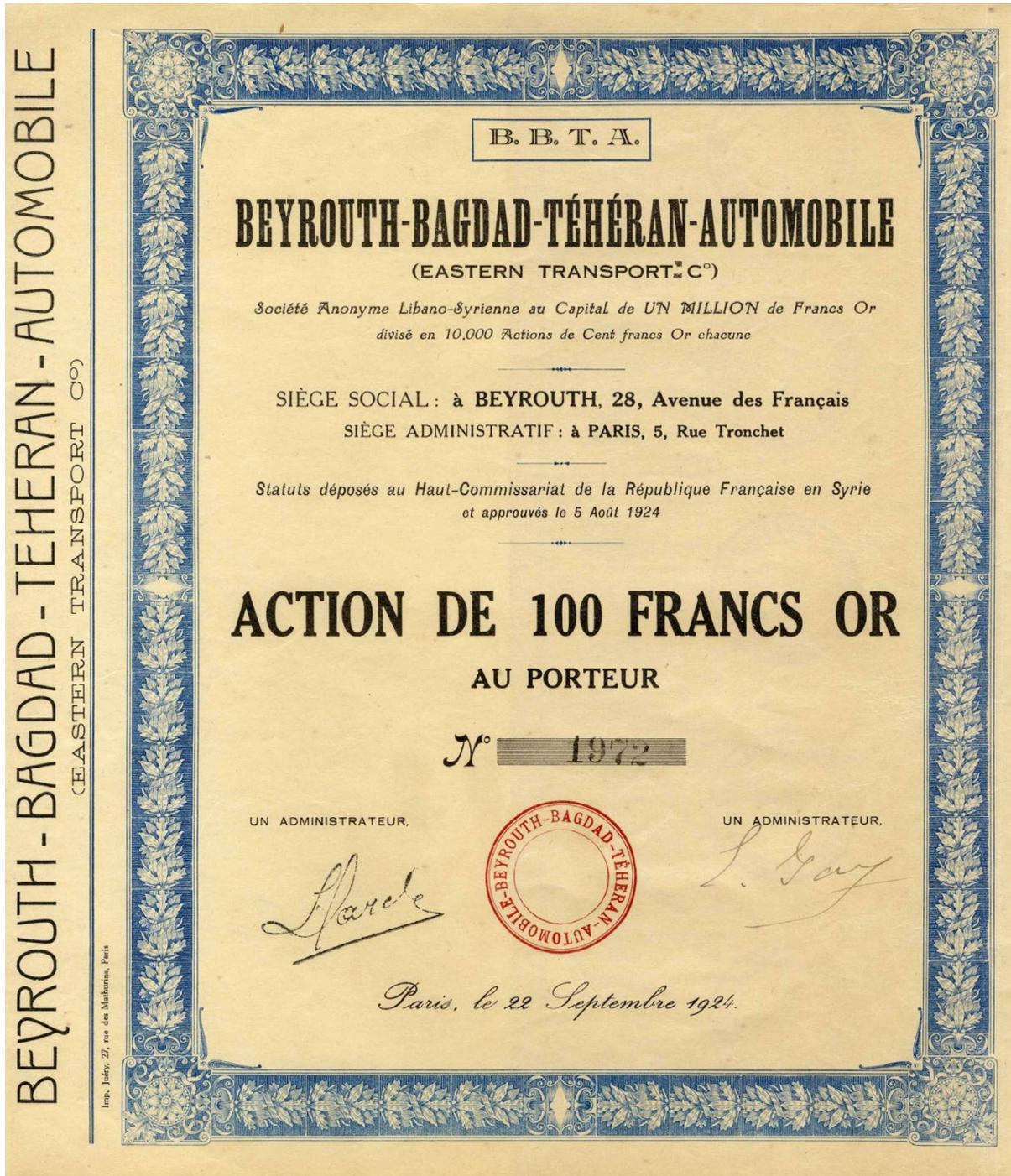


BEYROUGH-BAGDAD-TÉHÉРАН AUTOMOBILE (Eastern Transport C^o)



Société anonyme libano-syrienne au capital de un million de fr. or
divisé en 10.000 actions de 100 fr. chacune

Siège social : à Beyrouth, avenue des Français
Siège administratif : à Paris, 5, rue Tronchet

Statuts déposés au haut-commissariat de la République française en Syrie
et approuvés le 5 août 1924

ACTION DE CENT FRANCS OR AU PORTEUR

Un administrateur (à gauche) : Garchey

Un administrateur (à droite) : Gay

(tous deux de la Société générale française d'entreprises et de travaux publics. Voir la

La Cote de la Bourse et de la banque, 13 janvier 1922.)

Imp. Juéry, 27, rue des Mathurins, Paris

Une nouvelle route pour l'Europe
(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 28 juin 1925)

.....
Le procès-verbal de la séance du 27 mars 1925 de la Société des Ingénieurs civils de France (ce n'est pas exactement une revue, mais une succession, sans périodicité fixe, de cahiers) donne une chronique très intéressante sur les moyens de communication entre Beyrouth, la Mésopotamie et la Perse.

Comme ceci peut s'incorporer à notre: propre extravagante suggestion d'une voie ferrée de Hanoï à Paris par Thakhek, Rangoun, Calcutta, Karatchi, la Perse, Bagdad, Constantinople, etc., on nous permettra de reproduire la chronique en question :

Les moyens de communication entre Beyrouth, la Mésopotamie et la Perse

Jusqu'en ces dernières années, le voyage d'Europe occidentale (Paris ou Londres) en Perse pouvait s'effectuer par trois itinéraires principaux :

1° — Par la Russie. Le parcours empruntait les chemins de fer russes, jusqu'à Bakou, puis les services russes de navigation sur la mer Caspienne jusqu'au port de Recht, et de là, la route terrestre des caravanes jusqu'à Téhéran.

2° — Par la mer Noire. On pouvait se rendre à Constantinople, soit par bateau, soit par chemin de fer. Constantinople on allait à Batoum par les bateaux faisant le service de la mer Noire, puis de Batoum à Bakou par chemin de fer. À partir de Bakou, cet itinéraire se confondait avec le précédent ;

3° — Par le golfe Persique. On allait par mer à Aden ou Bombay, puis à Bassorah, et par chemin de fer (depuis peu) de Bassorah à Bagdad. De Bagdad on gagnait Téhéran par voie de terre.

Nous ne citerons que pour mémoire un quatrième itinéraire, qui se confond en partie avec le précédent jusqu'au golfe Persique. Il était possible de suivre une piste de caravanes de Bender-Bouchir à Téhéran à travers la Perse méridionale. Mais cet itinéraire, intéressant pour des touristes intrépides, résolu à accepter tous les inconvénients d'un véritable voyage d'exploration et recherchant surtout des impressions, ne peut avoir aucun intérêt commercial en raison des difficultés qu'il présente, tant dans le débarquement à Bender-Bouchir que dans le parcours de la piste rudimentaire et les étapes inquiétantes dépeintes par Pierre Loti dans son livre « Vers

Ispahan ». Ce trajet est complètement impropre à l'établissement de relations rapides et suivies.

On pouvait, encore avant la guerre et ses conséquences territoriales, envisager la possibilité prochaine d'un autre moyen d'accès à la Perse par Bagdad en utilisant le chemin de fer de Bagdad dont la réalisation complète était alors prévue et qui devait mettre Bagdad à quatre jours de Constantinople (distance 2.460 km.)

En 1914, ce chemin de fer présentait encore les interruptions suivantes :

Traversée du Taurus 37 km.

Traversée de l'Amanus 54 km.

Rascoul Aïn à Samara par Nissibin et Mossoul 600 km.

Pendant la guerre, les Germano-Turcs ont mis les tronçons de ligne traversant le Taurus et l'Amanus en état de circulation provisoire et poussé le rail jusqu'à Nissibin en venant d'Alep. Depuis lors, les Anglais ont continué la ligne jusque un peu au delà de Samara vers Tekrit, de sorte qu'il subsiste une interruption de 430 km. entre Nissibin et Tekrit par Mossoul.

Les conditions territoriales actuelles semblent faire prévoir qu'il ne sera plus question, du moins avant un certain temps, de réaliser la soudure par la construction de ce dernier tronçon, et par conséquent, il n'y a pas à tenir compte actuellement de cette ligne de chemin de fer comme moyen d'accès à Bagdad.

Le premier des trois itinéraires retenus ci-dessus était, avant la guerre, le plus fréquenté. Il fallait compter :

6 jours de Paris à Bakou par chemin de fer ;

3 jours de Bakou à Recht. comprenant l'arrêt à Bakou, le trajet par mer et l'arrêt à Recht pour l'organisation du voyage par terre ;

6 jours de Recht à Téhéran par la route, d'ailleurs mal entretenue et parfois coupée par les orages, soit au total environ 15 jours.

Par le deuxième itinéraire, le trajet était de :

3 jours de Paris à Constantinople par chemin de fer ;

4 jours de Constantinople à Batoum par mer ;

3 jours de Batoum à Bakou par chemin de fer ;

9 jours de Bakou à Téhéran comme ci-dessus, soit au total environ 20 jours.

Le coût du voyage, par l'un ou l'autre de ces itinéraires, pourrait être actuellement évalué à une centaine de livres-sterling, mais en réalité, il est impossible de fixer une limite, tant pour la durée que pour la dépense.

L'état actuel de la Russie et des provinces caucasiennes, retombées sous la domination des Soviets, rend ces itinéraires absolument impraticables en raison de l'insécurité du voyage, de l'irrégularité des transports, des frais qui peuvent résulter de retards dont l'importance reste en dehors de toutes prévisions humaines, ainsi que des vexations, confiscations, extorsions et pillages de toutes sortes auxquelles les voyageurs ou les marchandises se trouveraient exposés.

Reste donc le troisième itinéraire par le golfe Persique. Le trajet comporte :

19 jours par mer de Marseille à Bombay ;

2 jours par mer de Bombay à Bassorah ;

1 jour par voie ferrée de Bassorah à Bagdad, soit environ 23 jours de Paris à Bagdad.

De Bagdad à Téhéran, il existe une route, quoique très imparfaite, accessible aux automobiles. Mais, avant 1923, aucun service régulier n'avait été tenté. On pouvait aller de Bagdad à Kanekin par voie ferrée sur 150 km. Si l'on avait la chance de trouver à Kanekin une vieille auto Ford à louer moyennant 75 livres sterling, on allait en 8 jours environ à Téhéran, dans des conditions inconfortables et au risque de nombreuses pannes. Sinon, par caravane, le trajet était de 20 jours environ. Dans les conditions les plus favorables, la durée du trajet, de Paris à Téhéran, était donc d'environ 30 à 35 jours et la dépense d'environ 170 livres sterling.

Cet accès à la Perse par Bagdad étant cependant le seul actuellement possible et pratique, le problème de l'amélioration des relations entre l'Europe occidentale et la Perse se ramène donc à celui de l'amélioration des relations avec Bagdad.

Or, depuis que les traités de paix ont créé des « territoires à mandat », que le mandat sur la Syrie et le Grand Liban a été confié à la France, en même temps que le mandat sur la Palestine et la Mésopotamie à l'Angleterre, un courant de relations suivies s'est établi entre la côte méditerranéenne et la Mésopotamie.

Sous la pression du Haut-Commissariat français d'une part et, d'autre part, pour répondre en partie aux nécessités du mandat anglais, qui impose de fréquents déplacements de fonctionnaires entre l'Angleterre, la Palestine et la Mésopotamie, des organisations de transports rapides et commodes par automobiles se sont créées et paraissent appelées à un développement rapide.

En 1922 et 1923, quelques maisons de location d'automobiles de Beyrouth firent effectuer le trajet de Beyrouth à Bagdad à travers le désert de Syrie à quelques touristes ou voyageurs pressés. Le parcours ayant été effectué sans incident notable, les expériences se répétèrent. L'une d'elles a été réalisée au début de 1923 par une auto Voisin.

[The Nairn Transport Company]

Vers la fin de 1923, les frères Nairn, sujets anglais établis à Beyrouth, créaient une société intitulée « The Nairn Transport Company » dont le but était d'établir la liaison entre l'Égypte et la Palestine avec la Mésopotamie en transportant en auto de Haïfa à Beyrouth (150 km) les voyageurs venant du sud par la voie ferrée, puis par Damas et le désert de Syrie, le long d'une très ancienne piste de caravanes, jusqu'à Bagdad. Le parcours Beyrouth-Bagdad est de 850 km. environ. La piste est à peu près constamment praticable ; elle pénètre dans le désert après le point d'eau de Domeïr à 35 km. à l'est de Damas, et y reste jusqu'au poste de Hamadi, sur l'Euphrate, à 100 km. avant Bagdad. Le trajet s'accomplit en 2 jours ; pour la nuit, la voiture stationne en plein désert et les voyageurs dorment dans l'auto. Les voitures utilisées jusqu'ici étaient des voitures de tourisme américaines de la marque Cadillac, mais un type plus confortable vient de leur être substitué.

« The Nairn Transport Company », dotée d'une subvention du Haut-Commissariat anglais, assure également le service postal à destination de la Mésopotamie. Dans la période du 11 octobre 1923 au 11 octobre 1924, elle a transporté 1.476 voyageurs, ainsi qu'un poids important de courrier postal. Pendant cette période, les voitures ont parcouru 430.000 milles (692.300 km.) et on n'a eu aucun accident à déplorer.

Les convois ont lieu une fois par semaine, départ de Beyrouth tous les jeudis. Le prix du passage de Beyrouth à Bagdad est de 30 livres sterling.

À titre d'essai, un voyage rapide et sans arrêt de Damas à Bagdad a été effectué il y a quelques mois en 18 heures par une voiture de cette société. Ses services ne sont organisés actuellement que jusqu'à Bagdad.

[Compagnie Orientale de Transport (Eastern Transport Company)]

Le succès rencontré dès son début par cette entreprise amena des Syriens, MM. Kettaneh frères, également de Beyrouth, à organiser parallèlement un autre service automobile entre Beyrouth et Bagdad. Dans le but d'assurer plus de confort aux voyageurs en leur permettant de passer la nuit non plus en plein désert, mais dans les postes occupés où ils trouvent une installation encore sommaire, mais susceptible de s'améliorer et, dans tous les cas, une sécurité parfaite, le trajet des voitures de la compagnie créée par MM. Kettaneh frères se fait par Palmyre et Hīt sur l'Euphrate. Le voyage, qui coûte 25 livres sterling pour 950 km. environ, s'effectue en 2 jours et demi :

Distances

119 km. — Départ de Beyrouth le mercredi matin à 6 heures. Arrivée à Damas le mercredi matin à 10 heures.

205 km.— Départ de Damas le mercredi matin à 10 heures 30 m. 205 km. Arrivée à Palmyre le mercredi soir à 17 heures.

495 km. — Départ de Palmyre le jeudi matin à 5 heures. Arrivée à Hit le jeudi soir à 18 heures.

140 km. — Départ de Hit le vendredi matin à 7 heures. Arrivée à Bagdad le vendredi soir à 14 heures.

Les voyageurs ont droit à 30 kg. de bagages en franchise Chaque départ comprend un convoi de deux voitures de tourisme pour voyageurs et une camionnette pour le transport des bagages et de la poste. Les voitures de tourisme sont des autos américaines Dodge.

Peu après l'organisation de ce service, la Compagnie Orientale de Transports envisageait son extension jusqu'à Téhéran à la suite de diverses expériences.

Dès octobre 1923, le Haut-Commissariat français en Syrie et au Grand-Liban se préoccupait de la liaison de la Syrie avec la Perse à travers la Mésopotamie. À la fin d'octobre dernier, une expédition d'essai était organisée. Elle parvenait sans grande difficulté à Téhéran le 4 novembre. D'après les renseignements qu'elle rapportait, la route de Bagdad à Téhéran par Kasr-i-Cnirin, Kermanschah, Hamadan est praticable d'ordinaire du 15 mars au 15 décembre. Son état est assez rudimentaire et nécessite l'emploi de voitures robustes, hautes sur roues. Cependant le sol est résistant et peut permettre le passage de camions lourds.

En novembre 1923, le chah de Perse venant en Europe accomplit le parcours de Téhéran à Beyrouth en 8 jours dans sa propre voiture et se déclara satisfait des conditions dans lesquelles son voyage s'était effectué.

Le 27 mai 1924, une nouvelle expérience était tentée au départ de Beyrouth. Le convoi automobile organisé par MM. Kettaneh, de la Compagnie Orientale de Transports, parvenait le 2 juin à Téhéran. À la suite de cette tentative effectuée avec succès, un service régulier a été organisé par cette Compagnie.

Le voyage de Bagdad à Téhéran (850 km. environ) coûte 25 liv. st. Il s'effectue en 3 jours :

Départ de Bagdad, le samedi matin à 7 heures.

Arrivée à Kasr-i-Chirin, le samedi soir à 17 heures.

Départ de Kasr-i-Chirin, le dimanche matin à 5 heures.

Arrivée à Hamadan le dimanche soir à 18 heures.

Départ de Hamadan, le lundi matin à 5 heures.

Arrivée à Téhéran, le lundi soir à 18 heures.

Le trajet complet de Beyrouth à Téhéran (1.800 km.) s'accomplit ainsi en 6 jours et coûte 50 liv. st.

[Beyrouth-Bagdad-Téhéran-Automobiles (B. B. T. A.)]

Vers le milieu de 1924, un groupe français constitué par la Société générale française d'entreprises et de travaux publics — Section d'Orient — sous la direction de MM. Garchey et Coze, porta son activité vers cette question. Ce groupe s'étant acquis la participation de MM. Kettaneh frères a fondé une nouvelle société, la « Beyrouth-Bagdad-Téhéran-Automobiles » (en abréviation B. B. T. A.), qui se propose de reprendre les services existants de la Compagnie Orientale de Transports. Elle prévoit l'organisation de deux services de 1^{re} classe et d'un service de 3^e classe par semaine entre Beyrouth et Bagdad d'une part, Bagdad et Téhéran d'autre part ; chaque convoi de 1^{re} classe aurait la composition des convois de la Compagnie Orientale de Transports indiquée plus haut ; chaque convoi de 3^e classe comprendrait une voiture voyageurs à 12 places sur châssis camionnette et une camionnette bagages.

La B. B. T. A. doit recevoir dans ce but une subvention de l'État de Damas.

Par la nouvelle voie automobile le voyage de Paris à Bagdad, d'une part, et de Paris à Téhéran, d'autre part, s'effectuera donc dans les conditions de durée et de prix ci-après :

| | Durée (jours) | Prix (liv. st) |
|--|------------------|-------------------|
| Paris-Beyrouth (via Marseille-Messageries Maritimes) | 10 | 43. |
| Beyrouth-Bagdad | 3 | 25 |
| Total Paris-Bagdad | 13 | 68 |
| Bagdad-Téhéran | 3 | 25 |
| Total Paris-Téhéran | 16 | 93 |

La comparaison avec la durée et le coût du voyage par les anciennes voies du Caucase ou du golfe Persique montre l'économie évidente de temps et d'argent qui résulte de l'ouverture de la voie syrienne.

[Concurrents]

Le développement rapide de cette voie ne manque pas de susciter de nouvelles initiatives.

Un groupe d'études économiques créé à Paris, sous le nom de « France-Perse » se propose d'ouvrir cette voie au trafic des marchandises et d'organiser à titre d'essai un convoi de marchandises à destination de Téhéran par camions automobiles.

Une société créée par un groupe franco-libanais, sous le nom de « Marret-Saad et Cie » en mai 1924, organiserait également un service automobile Beyrouth-Bagdad-Téhéran en utilisant des voitures Hudson. L'un de ses fondateurs, M. Saad, de Beyrouth, a déjà créé un service régulier trois fois par semaine entre Beyrouth et Bagdad.

D'autre part, la maison d'automobiles Voisin, avec le concours d'un groupe de commerçants syriens présidé par le docteur Lamarche, qui demande une subvention au Haut Commissariat, se propose de créer un service plus confortable de Beyrouth à Bagdad par Palmyre en utilisant des voitures Voisin fermées à conduite intérieure, supprimant les inconvénients de la poussière du désert. Cette société a envoyé à Beyrouth deux voitures qui vont organiser un service de début.

Enfin, l'on trouve à louer à Beyrouth de nombreuses autos de tourisme qui effectuent fréquemment le parcours de Beyrouth à Bagdad sans régularité dans les départs, lesquels peuvent avoir lieu lorsque le loueur a réuni le nombre de voyageurs suffisant pour lancer une voiture sur la route de Bagdad.

Telle était, à la fin de l'année 1924, la situation des moyens de communication par automobile entre Beyrouth, Bagdad et Téhéran. Actuellement, elle doit être plus développée car le trafic, surtout celui des marchandises, se développe dans des proportions qui dépassent toutes les prévisions.

La « Nairn Transport Company » et la « Compagnie Orientale de Transports » prévoient chacune l'organisation régulière d'un transport de marchandises à partir du 1^{er} novembre 1925, à raison de quatre voyages par mois sur l'itinéraire Beyrouth-Bagdad-Téhéran. Le tarif envisagé par la Compagnie Orientale de Transports serait de 1 shilling par tonne et par kilomètre pour le parcours Beyrouth-Bagdad et 1 shilling la tonne pour le parcours Bagdad Téhéran. Mais il est à prévoir que la concurrence d'autres entreprises fera baisser ces prix.

Un accord récent entre le Haut Commissariat de la République Française en Syrie et le Gouvernement de l'Irak prépare la conclusion d'une convention douanière

concernant le passage en transita travers l'Irak des marchandises à destination de la Syrie et de la Perse moyennant un droit de transit qui ne dépasserait pas 1 % alors qu'actuellement les marchandises transitant en Irak sont frappées d'un droit d'entrée variant de 15 à 50 % sans remboursement à la sortie.

Le service des lettres pour Bagdad est assuré maintenant par automobiles, de Beyrouth, moyennant une surtaxe de 1 fr. par pli de 20 gr. et à la condition de porter la mention « par service spécial automobile Beyrouth-Bagdad ».

Enfin, nous signalerons en terminant qu'un hôtel confortable est en construction à Palmyre.

Société des Ingénieurs Civils de France.

N. D. L. R. — Nous nous étonnons des chiffres donnés ci-dessus pour le voyage de Marseille à Beyrouth : 10 jours et 45 liv. st., alors que la distance n'est guère plus grande que de Marseille à Port Saïd, trajet qui demandé trois jours et demi. D'autre part, le prix ne saurait atteindre le tiers du prix du voyage, de Marseille à Changhai, qui demande dix fois plus de temps.

En fait un paquebot direct peut atteindre facilement de Marseille Beyrouth en quatre jours, cinq au plus avec escale à Alexandrie, plus trois jours de Beyrouth, à Bagdad par chemin de fer et automobile, plus un jour de chemin de fer de Bagdad à Bassorah, plus trois jours de Bassorah à Karatchi, soit douze jours pour gagner l'Inde ; disons quatorze jours avec les transbordements et à la condition que les horaires soient combinés.

Bien entendu, on a meilleur temps de prendre les luxueux paquebots de la Malle des Indes qui, en treize jours, avec trois heures d'arrêt à Port Saïd et trois heures à Aden, vous amènent à Bombay. C'est quand même une indication, et déjà presque un avantage pour les voyageurs allant à Karatchi et curieux de changement. Mais bientôt, la route s'améliorera entre Damas et Bagdad ; chemins de fer et services automobiles combineront leurs horaires, mettant Beyrouth à trois jours de Bassorah, et sans, doute verrons-nous, avec le développement de la Syrie française, les paquebots ramener à trois jours et demi le trajet de Marseille à Beyrouth. Marseille sera alors à sept jours de Bassorah et onze à peine de l'Inde septentrionale.

Des temps meilleurs verront peut être construire une voie ferrée de Damas à Bagdad par la vallée de l'Euphrate, mettant Bagdad à vingt heures de train rapide et Bassorah à 30 heures de Beyrouth soit cinq jours de Marseille à Bassorah, neuf jours pour Karatchi et douze jours pour Calcutta.

Or la construction d'une voie ferrée dans une région aussi facile que la Mésopotamie ne demanderait pas quatre ans à un groupe franco-anglais.

La route des Indes en serait modifiée : paquebots rapides de Marseille à Beyrouth et de Bassorah à Karatchi, train rapide direct en 30 heures de Beyrouth à Bassorah, le voyage par hier réduit à six jours. Croit-on que ce n'est pas tentant et que la démonstration faite par les services automobiles n'aura pas d'autres conséquences ?

Et Calcutta à douze jours de Marseille, cela met Rangoun à 14 jours si les Anglais réunissent, comme il en est de nouveau question, les chemins de fer du Bengale à ceux de Birmanie. D'autre part, le Vrai Transindochinois, que nous préconisons à l'Éveil avec tant d'insistance, mettrait Rangoun à trois jours de Hanoï ou Haïphong soit Marseille à dix sept jours, par cette voie nouvelle, de Haïphong. Corollaire : Haïphong port d'embarquement des voyageurs pressés de gagner Hongkong et des voyageurs de Hongkong pour l'Inde et l'Europe.

Malheureusement cela n'intéresse pas l'élite intellectuelle de Haïphong. C'est dommage, car il n'y a rien là-dedans d'irréalisable.

En attendant, le chemin de fer mettant Beyrouth à 30 heures de Bassorah, les services actuels permettent de faire d'ores et déjà, comme on vient de le voir, ce trajet en trois jours et demi ou quatre jours. La ligne de paquebots Bassorah-Karatchi existe ; la liaison par voie ferrée, par réunion des tronçons existants entre Calcutta et Bangkok

est un projet que les Anglais viennent de reprendre et la liaison par voie ferrée Bangkok-Hanoï est précisément l'un des trois objets de la mission siamoise actuellement au Tonkin.

Donc rien d'in vraisemblable.

Le rêve pourrait être réalisé avant cinq ans, pour 1930, c'est-à-dire demain. Resterait quelques perfectionnements possibles ; par exemple la ligne directe de Thakhek à Moulmein par Vientiane et Outarradit, mettant Hanoï à 48 heures de Rangoun, et l'organisation de trains directs de Hanoï à Karatchi en cinq jours, et l'on peut très bien concevoir en rêve, dont beaucoup d'entre nous verraient avant dix ans la réalisation, Hanoï-Marseille en moins de deux semaines. Or dans dix ans, c'est après-demain. Ne vous semble-t-il pas que c'est avant-hier que fut déclarée la guerre ? Or il y aura bientôt onze ans.

L'Irak, route de la Perse
(*La Correspondance d'Orient*, novembre 1925)

.....
Deux compagnies assurent le service par automobile entre la Syrie et l'Irak, la Compagnie orientale de transport, et la Nairn Transport Company.

La Compagnie orientale de transport (Eastern Transport Cy, Beyrouth, Bagdad, Téhéran Automobile) a été montée en société anonyme libanaise avec le concours de capitaux français, anglais et syriens. Ses voitures empruntent le tracé Beyrouth, Damas, Palmyre, Kebessa, Bagdad. Elle assure en outre, un service régulier de Bagdad à Téhéran par Kermancha¹. Le prix du transport des voyageurs est, par personne, de £ 25 de Beyrouth à Bagdad et de £ 25 de Bagdad à Téhéran et vice-versa. Une réduction de 10 % est faite pour aller et retour. Chaque voyageur a droit à 30 kg de bagages, le surplus est compté en supplément. Les départs de Beyrouth pour Bagdad sont bi-hebdomadaires : tous les vendredis service rapide (départ le vendredi matin, arrivée à Bagdad le samedi dans l'après-midi) ; tous les lundis service tourisme (départ le lundi matin, arrivée à Palmyre dans l'après-midi, départ de Kebessa le mercredi matin, arrivée à Bagdad le mercredi matin). À Palmyre et à Kebessa, la société assure, dans des conditions d'ailleurs très satisfaisantes de confort, le logement et le couchage des voyageurs. Elle assure leur nourriture durant le trajet.

Les départs de Bagdad à Beyrouth ont lieu dans les mêmes conditions le jeudi (service rapide) et le dimanche (service tourisme). Les départs de Bagdad pour Téhéran sont hebdomadaires, ils ont lieu le samedi soir, arrivée à Téhéran le mardi soir, les départs de Téhéran pour Bagdad ont lieu le dimanche matin, arrivée à Bagdad le mercredi matin

À BAGDAD EN AUTOBUS
(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 11 décembre 1927)

C'est le titre d'un article publié récemment par la revue *The Commercial Motor* et qui retrace l'évolution des services automobiles entre Beyrouth et Bagdad. Ayant nous-mêmes consacré diverses études à cette question si intéressante pour le développement

1 De Bagdad à Khaniquin, le transport a lieu par chemin de fer. Les automobiles sont reprises de Khaniquin à Téhéran.

économique de la Syrie, nous ne croyons pas inutile d'attirer l'attention de nos lecteurs sur les derniers documents recueillis à cet égard.

Nous avons indiqué, en 1924, que deux entreprises, la Nairn Transport C° et l'Eastern Transport C°, assuraient alors, par des voies différentes, la liaison entre Beyrouth et Bagdad. Les résultats obtenus par ces deux firmes devinrent rapidement si concluants qu'il fallut songer bientôt à développer cette organisation.

Il importait, d'abord, de mettre en service des voitures contenant un plus grand nombre de voyageurs ; on n'avait employé, jusque là, que des voitures à 4 ou 5 places. Après diverses expériences, on en vint au type à six roues, qui s'est imposé comme le plus pratique.

Ce trafic devint alors très important et, dès 1925, la vogue s'attachait à la route par le désert, à tel point que de petites compagnies locales, dirigées par des gens du pays, se formèrent pour organiser des voyages à bon marché ; ces compagnies n'eurent d'ailleurs que peu de succès auprès des Européens, parce qu'elles ne pouvaient pas, avec les moyens limités dont elles disposaient, assumer l'organisation essentielle de pareils voyages. Quoi qu'il en soit, les hommes d'affaires, qui précédemment ne pouvaient trouver le temps de visiter leurs correspondants divers en Orient, lorsqu'il fallait pour cela un voyage par mer d'un mois, profitèrent de l'occasion que leur offrait le service par terre. Des hommes politiques, des fonctionnaires, des résidents du Moyen-Orient et des touristes adoptèrent la nouvelle voie.

Une circonstance fâcheuse, la révolte des Druses, vint malheureusement entraver momentanément la régularité du service. L'Eastern Transport C° changea son itinéraire pour celui de Tripoli-Homs-Palmyre, tandis que la Nairn Transport C°, recherchant la protection britannique, utilisa une piste de Jérusalem à Rutbah, via Amman, accomplissant ainsi tout le trajet en territoire anglais. D'ailleurs, en dépit de cette révolte, la sécurité des voyageurs ne fut jamais sérieusement compromise, et, en douze mois, pour 11.000 voyageurs transportés, on ne compte que deux accidents mortels résultant de coups de main des rebelles.

Cependant, le mauvais état des routes des nouveaux itinéraires entraîna de nombreux accidents au matériel roulant. Pour remédier à ces inconvénients, des arrangements furent conclus l'hiver dernier avec les autorités françaises qui s'engagèrent à assurer la sécurité de la route et les deux compagnies commencèrent alors à utiliser l'itinéraire de Beyrouth à Tripoli-Homs-Palmyre et Rutbah. La confiance publique fut complètement acquise à ce nouvel itinéraire et le trafic, en dépit du fait que la révolte des Druses continue de façon intermittente, est maintenant plus grand que jamais. C'est aussi à cette époque que les véhicules à six roues furent adoptés définitivement.

[Concentration]

L'organisation administrative de ces transports vient de prendre, d'autre part, une nouvelle forme. Dernièrement, un important groupement a acheté les deux sociétés Nairn Transport C° et Eastern Transport C°. Cette dernière du reste, en raison des difficultés financières, avait virtuellement cessé son service. Cette nouvelle combinaison anglo-française comprenant l'Anglo Persian Oil Co Ltd, la Banque Impériale de Perse, MM. Stern frères, de Londres, la Banque de Paris et des Pays Bas [BPPB], le Crédit [foncier] d'Algérie et les Messageries Maritimes, est assez forte pour permettre d'attendre de l'avenir de grands résultats. M. Norman Nairn sera administrateur-directeur à Beyrouth.

On ne sait encore quel sera le résultat final de cette combinaison d'efforts, mais on peut constater que certains progrès sont déjà en cours de réalisation.

À Rutbah, au milieu du désert, où se trouvent des sources d'eau excellente, une maison de repos vient d'être achevée. Des bains, un appareil à fabriquer la glace, la lumière électrique et des ventilateurs électriques, un équipement pour T. S.F., ont été

installés à cet endroit. Dès que la route directe sera praticable, les omnibus à 6 roues quitteront Damas tous les vendredis, le matin. Les voyageurs passeront la nuit du premier jour dans des conditions parfaites de confort à la maison de Rutbah. Ils continueront leur voyage le lendemain matin et arriveront à Bagdad le samedi soir. Le courrier et les gros bagages seront transportés dans un camion à six roues spécialement construit à cet effet, qui quittera Damas tous les jeudis soirs et, emportant deux chauffeurs, comme ce sera le cas également pour les voitures à passagers, pourra voyager jour et nuit et arriver à Bagdad le samedi matin de bonne heure. Enfin, on construit à Damas un garage pourvu d'un outillage moderne.

Comme on le voit, le problème des transports syriens a franchi le stade des expériences pour entrer dans la période de l'industrialisation rationnelle.

Ajoutons que la nouvelle compagnie continuera et développera le service sur Téhéran, qui avait été inauguré par l'Eastern Transport C^o en 1924. La distance de Bagdad est de 965 kilomètres, ce qui porte la longueur totale des itinéraires parcourus par les véhicules de la Compagnie, à 2.092 kilomètres. Cette distance constitue un record en matière de transports automobiles. Le voyage de Bagdad à Téhéran est des plus agréables, surtout au printemps. Sa durée est habituellement de trois jours, ou un peu plus. On s'arrête, pour la nuit, dans les hôtels de Kermandchah et de Hamadan.

Ayant suivi, presque dès son début, la question des transports routiers en Syrie, il nous est particulièrement agréable de souligner les résultats auxquels nos « pionniers » sont parvenus. Il y avait là, du reste, à tenir compte de l'intérêt général, car il est certain que le développement, des moyens de communication permettra de mieux mettre en valeur les ressources naturelles de notre mandat, dont le développement économique est encore à son début.

Raymond MULETTE

L'Économiste européen.
