

Mise en ligne : 2 novembre 2014.
Dernière modification : 16 juillet 2019.
www.entreprises-coloniales.fr

SOCIÉTÉ FRANÇAISE DU PORT D'ALEXANDRETTE

consortium réunissant la Banque de Syrie et du Grand Liban,
www.entreprises-coloniales.fr/proche-orient/Banque_Syrie+Liban.pdf
la Banque de Paris et des Pays-Bas,
le Crédit foncier d'Algérie et de Tunisie,
www.entreprises-coloniales.fr/afrique-du-nord/Credit_foncier_Alg.+Tun.pdf
la Compagnie des Messageries maritimes,
www.entreprises-coloniales.fr/empire/Messageries-maritimes_1851-1977.pdf
la Société française d'entreprises¹
et la nouvelle Société du chemin de fer de Cilicie-Nord-Syrie
www.entreprises-coloniales.fr/proche-orient/Ch_de_fer_Cilicie.pdf

À Alexandrette, la Compagnie du port de Haidar-Pacha, filiale de la Deutsche Bank, avait reçu, à la veille de la guerre de 1914, du gouvernement ottoman, concession d'un port dont la construction devait être effectuée par la Société allemande du Bagdad-Bahn.

4 septembre 1916. — Une flottille de torpilleurs et de chalutiers français bombarde Alexandrette (*Les Annales coloniales*, 10 septembre 1935 : Il y a 19 ans).

En 1921, un consortium français qui réunit la Banque de Syrie et du Grand Liban, la Banque de Paris et des Pays-Bas [BPPB], le Crédit foncier d'Algérie et de Tunisie [CFAT], la Compagnie des Messageries maritimes, la Société française d'entreprises et la nouvelle Société du chemin de fer de Cilicie-Nord-Syrie et prit ultérieurement le nom de « Société française du port d'Alexandrette » fut, par convention conclue avec le haut commissaire, subrogé dans les droits de l'ancienne société concessionnaire. La construction d'un port fut immédiatement entreprise. Deux jetées mesurant 300 et 250 mètres abritent un bassin d'une surface de 5 hectares desservi par des quais d'une longueur de 310 mètres. Des magasins douaniers comprenant l'entrepôt réel pour le transit couvrent une superficie de 7.840 mètres carrés. Quais et magasins sont desservis par un outillage comprenant notamment remorqueurs, chalands, allèges, grues fixes et roulantes (*La Correspondance d'Orient*, janvier 1938).

La Syrie décrite par le général Gouraud
(*Le Temps*, 8 janvier 1922)

Alexandrette sera, grâce à nous, un port commode et vaste.

.....

¹ Conseil de la Société française d'entreprises : Max Choublier (ancien diplomate, administrateur de la Construction africaine et de l'Électricité d'Alep*), Henri Maréchal (www.entreprises-coloniales.fr/proche-orient/Qui_etes-vous_1924-Levant.pdf), Charles Rebuffel (Grands Travaux de Marseille), Ernest Weyl...

Dix millions sont employés aux travaux de la route de Latakieh à Alexandrette et à la construction du port de cette dernière ville.

.....

ALEXANDRETTE
(*La Correspondance d'Orient*, 15 septembre 1922)

Le port d'Alexandrette est fortement concurrencé par le port de Mersine depuis l'accord Franklin-Bouillon.

LA CHAMBRE (DES DÉPUTÉS)
(*Le Temps*, 29 octobre 1922)

Les crédits du Levant

Le président du conseil (Poincaré). — Le jour où nous discuterons les crédits civils et militaires pour la Syrie, je serai à votre disposition. (Très bien ! Très bien ! au centre et à droite.) Les dépenses du port d'Alexandrette sont des dépenses civiles. (Interruptions à l'extrême gauche.)

Exposition coloniale de Marseille
(*La Correspondance d'Orient*, janvier 1923)

le tableau mural et le plan en relief du port d'Alexandrette, présentés par la Société française d'entreprises...

La situation commerciale en Syrie au début de 1924
(*La Correspondance d'Orient*, juin 1924)

Mouvement commercial

Le mouvement commercial des différents marchés syriens a présenté en 1923 les mêmes caractéristiques que pendant les années précédentes.

La plus grande partie des importations -d'outre-mer se fait par Beyrouth qui reste le principal manche de distribution de la Syrie et le fournisseur de Damas et en bonne partie d'Alep.

Damas et Alep demeurent les deux grands centres où vient s'approvisionner l'intérieur et où les pays limitrophes font leurs achats et leurs ventes. Les- exportations se font par Beyrouth, Tripoli et Alexandrette.

Malgré les perturbations du change entraînant un manque de stabilisation des prix et de grosses difficultés dans les affaires, les marchés syriens ont présenté en 1923 une activité particulière qui s'est surtout manifestée durant le quatrième trimestre et a trouvé sa source dans une reprise marquée des affaires avec l'Anatolie et la Cilicie d'une part et de l'autre avec la Transjordanie.

Ce mouvement est indiqué par les douanes sous la rubrique « réexportation ». Il s'agit principalement de reventes effectuées par la Syrie aux pays limitrophes. La douane

enregistre ainsi la trace de 78 millions environ de marchandises sur lesquels des droits ont été remboursés, alors qu'en 1922, 26 millions seulement avaient été comptés.

Le tableau comparatif des réexportations de ces deux années permet de se rendre compte du développement pris par le commerce (en fr.) :

	1922	1923
Beyrouth	14.050.000	21.030.000
Tripoli	180.000	1.700.000
Alexandrette	500.000	6.980.000
Alep	11.270.000	39.450.000
Damas	250.000	9.070.000
	28.250.000	78.830.000

De l'avis général, ce chiffre de 78 millions pourrait être facilement porté au double, pour des raisons diverses.

Des réexportateurs de nombreuses marchandises ne réclamant pas les ristournes de droit consenties par la douane. Mais, tel qu'il est, il n'en indique pas moins une progression considérable et d'autant plus caractéristique que les graphiques des importations et des exportations (dans lesquelles sont comprises les réexportations), montent simultanément exprimant bien que, si la Syrie augmente en importation, elle trouve le placement de ce surcroît de marchandises et dans le pays même et dans les pays voisins.

Importations

Les importations totales de la Syrie et du Liban se sont élevées en 1923 à fr. 560.477.393 dont fr. 28.976.823 de marchandises importées en franchise. Il reste donc fr. 581.500.570 de marchandises ayant payé des droits².

Leur répartition s'est effectuée comme suit (en milliers de francs) :

	1921	1922	1923
Beyrouth	468.645	366.818	364.106
Tripoli	65.672	73.560	88.926
Alexandrette	32.948	27.215	40.656

² Les entrées en franchise se. répartissent comme suit :

Beyrouth	16.346.530
Tripoli	4.517.185
Alexandrette	1.549.112
Lattaquieh	586.067
Damas	5.9111.354
Alep	66.579
	28.976.822

Lattaquieh	7.355	5.053	3.048
Alep	2.907	8.397	9.048
Damas	9.495	20.307	25.716
	587.422	501.450	831.500

Cela donne comme pourcentage :

	1921	1922	1923
Beyrouth	80 1/4	72 3/4	68 1/2
Tripoli	11	16	16 3/4
Alexandrette	5 1/2	5 1/2	7 1/2
Lattaquieh	1 1/4	1	1/2
Alep	1/2	1 3/4	1 3/4
Damas	1 1/2	4	—

Beyrouth a donc conservé en 1923 sa suprématie et continué à assurer l'importation d'outre-mer, malgré l'existence du transit direct sur Damas qui n'a pas été très employé par les commerçants de cette ville, et la concurrence qui lui est faite par Tripoli et par Alexandrette pour la Syrie du Nord.

En 1923, le port de Beyrouth a été visité par 704 vapeurs de commerce faisant ensemble 1.348.077 tonnes.

Les navires français, en diminution comme nombre, sont en augmentation de tonnage. Cela tient surtout à la présence des paquebots des Messageries maritimes dont les services sont réguliers par le nord *via* Constantinople, et par le sud *via* Alexandrie.

Le pavillon italien est en bonne augmentation, ce qui se justifie par l'effort commercial. D'autres, assez nombreuses, y ont envoyé en inspection considérable entrepris par l'Italie. Les Allemands ont également repris leurs services d'avant-guerre.

Les ports de Tripoli et d'Alexandrette, le premier surtout concurrent direct de Beyrouth, ont vu leur pourcentage augmenter: Tripoli en raison du raccordement de la ligne ferrée TripoliHoms, à la ligne Homs-Alep, Alexandrette en raison du rétablissement de la ligne Alexandrette, Topra, Kalé, Alep et des travaux effectués par la Société Française du Port d'Alexandrette ouverts à l'exploitation au début de 1923. Le trafic de ce dernier port a été, en 1923, de 24.497 tonnes à l'importation et 16.058 tonnes à l'exportation. Nous sommes loin il est vrai du chiffre du mouvement de Beyrouth (203.849 tonnes à l'importation et 49.744 tonnes à l'exportation), mais on remarquera que ce port a augmenté sensiblement son trafic alors que celui de Beyrouth s'est maintenu.

La répartition des importations entre les différents pays fournisseurs donne le tableau suivant:

	Fr.	%
France	81.135.543	14 1/2
Allemagne	35.287.261	6 1/4
Angleterre	120.603.499	21 1/2

Autriche	6.044.951	1
Belgique	32.758.879	6
Égypte	93.704.065	16 3/4
Etats-Unis	40.338.406	7 1/4
Grèce	416.958	—
Indes	11.090.421	2
Italie	57.228.498	10 1/4
Japon	7.982.181	1 1/2
Perse	3.638.078	3/4
Roumanie	8.608.171	1 1/2
Suisse	1.578.015	1
Tchéco-Slovaquie	6.059.815	1
Turquie	16J9.72.785	3
Pays limitrophes	17.159.029	3
Divers	19.810.838	3 1/2
Total	560.477.393	

Ces chiffres indiquent plus spécialement la provenance des marchandises que leur pays d'origine. C'est ainsi que l'on peut voir l'Égypte, avec laquelle la Syrie ne fait qu'un commerce de transit, se placer avant la France, qui effectivement se trouverait immédiatement après l'Angleterre, laquelle ne doit le premier rang qu'à ses fournitures de cotonnades.

La concurrence a été particulièrement active; le principe de l'égalité économique étant imposé dans le Mandat, aucune puissance — même la puissance mandataire — ne jouit en Syrie de privilèges spéciaux. La Syrie constitue donc un marché ouvert à toutes les activités.

Méthodes commerciales à employer. — Au surplus, il y aurait à dire des méthodes commerciales à employer dans ce pays, ce qu'il est dit d'une façon générale pour tous les marchés du Levant. Pour atteindre une clientèle diverse dans ses goûts et dans ses moyens, de bons représentants connaissant bien ces marchés, sachant les usages du pays, sont nécessaires.

De même, il est indispensable pour bénéficier des avantages du change et parer à ses fluctuations constantes que les fabricants soient souples dans leurs cotations et tiennent constamment leurs représentants au courant de leurs chargements, avec un prix de base déterminé dont les variations seraient télégraphiées au besoin à chaque commande. Cela vaut certainement mieux que des cotations établies en une autre monnaie que le franc, qu'il s'agisse de sterling ou de dollars. Ces dernières représentent peut-être pour le fabricant l'avantage de fixer ses prix, mais cependant il y a lieu de ne pas perdre de vue que les États de Mandat ont pour monnaie la livre syrienne qui n'est autre chose que le franc et que maintenir nos cotations en francs est nécessaire en ce pays au même titre qu'en France. C'est pour nous d'une impérieuse nécessité.

Il est également recommandé de façon la plus vive de surveiller les expéditions et la stricte concordance des envois avec les commandes. Une expédition non conforme, en dehors de toutes les chicanes auxquelles elle peut donner prétexte en cas de baisse des

prix, risquerait de faire échouer des affaires subséquentes. Le même inconvénient se produit pour des retards de livraison.

On peut noter d'ailleurs que les commerçants locaux sont très au courant des prix, provoquent des offres dans tous les pays producteurs, des envois d'échantillons et procèdent par comparaison. Presque tous sont tout à fait compétents dans les articles dont ils s'occupent et certains d'entre eux font annuellement des voyages en Europe, visitant la France et les autres pays concurrents. Ce sont donc des négociants très avertis.

Exportations

Les exportations totales de la Syrie et du Liban (exportations et réexportations) s'inscrivent en 1923 pour fr. 246.841.253. Si l'on en défalque les réexportations: fr. 78.327.872, il reste : fr. 168.513.381.

La répartition des exportations des trois dernières années (réexportations soustraites) s'est effectuée comme il suit (en millions de francs) :

	1921	1922	1923
Beyrouth	27	37	49
Tripoli	8,5	13	22
Alexandrette	8,5	25	43
Lattaquieh	0,5	0,5	3
Alep	19,5	3	6
Damas	5	9,5	45
	69	88	168

Cela donne comme pourcentage pour 1923 :

	%
Beyrouth	29 1/4
Tripoli	13
Alexandrette	25 1/2
Lattaquieh	1 3/4
Alep	3 1/2
Damas	27

Si l'on fait abstraction des marchandises exportées directement par Damas — et transitées par Beyrouth —, Beyrouth et Alexandrette se tiennent de très près sur le chapitre des exportations, et Tripoli gagne du terrain. On constatera également que les exportations directes de Damas à l'étranger ont haussé dans des proportions considérables. Elles sont constituées en grande partie par les céréales du Hauran et par la production fruitière de la région de Damas, qui sortent de Syrie via Beyrouth ou Caïffa.

Par pays de destination, les exportations de la Syrie et du Liban se sont réparties dans l'ordre indiqué par le tableau suivant (en fr.) :

France	49.500.306
Allemagne	1.664.945
Angleterre	6.860.372
Autriche	226.522
Belgique	1.171.368
Égypte	37.197.305
États-Unis	18.013.026
Grèce	1.366.316
Indes	965.445
Italie	10.129.787
Japon	—
Perse	151.732
Roumanie	8.790
Suisse	90.904
Tchécoslovaquie	245.963
Turquie et pays limitrophes (1)	33.985.982
Autres pays	6.954.558
	<u>168.513.381</u>

(1) Les réexportations ayant eu pour pays principaux de destination la Turquie et les pays limitrophes de la Syrie ont été soustraits de ce poste, porté par la douane pour fr. 112.293.854.

Parmi les produits syriens exportés, dont on trouvera ci-dessous la nomenclature, il y a lieu de noter que la France a absorbé la presque totalité de la récolte de soie syrienne.

D'après les estimations douanières, elle est évaluée à 39 millions; Cette évaluation paraît très au-dessous de la réalité, la récolte de soie syrienne a été en 1922 de 206.560 kg de cocons secs, 120.150 kg de soies grèges, 60.307 kg de déchets qui donneraient, en comptant les cocons à 70 francs, la soie à 290 et les déchets à 40.51.850.000 francs. Dans ces chiffres n'est pas comprise la soie filée au titre indigène et qui reste dans le pays (25.000 kg environ).

La France a également acheté une bonne partie de la production de laine exportée (15.000 balles environ de 115 kg).

On peut noter également une exportation par Alexandrette d'environ 14.000 balles de coton.

Ce rapport est accompagné de documents statistiques sur le mouvement commercial de la Syrie, le trafic maritime des ports, etc. Les maisons françaises peuvent prendre connaissance de ces renseignements à l'Office national du commerce extérieur (Section Levant-Extrême-Orient).

(Communication de M. Gilly, directeur de l'Office commercial français pour la Syrie.)
4 juin 1924.

NÉCROLOGIE
Capitaine de vaisseau en retraite Morache

(Le Journal des débats, 14 février 1925)

On annonce la mort du capitaine de vaisseau en retraite Morache, directeur de l'exploitation du port d'Alexandrette (Syrie), commandeur de la Légion d'honneur.

La situation commerciale de la Syrie et du Grand Liban
au début de l'année 1925

(La Correspondance d'Orient, septembre 1925)

.....
L'aménagement du port d'Alexandrette par la Société française du port d'Alexandrette, la construction d'entrepôts douaniers et de hangars couverts ; le rétablissement ensuite de l'accord syro-turc de communications ferroviaires normales entre Alexandrette et Alep, de même que le raccordement d'Alep à Tripoli par la voie ferrée de Homs, ont facilité au commerce d'Alep, aussi bien & l'importation qu'à l'exportation des relations directes avec l'étranger. La concurrence faite par le port d'Alexandrette à celui de Beyrouth est encore assez faible. Elle est cependant à noter en raison de sa constante progression.

Mouvement des ports

Voici le mouvement du trafic des trois ports syriens (en tonnes) :

Port de Beyrouth. — D'après la Compagnie du Port :

	1922	1923	1924
Importations	203.304	203.849	233.121
Exportations	18.866	39 089	35 801
Transit	6.774	10 055	15 450
	228 944	253 593	284 372

En 1924, le port de Beyrouth a été visité par 656 vapeurs de commerce faisant ensemble 1.357.930 tonnes. La part de la France, qui vient en tête, a été de 171 vapeurs faisant ensemble 557.819 tonnes.

Port d'Alexandrette. — D'après les statistiques communiquées par la Société française du port d'Alexandrette, la répartition du trafic de ces deux dernières années a été de (tonnes) :

	1923	1924
Importations	24 498	55 046
Exportations	16 040	19 976
	40.538	75 022

Port de Tripoli. — Le tableau suivant indiquant le trafic de ces deux dernières années, est extrait des statistiques des douanes (tonnes) :

	1923	1924
Importations	46 234	39.248
Exportations	12 722	14 436
	58.850	53.684

.....

ÉTUDES ET NOTES FINANCIÈRES
Crédit foncier d'Algérie et de Tunisie
(*Le Temps*, 1^{er} octobre 1928)

Les diverses affaires auxquelles la banque est intéressée, Port d'Alexandrette, Tramways de Damas, Électricité d'Alep, sont en voie de développement suivi.

INFORMATIONS ÉCONOMIQUES
SYRIE
(*La Correspondance d'Orient*, avril 1929)

À Tripoli et à Lattaquié, tout reste à faire. À Alexandrette, par contre, la société française, qui a pris la succession des Allemands à partir de 1921, a créé un bassin pour les mahonnes. Le port comporte 40.000 mètres carrés de terre-pleins desservis par 1.600 mètres de voies ferrées.

L'avenir d'Alexandrette
(Une grande voie internationale)
(*La Correspondance d'Orient*, novembre 1930)

Sous ce titre, l'Union économique de Syrie a publié, en ces dernières années, un article de notre collègue M. E. Duchatel, ancien inspecteur des finances, chargé de mission en Orient.

Or, le *Bulletin du Comité de l'Asie française* vient de donner, à la page 286, un entrefilet sur une « nouvelle route de la Perse à la Méditerranée ».

Il s'agit (en attendant la voie ferrée) de relier son terminus actuel de Nissibin à la grande métropole commerciale de Tabriz, d'où il sera facile, relativement, de resservir l'Azerbaïdjan, l'Arménie, la Caspienne et toute la Perse du Nord.

Résultat : Un accroissement considérable de transit pour les villes de la Syrie du Nord, surtout pour celles qui composent le grand triangle historique : Alep-Alexandrette-Antioche ; il est à prévoir que la route d'Alexandrette à Tabriz sera (*via Mossoul*) aussi prospère que celle de Beyrouth à Bagdad.

Conséquence. Outiller le plus largement possible le port d'Alexandrette et lui donner un accès direct d'Alep à la mer par voie ferrée. Ce sont, d'ailleurs, les conclusions mêmes, de notre collègue E. Duchatel.

(*La Correspondance d'Orient*, août 1931)

Le port de Tripoli a été remis en état et celui d'Alexandrette est achevé.

ALEXANDRETTE

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

COMMERCE

Marasme complet en raison de la saison habituelle et de la crise générale. Une seule expédition de 100 kantars de charbon a été effectuée à Beyrouth.

Le ralentissement des exportations et des importations du port d'Alexandrette persiste : diminution de tonnage de près de 50 % par rapport au mois de juillet de l'année dernière.

L'exportation des bestiaux a été également bien inférieure : 3.626 têtes contre 11.657 têtes en juillet 1931.

Conséquence naturelle, ralentissement du transit.

Les céréales se maintiennent à des prix sensiblement égaux à ceux du mois passé. On cotait fin juillet : blé, 38 à 40 LLS la tonne ; orge, 25 à 27 LLS la tonne ; dari, 20 à 25 LLS la tonne ; avoine, 20 à 22 LLS la tonne.

Port d'Alexandrette

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

Le trafic du Port d'Alexandrette a été le suivant durant les cinq dernières années (tonnes) :

Années	Importations	Exportations	Total
1927	76.000	20.000	96.000
1928	67.000	18.000	85.000
1929	83.000	28.000	111.000
1930	83.900	48.300	132.200
1931	82.000	44.800	126.800

À l'importation, le trafic demeure donc du même ordre de grandeur

(*La Correspondance d'Orient*, janvier 1937)

.....
Alexandrette est le seul port qui soit sur le territoire dépendant directement de la république de Syrie, les autres étant au Liban ou chez les Alaouites. C'est le port de toute la région d'Alep et le débouché syrien du chemin de fer turco-syrien de Bagdad. Sa perte modifierait les conditions économiques de l'exploitation des territoires syriens de la Djezireh et, du même coup, les rapports commerciaux de la Syrie et de la France avec le nord de l'Irak et l'Iran.

.....

L'affaire d'Alexandrette devant la Société des Nations.
(*La Correspondance d'Orient*, février 1938)

Le débat d'Alexandrette s'est déroulé devant le Conseil exactement conformément au scénario minutieusement préparé. L'origine de la querelle est, on se le rappelle, dans l'accord franco-turc de 1921, qui n'a admis l'annexion du Sandjak à la Syrie que moyennant l'octroi de certaines garanties spéciales à la population turque. Ces garanties ont été consacrées, après la conclusion de l'accord franco-syrien qui prévoit l'indépendance de la Syrie, par un statut spécial que la Société des Nations a établi au mois de mai 1937. Les Syriens n'ont pas approuvé ce statut. La Société des Nations et la France mandataires se trouvent donc entre les Turcs et les Syriens qui ne peuvent pas se sentir.

La Turquie, a dit M. Sadak, est dès maintenant aussi intéressée au Sandjak que la France, et elle le sera encore plus qu'elle à l'expiration du mandat. On ne peut pas dire plus clairement que les Turcs n'ont pas renoncé à revendiquer un territoire qu'ils considèrent comme une partie de la Turquie.

Une conclusion conciliante rendant hommage à la Société des Nations et rappelant l'amitié traditionnelle de la France et de la Turquie, a permis à M. Yvon Delbos de rendre, lui aussi, hommage à des liens séculaires qui restent une des bases de la politique de la France en Orient.

Le rapporteur, M. Uden, a alors posé très nettement la question. Veut-on simplement procéder à quelque aménagement du règlement préparé par le Comité de la Société des Nations, ou bien veut-on remettre en discussion les principes mêmes adoptés au mois de mai 1937? Dans ce second cas, il faudrait faire appel à un comité de juristes ; dans le premier, une mise au point rapide peut être préparée avec le concours d'experts français et turcs. Le représentant de la Turquie s'est empressé de faire savoir qu'il accepte un simple aménagement du règlement déjà préparé.

MAINMISE TURQUE

TURQUIE
(*Le Temps*, 31 mai 1941)

.....
Des travaux de grande envergure se poursuivent pour faire d'Alexandrette le grand port de Turquie.
.....

L'ACTIVITÉ COMMERCIALE DE LA TURQUIE
(*Le Temps*, 25 février 1942)

Istamboul, 23 février. — A l'approche du printemps, la Turquie prend des dispositions pour renouer avec l'Europe des relations économiques normales. L'interruption des

communications par terre avec l'Europe, par suite des abondantes chutes de neige et des inondations en Thrace, ainsi que la précarité des relations par mer avec la Bulgarie, les tempêtes s'étant succédé en mer Noire durant tout le mois de décembre et celui de janvier, enfin, indirectement, le gel du Danube, telles étaient les causes d'une crise qui allait s'aggravant. Le ravitaillement du pays par le sud de la Méditerranée avait été d'autre part considérablement réduit depuis le début du conflit dans le Pacifique.

Aujourd'hui, la Turquie prépare une nouvelle campagne commerciale qui sera caractérisée avant tout par une reprise aussi large que possible de ses relations avec l'Allemagne et ses partenaires. On annonce en effet que M. Ahmed Djemil Djonk, directeur de l'office du commerce turc, est sur le point de rentrer d'Allemagne où, à la faveur d'un long séjour à la tête d'une délégation commerciale, il a conclu, dit-on, de très importants marchés. Ceux-ci doivent assurer, dès que le rétablissement des voies de communication avec l'Europe sera chose faite, un afflux important de marchandises en Turquie. C'est pourquoi, sans y être directement intéressée, la Turquie s'apprête à suivre de près la conférence des pays danubiens qui doit s'ouvrir incessamment à Pitueest, en Slovaquie, pour examiner les problèmes du trafic sur le Danube.

Il est intéressant de noter à ce sujet que le Reich semble avoir l'occasion de donner une vigueur toute particulière à cette nouvelle offensive commerciale. Il suffit, pour s'en rendre compte, d'observer le développement sans cesse croissant des bureaux exportateurs allemands à Istamboul.

Les travaux d'équipement du port d'Alexandrette sont vigoureusement poussés. On veut faire de celui-ci un port marchand commode pour le trafic entre la Turquie et l'Égypte. On espère pouvoir bientôt manipuler mille tonnes de marchandises par jour.

Enfin, les Anglais et les Américains s'efforcent de maintenir le régime des livraisons à la Turquie qu'ils avaient pu établir à la fin de l'année dernière; mais il semble, malgré tout, que la concurrence de l'Allemagne devienne cette fois pour eux plus dangereuse que dans le passé.
