

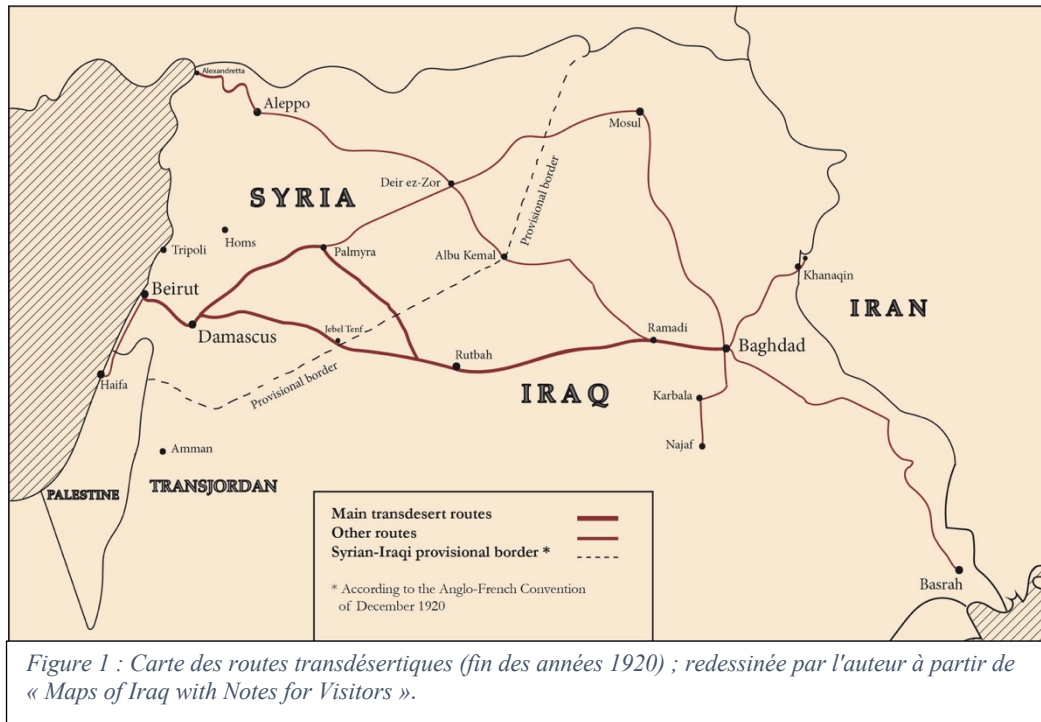
Panel 2 : Logiques commerciales, migratoires et interventionnistes au Levant, 1920-2020**« La guerre du trafic transdésertique »****Politique de la route et transport automobile entre la Syrie et l'Irak, 1925–35**

Les premières voitures font leur apparition sur les routes et les pistes des provinces ottomanes du Proche-Orient à la veille de la Première Guerre mondiale. Le réseau de routes carrossables, qui s'est fortement développé au cours des dernières décennies du 19^e siècle, facilite son utilisation. A cette époque, l'usage de la voiture reste néanmoins limité à une poignée d'automobilistes très fortunés. La guerre va transformer les conditions de développement du transport automobile en entraînant l'importation par les forces françaises et surtout britanniques engagées au Moyen-Orient d'un très grand nombre de véhicules (voitures, camionnettes, ambulances) qui seront, pour la plupart, revendus à bas prix au lendemain du conflit. Dès le début des années 1920 également, des entrepreneurs locaux se lancent dans l'importation d'automobiles et réussissent à obtenir la représentation de marques étrangères, surtout américaines, telles que Dodge, Buick ou Ford. Le transport automobile se développe alors rapidement, tout d'abord dans les villes, comme Damas, Alep, ou Bagdad, mais bientôt également entre les villes et les régions, créant ou facilitant ainsi les liens interurbains tout comme les connexions régionales, voire interrégionales.

En particulier, l'automobile va susciter l'ouverture d'un nouvel axe de communication reliant la Méditerranée à l'Euphrate à travers le Désert de Syrie. Dans un premier temps, les tentatives de traversée du désert en voiture au lendemain de la guerre suivent les traces des caravanes marchandes qui contournent le cœur du désert par Deir ez-Zor et la vallée de l'Euphrate (*voir Fig. 1*). Néanmoins, la motorisation des transports, en permettant de couvrir de plus grandes distances en un même laps de temps et, par conséquent, de limiter la dépendance aux points d'eau en réduisant le nombre d'étapes, permet d'ouvrir une route plus directe à travers le désert. Dès la fin de l'année 1923, deux entreprises proposent un service régulier de transport entre Beyrouth, Damas et Bagdad pour le courrier et les voyageurs. La voie directe n'est pas totalement nouvelle, puisque certaines petites caravanes ainsi que les coursiers à cheval, en raison de leur rapidité, suivaient parfois un itinéraire similaire à travers le désert au 19^{ème} siècle, avant le développement du transport motorisé. La piste automobile va toutefois transformer profondément l'ampleur et la nature des circulations entre les deux rives du Désert de Syrie. La traversée du désert se fait désormais en moins de trois jours, au lieu de plusieurs semaines à dos de chameaux.

D'un côté, la Compagnie de transport Nairn (Nairn Transport Company, ci-après La Nairn), fondée par les deux frères néozélandais Norman et Gerry Nairn, propose un service à bord de Buick et de Cadillac à six places sur la « piste Sud », plus directe, reliant Damas à Bagdad par Rutba. De l'autre, la Compagnie orientale de Transport (ou Eastern Transport Company, ci-après L'Orientale), fondée par Francis Kettaneh et son frère, commerçants de Beyrouth, conduit ses voitures sur une autre piste, passant légèrement plus au nord par Palmyre. Dans la foulée, de nombreuses autres compagnies s'établissent, locales et étrangères, qui s'essaient au transport transdésertique sur l'une ou l'autre des deux pistes. Très vite également,

un grand nombre de particuliers, souvent propriétaires d'une unique voiture, commencent à transporter des voyageurs entre la Syrie et l'Irak. En 1924, le marché du transport est en plein essor. Le nombre de voitures et de camionnettes traversant chaque mois le désert atteint plusieurs centaines. La nouvelle route Bagdad–Damas incarne l'espoir de profits assurés pour toute une série d'entrepreneurs, locaux comme étrangers, novices comme expérimentés, qui tentent leurs chances sur les pistes du désert.



Le secteur du transport transdésertique est fortement mouvementé au cours des années 1920 et 1930. La fréquence avec laquelle des entreprises se créent, fusionnent, font faillite, ou disparaissent n'est qu'un des nombreux symptômes de cette situation. Par ailleurs, comme tout secteur économique des États sous Mandat, celui des transports transdésertiques est étroitement lié à la politique économique menée par les autorités mandataires françaises et britanniques. Les interventions des autorités françaises et britanniques sur le marché des transports reflètent à la fois les intérêts économiques d'empire des deux puissances et les principes économiques formulés dans la Charte des Mandats, que la Société des Nations tente de garantir avec plus ou moins de succès. En outre, le secteur des transports dépend non seulement des économies « nationales » libanaise, syrienne et irakienne, ainsi que des politiques économiques menées par les autorités mandataires dans chacun de ces pays, mais également des tensions produites par la nature trans-impériale, ou trans-mandataire, de la route Bagdad–Damas. En effet, comme l'axe Bagdad–Damas relie des territoires placés respectivement sous Mandat français et britannique par la Société des Nations, l'activité économique des transporteurs est marquée par les tensions, rivalités et négociations qui caractérisent les relations entre les deux puissances, offrant ainsi des contraintes comme des opportunités aux différents entrepreneurs routiers.

Dans ce contexte, il s'agit dans cette présentation d'étudier les évolutions du secteur du transport entre la Syrie et l'Irak au cours de la décennie 1925–1935. Le début des années 1930,

en particulier, est marqué par deux développements qui affectent profondément les relations entre transporteurs locaux, sociétés étrangères, autorités mandataires et gouvernements locaux. Premièrement, il s'agit de la réactivation du projet britannique d'établissement d'une route automobile entre Haïfa, Amman et Bagdad ; autrement dit, une route reliant la Méditerranée à l'Irak qui ne traverse que des territoires sous influence britannique. La route Haïfa–Bagdad, qui voit le jour à partir de 1932, menace de concurrencer la route établie depuis 1923 à travers les territoires syriens, et ravive ainsi les rivalités franco-britanniques. Face aux ambitions impériales affirmées de part et d'autre, la presse locale parle d'une « guerre du transport transdésertique. » Deuxièmement, il s'agit de la concurrence accrue entre le transport ferroviaire et le transport automobile, qui pousse les autorités à prendre une série de mesures pour coordonner les transports, à partir des années 1930. Face à l'implication grandissante des autorités mandataires dans l'économie du transport, que deviennent les sociétés de transport locales, libanaises, syriennes et irakiennes ?

1. Politique impériale et système des mandats : la mise en place des transports transdésertiques dans les années 1920

Les négociations menées à Paris pour le règlement de la Première Guerre mondiale débouchent sur la constitution de la Société des Nations en 1919, qui instaure le système des mandats en juin de la même année. Selon les termes du Pacte de la Société des Nations, la constitution des mandats vise à placer temporairement les territoires et peuples précédemment gouvernés par l'Allemagne et l'Empire Ottoman sous la tutelle de « nations développées » en raison de leur incapacité présente à se « diriger eux-mêmes. »¹ Néanmoins, l'octroi d'un mandat sur le Liban et la Syrie à la France, ainsi que d'un mandat sur l'Irak, la Palestine et la Jordanie à la Grande Bretagne lors de la conférence de San Remo, le 25 avril 1920, constitue également la consécration d'un état de fait : l'occupation militaire de la région par les forces françaises et britanniques au sortir de la guerre.²

Les ambitions impérialistes de la France et de la Grande-Bretagne, exprimées notamment au travers des accords Sykes-Picot de 1916, ne font aucun doute. L'expansion des deux puissances au Moyen-Orient, au début du 20^e siècle, est étroitement liée à une volonté d'assurer des voies de communication et de commerce entre la Méditerranée et le Golfe Persique, autrement dit entre l'Europe et le Moyen-Orient, voire plus à l'est jusqu'à l'Inde.³ En particulier, il est important de signaler ici la très grande importance donnée à la Syrie comme « pays de transit » dans les écrits des industriels et administrateurs mandataires français, au lendemain de la guerre, en référence notamment à l'établissement d'une route commerciale qui

¹ Article 22 du Pacte de la Société des Nations, février 1920.

https://libraryresources.unog.ch/ld.php?content_id=32971179

² Pierre-Jean Luizard, 'Le mandat britannique en Irak: une rencontre entre plusieurs projets politiques,' in *The British and French Mandates in Comparative Perspective*, ed., Nadine Méouchy and Peter Sluglett (Leiden: Brill, 2014), 366 ; Jean-David Mizrahi, 'La France et sa politique de mandat en Syrie et au Liban (1920-1939)', p.23.

³ Robert S. G. Fletcher, *British Imperialism and the Tribal Question*, pp. 35–36; Pierre-Jean Luizard, 'Le mandat britannique en Irak', p. 366; Jacob Norris, *Land of Progress: Palestine in the Age of Colonial Development, 1905-1948* (Oxford: Oxford University Press, 2013), pp. 10–11.

relierait la Méditerranée à la Perse.⁴ En somme, l'occupation française et britannique des anciennes provinces arabes de l'Empire ottoman est fortement liée aux intérêts commerciaux et géostratégiques de ces deux puissances dans la région. Au début du 20^e siècle, d'ailleurs, l'apparition du terme « Moyen-Orient » dans les écrits de plusieurs personnalités telles qu'Alfred T. Mahan ou Halford Mackinder, n'est pas sans rapport avec l'émergence de cette région centrée sur la Méditerranée orientale, le Golfe persique et la Perse comme zone géostratégique majeure pour les grandes puissances.⁵ Le terme de « Moyen-Orient » ne sera utilisé largement qu'à la veille de la Première Guerre mondiale, mais son utilisation au cours des décennies précédentes dénote déjà d'une attention nouvelle accordée par les puissances européennes et les États-Unis aux régions que couvre notre recherche.

Depuis les années 2000, le renouvellement des études historiques sur la période des mandats a donné lieu à un important débat sur le fonctionnement de ce système porté par la Société des Nations, parfois qualifié d'« impérialisme tardif », parfois de forme déguisée de colonialisme.⁶ Bon nombre d'historien.e.s s'accordent à dire que la création des mandats résulte d'un « compromis⁷ » entre les visées impérialistes des puissances sorties victorieuses de la guerre et les nouveaux principes de gouvernance portés par une partie de la communauté internationale, à travers les mots notamment du président américain T. W. Wilson, affirmant le « droit des peuples à disposer d'eux-mêmes ». Malgré la base fragile de ce compromis, diverses études historiques portant sur le régime des mandats, sa mise en œuvre concrète, ou la nature des relations entre puissances mandataires et populations placées sous tutelle ont mis en évidence certaines des transformations apportées par le système des mandats dans les modèles de gouvernance coloniaux.⁸

Sur le plan économique, le système des mandats institue un certain nombre de principes issus du libéralisme économique, visant à garantir à tous les pays membres de la Société des Nations l'accès aux territoires sous mandat en termes de commerce et de mobilité. Ainsi, la politique dite de la « porte ouverte » exige des puissances mandataires qu'elles ne prennent aucune mesure discriminant les ressortissants des différents États membres « aussi bien en

⁴ Paul Huvelin, « Que vaut la Syrie ? », *L'Asie française*, n° 197, 1921, pp. 1–51 ; Ministère des Affaires étrangères, Centre des Archives diplomatiques de la Courneuve (ci-après, MEA, CADC), 48CPCOM42, lettre de Maugret (Consul de France en Irak), 18 avril 1923.

⁵ Roger Adelson, 'British and U.S. use and misuse of the term "Middle East"', in *Is There a Middle East: The Evolution of a Geopolitical Concept*, ed., Michael E. Bonine, Abbas Amanat, and Michael Ezekiel Gasper (Redwood City : Stanford University Press, 2011), pp. 36–55; Vincent Capdepuy, 'Proche ou Moyen-Orient ? Géohistoire de la notion de Middle East', *L'Espace Géographique* 37 (mars 2008), pp. 225–238.

⁶ James L. Gelvin, 'Was there a Mandates Period? Some concluding thoughts,' *Routledge Handbook*, 426.

⁷ Toby Dodge, *Inventing Iraq: The Failure of Nation Building and a History Denied* (New York: Columbia University Press, 2005), pp.12–14 ; James L. Gelvin, 'Was There a Mandates Period? Some Concluding Thoughts', in Cyrus Schayegh et Andrew Arsan, *The Routledge Handbook of the History of the Middle East Mandates* (New York: Routledge, 2015), p. 426 ; Gérard D. Khoury, 'Introduction de partie. Les conditions d'instauration du Mandat français au Proche-Orient après la Première guerre mondiale', p. 52 ; Susan Pedersen, *The Guardians: The League of Nations and the Crisis of Empire* (Oxford: Oxford University Press, 2015), p.2; Cyrus Schayegh and Andrew Arsan, 'Introduction', 2–3.

⁸ Pour différentes approches sur l'impact du système des mandats et les évolutions dans les modèles de gouvernance durant la période des Mandats, voir : Susan Pedersen, *The Guardians: The League of Nations and the Crisis of Empire* (Oxford: Oxford University Press, 2015); Toby Dodge 'International Obligation, Domestic Pressure and Colonial Nationalism: The British of the Iraqi State under the Mandate System,' in *The British and French Mandates in Comparative Perspective*, eds. Nadine Méouchy et Peter Sluglett (Leiden: Brill, 2004), pp. 143–164; Michael Provence, *The Last Ottoman Generation* (Cambridge: Cambridge University Press, 2017), pp. 84–87.

matière fiscale et commerciale qu'au point de vue de l'exercice des industries et professions. » Le système des mandats s'oppose ainsi à tout exclusivisme économique de la part des Mandataires et favorise plutôt une « liberté de transit » à travers les territoires sous mandat. Par ailleurs, la charte du mandat autorise les puissances mandataires à accorder des concessions pour l'exploitation des ressources naturelles, mais rappelle que l'octroi d'une concession ne doit pas discriminer sur la nationalité des candidats. Elle précise également qu'aucune concession de doit avoir « le caractère d'un monopole général. »⁹

Sur le plan théorique et discursif, le principe du libre échange, garanti par la politique de la « porte ouverte », devait être le garant d'un développement économique pacifique des territoires sous mandat, tout en assurant que le système des mandats ne consacrait pas leur annexion par les puissances mandataires.¹⁰ Dans les faits, la mise en œuvre de ces principes est très variable durant l'entre-deux-guerres. Dans le domaine du commerce, il semble que la Société des Nations mène une surveillance étroite de l'application des principes du libéralisme économique, via la Commission permanente des mandats (CPM), qui s'assure que les intérêts des différents États membres de la Société des Nations soient garantis.¹¹

Dans d'autres secteurs de l'économie, par contre, le principe de la « porte-ouverte » n'est tout simplement pas appliqué par les puissances mandataires, qui favorisent au contraire leurs nationaux. C'est le cas notamment du secteur bancaire, en Syrie et au Liban, où les principales banques sont françaises et les investissements principalement français. La question des concessions fait également l'objet d'une application très libre des principes de la « porte ouverte » par les puissances mandataires. Comme l'analyse Simon Jackson, la politique française en matière de concessions évolue au cours des années 1920. Après une courte période, au lendemain de la guerre, où les autorités mandataires maintiennent le système ottoman de gestion des concessions, le Haut-Commissariat décide d'annuler toutes les concessions ayant cours sous le régime ottoman – en particulier celles pour le transport par tramways dans les principales villes syriennes et libanaises, que l'auteur étudie – et d'en redéfinir l'attribution. Les nombreux boycotts des infrastructures de service public qui ont lieu en 1922 et 1931 montrent que les autorités mandataires ont souvent favorisé les intérêts de certaines personnalités bien placées, françaises avant tout, plutôt que d'accorder des concessions sans distinguer les candidats selon leur nationalité, comme l'aurait voulu le principe de la « porte ouverte ».¹²

C'est dans ce contexte que se développe la route automobile Bagdad–Damas dans les années 1920 et 1930. Le secteur des transports compte aussi bien des sociétés locales – libanaises, syriennes et irakiennes – qu'étrangères, à capitaux britanniques ou français en particulier. Son développement est également marqué par les visées impérialistes des deux puissances mandataires, français et britannique, mais aussi les différents préceptes qui découlent du système des mandats – l'interdiction du monopole, le principe de la « porte

⁹ LON. Article 11, Charte du Mandat pour la Syrie et le Liban, août 1922. https://biblio-archiv.unog.ch/Dateien/CouncilMSD/C-528-M-313-1922-VI_BI.pdf (Consulté le 6 mai 2020).

¹⁰ Susan Pedersen, *The Guardians*, p. 234.

¹¹ Schayegh, *The Middle East and the Making of the Modern World*, p.134.

¹² Simon Jackson, *Mandatory Development: The Political Economy of the French Mandate in Syria and Lebanon, 1915–1939* (PhD. Diss., New York University, janvier 2009).

ouverte », l'importance de l'intérêt des populations locales – qui seront l'objet de nombreux débats.

Dans les débuts, la Nairn et l'Orientale sont les deux sociétés principales à se partager le marché. L'une et l'autre suivent deux pistes alternatives entre Damas et Bagdad et proposent un service régulier de transport reliant les deux villes en deux jours de voyage environ. La Nairn, à capitaux principalement britannique, attire essentiellement l'attention des autorités Britanniques en Irak. Les Français, pour leur part, soutiennent moralement la société Orientale, dans un premier temps. Dès que le transport transdésertique se révèle être une entreprise réussie et rentable, les autorités mandataires des deux côtés du désert cherchent à obtenir un certain contrôle sur l'une ou l'autre des deux sociétés et à les associer à des capitaux français et britanniques. La formule du Haut-Commissaire français Weygand, en janvier 1924, est particulièrement parlante : « On peut dire que maintenant les pionniers de la première heure ont fait leur œuvre et que le moment est venu pour des Français d'établir entre Beyrouth et la Perse un trafic régulier bien organisé. »¹³ Dans les mois qui suivent, différents groupes envisagent de racheter, ou d'investir des capitaux, dans l'Orientale ou la Nairn. C'est le cas notamment d'Alfred Sursock, riche commerçant beyrouthin, qui approche le Haut-Commissariat en 1924 en expliquant qu'il est le représentant à Beyrouth de l'importance Société Générale Française d'Entreprises et de Travaux Publics-Section Orient, qui auraient entamé des négociations avec la Nairn en vue de son rachat.¹⁴ Sursock demande si le Haut-Commissaire serait prêt à octroyer un monopole du transport à leur nouvelle société. Dans sa réponse, Weygand explique qu'il lui est impossible d'accorder un monopole, mais que, si cette société devait effectivement voir le jour, il accepterait de lui accorder les privilèges dont bénéficiait jusqu'alors la société Nairn, à savoir certaines franchises douanières.¹⁵ De son côté, l'Orientale cherche le soutien du gouvernement irakien et des Britanniques, malgré leur soutien de préférence à la Nairn.

Dans ce contexte, où acteurs privés et puissances mandataires essaient de tirer le meilleur parti de la situation, il devient de plus en plus évident que les rivalités devront céder la place à un certain degré de collaboration transfrontalière. Le consul britannique à Damas est l'un des premiers à en faire l'observation. Suite à un entretien avec les responsables de la société Orientale, il fait remarquer que les services de cette société se sont fortement améliorés au cours des derniers mois et que les Britanniques devraient cesser de boycotter la piste du nord, celle par Palmyre, suivie par les voitures de l'Orientale. Au contraire, dit-il, les Britanniques devraient offrir leur soutien à toutes les sociétés de transport confirmées et à toutes les routes viables reliant la Méditerranée à l'Irak. Il conclut en affirmant que, puisque l'unique route transdésertique traverse des territoires sous influence à la fois français et britannique, une coopération entre les deux puissances semble inévitable :

At present no routes avoiding Syria appears to be within the range of practicalities. We can hardly hope to exclude French participation in such routes traversing their Mandated territory. Franco-British participation would seem to be both equitable and inevitable. It would also seem desirable in

¹³ CADC, 48CPCOM42. Lettre de Weygand (Haut-Commissaire pour la Syrie et le Liban), au Ministre des affaires étrangères, 10 janvier 1924.

¹⁴ Cyrus Schayegh, *The Middle East and the Making of the Modern World*, p.128.

¹⁵ Sursock Archives, Phoenix Center for Lebanese Studies, Université de Saint Esprit, Kaslik, Lebanon (hereafter, SA/PCLS). 'Transport Nairn', document No. 7010; SA/PCLS, letter from Weygand (High Commissioner for Syria and Lebanon) to Alfred Sursock, document No 6823.

the interest of Anglo-French harmony, which would be advantageous both practically and economically in these parts.¹⁶

C'est effectivement l'évolution qui se dessine au cours des mois suivants. Après de longues négociations entre les principaux opérateurs de transport, les différents groupes d'investissement et les autorités mandataires françaises et britanniques, tous les acteurs s'accordent en 1926 pour la création d'une unique société de transport transdésertique, par fusion de la Nairn et de l'Orientale. Le 26 septembre 1926, la Société orientale de transport Nairn, composée à part égale de capitaux français et britanniques, voit le jour.¹⁷

2. L'importance des entreprises locales

Outre ces deux sociétés de transport, qui agissent comme le moteur du nouvel itinéraire Bagdad–Damas et reçoivent, à ce titre, le soutien des autorités mandataires et des gouvernements du Liban, de la Syrie et d'Irak, de nombreuses petites compagnies de transport ainsi que des chauffeurs indépendants se lancent également, à partir de 1924, dans le transport des voyageurs à travers le désert.¹⁸ Au Liban, la société Kawatly, Tawil & Cie est l'une des premières sociétés locales et des plus organisées. Entre 1923 et 1928, elle utilise une dizaine de voitures à 7 places ainsi que quelques camions pour le transport des voyageurs et des marchandises entre le Liban, la Syrie et l'Irak.¹⁹ Par ailleurs, la société cherche activement à encourager la mobilité entre ces pays, en publiant notamment un guide de voyage en arabe qui présente les possibilités de la nouvelle route Bagdad–Damas–Beyrouth.²⁰ En Irak, elle fait également de la publicité dans la presse en faveur de séjours au Liban, ainsi que par le biais d'affiches posées dans le pays.²¹ Dans les mêmes années, la société Makhzoumi propose un service très similaire, transportant voyageurs et marchandises entre le Liban, la Syrie et l'Irak, voire même l'Iran.

Les tarifs pratiqués par les différentes sociétés locales et les indépendants sont très inférieurs à ceux de la Nairn et de l'Orientale. En 1924, alors que qu'un voyage entre Beyrouth et Bagdad coûte 30 livres sterling avec la Nairn, il est déjà possible de trouver une voiture qui fasse le même trajet pour 15 livres.²² Ces sociétés proposent un service moins luxueux que les deux grandes compagnies, en utilisant généralement de simples voitures de tourisme, souvent des Ford, qui offrent aux voyageurs un confort moindre que les Cadillac de la Nairn. Les administrateurs mandataires, français comme britanniques, déconseillent à leurs protégés de

¹⁶ TNA, FO 684/1/24/14, letter from Smart (British consul, Damascus) to Secretary of State for Foreign Affairs, 20 May 1924.

¹⁷ TNA, FO 371/12269. Memorandum by Albert G. Stern, attached to letter from Sir J. Shuckburgh (Colonial Office) to Mr. Oliphant, 24 May 1927.

¹⁸ TNA, FO 684/1/24/14, Smart (consul britannique) au Foreign Office, 17 mars 1924 ; Archives nationales à College Park, Maryland, lettre du Consulat américain de Beyrouth à American Express Company, Hambourg, 15 mars 1927 ; Raoul Blanchard, « La route du désert de Syrie », *Annales de Géographie* 34:189 (1925), 236.

¹⁹ CADC, 48CPCOM43, lettre de Kawatly, Tawil & Cie aux Services économiques et agricoles du Haut-Commissariat, 17 juin 1926.

²⁰ *Dalil Qawatli wa Tawil wa sharikâhum*, publié en 1927.

²¹ Université américaine de Beyrouth, Archives & Special Collections, Jafet Library, Haut-Commissariat de la République française en Syrie et au Liban, *La Syrie et le Liban sous l'occupation et le Mandat français, 1919-1927* (Nancy : Berger Levrault, 1929).

²² TNA, FO 684/1/24/14, lettre du consul britannique Smart, 17 March 1924.

recourir aux services de ces sociétés, qu'ils jugent peu fiables voire dangereuses. Un consul britannique dénonce, par exemple, des « services d'amateur » que les voyageurs européens devraient absolument éviter.²³ Pour d'autres, seule une « gestion européenne » est susceptible de réussir dans les transports transdésertiques, selon une perception toute coloniale. [*Ajouter référence*] Pourtant, au fil des mois, certaines de ces entreprises gagnent la confiance des voyageurs, tant locaux qu'étrangers, qui sont de plus en plus nombreux à avoir recours à leurs services.²⁴ Si la Nairn jouit encore d'une clientèle en suffisance, elle doit néanmoins s'adapter à une concurrence de plus en plus importante. En conséquence, le secteur des transports transdésertiques se diversifie profondément au cours des années 1920, à mesure qu'un nombre croissant d'entrepreneurs routiers commencent de proposer des services à des prix et dans des conditions variables, permettant ainsi à une plus grande diversité de personnes de voyager entre le Liban, la Syrie, l'Irak et au-delà. Il devient ainsi possible de voyager en deuxième classe, voire en troisième classe, entre Bagdad et Beyrouth, ce qui entraîne une certaine popularisation des voyages à travers le désert.

L'accès plus répandu à la mobilité transdésertique bénéficiera également de la baisse générale et continue des prix, qui a lieu tout au long des années 1920 et 1930, et concerne aussi bien les petites que les grandes entreprises. Plusieurs facteurs peuvent avoir contribué à cette diminution, tels que l'utilisation de véhicules mieux adaptés à la conduite dans le désert, des économies faites dans les dépenses courantes²⁵, ou encore, à partir des années 1930, le pavage des pistes par les autorités de Syrie et d'Irak et la baisse du prix du pétrole.²⁶ Néanmoins, cette baisse est principalement due à une forte concurrence entre un nombre croissant de sociétés de transport, qui sont obligés de baisser continuellement leurs tarifs pour tenter d'attirer une clientèle ayant un vaste éventail de choix. Les tarifs les plus bas pratiqués par les compagnies de transport, sans parler des chauffeurs indépendants, passent rapidement de 15 livres à 10 livres, pour ensuite avoisiner les 6 livres en 1929. Cette année-là, la compagnie Shaaban propose un siège dans une voiture à quatre places pour 7 livres ou un siège dans une voiture à six places pour 5 livres. La compagnie syrienne Debesh & Akkash propose un service similaire pour 1 livre moins chère. Par ailleurs, toutes deux offrent également un service de transport « troisième classe » en camionnettes pour 2 à 3 livres seulement.²⁷ La Compagnie de Transport Orientale, qui demandait 30 livres à ses débuts pour la course transdésertique, réduit de 5 livres ses tarifs en 1924, tout en développant une offre de transport plus rudimentaire à l'attention de voyageurs moins fortunés en proposant un siège dans une camionnette pour 10 livres.²⁸ Deux ans plus tard, en mars 1926, alors réorganisée en compagnie à capitaux français et britanniques, elle diminue à nouveau le prix du billet à 18 livres pour le voyage entre Beyrouth et Bagdad.²⁹ Quant à la Nairn, elle suit la même tendance en baissant ses prix de 30 livres en 1923 à 20 livres

²³ TNA, FO 684/1/24/14, lettre du consul britannique Smart, 17 March 1924.

²⁴ CADC, 48CPCOM42, lettre du Haut-Commissaire Sarrail, 22 mai 1925

²⁵ Memorandum on the "Damascus-Baghdad Trans-Desert Traffic" drawn up by Frank H. Todd, British Vice-Consul in Damascus, 1934. FO 684-7-34-3

²⁶ Report on the work of the Indian Section of the Consulate for the year 1935 (FO 624/7/ 368)

²⁷ TNA, CO 732/39/11: rapport joint à un extrait du « Economic Report n°149 for fortnight ended 13 December 1929 », auteur inconnu.

²⁸ TNA, FO 371/10093, Interview with Kettaneh (P1020699) (+Memorandum left by Mr. Kettaneh, 'The Position and Prospects of the Eastern Transport Co.') (attached to letter dated 11 September 1924).

²⁹ TNA, FO 371/11466. « Beyrouth-Baghdad-Teheran-Automobiles, Circular letter to all booking agencies », 25 mars 1926.

en 1927, puis 16 livres en 1931, avant de proposer en 1934 des tarifs qui varient entre 5 et 7 livres suivant le confort souhaité.³⁰

Dans quelle mesure peut-on parler d'une popularisation des voyages transdésertiques ? Certes, dans les années 1930, payer cinq livres sterling pour traverser le désert n'est pas donné à tout le monde. Par ailleurs, le trajet nécessite au minimum deux nuits passées en route, aussi faut-il encore disposer de plusieurs jours pour effectuer un voyage entre la Syrie et l'Irak. Néanmoins, de plus en plus de personnes issues des classes moyennes libanaises, syriennes et irakiennes ont recours aux services de ces compagnies pour aller passer quelques jours dans une autre ville, séjourner à l'étranger pendant l'été, visiter de la famille, ou rencontrer des personnalités. Ce sont des journalistes, des touristes, des pèlerins et bien d'autres types encore de voyageurs et voyageuses, qui circulent entre les deux rives du désert.³¹ Pour d'autres, la traversée du désert est une activité très ponctuelle, comme dans le cas d'étudiants irakiens qui partent étudier à l'Université américaine de Beyrouth ou d'étudiants libanais se rendant dans les villes saintes de Najaf et Karbala, en Irak, pour y étudier dans les écoles religieuses chiites.³²

*

Fortes de leur succès, plusieurs de ces sociétés locales demandent aux autorités françaises à pouvoir bénéficier des mêmes privilèges que la Nairn et l'Orientale. C'est le cas notamment de Kawatly, Tawil & Cie qui s'adresse au Haut-Commissariat français en juin 1926 pour demander la franchise douanière sur les véhicules et le matériel qu'elle utilise ainsi que son appui auprès des gouvernements libanais et syrien afin d'obtenir une subvention. La lettre décrit en détail les services proposés par l'entreprise, sa composition, les prix qu'elle pratique, puis tente de démontrer en quoi l'entreprise mériterait les mêmes privilèges que les deux sociétés déjà soutenues par le Haut-Commissariat français, en soulignant l'importance de sa contribution au trafic transdésertique et la manière dont elle sert les intérêts français dans la région. Ainsi écrivent-ils à propos des avantages que présentent leur entreprise :

Économies de 75% sur les tarifs de transport pratiqués par les Compagnies concurrentes qui font payer le passage Beyrouth-Bagdad 25-30 L. Stg. au lieu de 10 et 7 L. Stg que nous consentons. Cette réduction importante encourage énormément les communications transdésertiques et permet – en facilitant le contact permanent des gens d'affaires des deux pays – de propager l'influence française et de donner une impulsion toujours croissante au commerce des deux pays.³³

La réponse française n'est pas univoque. Dans un premier temps, le Haut-Commissaire par intérim informe Kawatly, Tawil & Cie que sa réponse attendra la conclusion des pourparlers en cours pour la constitution de la société franco-anglaise, par fusion de la Nairn et de l'Orientale.

³⁰ Phelps Grant, Christina, *The Syrian Desert Caravans Travel And Exploration* (London, A. & C. Black, 1937), p. 283; TNA, CO 732/39/11: rapport joint à un extrait du « Economic Report n°149 for fortnight ended 13 December 1929 », auteur inconnu ; TNA, FO 371/17829, circulaire de la Société de Transport Nairn, 10 April 1934.

³¹ Abd al-Qader al-Mâzinî, *Rihlat al-Sham* (Cairo: al-Hay'a al-Misriyya al-'amma li-l-kuttâb, 2008); AUB, archives de presse, voir en particulier *al-Bayraq*, 04.10.1928 et *al-Bayraq*, 14.08.1929 pour le développement de l'estivage des Irakiens au Liban ; CADC, 48CPCOM42, lettre du Général Weygand, 6 août 1924 pour une des premières indications du passage de pèlerins en voitures.

³² AUB, Archives & Special Collections, Collection « Student Life 1882-1980s (AA :4.3) », Document 3: « Iraqi students, 1926 »

³³ CADC, 48CPCOM43, lettre de Kawatly, Tawil & Cie aux Services économiques et agricoles du Haut-Commissariat, 17 juin 1926.

Il se tourne également vers le Ministère des affaires étrangères pour obtenir son avis.³⁴ La réponse du Ministère, quant à elle, est catégorique. Dans un télégramme envoyé au Haut-Commissariat de Beyrouth, le ministre note que les autorités du Mandat ont déjà accordé leur soutien à la société franco-anglaise nouvellement fondée et qu'il n'y a donc « pas lieu d'entrer en pourparlers avec une entreprise concurrente. »³⁵ Pour les dirigeants français en métropole, la création d'une société puissante, franco-britannique, doit être favorisée plutôt que de soutenir de multiples sociétés qui, malgré leurs mérites particuliers, créeraient une concurrence néfaste. Du côté de Beyrouth, toutefois, les autorités mandataires penchent plutôt pour un soutien aux deux sociétés libanaises, Kawatly, Tawil & Cie et Makhzoumi, sur lesquelles elles ont fortement comptés durant les mois de la Révolte Syrienne.

Entre 1925 et 1927, en effet, le mouvement de révolte contre la présence française, qui se répand dans de nombreuses régions et villes de Syrie, affecte profondément les transports entre la Syrie et l'Irak. Suite à plusieurs attaques sur ses convois, la compagnie Nairn choisit en septembre 1925 de détourner ses voitures vers l'itinéraire Amman-Bagdad et cesse ainsi d'opérer en Syrie pendant plusieurs mois.³⁶ Par conséquent, les autorités françaises doivent se tourner vers d'autres sociétés pour assurer les transports nécessaires au Haut-Commissariat. Pendant ces mois incertains, Kawatly Tawil & Cie et Makhzoumi offrent leurs services au Haut-Commissariat français de Beyrouth, profitant du champ libre laissé par le départ de la société Nairn pour devenir à leur tour les sociétés protégées de la puissance mandataire. A cette fin, elles s'engagent notamment à transporter gratuitement le courrier diplomatique du Haut-Commissariat français en direction de l'Irak et à assurer le transport de certaines personnalités officielles.³⁷ Cet arrangement dure jusqu'au terme de la Révolte Syrienne, voire même après, puisque les autorités françaises continuent parfois de confier le transport du courrier à l'une ou l'autre de ces deux sociétés.³⁸

Kawatly, Tawil & Cie jouit également du soutien de la presse locale de Damas, en particulier du journal *al-Shaab* qui affiche une tendance nationaliste et anti-impérialiste marquée. Un article publié dans le numéro du 16 août 1927, intitulé « Le développement des sociétés nationales » (*taqaddum al-sharikāt al-waṭaniyya*) affirme que le succès de l'entreprise Kawatly, Tawil & Cie est la preuve la plus forte que l'idée dominante selon laquelle les entreprises nationales (syriennes) ne parviennent pas à prospérer est une représentation erronée. Depuis sa fondation en 1923, poursuit le journal, cette entreprise a fait d'immenses progrès. Elle serait même « la première société à avoir pensé à effectuer la traversée du désert ».³⁹ Le soutien de la presse locale aux sociétés de transports comme Kawatly, Tawil & Cie, dans ces années-là, est remarquable car il est le premier signe d'un soutien plus général de l'opinion

³⁴ CADC, 48CPCOM43, lettre du Haut-Commissaire par intérim au Ministre des affaires étrangères, 3 juillet 1926.

³⁵ CADC, 48CPCOM43, télégramme du Ministère des affaires étrangères, Paris, au Haut-Commissaire français, Beyrouth, transmis le 19 juillet 1926.

³⁶ John Munro, *The Nairn Way: Desert Bus to Baghdad* (New York: Caravan Books, 1980), pp.72–73; TNA, FO 371/10831. Letter from Dobbs (High Commissioner to Iraq), 10 September 1925.

³⁷ CADC, 48CPCOM43, lettre de Kawatly, Tawil & Cie, 17 juin 1926.

³⁸ AUB, archives de presse, publicité pour la Compagnie de transport Makhzoumi, *al-Shaab*, 1 juillet 1927 ; AUB, archives de presse, *al-Shaab*, 16 octobre 1927 ; TNA, FO 371/12269, « Extract from Iraq economic report No. 73 », 6 janvier 1927.

³⁹ AUB, archives de presse. « Taqaddum al-sharikāt al-waṭaniyya », *al-Shaab*, No. 38, 16 août 1927, p. 2.

publique aux entreprises indigènes qui se manifesteront dans les premières années de la décennie suivante.

Vu le succès de Kawatly, Tawil & Cie et de Makhzoumi, en raison des services qu'elles ont fournis au Haut-Commissariat entre 1925 et 1926, et peut-être aussi face à la pression croissante des milieux nationalistes, le Haut-Commissaire choisit en 1927 d'inclure les deux sociétés syriennes dans un décret accordant des avantages fiscaux aux sociétés de transport transdésertique. Le 8 octobre 1927, il promulgue l'arrêté n°1607 dans le *Bulletin des actes administratifs du Haut-Commissariat*, la première législation accordant des exonérations douanières à certaines compagnies opérant entre la Syrie et l'Irak. L'arrêté stipule que la Société Orientale de Transport Nairn, la Société de Tourisme et de Transport Kawatly, Tawil & Cie, et la Compagnie de Transport H. Makhzoumi bénéficient désormais de la franchise douanière sur les véhicules utilisés pour le transport transdésertique, les pneumatiques, les essences et les huiles lubrifiants, ainsi que les pièces de rechange.⁴⁰ Ainsi, les deux sociétés locales jouissent finalement des mêmes privilèges que la grande compagnie de transport Nairn. Au cours des mois suivants, cette dernière revient fréquemment à la charge pour manifester son désaccord. Tout d'abord parce qu'elle considère que ces exonérations douanières ne sont pas suffisantes au regard des promesses qui avaient été faites à la Nairn par l'ancien Haut-Commissaire, Henry de Jouvenel, notamment la promesse de subventions. Ensuite, parce qu'elle réclame, au vu des efforts fournis pour le développement de la route Bagdad-Damas, l'exclusivité des avantages en matière d'exonérations et de subventions. La Nairn en appelle au Ministre des Affaires étrangères, à Paris, pour qu'il appuie dans leur sens auprès du Haut-Commissariat de Beyrouth, en lui tenant ce propos : « M. de Jouvenel avait bien voulu nous promettre, et M. Ponsot nous avait confirmé, l'octroi de certains avantages qui, à défaut d'un monopole qui eût été illicite, devaient nous assurer une situation privilégiée vis-à-vis de nos concurrents. »⁴¹

On le voit, les principes découlant du système des mandats, qui sont censés fournir un cadre à la gestion des États sous mandats par les puissances mandataires, notamment en matière économique, sont présents à l'esprit des différents acteurs. L'administration de la Nairn est consciente que l'établissement d'un monopole sur le transport transdésertique serait probablement illicite. Toutefois, elle conçoit l'octroi d'exonérations douanières et de subventions comme un moyen détourné par lequel les autorités pourraient conférer à leur société un avantage certain sur les autres entreprises de transport, sans pour autant déroger à la légalité. La question de l'illégalité ou non du monopole et des subventions intervient également fréquemment dans la correspondance entre administrateurs britanniques. Ainsi, le consul britannique par intérim à Damas, Robert Parr, lance la discussion en août 1927 dans une lettre qu'il adresse à ses supérieurs. Il indique avoir reçu la visite d'un commerçant de Damas qui aurait été approché par deux associés, un Français et un Syrien. Ceux-ci lui auraient expliqué avoir obtenu une concession des autorités françaises pour le transport automobile en Syrie qui leur offrait notamment la franchise douanière sur les voitures, les huiles et les pièces détachées de leur société. Le consul par intérim en conclut que, si ces informations s'avèrent conformes

⁴⁰ Bulletin mensuel des actes administratifs du Haut-Commissariat, Beyrouth. [En ligne sur Gallica] <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k64598233/f2.item.r=1607%20transd%C3%A9sertiques> (Consulté le 26.10.2020)

⁴¹ CADC, 48CPCOM43, lettre de la Société Orientale de Transports Nairn, au Ministre des Affaires étrangères, Paris, 17 novembre 1927.

à la réalité, la constitution d'un tel monopole lui paraît aller à l'encontre de l'article 11 du Mandat pour la Syrie et le Liban, en particulier de la dernière phrase du premier paragraphe de cet article, qui stipule qu'il « ne sera imposé en Syrie et au Liban aucun traitement différentiel entre les marchandises originaires ou à destination de l'un des dits États ; il y aura, dans des conditions équitables, liberté de transit à travers les dits territoires. »⁴²

En septembre de la même année, le *Department of Overseas Trade*, à Londres, fait savoir que, si Robert Parr peut étayer son allégation, il sera attendu que le *Board of Trade* incite le Ministère britannique des affaires étrangères à protester contre une violation du principe des Mandats.⁴³ Quelques mois plus tard, d'autres administrateurs britanniques demandent l'avis du *Board of Trade* quant à savoir si l'octroi de subventions directes par l'un des États de Syrie, des Alaouites, ou du Liban à une société de transport constituerait une violation de ce même Art. 11.⁴⁴ Dans sa réponse, le département fait savoir que la charte du Mandat pour la Syrie et le Liban ne semble pas empêcher les gouvernement de ces deux pays d'octroyer ou de retirer un subvention à l'une ou l'autre des sociétés, qu'elle soit britannique, française ou d'une autre nationalité.⁴⁵ Il semble donc que les différentes parties s'intéressent de près au texte du Mandat, les Britanniques affirmant qu'ils n'hésiteraient pas à protester auprès de la Société des Nations dans le cas d'une violation de la charte. Les termes de la charte restent néanmoins assez vagues et, si chacun s'accorde à penser que la charte interdit la création de monopoles, elle n'empêche néanmoins pas l'octroi de divers avantages qui, en fin de compte, peuvent donner à certaines entreprises un net avantage sur les autres.

Suite à la plainte de la société Nairn, adressée au Ministère français des affaires étrangères, le Haut-Commissaire Ponsot est appelé à s'expliquer. En juin 1927, il présente donc au Ministre les raisons de son soutien aux deux sociétés locales :

Il nous a fallu organiser le service postal qui a continué régulièrement par Beyrouth, Homs et Palmyre. Les deux Sociétés indigènes Kawatly, Tawil et Cie et la Compagnie Maghzoumi se sont mises entièrement à notre disposition [...]. D'ailleurs si nous pouvons faire voter par les États sous Mandat des subventions et des avantages importants pour la Compagnie Nairn, ce n'est qu'à condition que les Sociétés indigènes qui rendent les mêmes services partageront au moins une partie de ces avantages ; il serait autrement impossible d'obtenir du Parlement libanais la moindre subvention et la moindre exemption de droits pour une Société étrangère si les Compagnies locales qui ont de nombreux appuis dans le Pays n'en bénéficiaient pas.⁴⁶

Le Haut-Commissaire Ponsot mentionne ici les limites imposées au pouvoir de la puissance mandataire par le système des mandats. En particulier, il affirme que les gouvernements locaux de Syrie et du Liban refuseraient de voter des subventions qui ne favoriseraient pas les entreprises locales. Il précise sa pensée dans une seconde lettre, datant de février 1928, en réponse à de nouvelles plaintes de la compagnie Nairn. Reprenant les promesses faites par l'ancien Haut-Commissaire de Jouvenel à la société Nairn plusieurs années auparavant, Ponsot explique qu'elles sont de deux types. D'une part, il y a les avantages « dont l'octroi dépend

⁴² TNA, FO 371/12269, Lettre de Robert Parr (Consul britannique par intérim, Damas), 19 août 1927.

⁴³ TNA, FO 371/12269, Lettre du Department of Overseas Trade, Londres, 10 septembre 1927.

⁴⁴ TNA, FO 371/12269, Lettre de L. Oliphant (Foreign Office) au Board of Trade, 22 novembre 1927

⁴⁵ TNA, CO 732/31/2, lettre du Board of Trade, Londres, 13 décembre 1927.

⁴⁶ CADC, 48CPCOM43, lettre de Henri Ponsot (Haut-Commissaire de la République français en Syrie et au Liban), au Ministre des affaires étrangères, 28 juin 1927.

exclusivement du Haut-Commissaire » : ce sont les concessions postales et les franchises douanières, qui ont déjà été accordées à la Nairn. De plus, en ce qui concerne la demande d'exclusivité formulée par la Nairn, Ponsot répond qu'en pratique, elle est quasiment la seule à en profiter :

Car, des trois entreprises admises en dehors d'elle à en jouir, l'une [Kawatly, Tawil & Cie] est en liquidation judiciaire, l'autre [une société française] n'existe pas encore, la dernière [Makhzoumi] est si peu importante qu'elle ne peut constituer une rivale sérieuse. En réalité, en raison de l'importance de son matériel, de sa puissance financière, de son organisation administrative, et aussi de l'avance que lui a donné l'appui de l'administration qui s'exerce depuis plus de deux ans en sa faveur, la Société orientale [de transport Nairn] est la seule à pouvoir tirer profit des privilèges très considérables prévus par l'arrêté des franchises douanières.

D'autre part, il y a les avantages « pour la réalisation desquelles [le Haut-Commissaire] doit obtenir l'assentiment des États » : il s'agit notamment des subventions. A ce propos, Ponsot explique que le gouvernement du Liban a refusé d'octroyer des subventions à une société étrangère comme la Nairn alors que des sociétés locales fournissent des services tout à fait similaires. Quant au gouvernement de Syrie, la situation politique et économique difficile des années de révolte entre 1925 et 1926 aurait retenu le Haut-Commissariat de lui demander un soutien financier pour les sociétés de transport. Néanmoins, Ponsot note que les efforts effectués au cours des derniers mois ont porté leurs fruits, puisque le Président de la République libanaise vient de publier un décret accordant à la société Nairn une somme de 45'000 francs pour l'année 1927 et que le gouvernement libanais prévoit un budget de 100'000 francs pour l'année 1928, à répartir entre les principales sociétés de transport transdésertique. Au bout du compte, Ponsot affirme que la société Nairn sort gagnante de ces négociations car non seulement elle jouit des avantages qui lui avaient été promis, mais elle est également la seule à en profiter réellement du fait de sa position de force dans le secteur des transports transdésertiques. Il conclut ainsi au sujet de la Nairn : « Impuissante à obtenir un monopole de droit, elle peut arriver à jouir en réalité de ce monopole. »⁴⁷

Coordination des transports : de la compétition nuisible au monopole légal ?

Au cours des années 1930, la multitude de transporteurs routiers opérant en Syrie, la vive concurrence entre eux, mais également la concurrence croissante entre le transport routier et les chemins de fer, soulèvent la question de la coordination des transports par les États de Syrie et du Liban ; une question débattue dans les bureaux du Haut-Commissariat et des gouvernements locaux, dans la presse, mais également dans la rue. L'importante concurrence résultant de la présence de nombreuses sociétés de transport et de chauffeurs indépendants sur les routes de Syrie et d'Irak était, d'ailleurs, déjà présente de manière implicite dans les années 1920. Dès 1925, certains administrateurs français estimaient que la multiplicité des sociétés locales offrant un service de transport entre Damas et Bagdad à un prix bien plus avantageux que la Nairn et l'Orientale était préjudiciable à « l'organisation officielle » des transports. A terme, il était à craindre que les prix très bas pratiqués par ces entreprises ne provoquent la

⁴⁷ CADC, 48CPCOM43, lettre du Haut-Commissaire Ponsot

faillite des deux sociétés principales, à moins qu'un monopole ne soit organisé.⁴⁸ En filigrane, on y trouve déjà les préoccupations qui se précisent la décennie suivante. D'un côté, la forte concurrence entre les transporteurs routiers, qui constitue un problème bien réel pour de multiples entreprises qui doivent pratiquer des tarifs si bas qu'elles ne font plus de bénéfices ; une concurrence qui conduit également à une baisse des tarifs des sociétés de chemins de fer. De l'autre, la tentation des autorités mandataires de créer une grande entreprise de transport qui jouirait d'un monopole, qu'elles présentent comme une solution à la situation dramatique du secteur des transports.

Dès le début des années 1920, en effet, le métier de chauffeurs attire un grand nombre de Libanais et de Syriens. Ce mouvement est également facilité par la diffusion rapide des voitures dans toute la région, grâce à un réseau de distribution bien organisé par une série d'entrepreneurs locaux devenus les agents de grandes marques automobiles, principalement américaines. Charles Corm, le représentant de la marque Ford à Beyrouth, développe sa propre image à travers l'ensemble du Moyen-Orient, où son empire s'étend entre 1920 et 1934.⁴⁹ Dans ces années-là, de nombreux Syriens et Libanais achètent une voiture, attirés par l'espoir d'une rentrée d'argent facile, mais également par des facilités d'achat accordées par les grands distributeurs, qui autorisent l'achat à crédit.⁵⁰ La situation n'est d'ailleurs pas différente en Irak, où le Haut-Commissaire britannique note qu'entre 1920 et 1925, le métier de chauffeur « a absorbé une grande partie de la jeunesse du pays ».⁵¹ *Le Commerce du Levant*, journal à tendance francophile basé à Beyrouth, publie un article sur l'automobilisme au Liban en mai 1930. Dans un pays comprenant environ 8000 voitures – beaucoup trop, affirme le journal, qui note qu'un si petit pays ne peut pas supporter les dépenses occasionnées par une telle importation –, les chauffeurs sont dans une situation critique, encore compliquée par des taxes importantes sur les voitures, l'essence, etc.

En effet, ceux-ci [les chauffeurs] alléchés par la facilité d'un bénéfice en réalité aléatoire vendent tous leurs biens, leurs terres et leurs maisons, pour se rendre acquéreurs d'une voiture automobile qui reste, en fait, la propriété de l'agent jusqu'à complet règlement de sa valeur.

Cette acquisition s'effectue moyennant un versement en acompte, mais la voiture demeure inscrite au nom du représentant de la marque.

Il arrive ainsi, étant donné le nombre considérable d'autos en circulation, qui déprécient le rendement, que l'acheteur (qui en l'occurrence est le chauffeur ou le propriétaire fictif de la voiture) se trouve par la suite incapable de faire face à ses engagements et en conséquence dépossédé de sa voiture. [...]

De ce fait s'explique le nombre toujours progressant de chauffeurs dépossédés de leurs voitures, sans occupation, sans subsides, à la recherche d'un travail quelconque et toujours impossible.⁵²

⁴⁸ CADN, SYR-LIB - 1 v - b 702, « Note pour M. le secrétaire général », rédigée par les Services économiques et agricoles, 4 mai 1925.

⁴⁹ Simon Jackson, *Mandatory Development: French Colonial Empire, Global Capitalism and the Politics of the Economy after World War One* (Ithaca: Cornell University Press, forthcoming).

⁵⁰ Richard Thoumin, *Géographie humaine de la Syrie centrale* (Paris : E. Leroux, 1936), p. 185

⁵¹ TNA, CO 935/1/11, Henry Dobbs, "Report of the High Commissioner on the Development of Iraq, 1920-1925", 6 août 1925, p. 36.

⁵² AUB, archives de presse, « L'automobilisme au Liban », *Le Commerce du Levant*, N°42, 2 mai 1930, p. 1.

Pour améliorer la situation des chauffeurs, conclut le journal, le gouvernement devrait limiter l'importation de voitures neuves dans le pays et encourager plutôt la fabrication locale de pièces de rechange pour entretenir les véhicules déjà en service. La situation du secteur des transports transdésertiques n'est pas tout à fait comparable à celle qui prévaut en Syrie et au Liban. En effet, les difficultés pratiques et financières liées à l'organisation d'un service de transport entre Beyrouth, Damas et Bagdad limitent le nombre d'entrepreneurs qui tentent leurs chances dans cette entreprise. Néanmoins, la concurrence reste forte et pousse à une baisse des tarifs nocive pour la majorité des entreprises.

Ce développement rapide et incontrôlé du transport automobile est également pointé du doigt par la direction des chemins de fers syriens, le Damas-Hamah et Prolongements (DHP). [Ajouter référence] Le même constat est fait du côté irakien par le directeur des Chemins de fer. Il explique en 1930 que, si la concurrence générée par la prolifération des voitures offrant un service de transport avait initialement eu un effet bénéfique en poussant les autres modes de transport à faire des économies là où c'était possible, la limite avait désormais été atteinte. Il recommande en conséquence une politique de coordination des transports ferroviaires et routiers.⁵³ En Syrie, les autorités mandataires entament un vaste programme de coordination des transports, pour répondre notamment aux besoins des chemins de fer.

Entre la fin des années 1920 et le début des années 1930, le paysage des transports transdésertiques est profondément renouvelés, avec la liquidation de plusieurs sociétés syriennes, comme Kawatly, Tawil & Cie et Makhzoumi, par exemple, et l'apparition de nouvelles sociétés locales et étrangères. En 1929, ce sont principalement six sociétés de transport qui se partagent le marché. Parmi les sociétés locales il y a notamment la société syrienne Debesh & Akkash, déjà établie depuis 1926, qui possède 18 voitures de tourisme circulant entre Beyrouth, Damas, Bagdad. Autre nouveauté sur le marché des transports transdésertiques, la société irakienne Haim Nathaniel, qui s'occupe exclusivement du transport de marchandises entre Bagdad et Beyrouth et du transport du courrier irakien. Sujet irakien, Haim Nathaniel est également le représentant des Chemins de Fer d'Irak.⁵⁴ Au même moment, une nouvelle société se constitue au Liban, qui attire l'attention des autorités mandataires françaises. Il s'agit de l'Auto-Routière du Levant, entreprise à capitaux français définitivement fondée en mai 1929, dont le conseil d'administration n'est composé que de ressortissants français.

Le projet de l'Auto-Routière du Levant est d'offrir un service de transport entre Beyrouth et Alep, qui s'étendrait dans un second temps jusqu'à Mossoul, en Irak. Il s'agit donc d'un service de transport transdésertique qui relierait le Liban, la Syrie et l'Irak par le nord. Dès ses débuts, la société déclare ainsi ne pas vouloir entrer en concurrence avec la Nairn.⁵⁵ Les premières voitures de la société circulent à partir de septembre 1929. Elles longent la côte méditerranéenne entre Beyrouth, Tripoli et Lattaquié, puis remontent dans les terres en direction d'Alep. Selon les chiffres transmis par le directeur de la société à Beyrouth au Haut-

⁵³ TNA, CO 730/162/5, "Memorandum by the Director of Railway regarding Road and Railway Competition in Iraq", 28 janvier 1930.

⁵⁴ TNA, CO 732/39/11, "Extract from Economic report for the fortnight ended 13 December 1929", contenant un tableau descriptif des différentes sociétés de transport transdésertiques.

⁵⁵ CADC, 50CPCOM358, lettre de certains administrateurs [inconnus] de la nouvelle société à Paris au Ministère des affaires étrangères, 19 mai 1929.

Commissaire Ponsot, elle aurait transporté près de 800 voyageurs en septembre 1929, 2300 au cours du mois d'octobre.⁵⁶ Face au succès de l'Auto-Routière, au cours des premiers mois, l'entreprise des chemins de fer syriens, la DHP, craint une concurrence importante à son propre trafic.⁵⁷ En effet, le réseau du DHP s'étend notamment entre Beyrouth et Damas, Tripoli, Homs et Alep ; l'Auto-Routière propose donc un service de transport alternatif. La solution proposée et encouragée par les autorités pour pallier le problème de la concurrence sera celle d'une fusion entre les deux sociétés. Sous le patronage du Haut-Commissariat français, des négociations ont lieu tout au long de l'année 1931 entre l'Auto-Routière et le DHP, qui débouchent finalement sur la signature le 17 mars 1932 d'un traité de coopération entre, d'un côté, l'Auto-Routière et, de l'autre, les différentes sociétés de chemins de fer, à savoir le DHP mais également la Société du Chemin de fer Bozanti-Alep-Nissibine et Prolongements ainsi que les lignes du Chemin de fer du Hedjaz, représentées par le DHP.⁵⁸ Le traité fixe ainsi les termes d'une coopération entre l'ensemble des chemins de fer syriens et l'Auto-Routière. L'article 1 stipule que l'objet du traité est « de déterminer les conditions auxquelles la Compagnie Auto-Routière du Levant se chargera d'organiser et exploiter, à la demande des Sociétés concessionnaires et exploitantes des réseaux ferrés D.H.P., Hedjaz et B.A.N.P. [...] tous services de transport (voyageurs ou marchandises) par automobiles, en correspondance ou liaison avec le chemin de fer [...] ». Le traité vise donc une coordination des transports entre la route et le rail, puisqu'il déclare que l'Auto-Routière organisera des services de transport, non seulement à la demande des chemins de fer, mais en correspondance avec leurs réseaux plutôt qu'en compétition avec ceux-ci. Un rapport de 1932, rédigé par un expert français sur la question de la concurrence entre transports routiers et ferroviaires, note que l'objectif de l'Auto-Routière du Levant, en plus d'offrir aux voyageurs des services de transport confortables et à heure fixe, est « d'assurer des services combinés avec ceux du chemin de fer afin de satisfaire aux exigences du public. »⁵⁹ Pour ne pas être trop long, notons ici, sans entrer dans les détails, que les autorités françaises poursuivent cette recherche d'une coopération étroite entre les chemins de fer et l'Auto-Routière au cours des années suivantes, dans un but évident d'assurer une organisation « rationnelle » des transports en Syrie, de même qu'entre la Syrie et l'Irak, c'est-à-dire une gestion centralisée, planifiée, qui ne laisse que peu de place aux petites entreprises de transport.

La création de nouvelles sociétés indigènes de transport transdésertique, à la fin des années 1920, relance la question des exonérations douanières accordées par le Haut-Commissariat français. En janvier 1929, le journal damascène *al-Shaab* s'exprime en faveur d'un soutien à la société Debish & Akkash, après avoir soutenu Kawatly, Tawil & Cie en 1927. L'article commence par affirmer que les autorités doivent soutenir les entreprises qui œuvrent dans l'intérêt du pays. A ce titre, poursuit le journal, le gouvernement de Damas doit soutenir Debish & Akkash puisque la société contribue à renforcer les relations entre la Syrie et l'Irak

⁵⁶ CADC, 50CPCOM358, lettre du Haut-Commissaire Ponsot au Ministre des affaires étrangères, 17 décembre 1929.

⁵⁷ CADC, 50CPCOM588, lettre du Ministre des affaires étrangères au Haut-Commissaire, Beyrouth, 13 février 1930.

⁵⁸ CADC, 50CPCOM588, lettre du Ministère des affaires étrangères, 17 mars 1932 ; CADN, 1SL/1/V 701, traité, 17 mars 1932.

⁵⁹ CADN, 1SL/1/V 701, document intitulé « Transports sur chemin de fer et sur route », Alphonse Algrin, Beyrouth, 2 septembre 1932.

et qu'elle participe grandement à l'économie syrienne. En particulier, le gouvernement devrait l'affranchir du paiement de droits de douane sur les véhicules et le matériel utilisés. Le journal termine en indiquant que la société syrienne a adressé des demandes au gouvernement syrien, transmises ensuite au Haut-Commissariat à Beyrouth, qui a promis de les examiner au début de l'année.⁶⁰ A nouveau, en juillet 1930, *al-Shaab* publie un article sur Debesh & Akkash annonçant que la compagnie a conduit pour la première fois des voitures entre la Syrie et le Najd, et appelle les autorités à lui accorder leur soutien.⁶¹

En 1932, c'est la délégation du Haut-Commissariat à Damas qui va apporter son soutien aux sociétés syriennes de transport transdésertique. Il est d'ailleurs intéressant de constater que la délégation à Damas tend à soutenir les entreprises de transport locales, contrairement aux bureaux du Haut-Commissariat à Beyrouth.⁶² A Damas, le délégué Weber transmet le 18 décembre 1932 au Haut-Commissariat à Beyrouth une lettre du gouvernement syrien demandant à ce que la société Debesh & Akkash soit admise au rang des sociétés transdésertiques bénéficiant des exonérations douanières de l'arrêté n°1607, en remplacement de l'une ou l'autre des deux sociétés dissoutes qui en bénéficiaient, à savoir Kawatly, Tawil & Cie et Makhzoumi. Weber en profite pour faire un point sur la situation du secteur des transports transdésertiques. Il note, tout d'abord, que seules deux compagnies étrangères bénéficient à ce jour des exonérations de l'arrêté n°1607, à savoir la société anglo-française Nairn et la société française Auto-Routière du Levant. Par ailleurs, précise-t-il, cette dernière en profite sans que son nom ne figure sur le texte de l'arrêté du 8 octobre 1927 et bien qu'elle ne fournisse finalement qu'un service de transport interne à la Syrie, ayant renoncé à étendre ses services vers Mossoul en Irak. Ayant soulevé l'illégitimité de l'Auto-Routière à bénéficier des exonérations dudit arrêté, Weber dresse ensuite un tableau de l'importance des différentes sociétés dans le secteur des transports transdésertiques, en s'appuyant sur les statistiques officielles pour les onze premiers mois de 1932. Nous reportons la répartition qu'il donne dans un tableau.

	Marchandises [%]	Voyageurs [%]	Automobiles [%]
Haim Nathaniel	85	23	46
Nairn	1	17	9.5
Debeche & Accache	0	20	9.5
Saouaf & Syade	8	15	12
Chaban	0.3	10	7.3
Autres sociétés (locales)	5.7	15	15.7

Comme le fait remarquer le délégué Weber, les sociétés locales « occupent donc encore une place importante dans le trafic transdésertique : 60% pour les voyageurs, 14% pour les marchandises. » Il note toutefois que leur situation devient de plus en plus difficile en raison de la concurrence impitoyable exercée par la puissante compagnie anglo-irakienne, Haim Nathaniel, qui s'applique à diminuer ses tarifs sur la route Bagdad–Damas, mais également en raison du manque de soutien des autorités à ces entreprises. Weber conclut qu'il est nécessaire

⁶⁰ AUB, archives de presse, « Sharikat Debesh wa Akkash:wājib al-ḥukuma fī musā'adatiha wa tanshīṭiha », *al-Shaab*, 4 janvier 1929, p. 2.

⁶¹ AUB, archives de presse, « Bayna Dimashq wa Jawf, qāfilat Debesh wa Akkash », *al-Shaab*, 30 juillet 1930, p. 3.

⁶² CADN, SYR-LIB - 1 v - b 703, Note du Cabinet Politique du Haut-Commissariat, 8 septembre 1934.

de soutenir les sociétés locales selon deux logiques combinées. D'un côté, il fait référence au rôle de la puissance mandataire, qui « ne doit pas donner l'impression de favoriser uniquement les entreprises étrangères ». De l'autre, il signale qu'il est dans l'intérêt de la France d'encourager ces sociétés, puisque la Nairn et Haim Nathaniel pourraient tout à fait, à court ou moyen terme, abandonner la voie Bagdad–Damas pour la voie britannique Bagdad–Haïfa plus au sud.⁶³

En 1932, en effet, la possibilité que les Britanniques développent une route concurrente à la voie transdésertique syrienne revient sur le devant de la scène. Le Haut-Commissariat français, qui reçoit la lettre de Weber, en est bien conscient. Il se dit soucieux d'assurer une coopération accrue avec la firme Haim Nathaniel tout en réfléchissant aux possibilités d'encourager également les sociétés locales.⁶⁴ En ravivant les rivalités franco-britanniques, ce projet d'une route Haïfa–Bagdad aura des répercussions importantes sur les relations entre autorités mandataires et sociétés locales de transport en Syrie.

3. « La guerre du trafic transdésertique »

Dès la fin de la Première Guerre mondiale, les Britanniques envisagent d'établir une voie de communication entre la Méditerranée et l'Irak qui ne traversent que des territoires sous contrôle britannique. Les différents projets prévoient la construction d'une voie ferrée, dans un premier temps, puis d'une route automobile entre Haïfa, Amman et Bagdad. En mai 1920, le Major Holt organise une série d'expéditions dans la partie sud du désert afin d'explorer les possibilités d'établir une voie ferrée transdésertique.⁶⁵ Ces différentes explorations, répétées également en 1921, démontrent néanmoins que le désert entre Amman et Bagdad consiste essentiellement en une zone volcanique, très rocailleuse, qui rend sa traversée impossible pour les voitures.⁶⁶ Par contraste, les caractéristiques topographiques du désert entre Damas et Bagdad, plus au nord, permet le développement rapide du transport automobile entre ces deux villes. Les Britanniques sont ainsi contraints d'accepter que la route principale reliant la côte méditerranéenne à l'Irak traverse les territoires syriens sous influence française. Si la route transdésertique voit donc le jour en tant que route trans-impériale et trans-mandataire, l'espoir britannique de faire de Haïfa le principal débouché des mobilités transdésertiques plutôt que Beyrouth ne s'éteint pas pour autant. En 1926, pendant la Révolte Syrienne, les voitures de la société Nairn fuient la zone de troubles autour de Damas et suivent, pendant quelques mois, la voie d'Amman, relançant à nouveau l'espoir britannique. Toutefois, les difficultés pratiques expérimentées durant ce court laps de temps obligent la Nairn à reprendre la voie syrienne. Tout au long des années 1920, on le voit, l'ombre d'une compétition entre Haïfa et Beyrouth plane

⁶³ CADN, SYR-LIB - 1 v - b 702, lettre de P. Weber (délégué par intérim du Haut-Commissariat auprès de la République syrienne), 18 décembre 1932.

⁶⁴ CADN, SYR-LIB - 1 v - b 702, lettre du Haut-Commissariat, Beyrouth, au chef du Cabinet Politique (Syrie), 23 décembre 1932.

⁶⁵ Christina Phelps Grant, *The Syrian Desert*, pp. 289-290.

⁶⁶ Major McCallum, 'The discovery and development of the New Land route to the East', *Journal of the Central Asian Society* 12:1 (1925), pp. 51-52; A. L. Holt, 'The Future of the North Arabian Desert', *The Geographical Journal* 62:4 (October 1923), p.262; A. L. Holt, 'Some journeys in the Syrian desert', *Journal of the Central Asian Society* 10:3 (1923), p. 176-177.

sur le développement du transport motorisé entre la Méditerranée et l'Irak, les deux puissances mandataires cherchant à favoriser la circulation des personnes et des marchandises entre leurs propres mandats et l'Irak, l'Iran, voire l'Inde.⁶⁷

En juillet 1932, le concessionnaire irakien pour le transport du courrier entre l'Irak et la Palestine, Haim Nathaniel, abandonne la voie Bagdad–Damas et choisit au contraire de faire passer ses voitures entre Bagdad, Amman et Haïfa. Le gouvernement d'Irak soutient vivement le projet.⁶⁸ L'idée est d'améliorer la piste par le passage des voitures du service postal pour, à terme, y dévier également le transport des passagers et des marchandises. Le consul américain en Irak, qui s'intéresse de près à la question, note que la tentative de Haim Nathaniel ne semble pas fructueuse en raison de l'état actuel de la route, indiquant en particulier que plusieurs de ses camions sont tombés en panne et que ses chauffeurs refusent de continuer à suivre cet itinéraire.⁶⁹ Malgré un début difficile, confirmé par plusieurs autres sources⁷⁰, Haim Nathaniel poursuit néanmoins son service sur le nouvel itinéraire. D'ailleurs, l'Iraq Petroleum Company, qui est en train de construire un oléoduc entre l'Irak et la Palestine, entreprend des travaux pour améliorer la piste⁷¹, qui profitent grandement à l'entreprise Haim Nathaniel. Dès 1933, Nathaniel demande le soutien des gouvernements d'Irak, de Palestine et de Transjordanie, notamment en termes d'avantages fiscaux, afin de concurrencer les compagnies opérant sur la route Bagdad–Damas, affirmant que sans leur soutien il ne pourrait pas offrir des tarifs compétitifs pour attirer les voyageurs sur cette nouvelle route.⁷²

Le réveil du projet de route Haïfa–Bagdad pousse les Français à réagir. Dès que Haim Nathaniel commence à détourner ses voitures sur la route Haïfa–Bagdad, en juillet 1932, les autorités françaises au Liban et en Syrie prennent des mesures afin d'assurer la pérennité de la voie Damas–Bagdad. Dans un premier temps, le Haut-Commissariat français exerce une pression sur Haim Nathaniel pour qu'il développe son service entre Bagdad et Damas, au lieu de l'abandonner pour la voie du sud.⁷³ Nathaniel déclare en janvier 1933 que les autorités syriennes lui propose des concessions spéciales s'il accepte d'opérer en Syrie.⁷⁴ Apparemment, les autorités françaises auraient promis à Nathaniel de lui accorder les mêmes privilèges qu'elles accordaient aux sociétés de transport opérant entre Damas et Bagdad.⁷⁵ Face à l'échec de ces tentatives, les autorités françaises prennent toute une série de mesure pour renforcer l'axe

⁶⁷ Cyrus Schayegh, *The Middle East and the Making of the Modern World*, p. 334.

⁶⁸ Israel State Archives, « Grant of facilities to Haim Nathaniel for opening the Trans-Desert Motor Route Iraq and Palestine via Amman Vol.1 », lettre du Haut-Commissariat britannique, 15 juillet 1932 ; CADC, 50CPCOM589, lettre du consulat de France en Irak au Haut-Commissaire français, 19 juillet 1932.

⁶⁹ NARA (via Gale online), Record Group 84, « MS British Mandate in Palestine, Arab-Jewish Relations, and the U.S. Consulate at Jerusalem ». Lettre de Sloan (Consul américain, Irak), 7 juillet 1932.

⁷⁰ Israel State Archives, « Grant of facilities to Haim Nathaniel for opening the Trans-Desert Motor Route Iraq and Palestine via Amman Vol.1 ». Ramsay Tainsh (Chemin de fer irakiens) à Empson (Secrétaire commercial, ambassade britannique), 27 juin 1933.

⁷¹ Cyrus Schayegh, *The Middle East and the Making of the Modern World*, p. 251.

⁷² Letter from Haim Nathaniel, 24 January 1934

Israel State Archives, Grant of facilities to Haim Nathaniel for opening the Trans-Desert Motor Route Iraq and Palestine via Amman Vol.2)

⁷³ Israel State Archives, Grant of facilities to Haim Nathaniel for opening the Trans-Desert Motor Route Iraq and Palestine via Amman Vol.1, lettre datée du 1 décembre 1932.

⁷⁴ Israel State Archives, Grant of facilities to Haim Nathaniel, Vol.1, Minutes of Meeting between the Treasurer, Mr Nurock (Assistant Secretary), and Haim Nathaniel regarding Baghdad-Haifa desert motor route, held on 18 January 1933.

⁷⁵ Israel State Archives, Grant of facilities to Haim Nathaniel, Vol.1. Ramsay Tainsh (Chemin de fer irakiens) à Empson (Secrétaire commercial, ambassade britannique), 27 juin 1933.

Damas–Bagdad. En juin 1933, un décret français prévoit la constitution de zones franches dans le port de Beyrouth, afin d’encourager le commerce transdésertique en direction de ce port plutôt que de celui de Haïfa. La zone franche verra le jour au début de l’année suivante.⁷⁶ Par ailleurs, les Français renforcent la coopération entre l’Auto-Routière et les chemins de fer du DHP. L’auto-Routière, qui s’était jusqu’alors limitée à assurer un service de transport entre les villes libanaises et syriennes, se lance également dans le transport transdésertique à partir de 1933. Le Haut-Commissariat français souhaite ainsi miser sur une compagnie française puissante, opérant en liaison avec les chemins de fer, qu’il contrôle de près et, surtout, dont il est certain qu’elle ne détournera jamais son trafic sur l’axe Haïfa–Bagdad.⁷⁷

Mais surtout, le Haut-Commissariat français prend une nouvelle série de mesures concernant l’exonérations douanières des sociétés de transport transdésertique. L’arrêté N°89/LR, du 21 juin 1933 exonère du paiement de frais de douane les sociétés assurant un « service régulier » entre l’Irak et la Syrie, c’est-à-dire qui ont effectué au minimum trois voyages aller-retour par mois à travers le désert. L’exonération douanière est totale pour les entreprises ayant transporté plus de 2000 voyageurs au cours de l’année écoulée. Elle est de 50% pour celles ayant transporté entre 1500 et 2000 voyageurs.⁷⁸ Il est intéressant de constater que cet arrêté ne désigne pas expressément les sociétés bénéficiaires, comme le faisait l’arrêté N°1607, mais ouvre l’exonération douanière à toute société opérant un trafic important sur la route Damas–Damas. Par ailleurs, cet arrêté vise également le renforcement des sociétés de transports puissantes au dépend des entreprises de plus petite taille. La logique sous-jacente est, une fois encore, de mettre en place une grande société de transport transdésertique qui puisse concurrencer avec succès le développement de la route Haïfa–Bagdad. Cette intention est visible de manière plus claire encore en 1934. Dans un premier temps, les autorités françaises en Syrie et au Liban initient des négociations entre les chemins de fer du DHP, l’Auto-Routière et la société Nairn, qui découchent sur un accord tacite entre les trois parties (appelé « gentlemen’s agreement ») pour tenter d’empêcher la concurrence acharnée qui entravait le développement du trafic transdésertique par la Syrie.⁷⁹ Les trois sociétés acceptent de ne pas se livrer à une concurrence déréglée en procédant à des baisses injustifiées des tarifs.⁸⁰ Au même moment, le Haut-Commissariat publie un nouvel arrêté qui offre des avantages fiscaux aux entreprises transdésertiques de transport de marchandises, pour autant qu’elles répondent à certaines conditions qui favorisent à nouveau les grandes sociétés, comme l’analyse notamment le consul britannique par intérim à Beyrouth :

I am informed that [the terms of the new decree] will tend to favour serious concerns with capital, and stamp out the competition of mushroom companies, since the latter will be

⁷⁶ Cyrus Schayegh, *The Middle East and the Making of the Modern World*, p. 253; NARA (Maryland) Central File: Decimal File 890D.00, lettre du consul américain à Beyrouth, 7 juin 1933.

⁷⁷ TNA, CO 732/58/5, lettre de Ogilvie-Forbes, Bagdad, à Sir John Simon (Foreign Office), 19 juin 1933 ; NARA (Maryland) Central File: Decimal File 890D.00, lettre du consul américain à Beyrouth, 7 juin 1933.

⁷⁸ Arrêté N°89/LR, publié au Bulletin des actes administratifs du Haut-Commissariat. [En ligne sur Gallica] <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k6459856g/f2.item.r=bulletin%20mensuel%20des%20actes%20administratifs%20haut%20commissariat> (Consulté le 25 octobre 2020)

⁷⁹ TNA, FO 684/7/34/14, lettre du Consul britannique, 8 février 1934.

⁸⁰ AUB, archives de presse, « Le trafic transdésertique », *Le Commerce du Levant*, 7 mai 1935, p. 1.

unable to provide the containers specified or to operate units sufficiently large to reduce the cost per ton per 100 kilom. within the prescribed limits.⁸¹

Il apparaît clairement que les diverses mesures prises du côté français visent à créer une forme de monopole de transport entre la Syrie et l'Irak, ou du moins à trouver un arrangement entre les quelques principales sociétés de transport routier et ferroviaire, tout en restant dans la légalité de ce que permettent les termes du système des mandats. Étant donné que la création d'un véritable monopole entraînerait peut-être l'intervention de la Société des Nations, le Haut-Commissariat promulguent une série d'arrêtés qui construisent progressivement une situation de quasi-monopole, où seules certaines grandes sociétés jouissent de privilèges fiscaux. Pour le consul britannique à Damas, la situation ne fait plus de doute en février 1934 : les « jalousies nationales » ont fait des transports transdésertiques une question hautement politique qui ne dépend plus d'aucune logique commerciale.⁸² On pourrait parler plutôt de jalousies « impériales ». De son côté, le gouvernement irakien, soutenu par les Britanniques, encourage plus activement encore la route Haïfa–Bagdad comme route de transit.⁸³ C'est dans ce contexte que *Le Commerce du Levant*, basé à Beyrouth, publie le 10 avril 1934 un article intitulé « La Guerre du trafic transdésertique : Beyrouth–Bagdad ou Caïffa–Bagdad ». ⁸⁴ Il y décrit la « guerre des tarifs » que se livrent les Français et les Britanniques sur les deux routes transdésertiques. Le journal, qui affiche dans cet article une position pro-française, dépeint les tentatives, réelles ou imaginées, des Britanniques de contraindre les sociétés de transport opérant entre Bagdad et Haïfa à diminuer leurs tarifs au maximum afin de détourner l'ensemble du trafic transdésertique syrien vers le sud.

Qu'en est-il dans ce contexte des sociétés syriennes de transport et, en particulier, de Debesh & Akkash ? Pour *Le Commerce du Levant*, les sociétés syro-libanaises ne sont pas capables de faire le poids face aux géants du transport transdésertique, à savoir la Nairn, sur la route Bagdad–Damas, et Haim Nathaniel, sur la route Bagdad–Haïfa. Debesh & Akkash ou Sawaf et Siada seraient « trop faibles », assure le journal.⁸⁵ Pour le Cabinet Politique du Haut-Commissariat, elles sont non seulement inefficaces pour lutter contre la voie Bagdad–Haïfa, mais elles sont également néfastes en raison de la concurrence qu'elles opposent aux puissantes sociétés de transport en Syrie. A propos de l'arrêté 28/LR du 2 février 1934, qui régleme les exonérations douanières pour les sociétés de transport transdésertique opérant un trafic de marchandises, le Cabinet Politique note que cet arrêté continue de « ménager la chèvre et le chou ». Autrement dit, « il ne condamne pas expressément les petits transporteurs, mais il est évident que seule une grande entreprise centralisée est susceptible de bénéficier des avantages qu'il comporte. » Dans sa conclusion, le Cabinet Politique affirme que les transports transdésertiques ne sont pas encore « définitivement organisés. » D'autres mesures doivent être prises. Il envisage de renforcer les mesures visant à assurer le trafic de la voie Bagdad–Damas

⁸¹ TNA, FO 371/17829, lettre de Havard (Consul britannique par intérim, Beyrouth) à Sir John Simon (Foreign Office), 15 février 1934.

⁸² TNA, FO 684/7, lettre de Gilbert Mackereth (consul britannique, Damas), 16 février 1934.

⁸³ TNA, FO 371/17829, lettre de Sir Humphrys (conseiller britannique, Bagdad), 20 mars 1934.

⁸⁴ AUB, archives de presse, « La Guerre du trafic transdésertique : Beyrouth–Bagdad ou Caïffa–Bagdad », *Le Commerce du Levant*, N°315, 10 avril 1934, p. 1 ; TNA, FO 684/7/34/14, extrait de l'article du *Commerce du Levant*.

⁸⁵ AUB, archives de presse, « La route Caïffa–Bagdad », *Le Commerce du Levant*, N°349, 11 août 1934, p. 1.

tout en s'appuyant sur l'Auto-Routière. « Il reste à déterminer », termine le Cabinet Politique dans sa lettre, « dans quelles conditions cette société pourra éliminer les petits transporteurs sans que nous ayons à en supporter la répercussion politique à Damas. »⁸⁶

L'objectif est à peine dissimulé. Pourtant, dans les mois et les années qui suivent, la délégation du Haut-Commissariat à Damas continue à soutenir les sociétés locales qui, pour leur part, font preuve de résilience. En juin 1935, cinq sociétés syriennes de transports transdésertiques décident de fusionner, sur le conseil de certains administrateurs français, mais également en réaction aux conditions difficiles du secteur des transports et au manque de soutien du Haut-Commissariat. Ce sont les sociétés Debesh & Akkash, Sawaf & Sayada, Shaaban, la Société nationale orientale, et Habbal & Cie, qui se regroupent désormais sous le nom de Sociétés Réunies de Transports Transdésertiques et de Tourisme Liban – Syrie – Irak – Iran. Dans une lettre adressée au Haut-Commissariat, les Sociétés Réunies indiquent que leur décision de collaborer et de fusionner vient « combler le désir que les Autorités françaises en Syrie, soucieuses de l'avenir de la voie du Désert, ont si souvent manifesté par la bouche de leurs hauts fonctionnaires ».⁸⁷ Quant au contrat qui lie les cinq sociétés, il précise que leur fusion vient mettre un terme à la « concurrence inutile et dangereuse » qui avait cours entre eux. Il précise également que les Sociétés Réunies ont pour objectif « le transport des touristes, voyageurs et marchandises entre le Liban, la Syrie, l'Irak et l'Iran » sur les voitures appartenant aux différentes sociétés contractantes, soit un ensemble de 18 voitures.⁸⁸ Dès leur création, les Sociétés Réunies font des propositions aux autorités mandataires françaises. Elles demandent comme mesures d'encouragement la franchise douanière complète pour leurs voitures ainsi qu'une subvention forfaitaire de 60 francs pour tout passager par trajet aller-retour, en précisant que ces avantages ne devraient être octroyés qu'aux Sociétés Réunies et à la Nairn. Elles demandent également des mesures pour limiter la constitution de nouvelles sociétés de transport.⁸⁹ En somme, profitant du poids qu'elles pèsent désormais dans le secteur des transports transdésertiques, les Sociétés Réunies considèrent qu'elles ont droit aux exonérations douanières prévues par les différents arrêtés du Haut-Commissariat. A la place de ces exonérations, elles demandent plutôt une subvention pour chaque passager transporté.⁹⁰ Fin juin, le Haut-Commissariat approuve les statuts des Sociétés Réunies, dont l'un des premiers actes est alors de fixer le tarif du trajet Damas–Bagdad à 2 ½ livres en première classe et 2 livres en seconde classe.⁹¹ Le combat des sociétés locales pour un soutien de la part des autorités ne prend pas fin. En septembre, alors que les Sociétés Réunies attendent toujours une réponse du Haut-Commissariat quant à leurs demandes de soutien, celui-ci semble franchir une nouvelle étape en exigeant que chaque société contractante des Sociétés Réunies présente, pour elle-même, une garantie financière importante. Les sources disponibles actuellement dans le cadre

⁸⁶ CADN, SYR-LIB - 1 v - b 703, Note du Cabinet Politique du Haut-Commissariat, 8 septembre 1934.

⁸⁷ CADN, Mandat SYR-LIB - 1 v - b 702, lettre des Sociétés Réunies de Transport Transdésertique et de Tourisme au Chargé de France à Bagdad, 12 juin 1935.

⁸⁸ CADN, Mandat SYR-LIB - 1 v - b 702, Contrat liant les cinq sociétés syriennes et irakiennes constituant les Sociétés Réunies, joint à la lettre des Sociétés Réunies au Chargé de France à Bagdad, 12 juin 1935.

⁸⁹ CADN, Mandat SYR-LIB - 1 v - b 702, « Propositions des Sociétés Réunies de Transports Transdésertiques », document joint à la lettre des Sociétés Réunies au Chargé de France à Bagdad, 12 juin 1935.

⁹⁰ TNA, FO 684/8/35/14, extrait du journal *Al-Qabas* du 24 juin 1925 ; AUB, archives de presse, « tawhīd sharikāt al-naql al-khārijī », *Al-Shaab*, 24 juin 1935.

⁹¹ AUB, archives de presse, « La Société de transport et de tourisme », *Le Commerce du Levant*, 25 juin 1935, p.2.

de cette recherche ne permettent pas (encore) de tirer une conclusion certaine sur les implications de cette nouvelle décision, mais il semble que ce soit un nouveau mouvement de la part des autorités mandataires française pour ne pas soutenir les sociétés locales ; une décision qui prive les Sociétés Réunies de tout avantage fiscaux.⁹²

4. En guise de conclusions

Cette présentation s'est intéressée au secteur des transports motorisés entre la Syrie et l'Irak entre 1925 et 1935, en interrogeant dans quelle mesure son évolution a été marquée par une relation « triangulaire⁹³ » entre a) les autorités mandataires françaises et britanniques, b) les sociétés de transport locales et étrangères et c) les nouveaux préceptes dérivés du système des mandats et de la création de la Société des Nations. Tout en soulignant comment l'impérialisme économique des puissances mandataires a profondément affecté le secteur des transports transdésertiques, cette présentation a néanmoins montré certaines des stratégies adoptées par les sociétés de transport locales pour se faire une place sur un marché des transports largement dominé par des sociétés étrangères, soutenues par les autorités françaises et britanniques. Elle a également montré que le discours de la Société des Nations concernant l'interdiction du monopole et la nécessité pour les puissances mandataires d'accompagner les populations locales (et donc les entreprises locales) dans leur développement, entrainé en ligne de compte dans les discussions et, dans une certaine mesure, avait un impact sur les décisions prises. Enfin, la présentation a mis en évidence comment l'intensification des rivalités franco-britanniques dans les années 1930, qui se sont cristallisées autour de la compétition entre la route Bagdad–Damas et Bagdad–Haïfa, a mis à l'écart les intérêts des sociétés de transport locales. Dans une lutte sans merci pour la domination des voies de communication entre la Méditerranée et l'Irak, les Français ont privilégié un renforcement des grandes compagnies de transport, essentiellement à capitaux français, plutôt qu'une diversité de compagnies locales.

⁹² AUB, archives de presse, « sharikāt al-sayyarāt », *Al-Shaab*, 3 septembre 1935, p. 2.

⁹³ Le livre de Susan Pedersen, *The Guardians*, soutient que la création du système des mandats ne peut pas être considéré comme un échec, mais qu'en offrant « exposition, crédibilité, publicité, voix » aux populations mandatées, les mandats ont contribué au passage d'une relation binaire (colonisateur/colonisée) à une « une relation triangulaire, internationalisée ». Voir: Susan Pedersen, *The Guardians: The League of Nations and the Crisis of Empire* (Oxford: Oxford University Press, 2015); Simon Jackson, 'From Beirut to Berlin (via Geneva): The New International History, Middle East Studies and the League of Nations,' 722.