

LE CAPITAL FRANÇAIS ET ETRANGER DANS L'EMPIRE OTTOMAN JUSQU'A LA GRANDE GUERRE

Par Jacques THOBIE

Professeur Emérite des Universités, Directeur honoraire de l'Institut Français d'Etudes Anatoliennes d'Istanbul.

Membre d'Honneur du GNDPTA (Groupement National de Défense des Porteurs de Titres Anciens) depuis le 7 mai 2002

Le phénomène constant et massif du mouvement des capitaux étrangers en direction de l'Empire ottoman, à partir du milieu du XIX^e siècle a eu deux conséquences intimement mêlées : il a permis un premier, modeste et coûteux équipement de certaines régions de l'Empire et aidé le pouvoir ottoman à faire face, au jour le jour, aux besoins les plus criants, mais en même temps il a servi de prétexte à l'intervention économique, culturelle et politique des puissances industrielles dans les destinées de l'Empire, réduit, à la veille de la Grande Guerre, à une situation semi-coloniale.

Le flux du capital étranger vers l'Empire est la rencontre de la demande ottomane et de la disponibilité des marchés financiers des pays industriels. Sous-développement et difficultés budgétaires sont au cœur des difficultés ottomanes. L'Empire reste essentiellement un pays agricole, à l'artisanat encore vivace, et divisé en de nombreuses petites régions productrices qui n'entretiennent entre elles que peu de relations. A côté d'une masse d'agriculteurs et de travailleurs pauvres et souvent endettés, s'enrichissent certains intermédiaires, négociants, changeurs, trafiquants, fermiers de l'impôt et une poignée de grands propriétaires terriens souvent en même temps détenteurs de l'autorité dans les provinces ou à Constantinople [Istanbul] dans l'entourage du Sultan. En dépit des améliorations apportées par les réformes (*Tanzimat*), la ponction locale reste lourde, inégalement répartie et peu rentable. La médiocrité de la mise en valeur, l'utilisation d'une grande partie des surplus par les privilégiés, en consommation de produits importés plus ou moins luxueux, l'augmentation des dépenses improductives, empêchent toute accumulation sérieuse du capital et créent, au contraire, d'impérieux besoins d'argent.

L'absence d'un budget crédible (le premier budget moderne date de 1910) empêche un contrôle rigoureux des dépenses, que les difficultés politiques ne cessent d'alourdir. L'Empire est menacé de désagrégation interne par le développement du mouvement des nationalités : « raïas » de l'Empire balkanique (Roumains, Bulgares, Serbes, Monténégrins, Grecs, Macédoniens...) mais aussi Arméniens, Kurdes, Arabes du Liban, d'Arabie, de Mésopotamie, de Syrie ; cette situation entraîne le pouvoir ottoman à des expéditions répressives qui débouchent souvent sur des guerres extérieures, notamment avec la Russie (1959-55, 1877-78). Cela coûte cher.

Enfin, l'Empire ottoman sans machines, sans usines, sans chemins de fer, apparaît comme une sorte de pays neuf où peuvent affluer, en quête de solides rendements, les capitaux disponibles des pays industriels. Les autorités ottomanes sont de leur côté soucieuses, ne serait-ce que pour des raisons stratégiques, de favoriser un minimum d'équipement moderne dans le pays. Ici encore, le besoin de capitaux se fait durement sentir, d'autant plus que la balance des paiements est constamment déficitaire ; à cet égard, Istanbul n'a guère de moyens d'action, puisqu'une interprétation abusive des

Capitulations fait que, depuis le traité de commerce avec l'Angleterre de 1838, le gouvernement ottoman ne peut, en matière douanière, ni modifier le système des taxes existantes, ni créer de nouvelles impositions, sans le consentement unanime des Puissances. Le développement du capitalisme en Europe du Nord-Ouest d'abord (Angleterre, France, Bénélux), puis en Allemagne, en Autriche-Hongrie, en Italie, voire en Russie, crée une épargne disponible en quête de placements rémunérateurs. Le savoir-faire des intermédiaires, souvent issus de populations minoritaires, les encouragements des banquiers européens auprès de leur clientèle, l'alléchante publicité faite par la presse, les conditions financières avantageuses, vont déclencher, en 1854, un mouvement en faveur des valeurs orientales qui, avec des hauts et des bas, ne se tarira pas jusqu'en 1914.

LA PERIODE 1854-1881 : LE COUT D'UNE BANQUEROUTE

Placements en fonds d'Etat ottomans : engouement et catastrophe

Les banquiers de Londres et de Paris, sont très largement responsables de l'engouement des épargnants anglais et français pour les « valeurs à turban », et du déclenchement d'un processus de prêts « à jet continu ». Entre 1854 et 1877 (23 ans), 17 emprunts d'Etat ou assimilés produisent 3,21 milliards de francs effectifs (pour un nominal de 5,3 milliards), placés essentiellement sur les marchés de Paris (1,26 milliards) et de Londres (0,93 milliard).

Tableau 1 – Ventilation (en %) des fonds publics ottomans au moment de la banqueroute

Pays	%	Pays	%	Pays	%	Pays	%
France	40,00	Turquie	7,93	Belgique	7,20	Italie	2,62
Angleterre	29,00	Pays-Bas	7,59	Allemagne	4,70	Autriche-Hongrie	0,96
Source : Archives de la Dette, P.V. 1301, année 1885-86.							

Pour rendre possibles ces opérations, une infrastructure, d'origine franco-anglaise, se met en place dans l'Empire. C'est d'abord la naissance, en 1863, de la *Banque impériale ottomane (BIO)*, par adjonction au groupe anglais de l'*Ottoman Bank*, en activité depuis 1856, d'un groupe français (notamment les Pereire, Fould, Hottinguer, Mallet frères, Pillet-Will, J.A. Seillère...) qui fournit 50% du capital ; cette banque est à la fois banque privée franco-anglaise et banque de l'Etat ottoman : sa création vient à son heure, elle rassure les futurs créanciers en garantissant la sécurité du placement, et est bien établie pour en retirer le maximum de profit. Cette banque ne reste pas longtemps seule. Pour profiter de la manne, plusieurs établissements de crédit, sans grand avenir, naissent alors de la rencontre de capitaux d'origine européenne et de capitaux d'origine locale, les banquiers dits « de Galata ». Citons, côté franco-anglais, la *Société Générale de l'Empire ottoman* (1864), le *Crédit Général ottoman* (1869) ; création de la *Société Générale de Paris*, de la *Banque de Constantinople*, de la *Société ottomane de Change et de Valeur* (1872) ; en 1875, le *Crédit Lyonnais* ouvre, dans la capitale ottomane, une agence destinée à un bel avenir. Le repli du marché de Paris, après la défaite de 1871, fait de Vienne, pendant un court moment, un centre de spéculation sur les valeurs ottomanes entraînant la création de la *Banque Austro-ottomane* et la *Banque Austro-turque* (1871), dont l'existence sera éphémère.

L'argent ainsi fourni à l'Etat ottoman est du capital bancaire, les banques se contentant le plus souvent de se faire les intermédiaires entre l'épargnant et l'emprun-

teur : il s'agit essentiellement de faire de l'argent avec de l'argent, de tirer des placements, commissions et intérêts. Les conditions sont, du reste, particulièrement avantageuses. Emis généralement à 6% et très en-dessous du pair, ces emprunts ont un rendement réel entre 8,47 et 11,1% à l'émission ; la chute souvent importante de ces titres en Bourse, permet parfois d'atteindre un intérêt réel supérieur à 20%. Les banquiers de Galata ne prêtent guère en-dessous de 15% et, en 1874, le taux d'intérêt passe à 25%. Les commissions encaissées par les banques se situent entre 10 et 12% des sommes drainées. Ces chiffres illustrent la fragilité du « crédit » ottoman.

Les organismes bancaires, qui ne conservent que peu de titres ottomans dans leur portefeuille, ne s'inquiètent guère de l'utilisation des sommes empruntées. Sur un produit effectif de 3,21 milliards de F., le gouvernement ottoman n'a touché que 2,64 milliards, la différence représentant les commissions bancaires et les frais, plus ou moins largement calculées. Les sommes encaissées ont été englouties dans des dépenses essentiellement improductives : remise en ordre militaire après la guerre de Crimée, retrait du papier-monnaie, conversion de la dette intérieure, réduction partielle de la dette flottante, paiement des dépenses imposées par la grande insurrection de la Crète ; les derniers emprunts ont uniquement servi à boucher les trous des budgets et assurer le service de la dette. Si l'on excepte l'emprunt à primes de 1870, consacré aux *Chemins de fer de la Turquie d'Europe*, aucune parcelle de ces emprunts ne fut consacrée à un développement quelconque de l'économie ottomane : leur produit fut toujours absorbé par des échéances inéluctables. On conçoit qu'une telle gestion ne pouvait conduire l'Etat ottoman qu'à la banqueroute.

Il fallut près de six années pour trouver à la banqueroute ottomane de 1875-1876, un règlement international acceptable par toutes les parties en cause. Cet accord intervint dans un contexte fort mouvementé pour Constantinople : soulèvement des paysans de Bosnie-Herzégovine, puis des Bulgares, action militaire de la Serbie et du Monténégro. A la Conférence de Constantinople, les puissances tentent d'imposer à l'Empire un programme de réformes : le changement de souverain (Abdulhamit II règne à partir du 31 août 1876), puis la proclamation de la constitution de Midhat pacha, contribuent à l'échec de la Conférence et à l'entrée en guerre de la Russie. La France, l'Angleterre et l'Autriche-Hongrie interviennent à deux reprises en faveur de la Turquie : en autorisant, en décembre 1877, l'émission à Londres et à Paris d'un « Emprunt de la Défense », du reste peu demandé ; en imposant aux Russes, en 1878, l'atténuation des clauses de San Stéfano. Une des raisons essentielles qui poussent ces puissances à assurer à l'Empire ottoman un avenir plus stable est bien, outre l'importance stratégique de la région, la volonté de ne pas perdre les sommes considérables prêtées à ces pays et d'obliger les autorités ottomanes à trouver une solution transactionnelle au problème des dettes. L'engagement pris par Istanbul, dans le traité de Berlin, sera tenu, et l'accord entre les créanciers, soutenus par les gouvernements respectifs et le débiteur intervient le 20 décembre 1881.

Le Décret de Mouharrem met en place *l'Administration de la Dette publique ottomane*, qui prend en mai désormais la gestion, à Constantinople de la dette turque. La dette flottante, estimée à 185 millions de francs est consolidée par l'Emprunt dit des *Priorités*, émis en 1882 par la *BIO*. L'ancienne dette consolidée, divisée en quatre séries, est remaniée aux sommes effectivement touchées par le gouvernement ottoman. Les Lots turcs ont un traitement particulier. Le Conseil de la Dette est chargé de veiller au service régulier de cette dette : l'intérêt en est fixé à 1%, avec l'espoir d'atteindre bientôt 4%, et l'amortissement à 1%. Pour assurer le service de cette dette, le gouvernement

concède, de manière irrévocable, certains revenus : les six contributions déjà affermées en 1879 (monopole du tabac et du sel, impôts du timbre et des spiritueux, le la pêche, dîme des soies pour certains vilayets) ; des assignations fixes (tribut de Bulgarie, excédents des revenus de Chypre, droits sur le *tumbéki*, redevance de Roumélie orientale...) ; enfin, l'augmentation des droits de douane et la réforme du *Temettu* doivent permettre une augmentation des ressources.

Le Conseil comprend sept délégués : un Anglais, un Français, un Allemand, un Italien, un Austro-Hongrois, un Ottoman et un délégué de la *BIO*, désignés pour 5 ans et rééligibles. En raison de l'importance beaucoup plus considérable des titres détenus en France et en Angleterre, la présidence annuelle est alternative, franco-anglaise. Le conseil a de grands pouvoirs : il a l'administration, la perception et l'encaissement direct des revenus, par le moyen d'agents relevant de sa seule autorité ; il peut affermer ou donner à bail certains revenus. Il nomme à tous les emplois et désigne le directeur-général ; sans doute, un commissaire du gouvernement est-il invité à assister au Conseil avec voix consultative, mais il ne peut s'immiscer en aucun cas dans la gestion.

Voici donc installée à Constantinople cette Administration cosmopolite, organisme analogue à ceux qui, dans ces mêmes années, sont mis en place à Tunis, au Caire, à Athènes. Cette intervention directe des créanciers étrangers dans le fonctionnement des finances ottomanes revêt des aspects contradictoires. D'un côté, le fardeau de la dette est allégé pour le gouvernement ottoman qui, sur le plan financier, va pouvoir rétablir un certain équilibre et même dégager des ressources nouvelles permettant l'émission de nouveaux emprunts. La charge de la dette est ramenée à un niveau compatible avec les ressources de l'Empire. Le crédit de la Turquie sort donc renforcé de cette opération, et facilite ainsi des opérations nouvelles à des conditions plus raisonnables que dans la période antérieure. Cependant, ce renforcement va de pair avec la mainmise de l'étranger sur une partie importante de ses ressources. Certes, l'Empire a sauvé la face, dans la mesure où le décret de Mouharrem est un acte émanant de l'autorité du Sultan, mais celui-ci était bien incapable de faire autrement. *L'Administration de la Dette*, épaulée par la *BIO*, contrôle directement 25 à 30% des ressources de l'Empire, et est ainsi bien placée pour renforcer son contrôle sur l'ensemble des finances ottomanes. De plus, le Conseil de la Dette joue un rôle politique croissant, non inscrit dans les textes, mais découlant de son existence même et du renforcement de son autorité : la France et l'Angleterre sont, à cet égard, les vrais meneurs de jeu à Constantinople. Enfin, *L'Administration de la Dette* est typique de la façon dont l'exportation de capitaux secrète une institution qui constitue un atout nouveau pour le renforcement de l'intervention étrangère. Cet organisme est bien la marque de la sujétion ottomane.

Capital étranger et investissements directs : balbutiements

Les investissements d'entreprises dans cette période sont encore assez minces. Avec 250 millions de F. (dont 88 d'origine française), cela représente 7% des capitaux européens placés dans l'Empire, 14% si l'on y ajoute le produit (300 millions de F.) de l'emprunt à Lots de 1871, consacré aux chemins de fer balkaniques. C'est fort peu. En dehors du capital franco-anglais dans la *BIO*, qui couvre la moitié de ce chiffre, il s'agit d'initiatives de capitalistes indépendants et, au départ, de modeste envergure. Dans le domaine des communications, ce sont les chemins de fer qui, en raison de considérations commerciales et stratégiques, tentent les épargnants étrangers. Nous ne mentionnerons ici que pour mémoire, la création, en janvier 1870, de la *Compagnie Géné-*

rale d'Exploitation des Chemins de fer de Turquie d'Europe, contrôlée par un petit banquier belge, le baron Hirsch, et où s'ajoutent des participations autrichiennes et françaises (40 millions de F. versés en 1878) : cette affaire des *Chemins de fer Orientaux* s'avère être une belle réussite financière pour le baron Hirsch, fort onéreuse pour le gouvernement ottoman. En revanche, les deux petites lignes *Smyrne-Aydin* (1867) et *Smyrne-Cassaba* [Turgutlu] (1866) et *Alachéhir* (1875), en Anatolie occidentale, fonctionnent difficilement, avec les capitaux de deux groupes anglais, sans intervention financière du gouvernement ottoman.

Nous exposerons ici plus en détail les débuts de deux entreprises de communication et de deux sociétés de service, qui intéressent essentiellement le capital français.

La Route Beyrouth-Damas fut une réussite. En juillet 1857, un « Acte de privilège » accordait au comte Edmond de Perthuis, la concession d'une route carrossable à construire entre Beyrouth et Damas, par l'entremise d'une compagnie qui aura le privilège de l'exploitation de la route par voitures, pendant 50 ans à partir de la date du firman. Ce n'était pas la première concession de ce genre, mais celle-ci va déboucher sur une réalisation. En octobre 1858, le comte de Perthuis crée la *Compagnie de la Route de Beyrouth à Damas*, au capital de 3 millions de F. Cette route à péage, accessible au roulage, est destinée à développer considérablement le trafic des voyageurs et des marchandises entre les deux grandes cités séparées par les barrières de l'Anti-Liban et du Mont-Liban, mais aussi à attirer vers Damas une part importante du trafic des caravanes de Mésopotamie qui se dirigent alors plus volontiers vers Alep.

Ancien officier de marine, Ed. de Perthuis, déprimé par l'évolution de la révolution parisienne de 1848, s'est installé à Beyrouth où il représente la compagnie des *Messageries Impériales*. Saint Simonien, il est passionné par les recherches pour le creusement du canal de Suez, et estime qu'une autre route des Indes est possible, par voie de terre. Désireux de faire fructifier les quelques capitaux dont il dispose, le comte retrouve son dynamisme et décide qu'il sera la de Lesseps de la Syrie !

Les travaux sont activement menés et, après un rodage de quelques années (1862-1866), le trafic décolle véritablement. Les prix des transports offerts par la compagnie et du péage sont relativement élevés, mais le service rendu est incontestablement efficace. Sur les 112 kms d'une route en lacets, la durée du trajet, par diligence de 12, puis de 15 personnes et par malle-poste, est d'environ 12 heures. Un départ a lieu tous les jours à 4 heures du matin, de chaque extrémité de la route, et l'on se croise à Chtaura, où l'on déjeune. Les relais de mules et de chevaux s'effectuent toutes les heures. Les lourds chariots de marchandises mettent trois jours pour effectuer le trajet.

De 5.800 en 1863, le trafic annuel voyageurs passe à 11.500 en 1872, tandis que le total des marchandises transportées passe de 6.000 à 20.000 tonnes, la moitié dans chaque sens. On comprend que, financièrement, les résultats soient satisfaisants : à partir de 1867, le dividende dépasse 10% et les bénéfices nets atteignent 20% en 1881. Le comte de Perthuis est persuadé que ces résultats pourraient être améliorés par la construction d'un port moderne à Beyrouth ; d'autre part, la construction d'un chemin de fer de Beyrouth à Damas, permettrait de récupérer une large part du trafic marchandises muletier qui continue, pour des raisons financières, à boudier la route moderne. Ce sera pour la période suivante.

Bonne affaire également que celle du Port de Smyrne [Izmir]. Ce sont pourtant de graves difficultés initiales qui expliquent le passage de la société du contrôle anglais au contrôle français. Quand les destructions du raz-de-marée de 1867 eurent

rendu nécessaire la construction d'un port moderne au débouché d'une des plus riches régions agricoles de l'Empire, la concession échut à trois commerçants anglais. Il s'agissait de construire un quai d'environ 3 kilomètres, de la caserne d'infanterie à la gare du chemin de fer d'Aydın au nord, un bassin d'abri, et sur le quai un tramway avec tous les aménagements nécessaires. La société, créée pour trente ans, au capital modeste de 2,5 millions de F. sera propriétaire des terrains conquis sur la mer.

C'est le choix des constructeurs qui va décider de l'avenir de l'entreprise. Le consul général de France à Smyrne, le marquis de Moustier, persuade les concessionnaires de confier les travaux à la grosse entreprise marseillaise Dussaud frères qu'il avait vue à l'œuvre à Port-Saïd. En souscrivant massivement à l'emprunt lancé par la société anglaise, Elie Dussaud peut faire entrer ainsi trois personnalités françaises dans le conseil d'administration.

Comme il arrive souvent en pareil cas, la réalisation de nouveaux quais entraîne de nombreuses protestations, d'un côté des anciens riverains du front de mer, qui intentent de nombreux procès contre la société, de l'autre des représentants des puissances maritimes, Angleterre en tête, qui jugent les droits sur les marchandises beaucoup trop élevés. Le gouvernement accepte ici un compromis qui conduit la société au bord de la faillite. Le constructeur impose alors ses conditions et rachète toutes les actions, devenant ainsi le seul maître de l'affaire. Les quais sont terminés en 1867 et d'habiles négociations lui permettent, en 1878, de récupérer les droits primitifs de la concession et sa prolongation. La livraison de la nouvelle douane en 1880, et l'acceptation définitive du tarif en 1883, ouvre la période de croisière de la société. Sur les plans de la technique et de l'urbanisme, la réussite est complète puisque, suprême consécration, la presse allemande elle-même en fait l'éloge. Financièrement aussi : sans compter les revenus des terrains, les bénéfices distribués en 1883 sont de 20%. Une affaire qui marche.

Dans le domaine des services, l'*Administration des Phares de l'Empire ottoman* constitue une affaire unique en son genre et l'une des plus fructueuses entreprises françaises dans l'Empire ; certainement aussi la plus durable puisqu'elle ne fut rachetée en Turquie qu'en 1938, et dans les autres territoires ex-ottomans qu'en 1959.

Durant la guerre de Crimée, Marius Michel, capitaine au long cours au service des *Messageries impériales*, rencontre à bord de son navire le général comte de Montébello, aide de camp de Napoléon III, et l'entretient du manque de phares et des dangers qui en résultent dans les eaux ottomanes. Alerté, l'Empereur fait engager des négociations avec la Porte qui crée, en 1855, une Direction générale des Phares confiée à Marius Michel, avec mission de construire 36 feux en Méditerranée-mer Noire, et établit un tarif détaillé des « droits de phares ». Ce système ne donnant pas satisfaction, Marius Michel, persuadé qu'il y a là beaucoup d'argent à gagner, pousse à la création d'une société concessionnaire. Sans fortune, il fait appel à un ami bordelais, Bernard Collas, ancien capitaine au long cours, ancien député à la Constituante de 1848, très intéressé par la Turquie ; il semble même que Napoléon III y alla de sa cassette personnelle pour avancer un petit capital de départ, rapidement remboursé.

L'Empereur suit de très près les négociations, car il craint, non sans raison, les manœuvres anglaises. Du côté ottoman, Ali pacha, le grand vizir Mehmet Ruchdi et son ministre des Affaires étrangères, Fuat pacha, sont fermement pour la solution française. Après bien des péripéties, le contrat est signé en août 1860. *Collas et Michel* s'engagent à Porter le nombre des feux à 96 en trois ans et obtiennent pour 20 ans à partir de 1864, la concession de l'Administration des Phares. Pour rémunérer les conces-

sionnaires, il leur est alloué 78% des recettes des droits des Phares, les 22% restant faisant retour à l'Etat. De toute façon il n'y a pas de capital à rémunérer. *Collas et Michel* ont la haute main sur la direction des phares, décident du choix des agents et de leur salaire. Tous les employés, quelle que soit leur nationalité, portent l'uniforme de la marine ottomane et ont le statut « d'étrangers au service public de l'Etat ». Mélange cocasse où deux personnes privées, de nationalité étrangère, prennent, avec le grade de vice-amiral de l'Empire, le contrôle et l'essentiel des revenus d'une administration d'Etat dont les implications stratégiques sont évidentes.

Est en même temps créée à Paris la *Société Collas et Michel*, ignorée par les Turcs, chargée essentiellement d'assurer la répartition des produits de la concession entre les associés, et de garder le contact avec les fournisseurs français des phares.

Il va falloir batailler sec et fort pour imposer aux Anglais, de loin les premiers usagers, et donc les plus importants payeurs, et aux puissances maritimes qui les suivent, le versement régulier des droits des phares. Collas, chargé des affaires extérieures, saura, avec l'appui de Paris et de Constantinople, négocier un compromis qui permet à l'affaire de prendre, en 1863, sa vitesse de croisière. Tous frais déduits, le bénéfice net de la décennie 1862-1873 atteint 11 millions de F. : cela représente 42% des recettes totales, 66% des bénéfices totaux et 200% de la part d gouvernement ; on comprend les récriminations anglaises.

En consacrant habilement une part des bénéfices à faire au gouvernement ottoman, toujours besogneux, des avances (à 9%) gagées sur la part des recettes revenant à l'Etat, *Collas et Michel* se placent pour obtenir notamment une prolongation de leur concession. C'est chose faite, pour quinze ans, par le nouveau contrat de 1879, qui prévoit la construction de 18 nouveaux feux et porte la part de l'Etat à 28%. Ce compromis consolide l'entreprise jusqu'en 1899. Cela permet à Collas de s'intéresser au *Chemin de fer Jaffa-Jérusalem* et à Michel pacha de se tourner vers le *Port de Constantinople*.

Le service urbain de la *Société des Tramways de Constantinople* est, fait rare à l'époque dans l'Empire, l'œuvre de la *BIO*. C'est en effet cette banque et sa filiale la *Société générale de l'Empire ottoman* qui fondent, en 1870, la *Société des tramways*, ayant pour objet l'établissement et l'exploitation, dans la capitale, de chemins de fer à chevaux ainsi que d'un service d'omnibus ; la durée de la société est de 40 ans. Un des directeur de la *BIO* préside le conseil d'administration, où siègent quelques banquiers parisiens et locaux : A. de Camondo, Christaki Zagrophos, Georges Zafiri. En 1881, le capital libéré est de 4,5 millions de F. (dont 2,7 pour les capitaux français), auxquels il faut ajouter un emprunt de 2 millions. Trois lignes fonctionnent alors et deux sont en construction. Les résultats financiers sont assez médiocres, et l'apparition de l'électricité provoquera crises et transformations profondes.

LA PERIODE 1881-1914 : CAPITAL ETRANGER ET DEPENDANCE ECONOMICO-POLITIQUE

La reprise des emprunts d'Etat

Dans un contexte moins « sauvage » que dans la période précédente, les emprunts d'Etat et assimilés restent en tête des affaires de banque recherchées par les établissements de crédit européens, dont elles constituent une part appréciable des profits.

Toutefois le rythme des flux, leur ventilation par pays d'origine et les conditions des prêts présentent quelques caractéristiques particulières.

Le flux des 2,156 milliards de F. d'argent frais étranger placés dans l'Empire entre 1881 et 1914, s'établit sur un rythme à trois temps. Entre 1881 et 1903, la moyenne annuelle se situe autour de 25,88 millions de F., soit trois fois moins forte que dans la période précédente. Ce ralentissement est largement fonction de la conjoncture ottomane : répit financier après l'accord de 1881, que la situation internationale ne remet pas en question ; bouffée d'oxygène de l'indemnité grecque après la guerre de 1897. A la longue cependant, le règlement de l'ancienne dette, dans le cadre rigide du décret de Mouharrem, pèse sur les projets financiers du gouvernement et, en attendant l'unification des quatre séries de 1881, les créanciers fournissent des avances qui alourdissent la dette flottante. En 1903, la dette de Mouharrem est réduite de 1 milliard de F. et unifiée, le Trésor obtenant désormais une participation dans les excédents des produits concédés. Les déficits budgétaires vont de nouveau pouvoir être comblés par des emprunts qui portent le rythme annuel du flux de capital étranger, entre 1904 et 1909, à 89,6 millions de F. Les sympathies provoquées en occident par l'avènement du régime constitutionnel jouent un rôle dans cette reprise. Enfin, les guerres successives et malheureuses subies par l'Empire expliquent pour une part, l'explosion des années 1910-1914, avec 207,4 millions de F. de moyenne annuelle, qui souligne également l'importance toute particulière du grand emprunt de consolidation d'avril-mai 1914.

Tableau 2 – Emissions ottomanes menées par des syndicats à présidence française

Date de l'émission	Intitulé de l'opération	Nominal d'origine en Livres turques *	Présidence du Syndicat émetteur
1889	Douanes 5% 1886	6.500.000	BIO
1890	Osmanié 4% (consolidation)	4.999.500	BIO
1890	Conversion des Priorités 5% en 4%	8.609.964	BIO
1891	Conversion du « Defense loan » 1877 en 4%	6.948.612	BIO
1894	Conversion des emprunts 1854 et 1871 en 3,5%	9.033.574	BIO et Rothschild
1896	Emprunt 5% 1896	3.272.720	BIO
1902	Conversion Douanes 5% 1886 en 4%	8.600.020	BIO
1903	Réduction et unification de l'ancienne dette	32.738.772	BIO (consortium)
1905	Emprunt 4% 1901-1905	5.306.664	BIO
1906	Conversion des Priorités 1890 en 4% 1906	9.537.000	BIO
1907-08	Emprunt 4% 1904	2.750.000	BIO
1908	Emprunt 4% 1908	4.711.124	BIO
1909	Emprunt ottoman 4% 1909	7.000.004	BIO
1911	Emprunt 4% Chemin de fer Soma-Panderma	1.712.304	BIO
1912	Quatre émissions de Bons du Trésor	7.072.208	BIO
1914	Emprunt de consolidation 5% 1914 -1 ^{ère} tranche	22.000.000	BIO
1893	Priorité Tombac	1.000.000	G. de Zogheb
1911	Emprunt 4% Chemin de fer Hodeida-Sanaa	1.000.010	BFCI **
1912	Bons du Trésor 7%	440.000	BFCI
1913	Municipal de Constantinople 5%	1.100.000	Banque Périer
1913	Bons du Trésor 5% dits « Bons Périer »	4.400.000.	Banque Périer

* 1 L.T. = 23,75 F. ** Banque française pour le commerce et l'industrie, dite Banque Rouvier

L'apathie du marché financier londonien pour les valeurs ottomanes après 1881, l'arrivée du capital allemand, laissent toujours cependant le capital français largement en tête (68% pour la période). L'Etat ottoman a lancé, entre 1881 et 1914 (34 ans), 34 opérations importantes, soit 19 emprunts et assimilés (emprunts de chemins de fer et de villes garantis par l'Etat), 7 conversions et 8 émissions de Bons du Trésor. Sur ces 34 opérations, 24 sont menées par des banques françaises ou à volonté française. La part du lion est, comme il se doit, prise par la *BIO* avec 19 opérations (respectivement 9, 6 et 4). De franco-anglaise, la *BIO* est devenue dans les années 1880-1890, française à plus de 80% ; aussi les syndicats qu'elle dirige comprennent-ils la plupart des grands établissements parisiens (Société Générale, Banque de Paris et des Pays-Bas, Comptoir national d'Escompte de Paris, Banque de l'Union parisienne, Société Générale de Crédit industriel et commercial, épisodiquement le Crédit Lyonnais) sans compter de nombreuses sous-participations étrangères. La *BIO* doit cependant laisser la présidence de l'emprunt *Priorité Tombac* (1913) au vicomte de Zogheb et concéder la direction de 2 opérations à la *Banque Française pour le Commerce et l'Industrie* (Banque Rouvier) en 1911-1912 et 2 autres à la *Banque Périer* en 1913. Rouvier, ministre et banquier, qui joue un rôle de premier plan dans l'Unification de la dette de Mouharrem en 1903, est récompensé par l'accession à la présidence de l'emprunt du *Chemin de fer Hodeida-Sanaa* et d'une émission de *Bons du trésor*. Quant à la maison Périer, elle creuse son trou en Orient avec l'emprunt de la *Ville de Constantinople* et l'énorme émission des « *Bons Périer* » (100 millions de F.) qui, en décembre 1913, sauve les Jeunes-Turcs de la faillite.

Tableau 3 – Emissions ottomanes menées par des syndicats à présidence allemande

Date de l'émission	Intitulé de l'opération	Nominal d'origine en Livres turques	Présidence du syndicat émetteur
1888	Emprunts 5% des Pêcheries	1.630.200	Deutsche Bank
1894	Emprunt dit des Chemins de fer orientaux	1.760.000	DB et Wiener BV
1903	Conversion des Pêcheries en 4%	2.640.000	DB
1904	Emprunt Bagdad 1 ^{ère} série	2.376.000	DB
1905	Emprunt ottoman « Tedjhizat Askerie »	2.640.000	DB
1910	Emprunt Bagdad 2 ^{ème} série	4.752.000	DB
1910	Bons du Trésor 5,5%	5.542.680	DB
1911	Douanes 4% 1911 (consolidation)	7.040.000	DB et Bleichröder

La prise en main par la *Deutsche Bank* (DB) de l'emprunt ottoman 5% 1888, dit des *Pêcheries*, marque le coup d'envoi de l'action majeure et directe de la banque allemande dans les affaires ottomanes : jusqu'en 1914, cette banque va présider quatre autres emprunts ; ainsi qu'une conversion et une émission de Bons du Trésor. Afin d'éviter une surenchère ottomane néfaste au profit et de verrouiller la porte à d'éventuels intrus, la *DB* et la *BIO* signent, en 1894, un accord selon lequel chaque banque ménage au partenaire une participation (environ 20%), dans les affaires d'emprunts qu'elle préside.

La *DB* est plus inquiète de l'apparition, en 1906, de la *Deutsche Orient Bank* (DOB), fondée par un groupe rival et soutenue par Krupp ; malgré quelques succès ponctuels, la *DOB* ne parvient pas à enlever à la *DB* le leadership des affaires allemandes dans l'Empire ottoman. La *DB* fonctionne avec un associé fidèle, *Bleichröder*, et de nombreux participants rendus nécessaires par l'étroitesse de l'épargne allemande

disponible. Ainsi, après l'échec en France du projet d'emprunt 1910, la *DB* doit faire appel, pour l'emprunt de 1911, à 19 établissements allemands, 11 austro-hongrois et 1 suisse. Il est vrai qu'en 1911, comme en d'autres occasions, grâce à des ententes entre banques, notamment par l'intermédiaire de leurs agences ou filiales en Belgique ou en Suisse, de nombreux titres passent, en fait, dans le portefeuille français.

Après 1881, le marché financier londonien, tourné surtout vers le marché égyptien, est un bien piètre souscripteur de fonds ottomans. Disposant de soutiens au *Foreign Office*, et séduit par les apparentes possibilités offertes par le nouveau régime constitutionnel, un groupe anglais mené par sir Ernest Cassel, crée, en 1909, la *National Bank of Turkey* (NBT). Celle-ci dispose d'un capital qui n'est que le 1/5^{ème} de la *BIO* qu'elle prétend concurrencer. Sir Ernest devra bientôt limiter ses ambitions à un emprunt municipal de la capitale et à une émission de Bons du Trésor.

Tableau 4 – Emissions ottomanes menées par des syndicats à présidence anglaise

Date de l'émission	Intitulé de l'opération	Nominal d'origine en Livres turques	Président du syndicat émetteur
1909	Emprunt 5% Ville de Constantinople	1.100.000	NBT
1912	Bons du Trésor à 5,5%	1.650.000	NBT et Banque de Salonique

Ainsi, dans les emprunts d'Etat ottomans, la *BIO* conserve la primauté encore renforcée par l'emprunt de 1914 ; la *DB* vient en deuxième position, loin derrière. C'est en sous-participants qu'interviennent les banques belges, suisses, autrichiennes et italiennes.

Les conditions financières de ces emprunts sont, dans l'ensemble, moins onéreuses qu'auparavant pour le Trésor ottoman. Il s'ensuit que les profits, quoique toujours supérieurs à ce qui peut être obtenu en Europe, tendent à la baisse. Au taux d'émission, l'intérêt réel de ces emprunts oscille entre 4,18 et 5,36% ; au cours en Bourse, entre 4,12 et 6,06% ; les commissions bancaires tendent à la baisse, passant de 5,8% du produit de l'émission à 2,37%. Enfin un changement important intervient dans la manière dont sont négociés ces emprunts : les discussions dépassent le cadre purement financier et englobent des conditions d'ordre industriel, commercial, culturel et politique, sur lesquelles nous reviendrons.

Tableau 5 – Localisation des fonds publics ottomans en 1914

Milliers de F.	France		Angleterre		Allemagne		Divers *		Total	
	Valeur	%	Valeur	%	Valeur	%	Valeur	%	Valeur	%
Nominal	2.196	59,5	489,7	13	658,9	17,9	355,2	9,6	3.699,8	100
Effectif	2.002,6	59,8	458,3	13,7	542,3	16,2	343,8	10,3	3.347	100

* Belgique, Pays-Bas, Suisse, Italie, Turquie...

L'Administration de la Dette publique, issue du décret de Mouharrem, a progressivement élargi ses attributions en se chargeant du paiement des indemnités kilométriques et de la gestion des emprunts hors-décret. Outre le siège central installé à deux pas de la Sublime Porte, fonctionnent 30 agences principales subdivisées en agences de

district et agences locales. Cela exige un personnel nombreux : contrôleurs, inspecteurs, interprètes, secrétaires, percepteurs de toutes sortes, qui se présentent chez l'habitant pour récupérer l'impôt. Cette Administration emploie, en 1895, 4.569 personnes : 4.518 sont ottomans musulmans, 297 non musulmans ; il y a 54 Européens dont les 2/3 sont Français ; ces Européens constituent la totalité du cadre supérieur, qui comprend 27 agents, dont le directeur général. Au Conseil, les présidents sont successivement Léon Berger et de la Boulinière pour les Français, Sir H.Babington Smith et Adam Block pour les Anglais ; ils sont avec le Dr Lindau et Ch. Testa pour les Allemands, les vedettes de l'institution. Le délégué des porteurs allemands échouera à deux reprises (1900 et 1914) dans sa tentative de faire accéder un Allemand à la présidence du Conseil., et les Russes n'obtiendront pas de représentant dans cette instance. Bien qu'on ne s'y batte qu'à fleuret moucheté, *l'Administration de la Dette* est un des lieux privilégiés des luttes inter-impérialistes. C'est, de toute façon, l'Etat ottoman qui en fait les frais. Ainsi, la presse nationaliste, en 1909-1910, partit en guerre contre cette institution, et les premiers gouvernements constitutionnels ont tenté de secouer sa tutelle, mais la dégradation de la situation générale (agression italienne, guerres balkaniques) et les exigences des créanciers ont rapidement balayé ces velléités ; ne voit-on pas, en 1913, le gouvernement jeune-turc contraint de solliciter une avance de *l'Administration de la Dette*, qui s'empresse de lui donner satisfaction, moyennant la gestion du grand emprunt de 1914. A la veille de la Grande Guerre, la dette extérieure de l'Etat ottoman s'élève à environ 3,700 milliards de francs nominaux, soit 3, 347 milliards de francs effectifs, dont 2 milliards de capital d'origine française (60%).

Chasse aux concessions et investissements d'entreprises

C'est un peu moins d'un milliard de francs qui sont infusés dans les entreprises fonctionnant dans l'Empire, entre 1881 et 1914 : cela représente environ 30% de l'ensemble des capitaux étrangers placés dans ce pays. Ce pourcentage atteint près de 45% si l'on y intègre les parts des emprunts d'Etat consacrées à des activités économiques. Ici encore, les capitaux français viennent en tête, suivis par les investissements allemands, anglais et belges. Le rythme des flux est très spécifique. La décennie 1881-1890 prolonge l'assouplissement de la période antérieure, mais la vague des années 1890 bat tous les records, et tous les secteurs sont touchés : chemins de fer, ports, mines, services publics d'Etat et municipaux, grands magasins. Le début du XX^e siècle marque, dans les chiffres, un certain ralentissement, qui ne rend pas compte du dynamisme des groupes rivaux dans la chasse aux concessions à long terme que la guerre viendra interrompre, dans les domaines des communications, de la banque et de l'électricité. Dans l'ensemble, cette considérable poussée des investissements étrangers dans l'aire ottomane coïncide avec une évolution de la structure même des capitaux engagés. Esquisons ici un panorama de l'implantation de ces capitaux.

Tableau 6 – Les investissements d'entreprises dans l'Empire ottoman par pays en 1914

Milliers de F.	France		Angleterre		Allemagne		Divers *		Total	
	Valeur	%	Valeur	%	Valeur	%	Valeur	%	Valeur	%
Nominal	690.851	47	234.397	15,5	359.262	24,5	195.537	13	1.479.847	100
Effectif	509.901	45	186.573	16	282.157	24,6	165.246	14,4	1.143.877	100
Effectif **	643.545	45,6	186.573	13,2	416.038	29,4	165.246	11,8	1.411.402.	100

* Belgique, Autriche-Hongrie, Suisse, Italie, Turquie...

** En intégrant les emprunts d'Etat consacrés aux entreprises.
--

Chemins de fer et routes

La recherche de concessions et la construction des chemins de fer sont absolument capitales, car ces lignes constituent la base géopolitique du partage de l'Empire en zones d'influence. D'où de vives discussions entre les concurrents pour convaincre le gouvernement ottoman, handicapé par le manque d'argent. Rappelons brièvement la situation. Le capital français contrôle le *Smyrne-Cassaba-Afyon* (acheté aux Anglais en 1895) ; le *Beyrouth-Dama-Hauran* devenu, en 1901, le *Damas-Hama et prolongements* ; le *Jaffa-Jérusalem* ; la ligne dite de *Jonction Salonique-Constantinople* ; la construction du chemin de fer Hodeida-Sanaa au Yémen, concédé et financé en 1909-1911, est finalement un échec ; des groupes français ont obtenu, en 1913-1914, les concessions du *Smyrne-Dardanelles* et surtout du *Chemin de fer de la mer Noire*, 2.344 kms de voie dont seulement 35 kms de construit en 1914, à partir de Samsoun, la tête de ligne. Le petit tronçon *Moudania-Brousse* est à capitaux franco-belges. C'est le capital allemand qui contrôle le *Chemin de fer d'Anatolie* (Haydarpacha à Angora et Konia) et le *Chemin de fer de Bagdad* (Konia-Bassora), qui absorbe en 1906 la petite ligne française *Mersine-Tarsous-Adana*, et dont la construction est loin d'être achevée en 1914. Quant au capital anglais, il continue de contrôler le *Smyrne-Aydin*, et prend une option sur le tronçon *Bassora-Golfe persique*.

L'importance du roulage et de l'automobile n'échappe pas au gouvernement ottoman qui décide, en 1910, la réparation et la construction de routes. Si un groupe allemand obtient 1.000 kms de routes en Turquie d'Europe, c'est le groupe français mené par la *BFCI* qui emporte les 9.300 kms de l'Empire asiatique. La banque constitue, avec les maisons *Fougerolles frères*, *Giros* et *Loucheur* et les *Grands Travaux de Marseille*, la *Société Générale d'Entreprises dans l'Empire ottoman* ; le financement est prévu par un emprunt dont le contrat est signé en mars 1911. La guerre avec l'Italie obligera à réduire les ambitions, et des travaux ont lieu grâce à des avances de la *BFCI* qui seront consolidées par l'emprunt de 1914. A cette date, 900 kms de routes ont été construites et 4.145 sont en construction ou à l'étude.

Pour en terminer avec les voies de communication, notons qu'une société anglaise la *Tigris and Euphrates Steamship Co* a le monopole de la navigation à vapeur sur le Chatt-al-Arab, du Golfe persique à Bassora et Bagdad.

Ports

Le capital français joue un rôle déterminant dans les sociétés des ports de Smyrne, Beyrouth et Constantinople. Transformée en société anonyme française en 1891, la *Société des Quais de Smyrne* mène, jusqu'en 1914, une vie sans histoire. Bien équipée avec ses 235 chattes et mahonnes et ses 18 remorqueurs à vapeur, la compagnie fait aisément face au trafic exigé par la présence simultanée de quinze navires dans le port. Sans dette flottante, elle distribue à ses actionnaires un dividende assuré de 8%, ce qui est un bon résultat. Un seul souci des propriétaires, obtenir le prolongement de la concession, mais leur étroitesse d'esprit fera échouer toute décision avant 1914.

C'est le promoteur de la *Route Beyrouth-Damas*, E. de Perthuis qui, avec l'aide de la *BIO*, crée en 1888 la *Compagnie du Port de Beyrouth*. La construction du

Port, techniquement irréprochable, a coûté plus cher que prévu, et entraîne une augmentation du capital et un nouvel emprunt, largement souscrits par la BIO ; celle-ci prend la présidence de la société en 1895. Pendant une dizaine d'années, les responsables du port moderne doivent faire face à de nombreux conflits avec les mahonniers, les portefaix en douane, les représentants du commerce. C'est seulement en 1904 que commence la distribution de profits, mais avec modération, car la moitié de ceux-ci est consacrée à l'autofinancement. La croissance régulière du trafic témoigne de l'efficacité des installations qui devront bientôt être agrandies.

Michel pacha, administrateur-général des Phares, fonde en 1891 la *Société des Quais de Constantinople*, avec l'aide du constructeur, la *Société Duparchy* et du *Crédit Lyonnais*. Comme à Beyrouth, de nombreux conflits doivent être réglés avant le fonctionnement régulier des installations. C'est alors, en 1901, que le désir déclaré du Sultan de racheter la société, crée une crise grave entre Paris et la Sublime Porte qui, faute d'argent, doit abandonner son projet. La disparition de Michel pacha en 1907, fait craindre une opération allemande sur le capital de la société ; finalement, la BIO, avec l'aide des Rothschild de Londres, s'associe aux Français pour « syndiquer » le capital de la *Société des Quais*. Les résultats financiers de l'affaire restent modestes. La société de *Remorquage et Pilotage* et celle des *Docks et Ateliers du Haut-Bosphore*, à Sténia, sont aussi à capitaux français.

Enfin, le *Consortium des Ports de l'Empire ottoman* regroupant *Schneider*, *Hersant*, la *Régie générale des chemins de fer*, la *Société des Batignolles* et la BIO créée, en 1911, obtient deux ans plus tard, la concession des ports d'Héraclée, Inébolou, Tripoli, Jaffa et Haïfa.

En 1899, la *Société du chemin de fer d'Anatolie* obtient la concession du *Port d'Haydarpacha*. Capital et emprunt de la société du port, créée en 1902 et présidée par Schrader, sont souscrits par des Allemands. Un port moderne est construit sur la tête de ligne du réseau d'Anatolie et du Bagdad. A la veille de la guerre, la *Société du Bagdad* obtient la concession du *Port d'Alexandrette*.

Outre sa participation minoritaire au *Port de Constantinople*, le capital anglais contrôle la *Société cointéressée des Docks, Arsenaux et Constructions navales* (Armstrong, Wickers, NBT), chargée en 1913 de moderniser l'Arsenal de la Corne d'Or et le port d'Izmit. Un groupe anglais derrière la NBT obtient, en 1913, la concession des ports de Samsoun, Trébizonde, Bagdad et Bassora.

Administrations d'Etat et services publics municipaux

Outre l'*Administration de la Dette* et l'*Administration des Phares*, le capital étranger, et notamment français, contrôle la *Régie co-intéressée des Tabacs de l'Empire ottoman*.

La *Régie des Tabacs* est créée, à côté de l'*Administration de la Dette*, en 1883, pour exploiter un des revenus qui représente une des principales richesses de la Turquie. Le groupe de la BIO cotise pour 50% du capital, celui du *Kredit-Anstalt* de Vienne pour 30% et celui de *Bleichröder* pour 20%. A travers la période, les profits seront répartis entre les porteurs (77%), les actionnaires (18%) et le Trésor ottoman (5%). Les règles du partage et une solide fraude chronique, mollement réprimée par le gouvernement, font que le dividende stationne autour de 8%. La Régie est vigoureusement attaquée par les Jeunes-Turcs, surtout après 1908, et l'on semble s'acheminer vers une gestion directe de l'*Administration de la Dette* qui a les faveurs du ministre des Fi-

nances Djavid bey. La détresse financière de l'Empire en 1912-1913, contraint le *Ma-lye*, qui sollicite une avance de la Régie, à renouveler, en 1913, dans ses anciens statuts, la *Régie des Tabacs* sur laquelle se renforce l'emprise de la *BIO*.

L'*Administration des Phares* continue à mener des jours heureux ; elle élargit son domaine à la mer Rouge. En 1894, contre le passage de la part de l'Etat à 50% des recettes, et l'acceptation, à la demande des Anglais, d'une diminution progressive des tarifs de 20%, la concession est prorogée jusqu'en 1924. Pendant les guerres balkaniques, un prêt de 500.000 L.T. contribuant, selon le gouvernement ottoman, à la reprise d'Andrinople [Edirne], s'accompagne d'une prolongation de la concession jusqu'en 1949. Les compromis financiers sont compensés par une augmentation de la productivité : entre 1894 et 1913, les concessionnaires ont touché 1,65 millions de F. par an en moyenne, somme supérieure de 50% à celle des trois décades précédentes. Outre le service technique rendu, le gouvernement ottoman apprécie la situation suivante assez unique : face aux protestations des puissances qui se refusent à payer ces nouvelles taxes, l'entremise d'une société étrangère qui, en même temps que ses intérêts, défend ceux de l'Etat, est beaucoup plus efficace qu'une intervention de l'Etat ottoman, paralysé par les Capitulations.

L'indispensable modernisation des grandes villes, où séjournent les étrangers expatriés, et le peu de risque que ces affaires présentent en principe, expliquent pourquoi le capital étranger s'est intéressé aux services public municipaux. A cet égard, la capitale mérite un traitement particulier.

La *Compagnie des Eaux de Constantinople* a été fondée en 1882, sous les auspices de cinq banques parisiennes et de la *Société Générale des Eaux de Paris*. L'insuffisance chronique des abonnés (7.500) crée des difficultés de trésorerie qui imposent des emprunts renouvelés. Existence médiocre qui permet à la *BIO* de contrôler solidement l'affaire à partir de 1902.

La *Société des Tramways de Constantinople* est passée, en 1898, des mains françaises aux mains allemandes, mais la nécessité de l'électrification, à partir de 1908, aboutit à la mise en place d'une multinationale, le *Consortium de Constantinople*. Créé à Bruxelles en 1911, sous l'égide de la *Société Financière de transport et d'entreprises industrielles* (SOFINA), elle-même multinationale, le *Consortium* réunit un groupe allemand (6 représentants au Comité), un groupe français (7), un groupe belgo-hongrois (6), un groupe belge (6) et un groupe suisse (1) ; il est chargé de rechercher toutes les affaires d'énergie et de transport dans la capitale. Sa première réalisation est la création, en juin 1914, de la *Société des Tramways et de l'Electricité de Constantinople*, incluant le *Tunnel*. Cette société est créée en Belgique, car ce pays, petit et champion de la neutralité, rend acceptable, aux yeux des opinions susceptibles, l'association de capitaux français et de capitaux allemands dominants. La *Société d'Electricité de Constantinople* et la *Société du Gaz [du quartier] de Stamboul* (groupe hongrois) seront intégrés en 1916. Quant au *Métro*, concédé à un groupe allemand, il restera à l'état de projet.

La *Société du Gaz de Constantinople*, créée en juin 1914, par le groupe français de la *Banque Périer*, gère la concession de l'éclairage et du chauffage dans les quartiers de Péra et Yeniköy. Le même groupe obtient, en décembre 1913, la concession des *Tramways de Kadiköy*.

La *Compagnie des Eaux de Scutari-Kadiköy* est contrôlée par le capital allemand. La société des *Téléphones de Constantinople*, née en 1911, est plurinationale à volonté anglaise (60% du capital), avec des participations françaises (25%) et améri-

caines (7%). *L'Eclairage par le Gaz et l'Electricité de Scutari-Kadiköy* est une société à capitaux belges (Union du Gaz, Charbonnages de Mariéumont).

Le capital belge se taille la part du lion dans les autres villes de l'Empire. La *Société des Eaux de Smyrne* (1892) est entre les mains de la Banque de Brabant. C'est le groupe *Josse Allard* qui, en 1909, met en place la *Société des Tramways de Smyrne*, responsable également du service des bateaux dans le Golfe. Le petit tramway *Smyrne-Gueuztepe* est également belge. Seule une place eest laissée à la *Société du Gaz de Smyrne*, dernière société anglaise urbaine en dehors de la capitale. Le *Groupe belge Empain* contrôle la *Société des Tramways et de l'Electricité de Damas*. Le *Banque Liégeoise* et la *Société d'Entreprise générale de Liège* fondent, en 1906, avec l'aide de la *BIO*, qui se dégagera ensuite, la *Société des Tramways et de l'Electricité de Beyrouth*, à l'heureuse évolution. Il n'en va pas de même de la *Société du Gaz de Beyrouth* : la lourdeur des immobilisations, la faiblesse des abonnements de particuliers, la cherté du charbon, les disputes avec la municipalité, la font passer du groupe fondateur (*BIO* en 1887) à un groupe syrien (*I. Sabbag* en 1903), enfin à un groupe belge (*G. Haardt* en 1911), qui découvre un peu tard que l'affaire est au bord de la faillite.

Le capital français, qui a d'importantes participations minoritaires dans les sociétés belges, contrôle la *Compagnie des Eaux de Beyrouth*. Rachetée en 1909 à une société anglaise qui fonctionnait depuis 1875, par un groupe français animé par la *BFCI* et le *Crédit Lyonnais*, cette société, malmenée par la municipalité, mène une vie médiocre jusqu'en 1914. Enfin, en janvier 1914, le groupe Périer obtient la concession des *Tramways de l'Eclairage et des Eaux de Jérusalem*.

Tableau 7 – Capital effectivement investi dans les entreprises par pays et par secteur en pourcentages

Secteurs	France		Angleterre		Allemagne		Divers	
	1895	1914	1895	1914	1895	1914	1895	1914
Banque	31,2	21,7	27,6	15	-	0,4	7,7	2,2
Rail et route	42,5	40	59,5	59,6	91	85,8	57	41,2
Ports	11,2	8,4	1,6	8	-	5,3	2,3	6,6
Mines	1,1	7,3	1,3	6,2	-	0,3	3,7	6,4
Services	11,6	13,1	7,3	3,6	9	8,1	26,8	38,2
Divers	2,2	9,5	2,7	7,6	-	0,1	2,5	5,4
Total	100	100	100	100.	100	100	100	100

Grands Magasins

Les *Etablissements Orosdi-Back*, société anonyme française (1895), correspondants des grands magasins parisiens, ont des succursales à Constantinople, Smyrne, Alep et Beyrouth ; ils distribuent un dividende de 8 à 14%. *The Oriental Carpet*, qui contrôle la fabrication et la vente des tapis de Turquie a, en 1914, un capital à 60% français et 40% anglais ; elle offre un dividende de 20%.

Mines

Sans pouvoir ici entrer dans les détails, notons que le capita français contrôle la *Société des Mines de Balya-Karaydin* [plomb argentifère] et la très importante *Société*

[des charbonnages] d'Héraclée (Eregli) sur la mer Noire ; en 1914, le syndicat germano-français des *Mines de cuivre d'Arghana-Maden* est en formation : c'est une association unique en son genre. En 1912, naît la société anglo-allemande de la *Turkish Petroleum C°* ; une société anglaise mène des recherches en Syrie.

Etablissements de Crédit

Outre les banques déjà citées, notons la création, en 1899, de la *Deutsche Palästina Bank* et de l'*Anglo-Palestine Bank*. Le capital français se consacre à la formation en 1913-1914, du *Crédit Foncier ottoman* et de la *Banque du Liban*.

L'ACTION DU CAPITAL ETRANGER : CAPITAL FINANCIER ET IMPERIALISME

Parmi les nombreuses questions posées par l'action du capital étranger dans l'Empire ottoman, nous en retiendrons deux : le degré de la liaison entre le capital bancaire et le capital industriel et la concurrence interimpérialiste.

En ce qui concerne la pratique française, jusqu'au milieu des années 1890, et malgré la masse de capitaux exportés, on ne peut guère trouver de liaison entre le capital bancaire et le capital industriel ; d'un côté les banques mènent les emprunts d'Etat, de l'autre, des capitalistes indépendants et souvent modestes, créent quelques entreprises en ordre dispersé. Le succès des Allemands, qui obtiennent d'emblée d'importantes commandes pour leurs produits industriels, démontre l'efficacité de l'action dans l'unité des banquiers et des industriels. On s'achemine donc en France vers une stratégie comparable, qui comprend l'appel à l'Etat, la création de syndicats mixtes banque-industrie rabatteurs d'affaires, et enfin la constitution de groupes financiers.

Le relais de l'Etat est particulièrement nécessaire dans la tactique de l'emprunt-lié, procédé – fort répandu aujourd'hui – qui consiste à obliger l'emprunteur à consacrer une partie de son emprunt à des commandes à l'industrie du pays prêteur. L'engouement de l'épargne française pour les valeurs orientales, le système de l'autorisation pour l'inscription des valeurs étrangères à la cote officielle à la Bourse de Paris, permettent au gouvernement de jouer les intermédiaires incontournables ; c'est, par exemple, dans le cadre des discussions relatives à la conclusion de l'emprunt ottoman 4% 1901-1905, que la maison Schneider obtient de la Porte une commande de navires de guerre : en soutenant auprès des banques, les doléances des industriels, l'Etat établit une liaison finance-industrie qui ira se renforçant. Ce triptyque finance-industrie-diplomatie constitue l'un des plus sûrs atouts de l'impérialisme français dans la région.

Dès le premier emprunt ottoman souscrit sur le marché allemand, des commandes de matériel de guerre y furent liées. L'interpénétration banque-industrie, le rapport qualité-prix et les conditions de vente offertes, rendirent ces opérations plus aisées. Bien plutôt, la crainte de la Deutsche Bank et de devoir se lancer dans des affaires dépassant les disponibilités du marché financier allemand. Les pressions du gouvernement allemand se feront vives après le départ de Bismarck.

Le cas anglais est plus proche du cas français, avec une pression particulière de la construction navale. Malgré l'absence d'un système d'autorisation, il est rarissime pour une banque ou une firme industrielle de passer outre à un ferme « conseil » du Fo-

reign Office. La différence avec les Français et les Allemands tient en ce que le Royaume-Uni ne dispose pas, pour la région, d'un établissement financier comparable, en surface et en dynamisme, à la *BIO* ou à la *DB*.

Les sociétés mixtes banquiers-industriels de recherches et d'études apparaissent, du côté français, à partir de 1905-1906. Sur le 5 syndicats opérationnels mis en place, 3 sont dus à l'initiative des banques. Ainsi, la *Société franco-ottomane d'Etudes industrielles et commerciales* (1908) regroupe, sous la houlette de la *BIO*, 6 grandes banques parisiennes, la *Régie générale des Chemins de fer* et la *Société des Batignolles*, avec comme but principal, la recherche de concessions de voie ferrées. *L'Association en participation pour l'Etude d'Affaires financières, industrielles et commerciales en Turquie* regroupe, en 1909, la *Société Générale*, la *BIO*, *Paribas* et les maisons *Spitzer* et *Thalman* ; elle s'adjoint, en 1911, deux entreprises, la *Société Centrale pour l'Industrie électrique* et la *Société Thomson-Houston / France* : lieu d'action, Constantinople. En 1912, naît *l'Omnium d'Entreprises*, créé par la *Banque Périer*, avec la *Société Nancéenne de Crédit* et la *Banque Renault* (Nancy) ; le conseil d'administration comprend 4 banquiers, 4 banquiers-industriels et 2 entrepreneurs : l'objectif est la quête de concessions tous azimuts.

Dans le contexte allemand, on voit fonctionner ce type d'association dès la création de la *Société du Chemin de fer d'Anatolie* (1889), répétition générale en quelque sorte pour la mise en place de la *Société d'Etudes, puis de Construction du Bagdad* (*DB*, *Bleichröder* et plusieurs autres banques, maison *Holzmann* et plusieurs autres industriels). En 1908, est constitué un *Consortium* regroupant, derrière la *DB*, 14 banques et 2 sociétés d'électricité : le but est la recherche à Constantinople et en Mésopotamie, de concessions dans l'électricité et le pétrole.

A Londres, la City, très portée sur l'Égypte, ne parie pas vraiment sur le cheval ottoman. Ainsi languit le syndicat initié par les *Etablissements Armstrong* et le *Comité londonien de la BIO*. Toutefois, l'association de la *Royal Dutch Shell* et de la *National Bank of Turkey*, donne un sérieux atout à ce syndicat anglo-saxon pour la recherche pétrolière notamment en Mésopotamie.

C'est ici que se pose la deuxième question : ces syndicats vont-ils se rencontrer pour créer, à la mesure des besoins, de puissantes sociétés plurinationales, soucieuses d'un développement économique réel de l'Empire ou, au contraire chercher à se renforcer sur des normes essentiellement nationales ? La réponse est nette : on assiste à l'échec de l'association financière internationale et au renforcement des groupes nationaux.

Certes, nous avons bien rencontré, plus haut, quelques exemples de multinationales et, notamment, le *Consortium de Constantinople*, qui répond le mieux à cette définition. Mais il s'agit d'une exception, dans une région où la concurrence est de mise. En fait, tous les projets d'envergure d'association financière internationale ont échoué. Le plus grandiose échec est, à coup sûr, l'impossible internationalisation du Bagdad, avec le capital événement du refus français, en 1903, de l'inscription à la cote officielle à Paris des titres du Bagdad. Mais les projets franco-anglais ont aussi échoué : le projet *Armstrong-Société française d'Etudes et d'Entreprises*, de regroupement de tous les intérêts français et anglais dans l'Empire, est rendu impossible par la création de la *National Bank of Turkey* ; les projets de fusion de cette banque avec la *BIO* se soldent par deux échecs ; il en va de même pour le mythique chemin de fer Homs-Bagdad.

Il s'ensuit que s'accroît un renforcement progressif de groupes nationaux

concurrents. Du côté français domine le groupe financier de la *BIO*, derrière son Comité de Paris. Très largement étudié, je le limiterai ici à un croquis, au demeurant fort explicatif. On a pu remarquer également, à travers les malheurs de l'Empire, les succès du groupe *Périer*, notamment dans les services municipaux, et du groupe de la *Banque Rouvier* dans le domaine des Routes. Du côté allemand, la *Deutsche Orient Bank*, ne semble pas arriver à percer, et le groupe de la *Deutsche Bank* conserve la maîtrise des opérations, notamment avec le Bagdad et tous ses développements, comme le pétrole de Mossoul, Quant aux desseins de sir Ernest Cassel, ils ont grande peine à se concrétiser, car la *NBT* a une trop petite surface : sa présence comme fondatrice de la *Turkish Petroleum C^o* est intéressante, mais l'arrivée de l'Amirauté dans le groupe entraîne, en 1914, l'élimination de la *NBT*.

EPILOGUE

Dans les discussions avec le gouvernement ottoman, ou entre eux, ces groupes disposent de l'appui des diplomaties respectives, et agissent dans l'optique de l'établissement de zones d'influence, prélude à un éventuel partage. On le voit clairement dans les négociations qui mènent à *l'Emprunt de consolidation d'avril 1914*, où la France, grâce à la disponibilité du marché financier parisien, se taille la plus grosse part. Ainsi le but premier n'est point le développement économique réel de l'Empire, qui risquerait de concurrencer les économies des pays placeurs d'argent. Le choix des secteurs d'investissements et leurs conditions tendent, en fait, à une amélioration contrôlée qui laisse le pays en état de sous-développement. Ce fut sans doute un bien mauvais calcul.

En Annexe, 5 Figures

Figure 1 – Le groupe financier de l' « Ottomane » en 1914 (Empire ottoman).

Figure 2 – Syndicats français et anglais pour *l'Emprunt ottoman 4% 1909*.

Figure 3 – La formation du *Crédit foncier ottoman* en 1914.

Figure 4 – La *Société des Tramways et d'Electricité de Constantinople (I)*
(Consortium de Constantinople, capital A)

Figure 5 – La *Société des Tramways et d'Electricité de Constantinople (II)*
(Consortium de Constantinople, capital A)

Pour en savoir plus :

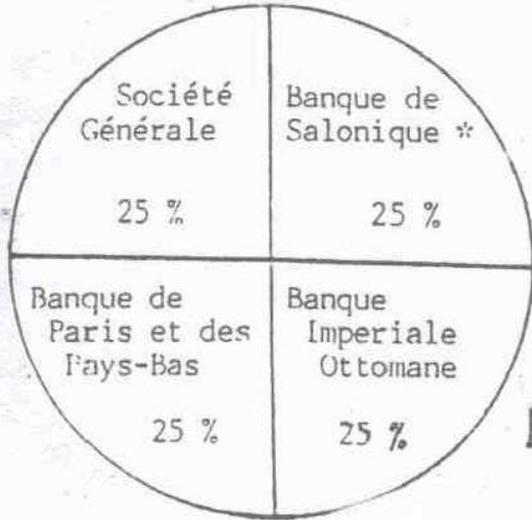
J. THOBIE, *Phares ottomans et emprunts turcs 1904-1961, un type de règlement financier international dans le cadre des traités*, Publications de la Sorbonne, Ed. Richelieu, Paris, 1972, 218 pages.

- Id. *Intérêts et impérialisme français dans l'Empire ottoman 1895-1914*, préface de J.B. Duroselle, Publications de la Sorbonne, Paris, 1977, 817 pages.
- Id *L'Administration général des Phares de l'Empire ottoman et la société Col-las et Michel 1860-1960*, L'Harmattan, Paris, 2004, 299 pages.
- Id. *La France, l'Europe et l'Est méditerranéen depuis deux siècles, Economie/ Finance/Diplomatie*, Editions Isis, Istanbul-Paris, 2007, 550 pages.

SOCIÉTÉ NATIONALE POUR LE COMMERCE, L'INDUSTRIE ET L'AGRICULTURE DANS L'EMPIRE OTTOMAN

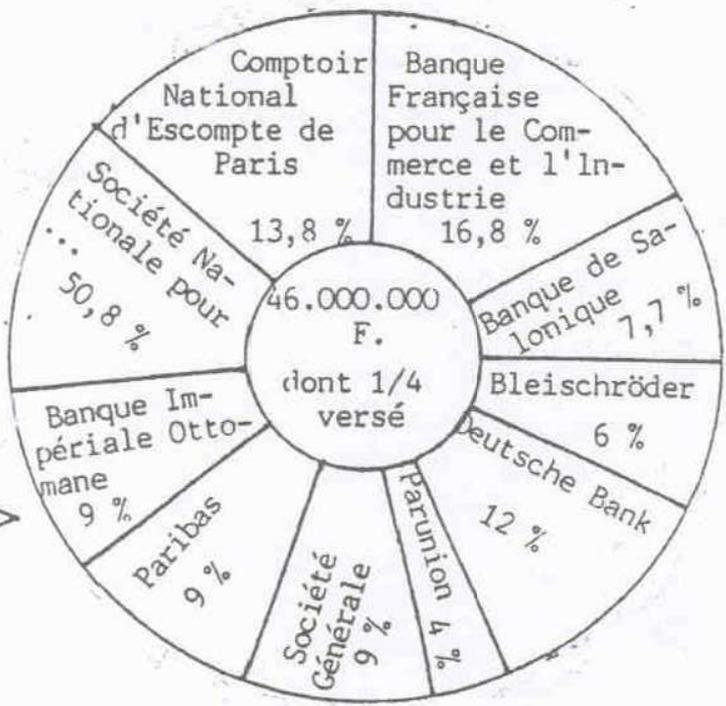
Créée le 10.06.1909.

Capital: 200.000 L.T. (4.600.000 F.) en 20.000 actions de 10 L.T., dont 65% (2.990.000 F.) versés en 1913.



constitue

CREDIT FONCIER OTTOMAN
 Constitué en mai 1914 pour prendre effet en juin 1914. Ne peut fonctionner avant la guerre.
 Capital: 46.000.000 F. dont 1/4 versé en 1914.
LE CONSEIL D'ADMINISTRATION
 (prévu pour juin 1914)
 24 membres: 12 Français, 9 Ottomans, 3 Allemands.



* Cette banque est contrôlée par la Société Générale.

LE CONSEIL D'ADMINISTRATION (1909)

15 membres: 9 Français, 6 Ottomans.

Isaac de Camondo	(Paribas)	président
J.E. Moret	id.	adm.
J.H. Thors	id.	id.
A. Turretini	id.	id.
A. Bénac	(Soc.Général.)	id.
G. de Frédaigues	id.	id.
Albert Mirabaud	(B.I.O.)	id.
J. de Neuflyze	id.	id.
Léon Pissard	(D.P.O.)	id.
Férid pacha	(anc.grd.vizir)	adm.
Hamid bey	(h'fonct.)	id.
Is. Djénani bey		id.
Azérian effendi		id.
A. Salem	(Banque de Salonique)	id.
Sabbag bey	(banquier)	id.
Directeur au Comité de Paris: SABBAG bey		

Secrétaire général à Constantinople: LANES (frère du gendre de Fallières)

Correspondants à Constantinople:
 I. FERNANDEZ (banquier)
 J. MENASCHE (banquier)

Maréchal Ghazi Ahmed MOUKTAR pacha, président (ancien grand-vizir)	
Férid Pacha (ancien grand-vizir, sénateur) Noury bey (commissaire impérial à la Régie) Sabbag bey (directeur à la Société Nationale) Hamid bey (directeur au ministère des Finances) Ismaël Djénani bey (adm. Société Nationale) J. Ménasché (adm. de la Société des Routes) A. Salem (avocat, adm. Banque de Salonique) Mahmoud Hamid bey (propriétaire)	
J.H. THORS (Paribas) vice-président	BOUDON (prés. B.F.C.I.) vice-présid.

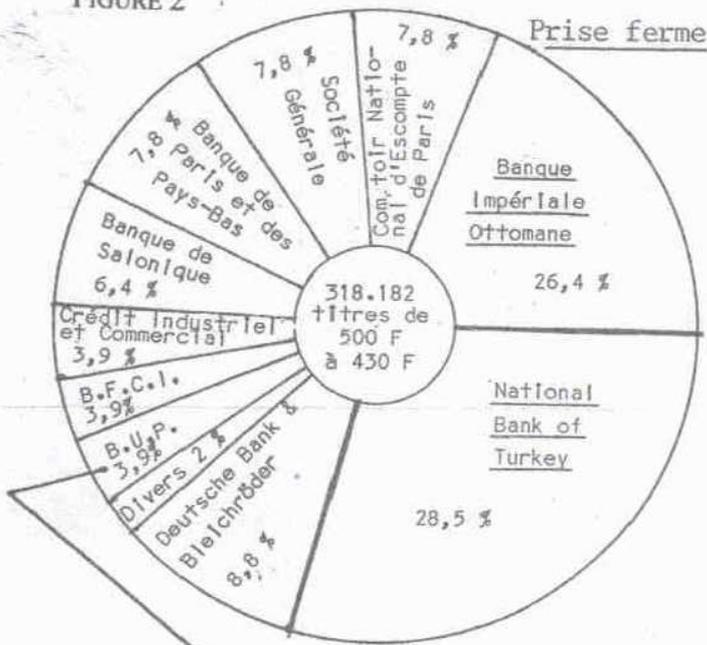
A. Turretini (directeur général Paribas)
 Ch. de Gheet (vice-président B.F.C.I.)
 Georges Granjean (directeur B.F.C.I.)
 G. de Frédaigues (Société Générale)
 J. de Neuflyze (Banque Impériale Ottomane)
 Ch. Chambefort (Comptoir d'Escompte)
 E. Ullmann (vice-présid. et directeur Comptoir)
 Léon Pissard (dir. général Dette Ottomane)
 X...
 Karl Helfferich (directeur Deutsche Bank)
 Ed. Huguenin (dir. général Société d'Anatolie)
 P. von Schwabach (associé de Bleichröder)

Léon PISSARD est désigné comme Gouverneur du C.F.O.

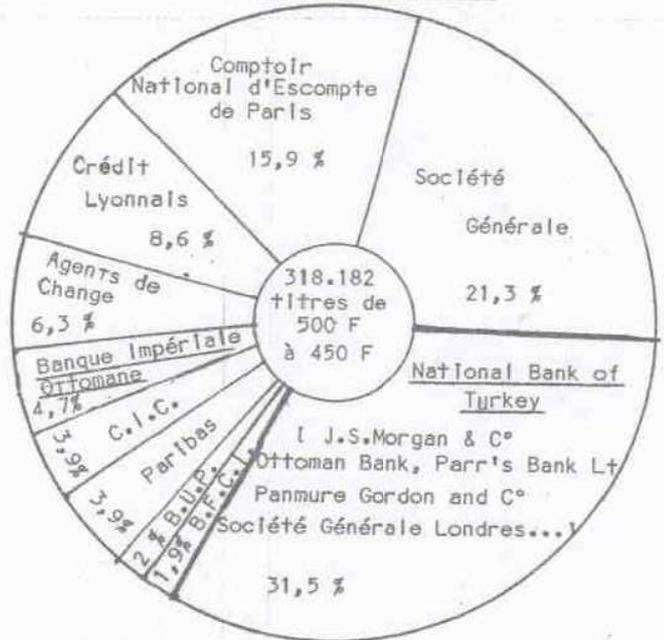
FIGURE 3 - La formation du Crédit Foncier Ottoman en 1914.

Syndicats français et anglais pour l'emprunt ottoman 4% 1909

FIGURE 2



Placement prévu



Groupe de la Banque de l'Union Parisienne : 12 500 titres

B.U.P. proprement dite : 8 213 Titres

Alliés : 2 502 titres

- | | |
|---------------------------|-----|
| Heine et Cie..... | 417 |
| Hottinguer et Cie..... | 417 |
| Mallet frères et Cie..... | 417 |
| Mirabaud et Cie..... | 417 |
| de Neuflyze et Cie..... | 417 |
| Vernes et Cie..... | 417 |

Amis : 1 785 titres

- | | |
|----------------------|-----|
| Villars..... | 208 |
| de Frondeville..... | 208 |
| Baron Baeyens..... | 208 |
| Th. Morin..... | 125 |
| Dreux..... | 125 |
| de Reverseaux..... | 125 |
| Homborg..... | 125 |
| Compte spécial..... | 125 |
| Pérestrelle..... | 100 |
| Banque du Sud-Est... | 100 |
| Barbé..... | 84 |
| Perrus..... | 42 |
| Courcelle..... | 42 |
| Lustgarten..... | 42 |
| Poirson..... | 42 |
| Wehrung..... | 42 |

Placement réel

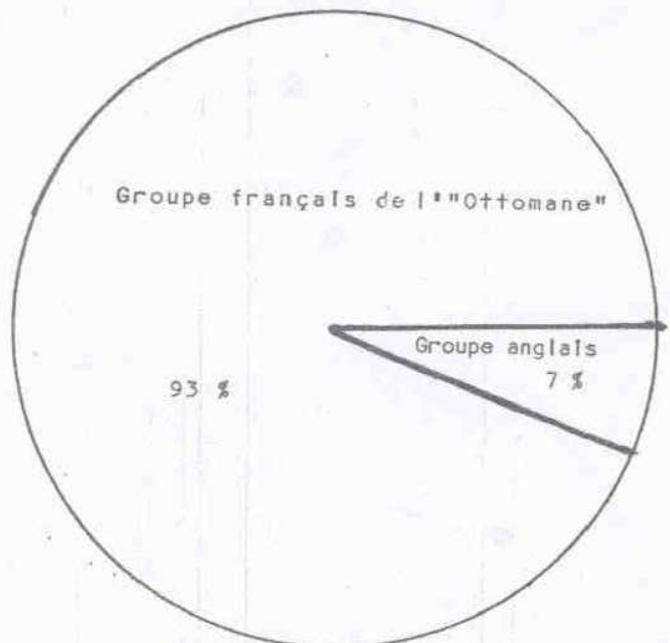
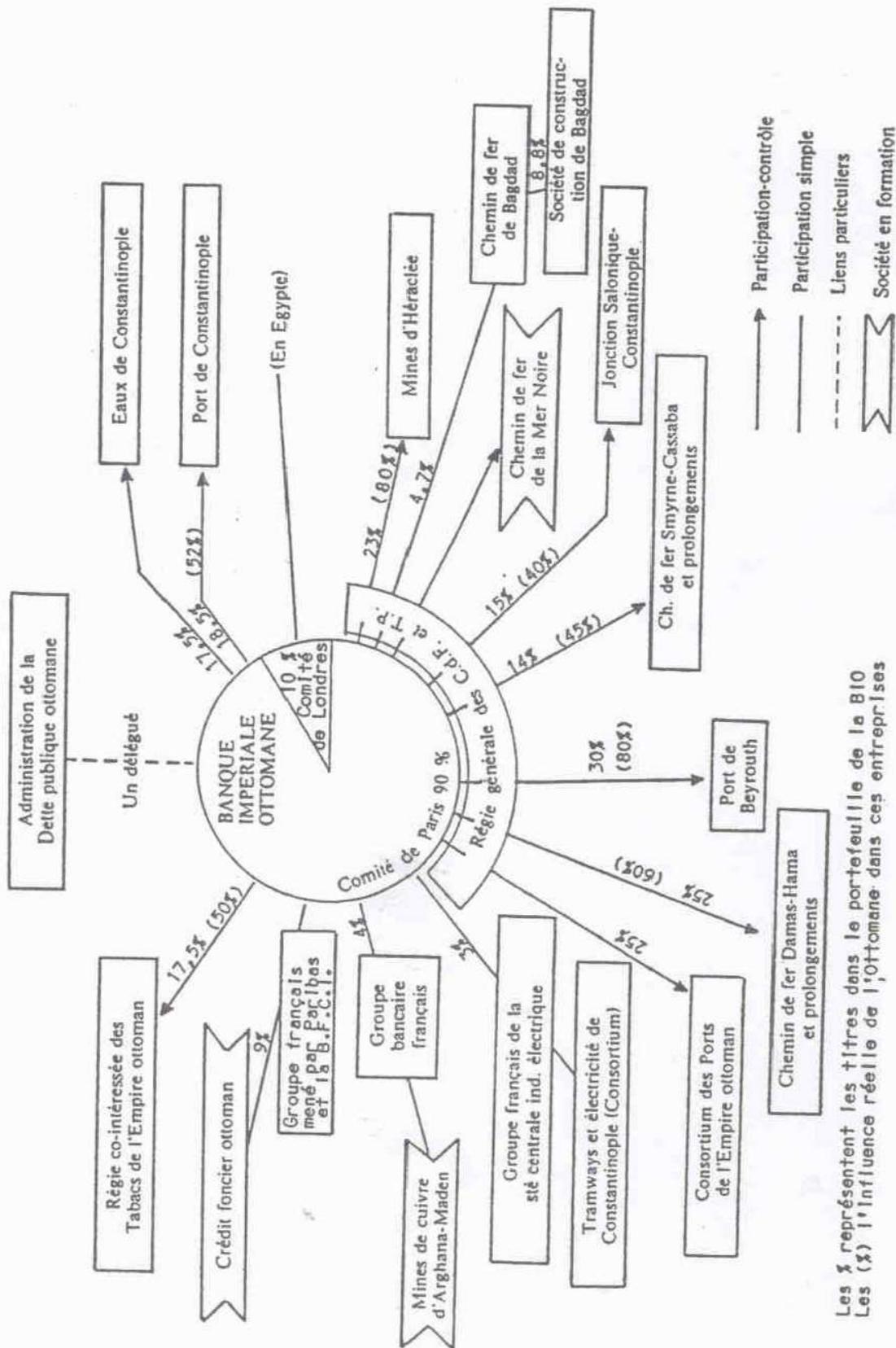


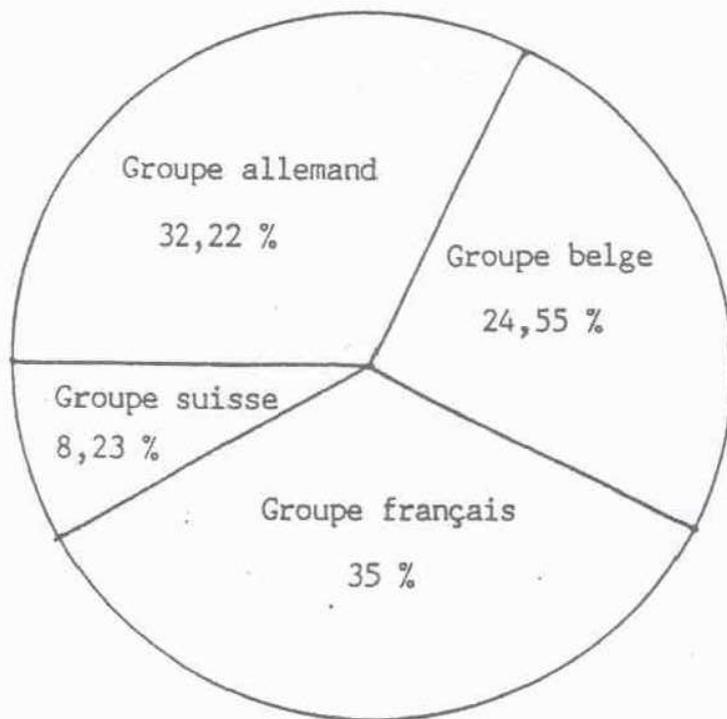
FIGURE I — Le groupe financier de l'Ottomane en 1914
(Empire ottoman)



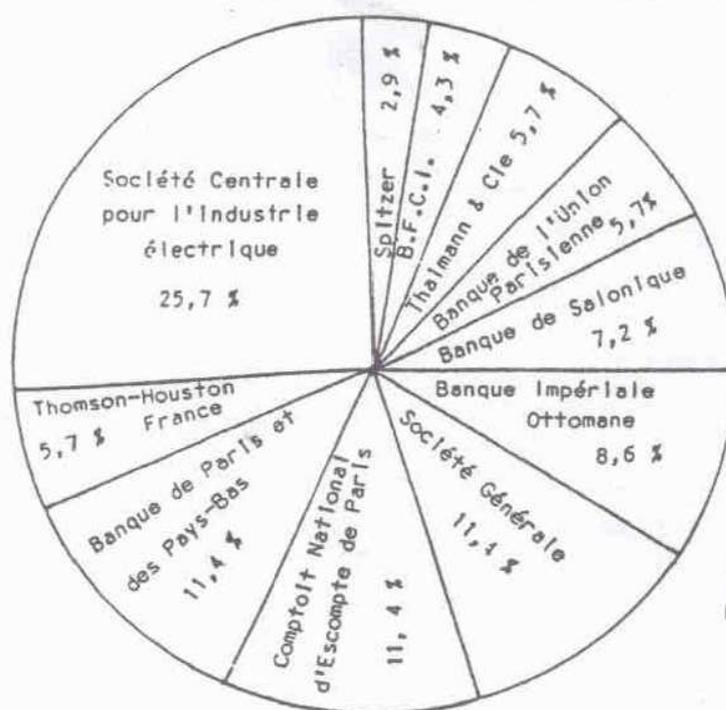
Les % représentent les titres dans le portefeuille de la BIO
Les (%) l'influence réelle de l'ottomane dans ces entreprises

FIGURE 4 - Société des Tramways et d'Electricité de Constantinople (I)
 (Consortium de Constantinople, capital A)

Répartition entre les groupes internationaux



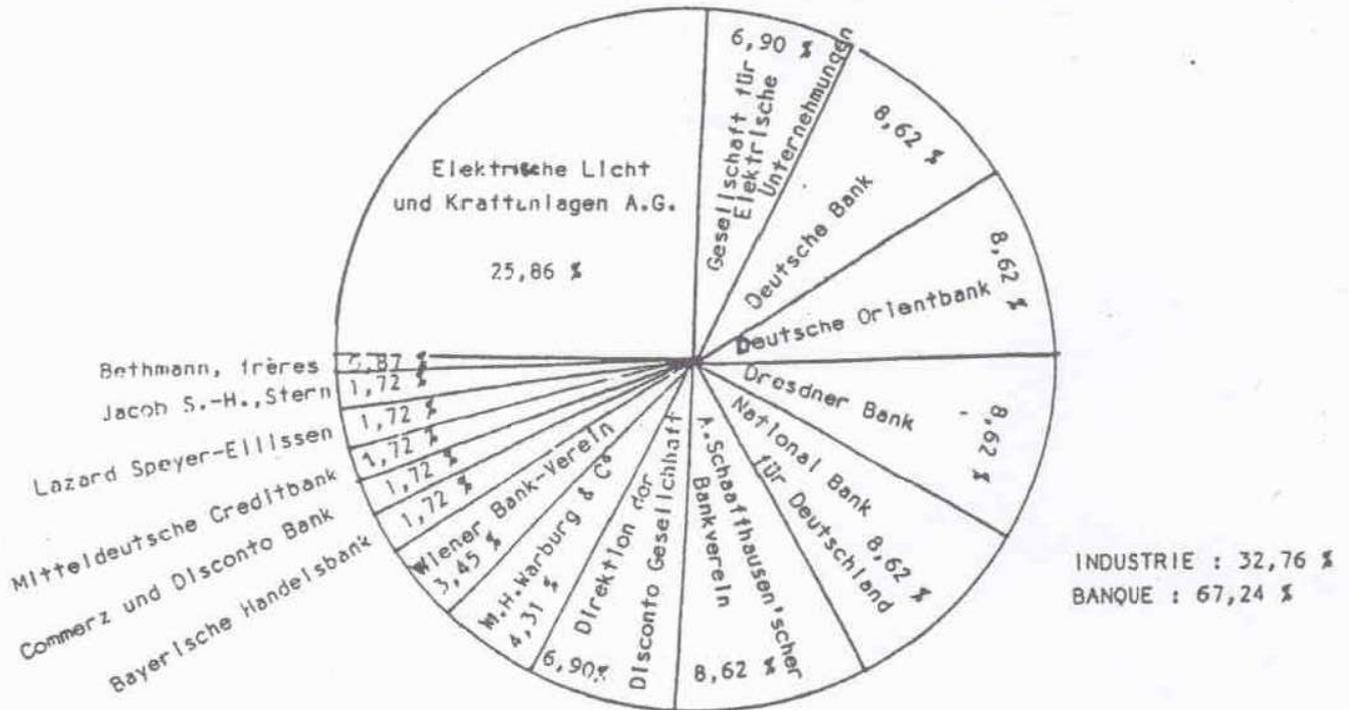
Répartition à l'intérieur du groupe français



INDUSTRIE : 31,4 %
 BANQUE : 68,6 %

FIGURE 5. - Société des Tramways et d'Electricité de Constantinople (II)
(Consortium de Constantinople, capital A)

Répartition à l'intérieur du groupe allemand



Répartition à l'intérieur du groupe belge

