

CONSORTIUM DE CONSTANTINOPE, Bruxelles

Épisode précédent :

Union ottomane (1909-1911).

www.entreprises-coloniales.fr/proche-orient/Union_ottomane_1909-1911.pdf

[Un projet inabouti]
Le métro à Constantinople
(*Gil Blas*, 22 août 1911)

La Deutsche Bank et la Banque allemande d'Orient étudieront en commun la question d'un chemin de fer souterrain à Constantinople. On formerait tout d'abord un syndicat appelé Consortium de Constantinople ayant à sa tête la Société financière de transports et entreprises industrielles [Sofina, de Bruxelles], qui a des attaches étroites avec le groupe Lœw à Berlin et dont feraient partie plusieurs grosses banques parisiennes (Société Générale, Banque de Paris, Comptoir national, etc.), des banques allemandes comme la Deutsche Bank, la Deutsche Orientbank, etc., la Société pour entreprises d'électricité [Gesfürel] à Berlin, le groupe belgo-hongrois ... Ganz, et, éventuellement, la Banque ottomane et la Banque de Salonique.

[Gestation du Consortium de Constantinople]
(*Gil Blas*, 28 août 1911)

Nous lisons dans le *Moniteur des intérêts matériels* :

« L'opération d'amalgamation qui est sur le point d'être définitivement conclue, porte sur :

1° L'affaire des Tramways de Constantinople, dont le contrôle était assuré à la Deutsche Bank par l'Union ottomane*, de Zurich, qui va entrer en liquidation ;

2° L'électrification de ces tramways et quelques prolongements de lignes ;

3° Le funiculaire (*vulgo* la Ficelle), dont le contrôle était à la Dresdner Bank ;

4° Les concessions du gaz de Stamboul et de l'électricité de Constantinople, octroyées à un groupe belgo-hongrois dont font partie la maison Ganz, de Peso, la Banque générale de crédit hongrois, la Banque de Bruxelles, etc., une convention de fourniture de courant étant passée pour l'alimentation des tramways ;

5° Éventuellement la concession d'un métropolitain dont la Deutsche Bank poursuit l'octroi et peut-être encore d'autres entreprises.

L'amalgamation se ferait au fur et à mesure sur des bases financières des aujourd'hui prévues, et une société belge serait créée en temps voulu au capital-actions de 45 millions de francs et au capital-obligations de 45 millions de francs, si le programme se déroule comme prévu. Dans l'intervalle, les affaires ainsi trustées seront gérées pour compte du Syndicat par un comité directeur siégeant à Bruxelles, la Société financière de transports [Sofina] et la Banque de Bruxelles concentrant les opérations au point de vue respectivement technique et financier.

Le Syndicat qui prend à sa charge cette vaste opération est composé par parts à peu près égales, d'éléments français, allemands et belges.

Consortium de Constantinople
(*Le Capitaliste*, 31 août 1911)

Voici quelques détails complémentaires sur le syndicat formé sous cette dénomination provisoire et abrégative, le Consortium de Constantinople.

Le trust s'occupera de trois groupes d'affaires : tramways, métropolitain, gaz et électricité.

Le capital, suivant le programme prévu, sera de 90 millions : 36 millions pour les tramways, 36 millions pour le métropolitain et 18 millions pour le gaz et l'électricité.

Les deux opérations du premier groupe (électrification des tramways et tunnel Péra-Galata) sont dès aujourd'hui dans l'activité directe du consortium. Le métropolitain y tombera si la concession demandée est obtenue. Quant aux entreprises gaz et électricité (Stamboul et Constantinople), elles entreront plus tard dans la sphère directe du consortium à des conditions dès maintenant fixées.

D'après le programme financier, une société belge sera créée ultérieurement au capital de 45 millions qui créera 45 millions d'obligations 4 1/2 %. La répartition des bénéfices prévue est de 4 1/2 % de premier dividende aux actions de capital. Le surplus est partagé à raison de 10 % au conseil et aux parts de fondateur et les 90 % restants par moitié aux actions de capital et à des actions de dividende créées en nombre égal.

Un comité directeur du Consortium de Constantinople siégeant à Bruxelles, comprendra des groupes allemand, français, hongrois, belge et suisse qui ont participé à la formation du capital, ces groupes étant composés de banques et banquiers et de trusts de tramways et d'électricité.

En réalité, le Consortium de Constantinople, avec un caractère franchement international, est un omnium qui poursuivra, pour compte commun, l'exploitation des entreprises déjà en exercice, fera les constructions nouvelles et fonctionnera sous cette forme jusqu'à ce que l'ensemble des affaires soit complètement agencé et mis au point.

Consortium de Constantinople
(*Le Capitaliste*, 7 septembre 1911)

Comme nous l'avons annoncé, on s'occupe de la constitution à Constantinople d'un trust de tramways et d'électricité qui prendrait, indépendamment des usines électriques et des tramways, la concession d'un chemin de fer métropolitain à Constantinople pour laquelle des négociations ont été engagées par un groupe de banques allemandes. Un certain nombre de banques belges, allemandes et françaises seraient intéressées dans ce consortium ; parmi les banques françaises, on cite notamment la Banque de Paris et des Pays-Bas, le Comptoir d'escompte et la Société générale.

Consortium de Constantinople
(*Le Capitaliste*, 28 septembre 1911)

C'est au commencement d'octobre que doit avoir lieu l'assemblée constitutive du Consortium de Constantinople, qui a pour objet de préparer les voies à la nouvelle Union ottomane, société d'entreprises électriques à Constantinople, dont nous avons déjà parlé. La constitution de la société belge n'aura lieu qu'après qu'aura été accordée

la concession du chemin de fer souterrain, actuellement à l'étude, mais au plus tard en 1914. L'information d'après laquelle le capital de la future société sera, dès le début, de 45 millions de francs en actions et de 45 millions de francs d'obligations est inexacte.

Pour le moment, la première base est constituée par 18 millions de francs d'obligations 4 1/2 % des Tramways de Constantinople* et de la Société du tunnel de Galata-Pera, dont le produit sera consacré à l'achèvement et à l'électrification de ces lignes.

Les titres destinés à cet objet seront désignés par la lettre A. La série B, qui comprendra également 18 millions de francs d'actions et 18 millions de francs d'obligations, servira à acquérir et à exploiter la concession du Métropolitain dont il est parlé plus haut ; la série C, qui se composera de 9 millions de francs d'actions et de 9 millions de francs d'obligations, servira pour les entreprises d'éclairage que doit aménager et apporter avant 1916 le groupe belge [belgo-hongrois] Ganz. On arrive donc au chiffre de 45 millions de francs d'actions et 45 millions de francs d'obligations. Il sera, en outre, créé des actions de dividende en nombre égal aux actions de capital ; elles seront sans valeur nominale et ne donneront pas droit aux votes, mais elles participeront aux bénéfices au même titre que les actions de capital, après que celles-ci auront reçu un premier dividende de 4 1/2 % de leur nominal.

CONSORTIUM DE CONSTANTINOPE

RÉPARTITION DU CAPITAL

— 35 % pour les Français, répartis entre la Société générale, la Banque de Paris et des Pays-Bas et le Comptoir national d'escompte (chacun 11,4 %), la Banque impériale ottomane (8,6 %), la Banque de Salonique (7,2 %), l'Union parisienne (5,7 %), Arthur Spitzer (2,9 %), la Banque Thalmann et Thomson-Houston.

— 65 % pour les Allemands et les Belges.

CONSEIL D'ADMINISTRATION

7 Français, 6 Allemands, 6 Belges ou Hongrois, 1 Suisse.

Source : Jacques Thobie, *Le Capital français et étranger dans l'empire ottoman jusqu'à la Grande Guerre*.

Marie-Thérèse Bitsch,
La Belgique entre la France et l'Allemagne : 1905-1914
(Publications de la Sorbonne, janv. 1994, 574 pages)

La Sofina ne manque pas d'offrir à [sa filiale française,] la Société centrale pour l'industrie électrique, des participations dans des affaires internationales de grande envergure, notamment dans la Société d'électricité de Rosario [Argentine] où elle obtient 25,7 % du capital, dans le Consortium de Constantinople, les Tramways de Saint-Petersbourg, le Consortium de Samour-Bakou, le Consortium de Lisbonne, les Compagnies réunies gaz et électricité de Lisbonne...

Compagnie française pour l'exploitation
DES

PROCÉDÉS THOMSON-HOUSTON
Assemblée générale ordinaire du 23 mai 1912
(*Le Capitaliste*, 6 juin 1912)

Au cours de l'exercice, nous avons pris une participation dans deux affaires constituées sous le patronage de la Société centrale pour l'Industrie électrique* et de la Société financière de transports et d'entreprises industrielles [Sofina] de Bruxelles, à savoir la Société d'Electricité de Rosario, dont les premiers résultats s'annoncent comme particulièrement brillants, et le Consortium de Constantinople, syndicat qui a pour objet de reprendre et de grouper, sous le contrôle d'une société unique, les diverses affaires de tramways, métropolitain et éclairage, existantes ou à créer dans la capitale ottomane.

Nous avons également souscrit dans la Société ottomane des Téléphones de Constantinople, les titres auxquels nous donnait droit notre participation dans le consortium qui a obtenu la concession de ce réseau ; les travaux d'installation sont poussés activement.

Le Métropolitain de Constantinople
(*La Correspondance d'Orient*, 1^{er} mars 1913)

.....
Le groupe qui poursuivait la concession et qui l'a obtenue est le *consortium de Constantinople* dont l'objet est d'arriver à contrôler les diverses entreprises électriques (éclairage et transport) à Constantinople. Ce consortium a un caractère international, groupant des maisons de banque et des entreprises industrielles allemandes, françaises, belges, suisses, austro-hongroises. Il s'est déjà assuré par diverses combinaisons le contrôle sur les Tramways de Constantinople, le tunnel de Galata à Péra, et la Société anonyme ottomane pour l'éclairage de la Ville de Constantinople.

Le consortium doit être remplacé par une société, l'Union ottomane [seconde mouture], Société d'entreprises électriques à Constantinople, au capital de 90 millions de francs, moitié en actions et moitié en obligations capital, qui doit lui permettre la réalisation des divers arrangements intervenus, ainsi que la mise sur pied de l'affaire du Métropolitain.

TRAMWAYS
(*La Correspondance d'Orient*, 16 avril 1913, p. 383)

La concession des Tramways de Constantinople et du tunnel du Bas-Constantinople à Péra, que la Deutsche Bank avait acquise avec l'Union ottomane suisse, fut cédée par elle à un groupe franco-belgo-hongrois [le Consortium de Constantinople] de Bruxelles. La Deutsche Bank s'est jointe à ce groupe qui a obtenu la concession des tramways en janvier après 18 mois de négociations.

THOMSON-HOUSTON
(*Le Temps*, 22 septembre 1913)

.....
Le Consortium de Constantinople a poursuivi l'électrification des tramways, et la Société ottomane des téléphones de Constantinople l'installation de son réseau.
.....

1914 : PARTICIPATION DANS
LA SOCIÉTÉ DES TRAMWAYS ET DE L'ÉLECTRICITÉ DE CONSTANTINOPLE
www.entreprises-coloniales.fr/proche-orient/Tramways_de_Constantinople.pdf

SOCIÉTÉ CENTRALE POUR L'INDUSTRIE ÉLECTRIQUE
(*Le Journal des chemins de fer*, 9 mai 1914, p. 437)

Cette société n'exploite pas elle-même ; c'est un omnium de valeurs d'électricité, intéressé dans la Centrale d'Énergie électrique, la Société d'électricité de Rosario, le [Consortium des entreprises de transports urbains à Constantinople](#), Force électrique à Bakou, etc.

Compagnie française des procédés Thomson-Houston
(*Le Temps*, 10 juillet 1916)

Les actionnaires intéressés liront avec beaucoup de profit les quelques lignes précises que le conseil a consacrées dans son rapport ... au Consortium de Constantinople, à la Société des téléphones de Constantinople...
