

ÉMIR ALI ABD-UL-AZIZ

Docteur en-Sciences Politiques

**Étude sur l'Histoire  
des relations économiques  
Franco-Syriennes**





## ERRATA

| <u>Mots</u>           | <u>Pages</u> | <u>Lignes</u> | <u>Lire :</u>       |
|-----------------------|--------------|---------------|---------------------|
| le Volga              | 6            | 34            | la Volga            |
| de Yemen              | 10           | 31            | du Yemen            |
| Watte                 | 18           | 7             | Watt                |
| échec                 | 20           | 30            | écho                |
| désastreuse           | 23           | 28            | désastreux          |
| atteignons            | 23           | 33            | atténuons           |
| important             | 24           | 16            | exportent           |
| divin                 | 27           | 7             | divers              |
| américaine            | 27           | 24            | américaine Ford     |
| Home                  | 27           | 30            | Homs                |
| premiers fournisseurs | 30           | 32            | premier fournisseur |



**ÉMIR ALI ABD-UL-AZIZ**

**Docteur ès-Sciences Politiques**

**Étude sur l'Histoire  
des relations économiques  
Franco-Syriennes**



# INTRODUCTION

---

*Ce très bref exposé n'est qu'un résumé pratique d'une large histoire des relations commerciales entre la France et la Syrie.*

*Malgré les dimensions restreintes de son territoire, la Syrie tient dans l'histoire du monde une place qu'on ne saurait exagérer :*

*Elle fut à la fois le centre de rayonnement de trois grandes religions et le berceau de la première civilisation matérielle de l'antiquité.*

*Un tel pays mérite donc d'être étudié non seulement au point de vue de l'histoire pure, mais par rapport à son évolution économique.*

*Les lignes suivantes montreront le rôle éminent que la France a pris à cette évolution. Nous souhaitons en le rappelant contribuer pour notre modeste part à l'œuvre de rapprochement et de compréhension mutuelle que les cœurs et les intérêts des deux pays inspirent.*



# ÉTUDE

## SUR LES RELATIONS ÉCONOMIQUES

### FRANCO-SYRIENNES

---

Avant de parler des relations économiques entre la France et la Syrie à travers les âges, il convient d'esquisser rapidement quelques faits se rapportant à l'histoire de la Méditerranée et de la Syrie : ils permettront de suivre plus facilement l'exposé chronologique ; puis de parler du commerce franco-syrien au temps des Croisades, des modifications que la conquête de Saint-Jean d'Acre par les Musulmans en 1290, et l'établissement des Croisés à Chypre ont apportées au commerce extérieur de la Syrie. Ainsi on suivra, siècle par siècle, le développement des relations franco-syriennes en s'appuyant sur les témoignages de plusieurs voyageurs français, arabes et autres, et sur de nombreux documents relatifs à l'histoire économique de la Syrie.

Ce sont les Phéniciens, ces anciens habitants de la côte syrienne, qui furent les premiers à rompre avec la civilisation étroite de l'ancien Orient pour la remplacer par une civilisation expansive et libérale.

AVANT LE VII<sup>e</sup> SIÈCLE. — L'histoire nous enseigne que c'est à leur époque que remonte le premier contact économique entre la France, appelée alors la Gaule, et la Syrie. Mais ces relations n'étaient pas très actives : les Phéniciens étaient surtout tentés par les mines d'argent et les laines que possédait l'Espagne, et par l'étain dont la Grande Bretagne avait, pour ainsi dire, le monopole.

Attaqués par les grands conquérants occidentaux ou asiatiques, qui, pour assurer la conquête de l'Égypte, tâchaient d'envahir leur sol, sans armée, dépourvus de leurs colonies, les Phéniciens perdirent leur indépendance et leurs relations commerciales avec les pays méditerranéens s'affaiblirent peu à peu.

Pour améliorer leur situation matérielle, ils cherchèrent alors à augmenter leur production industrielle : sous la domination romaine, leurs verreries devinrent célèbres et les œuvres signées de leurs maîtres, tel le Sidonien (Artas) furent très appréciées. Les Phéniciens, nommés désormais Syriens, commencèrent à s'expatrier et on les vit s'établir à Bordeaux, à Narbonne, à Orléans. Un Syrien devint même évêque de Paris au temps de la dynastie mérovingienne (selon Georges Turnon, Histoire de France).

VII<sup>e</sup> SIÈCLE. — A la suite de la conquête de la Syrie par les Arabes au VII<sup>e</sup> siècle, la Méditerranée entre dans une ère de dépression commerciale : son littoral se divise en deux parties : l'une appartenant aux Musulmans nouvellement installés et s'étendant sur les ruines de Byzance et de Rome, l'autre aux différents peuples de l'Occident, qui, devant le danger de l'invasion, se réunissent pour former un front unique.

Sur la proposition de l'Empereur de Byzance, le Pape défend alors le commerce avec la Syrie, en proclamant qu'il considère la terre sainte comme profanée par les Musulmans; l'hostilité entre l'Orient et l'Occident dégénère en une guerre de pirates, ce qui entrave le commerce méditerranéen. Celui-ci reste stationnaire durant les VIII<sup>e</sup>, IX<sup>e</sup> et X<sup>e</sup> siècles. Gênés dans leur commerce maritime, les habitants de la côte syrienne cherchent une autre voie et expédient leurs marchandises, soit vers le Nord de l'Afrique, par des caravanes, soit vers la Russie et les pays du Nord par la mer Caspienne et le Volga. Les grands ports de Syrie et d'Égypte perdent ainsi leur importance économique et on voit grandir

Damas, Le Caire, Tunis, aux dépens de Sidon, Alexandrie et Carthage.

Un peu plus tard, Gênes, Venise, Pise, Amalfi et d'autres républiques italiennes tâchent d'utiliser l'hostilité qui existe entre l'Orient et l'Occident pour développer leur commerce et, tout en vendant des armes, des esclaves et des bois de bateaux aux Egyptiens, elles prennent part aux Croisades qui commencent au XI<sup>e</sup> siècle.

Les fréquents voyages des Croisés entre l'Europe et la Syrie et les grands avantages que les Italiens obtiennent dans ces pays amènent une amélioration sensible dans les relations commerciales entre les peuples de la Méditerranée : ainsi, les Français se mêlent au commerce du Levant. Ils achètent des terres et des magasins en Syrie ; le roi de Jérusalem Tulco, d'origine française, permet aux commerçants de Montpellier d'exposer leurs marchandises à Saint-Jean d'Acre, et leur vend son propre marché de Jaffa contre 400 pièces or ; bientôt, des Marseillais se joignent à eux et le commerce entre la France et la Syrie prend naissance au XII<sup>e</sup> siècle de notre ère.

Ce commerce, assez restreint d'abord, s'élargit à mesure que le nombre des Croisés s'installant en Syrie augmente et que les Français et Syriens apprennent à connaître leurs produits réciproques ; malgré les droits de passage et d'octroi établis entre le royaume de Jérusalem et le reste de la Syrie, malgré les combats et les razzias, le commerce progresse et Saint-Jean d'Acre devient, selon le voyageur arabe « Ibn Haucal », un contemporain de Saladin, le port où se réunissent tous les bateaux, le rendez-vous des commerçants musulmans et chrétiens. « Ses rues, continue Ibn Haucal, sont pleines de monde et on y traite les commerçants musulmans avec beaucoup d'égards. »

L'industrie française, surtout celle des textiles, essaie pour la première fois d'envoyer ses produits en Syrie, d'abord pour les besoins des Croisés, un peu plus tard, pour les indigènes eux-mêmes.

Presque toutes les étoffes de couleur importées à cette époque provenaient de Lille, de Châlons, de Rouen, de Paris et d'autres villes françaises, et près de la moitié des étoffes de lin que recevait ce pays venait de Champagne.

La Syrie, en échange, envoyait en France, outre les marchandises connues sous le nom de « Marchandises de l'Inde », épices, drogues, indigo, etc., les produits de son industrie, qui était à cette époque très florissante : les soieries de Damas furent exposées dans les foires de Champagne. Avant la Renaissance, elles faisaient avec succès concurrence à celles de Gênes et de Venise.

Les voyageurs et géographes arabes : Idrisi, Ibn Batuta, Ibn Djeneid, Ibn Haucal, nous parlent avec enthousiasme, dans leurs relations, de l'état florissant de l'industrie syrienne en leur temps.

Dans l'histoire de l'industrie des soieries, on dénomme l'époque comprise entre le X<sup>e</sup> et le XIV<sup>e</sup> siècle, « la période arabe », parce que, dit Bourgaud dans son ouvrage (*Lyon et le Commerce de Soie*), c'est de la Syrie que ces produits étaient importés en Europe.

Après Marseille et Montpellier, nous voyons Alais, Montauban, Toulouse, Careassonne, Limoges, entrer en relations avec la Syrie.

**XIII<sup>e</sup> ET XIV<sup>e</sup> SIÈCLE.** — Puis vient la conquête de Saint-Jean d'Acre par les Musulmans en 1290 ; les côtes de Palestine perdent leur importance commerciale au profit de Tripoli, de Beyrouth (Baruth), de Saïda (Ségette), qui continuent à entretenir des relations avec les commerçants chrétiens installés à Famagusta, en Chypre ; ceux-ci, grâce à la libéralité du sultan Mameluk, peuvent circuler librement dans son royaume.

Ni les intrigues de certains milieux chrétiens qui, non sans succès, s'efforçaient de venger avec l'aide des Mongols l'échec de Saint-Jean d'Acre, ni les dévastations causées par les Gênois, sous la direction du Maréchal de Boucicaut, ne purent rompre le contact économique entre l'Orient et l'Occident.

Mais les succès militaires des Musulmans avaient coûté très cher à la Syrie, qui, épuisée déjà par une mauvaise administration, succombe lentement sous le poids de la guerre avec les Croisés et de ses luttes avec les Mongols.

XV<sup>e</sup> SIÈCLE. — L'Orient qui, jusqu'alors, s'était maintenu en équilibre avec l'Occident, entre définitivement dans une ère de passivité malade que l'on qualifie à tort de fatalité orientale, en oubliant que ce n'est pas l'état normal du pays. Au XV<sup>e</sup> siècle, lasse de combattre, la Syrie n'aspire qu'à la paix; pour faciliter le trafic, elle ouvre ses portes aux étrangers; le chevalier français Bertrandin de La Brocquière, qui a visité la Syrie à cette époque, nous dit avoir rencontré à Beyrouth (Baruth) des marchands vénitiens, génois, florentins et autres, et vu les bateaux de Narbonne visiter ce port; il nous parle d'un khan ou maison de commerce de Damas qui avait comme insigne la fleur de lys des Croisés et appartenait aux Francs.

De La Brocquière avait fait, en outre, dans cette ville, la connaissance d'un commerçant français connu, tant comme trésorier de Charles VII que par sa devise « à cœur vaillant, rien d'impossible ». C'était Jacques Cœur.

La présence à Damas de ce Français qui, à lui seul, possédait douze bateaux et qui avait prêté treize millions de francs à son roi, ce qui, à cette époque, représentait un capital fort important, montre à quel point la Syrie était intéressante pour le commerce de la France. Damas était considérée alors comme le centre de l'activité commerciale syrienne. Breydenbach, qui l'a visité en 1487, la dépeint comme noble, belle et riche.

XVI<sup>e</sup> SIÈCLE. — La ville d'Alep, qui, à cette époque, était le deuxième centre commercial de Syrie, se développe progressivement et arrive, au XVI<sup>e</sup> siècle, à supplanter Damas. Elle devient le plus grand centre commercial du proche Orient, et cela, après la découverte du Cap de Bonne-Espérance et de

**l'Amérique** — découvertes qui ouvrent à l'Europe de nouvelles routes et lui assurent de nouvelles ressources.

La conquête de la Syrie par les Turcs, en 1517, n'a ni transformé, ni arrêté le développement économique d'Alep. Belon et d'Armon, qui ont visité la Syrie, l'un en 1537, l'autre en 1548, sont d'accord pour convenir qu'Alep était à cette époque la plus grande ville de Syrie. Belon nous dit : « Des caravanes de Perse, de l'Inde, de Mésopotamie y déchargent leurs produits ; les voyageurs allant dans ces pays rencontrent toujours à Alep des marchands prêts à les accompagner. On trouve dans cette ville tous les produits du Levant. Les Vénitiens, continue Belon, y tiennent un consul comme ambassadeur et envoient à Alep leurs enfants pour apprendre la langue et les coutumes du pays. Les caravanes y vendent leurs marchandises du jour au lendemain aux riches marchands, toujours là pour acheter.

D'après d'Armon, Alep était, en 1548, un entrepôt d'épicerie, de drogues, de soieries et d'autres marchandises qui arrivaient de l'Inde par Bassora et le Golfe Persique; elle tenait aussi le marché de divers produits d'Europe et d'Egypte qui arrivaient par la mer jusqu'à nos ports.

En 1548, elle importait de Venise pour 350.000 ducats; d'Egypte, pour 200.000 ducats; de France, pour 100.000 ducats, et elle exportait dans ces pays la contrevaieur en marchandises.

Outre les produits de l'Inde, la Syrie exportait en Europe : la soie, le coton, le sésame, l'huile, les cendres (potasse); l'industrialisation de l'Europe avait fait de grands progrès et ses produits commençaient à pénétrer dans les parties les plus éloignées de l'Arabie. Un historien arabe, El-Meeki, nous raconte dans son histoire de la conquête de Yemen, écrite en 1555, que le Pacha de cette contrée, nommé Mahmud, voulant fêter sa nomination de Gouverneur d'Egypte, fit distribuer aux Arabes des étoffes vénitiennes de couleur rouge; l'industrie de la soierie, détruite à Damas par Témérlan, subsiste à

Alep qui exportait, à elle seule, selon d'Armon, pour 200.000 ducats de soieries.

A mesure que l'industrie syrienne diminue, l'agriculture, que le système de monopole des Mameluks avait empêchée de se développer, fait des progrès. La culture du mûrier se répand en Palestine, près de Damas, de Balbeck, de Beyrouth. Détail curieux qui nous est donné par Belon : à Nablousse, on essaie de nourrir les vers à soie avec la feuille du figuier, à la manière des Indous, et cela, paraît-il, non sans succès. Au XVI<sup>e</sup> siècle, la culture du coton se développe particulièrement entre Nablausse et Jérusalem, dans les environs de Damas, au village Daria, entre Homs et Hama, entre Alep et Maara.

En résumé, la Syrie qui, au XVI<sup>e</sup> siècle, fut une contrée industrielle, devient un pays essentiellement agricole; elle ne garde que quelques industries dans les contrées favorisées par l'abondance des matières premières et par le voisinage des nomades de l'Arabie, ses fidèles clients.

Au lieu de produits manufacturés, la France importe maintenant des matières premières de Syrie et fait concurrence avec succès aux différentes branches de l'industrie syrienne. Seule, Alep, grâce à sa situation géographique, garde encore un peu de son importance commerciale. Léonard Rauwolf, qui a visité Alep en 1573-1574, après Belon et d'Armon, la considérait aussi comme le point de rencontre des caravanes de l'Inde, de la Perse, de l'Arménie, de l'Egypte, caravanes qui y amenaient des étoffes précieuses, de riches tapis, des épices, des faïences et des perles. D'après ce voyageur, Alep était aussi l'entrepôt des marchandises européennes destinées à l'Asie intérieure.

Par d'habiles traités, connus sous le nom de capitulations, la France, depuis François I<sup>er</sup>, essayait de disputer aux Italiens la suprématie commerciale dans les eaux du Levant.

Le premier traité de ce genre fut conclu en 1530; il fut ensuite modifié plusieurs fois jusqu'en 1740. En 1802. 1838 et 1861, les capitulations furent seulement confirmées sans subir aucune modification de texte.

**XVII<sup>e</sup> SIÈCLE.** — Ces capitulations ne furent, à l'origine, exploitées par les Français que dans une mesure limitée, parce que la France d'alors n'était pas assez unie pour réaliser une politique commerciale nationale. Ce sont Richelieu et Colbert qui cherchèrent, pour la première fois, à réaliser une politique commerciale française et à libérer le commerce extérieur de la France de l'influence italienne et hollandaise. Richelieu a développé le commerce par sa politique coloniale; Colbert, par son habile système douanier, inauguré en 1662, par la déclaration de Marseille « Port libre », où toutes les nations peuvent trafiquer, par la création de primes accordées aux bateaux étrangers qui se faisaient naturaliser français. Il réussit ainsi en peu de temps à développer l'industrie et le commerce et à augmenter sensiblement la flotte commerciale de la Méditerranée.

Après Colbert, le commerce français fait de nouveaux progrès, grâce à une politique commerciale suivie avec méthode par ses successeurs.

Depuis 1686, le commerce du Levant n'est plus accessible à tous, ce n'est qu'avec le consentement de la Chambre de Commerce de Marseille que les commerçants français peuvent aller s'installer en Syrie où leur nombre est limité dans chaque ville.

Si nous étudions maintenant les marchandises que Marseille importait de Syrie au XVII<sup>e</sup> siècle, nous voyons que c'étaient surtout des matières premières : le coton, le cuir, la laine, le riz, la soie, très peu de toile de coton.

Le coton syrien servait à faire des mèches de chandelle, des bas et des tissus mélangés; nous savons tout cela, grâce à une liste dressée en 1688 par un commerçant de Marseille, nommé Cerfueille, et mentionnant les articles importés à Marseille.

Dans le testament de Richelieu, il est fait mention des produits syriens tels que la soie et le coton.

XVII<sup>e</sup> SIÈCLE-XIX<sup>e</sup> SIÈCLE. — Jusqu'en 1775, Alep reste le centre des grandes transactions commerciales. Nous savons par De Rozel, qui a visité la Syrie en 1642, qu'Alep était à cette époque la ville la plus belle et la plus marchande qu'ait possédée le Grand Seigneur, autrement dit : « Le Sultan » ; elle était, dit-il, d'un abord facile pour toutes les nations ; le consul de France pour la Syrie : Ange Bonin, y résidait ; il avait son vice-consul, Louis Gautier, à Tripoli.

Un autre auteur, nommé Besson, qui se trouvait à Alep, à la même époque, parle de cette ville comme du centre commercial le plus important de Syrie.

Mais, après 1775, le commerce français se concentre à Segette, l'ancienne Sidon, qui, à cette époque, était le port de Damas, et à Jaffa, à Saint-Jean d'Acre et à Ramleh, en Palestine.

Les chiffres suivants nous donnent une idée de la décadence commerciale d'Alep, depuis 1775, et du ralentissement du commerce français avec cette ville que l'on appelait avec raison « la nouvelle Palmyre » :

| Année                  | Marseille<br>a importé d'Alep | Marseille<br>a exporté à Alep |
|------------------------|-------------------------------|-------------------------------|
| De 1770 à 1775 . . . . | 8.531.544 francs              | 9.162.639 francs              |
| De 1783 à 1792 . . . . | 5.250.000 francs              | 3.480.000 francs              |
| De 1835 à 1840 . . . . | 1.224.430 francs              | 1.067.680 francs              |
| De 1840 à 1846 . . . . | 807.150 francs                | 984.745 francs                |

Cette décadence a plusieurs causes :

- Le développement de la route maritime de l'Inde.
- L'exploitation des matières premières de l'Amérique.
- Les maladies qui ont décimé la population d'Alep.
- L'établissement de communications directes entre Damas et Bagdad.
- La révolution française.
- La guerre entre Napoléon et la Turquie.

Mais pour s'être ralenti, le commerce d'Alep n'a cependant pas tout à fait cessé; surtout vers 1784, il était encore assez important et faisait une dizaine de millions de francs; en 1784, au temps du voyage de Volney, Alep importe des étoffes du Languedoc, ainsi que du sucre et de la cochenille de France, et exporte en échange la soie, le coton, le coton filé, le beurre, des toiles grossières, les étoffes de soie ouvrées, du poil de chèvre, la noix de Galle, des châles de l'Inde, des cuivres anciens.

Lors de son passage à Alep, Volney trouve sept maisons de commerce françaises, deux maisons anglaises, deux maisons vénitiennes, une maison hollandaise et une maison russe. Les 3.480.000 francs de marchandises que Marseille expédiait entre 1783 et 1792 (comme nous l'avons vu) à Alep, se décomposaient ainsi :

|                     |           |
|---------------------|-----------|
| Etoffes .....       | 1.270.000 |
| Sucres .....        | 860.000   |
| Indigo .....        | 300.000   |
| Fruits secs .....   | 380.000   |
| Cochénille .....    | 320.000   |
| Quincaillerie ..... | 200.000   |
| Fez .....           | 150.000   |
|                     | <hr/>     |
|                     | 3.480.000 |

En échange, ce port recevait d'Alep, même année :

|                           |           |
|---------------------------|-----------|
| Coton .....               | 2.000.000 |
| Soie .....                | 1.200.000 |
| Beurre .....              | 800.000   |
| Toile de coton .....      | 800.000   |
| Coton filé .....          | 550.000   |
| Huile d'olive .....       | 300.000   |
| Blé et objets divers..... | 600.000   |
|                           | <hr/>     |
|                           | 6.250.000 |

Selon Rousseau, consul de France à Alep, cette ville importait de France, en 1818 : le fez, le papier, la cochenille, le velours et les étoffes.

XIX<sup>e</sup> SIÈCLE. — En 1835, les marchandises qu'Alep importait non seulement de France, mais aussi d'Angleterre, d'Autriche et d'Italie, atteignent à peine 7.344.700 francs, et la part du commerce français n'est plus que d'un million et demi de francs répartis comme suit :

|                  |         |
|------------------|---------|
| Etoffes .....    | 667.000 |
| Cochenille ..... | 168.000 |
| Sucre .....      | 148.000 |
| Café .....       | 116.000 |
| Divers .....     | 401.000 |

Quant à l'exportation générale d'Alep, elle ne dépasse plus, en 1835 : 3.279.200 francs, dont 1.417.000 pour la France, répartie ainsi :

|                          |         |
|--------------------------|---------|
| Noix de galle .....      | 750.000 |
| Coton et laine .....     | 254.000 |
| Soie .....               | 250.000 |
| Objets en or-argent..... | 119.000 |
| Divers .....             | 44.000  |

Tandis que les importations françaises à Alep tombent de 8,5 millions de francs en 1775 à 805.150 en 1840, les importations anglaises atteignent à la même époque 3.372.500, c'est-à-dire sont en 1840 quatre fois supérieures à celles de la France. Quelles sont les causes de cet échec commercial vis-à-vis de l'Angleterre? Elles sont nombreuses : la qualité supérieure des marchandises françaises, leur prix élevé et le peu de concessions que les Français faisaient au goût oriental peuvent être considérées comme les principales.

Les chiffres suivants nous montrent clairement l'affaiblissement des exportations françaises à Alep; en 1840, Alep importait pour :

d'origine française

|                             |           |      |         |
|-----------------------------|-----------|------|---------|
| Cotonnades .....            | 2.317.000 | dont | 137.000 |
| Soieries .....              | 59.000    | »    | 19.000  |
| Draps .....                 | 300.000   | »    | 235.000 |
| Indigo .....                | 218.000   | »    | 13.000  |
| Fez .....                   | 186.560   | »    | 75.000  |
| Cochenille .....            | 41.630    | »    | 34.690  |
| Droguerie .....             | 81.270    | »    | 13.100  |
| Faïences et verreries ..... | 26.830    | »    | 13.100  |
| Sucre .....                 | 215.670   | »    | 50.000  |

Quant à ses exportations :

- 100 % des éponges
- 95 % de coton
- 50 % de vieux cuivres
- 30 % de noix de galle
- 37 % de laine
- 90 % de sésame
- 66 % de soie

étaient dirigés vers la France.

Ceci dit sur le commerce français avec la province d'Alep, jetons maintenant un coup d'œil sur les relations avec le reste de la Syrie.

Outre Tripoli, qui était le port d'Alep, et servait de base au commerce français, Ségette ou l'ancienne Sidon était le port le plus fréquenté de toute la Syrie; quant à Beyrouth, appelée au Moyen-Age Baruth, elle n'avait au XII<sup>e</sup> siècle qu'un seul commerçant français. La plus grande activité commerciale de la France dans ces régions se manifeste entre 1715 et 1768, puis elle s'affaiblit lentement d'abord, puis rapidement ensuite jusqu'en 1793.

En 1714, l'exportation de Ségette, ou Sidon, en France, était de 2.388.000 livres, dont près de la moitié en coton, une partie en soie et une partie en cendres qui servaient aux

fabriques de savons et de verre; de 1671 à 1714, les maisons françaises installées à « Ségette » ont exporté des marchandises pour 5.828.000 livres.

Nous avons dit que la Chambre de Commerce de Marseille avait, en 1686, limité le nombre des maisons de commerce françaises dans les échelles de Syrie, elles ne pouvaient dépasser :

|                             |            |
|-----------------------------|------------|
| Pour Ségette ou Sidon.....  | de 13 à 20 |
| Pour Saint-Jean d'Acre..... | de 17 à 18 |
| Pour Ramleh .....           | de 5 à 6   |
| Pour Jaffa .....            | de 1 à 2   |

Le commerce du Levant était donc monopolisé aux profits d'un certain nombre de marchands français qui étaient presque les seuls commerçants étrangers dans la Syrie centrale et en Palestine; il n'y avait pas là de concurrence anglaise, comme à Alep, et très peu de concurrence italienne; et malgré toutes ces conditions favorables, après 1768, le commerce français diminue de telle façon que les exportations de Segette pour la France, à la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle, ne dépassent plus 1.800.000 francs, tandis que son importation de France reste environ : 1.500.000 livres.

En 1784, Volney ne trouve plus à Saïda, l'ancienne Segette, que 5 maisons françaises, au lieu de 13-20 maisons réglementaires, et à Saint-Jean d'Acre, 6 au lieu de 17-18 maisons qu'elle possédait autrefois.

Bref, au commencement du XVIII<sup>e</sup> siècle, le commerce français est en retrait sur toute l'étendue du territoire syrien; au Nord, il doit lutter contre la concurrence anglaise, hollandaise et italienne; au centre et au Sud, il subit le contre coup de la révolution française.

Il est très intéressant de faire remarquer que la population de Marseille, qui avait une part si active dans le commerce du Levant, diminue et tombe de 140.000 en 1789, à 90.000 en 1801, et à 80.000 en 1813; elle garde ce chiffre jusqu'en 1816. A cette époque, une légère amélioration se produit et

devient plus sensible en 1832, date à laquelle Marseille compte de nouveau 145.000 habitants.

On voit alors le commerce et l'industrie français, si éprouvés à la fin du XVII<sup>e</sup> et au commencement du XIX<sup>e</sup> siècle, bénéficier des améliorations importantes introduites dans la technique des productions et des transports. Après de nombreux essais, James Watta réussit, en 1792, à construire sa machine à vapeur; en 1802, on améliore cette machine et on réussit à économiser les quatre-cinquièmes du combustible nécessaire auparavant. En 1806, Robert Fulton trouve le principe du bateau à vapeur; en 1827, Erickson le perfectionne et remplace les roues par une hélice.

En 1830, la monarchie abolit le monopole du commerce du Levant, introduit depuis 1686, comme nous venons de le dire, et la France commence à reprendre ses anciennes relations commerciales avec la Syrie.

Elle y trouve les Anglais, les Italiens et les Autrichiens solidement établis; une lutte commerciale s'engage sur une nouvelle base et, avec des instruments commerciaux et maritimes perfectionnés; de 1827 à 1835, la France n'avance presque pas; en 1827, elle introduit à Beyrouth (qui remplace Sagette comme port de Damas) pour 1.353.275 francs de marchandises; en 1832, pas de progrès; au contraire, on constate un léger recul: l'exportation de France pour Beyrouth ne dépasse pas pour cette année 1.319.019 francs, par contre, en 1834, elle atteint à nouveau 1.688.775 francs.

En 1835, la France se maintient; en 1836, le chiffre de ses importations à Beyrouth se porte à 2.777.129 francs. A partir de ce moment, l'amélioration se continue pour monter en 1840 à la somme de 3.078.348 francs et en 1842 à 3.404.000 francs. A mesure que le commerce français regagne du terrain en Syrie, sa concurrence avec le commerce anglais, italien et autrichien se fait plus âpre, mais la France arrive en 1850 à porter le chiffre de ses importations à Beyrouth à 6.403.000 francs, ce qui représente une augmentation de 99 % en dix ans.

Tandis que les Autrichiens et les Italiens reculent devant le progrès du commerce français, le commerce anglais reste en avant : ses importations, en 1850, dépassent 10.480.000 par an, sans compter les 3.573.000 de marchandises que la Syrie a importées d'Égypte et dont une grande partie était d'origine anglaise. Parmi les marchandises importées en 1850 par Beyrouth, les tissus de coton et de laine forment le principal élément; en effet, de 25 millions de marchandises importées à Beyrouth cette année-là, les tissus de coton et de laine figurent pour 14 millions de francs dont la plupart — 9,5 millions de francs — sont d'origine anglaise.

En échange, Beyrouth a exporté, même année, pour une valeur de 18 millions de francs dont :

1.248.000 pour la France;

7.482.000 pour l'Angleterre;

et le reste pour l'Égypte, la Turquie et divers pays.

Dans ces exportations, ce n'est plus le coton qui prend la première place, comme dans le passé, mais le blé qui figure pour 11,6 millions de francs. Puis vient l'huile, pour 1,18 millions de francs; la laine et le coton pour 1,2 millions de francs; la soie pour un million de francs. La France était alors la principale cliente de Beyrouth pour la soie; l'Italie pour le blé (qui servait à la fabrication des pâtes); l'Angleterre pour la laine, le coton et les fruits.

Si nous étudions l'ensemble du mouvement commercial pour Beyrouth, Jaffa, Tripoli, nous constatons que dans ces ports, 11.300.000 francs proviennent d'Angleterre; 10.280.000 francs d'Autriche; et 9.400.000 francs de France, sur les 35.750.000 francs de marchandises importées en 1850. L'Angleterre tient le premier rang, mais la concurrence autrichienne et française devient très menaçante.

L'Égypte, l'Italie, la Hollande jouent un faible rôle dans les importations de ces ports syriens, mais nous voyons l'Amérique, qui, pour la première fois, tente d'introduire sa marchandise sur la place. L'amélioration sensible que la France

a apportée à sa flotte de commerce et l'augmentation de son tonnage dans les ports syriens ont été un élément très important pour le succès de son commerce; en 1836, le tonnage français à Beyrouth était de 2.177 tonnes; en 1846, son tonnage atteignait 12.635 tonnes; en 1846, il ne dépassait pas 11.849 tonnes, et les Autrichiens, après avoir eu le plus grand tonnage, retombaient à 4.276 tonnes.

En étudiant la courbe des importations et exportations françaises à Beyrouth entre 1825 et 1850, nous constatons là le progrès des importations françaises dans ce port, tandis que les exportations gardent, à la fin de 1850, la même situation qu'elles occupaient en 1835.

TABLEAU. — Nous avons étudié les relations commerciales entre la France et la Syrie jusqu'à une époque où de grands changements sont venus modifier l'aspect de l'économie nationale syrienne. Avant de continuer notre récit chronologique, jetons un coup d'œil sur l'ensemble des facteurs qui ont occasionné ces changements.

A l'origine, la découverte de l'Amérique a peu modifié le centre de l'économie mondiale, mais à mesure que l'exploitation des ressources du nouveau continent augmentait, à mesure que les moyens de communication se perfectionnaient, le centre de l'activité commerciale du monde se déplace et quitte lentement la Méditerranée pour se fixer dans les eaux de l'Océan. Mais l'Océan, si puissant qu'il soit et si grand dans ses dimensions, n'a pu dérober à la Méditerranée les précieux héritages des civilisations antiques. La révolution française éclate, une nouvelle ère de progrès s'ouvre à l'humanité, elle rend à l'homme son droit à la justice et à la liberté, et trouve un échec en Orient, par l'intermédiaire de l'élite ottomane.

C'est ainsi que le Sultan Mahmoud II inaugure en Turquie l'ère des réformes, que son fils Abd-Ul-Medjid tâche de réaliser par ses fameux Tanzimat.

Un peu plus tard, on réussit à abolir le néfaste régime

d'affermage des provinces qui livrait les populations ottomanes à la cupidité des Pachas, toujours avides des richesses de leurs administrés.

Enfin, le Vali n'est plus qu'un mandataire payé par le Sultan, le simple agent d'exécution du pouvoir central. Les impôts sont administrés par une hiérarchie de fonctionnaires spéciaux attachés directement au Ministère des Finances; l'organisation de l'armée et des gendarmes pour assurer la sécurité extérieure et intérieure de l'Empire n'est pas non plus négligée. Les effets de toutes ces réformes administratives ont été surtout bienfaisantes pour l'agriculteur syrien qui commence désormais, dans une large mesure, à ne plus cultiver la terre uniquement pour suffire à ses propres besoins, mais aussi avec le désir d'exporter ses marchandises en échange des tissus et des étoffes nécessaires que l'industrie du pays n'est pas en mesure de satisfaire; d'autre part, un génie français, Ferdinand de Lesseps, réussit à exécuter le projet de l'ouverture du Canal de Suez qu'un Louis XVI, qu'un Napoléon n'avaient su réaliser.

Lesseps n'a pas découvert un nouveau monde, mais il a rendu à la Méditerranée une importance économique que l'Océan, non sans succès, cherchait à lui dérober.

Quant à la Syrie, loin de perdre par l'ouverture du Canal de Suez, comme on le pense à tort, une importance commerciale qu'elle n'avait plus depuis la découverte du Cap de Bonne Espérance, elle a bénéficié, au contraire, du développement des moyens de communication en Méditerranée, du progrès économique de l'Égypte, sa précieuse cliente pour le blé, les fruits et le bétail, les soieries, le savon et bien d'autres produits encore.

Troisième facteur : l'entrée des capitaux dans la vie économique de Syrie; placés en particulier dans la reconstruction des routes, des ports, des chemins de fer et des filatures de soie, presque tous ces capitaux appartiennent aux Français. Les expériences faites par les capitalistes français en Syrie furent-elles satisfaisantes? Au point de vue général, oui;

pour les chemins de fer, ce fut moins brillant; ce qui a empêché la réalisation des bénéfices espérés, c'est l'absence d'un système ferroviaire syrien.

On a trop oublié que, dans un pays comme la Syrie, toutes les voies de communication doivent former une unité organique; or, il n'y avait là ni unité dans l'administration des différents chemins de fer de Syrie, ni entente sur les principes des tarifs, ni même unité dans la largeur des voies.

Des marchandises expédiées de Hauran à Alep étaient sujettes à de fréquents transbordements avant d'arriver à leur destination; entre Alep et son port naturel Alexandrette, pas de chemin de fer, quoique les rendements de cette voie, passant par Antioche et la plaine fertile d'Omuk, eussent pu être considérés comme certains. Par contre, on gardait entre Mezeiribe et Damas deux lignes parallèles, l'une appartenant au chemin de fer du Hedjaz, l'autre à la société des chemins de fer français qui se faisaient concurrence l'une à l'autre. En mettant de grands espoirs dans une ligne étroite, qui relie Beyrouth à son Hinterland traversant le Liban à 1.600 mètres d'altitude, on a commis une erreur de calcul. Seul un tunnel sous le Liban et une voie normale entre Beyrouth et l'intérieur peuvent donner des résultats intéressants. On a reculé devant une telle dépense? Faut-il, dans ces conditions, s'étonner du peu de résultat obtenu, étant donné surtout la concurrence du chemin de fer de Haïffa et de Tripoli.

Après la construction du chemin de fer qui relie la Palestine à l'Egypte, le port de Beyrouth perdra encore de son importance commerciale à l'avantage de Port-Saïd, et le chemin de fer Damas-Beyrouth-Hama et prolongements en souffrira.

Avec une meilleure organisation administrative et en augmentant les facilités de transbordement à Rayak, aurait-on réussi à améliorer la situation? En tout cas, la question ferroviaire syrienne reste à résoudre dans l'avenir. Ceci dit, retournons à l'étude du développement du commerce franco-syrien, sous les effets de ces facteurs : Tanzimat, amélioration

du commerce dans la Méditerranée et entrée des capitaux français en Syrie que nous venons de mentionner.

TABLEAU V. — Commençons par Alep. Tandis que les importations de cette ville ne dépassaient pas, en 1835 : 7.534.000 francs comme nous l'avons vu, elles atteignent en 1873 : 21.400.000 francs et les exportations montent de 3.279.000 francs en 1835 à 21.000.000 en 1873.

Deux enseignements à tirer de ces chiffres : d'abord, que le commerce général d'Alep a plus que quadruplé en trente-huit ans ; ensuite que la balance commerciale, qui était très passive en 1835, devient même active en 1873. Il n'y a aucun doute : c'est dans le développement de l'agriculture que nous devons chercher la cause de cette amélioration, naturellement sous l'influence de divers facteurs, surtout ceux auxquels nous avons fait allusion.

Les chiffres de l'exportation de l'année 1873 nous intéresseront surtout si nous les comparons à ceux des années suivantes : tandis que l'exportation surpasse légèrement l'importation de 1873, à partir de cette année-là, les importations dépassent les exportations. Ainsi, les exportations d'Alep oscillent, jusqu'en 1903, entre 21 et 22 millions (excepté en 1891 où elles tombent à 17 millions à cause du choléra) pendant que les importations montent successivement à 48 millions de francs en 1903. En 1910, les importations d'Alep atteignent 59 millions, tandis que les exportations ne dépassent pas 30 millions.

On sait que le déficit de la balance commerciale d'un pays n'est désastreuse que si celle-ci est identique à sa balance de paiement avec l'étranger. Dans notre cas, toutes les marchandises qu'Alep importait n'étaient certainement pas pour ses propres besoins, et une partie de ces importations était destinée à la Haute Mésopotamie, au Kurdistan et à l'Arménie. Mais, même si nous atteignons les dangers de sa balance déficitaire par telle réflexion, la situation reste assez inquiétante au point de vue national syrien, surtout lorsqu'on

voit que la plupart de ces marchandises sont manufacturées et que les exportations sont en général des matières premières. En effet, de 8.200.000 francs d'importations d'Alep en 1840, 2.300.000 étaient des cotonnades; de 21 millions en 1873, 18 millions et demi étaient de cette même marchandise; de 40.900.000 qu'Alep importait en 1890, 25 millions étaient des cotonnades dont 18,5 millions d'Angleterre et 2 millions de France, 4,5 de diverses provenances.

TABLEAU VI. — D'un million 780.000 francs de draperies qu'Alep importait en 1890, 172.000 seulement provenaient de France.

D'un million 400.000 francs de soieries, 644.000 francs étaient d'origine française. Pour le sucre, c'est l'Égypte qui l'emporte : de 917.000 francs d'importation, 330.000 viennent d'Égypte. La France et l'Autriche font une concurrence active à ce pays, et importent chacune pour 253.000 francs. Pour le café, la France est la première; l'Égypte et l'Angleterre viennent après.

Pour la cochenille, dont la France avait le monopole dans le passé, l'Angleterre tient la tête : de 200.000 francs importés, 177.000 francs sont anglais, mais la France se maintient au chiffre de 122.000.

De 1.299.000 francs de cuir qu'Alep importe en 1890, 560.000 francs étaient de provenance française. L'Angleterre envoie à Alep, en cette année-là, la totalité d'indigo que cette ville importe pour les besoins de son industrie, aucun pays ne lui fait concurrence. La France, elle, fournit à Alep une grande partie de ses drogues; sur une importation totale de 3,9 millions, 1.980.000 francs sont de provenance française. L'Angleterre, l'Autriche et l'Égypte lui font concurrence.

En somme, sur 43,6 millions de francs importés à Alep, en 1890, 23,5 millions sont d'origine anglaise contre 7,18 millions d'origine française.

Ces pays sont suivis par l'Autriche, dont l'importation atteint 3.805.000 francs, et l'Égypte 2.000.000 de francs.

En comparant ces chiffres à ceux de l'année 1835, nous pouvons constater que les importations anglaises à Alep, qui étaient de 3.372 francs en 1835, ont augmenté sept fois dans l'espace de trente-cinq années; quant aux importations françaises de même époque, elles n'ont pas dépassé cinq fois leur ancienne valeur.

Etudions maintenant les exportations d'Alep. En 1890, elles se montent à 24.157.000 francs, dont 4.342.000 francs sont dirigés vers la France, 2.000.000 vers l'Angleterre, 4.800.000 vers l'Egypte, 8.500.000 vers la Turquie; à cette époque, la Turquie achète à la Syrie la plupart de ses produits industriels, tels que la soie et le savon; il en est de même de l'Egypte. La France, par contre, est la meilleure cliente d'Alep pour la laine, le coton, la noix de galle, la gomme, la peau et le sésame.

L'Italie continue à lui chercher les blés; l'Amérique augmente ses achats de réglisse, et l'Angleterre lui prend des fruits et un peu de laine.

Si nous prenons en considération les importations d'Alexandrette, le port d'Alep, nous voyons que, tandis que cette ville a importé en 1835 pour 6 millions de francs de marchandises françaises, elle n'importe plus en 1894 que 4,5 millions, et en 1895, à peine 1,6 millions de francs. Par contre, l'importation anglaise monte de 20.400.000 en 1885 à 26,7 millions en 1892. En 1900, l'Angleterre envoie à Alexandrette des marchandises pour 909.112 livres sterling, dont un tiers d'origine allemande; l'Autriche est suivie de près par l'Italie, dont l'importation dépasse, en 1900, 180.000 livres sterling.

L'Allemagne commence aussi à entrer en relations économiques avec la Syrie, par l'envoi de voyageurs, de catalogues et d'échantillons, par les concessions faites au goût oriental, par les facilités des achats moyennant crédit à longue échéance et enfin par la rapidité de l'exécution dans les commandes; elle gagne en peu de temps une place importante dans le commerce extérieur d'Alep, dont le port d'Alexan-

drette importe en 1900 pour 135.000 livres sterling de marchandises allemandes.

Passons maintenant aux relations commerciales de la Syrie centrale avec la France. A la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle, et au commencement du XIX<sup>e</sup>, nous avons vu Beyrouth qui, après être resté longtemps l'auxiliaire de Segette ou Sidon, arrive en 1828 non seulement à rivaliser avec Sidon, mais encore à la dépasser et à devenir le seul port de Damas et le plus important de toute la Syrie.

Voici une courbe qui, mieux que toute autre explication, démontrera cet avancement rapide :

TABLEAU VII. — Exception faite de l'année 1890 où nous voyons une dépression due au choléra qui régnait en Syrie, le tonnage des navires visitant le port de Beyrouth progresse visiblement. Les importations de ce port, qui étaient de 20 millions de francs en 1852, montent à 25 millions en 1875 et atteignent de 1893 à 1897 : 19.850 millions de francs.

De 1878 à 1888, les importations de Beyrouth doublent et atteignent au moment de la guerre 99.000.000 de francs.

Si on évalue la livre égyptienne à 37,50, l'entrée des marchandises à Beyrouth atteint, en 1919, 300.000.000 de francs dont la plupart sont des cotonnades anglaises. Le commerce français a fait seulement 38 % du commerce anglais.

Autrefois, la France avait le monopole de plusieurs articles que Beyrouth importait ; tels que les soieries, les graines de coton et le cuir pour semelles. Mais, déjà avant la guerre, l'Italie lui faisait concurrence pour ce dernier article. Après la guerre, nous voyons les Etats-Unis suivre l'exemple de l'Italie.

Avant et après la guerre, l'Angleterre maintient sa situation pour les cotonnades. Elle est un peu gênée par la concurrence italienne mais il y a lieu de penser que celle-ci sera moins efficace dans l'avenir, parce qu'il manque à l'Italie la facilité d'acquérir les matières premières que l'Angleterre trouve dans ses colonies. En 1923, les usines cotonnières de

Milan furent obligées de chômer un jour par semaine, par suite du manque de matières premières. Les importations de tissus de Beyrouth, en 1919, sont ainsi réparties :

- 50 % sont d'origine anglaise;
- 30 % sont d'origine italienne;
- 5 % sont d'origine française;
- 10 % sont d'origine du pays divin où le Japon et l'Inde sont à remarquer.

La part de la France, comme on le voit, est très restreinte dans ce commerce.

Outre la cotonnade, l'Angleterre livre à Beyrouth la plupart de ses lainages; l'Autriche lui envoyait avant la guerre la totalité du drap connu sous le nom de « Drap oriental ». Après la guerre, la Suisse, aidée par des industriels autrichiens qu'elle a attirés chez elle, essaie de prendre en main la production de ces étoffes.

L'Allemagne d'avant guerre tenait la première place pour les produits chimiques, suivie par l'Angleterre et la France. La Belgique envoie à Beyrouth des glaces, des miroirs et de la quincaillerie, et l'Autriche tient avec la France le marché du papier. Après la guerre, l'importation de l'automobile prend une place assez importante qui contraste singulièrement avec l'appauvrissement général du pays. Ces automobiles appartiennent surtout à la marque américaine.

La courbe suivante nous montre les tendances des importations de Beyrouth, en tonnes, entre 1900 et 1914.

Nous voyons là que le tonnage de l'importation de Beyrouth diminue depuis 1911, date à laquelle le chemin de fer Tripoli-Homs entre en activité. Celui-ci prend les produits que les environs de Hama et Home expédiaient autrefois par Beyrouth.

Outre cette concurrence, Beyrouth avait à soutenir la lutte contre le port de Haïffa; la construction du chemin de fer direct entre Port-Saïd et la Palestine augmentera son importance au détriment de Beyrouth et de Haïffa. Toutefois Haïffa

reste avantagée par son hinterland avec lequel elle est liée plus favorablement que Beyrouth ne l'est avec le sien. Actuellement, l'administration anglaise, par des tarifs douaniers spéciaux pour les importations de l'Egypte dans ce port, aide Haïffa dans sa lutte contre Beyrouth. L'avenir de celle-ci dépend de la résolution de la question ferroviaire par la construction d'un tunnel à travers le Liban, projet que seul le manque de capitaux empêche actuellement de réaliser.

En ce qui concerne les exportations de Beyrouth, elles sont très inférieures à ses importations et ne sont nullement en proportion de la capacité économique du pays. De 26 millions de francs en 1854, elles dépassent à peine 38 millions en 1890 (une augmentation minime de 7 millions en trente-six années). De ces 33 millions, 15 millions de soie grège et cocon, presque tous expédiés vers Lyon; 3 millions d'huile; 2,5 millions de laine lavée; 2,5 millions de réglisse; 2,5 millions de scanionée; 1 million de fruits frais; 1 million de coton; 900.000 de sésame; 600.000 d'éponges et 500.000 de savon.

On voit par ce tableau que l'exportation de la soie représente un peu moins de la moitié des exportations totales; nous avons là une preuve de l'importance de cette production, dans l'économie nationale syrienne. C'est surtout depuis 1840 que la sériculture a repris en Syrie. A cette époque, le Comte Léhmond vient fonder à Beyrouth une filature aménagée avec des machines modernes. Son exemple est suivi et on compte, dès 1881 : 67 filatures en Syrie avec 5.800 bassins occupant 9.000 ouvriers.

Grâce à l'introduction de la méthode Pasteur en Syrie après une terrible maladie du ver à soie, à l'exemption des impôts pour la culture du mûrier pendant les trois premières années par l'Administration de la Dette Publique et à l'envoi de jeunes gens syriens en France pour se perfectionner dans ce métier, la sériculture fait des progrès sensibles, et en peu de temps on voit sa production de cocons monter de 2.200.000 en 1881 à 3 millions de kgs en 1896 et 3.600.000 en 1897.

En 1902, Beyrouth et le Liban possèdent déjà, selon le rap-

port d'un consul belge, 9.000 bassins, et la production de cocons se tient vers 5,5 millions kgs de cocons. Depuis 1903, par suite de la concurrence des soies japonaises et chinoises, de la baisse des prix et de l'émigration, la sériculture syrienne entre dans une crise aiguë, et on commence à remplacer le mûrier par l'oranger, qui — avec moins de soins — donne 500 à 600 francs par mille mètres carrés.

La guerre a causé beaucoup de dommages à l'agriculture en général, et à la sériculture syrienne en particulier. Des centaines de milliers de mûriers furent abattus pour servir de bois de chauffage et remplacer le charbon qui faisait défaut. D'autres périrent par manque de soins.

Le mûrier a presque complètement disparu de la plaine de Bokka, où il y avait, en 1892, deux millions de pieds. Et combien de mûriers reste-t-il encore des 3.390.000 que la Syrie possédait à cette date? Ce pays n'exportait en 1921 qu'un million de kgs de cocons, mais en 1922 son chiffre double, et si la Syrie continue sa marche progressive, il y a lieu d'espérer qu'elle pourra bientôt réparer les dommages que lui a causés la guerre. La concurrence des soies japonaises et chinoises commence à diminuer en France, par suite du développement des fabriques de soieries américaines, dont le nombre est monté de 624 en 1904, à 1.369 en 1921, avec un capital de 533 millions de dollars. Déjà, l'Amérique consomme 94 % des soies japonaises, et la France, qui produisait, en 1850, 24 millions de kgs de cocons, en produit aujourd'hui à peine 3 millions. En Chine, la maladie et les mauvaises sélections empêchent la sériculture de progresser.

La Chambre de Commerce de Lyon a aidé la culture du ver à soie en Syrie, en accordant les crédits nécessaires. Ainsi l'année 1923 marqua une augmentation de 25 à 30 % de grains cultivés. Actuellement, la soie artificielle et la baisse des prix ont arrêté cette avance.

Malheureusement, il en est de même pour le reste de l'agriculture syrienne. Certaines cultures d'arbre fruitiers qui ont partagé le triste sort du mûrier et qui jouaient un rôle

dans les relations commerciales franco-syriennes, comme les oliviers et les abricotiers, subissent encore les conséquences de la guerre, et même les céréales — culture principale de la Syrie — n'occupent pas la surface qu'elles devraient normalement occuper. La culture du coton, si florissante au Moyen-Age, n'occupe plus qu'une place assez restreinte dans les environs de Idlib et près de Homs, quoique dans le Nord, près de l'Euphrate, des centaines de milliers d'hectares n'attendent que les bras et les capitaux nécessaires pour être mis en valeur. Il ne faut pas s'étonner que la balance commerciale de la Syrie soit si déficitaire et que son commerce général n'occupe pas la place qui lui revient dans la vie économique de la Méditerranée. Voici un tableau sur la balance commerciale de Beyrouth qui ne nécessite aucun commentaire.

En concluant, il nous faut constater que, jusqu'en 1923, les relations commerciales franco-syriennes ne furent plus en rapport avec les liens traditionnels qui attachent depuis tant de siècles nos deux pays. Elles ne furent pas non plus en proportion ni avec l'activité industrielle de la France, ni avec la capacité économique de la Syrie. Mais, depuis le retour des usines de Mulhouse à la France, le développement dans ce pays de l'industrie cotonnière et l'organisation méthodique de son commerce extérieur, ce pays a modifié avantageusement sa position économique dans le Levant. Ainsi, depuis l'année 1926 jusqu'en 1935, la France occupe la première place dans le commerce d'importation des Etats du Levant (Syrie et Liban).

Malheureusement, les produits syriens n'ont pas trouvé en France les facilités qu'un pays ami comme la Syrie était en droit d'attendre. Et même, toute considération morale mise à part, les intérêts matériels de la France, premiers fournisseurs des Etats du Levant, commandaient cette intervention, car la France sera la première à bénéficier d'une augmentation du pouvoir d'achat des Etats du Levant.

D'autre part, le commerce extérieur de la Syrie reste étroi-

tement lié au développement de son agriculture dont le rendement est très minime, étant donné l'étendue et la fertilité du sol.

Les études récentes du spécialiste Ballod ont démontré que la Palestine seule peut suffire aux besoins de 6 millions d'habitants, et Baalbeck et Palmyre sont là pour témoigner de la grandeur et de la prospérité passées de notre pays.

J'ai la ferme conviction que l'activité de la jeunesse syrienne, soutenue moralement par la France, saura vaincre les difficultés présentes et assurer à son pays la prospérité qui convient à sa situation dans la Méditerranée.

**Imprimerie**  
**Graphique Saint-Gilles**  
**9, Rue Saint-Gilles — Paris**  
**1936**



