932 à Bourg-la-Reine.

¹⁰ Michel Canonge (Grenoble, 1883-Saint-Mandé, 1953) : fils du général Frédéric Canonge et de Louise Collet. Grièvement blessé le 16 avril 1908 au combat d'El-Menabba (Maroc). Fait dans la foulée chevalier de la Légion d'honneur. Officier de la Légion d'honneur en 1920 comme chef de bataillon à l'état-major particulier de l'infanterie détaché à l'armée du Levant. On le retrouve administrateur de la désespérée Balia-Karaïdin et de la Cie asiatique et africaine, président de la Société maritime nationale et de la Société maritime de transports et d'affrètements.

L'inhumation a eu lieu au cimetière Montmartre. Aucun discours n'a été prononcé.

QUAIS, DOCKS ET ENTREPÔTS DE CONSTANTINOPLE
(*Le Journal des débats*, 12 avril 1928)

L'assemblée générale a approuvé les comptes de 1927, se soldant par un bénéfice de 807.198 francs, au lieu de 2.418.633 francs pour l'exercice précédent.

En raison de cette diminution des profits, la répartition a dû être limitée au payement de l'intérêt ou 5 % aux actions de priorité, soit net 11 fr. 40. L'an dernier, les actions de capital avaient reçu 36 francs.

Les assemblées
Samedi 29 mars
(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 31 mars 1930)

Société Turque des Quais, Docks et Entrepôts de Constantinople. — Bénéfice de 283.000 après amortissement. Dividende des actions de priorité maintenu à 5 %. Les actions ordinaires ne touchent rien comme l'an dernier.
