

Les tramways belges dans l'Empire ottoman

R. Dussart-Desart

19/01/2022

Conférence organisée dans le cadre de la *Levantine Heritage Foundation*, avec la collaboration de **Ph. Dussart-Desart** et de **P. Meeuwig**

www.tramania.com

Avant-propos

(1) Les tramways belges dans le monde

Le premier réseau de tramways en Belgique est financé et équipé par des intérêts britanniques (Bruxelles, 1869). Cette nouvelle activité appelée à se développer avec l'urbanisation et l'industrialisation du pays suscite des vocations dans le chef d'entrepreneurs belges. Ils créent bientôt des réseaux de tramways au-delà des frontières de leur pays et les équipent des produits de l'industrie ferroviaire belge alors en plein essor.

Parmi ces précurseurs, citons:

- **Frédérique de la Hault** (en France et en Allemagne);
- **Simon Philippart (I)** (en France);
- **Edouard Otlet** (en Autriche-Hongrie, en Italie, en Russie et en Perse);
- **Edouard Empain** (en Belgique, en France, en Egypte, en Chine et en Russie);
- **Edouard Denis** (en Russie, en Perse, en Grèce et en Bulgarie).

(2) Les instruments financiers

Chaque exploitation est régie par une société anonyme dédiée (au nombre de 200). Ces sociétés sont souvent fédérées dans des holdings, ce qui facilite la mobilisation de l'épargne des particuliers et les investissements bancaires.

Ces holdings, au nombre d'une quarantaine, permettent aussi de mutualiser les risques, de regrouper des pôles de compétence, d'organiser des collaborations techniques.

Lors de la révolution russe, ils permettront par exemple de négocier en commun et avec succès de nouvelles conditions d'exploitation avec le gouvernement **Kérensky**, ou d'obtenir du législateur belge une protection contre leurs créanciers après la nationalisation.

1874: *Société générale des Tramways*

1875: *Cie Gle française de Tramways* (**Frédérique de la Hault**)

1880: *Sté Gle de Chemins de fer économiques*

1880: *SA d'Entreprise générale de Travaux* (ENGETRA)

1880: *Cie Gle des Chemins de fer secondaires* (**Frédérique de la Hault**)

1881: *Cie générale de Railways à Voie étroite* (**Edouard Empain**)

1890: *SA de Tramways et Chemins de fer routiers* (**Charles de Féral**)

1890: *Tramways urbains et suburbains de Russie* (de droit russe)

1892: *Cie belge des Chemins de fer réunis* (**Edouard Empain**)

1895: *L'Entreprise* (**Edouard Otlet**)

1895: *Sté gle belge d'Entreprises électriques* (**Urban / Allard**)

1895: *Compagnie mutuelle de Tramways* (**Charlier / Likhatchew**)

1896: *Cie russo-française des Chemins de fer et de Tramways* (**Edouard Empain**)

1897: *Cie de Traction et d'Electricité* (**Nagelmackers**)

1898: *Sté financière de Transports et d'Entreprises industrielles* (SOFINA) (**Allard**)

1898: *Trust franco-belge de Tramways et d'électricité* (**Edouard Denis**)

1899: *Sté gle des Tramways électriques en Espagne* (**Edouard Empain**)

(3) L'industrie ferroviaire et électrique

La Belgique étant l'un des premiers pays d'Europe continentale à entrer dans la révolution industrielle et à se doter d'un réseau de chemins de fer (1835), elle devient le siège d'une industrie ferroviaire d'une envergure exceptionnelle et résolument orientée vers l'exportation.

John Cockerill (Liège) construit une première locomotive à vapeur en 1835; **Charles Evrard et Henri Plas** (Bruxelles) livrent de premiers tramways hippomobiles en 1872. Au début du XXème siècle, pas moins de 70 usines belges produisent du matériel roulant ferré, qu'il s'agisse de « grand » chemin de fer, de chemins de fer secondaires à voie étroite ou de trams urbains.

Avec l'avènement de la traction électrique, plusieurs constructeurs belges se lancent dans la production d'équipements électriques (sous-stations, moteurs électriques, controllers), au premier rang desquels « Electricité & Hydraulique » de **Julien Dulait** auxquels succéderont les ACEC en 1904.

D'autres équipementiers complètent ce tableau, telles les Usines Carels (Gand) et ses groupes Diesel en Europe et en Asie. Même les billets de trams sont imprimés en Belgique (Mommens).

(4) Installer un tramway: mode d'emploi

- **L'installation d'un tramway est une entreprise complexe qui requiert:**
 - -une étude de marché (la traction hippomobile est d'un coût élevé qui rend le tramway inaccessible aux couches populaires) alors que les données démographiques et cartographiques font parfois;
 - -l'obtention d'une concession, un exercice politique délicat;
 - -la négociation de sa durée, des tarifs, du règlement d'exploitation, des conditions de rachat;
 - -l'élargissement et le pavage de certaines rues, la désacralisation d'édifices;
 - -se prémunir de la concurrence.
- **Lorsqu'il s'agit d'un tramway électrique, d'autres facteurs interviennent:**
 - -la demande conjointe d'une concession pour l'éclairage public et la distribution d'électricité;
 - -le choix du mode de production de l'électricité le plus économique (charbon, groupe diesel, hydro-électricité);
 - -l'acceptation de l'électricité par un public qui ne la connaît pas encore;
 - -l'adaptation du Droit, le cas échéant en obtenant une *fatwah*.

Dans l'Empire ottoman: les hommes

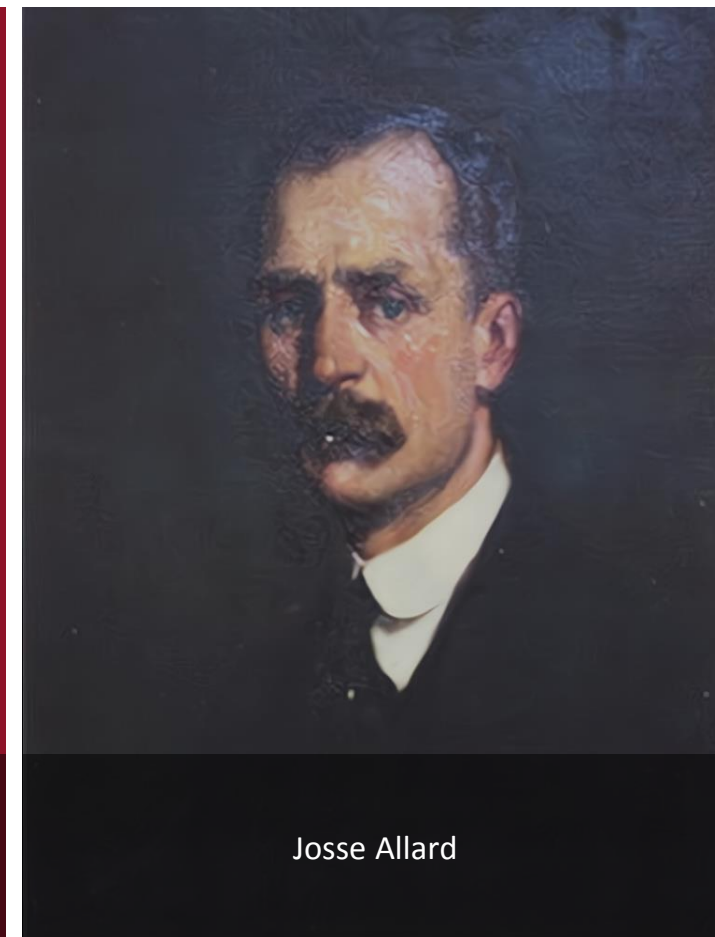
- Plusieurs figures se détachent dans le développement des tramways dans l'Empire ottoman:
- **Edouard Denis** (1861-1931), issu du groupe Otlet (Moscou, Téhéran) et ancien du groupe Empain, (Kischinew, Tashkent) prospecte à Alep, Constantinople et Damas avant d'obtenir la concession des tramways de Beyrouth.
- **Josse Allard** (1868-1931) est un banquier que l'on retrouve dans les CA de nombreuses sociétés aux objets divers. Il joue un rôle clé dans l'électrification des tramways de Smyrne et de Salonique et dans la formation du Consortium Constantinople.
- **Robert Bette** (1876-1969), après avoir géré des tramways en Russie, joue un rôle clé pour défendre les intérêts belges lors du Traité de Lausanne en conseillant les diplomates belges. Il visite annuellement Salonique et Smyrne dans l'entre-deux-guerres.
- **Le Comte Errebault de Dudzeele** (1847-1929), ambassadeur de Belgique auprès de la Sublime Porte de 1898 à 1909, défend les intérêts belges face à son homologue allemand en vue de l'électrification des tramways de Constantinople.
- **Paul Hammelrath** (1855-1913), fort lui aussi d'une expérience russe, est administrateur-délégué des tramways de Salonique de 1892 à 1913 et en connaît toutes les arcanes.
- **Emmanuel R. Salem**: cet avocat établi à Constantinople sera l'un des conseillers et négociateurs au service des exploitations de Salonique et de Smyrne.



Errembault de Dudzeele



Paul Hammelrath



Josse Allard

Les sociétés, holdings et lobby

- Les autorités ottomanes exigent que les sociétés exploitantes de tramways soient de droit ottoman. Tantôt les investisseurs se satisfont de ce statut, tantôt ils créent à Bruxelles une société de droit belge contrôlant la société ottomane, ce qui facilite la mobilisation de capitaux européens. La Bourse de Bruxelles voit en effet aussi converger des investisseurs français et allemands, pour ne citer que les principaux.
- En fait, la gestion des sociétés ottomanes est le plus souvent assurée à Bruxelles jusque dans les détails les plus infimes. Selon leur degré de confidentialité, Les rapports et instructions se transmettent par courrier, par télégramme (chiffré ou non, mais le code doit être mis à la disposition des autorités, ce qui n'est guère rassurant lors de négociations avec ces dernières) ou par télégramme ou valise diplomatiques.
- Cette délocalisation s'explique aussi par l'intérêt de mutualiser les compétences techniques des services centraux de holdings tels que la SOFINA (Constantinople), la Compagnie mutuelle de Tramways (Smyrne, Salonique), la Société générale de Chemins de fer économiques (Damas) ou ENGETRA (Beyrouth).
- Il n'y eut pas de holding spécialisé dans les tramways ottomans et l'idée de créer un lobby dédié pour défendre des intérêts communs, bien qu'évoquée notamment par **Robert Bette** tant sous l'Empire que sous la République, n'a jamais abouti.

2524

TRAMWAYS & ÉLECTRICITÉ DE CONSTANTINOPE

SOCIÉTÉ ANONYME

Constituée par acte passé devant M Maurice De Doncker, notaire à Bruxelles, le 30 Juin 1914 et publiée aux annexes du *Moniteur Belge* du 20 Juillet 1914, sous le n° 6291.

Statuts publiés aux annexes du *Moniteur Belge* du 20 Juillet 1914, sous le n° 6291. Arrêtés pour le territoire belge le 27 Avril 1921, n° 109 et le 27 Avril 1921, n° 110. Arrêtés pour le territoire français le 20 Mai 1921, n° 5673.

CAPITAL SOCIAL : 60.000.000 DE FRANCS

240.000 ACTIONS DE CAPITAL DE 250 FRANCS CHACUNE

1000 PARTS DE FONDATEUR

ACTI

Un Administrateur

COMPAGNIE DES TRAMWAYS ET D'ÉCLAIRAGE ÉLECTRIQUES DE SALONIQUE

SOCIÉTÉ ANONYME

Constituée le 29 Juin 1898 sous le régime de la loi d'association, ayant adopté le statut de société anonyme reconnue aux lois belges par décision de l'Assemblée générale extraordinaire du 17 Août 1922.

Statuts publiés aux annexes du *Moniteur Belge* du 6 Juin 1924, sous le n° 1981. Statuts modifiés par les assemblées générales extraordinaires des 14 Septembre 1919, 17 Avril 1923, 13 Décembre 1926 et l'Assemblée générale du *Moniteur Belge* du 8 Juin 1928, acte n° 5587, du 4 Septembre 1925, acte n° 16430, du 18 Juin 1926, acte n° 4421 et du 25 Août 1929, acte n° 43595.

SIEGE SOCIAL : BRUXELLES

Régistres de Commerce - Bruxelles n° 9230

CAPITAL SOCIAL : 20.000.000 DE FRANCS BELGES

REPRÉSENTÉ PAR 40.000 ACTIONS DE 500 FRANCS BELGES

ACTION DE 500 FRANCS

AU PORTEUR

N° 24879

Un Administrateur: *Joseph...* Un Administrateur: *...*

70

Electricité et Tramways de Smyrne

SOCIÉTÉ ANONYME

Constituée sous la dénomination de Société Générale de Tramways de Transports et d'Éclairage à Smyrne par acte passé devant M. Maurice DE DONCKER, notaire à Bruxelles, le 28 Mai 1907, et publiée aux annexes du *Moniteur Belge* du 12 Juin 1909.

Statuts publiés aux annexes du *Moniteur Belge* du 14 Octobre 1925, acte n° 11500, du 29 Septembre 1925 (amendement devant M. Léon SCHUYVEN, notaire à Bruxelles, le 29 Septembre 1925), acte n° 11500, du 15 Août 1926, acte n° 12673 et du 20 Février 1927, amendement devant M. Léon SCHUYVEN, notaire à Bruxelles, le 20 Mars 1927, acte n° 2401) et par acte passé devant M. Léon SCHUYVEN, notaire à Bruxelles, le 26 Septembre 1928 (amendement devant M. Léon SCHUYVEN, notaire à Bruxelles, le 17 Octobre 1928, acte n° 43078).

SIEGE SOCIAL : BRUXELLES

CAPITAL SOCIAL : 50.000.000 DE FRANCS

100.000 Actions de Capital de 500 Francs Chacune

ACTION DE CAPITAL DE 500 FRANCS

N° 67264

ENTIÈREMENT LIBÉRÉE ET AU PORTEUR

Un Administrateur: *Ch. Schuyven* Un Administrateur: *M. Marie*

EXEMPT DU TIMBRE EN VERTU DU TRAITE DE LAUSANNE

en date du 15 Janvier 1947.

BRUXELLES - 100, rue de la Croix Latine, 2. Quel se REXA BELGI.

TRAMWAYS ET ÉLECTRICITÉ DE DAMIAS

SOCIÉTÉ ANONYME

Constituée par acte passé devant M. P. De Doncker, notaire à Bruxelles, le 16 novembre 1928, publiée aux annexes du *Moniteur Belge* du 30 novembre 1928, Numéro 15530.

SIEGE SOCIAL : BRUXELLES

CAPITAL SOCIAL : 40.000.000 DE FRANCS

REPRÉSENTÉ PAR 80.000 ACTIONS DE 500 FRANCS CHACUNE.

ACTION DE 500 FRANCS AU PORTEUR

ENTIÈREMENT LIBÉRÉE

N° 42825

Un Administrateur: *...* Le Président: *Miel.*

J. VERSCHEUREN - ANVERS-BRUXELLES

Dessin déposé.

La pratique des « sacrifices »

- La Sublime Porte a pour pratique de concéder l'installation ou l'électrification de tramways à des dignitaires qui les monnaient ensuite très chèrement auprès des investisseurs, moyennant l'intervention de divers intermédiaires.
- A de multiples reprises, **F. Guillon** (négociateur pour Salonique), **Paul Hammelrath**, **Josse Allard** et **Robert Bette** se plaignent des gratifications à octroyer à diverses personnalités pour faire avancer leurs dossiers. Un vieux routier de l'Empire russe comme **Robert Bette** déclare que le degré de corruption dans l'Empire ottoman ne souffre aucune comparaison.
- Cette analyse est confirmée le 14 août 1899 par l'Ambassadeur **Errembault de Dudzeele**, lors des premières négociations pour électrifier les tramways de Constantinople: « *Déjà on me cite confidentiellement le chiffre extrêmement élevé de la rémunération fixée par certains personnages influents du Palais pour l'octroi de cette concession. Plus que jamais, le fonctionnaire turc cherche à mettre son influence à prix, sa convoitise est excitée au plus haut degré et il faut s'attendre à voir accorder presque toutes les affaires au plus offrant* ». Et il ajoute avec un certain cynisme : « *C'est un terrain sur lequel nous pouvons entrer hardiment en lutte avec nos concurrents* ».
- Il n'y a pas de corrompus sans corrupteurs, certes, mais dans l'Empire ottoman, le mécanisme est pratiquement institutionnalisé; le plus souvent, il est désigné sous l'euphémisme de « sacrifice ». **Robert Bette** se plaindra de sa perpétuation sous la République, dans le cadre des négociations relatives à l'électrification des tramways de Smyrne / Izmir (1928).

5 Décembre 1903.

Samedi.

13/9.

0
12

Excellence,

Monsieur Salem nous a communiqué de votre part, que vous avez obtenu de Sa Majesté Impériale la prolongation de notre concession qui est portée à 80 ans, à partir de la date de l'Iradé Impérial.-

En conformité de nos accords, nous avons à vous remettre Livres-Turques 10.000, plus notre part de Livres-Turques 500 sur les Livres-Turques 1.000 que vous avez souscrites en faveur du Chemin de Fer du Hedjaz, en tout Livres-Turques 10.500 soit Francs 241.500.-- au change de 25.

Son Excellence

Sélim Pacha,

Ministre de l'Agriculture, des Mines et Forêts, de

Sa Majesté Impériale le Sultan,

etc, etc, etc,

Constantinople.

10 Juin 1903

Jeudi,

11/14

0
228

Monsieur le Major Ahmed Rifat Bey,
Aide-de-Camp de S. H. le Sultan
Constantinople.

Monsieur le Major,

Comme suite à l'entretien verbal que nous avons eu récemment avec M. Georges Hurmuz et à sa demande, nous venons vous déclarer par la présente que nous prenons l'engagement de verser entre vos mains la somme de cent cinquante mille (150.000.--) francs pour le cas où vous réussiriez à nous faire obtenir une prorogation de concession de quarante (40) ans à ajouter à notre concession actuelle qui aura de ce chef une durée totale de 82 ans environ.

Ledit engagement est valable pour six (6) mois à partir de ce jour, soit jusqu'au 10 Décembre prochain. Il sera considéré de plein droit comme nul et non avenu à l'expiration de ce terme, sans aucune notification de notre part.

Veillez agréer, Monsieur le Major, les assurances de notre considération très-distinguée.

COMPAGNIE OTTOMANE
DES TRAMWAYS DE SALONIQUE

Directeur Administrateur

[Signature]

CONSTANTINOPLÉ: aux débuts

- Constantinople est l'une des premières capitales européennes dotées de tramways.
- Le Ministre **Mehmed Kabouly** confère le 18/30 août 1869 la concession de quatre lignes de tramways à M. **Carapanos**:
 - -Azap-Capou – Galata – Bezchik-Taché (rives nord de la Corne d'Or et ouest du Bosphore);
 - -Nouveau pont – Sublime Porte – Fontaine Youssouf Pacha (cette ligne dessert la gare et Sainte-Sophie, au sud de la Corne d'Or);
 - -Ak Seraï – Yédi-Culé (une antenne de la précédente);
 - -Ak Seraï – Topkapi (une extension de la ligne de la Fontaine);
- Aucune de ces lignes ne franchit la Corne d'Or, dont les ponts de bois sont à péage.
- La Société des Tramways de Constantinople est aussitôt constituée sous l'égide de la Banque Impériale Ottomane, fondée en 1863 avec des capitaux français et britannique. Les tramways chevalins sont mis en service en 1871; les premières voitures sont importées de France et de Belgique. A l'origine, certaines d'entre elles sont réservées aux dames mais, ce dispositif étant peu compatible avec la régularité du service, les voitures deviennent bientôt mixtes, avec un rideau rouge en guise de séparation.

Rue des Petits-champs. Constantinople



Les deuxième et troisième concessions

- Le Ministre **Hassan Fehmi** concède trois nouvelles lignes à la STC, le 16/28 juillet 1881:
- -Galati – Chichli. Cette ligne relie la Corne d'Or aux hauteurs de Péra, au prix de très fortes rampes;
- -Nouveau pont – Odou Capoussou – Defterdar. Cette ligne longeant la rive sud de la Corne d'Or ne sera jamais construite;
- -Une ligne facultative vers Tatavla. Il s'agit d'une antenne de la ligne de Chichli;
- Le Ministre **Zihni Pacha** concède enfin en 1907 six lignes dont seules seront construites les sections:
- -Beyazid – Edirne Capou, un embranchement de la ligne Ak Serai;
- -Galara serai – rue de Pologne;
- -Chichli – Tatavla (une amodiation de la dernière ligne de la 2^{ème} concession);
- -Ortakeuy - Bébek (une extension vers le nord de la ligne longeant le Bosphore).
- Les conditions d'exploitation sont rudes et coûteuses, vu les nombreuses déclivités qui exigent le renfort ponctuel de chevaux. Les tramways sont donc un mode de transport réservé aux classes aisées. Or, en 1906, la population de la ville est estimée à plus d'un million d'habitants. Toutes les conditions sont remplies pour justifier le recours à la traction électrique.



Les intrigues de l'électrification (1)

- Le retard mis par Constantinople à entrer dans l'ère électrique est attribué au **Sultan Abdul-Hamid** par l'Ambassadeur belge **Errembault de Dudzele**, dans un courrier du 21 janvier 1899: « (...) *le Sultan n'a voulu accorder aucune concession électrique dans la capitale (...). La crainte de je ne sais quelle machine infernale dont l'électricité serait le moteur ou le véhicule fait écarter toute demande de ce genre* ». Le diplomate s'inquiète des dires de son homologue allemand, le **Baron de Marschall**, qui lui assure que « Nous aurons la traction électrique pour Constantinople, ce n'est qu'une question de temps ». Il n'y a alors aucun tramway électrique dans l'Empire, Egypte exceptée, mais le Britannique **Bartlett** vient d'obtenir le monopole de la fourniture d'électricité à Salonique et à Smyrne...
- Cela étant, en cette année 1899, des capitalistes belges et allemands achètent de concert la moitié des 32.000 actions de la STC, à un prix supérieur à leur valeur réelle et donc dans la perspective de l'application de la traction électrique.
- Le tycoon **Edouard Denis** rend visite à l'Ambassadeur en 1904, lors d'un voyage de prospection. Ses intentions sont claires et il rend visite « à un personnage très influent du Palais et au Ministre des Travaux publics ». Le directeur de la STC, M. **Perdicaris**, s'inquiète de ces progrès. Il dénonce l'ingénieur comme un espion relevant les plans des fortifications du Bosphore ! **Edouard Denis**, qui ne fait que reconnaître les itinéraires des tramways, est arrêté par la police. Il sera vite libéré...et cet incident ne le fera pas renoncer à ses ambitions dans la capitale ottomane.

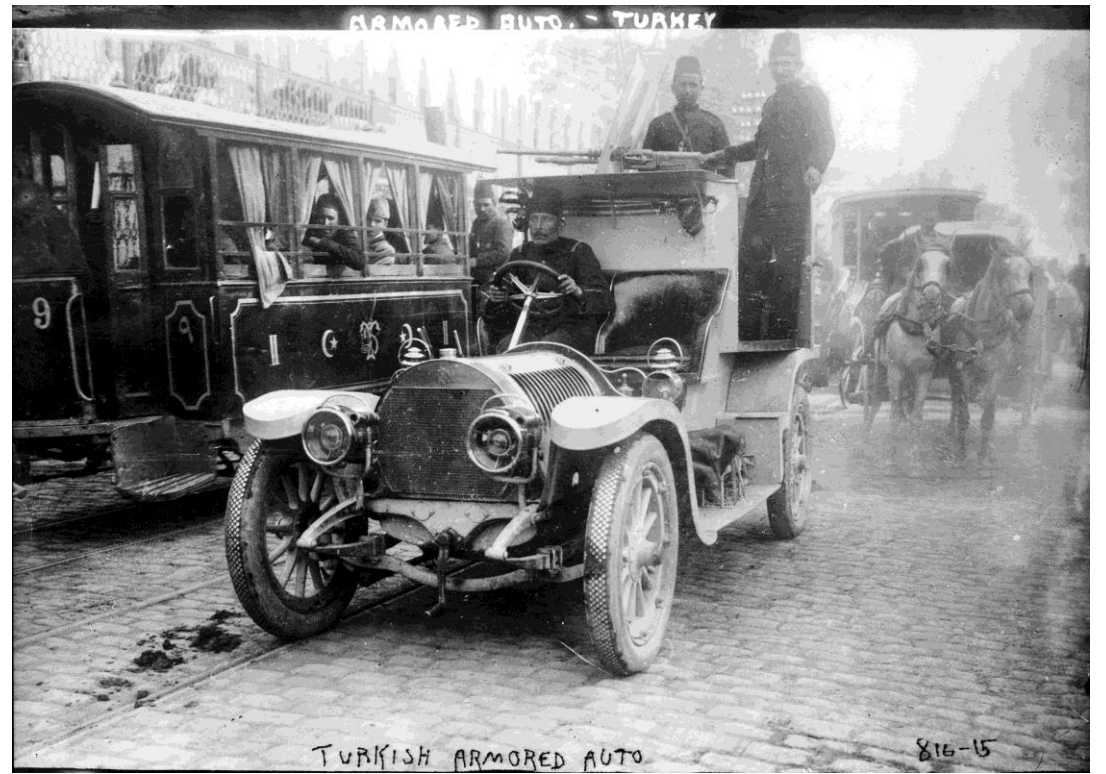
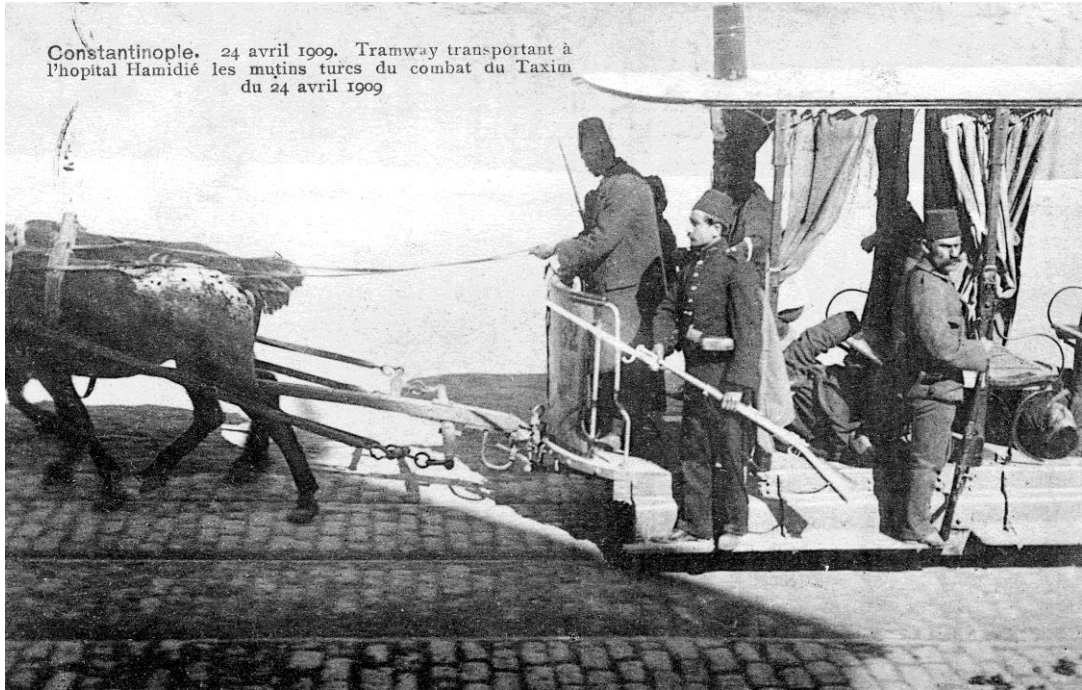
Les intrigues de l'électrification (2)

- **Armand Rouffart**, du groupe **Empain**, prospecte également en 1904. Il agit de concert avec **Ernest Urban**, le président de la Société générale de Chemins de fer économiques. Les deux groupes sont déjà alliés au Caire et en Basse-Egypte. Les Economiques ont pour allié sur place **Eugène Francou**, directeur du gaz de Stamboul. De plus, les Economiques ont pour associés traditionnels des intérêts allemands, la Gesellschaft fur Elektrische Unternehmungen. Un **Pacha** non identifié propose ses bons offices, moyennant un « sacrifice » de 50.000 BEF, mais l'affaire n'est pas conclue.
- En 1907, la STC obtient une prolongation de sa concession. Par ailleurs, l'autorisation d'exploiter la traction électrique est offerte à la Grande Maîtrise d'Artillerie qui n'a d'autre envie que de la monnayer.
- Le Trust Franco-belge de Tramways et d'Electricité d' **Edouard Denis** reste sur les rangs, au désespoir de l'ambassadeur **Errembault de Dudzeele** qui voudrait voir tous les acteurs belges agir ensemble, alors que des groupes allemands, anglais, autrichiens et français entrent en concurrence. Le 6 avril 1907, l'ambassadeur demande à son Ministre l'autorisation de jouer les entremetteurs. Mais voilà, une apostille du 10 avril indique que « *M. **Empain** n'est pas intéressé dans cette affaire qui regarde M. **Urban*** ». Les Economiques se retirent à leur tour, ils ont de grands projets en Amérique du sud...Quant au Trust Franco-Belge, il affronte en 1910 une crise financière qui l'écarte des grands projets.

Le Consortium Constantinople (1911-1914)

- Finalement, c'est **Josse Allard** de la Société financière de Transports et d'Entreprises industrielles (SOFINA) qui tire les marrons du feu en participant à la constitution en septembre 1911 d'une formidable entente intitulée « Consortium Constantinople ». Cette dernière rassemble:
 - -la SOFINA et la Banque de Bruxelles;
 - -plusieurs banques allemandes et la Gesellschaft fur Elektrische Unternehmungen;
 - -La Société Générale et le Comptoir d'Escompte de Paris;
 - -Ganz (Hongrie).
- Le Consortium contrôle la STC, le Tunnel, un projet de métro, la Société anonyme ottomane d'Electricité, la Société ottomane pour l'Eclairage de la Ville de Constantinople. Il obtient dès le 12/25 mai 1912 la concession de nouvelles lignes dont seule celle de Matchka sera réalisée. Les chantiers d'électrification, eux, ont commencé dès fin 1911 !
- Le Consortium prend le 30 juin 1914 la forme d'une SA de droit belge, la SA Tramways & Electricité de Constantinople au capital de 18 millions BEF. Elle arrivera à porter son capital à 27 millions en 1916 (en pleine guerre) et à 60 millions en 1921.

Constantinople. 24 avril 1909. Tramway transportant à l'hôpital Hamidié les mutilés turcs du combat du Taxis du 24 avril 1909



Le chantier

- Les marchés de l'électrification du réseau de Constantinople sont à l'aune des intérêts financiers au sein du Consortium:
- -le matériel roulant sera belge (Franco-belge, Ragheno, La Brugeoise), allemand (MAN, Van der Zypen, HW) ou suisse (Schlieren);
- -la centrale électrique est hongroise (Ganz);
- -les sous-stations sont françaises (Thomson-Houston);
- -les équipements électriques sont allemands (AEG).
- Le nouveau mode de traction est inauguré le 15 août 1913 au départ du dépôt de Chichli; le 25 janvier 1914, des tramways franchissent pour la première fois la Corne d'Or grâce au nouveau pont construit à cet effet. Le réseau sera presque complètement achevé en novembre 1914; il ne s'y ajoutera que la ligne de Matchka en 1921 et celle d'Edirne Capou à la fin des années vingt.
- Les motrices aux n° impairs sont de 1^{ère} classe et arborent une livrée rouge; celles de seconde portent des n° pairs et sont vertes.
- Au 30 avril 1914, les TEC disposent déjà de 110 motrices et de 51 remorques et attendent la livraison de 50 trains pour le mois de juillet...

- Tramways de Constantinople. -

Echelle 1:25000



- Légende -
- Lignes des Tramways.
 - - - Lignes dont l'équipement électrique est terminé, mais pas encore mis en service.
 - Lignes le long desquelles les poteaux sont partiellement posés.
 - - - Lignes en construction " " tous " ".
 - Cables.
 - - - " posés.
 - Bâtiment en construction.
 - Bâtiment achevé.
 - - - Lignes en exploitation.

Mer de Marmara.

PL. N° 1438^B
 CASIER C⁵
 Bruxelles le 23-2-14



Sous la République

- L'arrivée au pouvoir de **Mustafa Kemal Atatürk** se traduit par une laïcisation de l'espace public: les fez et croissants qui ornaient la cime des poteaux sont démontés. De même, la classe « harem » disparaît. Bientôt, après une période de bilinguisme, seuls des caractères latins apparaissent sur les plaques de destination des tramways.
- Le réseau ne connaît que deux extensions, vers Matchka (1921) et la porte d'Edirne (1927). Le parc, par contre, est enrichi de 30 remorques de La Brugeoise et de motrices Raghenno (Malines) pour faire face à l'accroissement du trafic.
- Le bilinguisme turc/français, imposé dans tous les actes de concession pour tous les imprimés destinés au public, est supprimé à la fin des années vingt.
- Les années trente sont marquées par une guerre tarifaire entre les TEC et le gouvernement qui veut taxer les billets pour compenser la fin du péage sur le pont de Galata; en 1933, le gouvernement annule une augmentation des tarifs accordée sept ans auparavant et exige le licenciement de tous les agents étrangers.
- De guerre lasse, les TEC acceptent de céder leur entreprise au gouvernement turc le 1^{er} janvier 1939, contre 169.000 livres sterling en obligations de la Dette turque.



Istanbul: épilogue

- Après le rachat de l'entreprise, les tramways d'Istanbul ne connaissent pas d'extension majeure ou de modernisation significative; après le second conflit mondial, ils sont peu à peu remplacés par des trolleybus. Les tramways disparaissent le 12 août 1961.
- Quelques motrices seront transférées vers l'autre rive du Bosphore, à Kadikoy/Scutary pour y renforcer la desserte d'un réseau indépendant avait été établi en 1928 par une société de droit turc, la Uskudar – Kadikoy ve havaslisi halk Tramwaylari. Ce réseau dessert un habitat moins dense. Le 3 octobre 1966, les tramways y sont leur tour remplacés par des autobus.
- Heureusement, l'exploitant IETT réalise un acte pionnier pour la préservation du patrimoine industriel en établissant sur la rive asiatique un musée des transports dans l'un des dépôts désaffectés. Le matériel ainsi préservé fera en 1990 un retour spectaculaire sur la rive européenne, avec la mise en service du tramway de la rue Istiklal.
- Istanbul a aussi été dotée de plusieurs lignes de tramways modernes à partir de 1991, dont certains reprennent l'itinéraire de leurs vénérables prédécesseurs...



SALONIQUE

- La concession des tramways de Salonique est obtenue le 11 septembre 1889 par **Hamdy Bey**. Il conclut le 6 juin 1892 une convention avec **Fernand Guillon**, le beau-frère d' **Edouard Otlet** surnommé « le Roi des Tramways ») et M. **Joiris**. Moyennant 30.000 BEF en espèces, 50 obligations de 500 BEF et 100 actions libérées de la société à créer, il transfère sa concession à un syndicat auquel succède, le 13 Haziran 1308 (29 juin 1892) la Compagnie ottomane par actions des Tramways de Salonique.
- Le syndicat ne disparaît pas: ses cinq directeurs, **Fernand Guillon**, **Paul Hammelrath**, **Maurice Otlet**, **Polydore Vanderschueren** et **J-A de la Fontaine**, tous expérimentés dans le monde tramviaire, s'engagent à construire la première ligne, dite « de l'Olympe » pour 1 million de BEF.
- Le chantier démarre sur un malentendu: la voie est posée à l'écartement métrique alors que le cahier des charges requiert 5 centimètres de plus. La question sera résolue au prix de longues procédures ponctuées de « sacrifices ».
- La ligne de l'Olympe (5 km) mène du centre-ville à La Campagne, la promenade favorite des locaux. Elle est inaugurée le 8 mai 1893. Six mois plus tard, la ligne du Vardar (3,6 km) dessert le parc de Bechtchinar, le quartier de la gare, le centre-ville avant de rejoindre la première ligne à la Tour Blanche. Le réseau sera complété d'antennes vers la Douane (1 km) et la gare (600 m).

Dans l'ère chevaline

- Le matériel roulant compte pas moins de 60 voitures livrées par La Métallurgique (Nivelles) et la Franco-belge (La Croyère). En fait, selon la saison, 30 voitures ouvertes ou 30 fermées sont mises en service.
- Les 20 premiers chevaux sont achetés à la compagnie-sœur des tramways d'Odessa (groupe Otlet): ce sont eux aussi des traminots expérimentés ! Ensuite, les chevaux proviendront souvent d'Autriche-Hongrie. Le réseau ne présente pas de grandes déclivités mais le nombre de chevaux attelés à une voiture dépend de la robustesse des chevaux. Une terrible épidémie de morve décimera la cavalerie en 1898. Les écuries abritent 239 têtes en 1906.
- Dès 1899, **Paul Hammelrath** et **Fernand Guillon** sollicitent une prolongation de la durée de la concession, fixée à 35 années en 1889. L'aide de camp du Sultan leur demande de ce chef 150.000 BEF. In fine, la fin de la concession est reportée à 1957. Ils auront aussi à négocier avec **Hamdy Bey**, devenu maire de la ville, qui demande aux tramways 69.000 BEF pour des frais de pavage, 230.000 BEF pour l'élargissement du Vardar, 69.000 BEF pour maîtriser les torrents dévastateurs en période de crue, sans oublier des « honoraires » personnels de 80.000 BEF.
- Un autre fléau grève les finances: le népotisme et un certain laisser-aller entraîne l'engagement d'effectifs surnuméraires, largement supérieurs à celui d'exploitations comparables. Chaque palefrenier ne doit s'occuper que de 6 chevaux, quatre fois moins qu'un homologue de Calais...

SOUVENIR DE SALONIQUE — Vue général prise du côté des campagnes



Μεγάλη Ἐγνατία Ὁδὸς Θεσσαλονίκης
Grande rue Egnatia à Salonique



L'électrification

- En 1899, la Sublime Porte octroie au Britannique **Sir Ellis Ashmead Bartlett** la concession de la traction électrique à Salonique; la nouvelle interpelle: le monopole de la compagnie est-il mis en péril ? Heureusement, le concurrent potentiel jette l'éponge face aux « sacrifices » à consentir et revend sa concession au Français **Bartissol** qui, à son tour, la cède à **Josse Allard**. Ce dernier fonde sur cette base la Société anonyme ottomane d'Electricité de Salonique et de Smyrne, avec à sa tête **Hector De Backer**, ancien DG de la Société générale de Chemins de fer économiques. Un accord est rapidement conclu entre cette société et l'exploitant chevalin, entré entretemps dans le giron de la Compagnie mutuelle de Tramways.
- La Mutuelle, riche de son expérience russe, électrifie le réseau pour un forfait de 1,2 millions BEF. Elle fait appel aux fournisseurs suivants:
 - Les usines Ougrée-Marihaye livrent 950 t de rails;
 - Les Ateliers Legrand (Mons) 38 aiguillages;
 - Les Usines Carels deux groupes Diesel de 460 ch.;
 - Les accumulateurs Tudor les batteries;
 - Les Tréfileries du Havre la ligne aérienne;
 - Les montres et cornets du personnel sont du modèle des Tramways Bruxellois.

Les dernières années dans l'Empire

- La Mutuelle n'a pas de liens privilégiés avec un constructeur de matériel roulant. Un intermédiaire, **Dubelman et cie**, la convainc d'acquérir aux USA 25 motrices Brill qui seront quand même équipées électriquement par les ACEC. **Fernand Guillon** critiquera vertement ce choix: finition bâclée, plates-formes exigües, aménagement intérieur étriqué...il n'y aura plus d'achats outre-Atlantique ! Dès 1908, les Ateliers métallurgiques (Nivelles) prendront la relève pour livrer 14 motrices et 32 remorques jusqu'en 1926, avec pour seule exception 12 motrices UEC anglaises en 1912.
- L'inauguration des tramways électriques a lieu le 28 juin 1908 « *au milieu d'un enthousiasme indescriptible* » selon le journal L'Expansion belge. Y assistent: **Hémi Pacha**, Inspecteur de Roumélie, l'ambassadeur **Errebault de Dudzeele**, venu de Constantinople avec son drogman, et une importante délégation venue de Bruxelles: **F. Guillon, P. Hammelrath, H. De Backer** et **Josse Allard**.
- La compagnie fait face en septembre 1909 aux premières revendications organisées du personnel, sous la houlette du parti « Union et Progrès » plus connu sous le nom de Jeunes Turcs. La journée de travail passera de 11 à 10 heures.
- Il reste toujours à améliorer la productivité. Le siège bruxellois constate l'absence de progrès des recettes après la modernisation, du jamais vu dans des réseaux comparables. Il doit faire face à des fraudes massives de la part des receveurs et aux appétits de **Riffad Pacha**, le commissaire impérial chargé de la surveillance de l'entreprise, qui réclame un bureau, une secrétaire, et bien sûr des « sacrifices ».

1912: Salonique devient grecque

- Le 16 avril 1912, les concessions des tramways, de la traction et de l'éclairage électriques sont unifiées et réunies au sein de la Compagnie ottomane des Tramways et d'Eclairage électriques de Salonique. Celle-ci se voit concéder 12 km de nouvelles lignes. Certaines d'entre elles sont facultatives: elles dépendent de l'évolution du nombre de maisons bâties par km.
- En octobre 1912, le déclenchement de la 1^{ère} guerre balkanique aboutit au attachement de (Thes)salonique au Royaume de Grèce. La ville compte alors 61.349 Juifs, 45.867 musulmans, 39.956 Grecs orthodoxes et 10.660 « divers ».
- L'exploitant se perd en conjectures: ses droits –et spécialement ceux obtenus en 1912- seront-ils reconnus par la Grèce ? Avant même l'annexion officielle de Salonique en août 1913, deux commissaires hellènes viennent prendre connaissance des titres et comptes de la Compagnie. Celle-ci en appelle à la protection du Consul de Belgique M. **Cuypers**: « *ils nous traitent comme s'ils étaient en pays conquis et s'ils avaient affaire à des intérêts ottomans* »...
- A bord des tramways, c'est la confusion la plus totale: la monnaie ottomane, voire des monnaies de nécessité hellènes, se mêlent encore aux leptas grecs mais le manque de pièces de monnaie grecque rend l'application des tarifs très délicate.
- Quelques agents musulmans font l'objet de recommandations aux tramways de Constantinople.

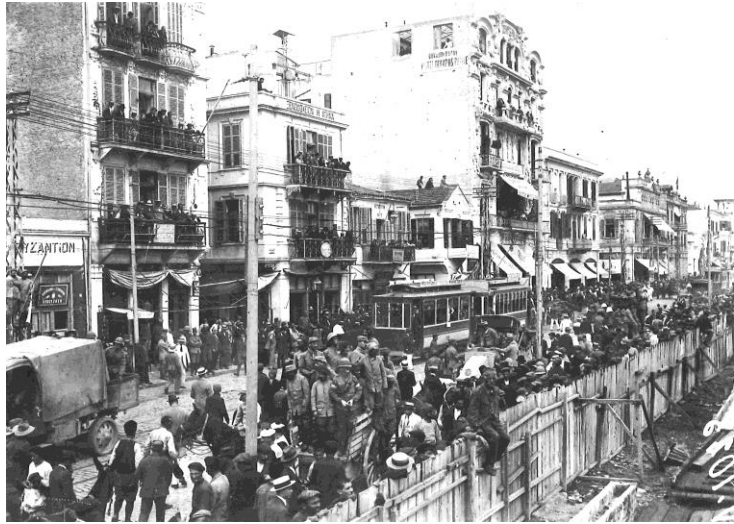


Visé Paris n° 3035 6 SALONIQUE. — Arc de Triomphe rue Egnatia.
Salonica. — The Triumphant arch in Egnatia street.

Rollet, Éditeur, Lyon

Le réduit de Salonique

- La Grèce reste neutre en 1914, mais les Alliés s'emparent de Salonique en octobre 1915 pour secourir l'armée serbe. Le siège bruxellois, en terre occupée, correspond encore avec Salonique par l'intermédiaire des Tramways de Rotterdam. La mobilisation des cadres locaux aboutit à confier de grandes responsabilités à un cadre subalterne, M. **Gormezano**, un Italien d'origine mais naturalisé Hellène.
- Le trafic des tramways s'accroît considérablement: 33 des 35 remorques sont en service quotidien mais les accidents avec les camions de l'Armée d'Orient se multiplient.
- La difficulté d'acquérir du pétrole (originaire de Roumanie avant-guerre, désormais interdit de passage aux Dardanelles) et des pièces de rechange affectent la régularité de la production d'électricité. Enfin, le grand incendie qui ravage le centre-ville les 18 et 19 août 1917 détruit une partie du réseau de distribution d'électricité et le service de la ligne du Vardar est suspendu.
- A l'issue du conflit, le rétablissement des voies d'approvisionnement est très lent. En 1919, la diplomatie belge doit intervenir pour que l'Amirauté britannique livre du pétrole à une entreprise heureusement jugée d'intérêt stratégique.
- Du côté de la réparation des dommages de guerre, la compagnie qui est toujours de droit ottoman ne se berce pas d'illusions...



CAMPAGNE D'ORIENT 1914-1918
 SALONIQUE (Grèce)



Edit. Rollet, Lyon

116. SALONIQUE
 Quai et Tour Blanche — Quay and White Tower



H GRIMAUD FILS & C^{ie}, 54, RUE MAZENOT. — MARSEILLE.

Coins de la ville après le terrible incendie
 du 18 août 1917

Le séquestre 1919-1923

- Après la guerre, un vent nationaliste souffle dans de nombreux pays. Les autorités grecques exigent que la Compagnie intéresse le personnel aux bénéfices, revendiquent le droit de nommer le Directeur et demandent de nouveaux investissements.
- Le 23 décembre 1919, le Gouverneur de la province de Salonique met l'entreprise sous séquestre, pour sanctionner les irrégularités du service. Le personnel reste en place et la Compagnie s'interroge sur la fidélité de certains cadres, d'autant qu'un ancien directeur remercié en 1919, M. **Grimaldi**, semble livrer tous ses secrets aux autorités. Le séquestre ôte tout pouvoir au directeur **Valère Dufour** et suspend le chef de dépôt **Frère**, un Français.
- La ville puise dans les stocks constitués pour les concessions de 1912 et construit elle-même les lignes « du 25 mars » et « Stratou », portant le réseau à 25 km d'extension.
- L'administration du séquestre encaisse des recettes, largement bénéficiaires pour l'usine électrique et en légère perte pour les tramways. Il tarde à payer ses factures. L'intervention de l'ambassadeur belge le **Baron Guillaume** permet de faire régler certaines fournitures de quoi payer les intérêts et les amortissements des obligations.
- La Compagnie envisage de céder l'exploitation pour 18,5 millions BEF, mais la ville n'en a pas les moyens...

La fin du séquestre

- Le séquestre est levé en 1924, moyennant diverses charges: la Compagnie doit développer ses usines de force, mettre en service de nouveaux tramways, limiter l'encombrement à bord, nommer un directeur parlant grec. M. **Dimitriou** remplace donc **Valère Dufour** le 1^{er} juillet 1924, mais ce dernier reste mieux rémunéré que son supérieur virtuel.
- Un arbitrage international est lancé pour régler les comptes du séquestre.
- Deux nouvelles centrales électriques sont édifiées en 1927 et 1929.
- La ligne des Quais est déplacée vers la rue Tsimisky.
- Nivelles livre 4 motrices et 7 remorques en 1926, les ateliers de la Compagnie réalisent eux-mêmes 9 remorques de plus.
- L'héritage du séquestre est bien lourd: le personnel engagé par favoritisme est surabondant, avec par exemple autant de nettoyeurs que de voitures. A l'usine électrique, il y a 10 techniciens par groupe !
- Enfin, les clients mauvais payeurs sont légion, au premier plan desquels les établissements militaires, les administrations , la ville elle-même.
- La dévaluation du drachme, qui perd la moitié de sa valeur face au BEF au début de 1932, assombrit le tableau. L'usine électrique reste bénéficiaire mais les comptes des tramways s'enfoncent dans le rouge.



62 - ΟΔΟΣ ΤΣΙΜΙΣΚΗ - ΜΕΓ. ΒΑΛΑΟΥΡΗ Θ)ΝΙΚΗ



RUE TCHIMISKI - PALA ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ

RUE AL

Vers le rachat

- Le 1^{er} août 1929, faisant usage du Traité de Lausanne, la compagnie ottomane opte in extremis pour la nationalité belge sous la dénomination de Compagnie de Tramways et d'Eclairage électriques de Salonique.
- Le refus du législateur grec d'entériner une convention pour l'exploitation de la chute du Tripotamos aboutit à un nouvel arbitrage international.
- Les sujets de préoccupation se multiplient: le trafic diminue, les transferts de devises sont limités, les débiteurs publics se font tirer l'oreille, les autorités s'immiscent dans la gestion de l'entreprise. Ils exigent par exemple l'impression des tickets en Grèce alors que l'imprimeur belge **Mommens**, est trois fois moins cher.
- En 1938, l'arbitrage du séquestre alloue à la compagnie 48 millions de drachmes, mais comment obtenir l'exécution de cette décision ? La Compagnie achète encore un groupe de 2.500 hp en 1939 et rêve de céder son activité rentable à la Société Hellénique d'Electricité.
- Par un décret-loi du 8 octobre 1940, l'entreprise est rachetée par l'Etat. Le rapatriement des indemnités ne sera achevé qu'en 1978. Les tramways, eux, sont supprimés au cours de l'été 1957.

SMYRNE / IZMIR

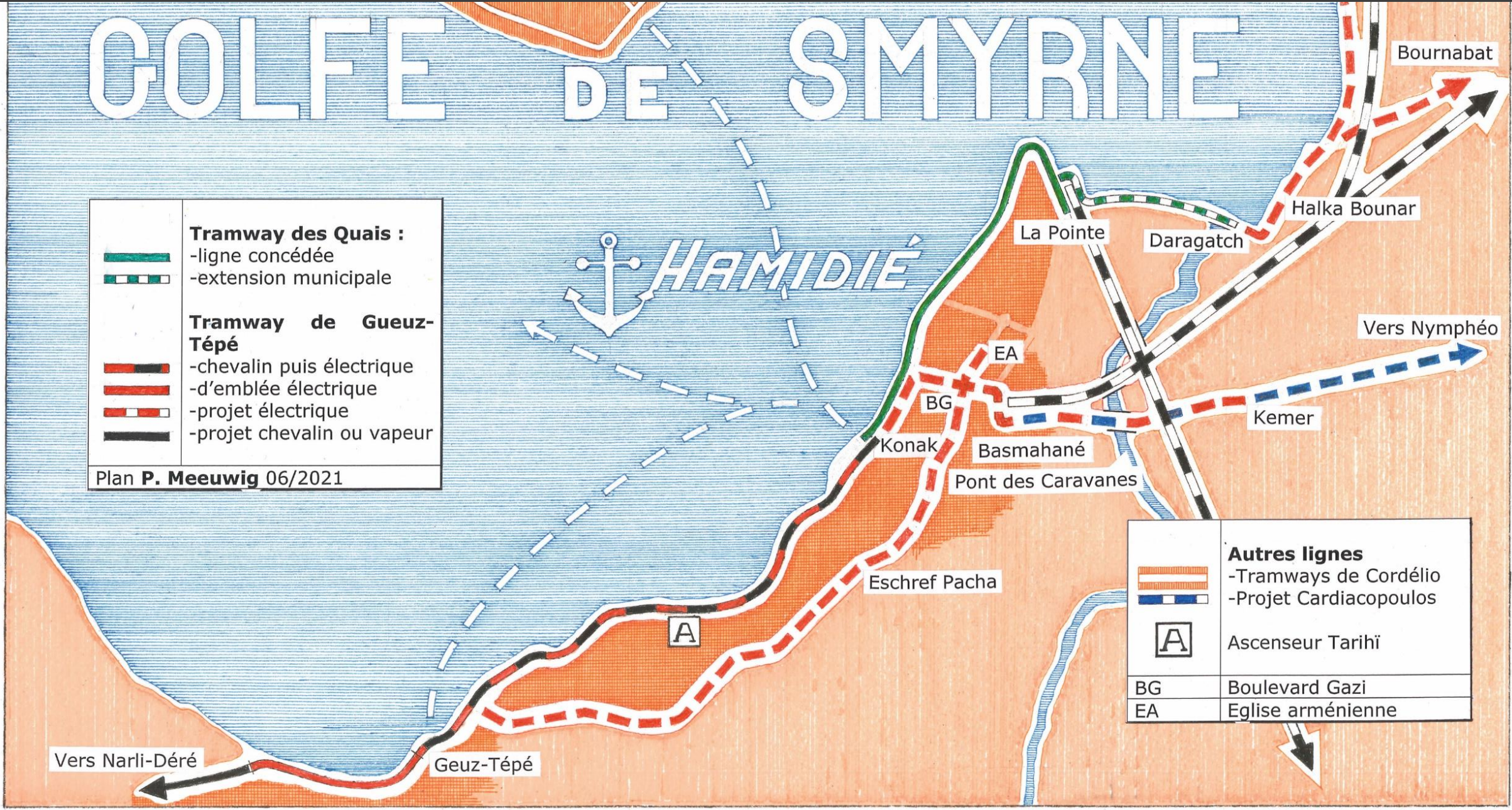
- Smyrne se distingue des autres villes de l'Empire ottoman pour avoir compté trois réseaux hippomobiles :
 - Le tramway des Quais (*TQ*), français, au nord du Konak (centre administratif de la ville) ;
 - Le tramway de Gueuz-Tépé (*TGT*), d'initiative locale, puis contrôlé par des Belges, une ligne littorale au sud du Konak ;
 - Le tramway municipal de Cordélio (*TC*), de l'autre côté du golfe de Smyrne, exploité par le *TGT*.
- Le *TGT*, société de droit ottoman, a été contrôlé par une holding belge et ensuite une société belge dédiée. Des projets inaboutis complètent le tableau ; certains engendreront des tensions entre le *TQ* et le *TGT*, notamment dans la perspective de l'électrification.
 - Le projet de reprise du *TQ* par le *TGT*, maintes fois remis sur le métier ;
 - Le projet de ligne urbaine Konak – Basmahané - Kemer du *TGT* ;
 - Le projet de ligne Smyrne – Cordélio du *TGT* ;
 - Le projet de ligne Konak – Halka Bourna – Bournabat/Cordélio du *TGT* ;
 - La concession à la Ville du tronçon Cocarialy (au-delà de Gueuz-Tépé) – Narli-Déré ;
 - Le projet de tram à vapeur vers Nymphéo du sieur **Cardiacopoulos**;
 - Des projets de la Ville, telle une ligne vers Gueuz-Tépé par l'intérieur des terres (Eschref Pacha).
- En définitive, seule la ligne du *TGT* sera électrifiée en 1928. Son extension du Konak vers Basmahané et Kemer, pour laquelle du matériel roulant avait été commandé et construit par les *Ateliers Germain*, ne sera jamais achevée

GOLFE DE SMYRNE

HAMIDIÉ

	Tramway des Quais :
	- ligne concédée
	- extension municipale
Tramway de Gueuz-Tépé	
	- chevalin puis électrique
	- d'emblée électrique
	- projet électrique
	- projet chevalin ou vapeur
Plan P. Meeuwig 06/2021	

Autres lignes	
	- Tramways de Cordélio
	- Projet Cardiacopoulos
	Ascenseur Tarihi
BG	Boulevard Gazi
EA	Eglise arménienne



Le tramway des Quais

- Le 27 novembre 1867, MM. **J. Charnaud**, **A. Barker** et **G. Guarracino** obtiennent une concession pour la construction des quais de Smyrne, en ce compris celle d'un chemin de fer tant pour le transport de marchandises que celui des voyageurs. La Société des Quais aménage la façade maritime et est gérée par la famille franco-levantine **Guiffray**.
- Les tramways partageant les voies du grand chemin de fer sont très rares dans le monde.
- En 1908, **F. Guillon** dresse l'état de cette ligne: du Konak à la gare de la Pointe, elle fait 4,1 km. Elle est parcourue par 15 voitures fermées et 14 jardinières « *en parfait état* », construites à Yvry et tractées par 85 chevaux du pays. La même compagnie exploite pour le compte de la municipalité une antenne vers Daragatz.
- Le tramway des Quais fera l'objet de multiples projets de reprise par la compagnie belge exploitant la ligne de Gueuz-Tépé, partant du côté sud du Konak. Les deux compagnies s'espionneront réciproquement pour jauger leurs capacités financières respectives. Toutes ces manœuvres échoueront, en ce compris le projet de déplacer la ligne des Quais sur une rue parallèle afin de faciliter son électrification et de laisser le quai libre pour les seuls trains de marchandises.

Souvenir de Smyrne. La Pointe.



TRAMWAY
SMYRNA TURKEY

Le tramway de Gueuz-tépé

- Le tramway de Gueuz-tépé est concédé le 16/28 avril 1883 à des intérêts locaux: il longe le golfe de Smyrne au sud du Konak vers Gueuz-tépé (5,3 km) et- en théorie - Cocarialy.
- **Michel Humzurian** en dresse en 1896 une description. Le parc compte 15 voitures dont une à impériale. Les deux tiers sont d'origine européenne. La cavalerie se compose de 55 chevaux. La ligne compte huit évitements et la voie est posée en rails très légers de 18 kg/m. Le trafic croît régulièrement, un dividende de 6 % est garanti et des extensions sont envisageables. **Sélim Eïd** soumet cette étude à la Compagnie mutuelle de Tramways, fondée en 1895 et en quête d'affaires, mais il omet d'en citer l'auteur qui, averti, réclame une commission directe à la Mutuelle qui décline l'offre.
- C'est finalement le Trust Franco-belge de Tramways et d'Electricité d'**Edouard Denis** et **Edmond Faye** qui acquiert la majorité des actions de ce tramway en 1905, en même temps que des intérêts dans la Société de Navigation Hamidié qui exploite des services maritimes dans le golfe.
- En 1908, le parc de matériel roulant compte 29 voitures et la cavalerie 140 têtes. La ligne transporte 1,9 millions de voyageurs en 1907 et offre un dividende de 11%. **Fernand Guillon**, en visite à Smyrne, conclut à la nécessité de remplacer la voie simple par une double, avec des rails plus lourds pour permettre une électrification ultérieure. Mais voilà, pour réaliser ce projet, il lui faut convaincre le Trust de partager son exploitation avec d'autres partenaires et en premier lieu avec la Société ottomane d'Electricité de Salonique et de Smyrne, détentrice de la concession **Bartlett** déjà évoquée pour Salonique.



Vers l'électrification – 1^{er} acte (1909)

- La Société générale de Tramways, de Transports et d'Electricité à Smyrne est constituée à Bruxelles le 28 mai 1909. Le Trust apporte 3.848 des 5.000 actions du tramway de Gueuz-tépé, 267 des 1.000 actions de la Cie Hamidié. Le Syndicat d'Etudes en Orient apporte sa convention avec la Société ottomane d'Electricité de Salonique et de Smyrne.
- Le but est d'électrifier la ligne de Geuz-tépé, de distribuer l'électricité dans la ville, de reprendre les tramways des Quais (ce sera un échec), voire ceux de Cordélio. Ces derniers avaient été établis par la ville au début du siècle et étaient affermés depuis 1906 et pour 10 ans à la compagnie de Gueuz-tépé.
- Un accord secret est conclu avec Siemens, également sur les rangs: quelle que soit l'entreprise choisie par les autorités, les équipements seront allemands et l'exploitant belge.
- La reconnaissance du transfert de la concession **Bartlett** à la société du tramway Gueuz-tépé doit encore obtenir l'accord de la Sublime Porte: une convention sera signée à cet effet le 11 septembre 1913 avec **SE Oman Nizami Pacha**. Outre l'éclairage public, la distribution de l'électricité et l'électrification de la ligne de Gueuz-tépé, la concession offre une extension vers la gare de Basmahane et Kemer, et une seconde ligne au profil redouté vers Gueuz-tépé par Eschref Pacha et l'intérieur des terres.
- Les dernières formalités se feront attendre jusqu'en juin 1914...La guerre mettra un terme à la réalisation du projet.

Les années sombres 1914-1922

- Le déclenchement de la 1^{ère} guerre mondiale apporte son lot de malheurs. L'activité du port se réduit, les cavaleries des tramways sont en partie réquisitionnées, du personnel est mobilisé, le trafic décroît, le prix des chevaux et des fourrages explose.
- En 1915, la concession de la Compagnie Hamidié vient à échéance; elle commence à vendre ses bateaux et s'acquitte en 1920 de sa dette envers la société du tram Gueuz-tépé.
- Le 15 mai 1919, les troupes grecques débarquent à Smyrne que le Traité de Sèvres allouera à la Grèce en 1920. C'est le moment de renouveler le CA de la société turque. **Josse Allard** prend le risque de faire réélire **Youssef Munir Bey Ménapiré** et **Youssef Razi Bey** tout en priant ces derniers de s'engager à démissionner sur le champ « *si la suite des événements montrait que votre présence au conseil porte une gêne à la marche des affaires* ». En fait, **Josse Allard** redoute la bureaucratie grecque, vu l'expérience de Salonique.
- En 1920, face aux revendications du personnel, les deux exploitants de Smyrne se concertent pour adopter une attitude commune: adoption de la journée de 9 h, alignement des salaires et des congés. Les autorités grecques octroient des hausses de tarifs en 1919 et en 1920.
- Le 13 septembre 1922, les troupes de **Mustapha Kemal** rejettent les Grecs à la mer et Smyrne s'embrase...
- Les administrateurs grecs s'enfuient vers Athènes, où **Robert Bette** leur fera payer leurs arriérés.

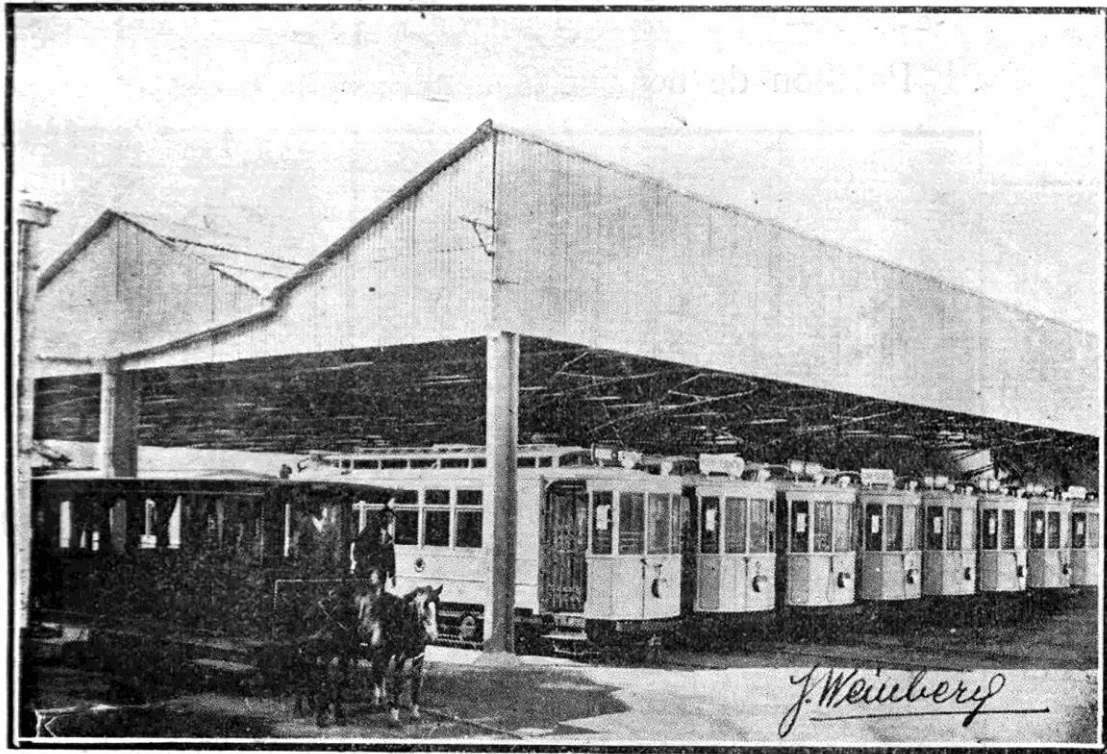


Une période de transition 1922-1928

- L'incendie de 1922 n'a pas affecté les installations des tramways de Gueuz-tépé et des Quais, mais la ville peine à retrouver son essor économique: la fréquentation des tramways baisse de 40% et ne retrouvera son niveau d'avant-guerre qu'en 1926.
- Le statut du dépôt de Gueuz-tépé est incertain: il était donné en location par une famille arménienne « disparue » en 1922. Une « commission des biens abandonnés » prétend en percevoir les loyers, mais la Compagnie exige la production d'un titre à cet effet...l'affaire ne sera réglée qu'en 1925.
- En 1924, tous les agents non musulmans (5 israélites, 1 catholique) doivent être licenciés, avec pour exceptions M. **Kinet**, directeur depuis 1910, et son adjoint **Guérard**.
- Les négociations avec le Ministre **Sulyman Sirry Bey** pour actualiser la concession de 1914 s'achèvent le 17 mars 1925. Le prolongement de la ligne de Gueuz-tépé vers Narli-Déré devient facultative, mais la section vers Basmahane devient obligatoire. L'échéance de la concession est prorogée jusqu'en 1975. Au budget figurent 15.000 livres turques « *pour rémunérer certains concours* ».
- Afin de financer ces travaux, la société belge augmente son capital à plusieurs reprises pour atteindre 50 millions de BEF; elle adopte en 1930 la dénomination Electricité et Tramways en Orient.

Vers l'électrification (acte 2)

- La direction du chantier est confiée à la Société d'Electricité et de Traction, qui a succédé à la Mutuelle.
- La ligne de Gueuz-tépé, établie à l'écartement de 1.435 mm, est convertie à la voie métrique.
- Un nouveau dépôt est établi à Athanassoula.
- L'usine est installée à Daragatch, avec des turbo-alternateurs ACEC/Meuse et des chaudières Alsacienne-Kestner. Une sous-station est construite à Bari-Baba.
- Le matériel roulant est commandé aux Ateliers métallurgiques (Nivelles): 15 motrices et 12 remorques avec des équipements ACEC.
- Le nouveau mode de traction est inauguré le 18 octobre 1928. C'est la dernière électrification d'un tram chevalin par l'industrie belge.
- Le tram ne dépasse pas le Konak. Les pouvoirs publics mettent des entraves à l'extension vers la gare de Basmahane dont seuls 800 m de voies sont posés ; faute de moyens, la ville ne construit même pas le nouveau pont des Caravanes, indispensable pour atteindre Kemer.
- Dans ces conditions, **Robert Bette** doute de l'intérêt de la ligne d'Eschref Pacha, au profil difficile et censés traverser des rues fort étroites. Il relance une dernière fois l'idée de reprendre et d'électrifier la ligne des Quais, sans succès. Ce tramway hippomobile disparaît peu après.



از میرده درشکی و بوکونشکی تراموا ایله - فوطو وایشبرغ -
Les anciens et nouveaux trams à Smyrne

photo Weinberg



Les années trente

- La mise en service du tramway électrique est ternie le 31 novembre 1928 par un tremblement de terre. C'est toutefois la concurrence d'autobus qui préoccupe la compagnie. Smyrne est rebaptisée Izmir en 1930.
- Les années trente sont marquées par divers litiges fiscaux et douaniers; les bureaux sont même perquisitionnés pour la recherche d'une comptabilité parallèle.
- Bientôt, la réglementation des changes rend l'exportation de devises impraticable. La société turque achète des marchandises en Turquie (opium, huiles, fruits secs, cigarettes) avec ses liquidités et exporte les biens en Belgique où le fruit de leur vente revient à la société-mère. Ce trafic se poursuivra même pendant la 2de guerre mondiale, mais sa rentabilité est grevée de droits de douane et de commissions pour près de 40% !
- Entretemps, les 6 motrices et les 5 remorques réalisées par les Ateliers Germain (Monceau sur Sambre) pour l'extension vers Basmahane et Kemer encombrant leur constructeur ! Elles seront en partie revendues aux tramways d'Iéna en 1943.
- 1943, c'est l'année du rachat du réseau sous la signature du Ministre **SE Sirry Bey** et de M. **Gormezano**, devenu directeur de la compagnie après ses débuts à Salonique.
- Le prix du rachat (10.223.800 CHF) est payé sous forme de marchandises. Les tramways sont remplacés par des trolleybus en 1954. Ils viennent de renaître en 2017 (Karsi-Kaya) et 2018 (Izmir).

Souvenir de Smyrne. La Pointe.

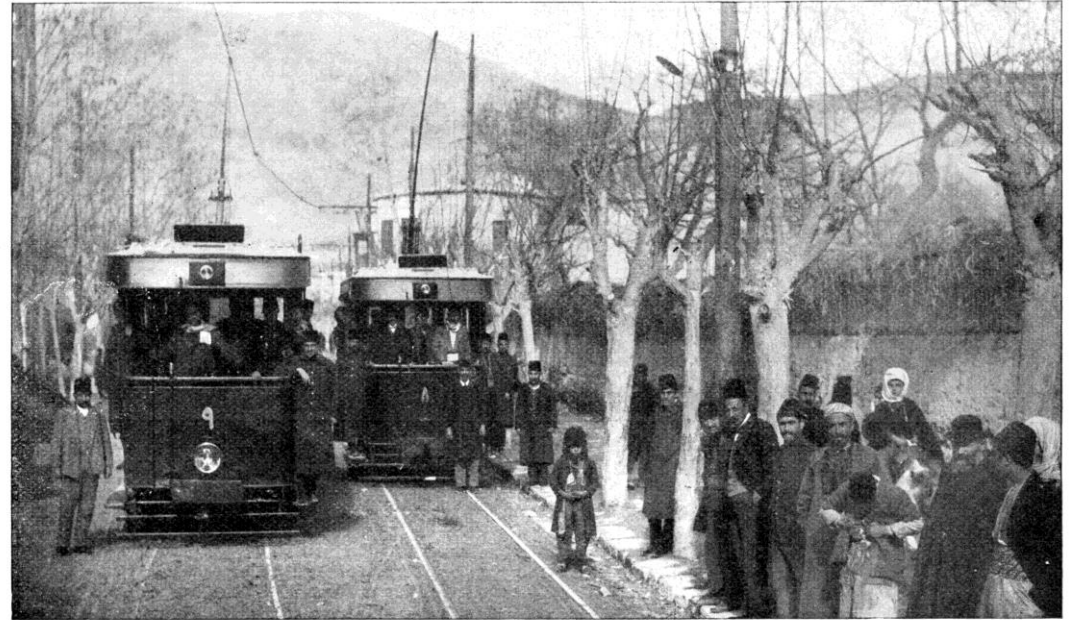


DAMAS: la concession

- Au début du XXème siècle, la population de Damas est évaluée à 300.000 habitants. Une première ligne de chemin de fer la relie à Mezerib en 1894; l'année suivante, Damas est reliée au port de Beyrouth par un chemin de fer qui acheminera les fournitures destinées à édifier le chemin de fer du Hedjaz vers Médine.
- La ville est divisée en quartiers musulman, druze, juif et chrétien, avec pour centre la place du Konak où se dresse la tour du Télégraphe.
- **Youssuf Moutran Effendi** obtient le 10 Redjeb 1307 (20 février 1890) la concession de cinq lignes de tramways hippomobiles du Konak à Midan , Al Salhiyeh, Bab Charki, Duma et Méhallah. Faute de concrétiser son projet, Le Ministre des travaux publics **Zikny Pacha** réattribue le 25 Mouharrem 1321 (29 mars 1903) la concession à **Mehmed Ali bey**, agissant pour l' **Emir Mohamed Arslan**.
- **Etienne Francou**, directeur du Gaz de Constantinople, négocie la reprise de la concession pour finalement se retirer au profit d' **Armand Rouffart**, du groupe **Empain**, et de **Charles Cigogna**, un cadre italien de la Société générale de Chemins de fer économiques. Ces deux groupes sont déjà associés aux tramways du Caire. Le prix de la concession est très élevé: 700.000 BEF en espèces, 100.000 BEF en titres de la société à créer Pour prix de leur concession, plu un siège héréditaire au CA en faveur d' **Izzet Pacha**, le père de **Mehmed**, et 50.000 BEF à ce dernier. La Société impériale ottomane Tramways et Eclairage électriques de Damas est constituée à Constantinople le 16 décembre 1904.

Damas – le comité des travaux

- Selon une pratique courante, un comité des travaux composé de **Jules Jacobs**, de **Charles Cigogna** et de **François Empain** (frère d' **Edouard**) est chargé de passer les marchés sur base des rapports de l' **Ir Jensen** envoyé sur place.
- L'électricité sera fournie par une usine hydro-électrique de facture suisse, sur le Barada.
- Les voies sont livrées par les Aciéries d'Angleur (Liège).
- Le matériel roulant, inspiré du Caire, compte 19 motrices ouvertes et 6 remorques de la Franco-belge (La Croyère), avec des équipements ACEC.
- Même les balais sont importés d'Europe (...).
- L'important réseau du Caire devient le centre de référence des tramways de Damas: certains cadres y sont dépêchés pour s'initier aux arcanes de la gestion d'un réseau; un wattman cairote, M. **Kheir**, vient écoler ses collègues syriens.
- L'ingénieur d'exploitation est choisi parmi les cadres italiens des Economiques, M. **Evaristo Caldarera**. Il lui est adjoint l' **Ir Tiedeman** et un drogman, **Youssef Ferah**, un secrétaire, M. **Grünberg**, un chef de dépôt et d'usine, M. **Boussard**. Aucun des premiers cadres européens ne restera à Damas au-delà de 1908...



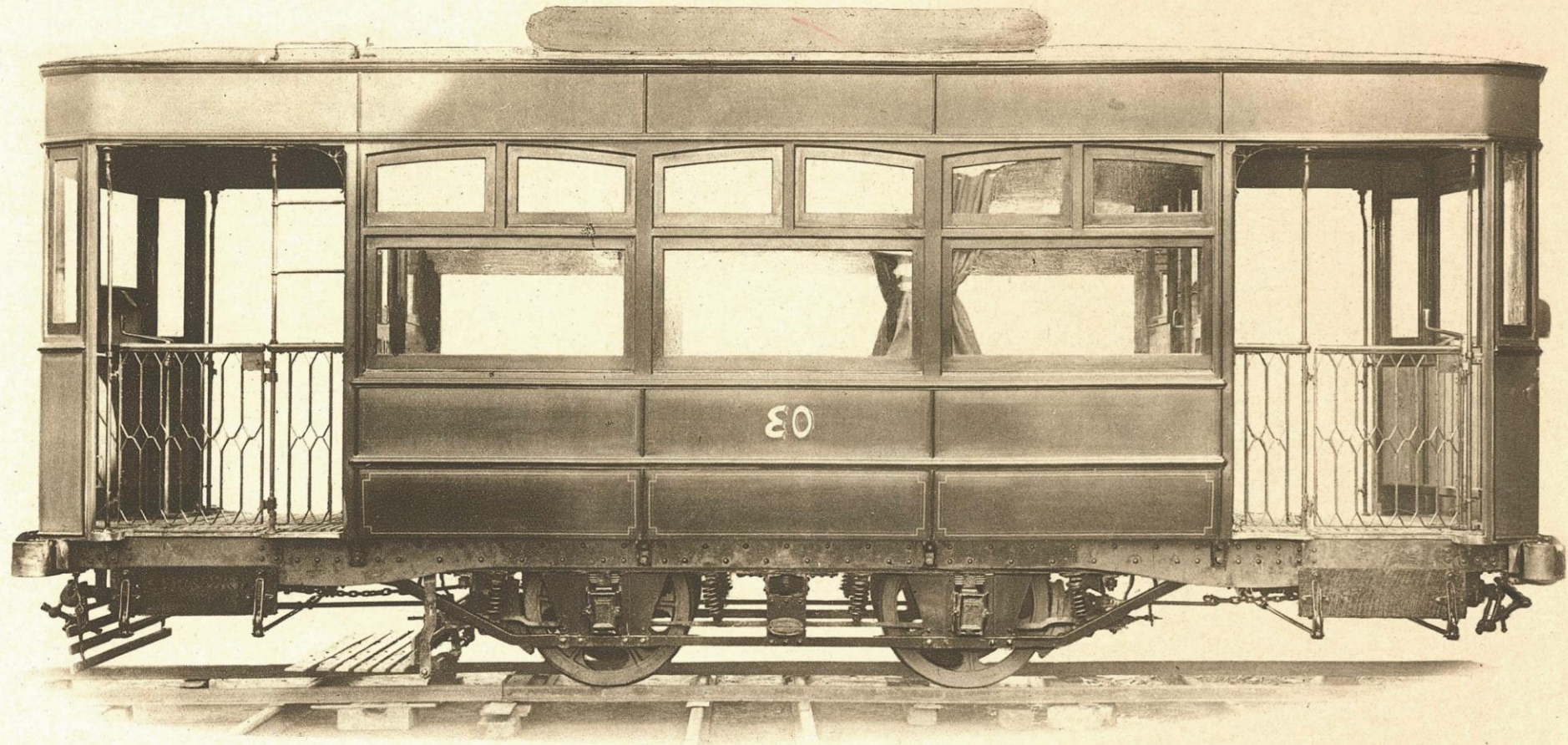
Kulturfortschritte unter dem Halbmond: Die elektrische Straßenbahn in Damaskus, die erste in der Türkei. — Phot. J. Eind.

Schluß des redaktionellen Teils.

Damas – l'inauguration

- La ligne de Al Salhiyeh est ouverte au trafic le 12 février 1907 et celle de Midan le 14 février; Les lignes de Al Mouhajrin et du Cheik Mohieddine suivront en 1913 et en 1914.
- Il apparaît bientôt que le climat de Damas n'est pas celui du Caire: dès 1908, la compagnie commande des motrices fermées et remplace les caisses ouvertes de 10 des motrices originales par des caisses fermées. Les caisses ouvertes ainsi libérées sont converties en remorques ,
- L'exploitation doit faire face à plusieurs manifestations, notamment dans le quartier de Midan où le moindre accident se traduit par la déprédation des tramways et par des campagnes de boycott sporadiques.
- L'éclairage public compte bientôt 700 lampes et un nombre croissant d'abonnés privés. Face aux nombreux vols de courant, **Etienne Francou** obtiendra en 1911 une fatwah déclarant que le vol de courant est bien illégal au regard de la loi coranique. En fait, même le chemin de fer du Hedjaz se livrera au vol d'électricité en négligeant de déclarer toutes ses machines. Il n'y a pas encore de compteurs individuels; les factures sont dressées en fonction des lampes et appareils déclarés.
- Les ressources hydro-électriques étant sujettes à des variations saisonnières, l'italien **Tosi** livre en 1908 un premier groupe diesel, suivi en 1911 d'un deuxième groupe **Tosi** et d'un **Carels** (Gand).

pour la Société Ottomane des Tramways de Damas.



Damas – la 1^{ère} guerre et la révolte druze

- La Belgique et l'Empire ottoman ne se sont pas formellement déclarés la guerre. Le directeur **Henrion** échappe à l'internement et reste à la tête du réseau. La pénurie de pièces de rechange entraîne bientôt la mise hors service de la moitié du parc; l'exploitation des lignes au profil tourmenté de Al Mouhajrin et du Cheikh Moheiddine est suspendue après de graves accidents auxquels s'ajoutent 10 tamponnements par jour avec les camions militaires. Tous les tramways s'arrêtent à la mi-mars 1918, la production d'électricité étant réservée aux établissements militaires et au chemin de fer du Hedjaz, plus stratégique que jamais.
- Le 1^{er} octobre 1918, la cavalerie australienne arrive à Damas, suivie par les armées arabes. Le premier acte du gouvernement arabe est de rétablir les tarifs des tramways d'avant-guerre, ce qui place la compagnie dans une situation intenable. Après le décès « *dans des circonstances pénibles* » de M. **Henrion** en 1919, les Économiques dépêchent à Damas le directeur des Tramways du Caire, M. **De Lancker**, et son ingénieur **Curiahan**, ainsi que l'Ir **Cambier** venant des tramways d'Odessa.
- C'est avec soulagement que la compagnie voit le pays placé sous le mandat de la France, même si les négociations avec le Haut-Commissariat français seront ardues pour rétablir l'équilibre économique de l'entreprise.
- Lors de la révolte druze de 1925-1927, le Haut-Commissariat indemniserà la société des 500.000 BEF de dommages subis lors de l'insurrection. Au cours de cette dernière, la centrale hydro-électrique sera assiégée par les insurgés. La ligne de Midan n'est plus exploitée de 1925 à 1926.



DAMAS (Syrie). - Rue Salhiet - Hôpital militaire



Le Traité de Lausanne et au-delà

- Le Traité de Lausanne du 24 juillet 1923 laissait 5 ans aux entreprises établies dans un territoire détaché de l'Empire ottoman la faculté de choisir la nationalité du lieu de l'exploitation ou celle d'une puissance contractante dont les ressortissants les contrôlent.
- Le 16 novembre 1928, la SA de droit belge Tramways et Electricité de Damas est constituée à Bruxelles.
- La SA obtient la même année le droit de construire une ligne suburbaine de tramways vers Duma avec une antenne vers Jobar (12 km pour Duma, ouverts par étapes de 1932 à 1933), une courte extension de la ligne de Al Mouhajrin, un renforcement des barrages existants, l'équipement d'une nouvelle chute à Hamé et l'extension de son aire de distribution d'énergie électrique.
- 18 nouvelles motrices et 4 remorques sont livrées par l'industrie belge.
- Seules ombres au tableau: des campagnes sporadiques de boycott en 1931, 1935, 1936, réclamant une diminution des tarifs, non sans arrière-pensées indépendantistes. Les tramways sont l'objet d'attentats à la bombe et le service des tramways doit même être interrompu pendant quelques semaines en 1931. Les autorités françaises restent indifférentes à la question. In fine, il faudra consentir des diminutions des tarifs de l'éclairage et des tramways et instaurer des abonnements scolaires et généraux. Les tramways doivent aussi affronter la concurrence sauvage d'autobus privés, notamment sur la ligne de Duma.



Avenue de la Gare

TRAMWAYS & ÉCLAIRAGE ELECTRIQUES
DE DAMAS (SYRIE)

AMANDÉE

درستارنده باب علی حاره فرانسویه غاز قومانده فرانسویه
فرانکو حمله

Monsieur

1909
Monsieur ETIENNE FRANCOU

Société du Gaz de Stamboul

Bab Alii Djadessi

TRAMWAYS DE DAMAS

شام شریفی قومانده
doit prés. ce bill. à toute req.
علی المسافرا
هذه التذكرة عند

BAZARS-

MIDAN

آن نختانی

1 Métall.

81 | M |

II de Classe

De la 2de guerre à la nationalisation

- La seconde guerre mondiale voit les cadres belges et français mobilisés. Un sujet libanais, M. **Marirossian** se voit dès lors promu chef de service administratif et un Syrien, M. **Sarafian**, devient chef de la voie.
- Les ateliers entreprennent de moderniser le matériel roulant. Des trucks Energie (Marcinelle) sont même commandés pendant la drôle de guerre ainsi que de nouveaux moteurs ACEC plus puissants. Ils ne semblent pas avoir atteint leur destination.
- Après-guerre, la Syrie accède à l'indépendance en 1946. Le nouvel Etat s'oppose toutefois au rapatriement des bénéfiques, ce qui entrave la modernisation du parc et l'accroissement des capacités de production électrique: seuls des groupes issus des surplus de l'armée britannique viennent en renfort, face à une demande toujours croissante.
- La compagnie rêve de se débarrasser des tramways, en perte, pour développer la production d'électricité. En définitive, les autorités syriennes nationalisent toute l'entreprise en 1951 pour 7.600.000 livres syriennes, plus le rachat de groupes MAN acquis en 1950 par la maison-mère, ELECTROBEL.
- En 1950, le gouvernement syrien avait déclaré vouloir liquider les tramways dans les trois ans. Ils tiendront jusqu'en 1967 !

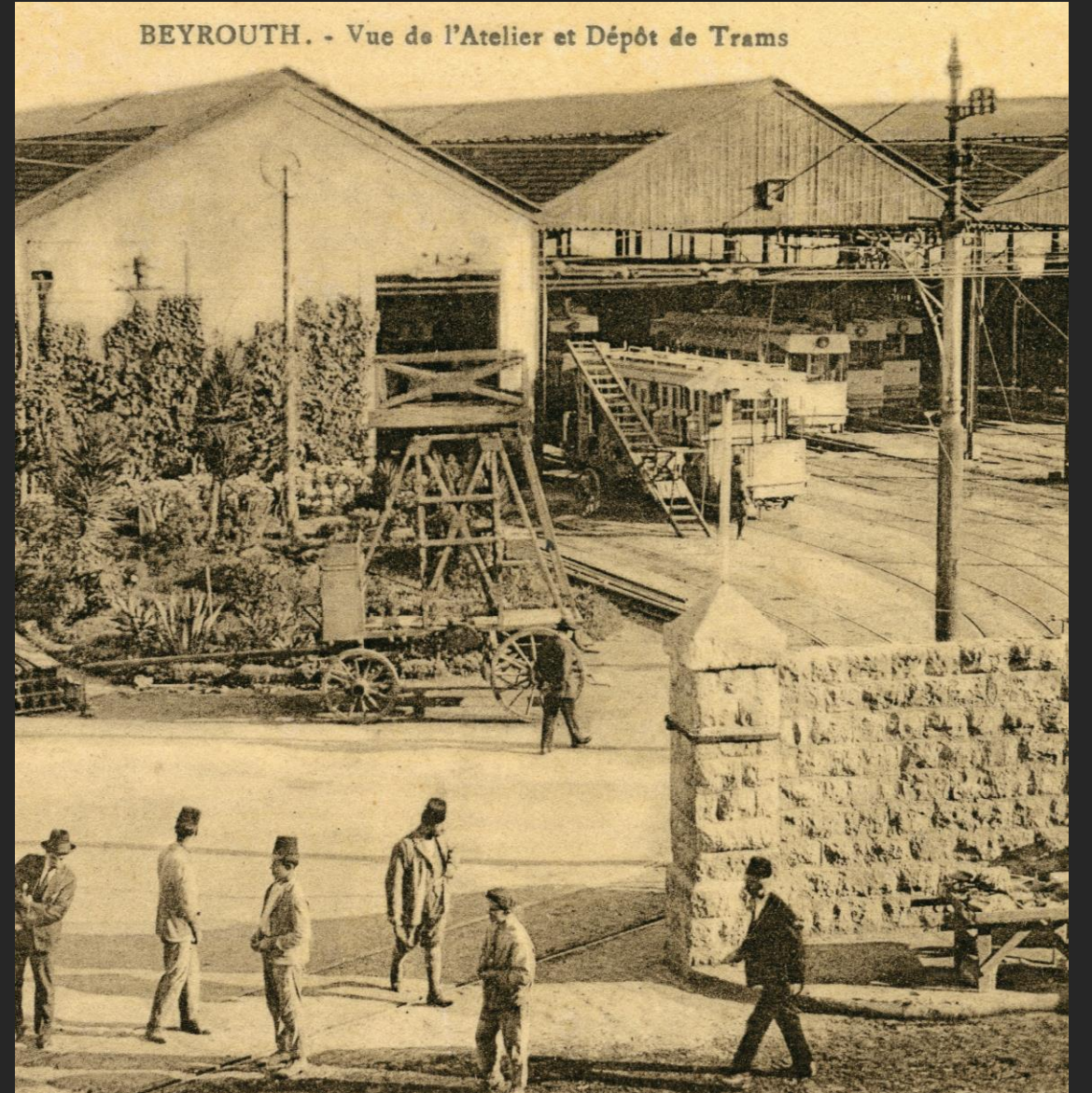


BEYROUTH – une concession à prix d'or

- Beyrouth compte une centaine de milliers d'habitants à la fin du XIXème siècle. Le Britannique **Belling** obtient de 1891 à 1901 le monopole de l'installation de tout chemin de fer ou tramway entre Beyrouth, Caïffa et Damas. La Compagnie mutuelle de tramways demande en 1899 au Ministre belge des Affaires étrangères **Favereau** d'obtenir confirmation de la Sublime Porte que ce monopole ne vise pas les tramways urbains. Elle intrigue aussi sur place grâce à son agent, M. **Eid**.
- Le Trust franco-belge de Tramways et d'Electricité s'attache à grand prix les services de **Nedjib Pacha** pour obtenir la concession des tramways. Ce dernier l'obtiendra – à tout le moins au nom de son beau-frère **Selim Raad Effendi**, en 1906. L'acquisition de cette concession coûtera in fine 800.000 BEF au Trust, une somme colossale dont le vice-consul **F. Biolley** dira en 1921 que *« la cause des débuts difficiles de la société réside dans les frais élevés qu'a nécessité l'obtention de la concession à une époque où les fonctionnaires de la Sublime Porte et leurs courtiers vendaient leurs bons offices au plus offrant »*.
- Dès le 4 juin 1906, le Trust s'associe à la Banque liégeoise et à la Société d'Entreprise générale de Travaux (ENGETRA) pour fonder à Constantinople la Société anonyme ottomane des Tramways et de l'Electricité de Beyrouth. On retrouve dans son CA **Nedjib Pacha Melhamé, Selim Raad Effendi, Victor Limauge et Edouard Denis** (du Trust), **Adolphe Laloux** et **Edouard Thonet** (intérêts liégeois).

Beyrouth – le chantier

- La concession, octroyée pour 99 ans, comprend un axe est-ouest parallèle à la côte et des lignes nord-sud au départ de la place des Canons. Plusieurs rues doivent être élargies ou percées par la municipalité, grâce à une contribution de 6.400 livres données par la société, majorée d'un prêt de 8.000 livres gagé sur les taxes du pétrole (...).
- A nouveau, tous les marchés sont passés depuis Bruxelles:
- -2.000 tonnes de rails des Aciéries d'Angleur;
- -25 motrices ouvertes Energie;
- -27 équipements électriques ACEC;
- -3 gazogènes à gaz mixte Fichet et Heurtey (Paris);
- -3 dynamos à la Compagnie internationale d'Electricité (Liège);
- -les charpentes et pont roulant du dépôt et de l'usine à Ghilain;
- -les batteries aux Accumulateurs Tudor;
- -en 1909, 12 motrices aux Ateliers métallurgiques (Nivelles);
- -en 1909, 12 remorques à la Compagnie Centrale de Construction (Haine-Saint-Pierre).



Beyrouth – les premières années

- La date d'inauguration des tramways n'a pas été retrouvée: elle doit avoir eu lieu dans le second semestre 1908. En 1909, la longueur du réseau est de 8,5 km en double voie et 4,5 km en simple voie.
- La société exploite bientôt quatre lignes désignées par des couleurs:
- La ligne rouge: Nahr Beyrouth – place de l'Union (ou des Canons, ou Hamidié, ou des Martyrs) – Khan Antoun Beg;
- La ligne verte: place de l'Union – Bois de Pins;
- La ligne jaune: place de l'Union – route de Damas – Fourn el Chebak;
- La ligne bleue: place de l'Union – Phare.

- Le réseau ne connaîtra plus que deux extensions: une antenne de la place de l'Union vers la Gare et une extension à l'est de Nahr Beyrouth, au-delà du fleuve de ce nom.
- Le succès du tramway, après des débuts difficiles face au refus d'une partie des clients de payer leur voyage, amène la société à commander encore 7 motrices et 6 remorques aux Usines Ragheno (Malines).

Beyrouth – la Grande Guerre

- Au 31 juillet 1914, les tramways de Beyrouth affichent 225.000 BEF de bénéfices sur 480.000 BEF de recettes. Au cours de la guerre, le port est paralysé, la population fuit, la famine règne. Un déficit de 609.000 BEF s'affiche en 1917.
- Le personnel est menacé de déportation si le service s'arrête, mais les ateliers sont réquisitionnés pour l'entretien du charroi militaire et l'usine électrique est bombardée par la flotte alliée. La société essaie de ravitailler elle-même son personnel, mais le Vali de Beyrouth, **Ashmi Bey**, confisque les denrées collectées à grands frais. Enfin, la société est contrainte de souscrire des emprunts de guerre pour une somme équivalente à 2 millions BEF !
- Le directeur **Proumen** est autorisé par le siège belge à emprunter localement les sommes nécessaires à la poursuite de l'exploitation, mais il lui en sera ensuite fait grief.
- A la fin du conflit, l'exploitant chiffre ses dommages de guerre à 5.110.000 BEF, pertes d'exploitation incluses. La batterie est détruite, la ligne aérienne est en partie démontée, les équipements électriques des motrices en piteux état.
- La société ne se fait aucune illusion sur les indemnisations que pourrait accorder la Commission chargée par le Traité de Sèvres pour régler les dommages de guerre; elle entend plutôt obtenir des compensations de la part des mandataires français, sous la forme d'allègement des redevances d'exploitation et de la suppression de l'obligation d'entretenir les voiries traversées.



Dans le Grand Liban

- Le général **Gouraud** détache le Grand Liban de la Syrie le 31 août 1920. Même si les capitaux belges sont encore prépondérants, la société ottomane transfère son siège à Paris. Elle en est remerciée le 14 juillet 1922 par un boycott réclamant une baisse des tarifs ! 25 voitures sont saccagées et le Gouverneur du Liban réduit d'autorité les tarifs contestés, sans pour autant que la police et la gendarmerie libanaises ne protègent les installations du tramway. L'usine n'échappe au saccage et le chef de dépôt belge **Claessen** au lynchage que grâce à des troupes sénégalaises. Le consul **Biolley** proteste en vain, tant auprès du général que de son ministre **Henri Jaspar**.
- Faisant preuve de bonne volonté, la société ottomane fait usage du Traité de Lausanne pour prendre en 1924 la nationalité française, sous la dénomination Tramways et Eclairage de Beyrouth. Les Français y occupent un siège de plus que les Belges au CA.
- La compagnie subira une deuxième campagne de boycott en 1931, mais l'optimisme domine: elle acquiert des chutes d'eau sur l'Oronte et le Nahr el Safa, un cinquième et un sixième groupe diesel et toute la voie est reposée, soit 12,1 km de voie double et 2,5 de voie simple. Un second dépôt est érigé sur la ligne de la route de Damas.
- Enfin, 24 nouvelles motrices sont commandées aux Usines de Braine-le-Comte, tandis que de 1934 à 1939, 81 voitures, motrices et remorques anciennes confondues, sont rénovées en profondeur. Le nombre de passagers passe de 13 millions en 1932 à 19 millions en 1938 !



TRAMWAYS ET ÉCLAIRAGE
DE BEYROUTH
SOCIÉTÉ ANONYME

II^e Classe



ABONNEMENT N^o 984

Valable { du 1^{er} Avril
 { au 30 Juin 1928

(Titulaire)

Mr. *Georges Boer*

(Service) *Cadastre*

Le Directeur

Spelmann



Le Liban indépendant

- Le général **Catroux** des FFL prononce l'indépendance du Liban en 1941 mais l'histoire retient plutôt 1943 avec l'élection du premier Président **Béchara-el-Koury**.
- L'Electricité de Beyrouth (dénomination adoptée en 1935) poursuit l'accroissement de ses moyens de production d'électricité.
- Au contraire des villes européennes, la fréquentation des tramways reste populaire après guerre, avec 57,5 millions de passagers en 1951. **Georges Grandchamps**, administrateur-délégué à Bruxelles, correspond avec le directeur local, **René Castermans** et envisage le remplacement ou le renforcement des dessertes par des trolleybus.
- En 1947, l'entreprise est confrontée à un troisième boycott, aux motivations économiques. Les instigateurs du boycott vont jusqu'à voler une voiture-échelle pour rétablir les raccordements électriques de mauvais payeurs. Malgré une diminution autoritaire des tarifs par le gouvernement en 1952, un quatrième boycott aboutit en 1953 au non-paiement de la moitié des factures d'électricité !
- En définitive, le gouvernement met la production et la distribution d'électricité sous séquestre le 19 mars 1953, en laissant les tramways aux mains de l'Electricité de Beyrouth. Les tramways sont encore légèrement bénéficiaires, mais sans pouvoir rétribuer les actionnaires et amortir les installations.



Epilogue

- La diplomatie belge intervient auprès du Président libanais **Camille Chamoune**, fait agir le quai d'Orsay et menace de saisir la Cour internationale de Justice de La Haye. Les autorités libanaises ont beau jeu de dire qu'elles appliquent la même politique que la France...
- In fine, la loi du 7 juillet 1954 porte approbation du rachat de toute l'entreprise pour 23.500.000 livres libanaises. Par opposition aux autres entreprises nationalisées dans les frontières de l'ex-Empire ottoman, le rapatriement de cette somme en Europe ne sera pas entravée par le contrôle des changes.
- La nouvelle centrale électrique de Zouk Michael, conçue et équipée in extremis par l'entreprise franco-belge, entre en production en 1956.
- A partir de cette date, la SOFINA (successeur d'ENGETRA) accomplira des missions de consultance, tant pour la gestion de la nouvelle centrale électrique que pour le projet –jamais réalisé- de remplacer les tramways par des trolleybus.
- Les tramways de Beyrouth disparaîtront ligne après ligne, pour succomber en septembre 1965, dans les illusions d'un Liban encore prospère. Selon un correspondant français, il n'y avait plus de transport en commun urbain à Beyrouth en 2019...

ROUTH - Rue Furn el Chebak.



33. Beyrouth - Terminus du tramway, rue
Basta

TRIPOLI

- Tripoli est dotée dès 1880 d'un tramway hippomobile d'initiative locale. Il relie la ville au port d'El Mina (6 km) par un itinéraire encore campagnard. C'est la première voie ferrée du Liban. Elle est desservie par d'élégantes voitures à impériale d'origine inconnue. En 1914, le vice-consul de Belgique signale que la ligne, propriété de la famille **Zoek**, fait l'objet d'un projet d'électrification par des Allemands. Ce projet s'évanouit avec la guerre.
- En 1930, la société Tramways et Electricité de Beyrouth constitue une filiale, la Société Tripolitaine d'Entreprises et de Traction, au capital de 250.000 livres. Cette société rachète la ligne en vue de l'électrifier.
- Les autorités mandataires ne font toutefois rien pour mettre un terme à la concurrence sauvage d'autobus privés et pour réactualiser la concession. Devant cette insécurité juridique, la Tripolitaine jette l'éponge et entre en liquidation en 1933; le seul tramway chevalin libanais disparaît peu après.



ALEP

- Le consul de Belgique à Alep signale dès 1905 le projet d'établir un tramway à Alep. La concession est décernée à **Moukhtar Bey** qui essaie de mettre en concurrence **Edouard Denis** du Trust Franco-belge de Tramways et d'Electricité, et une autre holding belge, l'Union des Tramways. L'affaire n'est pas jugée assez intéressante, vu le faible développement de la ville.
- En 1919, les frères **Poche**, négociants à Alep, relancent l'idée et l'ir **Victor Lagasse de Locht**, de la Société générale de Chemins de fer économiques, visite Alep dans le cadre d'une inspection des réseaux de Beyrouth, de Damas et du Caire. Cette visite permet de réévaluer l'intérêt d'installer des tramways, pour peu que la situation politique dans l'aire syro-libanaise se stabilise.
- Il faut donc attendre 1924 pour que la société Electricité d'Alep soit constituée à Paris, avec des capitaux franco-belges garantissant aux Français une majorité d'un siège au CA. La société inaugure en 1929 un réseau comportant 3 lignes, équipé conjointement par les industries belge, suisse et française. Alep dispose alors de tramways plus modernes que la plupart de ceux des villes de la métropole.
- Les tramways seront nationalisés en 1951 et abandonnés en 1967.



KONYA

- Konya n'est citée ici qu'à titre anecdotique. En 1908, l'électrification des tramways de Salonique rend superflue une partie du parc hippomobile. La ville de Konya rachètera à Salonique quelques voitures chevalines ouvertes et fermées afin d'équiper le réseau qu'elle installe peu après. Ce dernier sera abandonné dans les années trente.



BAGDAD

- Bagdad est dotée dès 1871 d'un tram chevalin d'initiative locale reliant la ville à Kamazene (4 km). Il est desservi par des voitures à impériale de divers modèles. Le consul de Belgique à Smyrne et la presse technique soutiennent en 1905 qu'une partie du matériel était d'origine belge, mais il ne s'agit peut-être que des rails.
- Il faut attendre 1931 pour une intervention belge avérée: ENGETRA (qui exploite les tramways de Beyrouth) et ses associés liégeois entreprennent de racheter la SA ottomane des Tramways, Eclairage et Forces électriques de Bagdad en vue d'exploiter un réseau de distribution électrique hérité de l'armée britannique et l'électrification, voire l'extension, du tramway.
- Le projet ambitieux est basé à Londres, Victoria street, pour être au plus près du mandataire britannique.
- L'indépendance irakienne est cependant concédée le 3 octobre 1932. Ce nouveau contexte n'incite pas à investir et les tramways de Bagdad resteront chevalins jusqu'au début des années 1940.



LES PROJETS NON ABOUTIS

- De nombreux prospecteurs belges ont cheminé à travers l'Empire, en quête d'opportunités.
- **Jaffa et Jérusalem**: en 1892, **Edouard Otlet** (surnommé « Le Roi des tramways ») examine les plans du gréco-libanais **Georges Frangié** pour établir trois lignes de tramways à vapeur à Jaffa et à Jérusalem, en prolongement du chemin de fer reliant les deux villes. **Edouard Otlet** dresse des devis très détaillés, mais les deux villes comptent respectivement à peine 70 et 47.000 habitants...
- Un autre Belge du nom de **Vermeulen** étudiera l'installation de tramways à Jérusalem en 1919, mais la ville ne fera connaissance de ce mode de transport qu'en 2011.
- **Mytilène / Lesbos**: en 1908 le vice-consul de Belgique à Smyrne, M. **Vlaccos**, alerte le Ministre des affaires étrangères **Julien Davignon** sur le projet d'un tramway vicinal de 13 km centré sur la ville de Mételin. Ce dossier ne sera jamais concrétisé. L'île devient grecque après la première guerre balkanique.
- **Adana, Andrinople/Edirne, Brousse**: voilà autant de projets dressés sous l'Empire, souvent dans l'illusion d'assurer également le transport urbain de marchandises. Aucun de ces projets ne verra alors le jour. Adana et Brousse ont finalement été dotées de tramways modernes en 2009 et 2002.

Projet de Tramways aux abords de la ville
de Jérusalem

Plan d'ensemble du réseau

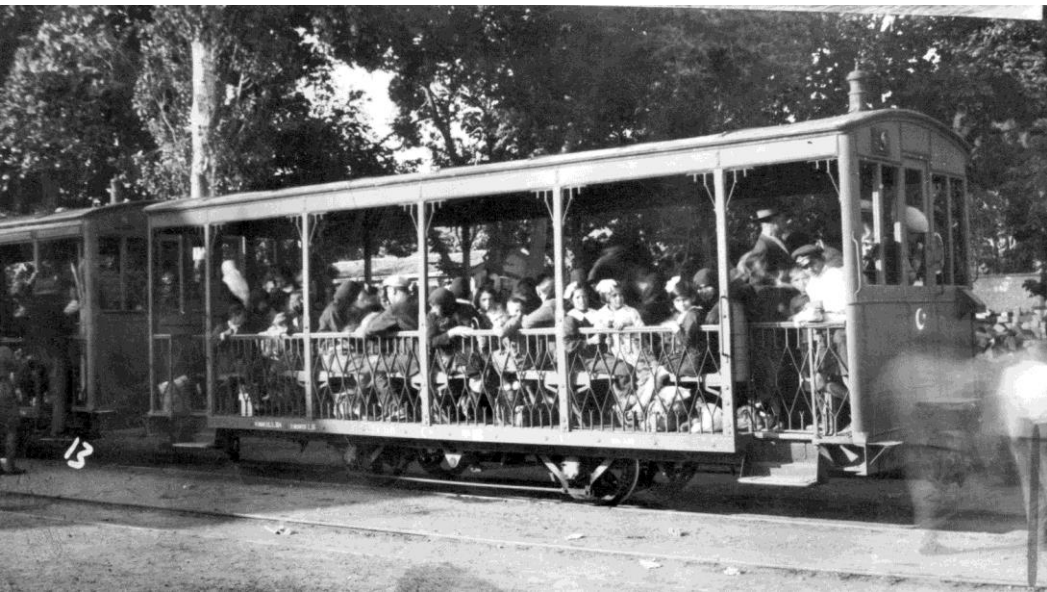
Echelle de 0,0002 p m. $\frac{1}{5000}$

dressé en



LES CHEMINS DE FER A VOIE ETROITE

- Ceux-ci ne seront cités ici que pour mémoire.
- **La ligne Moudaniah- Brousse** est reprise en 1891 par le Belge **Georges Nagelmackers**, le fondateur de la Compagnie internationale des Wagons-Lits. Il met la ligne à voie métrique et l'équipe de locomotives Tubize et de voitures de La Métallurgique.
- **Les Tramways Libanais** établissent une ligne littorale filant vers le nord depuis Beyrouth; elle est dotée de locomotives Saint-Léonard (Liège).
- **Le chemin de fer du Hedjaz** (Damas – Médine) fait largement appel à l'industrie belge, qu'il s'agisse de rails, de traverses métalliques, de locomotives (12% du parc selon un inventaire de 1918), de voitures de voyageurs (58%) ou de wagons (78%). D'innombrables témoins de ces marchés jalonnent encore la voie, en Syrie, en Jordanie et en Arabie Saoudite.
- **La ligne de chemin de fer Beyrouth - Damas** est dotée de voitures à essieux rayonnants du système belge De Rechter.



LES TEMOINS DE JADIS

- L'abandon des tramways de la rive asiatique du Bosphore en 1966 marque la fin des tramways « classiques » dans la Turquie actuelle; l'abandon des tramways d'Alep et de Damas en 1967 est celle de ce mode de transport dans l'Empire ottoman de l'ère industrielle (hors Egypte).
- L'IETT a joué un rôle précurseur dans la préservation du patrimoine tramviaire en créant dès 1967 un premier musée des transports à Kadikoy. Ce musée est fermé depuis mais son matériel est réparti entre le musée technique **Rami M. Koç** (rive asiatique) et le tramway historique qui parcourt à nouveau la rue Istiklal (rive droite) depuis 1990. Cette ligne, qui dessert un piétonnier très fréquenté, est devenue l'une des cartes de visite du tourisme turc.
- A Thessalonique, une motrice et une remorque nivelloises font l'objet d'un plan de restauration par la Ville. Quelques voies sont préservées dans le centre historique.
- Enfin, dans le village de Roumieh surplombant Beyrouth subsiste une remorque du réseau urbain. Il semble ne plus rien subsister des quatre tramways transformés en bar de plage sur la corniche de la capitale libanaise.

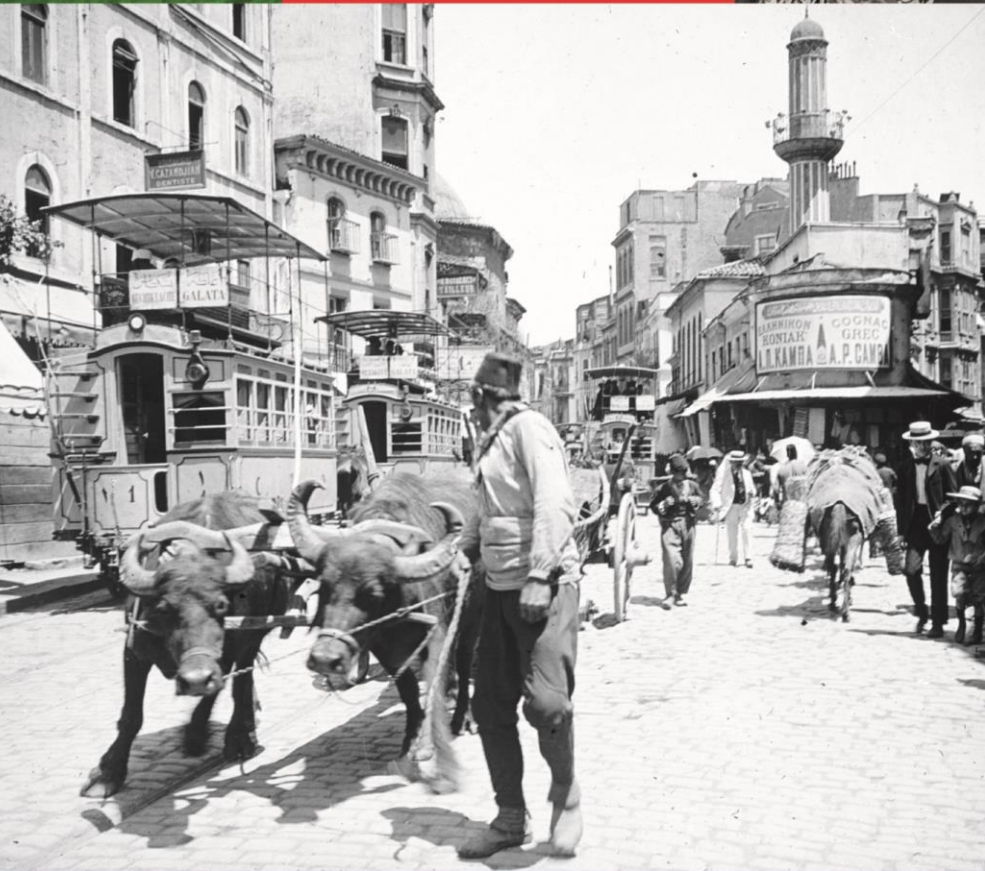


CONCLUSION

- Pratiquement tous leurs réseaux de tramways de l'Empire ottoman ont été, à un moment ou un autre, financés et/ou équipés par des intérêts belges. La rentabilité de bien de ces initiatives a été obérée par les « sacrifices » consentis pour obtenir les concessions initiales ou l'autorisation d'électrifier les réseaux. Sans les affres de la première guerre mondiale, ces exploitations auraient néanmoins pu espérer des résultats importants.
- Une fois effacés les effets dévastateurs de ce conflit sur l'entretien des installations et du matériel roulant, il faudra attendre la fin des années vingt pour de nouveaux investissements substantiels: création des tramways d'Alep, électrification de ceux de Smyrne/Izmir, extension du réseau et du parc à Beyrouth, modernisation du matériel roulant de Damas et, dans une moindre mesure, de Thessalonique.
- Si l'on fait exception du cas de Beyrouth, les nationalisations intervenues à partir de 1939 se traduiront par de multiples entraves au rapatriement des indemnités de rachat. Bien des réseaux voués aux gémonies par leurs nouveaux propriétaires n'en seront pas moins maintenus en service jusqu'à leur obsolescence complète et ce n'est pas sans regrets que ces vieux serviteurs sont évoqués aujourd'hui.
- Depuis lors, Istanbul et Izmir ont été rééquipées de tramways dernier cri et Thessalonique construit son métro...quel contraste avec Beyrouth, sans doute la plus grande ville du monde dénuée de transports en commun urbains.

LES TRAMWAYS BELGES DANS L'EMPIRE OTTOMAN

Roland Dussart-Desart



TRAMANIA asbl

Merci pour votre attention

www.tramania.com

<http://tramania.pixpa.com>

Sources et remerciements

- Je tiens à remercier spécialement **Pierre Meeuwig** pour ses œuvres originales, la réalisation du plan de Smyrne, ses conseils et la relecture du manuscrit, ainsi que **Philippe Dussart-Desart** pour la mise en page et le traitement des images.
- La bibliographie complète figure aux pages 219 et 220 du livre « Les tramways belges dans l'Empire ottoman ».
- Au fil des ans, j'ai bénéficié de l'aide, des avis ou de la documentation de Mesdames et Messieurs **Roy Budmiger, Jean-Patrick Charrey, W. J. Coevorden, André Corteil, Arthur Dawson, Martin Dibbs, Craig Encer (LHF), Jean Evrard (†), Thomas Fischer, Peter Haseldine, Thomas Kautzor, Lambiotte (†) (Tractionel), L. G. Lambley, Stéphanie Manfroid (Mundaneum), Allen Morrison (†), Françoise Peemans (†) et Didier Amaury (SPF Affaires étrangères), R. Peschkes, John Horace Price (†), John Rossman, Mike Russell, Robert Temmerman (†), Tatig Tendjoukian (AFAC Liban), Pol Tordeur, Liesbeth Vanlint (MOT), R. Wiseman (†) et de la Levantine Heritage Foundation. Merci à **Hamadi Elidrissi** pour ses traductions de l'arabe, **Konstantinos Natsidis** pour ses traductions du grec et son enquête à Thessalonique, **Cemile Uslu** pour ses traductions du turc, à **Chantal Demaret** pour son aide dactylographique. Merci enfin aux personnels des *Archives Générales du Royaume* (Dépôts Ruysbroeck et Cuvelier), des *Archives diplomatiques* du *SPF affaires étrangères*, des *Archives diplomatiques* du *Ministère de l'Europe et des affaires étrangères* (CADN, centre de Nantes), de la *Bibliothèque Royale de Belgique*, du *Museum voor Oudere Technieken (MOT)* et des associations, institutions et sociétés précitées.**
- Sauf mention contraire dans le livre précité, tous les documents, cartes postales, plans, billets, actions (...) reproduits émanent de la collection de l'auteur.

• **R. Dussart-Desart**