

UNE ENTREPRISE DE L'YONNE ET LE PORT DE BEYROUTH (1889-1895)

Jean-Charles GUILLAUME

Le 8 février 1889, les travaux de construction du port de Beyrouth sont confiés par adjudication à l'entreprise Muzey-Thévenin et Loury. Or François Joseph Muzey est industriel et entrepreneur de travaux publics installé à Auxerre ⁽¹⁾, Théophile Thévenin, ingénieur demeurant à Champs-sur-Yonne et Sosthène Loury, entrepreneur à Saint-Fargeau ⁽²⁾. Le 25 février 1889, les trois hommes forment pour une durée de cinq ans une société pour l'entreprise de construction du port de Beyrouth (Syrie) et l'exécution des travaux ⁽³⁾. La société en nom collectif a un capital social de 580 000 F : Muzey en fournit 400 000 F, soit 69%. Son siège social est à Auxerre, route de Paris n°7. Les bénéfices ou pertes doivent être partagés à raison de 40% pour Muzey, 30% pour Thévenin et 30% pour Loury.

En fait, les entrepreneurs de l'Yonne ne sont que les exécutants. Le donneur d'ordres est la *Compagnie ottomane du Port, des Quais et des Entrepôts de Beyrouth*, constituée le 20 juin 1888. Le but de cette société est de procéder à la construction et à l'exploitation, dans la rade de Beyrouth, d'un port destiné à abriter les navires qui fréquentent cette rade et des quais destinés aux opérations d'embarquement et de débarquement des voyageurs et des marchandises. Les concessionnaires s'engagent à commencer les travaux dans un délai de deux ans et demi [...] et à les terminer dans un délai de cinq ans. La durée de la concession, fixée primitivement à 60 ans, est portée à 99 ans à partir de 1892. Le fonds social est de 5 M de francs divisé en 1 000 actions de 500 F. Sur les dix membres du conseil d'administration, trois représentent la *Compagnie de la Route de Beyrouth à Damas*, et trois la *Banque Impériale Ottomane*, un le *Comptoir d'Escompte de Paris*, un la *Banque de Paris et des Pays-Bas*, et deux personnalités locales syriennes. La société est française à 80% ⁽⁴⁾. Les recettes annuelles estimées s'élèvent à 525 000 F, les dépenses à 75 000 F et le bénéfice net à 450 000 F.

I) UNE ROUTE ET UN PORT

Au milieu du XIXe siècle, les importations par Beyrouth sont essentiellement des produits manufacturés comme les tissus (cotonnades), et les exportations des produits bruts comme les céréales (orge, blé), les frisons et cocons de vers à soie (vers la France). Au fur et à mesure que le trafic augmente ⁽⁵⁾, la structure se diversifie : aux importations, se développent riz, sucre, denrées coloniales, fers, cuivre, charbons, produits chimiques, et aux exportations, fruits, bois de réglisse, laines et peaux ⁽⁶⁾.

⁽¹⁾ Voir Guillaume (Jean-Charles), « L'entreprise Muzey Piat & Fougérol Pignarre 1847-1976 », Bulletin de la Société des Sciences de l'Yonne, 121e volume, année 1989, p.181-221.

⁽²⁾ Le 6 février 1889, Adrien Loury, 27 ans, lieutenant au 82e R.I., fils de Sosthène, devait épouser à Auxerre Marie Marguerite Mélanie Hortense Piat, 22 ans, petite-fille de Muzey.

⁽³⁾ Acte sous seing privé enregistré à Auxerre le 18 mars 1889 folio 33 n°213.

⁽⁴⁾ La participation financière peut être évaluée à 40% pour le groupe de Perthuis et des Messageries, 30% pour la Banque ottomane, 10% pour les capitalistes syriens, 20% pour la Banque de Paris et le Comptoir [Thobié (Jacques), *Les intérêts économiques financiers et politiques français dans la partie asiatique de l'Empire ottoman de 1898 à 1914*, Thèse pour le doctorat d'Etat, Université de Paris I-Sorbonne, 1973, p.213-243.].

⁽⁵⁾ En 1867, 264 024 tjb ; en 1873 ; 295 952 tjb ; en 1874, 312 437 tjb ; en 1875, 264 536 tjb ; en 1876, 236 261 tjb ; 1887 : 549 092 tjb ; 1892 : 580 500 tjb.

⁽⁶⁾ Lettre du 7 avril 1888 [Correspondance consulaire et commerciale du Consulat général de Beyrouth (Archives dépendant du Quai d'Orsay à Paris)].

La construction d'un port s'inscrit dans un projet beaucoup plus vaste conçu par le comte Edmond de Perthuis⁽⁷⁾. Cet ancien officier de marine est un orléaniste fervent. La Révolution de 1848 l'incite à quitter la France. Installé à Beyrouth en 1850, il y représente à partir de 1855 la Compagnie des Messageries Maritimes. Saint-simonien, il est passionné par les recherches entreprises par l'ouverture d'un canal reliant la Méditerranée à la Mer Rouge. La place étant prise d'un côté, il envisage une autre route des Indes par voie de terre et se fait le « Ferdinand de Lesseps de la Syrie »⁽⁸⁾. Pour lui, le trafic du port de Beyrouth ne peut grossir qu'en détournant des marchandises qui passent jusqu'à présent par Tripoli, Saïda et Saint-Jean d'Acre. Il faut donc considérablement améliorer les liaisons de la ville avec l'intérieur des terres, en particulier avec Damas (164 000 habitants). Le seul problème est que les conditions naturelles sont difficiles : il faut franchir le Mont Liban puis l'Anti-Liban. Ainsi sur ses 112 km, la route comptera 81 km de montagne. Elle empruntera un sentier de muletier aux dénivellations très fortes : 1 542 m au 33^e km, 990 m dans la plaine de la Bekaa, 1 280 m au 68^e km.

La route Beyrouth - Damas

Le 28 juillet 1857, de Perthuis obtient par un « acte de privilège » (*firman*) la concession d'une route carrossable à construire de Beyrouth à Damas par l'entremise d'une compagnie à constituer qui aura le privilège de l'exploitation de la route par voiture pendant cinquante ans. En octobre 1858, il crée la *Compagnie de la Route de Beyrouth à Damas*, société anonyme au capital de 3 millions de francs en 6 000 actions de 500 F. Des raisons à la fois régionales et générales militaient en faveur de ce projet : d'une part, les relations entre les deux grandes cités de Beyrouth et de Damas ; d'autre part, la liaison Méditerranée-Bagdad et au-delà l'Iran et le Golfe Persique. Le 1er janvier 1863, le premier envoi de marchandises entre à Damas venant de Beyrouth et en avril, le service régulier de voyageurs commence à fonctionner.

Seule macadamisée de la région, la route est une brillante réussite. Elle enregistre un doublement de son trafic de 1869 (11 567 tonnes) à 1894 (27 331 tonnes). Elle jouit d'un service des transports efficace. Elle affirme la prééminence définitive de Beyrouth sur Haïfa, Saïda et Tripoli. Elle réussit à capter une partie du trafic de Bagdad à Alep et Tripoli : il fallait en effet 53 jours pour aller de Bagdad à Alep et 20 jours seulement de Bagdad à Damas⁽⁹⁾. La *Compagnie* est particulièrement rentable : en 35 ans, le capital est récupéré quatre fois.

Vers un nouveau port (1861-1888)

Le port de Beyrouth est l'héritier de celui construit en 1125 par les Croisés (150 m de long sur 100 m de large). Il n'est qu'une simple rade que rien n'abrite de la violence des vents et de la grosse mer du large. L'essor de la navigation maritime et l'accroissement spectaculaire de la taille des navires imposent de réaliser des ouvrages d'un type nouveau, tels que des quais en eau profonde ou bassins de radoub de dimensions toujours plus importantes, qui à leur tour obligent à la création de matériels spécialisés⁽¹⁰⁾.

Dès 1861, à la demande du Comte de Perthuis, la Compagnie des Messageries demande en 1862 à un de ses ingénieurs, Stoeklin, auquel elle a déjà confié la direction des travaux des bassins de Suez, d'établir un projet de construction d'un port moderne à Beyrouth. Une critique constructive de ce travail conduit à un contre-projet moins onéreux.

L'affaire met vingt-cinq ans à aboutir car les capitalistes européens veulent des garanties que le gouvernement ottoman refuse de donner. En 1863, le Comte de Perthuis imagine la première

⁽⁷⁾ Edmond Edouard de Perthuis de Laillevault (1822-1904) est le fils de Léon Amable de Perthuis de Laillevault (1795-1877) et de Elise Sophie Caroline de Grote. Depuis 1783, sa famille est liée à la terre de Pont-Marquis de Moulins sur Ouanne (Leviste Jacques, « La terre de Pont-Marquis », *B.S.S.Y.* n°39, 1961-1962, p.144). On peut penser que Muzey et Soshène Loury se sont intéressés au port de Beyrouth par son intermédiaire.

⁽⁸⁾ Thobié (J.), *ouvrage cité*, 1973, p.213-243.

⁽⁹⁾ Id., p.238.

⁽¹⁰⁾ Barjot (Dominique), *La grande entreprise française de Travaux Publics (1883-1974) : Contraintes et stratégies*, Thèse pour le doctorat d'Etat, Université de Paris IV-Sorbonne, 1989, p.2398.

combinaison : les Messageries maritimes s'engagent à exécuter les travaux aux frais du gouvernement ottoman et l'exploitation est confiée - bien naturellement - à la *Compagnie de la Route* de Beyrouth-Damas. Mais la concession n'est pas accordée, car les Musulmans de la ville s'opposent à la création de taxes nouvelles : les uns craignent que les recettes ne soient employées à d'autres usages en raison de la situation désastreuse du Trésor de l'Empire ; pour d'autres, fatalistes et rétrogrades, « toute taxe à établir est une innovation et toute innovation conduit au feu » ⁽¹¹⁾. Le projet est repris en 1868 à la faveur d'un renouvellement de la composition de la municipalité de la ville. En 1879, un ingénieur anglais est d'abord chargé de lever des plans et d'établir un devis, mais ses propositions effraient la population. Puis, dans un projet de convention provisoire, la municipalité sollicite la concession pour elle-même, garantit 6% d'intérêt annuel et 1% d'amortissement, soit en tout 7%, à la Compagnie qui se chargera de la construction du port, et vote des droits d'octroi et des droits d'embarquement et de débarquement sur les marchandises pour pourvoir au service des intérêts et de l'amortissement. Elle s'adresse alors au comte de Perthuis avec mission de se rendre en France pour traiter la question ⁽¹²⁾. Le gouvernement ottoman refuse d'entériner la décision.

En 1883, le Comte de Perthuis déploie une intense activité à Constantinople et à Paris. Fait nouveau, plusieurs banques s'intéressent à l'affaire. En 1886, on décide de conjuguer les efforts. Sous l'impulsion de la *Compagnie de la Route*, une société est constituée avec le concours de la Banque Impériale ottomane, du Comptoir d'Escompte, de la Banque de Paris et des Pays-Bas et de la Compagnie des Messageries maritimes. Le comte de Perthuis s'apprête à recueillir le fruit de ses longs efforts lorsque le 19 juin 1887 la Sublime Porte accorde la concession du port de Beyrouth à un Libanais, Joseph Moutran et à ses associés. Ces derniers partent pour Paris et offrent à la société en formation leur concession non sans quelques avantages bien entendu. Le 16 septembre 1887, une convention charge une commission, composée du concessionnaire et de trois administrateurs de la *Compagnie de la Route* et de la Banque ottomane, de procéder aux études définitives. Les fondateurs doivent souscrire la totalité du capital sans faire appel au public « en raison du discrédit dans lequel [sont] tombées les entreprises de port », allusion sans doute au scandale de Panama (1888-1893), la Compagnie universelle du canal interocéanique déposant son bilan en 1889.

Reste à convaincre le sultan Abdul-Hamid. Il est décidé de lui offrir un cadeau d'une valeur de 20 000 F « afin de hâter l'issue des négociations en cours », à savoir deux vases de Sèvres dotés de montures en bronze dorés et décorés de peintures représentant l'un la rade de Beyrouth dans l'état actuel, l'autre l'aspect du port après son achèvement complet ⁽¹³⁾. L'Etat français finance le cadeau.

II) LES TRAVAUX DU PORT

Le nouveau port

Le port réalisé correspond au projet partiel n°5 de Stoeklin et repris par son gendre Henri Garreta, ingénieur des Ponts et Chaussées de 1ère classe, assisté par M. Thomas, conducteur des Ponts et Chaussées de 2e classe. Il s'agit d'un port conquis sur la mer grâce à l'établissement de deux jetées : une grande jetée de 680 m de long qui, partant de la pointe Nord de la basse ville, s'avance par des fonds variant entre 4 et 14 m de profondeur ; une petite partant de la pointe dite de Medawar est destinée à empêcher les effets du ressac de la mer dans l'intérieur du port ⁽¹⁴⁾. L'espace mis ainsi complètement à l'abri a la forme d'un triangle rectangle de 20 ha de superficie, soit la superficie de l'ancien port de Marseille de l'époque.

⁽¹¹⁾ Lettre du 10 juillet 1868 (C.C.C. du C.G.B.).

⁽¹²⁾ Lettre du 8 juin 1879. Id.

⁽¹³⁾ Lettres, notamment celle du Ministre de l'Instruction publique et des Beaux-Arts datée du 5 septembre 1890 (Affaires diverses politiques du Consulat général de Beyrouth n°32 (1883-1895).

⁽¹⁴⁾ Lettre du 10 juillet 1868 (C.C.C. du C.G.B.).

Le savoir-faire de Muzev

Fils d'un horloger de l'Isle-sur-Serein, Muzev (24 octobre 1821 - 3 décembre 1893) est un passionné de mécanique. En 1847, il a installé au Champ de Mars (actuellement Porte de Paris) un atelier de forgeron-mécanicien. Il a profité de la décision des pouvoirs publics d'aménager les voies d'eau (Yonne et canal du Nivernais) pour mettre au point une « machine à épuiser ». En juillet 1878, il a demandé un brevet pour une drague à vapeur avec épierreur-cribleur et tablier élévateur versant directement en wagon et lavant le dragage. Il a réalisé des travaux d'entretien dans le cadre de contrats conclus avec l'administration pour plusieurs années, et y a ajouté les travaux par lots et en régie. Il a acquis une grande expérience dans le déroctage, l'arrachage des gros troncs de saule, de pieux et de débris de roche. Par ailleurs, il fabrique pompes rotatives et à piston, malaxeurs pour mortier, bétonnières et caisses à rouler le béton, plans inclinés, chèvres, bigues... Il sait aussi fournir chaînes et fers pour les vantaux des portes des écluses ou des fontes pour les plates-bandes de buse, et construire un bateau toueur actionné par un moteur à pétrole...

Depuis 1878, il peut aussi compter sur les compétences d'un de ses gendres, Jean Fougerol, ingénieur de l'Ecole Centrale des Arts et Manufactures, diplômé également des Arts et Métiers. A partir de 1880, il a exploité à Villeneuve-Saint-Georges un fonds de commerce de dragage et de marchand de sable. Le 22 janvier 1889, il a apporté 6 000 francs en espèces et son fonds de commerce de dragueur estimé à 100 000 francs dans la société Piketty - Leneru - Guérin & Cie dont l'objet est les travaux de dragage, remorquage, l'achat et la vente de sable, cailloux, ballast...

Les travaux

Muzev-Thévenin et Loury ne rencontrent pas de difficultés majeures car le fond de rocher révélé par des sondages répétés permet les enrochements et les remblais suivant les profils prévus, « sans qu'une quantité quelconque soit perdue dans le sol, ainsi que cela pourrait arriver sur un fond de vase par exemple »⁽¹⁵⁾. Ils utilisent 2 500 blocs artificiels qui exigent 275 000 m³ de maçonnerie dont 12 779 m³ pour le seul mur d'abri de la jetée du large. Pour les enrochements naturels, ils mobilisent 334 359 m³ de matériaux divers dont 69 862 m³ pour la traverse, le reste pour la jetée du large. Quant aux terrains conquis sur la mer, ils font appel à un cube de matériaux de 558 554 m³. Au total donc ils déplacent près de 900 000 m³ de matériaux divers⁽¹⁶⁾. Ils complètent le gros œuvre par un ensemble de constructions : locaux de la nouvelle douane, bureau de la Compagnie, gare maritime, quarantaine, capitainerie du port, administration des phares, magasin pour le charbon. Ils installent aussi des matériels tels que deux remorqueurs, trois grues, escaliers, échelles, bornes d'amarre, bouée de corps-mort.

Commencés en janvier 1890, les travaux avancent d'abord lentement car une épidémie atteint les ouvriers et les pluies d'hiver causent de gros dégâts. Puis ils s'effectuent à un rythme normal et sont presque totalement achevés en octobre 1894. Leur réception proprement-dite n'a lieu que le 3 décembre 1895⁽¹⁷⁾. Par ailleurs, l'entreprise fournit sans doute une partie du matériel, mais il est difficile de savoir si elle envoie là-bas des grues fabriquées à Auxerre ou si elle se contente de les acheter toutes faites comme elle le fait avec les deux remorqueurs « Port de Beyrouh » et « L'Océan »⁽¹⁸⁾.

⁽¹⁵⁾ Note de Garreta datée de mai 1888 sur l'aléa que comporte l'établissement du port de Beyrouh (A.D.P. du C.G.B. n°32).

⁽¹⁶⁾ Compte-rendu de l'Assemblée générale de la *Compagnie du Port* du 24 juin 1895, cité par Thobié (J.), *ouvrage cité*, p.213-243.

⁽¹⁷⁾ Id., p.238.

⁽¹⁸⁾ Le « Port de Beyrouh » est acheté en Angleterre, puis acheminé à Beyrouh par Cork et Marseille. « L'Océan » est acheté à Port-Saïd et acheminé directement à Beyrouh. Le 5 février 1891, les deux remorqueurs sont revendus à la Compagnie du Port pour respectivement 77 602,23 F et 29 392,37F. Ces précisions nous sont données à la suite d'un incident qui a opposé le Consulat général de Beyrouh et la Compagnie du Port à propos du pavillon que le « Port de Beyrouh » doit arborer [Lettres de juin et juillet 1891 (C.C.C. du C.G.B.)].

Conclusion : une belle réalisation

Le nouveau port de Beyrouth est d'abord une réussite technique complète. Il a été bien conçu. La masse de dépôts qui peuvent se produire dans la surface abritée créée par les travaux est faible : un courant côtier Ouest-Est d'une grande intensité éloigne les alluvions du cours d'eau le plus rapproché, le Mahr-Beyrouth, qui se jette dans la mer à 3 km à l'Est ⁽¹⁹⁾. De plus, les extensions successives des ouvrages sont possibles, et elles seront d'ailleurs réalisées en 1924, 1933, 1938, 1951 et dans les années 1970 ⁽²⁰⁾. Le génie portuaire est bien « l'une des spécialités des ingénieurs des Ponts et Chaussées français » ⁽²¹⁾, qui tirent avantage de leur avance technique et devancent leurs concurrents britanniques ⁽²²⁾.

Le port est aussi une réussite commerciale, puisque le trafic fait plus que doubler de 1895 à 1914 en passant de 800 000 tjb à 1 800 000 tjb et de 106 000 t à 243 000 t. Les installations portuaires sont adoptées par la navigation à partir de 1897-1898 : en 1913, 99,9% des voiliers et 81% des vapeurs entrent dans le port. Au prix de concessions parfois, la *Compagnie du Port* sait régler les conflits qui l'opposent aux mahonniers ⁽²³⁾, aux portefaix, aux commerçants, au gouvernement, à la municipalité. D'autre part, elle profite de la mise en service le 3 août 1895 de la ligne Beyrouth-Damas ⁽²⁴⁾, réalisée par la *Société anonyme ottomane des chemins de fer de Beyrouth-Damas-Hauran et Biredjik-sur-l'Euphrate* créée en 1893 par le groupe du Comte de Perthuis. D'un prix beaucoup moins élevé que la route, le service permet au trafic annuel d'atteindre rapidement 150 000 voyageurs et 90 000 tonnes ⁽²⁵⁾.

Le port est enfin à terme une réussite financière : certes, les dépenses s'élèvent à 10 900 000 F et dépassent de 900 000 F les disponibilités (dette flottante) et il faut procéder à une augmentation de capital qui renforce la participation de la Banque ottomane. Le Comte de Perthuis perd le 1er janvier 1896 la présidence de la société. Mais après l'été 1896, la Compagnie réussit à percevoir régulièrement les taxes sur le magasinage et l'entreposage des marchandises ⁽²⁶⁾. La famille Muzey en tire profit puisqu'après la mort de leur père, les deux filles reçoivent chacune 84 311 F ⁽²⁷⁾.

Contrainte d'exporter par l'achèvement des grandes infrastructures métropolitaines, ne pouvant pas trouver dans l'Empire de débouchés suffisants, l'entreprise Muzey-Thévenin-Loury bénéficie du très grand prestige dont jouissent hors de l'hexagone les entreprises françaises depuis la réalisation du canal de Suez (malgré l'échec de celle du canal de Panama). Elle tire avantage de l'avance technique de la France en matière de génie civil pour s'imposer sur les marchés des pays qui s'engagent dans la voie du développement. Elle réussit pleinement son insertion dans la sphère mondiale des échanges ⁽²⁸⁾. Trente ans plus tard, après la première guerre mondiale, elle n'aurait pas bénéficié des mêmes conditions favorables et n'aurait pas pu conquérir un tel marché d'exportation car les firmes françaises perdront leurs positions.

⁽¹⁹⁾ Note de Garreta datée de mai 1888 sur l'aléa que comporte l'établissement du port de Beyrouth [Affaires diverses politiques du Consulat général de Beyrouth (A.D.P. n°32 du C.G.B.)].

⁽²⁰⁾ Thobié (J.), *ouvrage cité*, p.213-243.

⁽²¹⁾ Barjot (D.), *ouvrage cité*, p.289.

⁽²²⁾ Id., p.368.

⁽²³⁾ Une mahonne est une sorte de radeau un peu élaboré. Les 400 membres de cette corporation de travailleurs sont en grande majorité musulmans et constituent un prolétariat particulièrement pauvre et turbulent.

⁽²⁴⁾ Cette ligne de 145 km est à voie étroite (1,05 m) et utilise la crémaillère pour les rampes très dures sur plus de 33 km. Les voyageurs mettent 9 heures pour relier les deux villes (vitesse de 16 km/h) et les marchandises 11-12 heures

⁽²⁵⁾ Les résultats financiers de la ligne de chemin de fer sont désastreux car les recettes sont inférieures de moitié aux prévisions. Le fret escompté se dérobe en raison de l'arrêt presque total de l'exportation des blés du Hauran dû à la concurrence des blés américains à bas prix. La Compagnie passe sous le contrôle de la banque Impériale ottomane. Elle dépose son bilan le 15 juin 1900, puis signe un concordat le 21 mars 1901. Devenue le Damas-Hamah et Prolongements, elle connaît une relative prospérité.

⁽²⁶⁾ Thobié (J.), *ouvrage cité*, p.213-243.

⁽²⁷⁾ Liquidation des communauté et succession Piat-Muzey (Me Robin, 1er janvier 1914) et partage et succession Fougerol-Muzey (Me Robin, 10 juin 1917).

⁽²⁸⁾ Barjot (D.), *ouvrage cité*, p.375.