

No. 139

JANVIER 1933

S. R. E. P.

L'EGYPTE CONTEMPORAINE

LE CAIRE

Revue de la Société Royale
d'Économie Politique
de Statistique et de Législation

(XXIV^e ANNÉE)

Numéro spécialement composé
pour le
Congrès International des Chemins de Fer
Le Caire, Janvier 1933



LE CAIRE
IMPRIMERIE NATIONALE
1933

Prix P.T. 50

Les numéros non réclamés par les Membres et Abonnés dans le délai d'un mois à partir de la date de leur publication, ne leur seront remis que contre paiement du prix.

Les opinions émises par les collaborateurs n'engagent pas la responsabilité de la Société.

La reproduction et la traduction des articles publiés dans la présente Revue sont interdites, sauf autorisation préalable de la Société.

Tout manuscrit remis à " L'Egypte Contemporaine " devient la propriété de la Société.

L'ÉGYPTÉ CONTEMPORAINE

REVUE

DE LA SOCIÉTÉ ROYALE D'ÉCONOMIE POLITIQUE,
DE STATISTIQUE ET DE LÉGISLATION

TOME VINGT-QUATRIÈME



LE CAIRE
IMPRIMERIE NATIONALE
1933



L'ÉGYPTÉ CONTEMPORAINE

REVUE

DE LA SOCIÉTÉ ROYALE D'ÉCONOMIE POLITIQUE,
DE STATISTIQUE ET DE LÉGALISATION

*Numéro spécialement composé
pour le
Congrès International des Chemins de Fer
Le Caire, Janvier 1933*

*La reproduction et la traduction des articles publiés
dans la présente Revue sont interdites,
sauf autorisation préalable de la Société.*

SOMMAIRE

	PAGES
1ère Partie.—Etudes générales sur l’Egypte	
G. MEYER.—L’Evolution politique de l’Egypte Contemporaine	1-43
E. MINOST.—L’Egypte économique et financière (<i>avec 2 cartes hors texte</i>)	45-87
LE R. P. P. BOVIER-LAPIERRE.—La renaissance intellectuelle de l’Egypte.	69-85
2ème Partie.—Monographies des chemins de fer Egyptiens	
The construction, development and organization of the Egyptian State Railways, Telegraphs and Telephones system (<i>avec 15 photos hors texte</i>)	87-138
The Egyptian Delta Light Railway Company Limited (<i>avec 5 photos hors texte</i>)	139-148
A. ZOLLIKOFER.—Société Anonyme des Chemins de fer de la Basse-Egypte.	149-163
F. SIMON.—“Fayoum Light Railways Coy.” (<i>avec 1 carte hors texte</i>) ...	165-176
3ème Partie.—Etudes générales sur les transports en Egypte	
S. E. AHMED ABDEL WAHAB PACHA.—La Crise Ferroviaire et le Conflit entre le rail et la route	177-211
A. PENNETTA.—Les transports par Chemins de fer et la Jurisprudence mixte	213-234
4ème Partie.—Les transports dans l’ancienne Egypte	
H. GAUTHIER.—Les transports dans l’ancienne Egypte	225-240
G. WIET.—Les communications en Egypte au Moyen-Age (<i>avec 1 photo hors texte</i>)	241-264
Actualités	
ANALYSES ET COMPTES RENDUS.—Les Mosquées du Caire, par Louis Hauteœur et Gaston Wiet	265-267
Documents et Statistiques	
LE BARON DE BENOIST.—Le Canal de Suez : notes et documents statis- tiques	269-282
Extraits de l’Annuaire statistique de l’Egypte	283-287



L'EVOLUTION POLITIQUE DE L'EGYPTE CONTEMPORAINE

PAR

G. MEYER

CORRESPONDANT DU "TEMPS"

I.—INTRODUCTION

Le Proche Orient au lendemain de la guerre

Il n'est peut-être pas dans l'Histoire plusieurs fois millenaire du Levant, et en particulier de l'Egypte—histoire si chargée d'événements politiques et sociaux, de gloire, d'apogées successives mêlées de longues et multiples dominations étrangères—de période plus riche d'intérêt pour l'historien de l'avenir que celle qui, au cours des dix années qui suivirent la guerre, marque le réveil de l'Orient, l'effort continu des populations des rives orientales de la Méditerranée vers la conquête définitive de leur indépendance, leur émancipation du joug étranger et la réalisation de leurs aspirations nationales les plus élevées.

La guerre, dans le bouleversement des idées et des valeurs qu'elle a provoqué de par le monde, dans les transformations qu'elle a opérées dans la vie matérielle et sociale des peuples a exercé, en Orient, plus peut-être qu'ailleurs, l'action la plus profonde, la plus lourde de conséquences : elle a battu en brèche l'influence de l'Occident et a favorisé l'éclosion et le développement d'entités politiques nouvelles décidées, après des siècles de tutelle étrangère et d'effacement, à reprendre, en pleine indépendance, leur place dans la vie internationale des États.

Tandis, en effet, qu'au delà de l'Atlantique, le conflit mondial et les formidables besoins qu'il a suscités offraient au peuple américain la possibilité d'un énorme développement matériel et ne tardaient pas à leur conférer une suprématie économique et industrielle incontestable, tandis, également, qu'à l'Est de l'Europe, l'écroulement de l'autocratie tzariste mise en échec depuis un quart de siècle par une propagande révolutionnaire de plus en plus active rendait possible l'avènement de la dictature marxiste et l'institution du régime soviétique, en Orient où, depuis une vingtaine d'années, se manifestait sous l'effort d'une minorité d'éléments lassés du régime de domination et de servitude ottomane qui laissait leurs pays en marge du progrès

et de la civilisation, une tendance de plus en plus marquée vers l'émancipation et l'autonomie, les hostilités devaient, en se développant le long des rives du canal de Suez et jusqu'en Terre Sainte, contribuer plus que toute autre chose à l'éclosion et à la propagation au cœur de l'Arabie comme au sein des populations de la Syrie et de l'Egypte des idées d'indépendance et favoriser, sous le signe du douzième paragraphe des 14 points du Président Wilson, le large développement politique de l'ensemble des collectivités soustraites par l'article 22 du Pacte de la Société des Nations, au lendemain de la guerre à la domination ottomane.

Il est encore, certes, trop tôt pour pouvoir mesurer le degré d'influence que sont appelées à exercer sur l'évolution du monde ces trois séries d'événements qui caractérisent à maints égards la période actuelle, mais il n'est pas moins certain que le réveil du nationalisme des peuples d'Orient, leur participation de plus en plus active à la vie politique internationale n'en sera pas la moins importante.

Des rives Orientales de la Méditerranée aux Indes-Britanniques, une vague d'indépendance s'est levée au lendemain de la guerre qui déferle sous une poussée irrésistible sur tout un continent, ouvrant une ère nouvelle de la vie des peuples du Levant et de l'Orient, transformant les relations internationales et apportant dans la politique africaine et asiatique des Puissances coloniales européennes des données nouvelles, lourdes de conséquences pour l'avenir immédiat ou prochain.

L'effort d'émancipation, les aspirations nationalistes qui, au XIX^e siècle, ont transformé la carte politique de l'Europe et abouti à la formation de l'Allemagne et de l'Italie modernes sont identiques dans leurs principes comme dans leurs conséquences à ceux qui, aujourd'hui, caractérisent l'immense mouvement de libération et d'indépendance dont se réclament, en le poursuivant sans relâche, des rives du Nil à celle du Gange, les populations orientales.

Déclanché au Levant, à la veille de la guerre, en Egypte et au Liban, par une élite très réduite, dont l'activité, faute d'un milieu suffisamment préparé aux points de vue politique, intellectuel et social, ne put sortir d'un cercle restreint de promoteurs et de dirigeants : Moustapha Kamel, au Caire ; le poète Chekri Ganem et les membres du congrès arabe tenu à Paris en 1913 pour l'indépendance libanaise et syrienne, le mouvement d'évolution qui, à la faveur de la guerre et au lendemain de la paix, devait gagner rapidement la Vallée du Nil et l'Arabie, n'a pris son caractère politique qu'après seulement—(comme ce fut le cas en maintes occasions en Europe en des circonstances semblables)—s'être développé dans le domaine littéraire.

L'œuvre des poètes et des écrivains, en rendant possible une communion de pensées et d'aspirations qui, faute de cohésion et de compréhension, n'existait pas parmi ces populations, unies par la langue et la servitude étrangère mais rendues si différentes par leur activité, leur degré d'évolution, et leurs traditions, a précédé, permis et favorisé celle des hommes politiques. La renaissance littéraire qui, aux premières années du siècle, s'est éclose de façon à la fois si spontanée et si intense, au sein des pays de langue arabe, sur les rives de l'Oronte et du Litani aussi bien que sur celles du Nil, a contribué de la façon la plus large à donner aux collectivités musulmanes et chrétiennes d'Orient, conscience de l'individualité de leur génie, de l'unité de leur race, de leurs besoins et de leurs ambitions profondes. Une élite intellectuelle, consciente de l'importance et de la force que l'idée religieuse et mystique conserve en Orient comme facteur politique, a tendu ses efforts vers la résurrection de l'idée arabe et s'est donné à tâche d'en faire une réalité.

Les résultats, marqués au cours de la dernière décade, par la réalisation totale ou partielle de l'indépendance étatique de l'Égypte et du Hedjaz hier, de l'Irak aujourd'hui, de la Syrie demain, quelle que soit leur importance dans l'ordre politique et social ne purent aboutir à la totale réalisation des espérances formulées par les précurseurs et les promoteurs du mouvement unitaire d'émancipation projeté : l'idée arabe, le panarabisme comme le panislamisme, apparut, dans sa forme primitive, trop rigide ; elle se révéla en contradiction trop vive avec les nécessités vitales, économiques et politiques, des nations modernes et fut supplantée dans la réalité des faits par celle plus féconde de nationalisme ; le dessein d'unité politique des pays de langue arabe ne put constituer, dans l'œuvre de libération des populations orientales que l'un des ressorts momentanés de l'activité politique des communautés du Levant et favoriser leur mouvement d'indépendance.

L'espoir de voir renaître un jour, dans sa grandeur première, à la faveur de circonstances opportunes, l'Empire arabe, cet immense corps de nation réuni au temps même de Mohamet et dans les années immédiatement postérieures par les sectateurs du Prophète, demeure certes profondément ancré aujourd'hui encore, au sein de maints partis politiques qui, à Damas et à Jérusalem comme à Bagdad, se sont donné pour mission de réaliser les vœux et les aspirations des populations du Levant. Il n'est pas abandonné ce grand dessein de voir un jour se grouper à nouveau dans une unité politique, ethnique et religieuse, puissamment constituée les nombreuses communautés qu'une même

origine raciale, une foi identique et de semblables traditions avaient autrefois réunies sous le sceptre des premiers califes, avant que les invasions turques et mongoles, avant aussi que les rivalités et les révolutions mettant face à face Abbassides de Bagdad, Omeyades de Damas et Fatimides du Caire ne vinssent détruire l'immense œuvre d'unification réalisée au premier siècle de l'Hégire.

Repris à son compte par la politique britannique dans les années qui précédèrent la guerre et surtout durant les hostilités dans l'intention de grouper sous le contrôle anglais un ensemble de territoires qui, des rives orientales de la Méditerranée au Golfe Persique, pût assurer aux communications impériales une nouvelle et sûre voie de pénétration vers l'Est, le plan d'unification arabe parut en 1920 bien prêt de se réaliser ; préparé par les accords du Général Mac Mahon, Haut Commissaire anglais au Caire, et de l'Emir Hussein, Chérif de la Mecque en 1915, puis par les conventions Sykes-Picot avec la France en 1916, favorisé par la révolte arabe contre les Turcs et par les victoires des Alliés en Palestine et en Syrie, le contrôle britannique semblait devoir, à brève échéance, couvrir l'Asie Mineure, du Caucase à la Mer Rouge et déborder jusqu'aux rives du Nil ; déjà le rétablissement de la puissance califienne, restaurée à l'instigation des intérêts britanniques et avec leur appui, paraissait devoir constituer une des conséquences les plus importantes de la victoire des Alliés en Orient et apporter à l'un des problèmes les plus complexes et les plus angoissants de l'après-guerre une solution éminemment favorable à certains intérêts politiques, religieux et économiques de l'Occident ainsi qu'aux aspirations des populations orientales.

Les événements de 1921 et 1922, la victoire de Mustapha Kémal sur la Grèce, appuyée par l'Angleterre et ses Alliés, le réveil foudroyant du nationalisme turc, sa brusque rupture avec ses traditions et son passé, la révolution égyptienne, d'un autre côté la soudaine et puissante poussée wahabite réalisée sous l'impulsion d'Ibn Séoud, devaient rapidement venir réduire à de bien plus modestes proportions les ambitions impérialistes de l'Occident et empêcher pour longtemps le rêve caressé par les promoteurs du mouvement de rénovation de l'autorité califienne.

Le degré d'influence véritable de l'idée religieuse sur l'effort politique synchrone des collectivités soustraites à la domination ottomane s'est révélé avec une netteté toute particulière au cours des deux congrès islamiques, tenus, le premier au Caire en 1926 sur l'invitation des Ulémas d'El Azhar, le second à Jérusalem en 1931 où il fut convoqué dans un but politique bien plus que religieux par le Grand Mufti de Jérusalem, président du Conseil Suprême islamique Amin El Husseiny et le leader Hindou Chawkat Ali. Ni en 1926 au Caire, ni en 1931

à Jérusalem, aucun résultat pratique ni palpable ne put sortir des discussions parfois assez vives de ces congrès ; la cause la plus tangible de cet insuccès, dans la question du rétablissement du Califat comme dans celle de l'unité d'effort politique de l'Islam, doit être recherchée dans l'évolution qui s'est produite récemment sous des influences multiples et dont la principale est le développement divergent des nationalismes particuliers au sein du monde musulman. Celui-ci s'est au cours des décades précédentes profondément laïcisé en dépit du caractère politique et constitutionnel religieux qu'ont conféré aux divers états : Egypte, Syrie, Hedjaz, Irak, les chartes étatiques élaborées récemment par ces pays ; chaque nation loin de vouloir se fondre dans la masse commune et perdre les particularités originales de son génie, apparaît au contraire à l'heure actuelle avec le désir bien arrêté de poursuivre son évolution particulière et d'utiliser ses propres forces à la réalisation de ses aspirations.

Ainsi donc, en dépit du cadre religieux qui les relie et qui sert de support, en bien des cas, à leur vie politique, les populations du Levant n'ont conquis leur liberté qu'à la faveur d'un renforcement de l'idée nationale et c'est cette idée qui, plus que toute autre chose, les a soutenues dans leur lutte contre l'étranger et les a aidées à franchir les premières étapes de leur émancipation.

Et si l'Islam n'a pas cessé de constituer la grande force religieuse indéniable de l'Orient, groupant dans son sein plus de deux cents millions de fidèles, leur imposant une direction de pensée, un culte et un dogme communs, néanmoins dans l'ordre politique ce sont les frontières territoriales qui forment pour chaque groupe de populations, les limites à l'intérieur desquelles se développent leur vie nationale, naissent et croissent leurs ambitions étatiques. Depuis la chute de l'empire ottoman et l'abolition brutale du Califat, institution considérée comme surannée, incompatible avec les principes et les aspirations nouvelles du Gouvernement d'Ankara, l'unité,—d'ailleurs plus fictive que réelle,—qui semblait pouvoir subsister au Levant, entre des populations qu'une souveraineté extérieure commune et une semblable foi religieuse avaient groupées au cours de l'histoire sous la domination turque, n'a cessé d'apparaître comme définitivement brisée, chaque nation nouvelle n'exerçant ses efforts que dans le seul dessein d'aboutir à la réalisation de ses aspirations propres, mais se gardant bien quel que soit l'esprit de sympathie très sincère qui l'anime à l'égard des autres peuples musulmans demeurés sous la tutelle étrangère, de participer directement à leur action.

II.—LA RENAISSANCE ÉGYPTIENNE

De tous les pays d'Orient c'est l'Égypte, placée à la tête de l'Islam, par le prestige de son histoire, par son haut degré de civilisation, par sa position politique, religieuse et géographique éminente, qui a pris la première le chemin de l'indépendance, et ouvert la voie de par tout le Levant, aux idées fécondes de nationalisme et de liberté. Il serait certes nécessaire, pour exposer comme nous nous proposons de le faire rapidement au cours des pages suivantes, les grandes phases qui caractérisent l'évolution politique de l'Égypte contemporaine de remonter à quelques décades en arrière, à cette époque où la Vallée du Nil, troublée par l'insurrection d'Arabi pacha, allait au lendemain de l'ouverture du Canal de Suez, attirer une fois encore, par son importance stratégique et commerciale nouvelle et considérablement accrue, les convoitises rivales de l'Europe et finalement subir à nouveau la tutelle, de fait sinon de droit, d'une Puissance étrangère.

Il nous faudrait, pour être complet, suivre la lutte serrée d'influence de l'Angleterre et de la France, dans le bassin oriental de la Méditerranée, durant le XIX^{ème} siècle, montrer les étapes, rappeler l'effort de l'Occident sur ce point névralgique des communications internationales, retracer enfin les épisodes du conflit que devait venir régler, en dehors de toute participation égyptienne, l'accord franco-anglais du 8 avril 1904 ; il importerait ensuite de suivre pas à pas l'œuvre du Gouvernement britannique dans ce pays, œuvre sociale, intellectuelle et politique dont Lord Cromer fut le promoteur génial et qui permit à certains égards à la population égyptienne de réparer le retard qu'avaient déterminé dans l'évolution du pays depuis des siècles les gouvernements des Sultans et la lente décadence de l'Empire. Nous pourrions voir alors comment ce pays, livré depuis si longtemps aux caprices et à la domination de souverains lointains et étrangers, commença de trouver en ses propres mains les éléments de sa magnifique renaissance et, sous l'inspiration d'hommes de haute valeur, de reprendre conscience de ses véritables destinées.

Effort timide, tout à fait limité à ses débuts dans l'ordre politique aussi bien qu'intellectuel, mais générateur en fait des événements dont l'Égypte allait être, peu après, le théâtre, le mouvement premier d'émancipation devait attendre l'issue de la guerre pour prendre une forme concrète et donner ses premiers fruits.

Aussi partirons-nous du début de 1919, date à laquelle le Maréchal Allenby, le conquérant de la Syrie et de la Palestine fut nommé Haut

Commissaire au Caire, en des circonstances fort graves, par le Gouvernement britannique pour retracer succinctement l'histoire politique récente de l'Égypte.

A ce moment la Vallée du Nil est dans une situation intérieure redoutable, la révolution a gagné le pays : soulevée en effet par le Vice-Président du corps législatif, fondateur du Wafd, Zagloul pacha assisté de chefs patriotes décidés à obtenir de la Conférence de la Paix la réalisation des promesses faites par l'Angleterre durant les hostilités, la population égyptienne, sans distinction de religion, Coptes et Juifs côte à côte avec les Musulmans, s'est livrée à un large mouvement national qui en peu de jours a pris des proportions incontrôlables et coupé le Caire de toutes communications avec le pays. Émeutes, pillages, attaques contre les citoyens anglais, destruction des voies ferrées et des relations télégraphiques ne furent reprimés que par la force et au moyen de multiples colonnes volantes.

Lorsque débarque au Caire Lord Allenby, la résistance passive s'est substituée à la révolte ; un gouvernement Saïd pacha est formé et Londres consent à libérer le chef du mouvement nationaliste et ses compagnons exilés depuis quelque temps à Malte et à autoriser leur retour en Égypte. Sur l'initiative du Haut Commissaire, le Gouvernement britannique décide l'envoi en Égypte d'une mission placée sous la présidence de Lord Milner, ancien lieutenant de Lord Cromer et chargée de "rechercher les motifs des derniers désordres, rendre compte de la situation existante, faire des recommandations sur la forme de constitution susceptible de favoriser la paix la prospérité du pays et le développement progressif d'institutions autonomes et la protection des intérêts étrangers, sans cependant porter atteinte au protectorat."

Cette Mission, dont le départ subit un retard incompréhensible de plus de 8 mois, alors que la situation exige une solution rapide, arrive en Égypte aux derniers jours de l'année 1919, se met au travail en dépit du boycottage et de l'hostilité à peu près unanimes de l'élite des éléments populaires égyptiens et poursuit laborieusement son œuvre. Celle-ci à peu près achevée, Lord Milner retourne à Londres, engage des conversations directement avec Zagloul pacha et Adly pacha et finalement remet au mois de novembre 1920 son rapport au Gouvernement britannique, rapport concluant à la nécessité d'asseoir désormais les relations anglo-égyptiennes sur les bases durables d'un traité d'amitié qui établira l'indépendance de l'Égypte en même temps qu'elle assurera les intérêts essentiels de la Grande-Bretagne. Dans l'esprit du chef de la Mission, ce traité ne devait être conclu qu'après des négociations

où seraient précisés les points et les intérêts en présence, où seraient garanties par la Grande-Bretagne l'indépendance et l'intégrité de l'Égypte et dont la pleine acceptation aurait été obtenue de la nation égyptienne. Du côté du Wafd cependant la désillusion provoquée par l'impossibilité d'avoir pu faire admettre par le gouvernement de Londres la totalité des revendications politiques égyptiennes était grande ; elle se manifesta ouvertement le 13 novembre 1920 au cours d'une réunion du comité central wafdiste précisée par le Prince Youssef Kamal, neveu du Sultan Fouad I, où, groupés, les représentants de toutes les classes, de toutes les communautés du pays, votèrent à l'unanimité le rejet de tout accord qui ne reconnaîtrait pas catégoriquement l'abolition du protectorat et la pleine indépendance du pays. Il était donné à Adly Yeghen pacha, devenu Président du Conseil, de reprendre quelques mois plus tard les négociations avec le Cabinet Lloyd George, qu'inspirait plus particulièrement en l'occurrence Mr. Winston Churchill, ministre libéral, pour lequel la position stratégique et militaire éminente de l'Égypte dans le réseau des communications impériales, primait toute autre considération.

Aussi est-ce sous l'angle des considérations de sécurité coloniale et des liaisons stratégiques avec l'Extrême-Orient que fut rédigé le premier projet de traité remis le 10 novembre 1921 par le Marquis Curzon au chef du gouvernement du Caire. L'Égypte, reconnue par ce traité, comme état indépendant et souverain, doté d'une monarchie constitutionnelle, demeurait dans l'orbite politique de la Grande-Bretagne ; elle devait, en particulier, accepter le maintien de conseillers britanniques dont les avis s'imposeraient aux membres du Gouvernement, ne pas s'opposer au maintien d'une force militaire en territoire égyptien et à leur libre passage à tout moment utile. Traitant également de la question des minorités, de la protection des étrangers, de la représentation diplomatique égyptienne, ce projet reproduisait les textes qui avaient fait l'objet des négociations précédentes et qui avaient été naguère rejetés par le Wafd : la délégation égyptienne estimant que de telles propositions ne correspondaient pas aux aspirations du pays et n'accordaient nullement l'indépendance maintes fois promise, fut obligée de les décliner et d'abandonner l'espoir d'une issue favorable à ces négociations.

Surpris, le Gouvernement anglais publia alors une longue déclaration où, passant en revue les sacrifices consentis par l'Angleterre durant la guerre en faveur de l'Égypte et rappelant les buts et les nécessités vitales de la politique anglaise dans la Vallée du Nil, il affirmait son désir **formel**

d'arriver à un accord honorable, mais néanmoins, mettait en garde le pays contre la propagande néfaste des chefs extrémistes et l'exagération des droits nationaux dont l'effet avait été de développer les appréhensions des intérêts étrangers et d'isoler l'Égypte. Le retour d'Adly pacha au Caire coïncida avec une phase particulièrement critique de la situation née de la déclaration précitée, situation qui semblait prête à engendrer de tels troubles que les conseillers britanniques adressèrent le 17 novembre 1921 un mémorandum au Haut Commissaire, dans lequel l'attention la plus vive du Gouvernement britannique était attiré sur la crainte de voir se déclancher un large mouvement révolutionnaire si le protectorat était maintenu et l'indépendance refusée.

Transmis à Londres et fortement appuyé par le Maréchal Allenby ce mémorandum y détermina la plus vive surprise : il devenait évident que si la politique poursuivie jusqu'à ce jour n'était pas modifiée dans le sens d'une compréhension plus nette de la véritable situation, et des intérêts supérieurs des deux pays aucun espoir de collaboration avec les Égyptiens ne pourrait se réaliser et qu'à défaut d'accord c'était à la force armée qu'il faudrait recourir pour maintenir l'ordre.

Au même moment, au Cabinet Adly pacha impuissant à faire face aux difficultés intérieures sans cesse croissantes, était substitué un ministère Saroit pacha. Ce dernier, aux prises avec une situation chaque jour plus tendue et tandis que la révolte paraissait de plus en plus près d'éclater, adressa au Haut Commissaire, le programme de son Gouvernement, qu'il se disposait à soumettre au Souverain, programme basé sur l'application de la résolution anglaise du 10 novembre de mettre fin au protectorat, de rétablir le Ministère des Affaires Étrangères et reposant sur l'espoir qu'une mutuelle compréhension rendrait désormais possible la coopération des éléments égyptiens et britanniques pour le règlement des affaires du pays. Quelques semaines passèrent, pendant lesquelles des troubles excessivement graves, suscités par une nouvelle déportation inopportune des dirigeants du Wafd aux Seychelles, ébranlèrent à nouveau la capitale et la province ; les communications coupées, l'émeute et la révolte répandues dans les villes ne purent être maîtrisées que par la force et par l'envoi de croiseurs britanniques dans les grands ports égyptiens. La constitution d'un Ministère formé d'éléments sains et pondérés sous la présidence de Saroit pacha, permit de ramener le calme et de poursuivre les négociations avec l'Angleterre : celles-ci aboutirent après, un voyage à Londres de Lord Allenby, à la déclaration unilatérale faite par le Cabinet Lloyd George le 21 février 1922, déclaration

par laquelle l'Angleterre reconnaissait la fin du protectorat britannique sur l'Égypte et affirmait l'indépendance souveraine de ce pays, mais réservait à la discrétion du Gouvernement anglais, la solution future des 4 points suivants :

- I.—Sécurité des communications de l'Empire Britannique en Égypte.
- II.—Protection des intérêts étrangers et des minorités.
- III.—Défense de l'Égypte contre toute agression ou intervention directe ou indirecte.
- IV.—Le Soudan.

Ces quatre points (il est à peine utile de le souligner) laissent largement ouvert l'intervention du gouvernement britannique en Égypte. C'est en vue de leur trouver une solution honorable pour le prestige et les intérêts des deux pays que s'est porté presque exclusivement l'effort des gouvernements qui se sont succédé au Caire depuis 1922. A quatre reprises des négociations se sont engagées, des délégations représentant chaque fois des éléments politiques différents sont parties à Londres pour essayer de les résoudre par un accommodement amiable et amical. Ce fut en vain; l'antagonisme des intérêts en présence; l'immense marge qui sépare les points de vue du peuple égyptien et de l'Empire britannique ont empêché qu'un règlement même partiel pût être trouvé qui apportât de part et d'autre une solution acceptable pour les deux pays.

Néanmoins, la déclaration du 28 février 1922, transmise aux Dominions Britanniques et aux Puissances intéressées et acceptée sans observation, apportait aux conditions régissant l'Égypte une amélioration sensible. Reconnue internationalement de *jure et facto* comme dégagée de toute souveraineté directe étrangère, la Vallée du Nil est ainsi rentrée dans la Société des Etats libres, s'est donnée un statut constitutionnel et, riche désormais d'une indépendance de droit, a concentré ses efforts les plus soutenus pour réaliser l'œuvre de renaissance politique, intellectuelle, économique et sociale à laquelle nous assistons à l'heure actuelle.

Dans l'ordre politique, la première étape de la rénovation nationale fut marquée par l'organisation de l'indépendance et l'élaboration de la Constitution égyptienne à laquelle fut jointe la loi électorale établissant le régime à deux degrés. C'est le 19 avril 1923 que ces deux documents organiques fondamentaux furent promulgués par rescrit

royal. La rédaction de la nouvelle charte de l'État, confiée aux soins d'une Commission de 32 membres désignés par le Gouvernement de Saroit pacha avait exigé plus de six mois de travaux assidus. Ce statut, imité en grande partie de la Constitution belge devait, par la suite, se révéler dans son application pratique, comme difficilement compatible avec les nécessités politiques profondes de cette jeune nation, avec ses besoins réels, insuffisamment connus ou appréciés par la Commission de 1923 ; elle n'allait pas tarder en effet, autant à cause du manque de conformité du nouveau régime avec le degré d'aptitude civique des masses populaires que des difficultés nées du maintien de la prépondérance politique de l'Angleterre, à déterminer de regrettables conflits entre l'exécutif et le législatif et finalement à exiger, au bout de quelques années marquées de troubles incessants et parfois fort graves, une refonte appréciable de certaines de ses dispositions essentielles.

La période qui sépare la promulgation de la Constitution de 1923 de celle du 22 octobre 1930 ne fut, en fait, qu'une suite de luttes savant après, toujours nuisibles au pays, entre les différents pouvoirs ; aucune session parlementaire ne put arriver à sa fin normale ; certaines législatures même ne vécurent que quelques heures à peine. Dans le faible recul du temps, l'expérience parlementaire première de l'Égypte constitutionnelle apparaît décevante.

Il est certes difficile de préciser dans l'ardeur exaspérée des passions politiques qui se développèrent entre adversaires et partisans des différents régimes, les causes fondamentales de l'échec qui marque le premier effort de gouvernement parlementaire. Celles-ci sont complexes et semblent tenir, si non à la nature trop évoluée des institutions politiques, prématurément données aux Égyptiens au lendemain de la guerre, du moins au manque d'équilibre de la Constitution de 1923 avec le niveau d'éducation Civique réel atteint par le pays ; celui-ci, subitement libéré d'un contrôle étranger, étroit et constant, enflammé d'enthousiasme pour une liberté qui lui avait été refusée depuis des siècles et que le mouvement d'opinion créé dans le monde entier par les 14 points du Président Wilson avait exaspéré, ne se rendit pas compte de l'extrême délicatesse de l'instrument parlementaire auquel étaient confiées désormais ses destinées et se heurta, dans l'application pratique du régime, à d'angoissantes et souvent insolubles difficultés.

Les raisons de ces difficultés il faut les rechercher dans le défaut d'adaptation de la Charte organique promulguée à la maturité politique certainement insuffisante de la grande majorité des éléments

électorales, à l'extrême libéralité de certaines dispositions de la loi électorale, à l'exaltation provoquée sans relâche par la surenchère nationaliste et anglophobe au sein des masses populaires, enfin aux difficultés nées du retard apporté à la solution des 4 points réservés par la déclaration britannique du 22 février 1922.

L'histoire schématique de la vie politique de l'Egypte depuis 1922 peut se résumer ainsi qu'il suit :

Le régime constitutionnel ayant été établi par le Rescrit du 24 avril 1923, les élections eurent lieu, pour les électeurs-délégués à la fin de 1923, pour les députés le 12 janvier 1924. Le Wafd, considéré par la quasi unanimité des Egyptiens comme l'organe de la cause nationale, reconnu d'ailleurs avec cette qualité par l'Angleterre lors des pourparlers Milner-Zagloul pacha en 1921, sortit de cette consultation électorale avec une situation triomphale, accaparant la presque totalité des sièges au Parlement. Le petit nombre des autres élus—20 sièges sur 200—se répartirent assez inégalement entre le parti libéral-constitutionnel, le parti nationaliste extrémiste dont le programme était de ne traiter avec l'Angleterre qu'après l'évacuation complète de l'Egypte par l'armée britannique et quelques indépendants.

Fort de sa victoire le Wafd, résolu à consolider sa situation intérieure future, obtint aisément de la Chambre la modification de certaines dispositions essentielles de la loi électorale et institua—en dépit des termes indiscutables de l'article 89 de la Constitution qui prévoyait implicitement le vote à deux degrés—le suffrage universel direct, mesure lourde de conséquences pour l'avenir du régime.

Mais c'est à l'égard de l'Angleterre que le gouvernement wafdiste devait, au premier contact avec les réalités du pouvoir, se révéler particulièrement intransigeant. Dès les premières réunions de la Chambre, en effet il résolut de définir sans restriction la conception, qu'il entendait faire sienne et soutenir de tous ses moyens, de la souveraineté et de l'indépendance récemment attribuées à l'Egypte. Estimant que le *jus imperii* du pays ne comportait aucune limitation et exigeait une absolue liberté, le Wafd, dont les adversaires avaient négocié et accepté la déclaration britannique entendit répudier ouvertement toute institution ou situation ne tenant pas pleinement compte de la vocation irrésistible des populations : le maintien de l'occupation britannique, la mainmise anglaise sur le Soudan, considéré comme partie intégrante de l'Egypte, l'ingérence constante du Cabinet de Londres dans les affaires intérieures du pays en matière de protection des intérêts étrangers et des minorités religieuses étaient à son sens une atteinte

intolérable aux droits imprescriptibles des Egyptiens et à leur dignité. Soutenu par tout le Parlement, Zaghloul pacha précisa le 23 juin 1924 à la Chambre les revendications de son gouvernement et affirma devant le pays sa volonté de poursuivre en temps opportun les négociations nécessaires à la pleine reconnaissance des aspirations unanimes des communautés et, en particulier, de régler, conformément aux vœux de la nation la question si irritante et si complexe du Soudan.

De son côté, le Gouvernement conservateur anglais, sollicité au Parlement par Lord Grey de définir sa position, affirma dès le surlendemain, de la façon la plus explicite sa volonté définitive et irrévocable de n'abandonner en aucune manière le Soudan. Zaghloul pacha répondit le dernier jour du même mois par une déclaration de répudiation de la fameuse Déclaration du 22 février et offrit sa démission au Roi qui ne l'accepta pas.

L'avènement du Cabinet travailliste semblait devoir peu après apporter aux négociateurs égyptiens l'espérance d'une possibilité nouvelle d'accord avec Londres ou, tout au moins, l'appui amical et sincère de Mr. Macdonald qui, en tant que chef de l'opposition, n'avait pas ménagé ses sympathies à la cause égyptienne. La courte durée du ministère travailliste, l'antagonisme irréductible des intérêts coloniaux et des revendications wafdistes ne tardèrent pas à rendre vaine toute espérance d'une solution heureuse. Le retour rapide des conservateurs anglais au pouvoir, au lendemain de la rupture à Londres des pourparlers Macdonald—Zaghloul pacha apparut aux yeux des Anglais comme une barrière infranchissable et une impossibilité absolue d'aboutir à la solution du problème. Du côté égyptien, un ressentiment assez violent se manifesta peu après lors de la discussion du budget : la Chambre vota la suppression de la contribution égyptienne aux frais de l'armée britannique d'occupation, réclama l'évacuation du territoire, refusa d'inscrire au budget les arrérages des emprunts gagés par la Turquie au moyen d'une délégation sur le tribut d'Egypte et décida le gouvernement à faire à Londres des représentations au sujet du classement de l'Egypte parmi les colonies anglaises à l'exposition de Wimbley.

De telles manifestations, ajoutées à la mésentente qui régnait dans les relations entre le Palais et le Gouvernement, donnaient à penser qu'il suffirait d'un incident pour provoquer un conflit aigu : celui-ci se produisit le 18 novembre 1924. Ce jour là, à midi, en plein centre du Caire, à deux pas de la Résidence britannique, Sir Lee Stack, commandant en chef de l'armée égyptienne et gouverneur général

du Soudan fut assassiné par plusieurs partisans qui à la faveur du désarroi causé par l'attentat purent s'échapper prestement et demeurer par la suite, et en dépit des enquêtes multiples de la police, parfaitement introuvables. Ce crime, le dix huitième depuis le 30 décembre 1922, commis sur des citoyens britanniques, souleva, autant par la personnalité de la victime que par les circonstances qui l'entourèrent, unanimement l'opinion anglaise et, comme on pouvait s'y attendre, provoqua de la part du Gouvernement britannique des mesures de représailles impitoyables. Dans l'obscurité qui plane encore sur les causes et sur l'origine de ce crime, il est difficile de se faire une idée exacte du degré de participation des divers éléments politiques indigènes auxquels les milieux britanniques imputèrent la responsabilité de l'assassinat de Sir Lee Stack. Une chose est certaine : c'est qu'il fut considéré par le président du Wafd comme un acte insensé, un immense malheur pour le pays tout entier et pour la cause égyptienne en particulier. La Vallée du Nil n'allait pas tarder à en subir les pénibles conséquences ; l'ultimatum suivant fut en effet remis au Président du Conseil par le Haut Commissaire le jour même des funérailles du Sirdar : présentation d'excuses, poursuite et recherche des coupables, leur punition des peines les plus rigoureuses, interdiction de toute réunion publique, paiement d'une amende de 500.000 Livres, évacuation de toutes les troupes égyptiennes du Soudan, enfin, acceptation de l'extension illimitée de la mise en culture du Soudan par l'utilisation nécessaire des eaux du Nil.

Cet ultimatum fut—sauf en ce qui concerne la question de l'irrigation du Soudan—suivi à la lettre. Le Ministère Zaghoul pacha ayant démissionné après avoir présenté les excuses du pays et exprimé l'horreur qu'il ressentait pour le crime commis, il fut remplacé par un Cabinet Ziwer pacha dont un des premiers actes fut de dissoudre la Chambre. La nomination comme Ministre de l'Intérieur d'Ismail Sedky pacha, administrateur éprouvé, homme de volonté et adversaire irréductible du Wafd—dont il était un membre originel dissident—fut une indication non équivoque de l'orientation que se proposait de suivre en politique intérieure le nouveau ministère. Celui-ci soucieux de ramener au Parlement des éléments nouveaux revint à l'ancienne loi électorale de 1923 et fit procéder aux élections après une préparation particulièrement minutieuse. Le résultat ne répondit guère à ses espérances : le Wafd sortit une fois de plus triomphant de la consultation électorale et Zaghoul pacha, au scrutin relatif à la présidence de la Chambre fut élu par 125 voix contre 85 à Saroit pacha, député indé-

pendant, l'un des esprits les plus distingués du pays. La Chambre ne survécut pas à ce triomphe ; le soir même de sa séance inaugurale, elle était dissoute et un régime de dictature était substitué au régime parlementaire. Cette année 1925 fut consacrée par le Ministère Ziwer pacha à préparer de nouvelles élections ; celles-ci n'eurent lieu que plusieurs mois plus tard. Le seul fait saillant, durant cette période, fut la révocation par le Roi du Ministre de la Justice Abd-el Aziz Fahmy pacha à la suite de la publication par un Cheikh d'El Azhar, Aly Abd-Er-Razek d'une brochure intitulée "*Etude sur le gouvernement, l'Islam et le Califat*," brochure qui émut le Palais par l'audace des opinions qu'elle exposait. La destitution de son auteur, ayant été exigée, le Ministre de la Justice se retrancha derrière le statut organique d'El-Azhar qui s'opposait à cette sanction et dût se retirer. Sedky pacha alors en voyage en Europe, de même que deux autres Ministres, membres du parti libéral-constitutionnel se solidariserent avec le Ministre de la Justice et démissionnèrent. La coalition Ziwer—Sedky si péniblement échafandée était brisée et c'est à Ziwer pacha seul qu'incomba la tâche particulièrement malaisée de procéder cette fois aux nouvelles élections, au milieu d'une agitation nationaliste qui ne se démentait pas.

A peu de jours du remaniement opéré dans le Cabinet Ziwer pacha, Lord Lloyd vint occuper le poste de Haut Commissaire Britannique en Egypte. La situation politique dans la Vallée du Nil ne laissait pas d'être grave ; les masses populaires habilement travaillées par le Wafd auquel s'étaient joints certains membres du parti libéral—constitutionnel, multipliaient les manifestations contre l'Angleterre et réclamaient le retour au régime parlementaire défini par la Constitution. Le 8 décembre 1925, une nouvelle loi électorale fut promulguée, portant la majorité à 30 ans pour tous les électeurs non pourvus de certains diplômes scolaires ou non soumis à un minimum d'impôts fixé par la loi. La coalition des wafdistes et des libéraux constitutionnels décida de boycotter l'opération et, au cours d'un Congrès, réunissant l'immense majorité des éléments politiques du pays, réclama le retour à l'ancienne loi ; celle-ci fut effectivement remise en vigueur, quelques jours après.

Les élections effectuées, la Chambre en grande majorité wafdiste se réunit le 23 mars 1925 ; le jour même de sa convocation elle était dissoute par décret ; trois jours plus tard, les opérations électorales prévues par la Constitution étaient suspendues et l'activité parlementaire du pays supprimée pour plus d'une année. Ce n'est que le 22 mai 1926 qu'un nouveau décret portant convocation des électeurs-délégués

fut promulgué; quinze jours plus tard, le Cabinet Ziwer pacha faisait place au Ministère de coalition Adly pacha, au sein duquel les ministres wafdistes se trouvaient en majorité. Le Parlement se réunit en séance inaugurale le 10 juin 1926 et la première session consacrée uniquement à des questions de politique intérieure se prolongea jusqu'au 20 septembre 1926. Aucun événement ne vint troubler cet été. La deuxième session s'ouvrit le 18 novembre; le discours du trône, tout en mentionnant l'excellence des relations anglo-égyptiennes, posa en termes discrets la question d'arrangements à négocier pour apporter une solution honorable aux questions laissées en suspens par les quatre points réservés. C'est alors que certaines difficultés nouvelles vinrent mettre en conflit la politique du Cabinet et celles que le Haut Commissaire, appuyé par la presse conservatrice anglaise, entendait suivre désormais. Lord Llyod, décidé à revenir aux méthodes d'administration, employées avec succès avant la guerre par Lord Cromer, vit se dresser devant lui la coalition qui tenait le pouvoir. Son chef, Adly pacha porte parole de l'irritation qui lentement avait gagné les milieux politiques du pays, donna sa démission le 22 avril 1927 et fut remplacé à la tête du Gouvernement par un autre indépendant Saroit pacha; le nouveau Cabinet était politiquement identique au précédent. Un conflit survint bientôt entre le Ministère et la Résidence britannique, provoqué par la question des attributions du Sirdar (officier général britannique commandant en chef de l'armée égyptienne) et celle de la réorganisation de l'armée égyptienne. Le Cabinet du Caire, suivi en cela par la Chambre, estimait toute modification actuelle parfaitement inutile. Lord Lloyd répondit par une note conçue en termes particulièrement énergiques et par l'envoi dans les ports égyptiens de navires de guerre britanniques. Les Egyptiens ne purent que s'incliner devant des arguments auxquels ils ne leur était matériellement pas donné de répondre. Au lendemain de ces événements, le Roi Fouad partit en Europe pour faire aux grands pays avec lesquels l'Egypte entretient ses principales relations ses visites d'avènement. Ce voyage, au cours duquel le Souverain fut successivement reçu à Rome, Berlin, Berne, Paris et Londres avec les plus grands honneurs, eut une importance politique indéniable. Les hommages tout empreints du plus vif et du plus spontané empressement, rendus dans les pays dont le Roi Fouad fut l'hôte, marquèrent tant à l'adresse du Souverain que du peuple égyptien l'unanime sympathie que témoignaient au pays renaissant, non seulement les Chancelleries européennes mais également les populations des grandes capitales occidentales.

A ce moment, le 23 août 1927, Zaghloul pacha mourut, accompagné dans la tombe par l'affliction réellement sincère et unanime des masses populaires auxquelles il avait su insuffler cet esprit nationaliste qui devait survivre presque inchangé jusqu'à ce jour dans l'esprit du peuple et attacher à son nom une auréole quasi mystique et religieuse que les vicissitudes successives du parti wafdiste n'ont pas réussi à lui retirer.

C'est durant ce voyage, que le Président du Conseil Saroit pacha poursuivit avec le Ministre des Affaires Etrangères du cabinet conservateur A. Chamberlain les négociations engagées depuis peu au Caire entre Lord Lloyd et le chef du Gouvernement égyptien. Ce dernier entendit poursuivre personnellement et dans le plus grand secret les pourparlers en vue de réaliser un traité susceptible d'apporter la solution différée par la déclaration d'indépendance et demeurée jusqu'ici sans issue tant à cause de la complexité des questions à résoudre que de l'antagonisme des deux gouvernements en ce qui concernait le Soudan, l'occupation militaire britannique, la protection des étrangers, l'abolition du régime des Capitulations et subsidiairement l'entrée de l'Egypte à la Société des Nations.

Aux yeux des modérés, dont Saroit Pacha était le représentant le plus distingué, la question du Soudan ne semblait pas à ce moment susceptible d'être définitivement réglée ; la seule possibilité d'accord reposait sur un retour au régime antérieur à 1924, au condominium anglo-égyptien de 1899 et à un arrangement laissant pour l'avenir la porte ouverte à de nouvelles négociations. Quant aux autres questions, elles semblaient plus aisées à résoudre et les difficultés qu'elles avaient jusqu'ici soulevées paraissaient pouvoir être aplanies par un traité d'amitié et d'alliance sincère entre les deux pays. C'est sur ces bases que furent rédigées les différentes dispositions du projet de traité négocié par Saroit pacha et présenté au Parlement du Caire par ce dernier à la fin du mois de février 1928. Déjà difficilement accepté par les éléments modérés, ils fut unanimement rejeté par la majorité wafdiste, comme incompatible avec la dignité et la souveraineté de l'Egypte : c'est qu'en effet aux yeux de l'opinion égyptienne il n'apportait aucune amélioration au régime actuel et consolidait pour l'avenir par le maintien de l'occupation britannique, par l'ingérence étrangère dans les affaires et l'administration du pays, une situation que tous les Egyptiens, sans distinction, considéraient comme intolérable. Le 4 mars 1928, Saroit pacha remettait au Haut Commissaire la réponse négative de l'Egypte et présentait au Roi, sa démission.

Six mois plus tard, cet homme d'Etat, usé par une vie de travail consacrée tout entière au pays, mourait du chagrin au cours d'un voyage en France. L'Egypte perdait en lui un homme d'Etat de haute valeur, qui, par son intégrité et son patriotisme, avait permis au pays de faire le premier pas dans la voie de la liberté.

Le 15 mars un nouveau Cabinet de coalition confié à la présidence de Mustafa Nahas pacha, successeur de Zaghloul pacha à la tête du parti wafdiste, fut formé, comprenant en son sein un certain nombre de libéraux-constitutionnels parmi lesquels Mohamed Mahmoud pacha président de ce parti. Ce nouveau Gouvernement, fort de l'appui unanime de la Chambre et de l'opinion populaire, affirma dans sa déclaration ministérielle, sa décision de consacrer tous ses efforts à la libération totale et inconditionnelle de l'Egypte. A l'égard de l'Angleterre, il se montra disposé à poursuivre une politique de franche et sincère amitié, hors de laquelle, il estimait impossible la réalisation de l'alliance honorable souhaitée par toute la nation pour mettre fin au conflit actuel si nuisible aux intérêts réciproques des deux pays.

De telles déclarations emportèrent l'adhésion unanime des milieux politiques indigènes et semblaient riches de résultats pour un avenir prochain. Cependant, de graves difficultés devaient accaparer les efforts du Cabinet Nahas pacha et limiter son existence. Un premier conflit—conséquence du programme soumis par Sir A. Chamberlain, le 1er mars à Lord Lloyd, au lendemain du rejet par l'Egypte du projet de traité négocié par Saroit pacha—vint opposer gouvernement et Haut Commissaire au sujet d'une loi concernant les réunions publiques et la sécurité intérieure. En dépit des protestations de Nahas pacha et de l'opinion plutôt conciliatrice de la majeure partie de la presse britannique, Lord Lloyd refusa à la fin avril d'accepter cette loi incompatible à son sens avec la responsabilité de la sécurité des biens et de la vie des étrangers incombant à l'Angleterre aux termes des points réservés de la Déclaration de 1922 et adressa au Ministère un court ultimatum devant lequel le Gouvernement égyptien s'inclina en fait en reportant, à la session suivante la discussion devant le Sénat de la loi incriminée.

C'est alors qu'une série d'incidents vinrent porter un grave coup au ministère Nahas pacha ; la coalition ministérielle formée quelques mois plutôt ne put résister aux ambitions divergentes des partis et surtout aux visées personnelles des membres qui les représentaient au sein du Gouvernement : Mohamed Mahmoud pacha et les ministres libéraux constitutionnels se retirèrent, suivis par trois membres du

Wafd. Tandis que se multipliaient en cette situation confuse les difficultés politiques intérieures, l'affaire du prince Seif Ed Din, dont Nahas pacha et Wissa Wassef, président de la Chambre des Députés, étaient les avocats, vint jeter à ce moment une suspicion, peut-être téméraire, sur les deux hommes d'État accusés d'avoir abusé de leur situation au cours du procès de ce prince et d'avoir touché des honoraires exagérés. Le Roi estimant que la coalition qui avait été à la base de la formation du Cabinet avait cessé d'exister promulgua successivement deux rescrits, l'un daté du 25 juin déchargeant Nahas pacha du pouvoir, l'autre du 27 juin confiant le soin de former le nouveau ministère à Mohamed Mahmoud pacha chef des libéraux. Ismaïl Sedky pacha sollicité par le Souverain d'accepter ce poste avait décliné l'offre qui lui avait été faite.

Avec l'arrivée au pouvoir de Mohamed Mahmoud pacha, la troisième législature du Parlement égyptien avait vécu. Le nouveau chef du Gouvernement, résolu à ramener la discipline, l'ordre et le calme dans la vie intérieure du pays et à appliquer ses efforts à la réforme devenue indispensable des institutions économiques et sociales ne tarda pas à mettre fin à l'expérience parlementaire aussi décevante pour le pays que stérile pour la réalisation des aspirations nationales. Il se fixa un délai de trois ans, délai au cours duquel devait être opérée une réforme intérieure générale destinée à élever le niveau civique des populations, à leur permettre d'acquérir une plus complète conscience de leurs responsabilités politiques et à rendre désormais possible une adaptation des institutions parlementaires aux nécessités vitales du pays. Les circonstances ultérieures et la politique travailliste, comme nous l'exposerons brièvement ci-dessous, ne devaient pas permettre à Mohamed Mahmoud pacha de réaliser ce vœu, ni de remplir la mission qu'il s'était fixée.

Composé d'hommes de valeur, décidé à en finir avec les désordres politiques qui n'avaient cessé, depuis la fin de la guerre, de secouer l'Égypte et d'entraver son effort de rénovation économique, le Cabinet fit proroger par rescrit royal, la Chambre et le Sénat dès le 28 juin ; il se déclara fermement résolu à ne tolérer aucune activité politique de l'opposition et à consacrer tous ses soins à l'amélioration économique et sociale des fellahs et des masses ouvrières. De fait, le club du parti wafdiste fut fermé, ses issues scellées et gardées et toute tentative d'agitation fut énergiquement réprimée. Dans l'ordre administratif, le personnel supérieur fut changé, des réformes profondes *in capite* et *in membris* furent opérées, une décentralisation nécessaire fut tentée

au profit des moudirs dans l'intention d'améliorer la sécurité publique que les statistiques récentes indiquaient déplorable, surtout dans les campagnes. Dans l'ordre économique et agricole, des pourparlers importants engagés par le ministre des Affaires Étrangères Hafez pacha Affi aboutirent à la signature d'un accord avec l'Angleterre au sujet de la répartition des eaux du Nil entre l'Égypte et le Soudan; sollicitée par les États-Unis de s'associer au traité d'arbitrage, l'Égypte apposa, une des premières, sa signature au bas du pacte Briand-Kellog; enfin au point de vue social, certaines réformes d'un haut intérêt furent menées à bonne fin; répartition des terres domaniales aux petits cultivateurs, fondations de cités-ouvrières modèles, études de projets de généralisation d'eau potable dans les campagnes où elle fait défaut et où se propagent avec une facilité désespérante les maladies contagieuses, enfin, extension plus grande donnée au développement de l'instruction publique. De telles réformes la plupart ébauchées, certaines d'entre elles réalisées ne purent se développer que grâce au calme politique dont jouit durant quelques mois le pays, calme artificiel d'ailleurs qui fut coupé par un petit nombre de manifestations de la part des anciens parlementaires mis en vacances par le décret de prorogation des Chambres.

Néanmoins, le Cabinet ne devait pas aller au bout du mandat qu'il s'était fixé. C'est qu'entre temps au Gouvernement conservateur s'était substitué à Londres un second Cabinet Macdonald. Au cours d'une visite faite à Londres par le chef du Gouvernement égyptien, désireux de faire approuver certaines modifications de détail au régime des capitulations judiciaires, le ministre des Affaires Étrangères anglais Mr. Henderson, soumit à Mahmoud pacha un nouveau projet de traité que le Cabinet britannique, très anxieux d'obtenir, pour des raisons de politique intérieure, un succès diplomatique au sujet des affaires d'Égypte espérait faire aboutir rapidement. Mohamed Mahmoud pacha, de culture anglaise, ancien élève de l'Université d'Oxford, dont il venait d'être nommé *doctor honoris causa* était considéré par les milieux anglais comme l'homme particulièrement désigné pour poursuivre de nouvelles négociations. C'était en somme la reprise des pourparlers entamés quelques années plutôt par le premier gouvernement travailliste, mais cette fois-ci sur des bases un peu différentes et certainement plus favorables à l'Égypte; le premier article du projet de traité affirmait en effet la cessation définitive du protectorat déguisé issu de la déclaration de 1922 et admettait la fin de l'occupation militaire; pour la première fois également dans de tels pourparlers

le principe d'une égalité absolue des droits des deux nations était reconnue de part et d'autre. Les deux gouvernements convenaient d'adapter désormais leur politique militaire et étrangère aux intérêts communs des deux pays ; on prévoyait le retrait des troupes britanniques dans la seule zone du Canal ; les officiers anglais attachés à l'armée égyptienne devaient être remplacés par des officiers indigènes ; seuls devaient continuer de demeurer pendant cinq ans au service du Gouvernement égyptien ceux qui formaient les cadres de la police municipale. Le préambule du traité prévoyait que celui-ci ne deviendrait définitif qu'après avoir été soumis au Parlement égyptien ; ce fut là l'écueil qui allait faire sombrer le cabinet dictatorial. Et cependant, de par ses origines et ses nécessités électorales, le gouvernement travailliste ne pouvait quelles que fussent ses intentions à l'égard du Président du Conseil égyptien et son désir très sincère d'aboutir à un accord définitif sur cette épineuse question d'Égypte, s'engager à exécuter un traité qui n'aurait pas au préalable obtenu l'adhésion non équivoque de la nation égyptienne par un vote affirmatif du Parlement du Caire. Or, ce Parlement était à l'heure actuelle inexistant. Sénat et Chambre des Députés avaient été congédiés par le coup d'Etat du 19 juillet 1928 et il était à prévoir que le cabinet dictatorial soutenu par une infime minorité, exclusivement composée d'éléments pris dans l'élite des centres urbains, ne saurait, le jour de la consultation électorale, faire échec aux sentiments des masses populaires toutes profondément et de longue date inféodées au parti wafdiste. La seule alternative restant ouverte au Président du Conseil était soit d'abandonner toute négociation relative au traité, solution que n'aurait pas accepté le Cabinet britannique, soit de laisser à d'autres le soin de continuer les pourparlers et de réunir le Parlement. Ce fut cette seconde solution que choisit Mahmoud pacha en remettant spontanément au début d'octobre 1929 au Roi Fouad la démission du Cabinet. Il fut remplacé par un Ministère Adly pacha, ministère d'affaires et de transition dont le seul objet fut de procéder aux élections ; celles-ci effectuées dans le calme le plus parfait et sans qu'aucune pression administrative ne se soit développée apporta à nouveau au Parlement une énorme majorité wafdiste, d'autant plus aisée à réunir, que les libéraux constitutionnels avaient décidé de s'abstenir d'y participer ou de présenter des candidats à la Chambre. Le Sénat considéré comme illégalement dissous en 1928 fut réintégré dans ses fonctions sans que de nouvelles élections fussent rendues nécessaires. Durant la campagne électorale, les membres dirigeants du Wafd

s'abstinrent de tout commentaire au sujet du projet de traité; ils entendaient en réserver la discussion devant le Parlement, discussion qui semblait devoir être d'autant plus aisée que le traité proposé par Mr. Henderson apportait pour la première fois la reconnaissance des points les plus litigieux et les plus malaisés à résoudre des revendications wafdistes à l'égard de l'Angleterre. Les élections effectuées le 21 décembre, le Gouvernement Nahas pacha entra en fonction le 1er janvier 1930 et se présenta devant les Chambres le 11 janvier 1930. Les conditions semblaient particulièrement favorables pour mener à bonne fin l'œuvre que sous l'impulsion féconde de Zagloul pacha, le Wafd s'était donné naguère à tâche de réaliser : le peuple entier et le Parlement, entièrement dévoués au comité central du Wafd paraissaient empreints d'un esprit sincère et foncièrement amical envers un gouvernement britannique qui consentait enfin, après l'avoir énergiquement refusé en 1924 et en 1927, à combler les vœux nationalistes du pays et à accorder à la Vallée du Nil sa pleine majorité politique. Au Caire même, quelques mois plutôt, un nouveau Haut Commissaire, Sir Percy Lorraine était venu remplacer Lord Lloyd, désavoué par le Ministre britannique des Affaires Etrangères et rappelé de la façon la plus soudaine. Le nouveau représentant anglais semblait particulièrement disposé — en dépit des vives appréhensions que ne cessaient de manifester pour l'avenir de leurs œuvres les colonies étrangères et surtout les dirigeants des milieux commerçants anglais — à faciliter les possibilités d'accord entre les deux gouvernements. Dans un discours prononcé au mois de décembre 1929 devant la colonie anglaise d'Alexandrie, Sir Percy Lorraine se félicita de voir désormais la voie ouverte à un accord basé sur un esprit amical et sincère, accord qui, aux yeux du Gouvernement travailliste devait désormais substituer dans les relations de l'Angleterre et de l'Egypte une confiance et une compréhension réciproques à l'ère de doute et de défiance qui avait depuis la fin de la guerre caractérisé les rapports politiques des deux nations.

Une telle espérance, ne devait cependant pas se réaliser aussi rapidement que les apparences permettaient de le prévoir. C'est qu'en effet le Parlement après avoir eu à décider d'un certain nombre de lois importantes en matière économique et sociale, après avoir voté le remplacement par un nouveau tarif spécifique du régime douanier suranné qui, depuis 1860, demeurait inchangé et paralysait ses possibilités de développement industriel, décida à l'unanimité, aux premiers jours d'avril, de confier à une délégation présidée par Nahas pacha et composée des ministres des Affaires Etrangères, des Finances et des Travaux

publics, le soin de poursuivre directement, en se rendant à Londres, les pourparlers avec le Gouvernement britannique et d'obtenir sur l'ensemble des questions litigieuses entre les deux gouvernements les conditions les plus favorables en vue de rendre possible la signature d'un traité que réclamait le pays depuis si longtemps.

Pourvu, de ce blanc-seing, accompagné des vœux unanimes de la nation qui, à leur départ du Caire, avaient pris la forme d'une exubérante manifestation de sympathie, Nahas pacha et ses collègues se rendirent à Londres, y furent reçus par le Roi Georges V et entamèrent immédiatement des pourparlers avec le Ministère britannique et en particulier avec le chef du Foreign Office, Mr. Henderson. Il importe pour en comprendre la portée et saisir l'intérêt qu'elle présentait autant pour l'Égypte que pour les étrangers de préciser la mission que s'était donnée la délégation wafdiste. Au point de vue international, cette mission apparaissait comme comportant deux grands problèmes connexes ; le premier, ne mettant en présence que les seuls intérêts anglais et égyptiens, avait pour objet de régler définitivement la question si pénible pour l'Égypte de l'occupation militaire britannique, et celle de l'ingérence politique de l'Angleterre dans les affaires intérieures de l'Etat ; le second beaucoup plus vaste par les intérêts internationaux qu'il mettait en jeu, plus difficile aussi à résoudre, exigeait la collaboration des douze puissances capitulaires et débordant largement le cadre des négociations anglo-égyptiennes, posait le problème du règlement des questions que soulève le maintien du régime capitulaire et celui des privilèges d'ordre législatif judiciaire et fiscal dont ont joui *ab antiquo* les étrangers en Égypte.

C'est sur la discussion du contre projet (B) remis par Mohamed Mahmoud pacha le 10 juillet 1929 à Mr. Henderson à la suite de l'amendement du projet (A) soumis par ce dernier au chef du gouvernement du projet égyptien le 5 juillet que devaient porter les pourparlers. Ce projet (B) avait été étudié et adopté à cette date par le Cabinet travailliste et se présentait sous la forme d'un ensemble de 16 "propositions" suivies de quelques annexes explicatives destinées à faire corps avec le traité. Ces 16 "propositions" n'avaient été acceptées en 1929 par le Cabinet anglais que comme représentant l'extrême limite des concessions possibles de la Grande-Bretagne à l'égard de l'Égypte. C'est dire que les négociations poursuivies entre Nahas pacha et Mr. Henderson ne semblaient pas susceptibles d'aller beaucoup plus loin. Néanmoins, le chef du Gouvernement égyptien réussit en maintes occasions à obtenir du chef du Foreign Office d'appréciables

améliorations au projet primitif : la durée du traité fixée primitivement à vingt-cinq ans fut réduite à 20 ans, les postes de Conseillers financier et judiciaire ne devaient être maintenus que jusqu'à expiration des contrats de leurs titulaires actuels ; enfin, les troupes d'occupation anglaises, limitativement fixées quant à leur importance numérique, seraient transférées du Caire, à la Zone du Canal, cantonnées à Ismaïlia et par une durée qui ne s'étendrait que jusqu'an moment où l'armée égyptienne elle-même aurait acquis l'expérience et l'entraînement nécessaires pour assurer à elles seules la défense du Canal. Toutes ces demandes, agréées en principe par le Foreign Office, furent soumises au Conseil des Ministres du gouvernement travailliste ; celui-ci refusa d'y souscrire, sans toutefois fermer la porte à d'ultérieures négociations. Ce fut en réalité sur la question du Soudan que se produisit principalement l'échec des pourparlers ; le problème que pose l'occupation de la Haute Vallée du Nil est en effet d'une complexité et d'une délicatesse telles que c'est à son sujet que ne cessent depuis quinze ans de se heurter les thèses égyptienne et anglaise avec le plus de violence. Cette question est d'importance ; aussi croyons-nous utile de nous y arrêter un instant. Il importe, pour comprendre les données complexes du problème qu'il pose devant la paix de l'Orient, de considérer avec quelque attention la situation respective de ce pays, vis-à-vis de l'Egypte et de l'Angleterre.

Allant d'Assouan aux Grands Lacs, de l'Erythrée à l'Afrique Occidentale Française, l'immense région que couvrent la Nubie, le Darfour, le Korfodan et le Senaar fut conquise de 1820 à 1822 par Mehemet-Ali qui, renouvelant les exploits des Pharaons, avait eu le dessein d'étendre la domination égyptienne au delà de ses frontières africaines et asiatiques. C'est pour cette raison, que le 13 février 1841, en même temps qu'était conférée au Khédive la Vice-Royauté héréditaire de l'Egypte, le Sultan étendait par le même firman la souveraineté du Vice-Roi à l'ensemble des territoires qui forment aujourd'hui le Soudan Anglo-Egyptien. Pendant longtemps, l'Egypte conserva non sans difficultés ses conquêtes ; mais en 1883, lassés des exactions répétées des fonctionnaires égyptiens, les populations soudanaises se soulevèrent embrassant la cause religieuse du Mahdi. L'on se rappelle la lutte qui marqua la répression de la révolte : l'anéantissement d'une armée égyptienne à Khasghil en 1883, l'admirable défense de Gordon qui, abandonné par son gouvernement, ne put empêcher la prise de Khartoum, l'évacuation du Soudan par les troupes égyptiennes sur l'ordre du Cabinet de Londres, l'incident de Fachoda, enfin l'expédition de Dongola de 1896 par une armée com-

mandée par le Sirdar Kitchener et composée de 25.000 Egyptiens et de 2.000 Anglais. Ces événements étant rappelés, il est facile de montrer comment se présentent et se heurtent aujourd'hui les thèses des gouvernements de Londres et du Caire.

Pour légitimer leur prétention que le Soudan s'il avait effectivement été autrefois égyptien, avait cessé de l'être après la désastreuse domination madhiste, les Anglais arguent que l'évacuation du Soudan par les troupes égyptiennes ayant ramené la frontière égyptienne à la deuxième cataracte et ayant transformé le pays en "*res nullius*," ce fut une expédition britannique financée par le trésor britannique à la suite d'un procès fameux intenté devant les tribunaux mixtes par les porteurs français de la Dette égyptienne, qui écrasa les derviches à Mers-el-Kébir, reprit Khartoum et reconquit le Soudan en 1896. C'est à la suite de ces événements et pour mettre un terme aux prétentions de la France, qui, lors de l'expédition Marchand, avait soutenu à son profit la thèse du Soudan "*res nullius*" que Lord Cromer, prenant argument du concours militaire et financier donné par l'Angleterre à l'Égypte, exigea du gouvernement Khédivial la signature de la convention de 1899. Cet accord déterminait le mode de gouvernement et d'administration du Soudan ; créant un condominium anglo-égyptien sur ces territoires il reconnaissait les droits séculaires de l'Égypte sur les provinces soudanaises, mais en fait il assurait aux Anglais une domination exclusive sur les terres du Sud en leur réservant l'administration et la mise en valeur du Haut-Nil.—On n'a pas oublié par ailleurs comment plus près de nous, en 1924, après l'assassinat du commandant britannique des forces égyptiennes, le Gouvernement de Londres exigea le retrait immédiat des troupes égyptiennes du Soudan ainsi que le droit pour le Gouvernement soudanais d'irriguer à sa discrétion toutes les terres situées entre le Nil Bleu et le Nil Blanc.

C'est à la convention si importante de 1899 que firent allusion les pourparlers de Londres, c'est sur son interprétation et sur ses modalités d'application que se produisit principalement la rupture des négociations.

On a émis dans certains milieux des doutes sur la valeur légale de l'acte du 19 janvier 1899 et on a soutenu qu'au point de vue du droit international il serait empreint de nullité. En effet, a-t-on dit aux termes des firmans successifs d'investiture des différents khédives, défense fut faite à ces derniers par le Sultan "de céder ou d'aliéner les privilèges accordés à l'Égypte, ni aucune partie du territoire." Le Khédivé étant gouverneur du Soudan au même titre que de l'Égypte,

ne pouvait pas plus au Soudan qu'en Egypte transmettre les pouvoirs qu'il avait reçus sans un nouveau mandat. Or, le Sultan ni aucune autre puissance n'ayant adhéré à l'acte de 1899, celui-ci serait resté pour la Turquie suzeraine *res inter alios acta* et la position de la puissance occupante au Soudan aurait été initialement dépourvue de base juridique. C'est pour cette raison que Lord Salisbury, interpellé le 6 février 1899 à la Chambre des Lords, eut soin de justifier la forme donnée à l'occupation britannique au Soudan par le fait que ce pays, évacué stratégiquement en 1885 avait été reconquis en 1896 sur les mahdistes par les troupes britanniques et égyptiennes.

Mais l'Egypte n'a jamais admis cette thèse et n'a laissé passer aucune occasion de protester de son droit. C'est qu'en effet si le Soudan demeure aux mains des Britanniques, si le contrôle du Haut-Nil et de ses affluents leur est concédé, s'ils restent maîtres des barrages et des écluses qui commandent le fleuve, aucune assurance n'est laissée à l'Egypte de n'être pas un jour affamée ou privée du débit d'eau nécessaire à ses irrigations et à la vie de ses 14 millions d'habitants. Et ce qui rend la question fort angoissante c'est que le Soudan, pays jeune à peine exploité, se révèle comme une des régions les plus riches d'avenir; demain cette contrée avec ses étendues remarquablement fertiles, pourvues non seulement de l'irrigation pérenne ou artificielle, mais encore fréquemment et régulièrement arrosée par l'eau de pluie, deviendra l'un des principaux pays producteurs de coton, sera le concurrent le plus redoutable de l'Egypte et exigera, pour son développement, une partie de plus en plus grande des eaux du Nil. Dans ces conditions, retirer à l'Egypte le contrôle de ses eaux, se substituer à elle dans leur répartition future, c'est la condamner non seulement politiquement mais économiquement.

Quant au Gouvernement de Londres, les raisons qu'il invoque pour conserver la domination sur le Soudan et préparer sous son contrôle le pays à acquérir certaines possibilités de *self-government* sont d'ordre assez différent. Au point de vue politique, les Anglais estiment que, pour que subsiste et puisse prospérer leur empire asiatique et africain, il est indispensable qu'ils aient une situation prépondérante en Egypte, route des Indes de l'Australie et du Cap. Or, pour conserver la haute main sur la Vallée du Nil, il leur est de première nécessité de maintenir leur position actuelle au Soudan—nœud central de leurs possessions africaines et de garder la maîtrise du territoire où naissent le Nil et ses affluents.

Possédant cette incomparable position stratégique, pouvant à son gré régler le débit des eaux et tenir en ses mains la prospérité de l'Égypte, non seulement l'Angleterre conserve la maîtrise du Canal, mais elle s'assure, fait capital pour l'avenir de son empire colonial, les seuls débouchés maritimes actuellement existants : Alexandrie sur la Méditerranée, Port-Soudan sur la mer Rouge. C'est ainsi que s'opère la liaison du point de vue politique britannique et de ses nécessités économiques et coloniales. Si en effet depuis la fin du siècle dernier, l'effort constant de la politique britannique a été orienté vers la constitution d'un empire africain fortement organisé, c'est que l'Angleterre a compris plus tôt que les autres puissances, l'importance qu'allait prendre l'immense marché africain pour sa production industrielle et quel inépuisable réservoir de matières premières il était destiné à lui constituer.

C'est dans ces raisons d'ordre économique qu'il faut rechercher avant tout la cause première de l'orientation de l'effort et de la volonté britanniques. À quelque parti qu'appartienne le gouvernement au pouvoir, la question des débouchés industriels a toujours prévalu sur toutes les autres nécessités et il n'y a pas lieu de s'étonner que le gouvernement travailliste—quelles que soient ses directives de politique internationale—ait dû, poussé qu'il était par des masses prolétariennes qu'inspirent avant tout des besoins d'ordre économique sacrifier en 1924 et en 1930 des théories fort libérales aux exigences matérielles des populations qu'il représentait.

Cet exposé élémentaire de la question soudanaise limité ici, par manque de place à ses seules lignes principales exigerait que fût également soulignée l'importance nouvelle donnée à ce pays, au point de vue des intérêts coloniaux britanniques par le récent développement des liaisons aériennes transcontinentales. On voit en effet que depuis quelques années la question des communications aériennes, leur établissement, leur sécurité jouent un rôle de premier plan dans la politique coloniale des grandes Puissances européennes. De même que des solutions nouvelles, en particulier l'institution d'un contrôle de nature politique et économique à Bagdad, et à Damas, ont dû être trouvées au Levant, par l'Angleterre en particulier en Irak et par la France en Syrie pour s'assurer de la sécurité de leurs liaisons entre la métropole et leurs possessions d'Extrême-Orient et d'Océanie, de même un contrôle absolu de la ligne Londres—Le Cap via le Caire et Khartoum s'est imposé au cours de ses dernières années aux dirigeants du Colonial Office.

A la nécessité de contrôler le Canal de Suez dont l'importance militaire et économique n'a nullement diminué s'est ajouté, depuis la fin de la Guerre, celle de posséder soit vers l'Est asiatique, soit vers le Sud africain des itinéraires aériens parfaitement sûrs, parfaitement organisés aussi directs que possible entre la métropole et les Dominions.

Or, dans la liaison Londres—Le Cap, le Soudan constitue un élément essentiel aussi important que l'Egypte ou l'Irak pour la liaison Londres—les Indes des communications impériales aériennes et ajoute aujourd'hui un intérêt nouveau et non négligeable à l'établissement dans la Haute Vallée du Nil de la domination britannique.

Mais d'autres raisons permettent également d'expliquer le refus du cabinet travailliste de céder aux demandes égyptiennes en ce qui concerne le Soudan. Depuis trente ans que ce pays vit sous la domination anglaise, il a connu un développement économique considérable : chemin de fer, routes, industries s'y sont développés parallèlement à la richesse agricole avec une facilité et une spontanéité remarquables : les Anglais y ont investi des sommes énormes et déjà leurs établissements commencent à porter leurs fruits. Port-Soudan aménagé par eux de la façon la plus moderne au terminus de la voie ferrée a détrôné Souakim et contrôle l'ensemble des relations avec la mer Rouge. Or, le développement actuel du Soudan, si rapide qu'il ait été, n'est qu'une infime partie de ce que l'avenir lui réserve : pays aux possibilités immenses, d'une incomparable richesse minérale, animale et agricole, il est évidemment destiné à prendre plus tard une place de premier ordre dans l'économie mondiale. Dans ces conditions demander même au nom du droit et de l'histoire, aux Anglais, d'y renoncer c'est évidemment se heurter d'avance à l'échec le plus certain.

Mais un autre danger menace actuellement les droits de l'Egypte : sous la domination anglaise—inspirée peut-être par elle—s'est créé et se développe lentement un nationalisme soudanais, dont les éléments, encore modérés, ne tarderont pas à s'intensifier et à préciser leurs intentions. Or ce nationalisme, quoique encore débutant et fort timide, cherchera fort naturellement à s'orienter beaucoup plus vers son autonomie que vers sa sujétion à l'Egypte, et il y a lieu de penser qu'en l'occurrence, les Anglais prendront soin de favoriser une tendance si conforme à leurs intérêts.

Telles sont quelques-unes des données élémentaires propres à éclairer la question fort délicate que soulève aujourd'hui le condominium anglo-égyptien du Soudan. Considérant la complexité du problème et les intérêts primordiaux qu'il met en jeu, il est aisé de comprendre

avec quelle force s'opposèrent en 1930 à Londres les thèses égyptiennes et britanniques, ainsi que les raisons qui empêchèrent les deux gouvernements de trouver une solution conciliant à la fois des intérêts aussi divergents.

Les négociations rompues ou, plutôt selon la déclaration aux Communes du ministre britannique, ajournées pour un certain temps, la délégation égyptienne revint au Caire. Fait étrange en d'aussi graves conjonctures, aucune discussion ne s'ouvrit devant le Parlement égyptien au sujet des pourparlers poursuivis par le Cabinet et celui-ci se borna à promettre la rédaction ultérieure d'un Livre Vert en réponse au Livre Blanc britannique publié par le Foreign Office dès le 22 mai 1930. Ce livre vert, cependant si important pour quiconque veut se faire une idée exacte de l'ensemble des négociations et de leur résultat véritable, attend encore aujourd'hui sa rédaction et sa publication. Néanmoins, et en dépit des faits et de l'échec évident des pourparlers, il fut rendu public de part et d'autre, que si les négociations n'avaient pu aboutir à une conclusion tangible, elles avaient eu, du moins, pour effet de resserrer les liens des deux pays et de rendre plus actif et plus concret l'esprit de mutuelle compréhension qui animait les deux gouvernements; on ajoutait également que la porte restait ouverte à d'ultérieures conversations lorsque le moment opportun se présenterait. De fait les pourparlers de Londres avaient été une lourde déception aussi bien pour les Égyptiens que pour l'opinion anglaise et leur échec ne devaient pas tarder à engendrer, indirectement, de graves difficultés: le fossé séparant les deux points de vue semblait bien difficile à combler et l'effort très réel consenti par les milieux officiels britanniques pour arriver à la solution désirée semblait devoir demeurer bien en deçà des exigences wafdistes.

Déchargé par la force des circonstances, et pour un temps qu'il espérait être assez court du problème des négociations anglo-égyptiennes, le Cabinet wafdiste entreprit de régler dès son retour certaines questions d'ordre interne qui formaient un élément important de son programme ministériel; en particulier, désireux d'apporter au régime constitutionnel de l'Égypte une sauvegarde énergique qui pût le mettre à l'avenir à l'abri des vicissitudes dont avaient été marquées les multiples et malheureuses législatures du Parlement égyptien depuis 1924, il se proposa de faire voter un certain nombre de mesures protectrices du régime. Comme d'ailleurs l'intention non déguisée en avait été marquée dans le discours du Trône du 11 janvier, un projet de loi fut étudié à l'effet de renforcer la responsabilité ministérielle

et de mettre la Constitution du pays à l'abri de toute nouvelle atteinte. Le projet en question, qualifiait de haute trahison toute modification ou toute suspension, même partielle de la Charte organique de l'Etat. opérées hors des moyens légaux c'est-à-dire sans un vote préalable du Parlement; la sanction devait être pour les ministres coupables de cette violation, une détention à vie et une amende de dix mille Livres. Un tel projet considéré par ses auteurs comme une assurance indispensable pour l'avenir de leur parti et de la Constitution de 1923, était destiné à décourager toute nouvelle tentative de coup d'état, toute atteinte à l'application de la Charte alors en vigueur. En réalité, il tendait à frapper définitivement d'impuissance les adversaires du parti du gouvernement et à leur rendre impossible toute nouvelle accession au pouvoir par les moyens successivement employés au cours de la brève, mais agitée histoire parlementaire du pays, par Ziwer pacha ou Mohamed Mahmoud pacha. Une telle loi si elle avait été acceptée par le Souverain semblait devoir être votée sans difficulté par la Chambre; réalisée, elle aurait rendu, pensaient ses adversaires, désormais absolue et sans contrepoids la prépondérance politique du parti wafdiste, prépondérance lourde de conséquences dans un pays où l'expérience parlementaire se révélait si précoce, et son effet premier aurait été d'apporter une entrave irrémédiable aux pouvoirs législatifs conférés au Roi par la Constitution de 1923.

Ce projet de loi, soumis au Roi, peu après le retour de la délégation envoyée à Londres devait, aux termes de la Constitution, être transmis par le Souverain au Parlement et, une fois voté par les Chambres, être présenté au veto royal. Or, laissant traîner les choses, atteint d'ailleurs d'une douloureuse indisposition, le Roi Fouad, estimant un tel projet difficilement compatible avec ses prérogatives et dangereux pour l'avenir de la monarchie, prit la décision de le conserver entre ses mains pendant plusieurs semaines et de rendre aussi impossible sa discussion immédiate devant le Parlement. C'est alors que le président du Conseil Nahas pacha, lassé d'attendre une réponse qui ne venait pas, présenta spontanément sa démission au Roi. Etant donné la force politique du président du Wafd, non seulement au Parlement mais également auprès des masses populaires, pour lesquelles il constituait le successeur désigné et indiscuté de Zagloul pacha, figure symbolique et vénérée, que la mort n'avait pas ravie à l'attachement presque mystique et impulsif de la foule, une telle démission—donnée d'ailleurs sans prendre l'avis des autres membres du Cabinet ni celle du comité exécutif du Parti—ne pouvait avoir qu'un but: celui d'obliger le Roi

à accepter le renvoi devant les Chambres du projet de loi présenté par le gouvernement et d'opposer à la résistance du Palais la volonté de la majorité parlementaire. Toute autre solution que l'acceptation devait évidemment provoquer un conflit d'une exceptionnelle complexité entre le chef de l'Etat et le Wafd et remettre en jeu la question constitutionnelle.

Or, en dépit de la gravité d'une telle situation, le Roi refusant d'abdiquer devant l'ultimatum Wafdiste, conscient des droits et des devoirs présents et futurs, dévolus au Trône, résolu surtout à empêcher la réalisation de la dictature d'un parti aussi intransigeant que le Wafd, accepta la démission imprudente de Nahas pacha et appelant au pouvoir Ismaïl Sedky pacha, lui confia le soin de former un cabinet composé d'éléments pris en dehors du Parlement.

En d'aussi graves circonstances—marquées bientôt des troubles sanglants, provoqués, dans les centres urbains de la Basse-Egypte, par l'agitation wafdiste, Sedky pacha, ancien Ministre des Finances et de l'Intérieur, financier, économiste et administrateur remarqué, éloigné à ce moment de tous les partis et en particulier du Wafd dont il avait été un des membres originel influent—il avait été en effet déporté à Malte en même temps que Zagloul pacha par les autorités britanniques—apparaissait autant aux yeux du Roi qu'à ceux des éléments modérés et des colonies étrangères soucieuses d'ordre et de discipline, comme le seul homme, à la fois assez énergique et assez pondéré, capable de prendre en mains et de relever une situation qui à maints égards apparaissait comme dangereusement compromise. Estimant à leur juste valeur la gravité des circonstances dans lesquelles il prenait le pouvoir, Sedky pacha décida, en formant un Cabinet sans couleur politique définie, en s'adjoignant certains des meilleurs éléments du Cabinet Mahmoud pacha de 1928, en particulier Hafez Afifi pacha comme Ministre des Affaires Etrangères et Aly Maher pacha à l'Instruction Publique—et peu après à la Justice—de conserver tout d'abord à l'égard des différents partis une entière neutralité politique, de combattre l'agitation croissante semée de par tout le territoire par le Wafd et de borner son gouvernement à l'assainissement administratif du pays, à son relèvement économique et au rétablissement des finances publiques singulièrement éprouvées par une imprudente intervention de l'Etat sur le marché du coton aux dépens du Trésor.

Pris en dehors du Parlement, adversaire déclaré et irréductible du Wafd dont il réprouvait les méthodes, stériles et dangereuses à son sens, honni des nationalistes—bien qu'anssiardent nationaliste que les

plus militants—non reconnu enfin par la majorité parlementaire, Sedky pacha et son Cabinet ne pouvaient certainement pas compter sur l'appui des Chambres actuelles ; il était assuré s'il se présentait devant le Parlement d'être immédiatement et unanimement mis en échec ; d'autre part, il affirmait son intention de gouverner constitutionnellement. Conditions qui ne semblaient guère compatibles, mais qui, à la faveur d'une certaine interprétation de la Constitution, parurent pour un temps être susceptibles d'être, dans la forme sinon dans l'esprit, en partie conciliées. Aux termes de la charte organique de 1923, le Roi avait le droit de mettre en congé le Parlement pour une durée d'un mois et, une fois le budget voté, de déclarer la session close. Or, la discussion relative au budget venait précisément de se terminer, rien ne s'opposait donc à l'application des mesures prévues par la Constitution ; c'est ce qui fut fait le 21 juin. Dans ces conditions, le Cabinet de Sedky pacha disposait devant lui d'une période de liberté de six mois qu'il mit à profit, en dépit des tentatives répétées du parti wafdiste pour faire jouer l'article 40 de la Constitution et malgré les troubles graves qui marquèrent dans le pays les mois de juin et de juillet.

Persuadé de ne pouvoir mener à bien l'œuvre de redressement et d'assainissement politique qui lui était dévolue s'il ne réalisait pas une réforme d'ensemble de la question constitutionnelle, s'il ne mettait pas fin à l'expérience, dictatoriale en fait, instituée depuis six ans par la loi électorale, votée à dessein par le Parlement wafdiste en 1924, Sedky pacha entreprit de préparer une constitution amendée, établie sur les mêmes bases générales que celle de 1923, mais mieux adaptée aux nécessités vitales et réelles du pays, à ses besoins et à son niveau d'évolution politique actuelle.

Il était certain, à considérer l'histoire parlementaire de l'Egypte au cours de ces dernières années que le régime constitutionnel tel qu'il avait été institué en 1923 par la Commission des 32, chargée d'élaborer sur le modèle des chartes étrangères le statut du nouvel Etat, n'avait pas donné au pays les résultats qu'en avaient espérés les promoteurs. Pour faire cesser le trouble latent qui n'avait cessé d'entraver l'essor normal de la nation, il était nécessaire, en rapprochant les événements qui se sont succédés au cours de l'existence fragile et discontinue du Parlement d'examiner les causes créatrices de conflit, de rechercher les raisons qui avaient faussé le jeu normal d'institutions qui, bonnes en d'autres lieux et pour d'autres pays, n'avaient apporté ici que des déboires et des difficultés. Ces derniers apparaissaient nombreuses

et parmi elles, certaines pouvaient être aisément retenues ; c'était d'une part l'absence de diversité et d'éducation des partis politiques — le Wafd, remarquablement organisé, avait en effet supplanté rapidement les autres partis et substitué la force du nombre à l'effort de l'élite — ; l'esprit dictatorial du comité central du parti majoritaire — esprit qui a conduit tout dernièrement certains de ses membres les plus considérables, lassés des méthodes arbitrairement autoritaires de son président à se séparer des éléments extrémistes pour poursuivre par d'autres voies la politique première du Wafd — ; la faiblesse de l'éducation politique de la masse électorale, la pénétration de l'esprit de parti dans les moindres rouages de l'administration, le manque de différenciation entre le législatif et l'exécutif, le premier se bornant à entériner sans discussion les décisions souveraines du comité exécutif du Wafd ; d'autre part, l'extrême libéralisme d'une loi électorale qui, dans un pays comptant près de 90 pour cent d'illettrés, a admis en dépit de la Constitution le suffrage universel à 21 ans pour la Chambre et à 25 ans pour le Sénat, système que n'ont pas accepté les pays les plus évolués d'Europe ; enfin, à côté de ces causes d'ordre intérieur qui faussaient en Egypte le développement normal et rationnel des véritables institutions parlementaires et du régime constitutionnel, d'autres tenant à la fois à la situation internationale toute spéciale, de la Vallée du Nil, et surtout à la présence de l'Angleterre, à la versatilité de sa politique, à certaines erreurs de psychologie du cabinet travailliste en Orient furent autant de raisons qui aggravèrent en cette période l'agitation de certains éléments et apportèrent une grave menace sur la vie politique du pays et sur l'avenir de l'œuvre toute pacifique, exclusivement économique ou intellectuelle, des nombreuses colonies étrangères.

Jamais l'indécision du cabinet travailliste au regard de sa politique en Egypte ne sembla plus grande qu'en ce mois de juillet 1930 ; celle-ci prit sa forme extrême lorsque contrairement à tous les précédents, le Ministère Macdonald adressa en même temps à Nahas pacha, président démissionnaire, redevenu simple citoyen, et à Sedky pacha, aux prises avec les difficultés du pouvoir en une période particulièrement agitée et chargé de la responsabilité de la vie et des biens des étrangers, une note identique destinée sous la menace de l'intervention britannique à les rendre responsables des troubles et des conséquences de l'agitation dont le pays était le siège. La réponse énergique et non ambiguë de Sedky pacha, si elle ne manqua pas de produire une vive émotion dans les milieux anglais peu accoutumés à recevoir de

l'Egypte des notes diplomatiques rédigées en de pareils termes, eut au moins ce salutaire effet de limiter les responsabilités et d'affirmer aux yeux des étrangers que le gouvernement égyptien entendait,—si le ministère travailliste savait conserver la neutralité élémentaire qui lui faisait un devoir de ne pas s'associer aux fauteurs des troubles—assurer seul et par ses propres moyens la sécurité des étrangers. De fait—quelle que soit l'importance des désordres qui sévirent—à aucun moment cette sécurité ne fut mise en péril et aucune colonie étrangère n'eut à en souffrir.

L'été 1930 fut mis à profit par le Cabinet de Sedky pacha pour préparer une nouvelle Constitution qui, rédigée sur les principes essentiels de celle de 1923, comportait un certain nombre d'amendements destinés à assurer à l'avenir une meilleure adaptation de la vie politique de la nation à ses besoins réels. De même, la loi électorale en vigueur fut modifiée et l'on revint à la conception première du suffrage à deux degrés adopté en 1923 pour la Chambre ainsi que pour l'élection de 2/5 des membres du Sénat ; les autres membres devant désormais être nommés par le Roi.

C'est sur ces bases qu'eurent lieu les élections aux mois de mai et de juin 1931 ; celles-ci se déroulèrent dans le calme à Alexandrie et en Haute-Egypte, mais le Caire et certains centres urbains du Delta—activement travaillés par l'opposition, Wafdistes et libéraux-constitutionnels réunis—anciens ennemis aujourd'hui réconciliés—furent troublés assez sérieusement sans que ces désordres vinssent arrêter les opérations électorales. La campagne de boycottage énergiquement menée par les partis de l'opposition n'empêcha pas le nouveau parti "Al Chaab" (Le peuple) fondé par Sedky pacha pour faire échec au Wafd et confié à la présidence de Mohamed Allam pacha, de sortir triomphant de la consultation électorale. Les chiffres officiels affirmèrent un pourcentage de votants atteignant 65 pour cent dans l'ensemble du pays pour le 1er degré et de 90 pour cent au deuxième degré. Les partis gouvernementaux obtinrent les 3/4 des sièges à la Chambre : Parti Al Chaab 85, Ittihad 40, Nationalistes 8, Indépendants 17. Quant au Sénat, dont le nombre des membres avait été ramené de 150 à 100, il était politiquement composé de 35 Chaabistes, 25 Ittihadistes, 1 Nationaliste et 37 Indépendants : une telle répartition représentait assez heureusement l'ensemble des activités de toute nature du pays. Les manifestations tentées par l'opposition extra parlementaire furent énergiquement entravées, son activité traquée, ses clubs

étroitement surveillés et toute tournée de propagande rigoureusement interdite.

Le calme revint peu à peu dans le pays et, sans que l'hostilité des membres des partis wafdiste et libéral-constitutionnel coalisés s'atténuat, la population accueillit sans émotion apparente les résultats et l'application du nouveau statut. La dépression mondiale en venant atteindre profondément l'Égypte, allait sensiblement contribuer à détourner les masses populaires des préoccupations politiques. Depuis cette époque le gouvernement de Sedky pacha aux prises avec une crise économique d'une exceptionnelle gravité a poursuivi une tâche considérable dans les domaines politique, économique et social avec la collaboration étroite et permanente du Parlement issu des élections de 1931 ; la paix intérieure, depuis deux ans n'a plus été troublée et l'œuvre de réforme administrative de relèvement, d'assainissement, politique et d'amélioration industrielle a pu se développer dans toute la mesure où le permettaient les moyens, dont disposait, en cette ère de dépression mondiale, le Gouvernement du Caire.

III.—LES DESTINÉES ÉGYPTIENNES

Les quelques pages précédentes, tableau objectif et uniquement énumératif des événements qui se sont succédés au cours des dix dernières années, n'ont eu d'autre but que d'indiquer sommairement les difficultés qui ont marqué l'application dans la pratique des dispositions du statut que s'est donné le pays en 1923 et de montrer les premières phases de la renaissance politique de la Vallée du Nil. Ces difficultés ont eu une source unique : le conflit latent et demeuré jusqu'à présent insoluble, qui n'a cessé de mettre aux prises l'Angleterre et l'Egypte, toutes deux désireuses de répondre à leur profit et selon leurs intérêts vitaux la question de l'indépendance égyptienne. L'antagonisme des points de vue, en dépit d'une égale légitimité de revendications a empêché jusqu'ici, aux éléments en présence, d'arriver à une solution honorable ardemment souhaitée par les deux nations : c'est qu'en effet pour l'Empire Britannique, pour l'Australie en particulier aussi bien que pour l'Angleterre, le canal de Suez est la clef de voûte centrale, indispensable, de l'édifice impérial et c'est de sa possession et de sa sécurité que dépend la vie économique et politique de la Métropole et de ses Dominions orientaux ; pour l'Egypte, d'autre part, l'indépendance qui lui fut promise en de multiples occasions par l'Angleterre, occupante précaire de la Vallée du Nil, ne peut se concevoir que dans son absolue intégralité.

La déclaration de 1922, élaborée sur les conseils de Lord Milner loin de résoudre le problème n'a fait que le compliquer ; loin aussi, d'apporter le calme et la solution provisoire qu'espéraient trouver en elle les hommes d'Etat anglais n'a cessé d'être la cause originaire des troubles et des désordres dont l'Egypte fut le siège depuis 1922, l'ambiguïté des termes, le maintien effectif du contrôle britannique en matière de politique étrangère et de sécurité intérieure, l'épineuse question du Soudan laissée entièrement ouverte en 1922 et singulièrement aggravée en 1924, du fait de circonstances imprévues, ont constitué aux yeux des patriotes égyptiens une situation devenue rapidement intolérable à mesure que s'élevait le niveau intellectuel de l'élite, à mesure que d'autres pays d'Orient infiniment moins évolués, voyaient se réaliser avec l'appui des Puissances étrangères, et en particulier de l'Angleterre, leurs vœux d'indépendance et leurs aspirations nationales.

C'est ce qui explique que chaque parti, chaque gouvernement, dès qu'il lui fut donné d'arriver au pouvoir s'est donné pour mission de

réaliser, par une entente avec les Puissances tutélaires, l'émancipation totale de la nation. Les présidents du conseil, chefs des différents gouvernements : Adly pacha, Zaghloul pacha, Saroit pacha, Mohamed pacha, Mahmoud pacha, Nahas pacha n'ont eu d'autre but que d'aller à Londres et d'obtenir de l'Angleterre la reconnaissance de leurs droits ; de son côté Ziwer pacha, poursuivait des pourparlers avec les hommes d'Etat anglais, soit directement soit avec la collaboration de Sedky pacha, envoyé à Rome et à Genève, pour obtenir de l'Europe l'admission de l'Egypte à la Société des Nations, lorsque la malheureuse affaire du Cheikh Abd er Razzek et certaines intrigues égyptiennes (aujourd'hui connues) vinrent détruire le cabinet de coalition si péniblement échafaudé à cette époque et mettre un terme à ses efforts. Enfin, Sedky pacha, lui aussi, une fois le problème intérieur résolu, s'est donné à tâche de reprendre des négociations en vue d'un traité ; si celles-ci n'ont pas encore pris de forme concrète et perceptible, elles n'en constituent pas moins un des éléments les plus importants du programme du gouvernement actuel. Il est malaisé de préjuger de la solution qui sera adoptée ; néanmoins l'étude des différents projets qui ont fait jusqu'ici, sous les divers ministères, l'objet des conversations entre les gouvernements des deux pays, montre que le terrain a été largement déblayé et que, si l'on en excepte le Soudan, les points de vue se sont rapprochés au point d'apparaître désormais susceptibles d'un arrangement possible, inclusif pour les intérêts en présence, de clauses de garanties suffisantes pour asseoir les relations des deux pays sur l'accord désiré.

Cet accord à deux n'est d'ailleurs qu'un des éléments du programme gouvernemental ; une autre question en partie connexe et non moins importante est celle que pose le problème de l'atténuation ardemment demandée par tous les partis égyptiens du régime capitulaire demeuré en vigueur en Egypte, sinon dans sa forme première du moins dans certaines de ses dispositions essentielles. Ce problème loin d'intéresser les seuls gouvernements de Londres et du Caire, met en cause en face des intérêts égyptiens, ceux des douze puissances signataires de ces conventions. Deux méthodes s'ouvraient aux Egyptiens pour tenter la reconnaissance par l'Europe de l'équité de leurs revendications en cette matière : l'une préconisée par les éléments extrémistes, consistant à entamer immédiatement et énergiquement des pourparlers avec les Puissances capitulaires et, soit totalement, soit graduellement, à obtenir les modifications demandées ; l'autre moins rapide peut-être mais certainement plus fructueuse, préconisée par Zaghloul pacha,

et adoptée par les négociateurs ultérieurs, préférant un accord général préalable avec l'Angleterre et, une fois l'alliance conclue, sollicitant de cette dernière son entremise pour faire aboutir auprès des chancelleries intéressées les atténuations si ardemment réclamées.

Aucune question n'est plus délicate ni plus discutée par les intérêts en présence que celle des Capitulations. Aucun problème ne domine, en effet, d'une façon plus aiguë ni plus pressante la situation politique de l'Egypte, aucun surtout n'a été discuté avec plus d'âpreté au cours des années précédentes tout à la fois par les représentants des intérêts indigènes et par ceux des intérêts internationaux qu'il met en jeu.

Leit motif des partis politiques à l'intérieur du pays, cause de tout le mal, entrave des progrès sociaux et économiques pour les uns, qui leur reprochent de former au XX^e siècle un anachronisme criant et de maintenir l'Egypte sous une tutelle étrangère incompatible avec l'évolution du pays et la transformation des mœurs, les Capitulations forment au contraire dans l'esprit des intérêts étrangers qu'elles protègent la garantie indispensable, intangible, des capitaux considérables investis par l'Europe et plus particulièrement par la France, par la Belgique et par l'Angleterre sur le sol égyptien, capitaux qui ont permis depuis plus d'un siècle l'éclosion en Egypte de cet essor économique dont nous sommes les témoins et qui, donnant au pays les premiers éléments de sa prospérité renaissante, l'ont rendu capable d'aspirer à une évolution politique qui doit le conduire à la réalisation de ses vœux d'indépendance nationale et à l'épanouissement de sa pleine souveraineté.

Problème aigu, disent les Egyptiens, question vitale dont l'importance économique se double d'un intérêt politique et social considérable, les Capitulations dominent la renaissance de l'Egypte.

C'est en effet de la solution de ce problème que dépendent à coup sûr l'orientation du pays et son évolution tant intérieure qu'extérieure ; ce sont elles, entend-on dire au sein des partis politiques, ce sont ces survivances d'un lointain passé qui limitent les conséquences de l'effort tenté par les Egyptiens pour effacer le retard apporté au développement de leur pays par la longue période d'inertie qu'il connut au siècle précédent, par l'état d'anarchie dans lequel il se trouva, avant que vint au pouvoir le grand Khédive Méhemet Aly, avant que cette province considérable de l'Empire ottoman n'obtienne par son autonomie politique ses premières possibilités d'émancipation nationale.

Si intéressant cependant que soit à nos yeux cet effort de tout un peuple pour se libérer non seulement de l'intervention étrangère en

matière d'administration intérieure, mais aussi pour effacer les vestiges historiques d'un long passé d'oppression, il ne nous faut pas cependant oublier ce que représentent à la fois pour les étrangers et pour les Egyptiens eux-mêmes ces Capitulations qui, tant décriées par certains éléments politiques, forment depuis 1740 la loi normale et ininterrompue des relations juridiques et économiques entre l'Egypte d'une part et les Etats les plus civilisés de l'Europe et de l'Amérique d'autre part. Conventions réciproques, traités d'amitié et de commerce, règles d'établissement des étrangers en Orient où le non-musulman était, par l'effet de l'application des principes de l'Islam, soustrait à toute juridiction locale et à toute protection, les Capitulations ont évidemment contribué, par les échanges de personnes et de marchandises qu'elles permettaient déjà à une époque où la difficulté des voyages et leur incertitude restreignaient les relations internationales, à apporter dans les pays, qu'elles régissaient un double courant de civilisation, civilisation arabe en Europe, civilisation latine en Orient. Les conséquences de ce mouvement international sont loin d'ailleurs d'avoir aujourd'hui disparu; l'existence et l'importance des nombreux établissements étrangers commerciaux, scolaires, charitables et religieux dans tout l'Orient sont encore actuellement les conséquences immédiates, quoique lointaines des conventions signées en 1535 par François I et par le Sultan Soliman le Magnifique et renouvelées indéfiniment depuis.

Mais il y a plus; les Capitulations qui nous régissent aujourd'hui sont loin d'être, en dépit du manque de variation des textes, demeurées identiques, quant à leurs effets, au traité signé pour la dernière fois en 1740. Une influence considérable puisée non dans le texte, mais due à la force de la coutume et de l'usage, a réagi sur l'ensemble des relations réglementées par les Capitulations originales, signées par la Sublime Porte et par la France et généralisées peu à peu par les principaux Etats de l'Europe.

Se substituant aux règles écrites, les remplaçant peu à peu, la coutume, née de la doctrine et de l'évolution générale des mœurs, a, dans tout l'Orient et surtout en Egypte, remplacé le texte initial par la loi non écrite mais universellement appliquée et respectée. Plus encore et plus important aux yeux des défenseurs des principes du régime capitulaire, la coutume, en évolution permanente, a levé, en réalité, pour une part non négligeable le reproche d'anachronisme que certains attribuent de nos jours dans l'ordre judiciaire et commercial aux anciennes Capitulations. Assimilatrice et vivante elle

a peu à peu, presque insensiblement, mais néanmoins très fortement, remplacé des règles désuètes par une loi empirique, logique et souple et, permettant de conserver dans leur texte premier des conventions vieilles parfois de plusieurs siècles, elle en a modernisé l'esprit, et adapté l'application aux nécessités nouvelles. C'est elle qui, en réalité régit actuellement l'étranger capitulaire en Egypte.

Or, en dépit des principes acceptés en matière fiscale comme loi jusqu'à ce jour et plus ou moins formellement insérés dans le texte écrit, il s'est trouvé récemment, à certains moments, que quelques gouvernements étrangers semblaient assez disposés à accorder à l'Egypte par la création d'impôts nouveaux, dont seraient, sous certaines conditions, également frappés les étrangers et les Egyptiens, le moyen de satisfaire aux besoins nés du développement récent, économique et social de ce pays. Acceptant en principe certaines mesures qui leur ont été demandées par les différents gouvernements qui se sont succédés en Egypte depuis la fin de la guerre, les Puissances étrangères en ont réservé la mise en pratique jusqu'à ce que leur fussent données et précisées certaines garanties indispensables concernant la répartition des charges nouvelles et leur incidence véritable sur les activités de leurs nationaux.

Etant donné les conditions spéciales dans lesquelles fonctionne en Egypte la collaboration, judiciaire, économique et administrative entre les étrangers et les nationaux, étant donnée surtout l'incidence si importante sur l'œuvre des étrangers et sur les relations commerciales des modifications à apporter au régime capitulaire, soit dans le domaine judiciaire, soit dans le domaine économique, les puissances intéressées, bien qu'à peu près d'accord sur les principes à observer ou à amender, ont demandé à étudier d'une manière approfondie les questions de détail sur lesquelles reposent les réformes proposées. Elles étaient occupées à déterminer les lignes générales des garanties à exiger du Gouvernement égyptien avant que d'accorder définitivement à l'Egypte les mesures d'émancipation qui font l'objet de ses pressantes revendications et s'apprétaient à en admettre le principe lorsque furent publiées le 3 août 1929 les "propositions" du cabinet travailliste; le Gouvernement absorbé depuis ce moment par les questions de politique intérieure et extérieure n'a pas poussé plus avant ces négociations.

La tâche des chancelleries est d'ailleurs en cette matière particulièrement délicate. Si en effet certains milieux diplomatiques sont en général enclins à favoriser par des mesures généreuses le développement rationnel de l'Egypte, si certains sont disposés à faciliter à ce pays le libre épanouissement de sa souveraineté intérieure comme ils ont déjà

reconnu sa pleine souveraineté extérieure, il en va un peu différemment des représentants de certains intérêts économiques établis depuis longtemps en Egypte. La majorité de ces derniers, qui ont donné leur activité et qui ont investi leurs capitaux dans des œuvres importantes et de longue haleine sur le sol égyptien pensent, que la prospérité de leurs établissements, l'existence même de leur œuvre sont intimement liées aux garanties bien définies que leur confèrent les règles capitulaires et demandent que les amendements à apporter soient étudiés de façon toute particulière avant d'être adoptés. Un double courant dont les effets ont paru à certains égards s'opposer et se contrarier, a pris naissance au sein des milieux intéressés des communautés étrangères, tout spécialement auprès des cercles commerciaux britanniques ; d'un côté, en effet une certaine tendance se précise assez favorable en principe à une expérience de large émancipation et se montre disposée à accorder aux Egyptiens, après l'établissement de garanties suffisantes certaines améliorations au régime actuel d'ingérence internationale ; d'autre part et assez fortement jusqu'à présent un autre courant d'opinion, hostile au premier, conservateur et égoïste, réclame des représentants des Puissances le maintien de règles anciennes qui ont permis la création et le développement des établissements étrangers, industriels et commerciaux.

En dépit cependant de la valeur de certaines de ces objections, il n'est pas douteux que le régime actuel à la fois protecteur des intérêts étrangers mais passablement rétrograde dans ses principes et dans certaines de ses applications exige une atténuation après une étude approfondie. Il est certain que dès qu'elles auront été assurées de la stabilité politique définitive du pays, les grandes Puissances qui ont en Egypte des intérêts considérables et qui sont disposées à pratiquer avec le Gouvernement du Caire la politique d'étroite collaboration et de mutuelle compréhension que celui-ci ne cesse d'affirmer être résolu à suivre n'hésiteront pas à tenter l'expérience que réclament les Egyptiens et à faire droit à certaines de leurs pressantes revendications.

L'Egypte a, au cours de ces dernières années, su donner, par son travail, confiance aux intérêts étrangers qui furent les premiers artisans de sa rénovation ; aujourd'hui en plein effort de renaissance, elle n'en continue pas moins à faire appel à l'expérience et à la collaboration technique de l'Europe, et celle-ci ne lui a marchandé ni ses hommes ni ses capitaux. Animées d'un même idéal, celui que

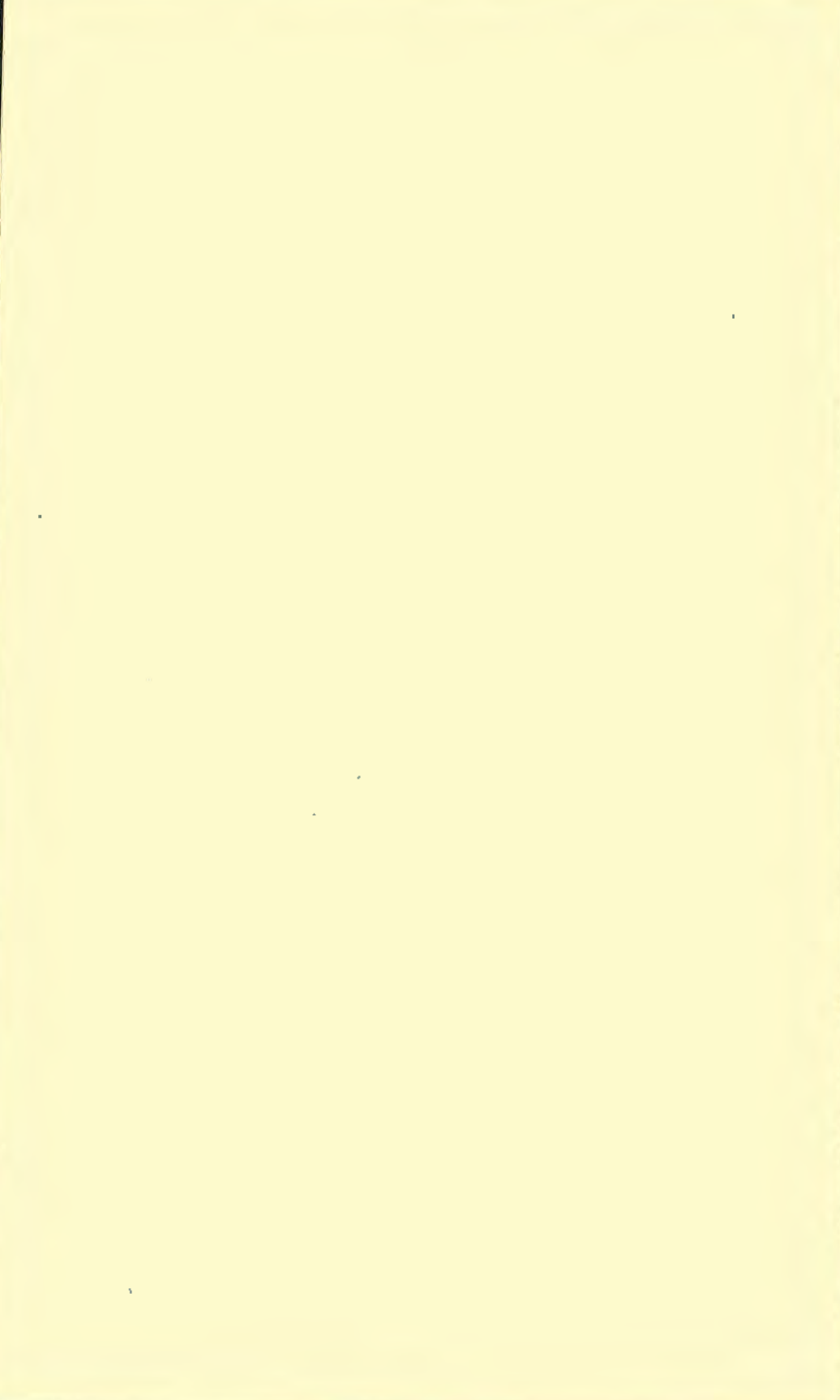
représente l'intérêt commun du pays, activités étrangères et activités dues à l'initiative égyptienne contribuent également à accroître la prospérité de la nation et à faire pénétrer chaque jour plus avant, le progrès et la civilisation au sein des masses populaires. Tout permet donc d'espérer qu'entre les tendances d'opinion et les appréciations divergentes qui se sont manifestées au sujet de l'amendement du régime capitulaire, sera trouvé, en temps opportun, le compromis nécessaire qui saura donner satisfaction aux légitimes revendications des multiples intérêts en présence.

Les garanties réclamées par les intérêts étrangers comme devant remplacer dans une certaine mesure les traités sous la foi desquels se sont nouées et développées les relations lointaines des pays d'Orient et d'Occident sont évidemment assez complexes et assez délicates à définir; les intérêts des différents pays dont les ressortissants continuent de prévaloir d'anciens privilèges ont en effet évolué de façon assez variable. La politique, plus peut-être que le commerce, a créé en Egypte, point névralgique de l'expansion économique mondiale, une série de besoins inhérents à la situation particulière de chacune des grandes Puissances intéressées.

Il est à penser que cette question vitale à la fois pour les Egyptiens et pour les étrangers d'Egypte, se présentera aussitôt qu'auront abouti les négociations limitées à la Grande-Bretagne et à l'Egypte et que le projet d'alliance et d'amitié une fois conclu à Londres, les Puissances étrangères seront appelées à participer à une conférence internationale dont l'objet essentiel sera d'étudier soit l'atténuation, soit la modification des garanties capitulaires. A cet ensemble de questions se rattachera celle non moins importante de l'admission de l'Egypte à la Société des Nations, admission que réclame le peuple égyptien, mais que rendit impossible jusqu'à ce jour le retard apporté par les événements politiques de ces dernières années à la solution définitive de l'occupation militaire britannique de la Vallée du Nil et des quatre points réservés par le Gouvernement anglais dans sa déclaration de 1922. Ainsi donc d'importantes questions d'ordre international demeurent ouvertes sur cette terre d'Egypte et attendent, pour recevoir une solution, que soient réglés définitivement les rapports anglo-égyptiens. Ce ne sera en effet qu'après qu'auront été résolues les questions de frontières qui, aux termes du Pacte de la Société des Nations sont préjudiciables, que l'Egypte pourra songer à participer de façon plus active et plus directe à la vie internationale des peuples en demandant son admission à Genève. Il lui faudra tout d'abord

obtenir de l'Angleterre que soit levée l'incertitude qui règne sur le Soudan et que la frontière égypto-soudanaise soit définitivement fixée. Quand aux autres obstacles provenant de la situation issue d'une occupation militaire temporaire limitée à une partie restreinte du territoire comme se proposait de l'instituer le dernier projet de traité, les récentes discussions soulevées, en un cas analogue, au sein de la Société des Nations au sujet de l'admission de l'Irak ont montré qu'ils pouvaient être aisément aplanis et que le maintien d'un certain contrôle ne préjudiciait nullement à une pleine reconnaissance internationale d'indépendance et à l'entrée d'un pays à l'Assemblée de Genève. Envisagée au lendemain de la déclaration de 1922, officieusement d'abord et sans succès par suite de l'hostilité du cabinet britannique sous le ministère Ziwer pacha, puis officiellement durant les négociations Saroit pacha-Chamberlain, la question de l'admission de l'Égypte à la Société des Nations a de nouveau été ouverte au cours des pourparlers ultérieurs et son principe en a été admis par les hommes d'État Anglais; à l'heure actuelle, elle forme un des buts que se propose d'atteindre le présent gouvernement et auquel il entend consacrer ses efforts lors de la reprise des pourparlers. Au lendemain de l'entrée à Genève de l'Irak et alors que la France se propose d'appuyer la candidature de la Syrie, tout porte à croire que l'Égypte, beaucoup plus évoluée politiquement que ces deux jeunes pays, beaucoup plus importante aussi au point de vue international verra à brève échéance et avec l'appui britannique se réaliser la légitime ambition de ses élites d'obtenir la consécration définitive et totale de sa pleine indépendance et de voir ses représentants siéger au sein de l'Assemblée des Nations.

GEORGE MEYER.



L'EGYPTE ECONOMIQUE ET FINANCIÈRE

PAR

E. MINOST

DIRECTEUR GÉNÉRAL DU CRÉDIT FONCIER EGYPTIEN

*I.—Superficie, Population. II.—Coton, Irrigation, Agriculture.
III.—Industrie. IV.—Commerce extérieur, Balance des comptes.
V.—Crédit. VI.—Finances publiques. VII.—La crise actuelle.*

L'étude qui va suivre a été faite avec la préoccupation unique de répondre aux questions que m'ont souvent posées des amis de France qui de loin s'intéressent à l'Egypte ; j'imagine que ce sont les mêmes que doivent se poser la plupart des membres du Congrès que l'Egypte va avoir l'honneur d'accueillir.

Connaissant le public auquel je m'adresse, je n'ai pas craint de donner plus de chiffres que d'idées. Peut-être, par surcroît, l'effort de condensation que j'ai dû faire, pourra-t-il être utile aux lecteurs d'Egypte.

J'ai pensé que nos visiteurs entendraient ici suffisamment parler de la crise pour qu'il soit inutile d'insister sur ce point et qu'il soit préférable de leur donner l'image de la période toute récente où le coton ne se vendait pas encore à 15 talaris papier. C'est, je pense, la meilleure manière de leur faire sentir, à travers les vicissitudes présentes, la pérennité des ressources du plus vieux pays du monde ; c'est aussi, rendre justice — puisque l'Egypte n'est en aucune façon responsable ni de la crise cotonnière, ni de la crise du sterling — à la manière dont se sont développées l'économie nationale et les finances publiques sous le règne de S.M. le Roi FOUAD Ier.

I.—Superficie—Population

Limité naturellement par la Méditerranée et la mer Rouge, le territoire égyptien s'étend au Sud jusqu'au vingt-deuxième degré de latitude nord, à l'Ouest jusqu'au vingt-cinquième méridien est Greenwich. Sa longueur du Nord au Sud atteint 1.070 kilomètres, sa largeur de l'Est à

l'Ouest 1.230 kilomètres. La souveraineté égyptienne s'étend ainsi sur un million de kilomètres carrés environ.

Mais la surface habitable se réduit à 35.160 kilomètres carrés couvrant la longue et étroite vallée du Nil jusqu'au Caire, le Delta et les Oasis du désert.

D'après le recensement de 1927, la population de cette zone habitable s'élève à 14.177.864 habitants (non compris les forces militaires britanniques et leurs familles : 16.037 personnes), soit 404 habitants par kilomètre carré⁽¹⁾. Nous verrons plus loin les observations à faire sur cette densité de la population, une des plus fortes qu'on puisse constater.

Nous allons auparavant examiner de plus près la composition de cette population. Elle comprend :

13.952.264 habitants de nationalité égyptienne.

225.600 habitants de nationalités étrangères.

Le "Cens 15" de 1927 donne une répartition par race. Les 13.952.264 habitants de nationalité égyptienne appartiennent aux races suivantes :

Egyptienne... ..	13.528.876	Turque	10.585
Arabe (bédouins) ...	256.244	Juive	21.994
Nubienne	38.759	Arménienne	13.833
Soudanaise	28.385	Grecque	10.849
Syro-Palestinienne ...	30.923	Divers	11.816

On remarquera qu'à bon droit, s'agissant ici de "races," le mot copte n'apparaît pas. Contrairement à une opinion assez répandue, il ne faudrait pas croire que les coptes seuls descendent des anciens égyptiens, tandis que les musulmans appartiennent à la race arabe conquérante. Toute la masse de la population classée comme étant de race égyptienne peut être considérée comme descendant directement des anciens égyptiens. Tout au plus, pourrait-on dire que par suite des mariages à l'intérieur de la communauté, la race s'est conservée plus pure chez les coptes⁽²⁾.

(1) On évalue à 40.000 les nomades du désert.

(2) Le "Cheikh el beled" qui donna son nom à la merveilleuse statue de bois de la IV^{ème} dynastie, qu'on venait d'exhumer et avec laquelle il avait une ressemblance frappante, était un musulman.

Les 225.600 étrangers se répartissent ainsi d'après leur nationalité :

1. Grecs	76.264	9. Allemands	1.416
2. Italiens	52.462	10. Américains	1.389
3. Britanniques	34.169	11. Suisses	1.311
4. Français... ..	24.332	12. Yougoslaves	1.249
5. Turcs	9.284	13. Autrichiens	1.217
6. Russes	2.410	14. Roumains	1.168
7. Espagnols	2.365	15. Belges	481
8. Persans	2.223	16. Hollandais	447

Il s'agit là de nationalité. Mais les 24.332 ressortissants français, par exemple, ne sont pas tous—et loin de là—de race française. Ils comprennent, en dehors même des Algériens, Tunisiens, etc., un assez grand nombre d'individus fixés depuis longtemps en Égypte et qui, par la voie de la "protection" ont acquis la nationalité française. La répartition est la suivante :

Français de France	8.019	Français de Tunisie... ..	1.506
„ de race juive.	5.764	„ d'Algérie	1.192
Français de race égyptienne	2.624	Français de race bédouine	41
Français de Syrie	1.801	Français divers... ..	3.385

De même, les ressortissants britanniques (34.169) comprennent : 12.236 anglais, 8.965 maltais, 6.405 grecs, 2.130 juifs, 678 égyptiens, etc.

Quant aux ressortissants italiens (52.462) : 37.287 sont de race italienne, 4.949 sont juifs, 4.942 sont grecs, les autres sont des tripolitains, des érythréens, etc.

Au surplus, on aura une idée plus précise de la constitution des colonies étrangères en constatant que sur 225.600 étrangers 99.156 sont nés en Égypte.

D'après la confession, la population se répartit de la manière suivante :

Musulmans	12.929.260	Autres orthodoxes	128.293
Coptes orthodoxes	870.877	Autres catholiques	92.645
Coptes catholiques	24.015	Autres protestants	14.579
Coptes protestants	51.501	Juifs	63.550
		Divers	3.144

La population active officielle s'élève à 5.845.665 (les femmes occupées aux soins du ménage étant classées parmi les personnes sans profession). Nous diminuerons encore ce chiffre des occupations que les Statistiques appellent "mal définies, inconnues et improductives" et dans laquelle

on range notamment 563.353 écoliers et étudiants. Nous resterons avec un chiffre de 5.249.864 se répartissant comme suit :

	Egyptiens	Etrangers	TOTAL
Agriculture	3.523.142	2.064	3.525.206
Industries extractives	9.514	196	9.710
Industries	524.540	21.779	546.259
Transports	184.619	11.370	195.989
Finance, assurance, commerce ...	427.138	32.225	459.363
Services publics	184.881	4.968	189.849
Professions libérales	102.294	8.357	110.651
Domestiques	203.522	9.315	212.837
TOTAUX			5.249.864

Nous avons noté plus haut la forte densité de la population 404 habitants par kilomètre carré. Celle-ci s'est accrue au cours du dernier siècle dans des proportions considérables. Pendant l'occupation française, en 1880, elle avait été *calculée* à 2.460.000 habitants; les recensements ultérieurs ont donné les chiffres suivants :

	Population	Densité
1873	5.250.000	—
1882	6.831.131	191
1897	9.734.405	274
1907	11.287.359	318
1917	12.750.918	362
1927	14.177.864	404

Au cours des périodes décennales comprises entre chaque recensement, l'accroissement annuel pour 1.000 habitants a donc été de :

1897-1907	15,90
1907-1917	12,97
1917-1927	11,19

La population des deux plus grandes villes d'Égypte a progressé selon les chiffres suivants :

	Le Caire	Alexandrie
1897	589-573	315-844
1907	678-433	353-807
1917	790-939	444-617
1927	1-064-567	573-063

On conçoit d'une part, que cet accroissement général de la population n'a été possible que grâce à l'amélioration des conditions économiques au cours du siècle écoulé, d'autre part, que cette forte densité qui ne fait que s'accroître pose des problèmes sérieux.

II.—Coton—Irrigation—Agriculture

[De même que l'augmentation de la population des pays occidentaux au cours du XIXe siècle doit être attribuée au bouleversement des conditions économiques résultant du développement de l'industrie, de même celle de la population égyptienne doit être attribuée au bouleversement des conditions économiques résultant de l'introduction et du développement de la culture du coton. En effet, la production de ce textile requerrait une main-d'œuvre abondante en même temps qu'elle fournissait les moyens de l'entretenir.

Nous allons donc examiner les efforts faits pour produire le coton, et les résultats de cet effort.

L'effort, c'est la transformation du régime du Nil par la création d'un magnifique système de barrages, de réservoirs, de canaux et de drains ; c'est l'aménagement du sol qu'il a fallu partout aplanir rigoureusement ; c'est ensuite, chaque année, les travaux minutieux exigés par la précieuse plante ; c'est aussi l'activité des courtiers, de la Bourse, des maisons d'exportation, l'amélioration des transports, la constitution d'un crédit approprié, ce sont les expérimentations faites dans les champs et dans les laboratoires par les agronomes et les savants, c'est pour une large part le travail des services administratifs et techniques non seulement du Ministère de l'Agriculture mais aussi du Ministère des Finances, des Travaux Publics, des Communications.

Le résultat, c'est la production d'un textile qui s'exporte, et qui, par conséquent, permet à l'Égypte d'acheter de l'étranger tout ce qui lui

manque : et elle n'a ni houille, ni fer, ni cuivre, ni bois ; en un mot rien de ce qui est devenu nécessaire à la vie d'aujourd'hui ; c'est, grâce à ces possibilités matérielles, la promotion de l'Egypte au rang des puissances modernes. C'est aussi, en ce moment, à cause de la baisse catastrophique des cours du coton, une crise d'autant plus grave que le temps n'avait pas permis d'élargir les assises de l'économie égyptienne.

Sans plus nous perdre dans des considérations générales, donnons quelques chiffres qui les justifient.

Sur 5.300.000 feddans, 1.300.000 seulement sont restés (en Haute-Egypte) sous le régime antique de la submersion ; ceux-ci, aménagés en bassins, reçoivent annuellement l'eau du fleuve qui y dépose son limon puis se retire. Ces terres sont impropres à la culture du coton, ne serait-ce que parce que la submersion a lieu alors que la plante commence précisément à former ses capsules. Les quatre millions de feddans restants sont protégés contre l'inondation et reçoivent, par un système de réservoirs, de digues et de canaux l'eau qui leur est nécessaire aux époques convenables.

La longueur des canaux et des drains publics est de 26.782 kilomètres, dont 1.687 sont navigables. Se détachant de chaque côté du Nil ou entre les branches du Delta ils vont, de ramification en ramification, alimenter les canaux privés et irriguer les plus petites parcelles.

Le contrôle des eaux du Nil est assuré, d'amont en aval, par le réservoir d'Assouan, les Barrages d'Esneh, de Nag-Hamadi, du Delta et de Zifta.

La fonction du réservoir d'Assouan est de recueillir l'eau pendant les mois d'hiver et de restituer l'eau emmagasinée jusque vers le mois de juillet, date à partir de laquelle la montée de la crue suffit à assurer les besoins de l'irrigation. La capacité du réservoir est actuellement de 2.700.000 mètres cubes. Par suite de la surélévation en cours d'exécution, elle sera portée à 5.670.000 mètres cubes.

La fonction des barrages est d'élever le niveau de l'eau de manière à assurer l'alimentation des canaux qui s'en détachent, et subsidiairement d'assurer la submersion des bassins situés en amont. Le barrage d'Assiout alimente le grand canal Ibrahimieh qui assure l'irrigation d'un million de feddans en Haute Egypte. Celui de Nag-Hamadi, inauguré en 1930, commande l'irrigation de 500.000 feddans.

Tantôt l'eau ainsi distribuée, suivant une rotation déterminée, coule naturellement dans les parcelles où le cultivateur n'a qu'à ouvrir les vannes pour procéder à l'irrigation ; plus souvent, elle coule à quelques décimètres au-dessous du niveau du sol cultivable, et le cultivateur

doit l'élever par un de ces procédés que l'image a popularisés : Sakkieh, Chadouf, vis d'Archimède, ou par des procédés plus modernes.

Sur 26.832 moteurs et chaudières existant en Egypte en 1929, 15.714 étaient utilisés pour l'irrigation et le drainage. Quelques stations de pompes sont d'ailleurs fort importantes. On devine que la seule nécessité d'assurer aux terres les bienfaits de l'irrigation (assurance contre la sécheresse) requiert une main-d'œuvre considérable.

Nous devrions faire la même constatation s'il nous fallait maintenant détailler toutes les opérations délicates requises par la culture du coton : le sol doit être ameublé par deux ou trois labours ; il est aménagé en billons de manière à permettre une irrigation parfaite par infiltration ; au revers des billons, les graines sont (en février ou avril) déposées par poquet d'une manière régulière ; il faut ensuite éclaircir le poquet par arrachage en ne laissant subsister que les deux tiges les plus robustes ; on procède à 2 ou 3 binages, à 8 ou 10 irrigations. La récolte qui s'effectue de six à sept mois après la plantation se fait en deux ou trois cueillettes. Il faut le plus souvent combattre les insectes nuisibles au cotonnier, dont le plus redoutable est le ver rosé. Et nous ne parlons pas ici des travaux de laboratoire, de sélection, des soins tout spéciaux qu'exige une plante sujette à l'hybridation et dont les plus belles variétés ne tarderaient pas à rétrograder.

A ces efforts, le coton avait jusqu'à ces dernières années magnifiquement répondu. L'Egypte produit dans le Delta les belles variétés à longue fibre (Sakellaridis) qui sont recherchées par la filature pour la production des tissus de toute première qualité ; la Haute-Egypte fournit une variété (Achmouni) qui fait prime sur le coton américain.

Voici quels ont été les résultats obtenus (moyennes quinquennales) :

		Superficie plantée en milliers de feddans	Récolte en milliers de kantars	Prix moyen en talaris	Valeur de la récolte y com- pris la graine en milliers de L.E.
1900-1904		1.305	6.093	13.69	19.294
1905-1909		1.583	6.379	18.21	26.591
1910-1914		1.711	7.301	17.61	30.006
1915-1919		1.482	5.304	45.03	52.875
1920-1924		1.684	6.181	35.94	50.281
1925-1929	...	1.761	7.661	25.58	44.329

On comprendra mieux l'importance du coton dans l'économie égyptienne en comparant sa valeur d'exportation avec le total des exportations annuelles.

	Total des exportations	Valeur du coton exporté	Pourcentage
			%
1925	59.198.662	51.660.000	87
1926	41.759.391	34.371.000	82
1927	48.340.503	38.999.192	80
1928	56.165.256	45.137.823	80
1929	51.751.994	41.361.040	80

Il ne faudrait pas toutefois abuser du terme de monoculture quand on parle de l'Egypte. Le coton n'occupe guère plus de 20 pour cent de la superficie des cultures annuelles, et l'Egypte reste encore le pays du blé, du maïs, du riz, du millet, des fèves, de la canne à sucre; elle développe également ses cultures maraichères et ses vergers. Ce qui est vrai, c'est que le succès du coton a fait de la plupart de ces cultures des cultures auxiliaires auxquelles le fellah n'apporte pas le même soin qu'au coton. La crise actuelle a déjà eu pour effet de modifier un peu cette situation.

III.—Industrie

L'importance de l'agriculture égyptienne ne doit pas induire à sous-estimer l'industrie du pays.

Depuis longtemps d'excellents esprits, soucieux d'élargir les bases de l'économie nationale et d'offrir à une main-d'œuvre toujours croissante un champ nouveau d'activité, ont pensé sinon à créer, car elle existait déjà, du moins à renforcer et à moderniser l'industrie égyptienne. De 1915 à 1918, une commission présidée par S.E. Ismaïl Sedky Pacha étudia les moyens de développer la production industrielle locale; ses conclusions, reprises dans la période d'après-guerre, conduisirent notamment à l'établissement, en 1930, d'un tarif douanier modérément protecteur, et à une extension de l'enseignement professionnel.

Les efforts officiels furent d'ailleurs secondés par la Fédération Internationale des Industries en Egypte, les Chambres de Commerce et la Banque Misr.

Les statistiques qui vont suivre datent de quelques années; il est à présumer qu'elles sont aujourd'hui inférieures à la réalité.

Nous avons vu plus haut que l'industrie occupait, en Egypte, en 1927 555.969 personnes.

Une statistique plus détaillée, faite lors du recensement de 1927, mais qui ne porte que sur les villes du Caire et d'Alexandrie, permet d'avoir une idée approximative de la répartition des activités dans les différents groupes d'industrie dans ces grandes villes :

Industrie extractive	5.465
Industrie textile	9.472
Tannage, travaux de cuir	2.705
Travaux en bois	14.688
Travaux en métal	20.098
Industrie de la céramique	20.098
Industrie chimique	2.689
Alimentation	23.904
Habillement	39.269
Ameublement	8.606
Bâtiment	35.375
Production et distribution d'énergie	6.746

Une statistique, non officielle, mais sûre, étant donné la personnalité dont elle émane, a été établie, en 1926 par le Dr. I. G. Lévi, et donne des indications pour l'ensemble de l'Egypte sur le nombre des personnes employées dans les principales industries :

Tissage, teinture, fabricants de châles	90.000
Bâtiment	66.000
Habillement	64.000
Ameublement	50.000
Industrie du sucre	29.000
Fabrication des cigarettes	5.000

Pour l'interprétation de ces chiffres, il faut se souvenir que dans une large mesure c'est l'artisanat qui est encore à la base de l'industrie égyptienne. Mais il existe un mouvement de concentration depuis quelques années. Nous nous bornerons à dire quelques mots des principales industries les plus fortement constituées.

La puissante Société des Sucreries et Raffinerie d'Egypte, dont l'investissement atteint 5 millions de L.E., compte 5 sucreries en Haute-Egypte près des champs de cannes, et une raffinerie à Hawamdieh près du Caire. Elle emploie 500 fonctionnaires et 28.000 ouvriers. Elle travaille chaque année environ 1.500.000 tonnes de canne à sucre qu'elle transforme en 150.000 tonnes de sucre brut. La Raffinerie de Hawamdieh travaille annuellement environ 140.000 tonnes de sucre brut. L'Egypte suffit à sa consommation. Elle sera en mesure d'exporter dès que les conditions mondiales seront devenues plus favorables.

Il semblerait normal que l'Egypte eût une industrie des textiles prospère. Il n'en est rien. Sur 7 millions de kantars de coton produits chaque année en Egypte, une soixantaine de milliers seulement sont utilisés dans le pays. On s'en étonne moins quand on réfléchit que le coton produit, d'excellente qualité, n'est pas celui qui répond aux besoins d'une population locale modeste. Le coton écrû va donc se faire filer à l'étranger, en Angleterre surtout, là où de longue date les ouvriers sont spécialisés, et où, au surplus se trouvent les débouchés des tissus de coton égyptien.

La réciproque n'est malheureusement pas vraie et l'Egypte jusqu'à ce jour ne travaille que fort peu les cotons étrangers (américain et indien) qui conviennent à ses besoins : l'interdiction de l'importation de ces cotons bruts (motivée par la crainte d'introduire les maladies parasitaires du cotonnier) laisse la filature sans autre matière première que les quelques milliers de kantars de coton égyptien qui restent dans le pays ; et l'industrie du tissage, si elle travaille quelques 3 millions de kilogrammes de filés de coton représentant environ 280.000 L.E. laisse encore l'Egypte dans la nécessité d'importer pour 7 millions de livres de tissus de coton.

L'atelier de filature et de tissage d'Alexandrie, appartenant à la Filature Nationale d'Egypte, a 60.000 broches et 800 métiers. Celui de Mehalla el Kobra appartenant à la Société Misr pour le filage et le tissage du coton, a 13.000 broches et 552 métiers. Elle s'efforce de travailler surtout le coton égyptien de qualité inférieure. La filature de l'Administration des prisons (999 broches) travaille annuellement 2.500 kantars de coton égyptien.

La fabrication des cigarettes est une des industries égyptiennes les plus connues à l'étranger. L'Egypte ne produit pas de tabac ; on a trouvé plus expédient d'en interdire la culture et de frapper le produit d'un droit d'entrée beaucoup plus facile à percevoir qu'une taxe à la production. L'Egypte importe donc annuellement pour 1.500.000 L.E. de tabac environ provenant surtout de la Grèce, de la Turquie, de l'Angleterre et, jusqu'en 1925, de la Chine et du Japon. Sa consommation satisfaite, elle réexporte pour près de 350.000 L.E. de cigarettes.

L'Egypte produit du pétrole fourni par des puits situés près de la mer Rouge. La production a atteint 285.000 tonnes en 1930. Le pétrole brut est raffiné par une raffinerie de l'Etat qui reçoit une petite partie de la production (11.000 tonnes) à titre de redevance, et par une raffinerie privée.

IV.—Commerce extérieur—Balance des comptes

Quelle que soit l'importance, qu'il ne faut pas méconnaître, de l'industrie égyptienne, et quels que soient les progrès qu'elle ait faits au cours des dernières années, elle n'a pu que dans une mesure très restreinte soustraire le pays à la nécessité d'obtenir de l'extérieur les produits dont il a besoin.

L'examen de la statistique des exportations et des importations montre que l'Égypte tire de son agriculture la presque totalité de ses moyens de paiement sur l'étranger; que sa production agricole ne la dispense pas cependant d'importer—et pour des sommes importantes—des céréales, du bétail. Quant aux postes les plus importants de l'importation, ils correspondent dans une large mesure à des frais généraux de l'agriculture (combustibles, engrais) et aux besoins vestimentaires très modestes individuellement, mais très importants, dans l'ensemble, de la population agricole. On conçoit à la lecture du tableau du commerce extérieur, que la capacité d'achat de l'Égypte à l'extérieur est fonction de la valeur de la récolte cotonnière.

	1928	
	Exportation	Importation
1. Animaux et produits alimentaires d'animaux	369.201	1.539.533
2. Peaux et ouvrages de peau	403.053	721.156
3. Autres produits d'animaux	68.117	44.793
4. Céréales, farines et produits agricoles	6.772.377	3.894.733
5. Denrées coloniales, épicerie	29.362	3.074.106
6. Spiritueux, boissons, huile	784.392	3.906.558
7. Papiers et imprimés	92.042	1.042.101
8. Bois et charbon	18.481	3.765.274
9. Pierre, poterie, verres	215.191	1.591.657
10. Matières colorantes	18.471	386.834
11. Produits chimiques	218.553	4.033.139
12. Textiles	45.404.710	15.431.923
13. Métaux et ouvrages en métaux ...	1.390.902	8.988.041
14. Articles divers	34.155	2.017.776
15. Tabacs, cigarettes	346.249	1.606.345
TOTAL	56.165.256	52.043.969

La répartition des exportations et importations par pays de provenance et de destination est donnée dans le tableau suivant. (En milliers de L.E.).

	Importa- tion	Exporta- tion		Importa- tion	Exporta- tion
			<i>Report ...</i>	32·095	41·859
Angleterre ...	11·326	21·532	Italie ...	5·110	3·798
Possessions anglaises ...	4·418	1·544	Japon ...	1·595	1·793
Allemagne ...	3·550	3·346	Palestine ...	953	424
Autriche ...	632	—	Roumanie ...	1·727	178
Belgique ...	1·998	382	Russie ...	958	—
Chine ...	283	17	Suède ...	562	—
Espagne ...	103	1·168	Suisse ...	612	1·987
Etats-Unis ...	2·688	6·118	Syrie ...	873	421
France ...	5·445	6·824	Tchéco-Slo- vaquie ...	1·308	948
Grèce ...	1·041	582	Turquie ...	1·338	172
Hollande ...	611	346	Autres Pays	4·913	4·585
<i>A reporter...</i>	32·095	41·859	TOTAL ...	52·044	56·165

Au cours des dernières années, la balance commerciale de l'Egypte a été généralement créditrice comme en font foi les chiffres suivants :

Du 1er septembre au 31 août	Importation	Exportation	Différence
1921-1922	46·006·259	50·185·140	+ 4·178·881
1922-1923	44·453·116	53·561·788	+ 9·108·672
1923-1924	47·440·590	64·109·696	+ 16·669·106
1924-1925	56·257·511	67·952·808	+ 11·695·297
1925-1926	55·973·075	52·855·630	— 3·117·445
1926-1927	48·230·223	45·823·055	— 2·407·168
1927-1928	51·565·388	54·310·983	+ 2·745·595
1928-1929	55·284·397	57·195·388	+ 1·910·991
1929-1930	54·056·988	39·722·029	— 14·334·959
1930-1931	34·252·374	29·330·695	— 4·921·679
1931-1932	29·302·119	26·996·794	— 2·305·325

Les éléments de la balance des comptes autres que le commerce, ne sont pas négligeables, mais probablement se compensent de manière à ne laisser qu'un solde assez insignifiant par rapport à la balance commerciale.

L'Égypte accueille chaque année des touristes, et bénéficie des dépenses faites chez elle par les troupes britanniques ; par contre chaque année, de nombreux égyptiens ou étrangers résidants vont passer à l'extérieur les mois chauds de l'été ; l'Égypte a une dette extérieure publique et privée, mais elle est également créancière de l'étranger. Elle n'a pas de flotte commerciale ; sauf de rares exceptions, l'assurance est une industrie étrangère ; une partie du bénéfice des banques étrangères s'en va à l'étranger.

Il paraît évident, en tous cas, que la balance des comptes a été au cours des dernières années favorable à l'Égypte ; et c'est en règlement de ces excédents que l'Égypte a en grande partie racheté la Dette Égyptienne, les actions et les obligations des Sociétés Égyptiennes détenues à l'étranger et a acquis dans une certaine mesure des valeurs étrangères. Les importations de titres sont un fait incontestable qu'il est évidemment impossible de mesurer ; mais elles sont certainement de l'ordre de plusieurs dizaines de millions de L.E.

V.—Crédit

L'existence de ces excédents favorables de la balance des comptes jointe à l'excellente situation budgétaire que nous examinerons plus loin, devait assurer à l'Égypte une monnaie de tout premier ordre. On sait que cette monnaie est aujourd'hui dépréciée. Au seuil du chapitre sur le crédit, il convient donc d'expliquer par quelle suite de circonstances l'Égypte en est arrivée à ce point.

Les Banques d'Égypte importaient autrefois chaque année, au début de la campagne cotonnière, les pièces d'or (et surtout des livres sterling) investies du cours légal en Égypte ou admises dans la circulation, pour financer la récolte. Le fellah qui les avait reçues s'en servait pour payer ses impôts, ses dettes, ses dépenses courantes ; elles refluaient donc vers les banques qui les réexportaient au fur et à mesure. Avec la guerre ces mouvements d'or monnayés durent naturellement cesser. Les billets de la National Bank n'avaient pas cours légal ; en 1914 un décret leur donna le cours forcé. Pour éviter les risques de transport par mer, la National Bank fut autorisée en novembre 1914 à déposer dans les caisses de la Banque d'Angleterre à Londres l'or en lingots destiné à couvrir l'augmentation de la circulation fiduciaire. Ultérieurement à la demande de l'Angleterre, qui tenait à réduire au minimum les immobilisations du métal précieux, un décret du 3 octobre 1916, autorisa la Banque à déposer des Bons du Trésor britannique au lieu

d'or. Grâce à l'extrême facilité de négociation de ces bons, ceux-ci rendirent les mêmes services qu'une couverture métallique. Les billets refluaient-ils vers la banque à l'époque où l'Egypte devait régler ses importations, la liquidation des bons donnait des moyens de paiement sur l'étranger ; et inversement lorsque, par suite du financement de la récolte, le pays devenait créateur, l'achat de bons et l'émission de billets redevenaient possibles. Ce système assura à l'Egypte un change stable avec l'Angleterre, lui épargna les frais de transport de l'or, et la fit en outre bénéficier des intérêts des Bons du Trésor Britannique. Il n'est probablement pas exagéré d'ajouter que le prestige de la livre sterling, à laquelle on savait la livre égyptienne soudée, contribua à la confiance qu'inspirait la devise égyptienne, encore qu'à part cet élément d'ordre purement psychologique, ce n'est pas le fait que la monnaie égyptienne était soudée au sterling qui pût ajouter rien à une situation créée par une balance des comptes favorable et un état très satisfaisant des finances publiques. Lorsque le Sterling s'est effondré, en septembre 1931, les billets égyptiens en circulation ne se trouvèrent plus gagés que par du papier inconvertible⁽¹⁾. Certes, il eût été possible à ce moment, et il est toujours techniquement possible, au prix d'un sacrifice à faire, de revaloriser la couverture, pour assurer aux billets égyptiens une convertibilité en devises or sinon en or. On a adopté une autre solution inspirée certainement par le sentiment qu'en quittant le sterling on se livrait à l'aventure, pour des raisons techniques aussi (absence d'un marché égyptien), et peut-être aussi parce qu'on présentait qu'une dépréciation monétaire signifiait une hausse du coton.—En conséquence, la National Bank continua d'assurer un change fixe sur l'Angleterre à raison de P.T. 97,5 pour une livre sterling—et sous ce régime la livre égyptienne suit très exactement, sur le marché des changes, les variations de la devise anglaise⁽²⁾.

*
* *

Il est assez difficile de parler des résultats de crédit autre qu'hypothécaire, en Egypte ; car à part quelques institutions de crédit qui, comme la National Bank of Egypt et la Banque Misr, parmi les plus importantes

(1) Pour 21.100.000 de billets émis au 31 décembre 1931, la couverture était composée comme suit : L.E. 3.802.500 en or, L.E. 15.797.500 en titres du Gouvernement britannique ; L.E. 1.500.000 en titres du Gouvernement Egyptien.

(2) Par suite d'achats d'or effectués à l'intérieur du pays par les soins du Gouvernement, à des cours inférieurs à ceux du marché mondial, la couverture en or était au 30 septembre 1932 de L.E. 6.240.583 pour une émission de L.E. 19.900.000 soit 31 %.

publient un bilan égyptien, les résultats des autres banques restent inconnus, soit qu'il s'agisse de banques locales privées, soit s'il s'agisse de succursales en Egypte de Banques étrangères.

La National Bank of Egypt remplit les deux missions d'une banque centrale ; elle a le monopole de l'émission des billets et elle est la Banque du Gouvernement. Mais par suite des habitudes locales et de diverses circonstances, elle n'est pas une banque centrale d'escompte.

Par contre, le système monétaire égyptien permet à la National Bank d'adapter très étroitement la circulation à l'augmentation ou à la diminution des besoins monétaires du pays résultant de la situation commerciale. Chaque année la circulation des billets commence à croître en septembre et atteint son maximum en octobre pour financer la récolte cotonnière, après quoi les billets mis en circulation rentrent progressivement à la Banque par suite du règlement des impôts, des dettes et des achats de marchandises. Naturellement, plus la récolte est importante, et plus la circulation s'accroît. Il ne s'agit pas là d'inflation, puisque la récolte étant en totalité exportée, la circulation n'est que la contrevaletur des moyens de paiement obtenus par l'Egypte sur l'étranger. Si finalement, comme ce fut le cas au cours des dernières années, la balance des comptes est favorable à l'Egypte, l'excédent de la circulation sur les besoins se trouve finalement et indirectement résorbé par les achats que fait l'Egypte de ses propres titres ou de valeurs étrangères.

Le tableau ci-dessous rend compte du rythme de la circulation des billets : l'émission atteint régulièrement son point bas en août, atteint rapidement son maximum en octobre et décroît lentement jusqu'au mois d'août suivant.

(en millions de livres)

	1924	1925	1926	1927	1928	1929	1930
Minimum d'août	25,4	27,1	23,4	22,4	20,7	20,3	19,1
Maximum de décembre	40,3	34,8	28,4	29,0	31,6	27,1	22,2

La Banque Misr⁽¹⁾ a été constituée en 1920. On a voulu, par sa constitution, doter le pays d'une banque purement égyptienne. Les

(¹) Pour les lecteurs étrangers que le mot Misr intrigue souvent, notons qu'il signifie " Egypte " en arabe.

actionnaires doivent être de nationalité égyptienne ; toute sa direction et tout son personnel sont égyptiens. Avec un capital versé de L.E. 1.000.000, elle avait au 1er janvier 1932 les Réserves suivantes :

	L.E.
Réserve statutaire	333.024
Réserve extraordinaire	115.000
Fonds pour le développement des industries nationales	200.000
TOTAL	648.024
Report à nouveau	39.695
	687.719

Les comptes courants créditeurs s'élevaient au 31 décembre 1931 à L.E. 7.044.110.

La Banque Misr se livre à toutes les opérations de banque et a prêté son concours au Gouvernement Egyptien pour les avances sur coton, les prêts aux coopératives agricoles, les prêts industriels. Elle se trouve depuis peu déchargée des deux premières catégories d'opérations par la Banque du Crédit Agricole, dont nous parlerons plus bas. La Banque Misr a fondé des filiales à l'étranger : Banque Misr Syrie-Liban au capital souscrit et versé de 1.000.000 de livres Libano-Syriennes ; Banque Misr-France au capital souscrit et versé de 10.000.000 francs.

La Banque Misr a présidé à la formation de Sociétés s'occupant, chacune en ce qui la concerne, du développement des diverses branches des industries nationales. Les actions achetées par la Banque Misr dans chacune de ces Sociétés n'ont été acquises ni du Capital, ni de la Réserve statutaire, ni de la Réserve extraordinaire, mais uniquement de la Réserve Spéciale dite " Fonds pour le développement des industries nationales."

Ces sociétés sont les suivantes :

	Capital souscrit et libéré
	L.E.
Imprimerie Misr	50.000
Société Misr pour l'industrie du papier... ..	30.000
Société Misr pour le Théâtre et le cinéma	15.000
Société Misr pour la soie (Usine à Damiette)	75.000

Capital souscrit et libéré

	L.E.
Société Misr pour le lin	45.000
Société Misr Airwork	20.000
Société Misr pour les pêcheries	75.000
Société Misr pour l'exportation du coton	160.000
Société Misr pour l'exportation du coton (avec correspondants spéciaux à Bâle, Zurich, Dresde, Liverpool, Bombay, New-York, Osaka, Changai)	160.000
Société Misr pour l'égrenage du coton (usines à Mansourah, Mehalla el Kobra, Benha, Wasta, Fayoum, Tamia, Maghaga, Guirgueh)	250.000
Société Misr pour le transport et la navigation ...	150.000
Société Misr pour la filature et le tissage du coton (usine à Mehalla el Kobra)	450.000
Société Egyptienne des pétroles	100.000

En 1931 a été constituée sur l'initiative du Gouvernement une Banque dite Banque du Crédit Agricole d'Egypte, dont l'objet est de fournir, surtout au petit cultivateur, le crédit nécessaire à son exploitation : avances pour achat de graines, d'engrais, pour frais de récolte, pour achats de machines agricoles ; et aussi pour lui faire des avances sur ses récoltes et le soustraire ainsi à l'obligation de vendre ses produits dans un moment défavorable. La Société a été constituée avec un capital de un million de L.E. dont 500.000 L.E. ont été souscrites par l'Etat et 500.000 L.E. par les grandes sociétés établies en Egypte et intéressées à l'agriculture. Son Conseil d'Administration est mixte.

La Banque travaille avec son capital et les avances que l'Etat lui fait à un taux très modéré.

Elle a essentiellement pour mission de décharger l'administration de toutes les opérations de crédit agricole que le Ministère des Finances avait faites jusqu'ici soit directement, soit par l'intermédiaire des banques.

Récemment, le Crédit Agricole a été chargé d'organiser, avec les fonds qui lui ont été avancés par l'Etat, un crédit hypothécaire en faveur des petits propriétaires fonciers qui n'avaient pas accès auprès des banques hypothécaires.

*
* *

Le tableau ci-dessous donne une idée de la dette hypothécaire du pays auprès des grands établissements en 1914 et en 1932 (Prêts + Arriérés).

	1914	1932
Crédit Foncier Egyptien	29.278.000	19.294.347
Land Bank of Egypt ...	4.052.000	5.458.797
Mortgage Co. of Egypt ...	3.237.000	3.269.002
Agricultural Bank ...	6.940.000	823.173
Caisse Hypothécaire ...	1.585.000	—
Land and Mortgage Co. ...	496.000	—
Deutsche Hypoth. Bank	250.000	—
	45.838.000	28.845.319

VI.—Finances publiques

Dans une étude publiée par notre Revue en 1930, M. J. I. Craig, Secrétaire Financier au Ministère des Finances, propose de diviser en quatre périodes l'histoire financière de l'Egypte au cours des cinquante dernières années.

- (a) 1879 à 1889 la lutte contre la faillite.
- (b) 1889 à 1904 stabilité sous le contrôle strict de la Caisse de la Dette Publique.
- (c) 1904 à 1922 prospérité sous le contrôle britannique.
- (d) 1922 à 1929 (*quasi*) indépendance financière.

Il serait juste d'ailleurs, pour cette dernière période, de parler également de prospérité, de très grande prospérité même.

De 1889 à 1919-1920, les budgets se soldent constamment, à l'exception du seul exercice 1914-1915, par des excédents qui permettent la constitution d'une réserve de L.E. 17.100.000. L'exercice 1920-1921 ayant eu à supporter les charges de tout ordre qui s'imposaient au lendemain de la guerre à un moment d'une forte hausse des prix, se solda par un déficit de L.E. 15.600.000 qui ramena la réserve à L.E. 1.500.000. Les excédents de l'exercice suivant la portèrent à L.E. 5.377.000.

Le contrôle britannique avait donc fort bien aménagé les finances publiques de l'Égypte lorsqu'en 1922 il remit entre les mains du Gouvernement du nouveau Royaume la responsabilité de leur gestion. Depuis, grâce à des excédents constants, la Réserve a été portée à plus de quarante millions de livres⁽¹⁾.

	Recettes	Dépenses	Excédents	Réserve Générale
1922-1923	35.766.238	28.247.171	7.519.067	13.046.232
1923-1924	36.257.786	31.466.480	4.791.306	17.834.699
1924-1925	37.701.570	29.976.185	7.725.385	25.557.175
1925-1926	39.585.386	34.204.977	5.380.409	30.934.723
1926-1927	41.936.586	38.973.340	2.963.246	33.787.370
1927-1928	38.569.964	35.389.036	3.180.928	36.965.139
1928-1929	40.370.210	37.229.559	3.140.651	39.852.369
1929-1930	41.890.000	41.128.000	762.000	40.599.193
1930-1931	38.584.000	41.232.000	-2.648.000	37.950.791
1931-1932	37.771.000	36.992.000	779.000	38.719.000

Certes ces résultats exceptionnellement brillants, quand on pense surtout aux crises budgétaires où se débattaient la plupart des autres pays, ont été facilités par la prospérité économique et l'absence de ces charges que la guerre avait léguées ailleurs. Ils n'en sont pas moins remarquables et sont un des plus beaux titres de gloire de l'Égypte indépendante soucieuse de maintenir les saines traditions qui lui avaient été léguées. Naturellement, au cours de cette période, l'Etat n'eut pas à s'endetter (la dette totale de l'Etat est en constante régression depuis 1885); et il a même, comme nous le verrons plus loin, racheté une partie de sa dette.

Tout au plus pourrait-on remarquer que ces excédents n'ont été en grande partie obtenus que par l'ajournement de grands travaux pour lesquels les budgets prévoyaient annuellement des crédits balancés par des recettes et qui finalement, par suite de circonstances diverses, ne furent que partiellement exécutés.

Une excellente étude du budget Égyptien présentée cette année même à notre Société par le Professeur Ricci aboutit à la présentation rationnelle suivante du budget Égyptien.

(1) Voir plus loin la situation exacte de la Réserve.

Le Budget Egyptien était avant-guerre, de l'ordre de 17 millions de livres. Il est maintenant de l'ordre de quarante millions de livres. Son adaptation est d'autant plus remarquable que l'Egypte peut à bon droit se plaindre que l'existence des capitulations gêne sa liberté fiscale en ce sens que ne pouvant en fait (sans parler ici de question de droit) imposer les étrangers, elle se garde naturellement de créer des impôts que seuls ses nationaux auraient à payer. De là la physionomie si particulière du budget des recettes qui demande à l'exploitation des services publics des revenus que ne connaissent guère les pays occidentaux, et qui s'alimente par les revenus de la fortune privée de l'Etat (domaine, portefeuille). Il est juste de remarquer aussi que les droits de douane qui, avant-guerre, étaient de l'ordre de 3,5 millions de livres, sont maintenant de l'ordre de 12 millions de livres.

*
* *

Nous avons vu plus haut que les excédents budgétaires s'étaient traduits par la constitution d'une réserve qui, le 30 avril 1932, devait atteindre 38.719.000 L.E.

On va voir que ce chiffre doit être sensiblement réduit. En effet, la réserve a été investie d'abord en titres de la Dette Egyptienne et en titres du Trésor Britannique pour une forte partie ; les placements en titres Egyptiens présentent actuellement une sérieuse plus-value. Mais on n'a pas tardé à se servir de la Réserve à d'autres fins ; elle a servi à financer les interventions de l'Etat pour soutenir les cours du coton, puis à faire des avances à l'industrie et à l'agriculture (pour celle-ci depuis 1931 par l'intermédiaire de la Banque du Crédit Agricole).

Or, le coton acheté à des prix élevés a donné lieu à des pertes importantes lors de sa réalisation partielle. La perte enregistrée au 1er avril 1932 représentait L.E. 4.719.000. On a d'autre part imputé sur la réserve la perte de L.E. 608.000 subie lors de la vente d'un stock de pièces d'argent en excédent sur les besoins de la circulation. La Réserve a été ainsi ramenée à L.E. 38.719.000—(4.719.000+608.000)=33.392.000

L'actif de la Réserve était au 30 avril 1932 pris en charge pour les valeurs suivantes :

I.—ACTIF LIBRE :

Titres de la Dette Egyptienne	...	...	...	10.254.000
Titres du Gouvernement Britannique	...	...	...	6.150.000
Valeurs diverses	...	...	...	281.000
Espèces	...	...	...	1.520.000
Total de l'Actif libre	...	...	...	18.205.000

	<i>Report</i>	18.205.000
2.—ACTIF ENGAGÉ :		
Solde du stock de coton		8.696.000
Actions du Crédit Agricole		500.000
Avances au Crédit Agricole		1.285.000
Avances sur coton et produits agricoles ...		2.949.000
Avances faites à la Banque Misr pour l'Industrie et l'agriculture		743.000
Avances aux Coopératives		251.000
Avances aux débiteurs hypothécaires		763.000
Total de l'Actif engagé		<u>15.187.000</u>
TOTAL GÉNÉRAL		<u><u>33.392.000</u></u>

En outre, un fonds de réserve existant auprès de la Caisse de la Dette est constitué comme suit :

Titres (valeur nominale L.E. 1.800.000)... ..	1.300.000
Espèces	1.150.000
	<u><u>2.450.000</u></u>

La Dette Publique de l'Égypte est la suivante :

	Montant Nominal en L.E.	Charge annuelle
Emprunt garanti 3% ...	3.429.270	307.125
Dette Privilégiée 3½% ...	29.868.130	1.045.384
Dette Unifiée 4%	53.869.198	2.154.768
Tribut 3½%	4.989.445	321.018
Tribut 4%	3.510.897	273.608
	<u>95.666.940</u>	<u>4.101.903</u>

La valeur nominale des titres rachetés par le Gouvernement et par la Caisse de la Dette s'élevant environ à L.E. 16.100.000, la dette nette totale est donc très voisine de 80 millions de L.E.

VII.—La crise actuelle

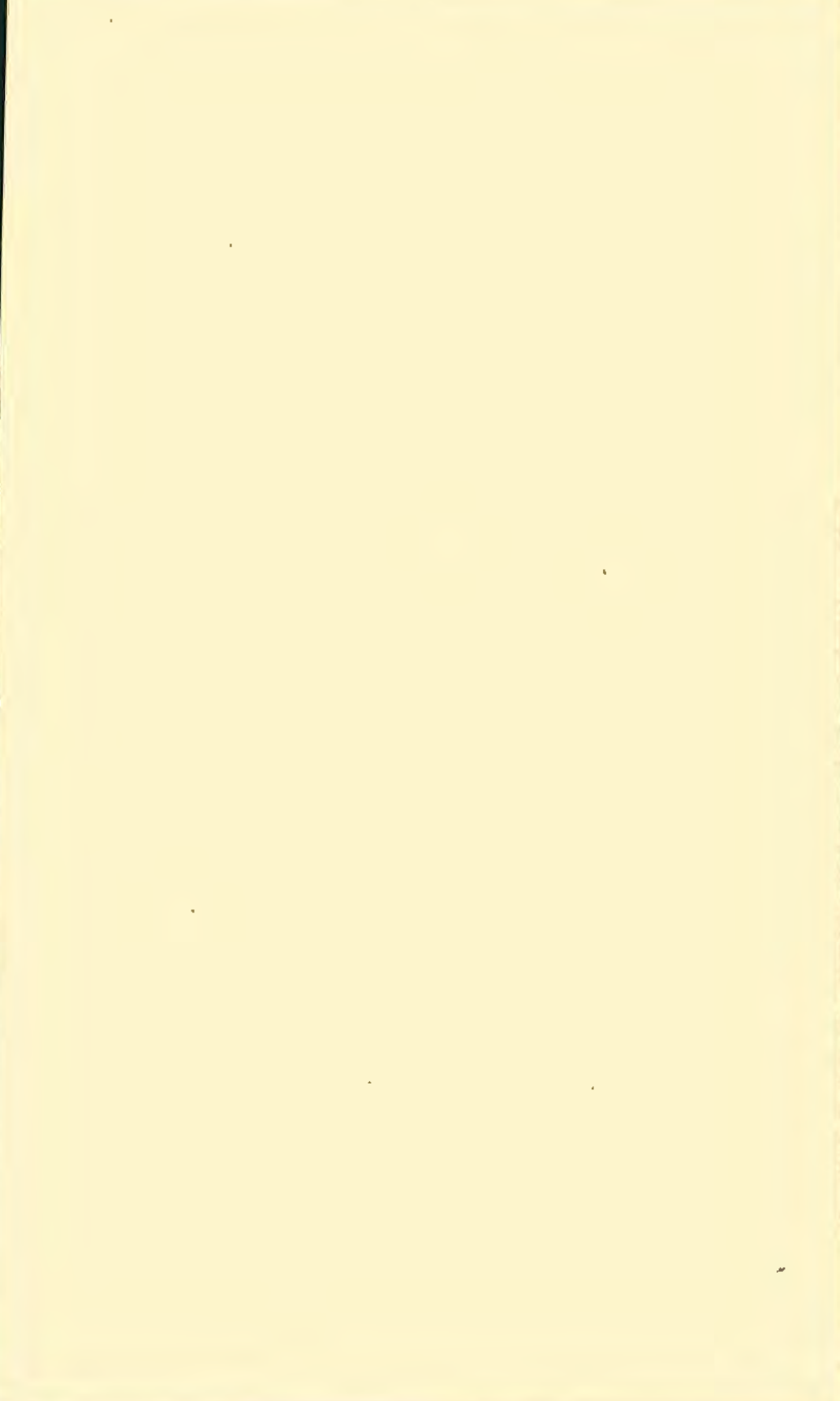
L'Égypte souffre actuellement d'une double crise : crise cotonnière, se répercutant sur l'ensemble du pays ; crise monétaire pesant surtout sur l'État et les établissements hypothécaires.

D'un côté, la valeur de la récolte du coton dont la moyenne avait été de plus de 48 millions de livres de 1925 à 1929 est tombée à 21 millions de L.E. en 1930-1931 et à 15,3 millions de L.E. en 1931-1932.

D'un autre côté, la monnaie égyptienne soudée en fait à la livre sterling s'est trouvée entraînée dans la chute de cette monnaie. Or ceci n'a pas compensé cela. Tandis qu'au cours des dépréciations monétaires qui se sont produites de 1918 à 1928, le prix des produits exprimé dans les monnaies nationales suivaient une ascension inversement proportionnelle à la valeur de la monnaie, cette fois, la chute des prix or du coton est telle que la prime fournie par la dépréciation de la monnaie n'est qu'un appoint très léger pour le vendeur de coton, et insignifiant pour l'ensemble de l'économie nationale. Les "valeurs réelles" qui, dans la période d'après-guerre (marchandises, terres, immeubles) offraient un abri relatif contre la dépréciation monétaire, sont atteintes dans des proportions telles que, jusqu'à présent tout au moins, elles n'ont pas encore servi de moyen de résistance à la crise. Il y a, à cette circonstance, des causes d'ordre général et des causes d'ordre local, l'attention ayant été détournée de ces valeurs réelles au bénéfice des valeurs de change, et une notable partie des capitalistes résidant en Egypte paraissant ne plus vouloir comme autrefois engager leur avoir dans la propriété foncière.

Mais cela même est un gage de redressement ; certes l'avenir dépendra en grande partie de la reprise des cours du coton ; mais, même si une déception peu probable devait à ce point de vue atteindre le pays, l'Egypte pourra toujours, au prix d'une adaptation nécessaire, trouver dans la fertilité de son sol, et dans sa main-d'œuvre exceptionnelle⁽¹⁾, les moyens de ce redressement ; or, si la nervosité bien compréhensible dans des moments comme ceux que nous vivons fait place à une plus saine appréciation des choses, cette adaptation devra être grandement facilitée par la mise en œuvre au profit de l'économie nationale des éléments de résistance dont l'Egypte dispose autant et mieux que tout autre pays.

(1) On m'excusera de répéter ces formules qui n'apparaissent banales que si on ne réfléchit pas à tout ce qu'elles ont de profondément vrai. La faculté d'adaptation de l'Egypte est d'ailleurs illustrée par deux faits capitaux : en 1930-1931, sous le premier choc de la crise, le budget pour la première fois depuis de longues années se solde par un déficit de L.E. 2.648.000. En 1931-1932, grâce à une compression des dépenses, on enregistre un excédent de L.E. 779.000. En 1930, la balance commerciale est en déficit de 14 millions de L.E. ; en 1931, le déficit est ramené à 5 millions grâce à une compression des importations de plus de 10 millions de L.E. ; en 1932, le déficit n'est plus que de L.E. 2.300.000.



LA RENAISSANCE INTELLECTUELLE DE L'EGYPTE

PAR

LE R.P. PAUL BOVIER-LAPIERRE S.J.

PROFESSEUR AU COLLÈGE DE LA SAINTE-FAMILLE,

MEMBRE DE L'INSTITUT D'EGYPTE.

S'il est un fait dont l'évidence s'impose aux regards les moins attentifs, c'est bien la renaissance que les rives du vieux Nil ont vu s'accomplir pendant ce dernier quart de siècle. Combien de voyageurs, qu'attiraient au pays des Pharaons la douceur de ses mois d'hiver, la majesté de son fleuve et le prestige de ses ruines millénaires, ont découvert, non sans surprise, une Egypte toute moderne, vivante, orientée vers l'avenir et dont ils soupçonnaient à peine l'existence. Le simple touriste lui-même est frappé par la blanche floraison d'édifices qui, d'une anuée à l'autre, viennent s'aligner le long des avenues de la capitale : Universités et Ecoles, Instituts et Musées ; signes palpables d'une richesse spirituelle en continuel accroissement. Pour qui a déjà parcouru la Vallée du Nil avant la Grande Tourmente le contraste avec le passé est encore plus saisissant.

Des livres et des articles pleins de faits et de chiffres ont déjà initié le monde cultivé aux grandes phases de cette évolution. Le but de notre étude est moins ambitieux. Au tableau d'ensemble que "L'Egypte Contemporaine" veut présenter aux Congressistes nous nous contenterons d'ajouter quelques traits, en exposant dans ses lignes générales l'œuvre dont la jeune Egypte est à bon droit le plus fière, l'organisation de l'Enseignement. Les autres manifestations de sa vie intellectuelle, sous la triple forme scientifique, littéraire et artistique, seront résumés dans un second article ⁽¹⁾.

(1) Sous le titre "L'Egypte" l'*Encyclopaedia Antverpiensis* a fait paraître récemment un ensemble d'études rédigées par d'érudits spécialistes. Nous renvoyons le lecteur qui jugerait notre exposé trop sommaire à ce recueil bien documenté, que nous reconnaissons volontiers avoir largement utilisé pour la rédaction de ce travail.

I.—L'Enseignement en Egypte

Education, instruction : ces deux termes inséparables résument les conditions fondamentales de tout véritable progrès. Sans elles un peuple ne fait que piétiner sur place, ses qualités natives s'étiolent faute de culture, il sombre dans l'inertie, il tombe en décadence.

Ainsi apparaissait aux yeux de l'Europe, au début du dernier siècle, un peuple autrefois puissant et prospère. De ce déplorable état, où l'avait réduit une longue période d'anarchie, le Grand Mohamed Aly entreprit de le retirer. Pareille tâche, de toute évidence, dépassait les efforts d'une seule génération, mais l'œuvre du Vice-Roi, interrompue par la mort, ne pouvait être abandonnée. Epris de progrès et de culture moderne, le Khédive Ismaïl lui imprima une nouvelle impulsion et c'est à son fils et quatrième successeur, le Roi Fouad I^{er} glorieusement régnant, qu'il semble avoir légué le soin de réaliser dans toute son ampleur le rêve du Grand Ancêtre.

Ce que voulait avant tout le Régénérateur de l'Egypte, c'était des hommes capables de seconder ses grands desseins dans le domaine politique et social : des officiers pour l'armée et la marine, des ingénieurs pour les manufactures, des techniciens pour les administrations. Mais où trouver ces hommes dans un pays dépeuplé par la guerre, dans une population livrée à l'ignorance ? Sa clairvoyance lui fit découvrir les moyens, sa forte volonté les mit en œuvre. D'Europe débarquèrent des spécialistes qu'il chargea de forger les instruments les plus indispensables ; et tandis qu'avec eux il refondait l'armée et reconstruisait la flotte, il inaugurait les premières grandes Ecoles : Ecoles Militaire et Navale, Ecole Polytechnique et la célèbre Ecole de Médecine à laquelle reste attaché le nom de Clot-Bey.

Il envoyait en même temps aux Universités d'outre-mer des jeunes gens choisis parmi les plus aptes. Revenus en Egypte, nantis de sérieuses connaissances, ils devaient être pour le Vice-Roi de précieux auxiliaires. De ces missions scolaires les successeurs de Mohamed Aly ont fidèlement gardé la tradition.

La tâche la plus urgente, mais non la moins difficile, était d'assurer sans retard aux Ecoles supérieures un recrutement régulier, sans lequel leur avenir restait mal assuré. La réforme de l'enseignement élémentaire, la fondation d'écoles préparatoires s'imposaient de toute évidence. Or en ce domaine presque tout restait à créer.

Sans doute on rencontrait un peu partout en Egypte, le plus souvent à l'ombre des Mosquées, des écoles élémentaires qu'entretenaient

de pieuses fondations ; mais ces " Kouttab " n'apprenaient aux enfants, avec les rudiments de la religion, que la lecture, l'écriture, parfois un peu de calcul. A qui voulait aller plus loin sur le chemin du savoir, la vénérable Université d'El-Azhar ouvrait ses portes ; mais les études y gardaient un caractère traditionnel scrupuleusement conservé et l'on ne pouvait demander l'enseignement des sciences modernes à des docteurs en théologie, en droit et en littérature arabe.

Des besoins nouveaux appelaient de nouveaux organes : la volonté du Maître de l'Égypte sût les réaliser. Ainsi débuta une vaste organisation scolaire qui mit cent ans à s'épanouir. Dès 1837, la multiplication des écoles obligea le Gouvernement à les soumettre à une administration centrale, qui s'appellera plus tard le Ministère de l'Instruction Publique.

En même temps que s'améliorait le système primitif des écoles populaires, un système nouveau s'élaborait sur un plan parallèle. Son programme, inspiré des méthodes européennes, prévoyait deux stades successifs, primaire et secondaire, amenant l'écopier par degrés jusqu'au seuil des études supérieures.

A l'aube du vingtième siècle, l'édifice laborieusement commencé était encore loin de sa perfection. Ses grandes lignes apparaissaient nettement, mais il restait à fournir un dernier effort pour l'élever jusqu'au faite.

Cependant l'ouvrier était déjà à pied d'œuvre. Rentré dans sa patrie après un long séjour en Europe, le Prince Ahmed Fouad, fidèle héritier de la pensée d'Ismaïl, rêvait de reprendre et d'achever l'œuvre paternelle dans le double domaine intellectuel et social. Sourd aux conseils trop humains qui l'engageaient—Il l'a raconté lui-même—" à vivre tranquille, sans se créer des soucis comme à plaisir," Il se démit de ses hautes charges pour se consacrer plus librement à la plus belle des tâches : réveiller le peuple égyptien et restaurer sous une forme moderne l'antique civilisation de la Vallée du Nil.

Comme ses devanciers, le Prince voyait dans l'Instruction Publique l'indispensable moyen d'atteindre le but visé. Sur ce terrain il restait encore large place pour de fécondes initiatives.

Les limites de cet article nous interdisent de nous étendre sur l'œuvre de progrès intellectuel dont le Prince Fouad fut l'animateur ; œuvre que couronna la fondation de la première Université. Rappelons seulement que sa sollicitude ne négligea aucune branche de l'Éducation nationale : Ecoles de tous les degrés, Instituts, Bibliothèques, Musées, qu'Il fonda, encouragea et dota, payant de sa personne autant que de

ses deniers. Son avènement au trône d'Egypte ne fit qu'élargir le champ de cette activité bienfaisante, où désormais Il avait les mains libres avec des moyens prodigieusement accrus. C'est alors que fut inscrit dans la nouvelle Constitution le principe de l'enseignement obligatoire et gratuit ; les programmes scolaires furent refondus, et, chaque année plus nombreux, les étudiants affluèrent dans les écoles agrandies, dans l'Université transformée.

Cette attention que le Chef de l'Etat prête aux questions pédagogiques se manifeste en toutes rencontres ; les pages qui suivent en apporteront plus d'une preuve. Ne retenons ici que la conduite du Souverain dans ses nombreux voyages à travers les provinces de la Haute et de la Basse Egypte. Dans chaque localité qu'Il traverse, nous disent les comptes rendus, la visite des écoles est inscrite en tête du programme. Partout Il inspecte, interroge, fondant des prix, donnant des récompenses, distribuant aux élèves, comme autrefois Charlemagne, l'éloge et le blâme avec impartialité.

On voit alors notables et Conseils Provinciaux, stimulés par l'exemple venu d'en haut, rassembler des fonds, recueillir des souscriptions, et voici que, dans des districts jusqu'alors déshérités, des écoles toutes neuves semblent naître sous les pas de l'Auguste Visiteur, qui laisse ainsi après Lui, comme un sillage permanent, les traces de son bienfaisant passage inscrites sur le sol égyptien.

1.—*L'Enseignement Elémentaire.*

Parvenu à l'âge où la vie cesse d'être un jeu perpétuel, le futur citoyen voit deux chemins s'ouvrir devant lui.

Le fils de l'artisan des villes, du cultivateur des campagnes s'engage dans la voie de l'Enseignement Elémentaire où il recevra, sans bourse délier, les connaissances indispensables à sa modeste condition : l'instruction civique et religieuse, les éléments de l'arabe, du calcul, de l'histoire et de la géographie, avec des notions d'hygiène et de culture physique. Par une sage disposition de la loi, les enfants ne passent à l'école que la moitié de la journée ; ils peuvent ainsi employer leur temps libre à l'apprentissage d'un métier ou se livrer au travail des champs auprès de leurs parents. Il existe cependant des écoles à journée entière.

Comme on le voit sans peine, cet enseignement n'est autre que l'ancien système des " Kouttab " perfectionné et adapté aux besoins modernes. Il correspond assez bien à l'enseignement primaire réservé aux classes laborieuses en France et en d'autres pays.

Après six ans de présence, l'enfant, alors aux environs de sa treizième année, quitte l'école sans retour dans la majorité des cas. Trouve-t-il trop léger son bagage de connaissances ? Une école élémentaire supérieure l'achemine en deux ans vers l'Ecole Normale, si la vocation pédagogique s'éveille en lui. Il en sortira trois ans plus tard pour enseigner comme maître dans les écoles élémentaires.

Si les goûts et les aptitudes de l'élève l'inclinent plutôt aux métiers manuels, il pourra être admis aux Ecoles Professionnelles qui, pendant trois ans, lui apprendront à travailler le fer, le bois, le cuir, etc., ou l'initieront aux industries maritimes.

L'artisan soucieux d'une formation plus scientifique entrera aux Sections secondaires des Ecoles Professionnelles, qui en feront un contre-maître de ces mêmes écoles, à moins qu'il ne préfère passer auparavant par l'Ecole des Arts Appliqués. En la quittant, il sera admis, suivant le cas, aux Cours professionnels du soir, aux Sections secondaires des Ecoles Professionnelles ou aux Ecoles d'Arts et Métiers.

2.—*L'Enseignement Moderne.*

Une voie toute différente, mais parallèle à la première, conduira l'enfant de haute et de moyenne classes aux professions libérales, en lui ouvrant les portes des grandes Ecoles et de l'Université. Ce système, inspiré des méthodes européennes, dérive des écoles préparatoires que dûnt créer Mohamed Aly pour assurer le recrutement des Ecoles Spéciales. Sous l'impulsion de Sa Majesté il a subi des remaniements profonds et va se perfectionnant d'une année à l'autre. La place importante que réserve son programme aux langues étrangères et aux sciences modernes le différencie nettement de l'enseignement élémentaire.

Comparé à l'enseignement secondaire et supérieur français, il correspond assez bien à la branche dite moderne, qui laisse de côté l'étude des langues anciennes, réservée à la branche classique.

Ce second cycle d'enseignement comporte, comme le premier, plusieurs degrés successifs.

Le Jardin d'Enfants, si populaire en Europe, très apprécié en Egypte malgré son introduction récente, reçoit le futur universitaire presque au sortir du berceau. De jeunes institutrices, bien préparées à leur tâche maternelle, forment l'esprit et le cœur du tout petit jusqu'à l'âge de sept ou huit ans. L'Ecole Primaire lui est alors ouverte.

Cette seconde étape, qui le retient quatre ans, initie l'enfant à une culture générale plus complète que celle dont se contente son camarade de l'école élémentaire. On lui enseigne, avec l'arabe, une langue étran-

gère ; à l'histoire, à la géographie s'ajoutent les sciences mathématiques et naturelles, le dessin et les travaux manuels. L'hygiène et la culture physique ne sont pas négligées.

Le Certificat d'Etudes Primaires une fois obtenu, une bifurcation s'amorce.

L'enfant que n'attirent pas les hautes études théoriques peut alors obliger vers les Ecoles Intermédiaires, antichambres des carrières commerciale et agricole ou encore des Ecoles d'Arts et Métiers. Un programme où la formation pratique tient une large place le prépare à la profession de son choix. C'est du côté de ces écoles, précieuses pour doter le pays des techniciens nécessaires, que l'Administration s'efforce d'aiguiller les candidats en surnombre qui assiègent les portes de l'enseignement secondaire.

Mais la plupart des élèves voient avant tout dans le Certificat la clef qui ouvre la porte de l'Ecole Secondaire, d'où ils atteindront, en cinq années réparties en deux étapes, le seuil des Ecoles Supérieures. Le programme des trois premières années sera le même pour tous : aux matières de l'Ecole Primaire s'ajoutent une deuxième langue étrangère et l'instruction civique, morale et religieuse. Le Certificat d'Etudes Secondaires marque la fin de la première étape. La seconde, longue de deux ans, comprend au contraire deux sections spécialisées : section des Lettres et section des Sciences, qui l'une et l'autre préparent directement aux Ecoles Supérieures. L'épreuve du Baccalauréat attend l'élève à la fin de sa scolarité.

Enfin en possession du précieux parchemin, l'élève—nous pouvons désormais l'appeler étudiant—voit s'ouvrir devant lui des avenues divergeantes qui mènent aux grandes professions libérales. Sera-t-il avocat, médecin, ingénieur, architecte ou professeur ?

Autrefois le candidat à l'enseignement primaire et secondaire allait se préparer à l'Ecole Normale Supérieure. Celle-ci, depuis 1929, a été transformée en Institut Pédagogique rattaché à l'Université elle-même. Cette combinaison, entre autres avantages, fait bénéficier le futur éducateur d'un enseignement indispensable à sa formation, celui de la psychologie et des sciences connexes.

Plusieurs Ecoles Supérieures s'offrent aussi au choix de l'adolescent pour franchir la dernière étape qui fixera définitivement sa vie : l'Ecole d'Agriculture, l'Ecole de Comptabilité et de Commerce, l'Ecole Polytechnique, l'Ecole des Beaux-Arts, sans parler de l'Ecole Militaire et de l'Ecole de Police.

Mais bien souvent l'Université captivera irrésistiblement ses regards avec ses diplômes convoités, consacrant une haute culture, qui lui ouvriront l'accès des fonctions sociales les plus élevées.

3.—*Les Ecoles non-officielles.*

Les écoles dont il vient d'être question dépendent du Ministère de l'Instruction Publique et ont un caractère officiel. Leur nombre s'est considérablement accru au cours de ces dernières années, pas assez cependant pour répondre à l'ampleur du mouvement qui entraîne vers l'instruction toutes les classes du pays.

La lourde tâche du Gouvernement et de son Chef a été opportunément allégée par l'initiative privée. Un peu partout en Egypte on rencontre des écoles créées par des particuliers, telle l'ancienne Ecole des Beaux-Arts qu'avait fondée S.A. le Prince Youssouf Kamal, ou soutenues par des œuvres charitables comme la Société de Bienfaisance Orwa el-Woska. L'Etat, reconnaissant leurs services, en subventionne un certain nombre qui acceptent le contrôle du Ministère de l'Instruction Publique.

Plusieurs de ces établissements ont d'ailleurs un caractère semi-officiel : tels ceux qui dépendent du Ministère des Wakfs chargé d'administrer les fondations pieuses.

Il est juste d'accorder une mention spéciale aux écoles des Wakfs Royaux, entretenues aux frais de la Couronne, écoles aujourd'hui très prospères, comme l'attestent et l'affluence des élèves et leurs succès aux examens. Sa Majesté leur porte, on le conçoit sans peine, un intérêt qui ne s'est jamais démenti. A côté des matières qui leur sont communes avec les écoles officielles, l'étude de la calligraphie arabe y est particulièrement en honneur, le Roi tenant à faire revivre un art en danger de se perdre. C'est dans ces écoles, disons-le en passant, que se formèrent, sur l'initiative royale, les premiers groupes d'Eclaircisseurs Egyptiens.

Soucieux également de restaurer les traditions d'une marine qui eut ses heures de gloire, le Souverain fonda à Alexandrie, il y a peu d'années, une institution intéressante par son double caractère éducatif et bienfaisant, à laquelle Il voulut attacher le nom de S.A.R. le Prince Héritier. L'Ecole Navale Faroukieh, dont l'Egypte recueille aujourd'hui les prémices, donne à de jeunes orphelins une formation bien comprise qui en fait très vite d'excellents marins. Deux yachts mis à leur dispo-

sition par des membres de la Famille Royale, un voilier offert par des armateurs alexandrins permettent de compléter leur éducation théorique par l'apprentissage sur place de leur dur mais salubre métier.

Le désir d'assurer aux enfants une instruction religieuse conforme à leurs rites respectifs a poussé les communautés chrétiennes de diverses dénominations à multiplier écoles et collèges. Des Séminaires ont été fondés où les futurs pasteurs des fidèles, tout en recevant leur formation ecclésiastique, s'initient aux études théologiques. L'effort éducatif des communautés israélites n'est pas moins digne de remarque.

Il serait peu équitable de passer sous silence la contribution qu'ont apportée les Colonies Etrangères à l'œuvre si méritoire de l'éducation. Etablies depuis longtemps sur la terre hospitalière d'Egypte, elles furent toujours animées d'un double souci : procurer aux enfants de leur propre sang la culture de la mère-patrie, en y faisant participer ceux de leur patrie d'adoption. Venues d'Europe ou d'Amérique, des Congrégations vouées à l'enseignement, qu'ont suivies des Missions d'un caractère plus séculier, ont édifié au Caire, à Alexandrie et dans les grandes villes d'Egypte des Ecoles, des Collèges, des Lycées, voire même des Ecoles commerciales et industrielles. Ces établissements font honneur aux pays qui ont formé leurs maîtres ; une légitime émulation y maintient très haut le niveau général des études.

Dans ces foyers de culture occidentale, fils d'Egyptiens et fils d'Etrangers se coudoient sur les mêmes bancs, sans distinction de races et de croyances, et mêlent fraternellement leurs jeux ; ils en emportent, pour les irradier autour d'eux, des idées de compréhension et d'estime mutuelles, germes d'une collaboration cordiale dont l'Egypte depuis plus d'un siècle a recueilli les fruits dans tous les domaines de son activité. Qui pourrait dénombrer les éléments de progrès qui ont ainsi traversé les mers pour s'implanter dans le vieux sol égyptien ? Si tant d'hommes distingués y sont familiers avec la langue et la culture des pays d'outre-mer, c'est à ces écoles qu'ils en sont bien souvent redevables ; si quelques privilégiés ont un accès direct aux trésors des littératures grecque et latine, sources de la civilisation européenne, c'est l'étude des langues classiques qui leur en a livré la clef.

Les établissements étrangers limitent généralement leur sollicitude aux deux premiers degrés de l'enseignement ; aussi devons-nous une mention spéciale à l'Ecole Française de Droit, qui relève de l'Enseignement Supérieur. Les cours qu'elle professe depuis plus de 40 ans embrassent, avec le programme de la licence en droit, un certain nombre

de questions juridiques d'un intérêt particulier pour des étudiants égyptiens. De son côté, l'Université Américaine initie nombre de jeunes gens à la haute culture anglo-saxonne.

Considérées dans leur ensemble, les Ecoles Etrangères ont donc bien mérité de l'Egypte et contribuent, on peut l'affirmer hautement, à réaliser cette union de l'Orient et de l'Occident qui fut l'idéal d'Ismail le Magnifique. Ainsi l'a toujours compris l'autorité dirigeante, dont le libéralisme éclairé les a honorées de sa bienveillance et parfois défendues contre un certain nationalisme trop étroit.

Comme se plaisait déjà à le faire le Sultan Hussein, son Auguste Prédecesseur, le Roi Fouad I^{er} a maintes fois montré, en paroles et en actes, en quelle estime Il tenait ces auxiliaires bénévoles de l'enseignement officiel. Au cours de ses voyages, Sa Majesté a témoigné une impartiale bienveillance aux écoles étrangères comme aux écoles égyptiennes, ne voulant voir que le bénéfice moral qu'en retire son peuple, et ses généreuses subventions à leurs œuvres charitables n'en sont pas la preuve la moins éloquente.

4.—*L'Université Egyptienne.*

La Grande Pensée d'un Règne : ainsi pourrait-on définir la jeune Université Egyptienne. Une même intelligence en a conçu l'idée et tracé le plan, une même volonté l'a construite assise par assise, avec une persévérance qui fut souvent méritoire. Le Prince Fouad, nous le savons déjà, souhaitait ardemment relever son pays au niveau des nations les plus évoluées sur le plan intellectuel et social. L'Université Lui apparaissait comme le couronnement de l'œuvre en voie de réalisation, le complément nécessaire des études secondaires, l'instrument indispensable à la formation d'une élite.

A l'heure où un courant général entraînait l'Egypte vers le progrès scientifique, cette lacune était déplorée par tout ce qu'elle comptait d'hommes réfléchis et patriotes. C'est à cette œuvre grandiose que se voua le Prince, sûr d'être soutenu par l'ensemble du pays.

Son appel fut entendu : des donations en espèces et en biens immeubles mirent entre ses mains les moyens matériels qu'exigeait impérieusement la mise en train de l'entreprise. Prudemment, patiemment, les obstacles furent écartés, les oppositions combattues, et l'Université Egyptienne, reconnue d'utilité publique en juin 1908, fut solennellement inaugurée dans les derniers jours de la même année. Jusqu'en 1913 son propre fondateur devait diriger ses débuts comme Recteur-Président.

Dès sa première année l'Université s'affirma en ouvrant cinq cours publics. Par une heureuse coïncidence, un Congrès International d'Archéologie se réunissait alors en Egypte et plusieurs représentants des vieilles Universités d'Europe marquèrent l'intérêt qu'ils portaient à la nouvelle venue en y donnant des conférences fort goûtées du public.

Doter sans retard professeurs et étudiants des instruments indispensables à leurs travaux fut, cette même année, la préoccupation maîtresse du Prince-Président. Les dons affluèrent encore, et bientôt se constitua une Bibliothèque de plus de 15.000 volumes, parfaitement adaptée au but proposé; elle ne devait pas cesser de s'accroître jusqu'à ce jour.

Reprenant enfin l'ancienne tradition des Mohamed Aly et des Ismaïl, l'Université envoyait en Europe une première mission d'étudiants; une autre devait suivre deux ans plus tard, en 1910. A ces missions la personnalité du Prince-Président et les bons souvenirs qu'il avait laissés dans les Cours d'Europe assurèrent partout le plus sympathique accueil.

En même temps arrivaient au Caire des personnalités scientifiques de valeur éprouvée, pour collaborer à l'organisation, délicate entre toutes, d'une Université moderne en pays d'Orient.

Enfin, toujours soucieux de perfectionner son œuvre, le Prince entreprit l'année suivante (1911) un grand voyage d'études, dont la nouvelle fondation devait retirer le plus grand profit. De ses visites aux Musées, aux Instituts scientifiques, aux Grandes Ecoles d'Europe, Il rapporta, avec une ample moisson d'idées et de projets, des livres en abondance et de riches collections numismatiques, grâce auxquelles le médaillier de l'Université est aujourd'hui le plus complet d'Egypte.

L'élévation du Prince Fouad au trône d'Egypte marque une date décisive dans l'histoire de l'Université. Loin d'oublier son œuvre de prédilection, le nouveau Souverain ne songea qu'à hâter l'exécution d'un programme dont rien ne devait désormais restreindre l'envergure. Un vaste projet de réorganisation et de perfectionnement fut alors conçu, qui se réalisa en 1926. Jusqu'alors l'Université n'avait été qu'une fondation privée: un décret l'érigea en institution d'Etat, en lui conférant la personnalité juridique, et lui incorpora les anciennes Ecoles de Droit et de Médecine, qui cessaient d'être indépendantes.

Ainsi complétée et munie d'un nouveau statut qui l'élève au niveau de ses sœurs des deux mondes, l'Université Egyptienne comprend désormais les quatre Facultés classiques: Lettres, Sciences, Médecine, Droit, chacune dirigée par un Doyen assisté d'un Conseil. Au-dessus.

d'eux, le Rector et le Conseil Supérieur gouvernent l'Université entière, sous l'autorité du Ministre de l'Instruction Publique qui en est, de droit, le Grand Maître.

Les titres que décernait l'ancienne Université ne dépassaient pas la licence. Ils comprennent désormais les degrés, variables d'ailleurs d'une Faculté à l'autre, de bachelier, licencié, maître et docteur, sans compter les diplômes spéciaux.

Al'appel royal, d'éminents professeurs étrangers consentirent à quitter pour un temps leurs chaires et vinrent travailler, avec leurs collègues égyptiens, à l'organisation des services dans l'Université régénérée : tâche laborieuse dont ils se sont acquittés, de l'aveu de tous, avec tact et compétence. Cette aide transitoire fut surtout précieuse aux Facultés des Lettres et des Sciences où tout était à refondre. Seules les Facultés de Droit et de Médecine avaient déjà leur corps professoral à peu près au complet.

Une cérémonie d'un symbolisme éloquent sanctionna cette renaissance. Le 7 février 1928, Celui qui, 20 ans auparavant, avait salué avec émotion les modestes débuts de l'ancienne Université (mais les œuvres grandes et durables ne commencent pas autrement), avait la joie et la fierté de poser, à titre de Souverain de l'Egypte, la première pierre des Facultés des Lettres et de Droit, dans le cadre imposant du Jardin Ourman, à Guizéh.

Quatre ans plus tard (février 1932), les nouveaux édifices, dont les façades jumelles opposent l'une à l'autre leurs blanches colonnades, étaient le théâtre d'une manifestation non moins mémorable. En présence de Sa Majesté, proclamation solennelle était faite des hauts grades obtenus par les lauréats et le Grand Maître de l'Université évoquait, avec les lignes maîtresses de son histoire, les premiers fruits du don inestimable que le Souverain faisait à son peuple.

Exposer ici en détail le fonctionnement et les travaux de l'Université réorganisée serait évidemment hors de question. Une esquisse à larges traits suffira pour en fixer la physionomie générale.

La Faculté des Lettres, désormais installée dans son nouveau local, groupe ses étudiants en 5 sections différentes : langues et littératures arabe et orientales, philosophie, histoire, géographie, langues et littératures européennes, pour lesquelles elle confère les titres de licence, maîtrise et doctorat. L'ancienne section d'archéologie a été transformée en Institut d'Archéologie, auquel va s'adjoindre une section spéciale pour les antiquités arabes.

Moins favorisées que les Lettres,—mais ce n'est qu'un état provisoire,—les Sciences occupent encore l'ancien Palais Zaafaran à l'Abbassieh. Leur programme, qui comprend les mathématiques pures et appliquées, les sciences physiques et chimiques et les sciences naturelles (botanique, zoologie et géologie), prépare aux titres de bachelier ès-sciences, maître et docteur. La Faculté organise, sur les côtes de la mer Rouge, un laboratoire maritime destiné aux recherches hydrobiologiques.

Comme la Faculté des Lettres, l'ancienne Ecole de Droit devenue Faculté est en possession de son nouveau siège. Les futurs juristes y étudient le droit privé, le droit public et l'économie politique. La licence et le doctorat sanctionnent leur travail. On vient de décider la création d'un Institut d'études administratives et financières, auquel pourront être admis les licenciés en droit et les diplômés de l'Ecole Supérieure de Commerce.

D'abord établie à Khankah, l'Ecole de Médecine fut plus tard transférée à Kasr el-Aïni, sur la route du Vieux-Caire. C'est là que la Faculté de Médecine, gênée dans ses locaux trop étroits, attend l'inauguration des spacieux bâtiments qui lui sont destinés dans l'île de Rôdah. Avec elle s'y transportera l'ancien hôpital qui a formé bien des générations de cliniciens, mais qui ne répond plus aux exigences actuelles. Tracé sur un plan grandiose, le nouvel Hôpital Fouad I^{er} comptera parmi les plus vastes et les mieux équipés du monde, à l'honneur de Celui dont il porte le nom.

En se muant en Faculté, la vieille Ecole a subi des transformations profondes en accord avec les progrès modernes. Aux sections primitives de médecine et de chirurgie, d'obstétrique et de service hospitalier est venue s'adjoindre une Ecole Dentaire, et la Faculté s'est successivement annexé l'Ecole de Pharmacologie et l'Ecole de Médecine Vétérinaire.

Les titres conférés dans les différentes sections comprennent des baccalauréats, des magistères et des doctorats, ainsi que des diplômes pour certaines branches spéciales, comme l'hygiène, la médecine légale, la pathologie tropicale, l'ophtalmologie.

Chaque Faculté, cela va sans dire, s'efforce de fournir à l'étudiant tout ce qui peut aider ses études tant théoriques que pratiques : salles de cours et de lecture, laboratoires et collections. A elle seule la Faculté de Médecine possède cinq Musées documentaires. En dehors des bibliothèques particulières, un vaste bâtiment à cinq étages abrite la Bibliothèque générale de l'Université, qu'enrichissent chaque année d'impor-

tantes acquisitions. De récentes donations royales lui ont fait dépasser largement le nombre de 150.000 volumes.

Achevés ou encore en projet, les édifices universitaires sont répartis topographiquement en deux groupes que sépare toute la longueur du Nil, mais auxquels tôt ou tard un nouveau pont devra servir de trait d'union. Sur la rive droite du fleuve, le groupe de l'Est comprend seulement la Faculté de Médecine et son Hôpital, que remplaceront bientôt les nouvelles constructions de l'île de Rôdah. Sur la rive gauche, à Guizéh, les trois autres Facultés, avec la Bibliothèque et le futur Siège central de l'Université, forment essentiellement le groupe de l'Ouest, groupe que complète tout un ensemble de grandes écoles, pittoresquement éparses en bordure du Jardin Zoologique, du Jardin Botanique et du Jardin Ourman : Ecole Polytechnique, Ecoles d'Agriculture, de Médecine Vétérinaire et des Beaux-Arts, sans parler de la grande Ecole secondaire Saïdieh et du Service des Recherches sur le Coton.

Les vastes terrains encore libres qui entourent ce groupe imposant verront bientôt s'élever, on l'espère du moins, une Cité universitaire qui assurera aux étudiants le calme et le confort nécessaires à l'étude, tout en leur épargnant de longs et coûteux déplacements.

5.—*L'Université d'El-Azhar et les Instituts Islamiques.*

Au moment où s'accomplissait la réforme générale de l'enseignement dont nous venons d'esquisser les grandes lignes, la nouvelle Université aurait pu, semble-t-il, s'agréger l'ancienne Université d'El-Azhar, au titre de Faculté de Théologie et de Droit Islamiques. Mais d'impérieuses raisons militaient en faveur du *statu quo*. Rattachées au Ministère des Wakfs, El-Azhar et les écoles qui en dépendent gardent leur autonomie.

Cette institution millénaire, que le monde musulman regarde comme l'une de ses gloires, ne pouvait cependant échapper tout-à-fait au mouvement réformateur qui s'étendait à toutes les branches de l'Instruction Publique, et là encore l'initiative royale devait porter d'heureux fruits.

Détournant nos yeux à regret des beautés de son cadre architectural, nous n'essayerons ni de retracer après d'autres l'histoire de l'antique Université, ni d'en exposer l'organisation compliquée. N'en retenons que ce qui rentre dans le plan général de cette étude.

Avec ses milliers d'étudiants, accourus de tous les points de l'univers islamique, avec ses centaines de cheikhs et d'ulémas, la grande Mosquée d'El-Azhar fut longtemps le foyer intellectuel, le véritable cerveau de

l'Égypte, le centre pédagogique où se distribuait l'enseignement à tous ses degrés. En dehors d'elle, mais plus ou moins sous sa dépendance, de grandes écoles théologiques s'étaient fondées dans plusieurs villes ; certaines remontaient aux premiers siècles de la conquête arabe. Comme aujourd'hui, l'ensemble des études gravitait autour du Coran dont l'étudiant cherchait à pénétrer la langue, la doctrine et la législation.

Depuis longtemps déjà on s'accordait généralement à reconnaître la nécessité de renforcer la discipline de la vénérable Université et de retoucher ses programmes. Des tentatives plus ou moins heureuses avaient même été faites, sous les règnes précédents, pour en harmoniser l'enseignement avec les progrès scientifiques modernes sans en altérer le caractère traditionnel.

Mais la réforme fondamentale ne fut amorcée qu'en 1920. Sous l'impulsion de Sa Majesté elle s'opéra peu à peu, avec tact et prudence. La réorganisation du Conseil Supérieur en fut la première étape. Pour décongestionner l'Université, de nouveaux Instituts furent ensuite créés en diverses villes de province. Une série de lois rattachèrent à El-Azhar plusieurs écoles d'enseignement spécial, comme l'Ecole des Cadis (juges) et celle de Darel-Ouloum, créèrent des cours scientifiques nouveaux et réalisèrent d'utiles améliorations dans les examens d'admission, les programmes d'études, la discipline intérieure et la condition des ulémas.

Mais ce n'était là qu'un prélude. En 1927, une grande commission de réforme fut constituée, dont les travaux aboutirent, trois ans plus tard, à un décret réorganisant sur une base nouvelle l'Université d'El-Azhar et les établissements religieux annexes. En voici les dispositions principales :

Pour être admis aux cours supérieurs de l'Université, l'aspirant théologien, au sortir des écoles élémentaires, doit franchir deux étapes successives, primaire et secondaire, comme l'aspirant avocat ou l'aspirant médecin. Cette préparation obligatoire pourra lui être donnée à El-Azhar même, sinon il la recevra dans l'une des Ecoles d'Instruction Religieuse établies dans ce but à Alexandrie, Tanta et plusieurs autres villes d'Égypte. Un fois franchi le seuil de l'enseignement supérieur, il devra choisir entre les trois Facultés de Théologie, de Droit Coranique, de Langue et de Littérature Arabes, que complètent des sections de spécialisation par matières et par professions.

Au Souverain appartient désormais le choix du Recteur de l'Université ; il nomme également les membres de l'aréopage des grands ulémas et les cheikhs (directeurs) des Facultés.

6.—*L'Éducation Féminine.*

Dans cet ensemble imposant d'écoles à tous les degrés, où la jeunesse égyptienne trouve à étancher sa soif de connaissances, quelle part a-t-on fait à la portion féminine de la population scolaire ?

Trop longtemps négligée, à l'époque déjà lointaine où l'on en méconnaissait la nécessité, l'éducation des futures mères de familles a conquis une place de plus en plus importante dans les préoccupations de la nation égyptienne et de ses dirigeants.

Sur ce terrain comme sur celui de l'éducation masculine, le Prince Fouad s'était montré résolument novateur, devançant la masse hésitante des hommes de sa génération. Quant s'organisa l'ancienne Université, Il tint à y introduire une section féminine : création un peu risquée, avouait-Il lui-même plus tard en souriant, et dont s'effrayèrent quelques esprits attardés, mais dont le succès justifia pleinement la hardiesse.

A ce propos, il convient de saluer ici une initiative prise par le Prince, un an avant son avènement au trône, en faveur des jeunes ouvrières d'Alexandrie. L'œuvre si intéressante des Industries Féminines, placée plus tard sous le patronnage de S.M. la Reine Nazli, relève avant tout de l'activité royale dans le domaine économique et social ; elle se propose en effet d'améliorer la condition de l'ouvrière en perfectionnant son habileté professionnelle, pour lui assurer un travail plus rémunérateur. Elle rentre pourtant de plein droit dans le cadre de cette étude, car son fondateur, également soucieux des intérêts moraux de ses protégées, fit annexer aux ateliers des écoles très achalandées où elles reçoivent, tout en poursuivant leur apprentissage, une sérieuse éducation en rapport avec leur modeste condition.

Sous l'impulsion venue d'en haut, la section féminine de l'enseignement public se développa avec méthode, parallèlement à la section masculine. Des écoles élémentaires obligatoires, en nombre sans cesse croissant, reçoivent aujourd'hui les filles d'artisans et d'agriculteurs. Comme leurs frères, les écolières ne passent sur les bancs que la moitié de la journée et, le reste du temps, s'occupent auprès de leurs mères aux soins du ménage.

L'accession des jeunes filles à l'enseignement primaire et secondaire est aujourd'hui définitivement admise en principe, mais elle ne peut se réaliser en un jour ; il faut faire crédit à l'avenir. Pendant longtemps l'actif dévouement de nombreuses Congrégations étrangères s'efforça de combler en partie cette lacune, mais le Gouvernement d'aujourd'hui

tient à honneur de ne pas se laisser distancer, et bientôt la branche cadette de l'enseignement moderne n'aura rien à envier à la branche aînée. Comme modèle du genre il nous faut signaler le Collège Féminin de Kasr el-Doubara (Caire), où des jeunes filles de grandes familles reçoivent une éducation conforme au rang qu'elles doivent occuper dans la société.

L'Université elle-même compte déjà un certain nombre d'étudiantes inscrites aux diverses Facultés, surtout dans certaines sections médicales qui leur sont spécialement réservées, et le nombre des jeunes filles titulaires de diplômes supérieurs s'accroît sans arrêt.

Le Ministère fait en même temps de grands efforts pour procurer à l'enseignement féminin un corps professoral à la hauteur de sa tâche. Au-dessus des Ecoles Normales ordinaires, pépinières d'institutrices pour l'enseignement élémentaire, une Ecole Normale Supérieure donne aux futures maîtresses une formation plus spécialisée dans les trois sections suivantes : enseignement général, enseignement ménager et jardins d'enfants, auxquelles vient de s'adjoindre une quatrième, destinée à celles qui veulent se consacrer à l'éducation des aveugles.

Il est enfin question d'organiser un Institut Pédagogique féminin, analogue à celui qui existe déjà à l'Université pour les candidats au professorat de l'autre sexe.

7.—*L'Education des Adultes.*

La multiplication rapide des établissements scolaires, qui dans ces derniers temps ont littéralement fait tache d'huile le long de la Vallée du Nil, pénétrant jusqu'aux villages les plus réfractaires au progrès, a déjà donné des résultats nullement négligeables dont témoignent les plus récentes statistiques. L'analphabétisme, affection chronique du pays, est en régression et le prochain recensement, tout le fait espérer, accusera une forte baisse de la proportion des illettrés. Guérie de cette tare affligeante, l'Egypte, grâce à ses dirigeants, s'élèvera peu à peu jusqu'au degré de culture dont se glorifient les pays de vieille civilisation.

Non contents d'attaquer le mal à sa racine, le Ministère et diverses associations d'enseignement ont entrepris de lui soustraire, dans la mesure du possible, les adultes dont l'enfance n'a pas connu les bienfaits de l'éducation. C'est dans ce but qu'ont été institués des cours du soir, où des milliers d'ouvriers apprennent à lire et à écrire ou combler les lacunes d'une instruction insuffisante. D'autres cours perfectionnent leurs connaissances professionnelles.

C'est peut-être sur la santé publique que l'ignorance des adultes produit les plus fâcheux effets : mortalité infantile, aggravation des maladies endémiques, propagation des maladies épidémiques, tels en sont, nul ne l'ignore, les fruits les plus lamentables. Non content d'organiser une lutte méthodique contre les causes morbides qui déciment la population et affaiblissent la race, le Ministère de l'Hygiène Publique s'est donné la tâche d'éduquer la masse populaire pour la tirer de son inertie et s'en faire une auxiliaire. Aux jeunes mères dont l'inconsciente négligence et les pratiques routinières privent chaque année le pays de milliers de vies précieuses, des infirmières expérimentées enseignent les principes d'une saine puériculture. Au fellah insoucieux des dangers qui le menacent, lui et sa famille, des tournées de conférences inculquent les notions élémentaires d'hygiène et de prophylaxie. Les moyens les plus modernes : projections cinématographiques, auditions radiophoniques, expositions, sont mis en œuvre pour forcer son attention distraite et stimuler sa volonté engourdie.

Aux bons effets de cette propagande sanitaire s'ajoutent ceux d'une autre campagne qu'entreprend de son côté le Ministère de l'Agriculture. Il s'agit cette fois d'initier le cultivateur, figé dans ses habitudes ancestrales, aux éléments de l'agriculture moderne, aux perfectionnements, aux procédés nouveaux qui augmenteront, avec le rendement de son champ, son bien-être physique et élèveront son niveau moral.

S'associant à cette double offensive, la Presse égyptienne, dans la mesure de ses moyens, mène le bon combat contre l'ignorance populaire sous toutes ses formes.

Même les adultes instruits ne sont pas exclus de cette sollicitude éducatrice. C'est à leur bénéfice, aussi bien qu'à celui de ses propres étudiants, que l'Université organise chaque année des séries de Conférences données par ses meilleurs professeurs et dont les projections lumineuses viennent augmenter l'intérêt. L'affluence des auditeurs prouve avec éloquence combien cette forme d'enseignement a d'attrait pour les personnes cultivées. Les voyageurs de marque, les célébrités de passage, invités à prendre la parole dans les Sociétés Scientifiques et les Cercles Littéraires, sont assurés de rencontrer toujours l'accueil empressé d'un public qui n'est jamais las d'apprendre.

PAUL BOVIER-LAPIERRE *S.J.*



THE CONSTRUCTION, DEVELOPMENT AND ORGANIZATION OF THE EGYPTIAN STATE RAILWAYS, TELEGRAPHS AND TELEPHONES SYSTEM

STATE RAILWAYS CONSTRUCTION

LOWER EGYPT.

Egypt was one of the early countries, and certainly the first in Africa, to adopt railway transport. The then Khedive of Egypt, Abbas Ist. saw in it a means of encouraging the already important "overland route" traffic, between Europe and India, via Alexandria and Suez.

He accordingly entered into negotiations with Robert Stephenson, then the universal adviser on railway work, for the construction of a line of railway from Alexandria to Cairo and a contract was signed with him in 1267 Hegira (12.7.1851) for the first railway in Egypt. Begun in 1852, the first section, from Alexandria to Kafr el Biss on the side of the Nile opposite Kafr el Zayat where the Nile had to be crossed, was opened in 1854, and completed to Cairo in 1856, a distance of 210 kilometres. Pending the construction of a bridge at Kafr el Zayat, connection between the two sections of the line was maintained by a ferry.

With the completion of the line from Alexandria to Cairo, a direct line was constructed from Cairo to Suez and opened for traffic in November 1858, thus completing the rail over land route linking India with Europe ; the conception of which founded the State Railways. Traffic from the overland route alone yielded a revenue in regions of three quarters of a million per annum, before the coming of the Canal.

Further railway development in the Lower Egypt Section proceeded apace, the line from Cairo to Alexandria was double tracked by 1861 and branch and connecting lines between the important Lower Egypt towns were rapidly pushed forward. With the opening of the Suez Canal in 1868, the "Overland Route" gradually ceased to serve the purpose of its original projection as a direct route between Cairo and Suez only. In 1867 the Main Line was extended from Zagazig to Ismailia, with a branch line from Nafisha Junction to Suez, which was opened for traffic in 1870, thus completing a main line route Cairo-Suez.

providing better gradients and avoiding the worst portions of the desert. The direct Cairo-Suez Line then ceased to be used and was subsequently dismantled in 1879. Connection to Port-Said by rail was, until 1904, effected by a light railway, Ismailia-Port-Said constructed in 1891 and operated by the Suez Canal Co. In 1904 the light railway was taken over and relaid as standard gauge and operated by the E.S.R. under agreement providing for payment of an annuity, expiring in 1968, of L.E. 19,930 to the Suez Canal Co. as acquisition cost.

The policy of continued expansion of the State Railways in the Lower Egypt Section extended to acquisition of lines constructed and operated by companies as opportunity occurred. The following private-owned railways were acquired and merged with the State Railways (Lower Egypt) system :—

HELWAN LINE.

The line was constructed between 1870-72 by the then Khedive of Egypt, Ismail Pasha. It was opened for traffic in 1872 and was worked as a State Railway until 1888, when the concession for the exploitation of the line was given to the Société Anonyme Metropolitan and Cairo Helwan Railway (Suarès Frères). The concession was subsequently transferred to the Delta Light Railway Co. In 1914 the Government resumed working of the line as on payment of L.E. 90,000 (includes L.E. 20,000 value of Helwan Hotel, Sulphur Baths and Midan Said), by way of cash compensation and as with responsibility for redemption of the original Helwan Railway Bonds (L.E. 81,500).

MARYUT LINE.

Constructed and worked by Abbas Hilmi the then Khedive of Egypt, as his private property. Extending from Wardian to Abu-Hagag, a distance of 239 kiloms. The section Wardian—Dabaa (168 kiloms.) being standard gauge and the section Dabaa—Abu-Haggag (71 kiloms.) narrow gauge.

In consequence of negotiations being opened with intent to sell the property to a foreign company, the line was taken over by the Government in 1914 at a purchase cost of L.E. 376,000.

During the war, the track Hammam to Abu Hagag was removed to provide material required elsewhere for military purposes. In 1928, track was relaid (standard gauge throughout) to Dabaa and then in 1930 to Fuka, the present terminus.

RAIL CONNECTION WITH PALESTINE.

Previous to 1916 there was no rail connection between Egypt and Palestine.

In 1916, for military purposes the construction of a standard gauge line running East from Kantara was commenced and by the end of 1918 completed to Haifa.

Until 1917 the exchange of rolling stock between the Egyptian State Railways and the Military Railway was by ferry over the Canal. In 1917 the military operations in Palestine had intensified to degree requiring quickened transport between Egypt and Palestine. The Suez Canal Company accorded permission to a swing bridge being built on condition that it was removed after the War.

A bridge of special design, 163 metres in length* between abutments with an opening span of 45 metres, for navigation, crossing the Canal at El Hersh, 5 iloms. North of Kantara station, was accordingly commenced in February 1918 by the Egyptian State Railway Engineers, and completed in July 1918 in the record time of five months and greatly facilitated intensive military movement.

The bridge remained in operation until March 1921, when it was removed at desire of the Canal Company.

On the conclusion of the War, rail connection with Palestine and Syria was maintained by the retention by the British Authorities of the Military constructed railway Kantara-Ludd, of which the section Kantara-Raffa lies in Egyptian territory. The British Government proposed that the Egyptian Government should take over and work the Kantara-Raffa line as an extension of the E.S.R. Having regard to the high ratio of costs of operation with but small prospect of revenue, the offer was declined. The line Kantara-Ludd remains the property of the British Government and is worked by the Palestine Railways on behalf of the British Government under agreement. The Egyptian State Railways maintains a ferry service at Kantara for passage of passengers and transport of goods wagons.

UPPER EGYPT.

In 1867 work was begun on the Upper Egypt Section, which starting from a terminal station (Bulak el Dacrour) on the West bank of the Nile, was for some years practically an independent system, pending

the construction (in 1891) of a third Nile Bridge at Embaba, just outside Cairo.

The Upper Egypt line was gradually extended from Assiut 1874 to Kena 1897. Construction from Kena to Assuan was by private enterprise. A company, the Kena-Assuan Railway Co., having been formed to construct and operate the line from Kena. The section Kena-Luxor was built as a standard gauge line, the section Luxor-Assuan (Gezireh) as a narrow gauge line (3' 6" Gauge), connecting with a then existing narrow gauge line, 11 kiloms. in length, Assuan (Gezireh) to Shellal constructed in 1884 as a military line during the first Sudan Campaign to accelerate transport of military stores past the 1st Cataract.

The line Kena-Assuan was taken over by the Government and opened for traffic in 1898 under arrangement by which the Kena-Assuan Railway Co. were compensated by annuity payments of L.E. 24,750 expiring 1978. The military line Assuan (Gezireh) to Shellal was, on the conclusion of the Sudan Campaign, absorbed into the system of the State Railways. Shellal now forms the Junction between the State Railways and the Sudan Government Steamers for traffic exchanged between Egypt and the Sudan. In 1926, the Section Luxor-Shellal was converted from narrow to standard gauge.

Other private constructed lines as absorbed into the State Railways system were :—

WESTERN OASIS LINE.

(2' 6" gauge). The line was constructed under concession given in 1906 to the Corporation of Western Egypt and was opened for traffic in 1907. The line was taken over by the Government in 1909 at an acquisition cost of L.E. 125,000. The line leads from Oasis Junction on the main line, 540 kilom. South of Cairo, to the Oasis of Kharga, a distance of 195 kiloms.

AUXILIARY RAILWAYS.

These lines divide into two sections, the Northern (kiloms. 256) and Southern (kiloms. 61) not having through connection with each other. The Northern section being on the West bank of the Nile, parallel with and having connection with the main line. The Southern section being also on the West bank of the Nile, without the connection with the main line which runs here on the East bank of the river. The lines are of standard gauge. The lines were constructed between 1870 and 1878.

by the Daira Sanieh in the reign of the Khedive Ismaïl, mainly for transport of sugar-cane from fields to factories. In 1903 the lines were acquired by the Sucreries Cie. In 1906 the lines were taken over by Government as on payment of a purchase consideration of L.E. 390,000.

Apart from their main function of transporting sugar-cane to factories, the lines are of little traffic importance. The Northern section, in 1916, served a military purpose. The section Beui-Mazar-Sandafa, serving as a connecting link between the main line and the Baharia Military Railway (3' 6" gauge) which was projected 130 kiloms. into the desert. The military line was pulled up in 1918-19.

DEVELOPMENT.

TRACK:

Route kilometrage has developed from 210 kiloms. as originally constructed in 1856 to a route kilometrage of 3,242 kiloms. standard gauge and 195 kiloms., narrow gauge as open for traffic at end of April 1932. Of the route kilometrage (standard gauge) 812 kiloms. is laid in double track. Track kilometrage i.e., route, single track, route double track and sidings, at end of April 1932, being 5,281 kiloms. standard and 199 kiloms. narrow gauge.

At end of April 1932, kilometrage of lines constructed and under construction, but not opened for traffic, was 333 kiloms.

The policy of doubling the line in sectors having intensive traffic, has been progressive and as far as financial restrictions permitted, has from early date kept pace with the development of traffic as shown below :—

MAIN LINES.

I.—Cairo—Alexandria Line.

Gabbary—Damanhour	...	...	...	...	1864
Damanhour—Kafr el Zayat	...	...	...	...	1865
Kafr el Zayat—Tanta	...	...	...	...	1859
Tanta—Benha	...	...	...	...	1865
Benha—Caliub	...	...	...	...	1866
Caliub—Cairo	...	...	...	...	1861

(Alexandria to Mallaha both up down lines opened in 1876).

II.—Benha—Port-Said Line.

Benha—Zagazig	...	...	...	...	1870
Zagazig—Ismailia	...	...	...	...	1916
Ismailia—Ferdan	...	...	...	...	1917

III.—Cairo—Shellal Line.

Cairo—Ramleh Bulak	...	...	...	...	1897
R. Bulak—Bulak Dacrour	...	...	...	...	1900 (a)
Bulak Dacrour—Wasta	...	...	...	...	1903
Wasta—Minia	...	...	...	...	1907 (b)
Minia—Roda	...	...	...	...	1928
Roda—Deirout	...	...	...	...	1929
Deirout—Assiut	...	...	...	...	1930

(a) Single line on Embabeh old bridge until new double line bridge was opened in 1924.

(b) Single line on Kosheisha bridge (Wasta) until new double line bridge was opened in 1909.

SECONDARY AND SUBURBAN LINES.

IV.—Mataria Line.

Demerdache—Zeitoun	...	...	...	...	1893
Pont-Limun—Demerdache	...	...	...	...	1904
Zeitoun—Ein-Shems	...	...	...	...	1906

V.—Helwan Line.

Tura—Helwan	...	...	...	...	1914
-------------	-----	-----	-----	-----	------

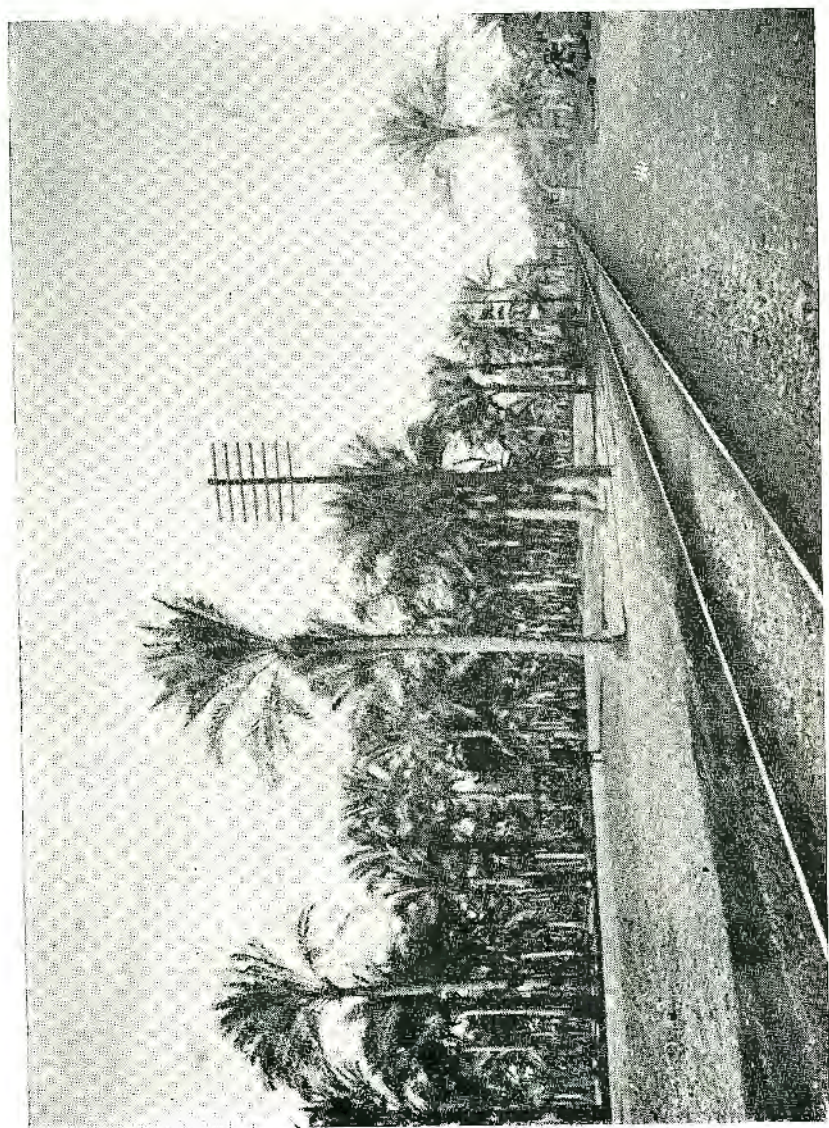
NOTE.—Bab el Luk—Tura section was already doubled prior to taking over from E.D.L.R.

VI.—Tanta—Damietta Line.

Tanta—Mehallet-Roh	...	...	...	...	1876
Mehallet-Roh—Mehallet Kebir	...	...	...	...	1930
Mehallet-Kebir—Mit-Assas	...	...	...	...	1932 (April)

Mit-Assas—Talkha the remaining section will be opened for traffic on November 1st 1932.

The standard permanent way is 47 kilogrammes vignole rails, carried on wooden or steel sleepers, but this has been the standard only since 1912. Previously, in the normal course of development, of heavier axle loads, and faster running, the type and weight of permanent way had progressed from double headed, and bull headed rails, on pot sleepers, through varying stages up to Vignole track of 46 kilogs. rails and finally, as above, to 47.



VOIE DE MATARLA
(Près du Mar)

The line is laid mainly with timber sleepers, of which the most suitable are of Turkish pine, obtained from Anatolia, as being readily available at very reasonable prices. As Egypt does not suffer from white ants, and only to a limited extent from other timber parasites, steel sleepers do not, at present prices, justify themselves.

The fish plates employed are of a heavy, six holed "deep angle" type ; designed to give the strongest support to the joints, in which they have proved to be completely successful.

Ballast, in the form of flint gravel, is available, from quarries owned and worked by the Administration, in almost unlimited quantities.

The track has undergone extensive renewal between 1925 and 1932. During the War maintenance and renewal were practically suspended. All available material and labour being required for military purposes. The track was consequently in a very neglected condition at the end of the War. In 1925 a special Programme of Renewal, having a spread over of six years to restore arrears of renewal as consequent on neglect to renew during the War, and maintain a current annual quota ; was put into operation. The Programme provided for restoration of 400 kiloms. of complete renewal to overtake effects of the War with a current annual renewal of 100 kiloms. in addition.

The Programme was completed in 1931-1932 as below :—

		Estimated Kilometres	Completed Kilometres
" Arrears "		400	400
" Current "		600	510

At a total cost of L.E. 1,820,000, of which L.E. 1,659,000 was charged to Revenue (working expenses) and L.E. 161,000 to Capital as being the improvement in type of material on replacement.

BRIDGES.

Bridges form a very important item, Egypt being, particularly in the Delta, intersected by numerous cauals, many of which are navigable not to speak of the Nile. There are, in all nine Nile crossings, all of them provided with opening spans, and most of them with roadways at the sides. The most important is that which crosses the Nile at Embaba, some 4 kilometres from Cairo. This imposing structure, completed in 1925, has six fixed spans, of 70 metres each, and an opening span providing two waterways of 30 metres each. It carries two lines

of railway track, two roadways each 4.20 metres wide, and overhead footways each 3.70 metres wide.—Some 9,000 tons of steel was used in its construction. It was completed at a total cost of L.E. 539,000.

Steady progress is being made with the reconstruction, or strengthening, of bridges which are inadequate for present axle loads. In the past 5 years 197 bridges have been so dealt with. Amongst new bridges the most important being :—

DESSUK BRIDGE.

Connects Dessuk with Rahmania *via* an Island in mid river. Provides for rail and road traffic.

Dessuk section consists of five fixed spans 62 metres each, one fixed span of 55 metres and one swing span of 60 metres.

Rahmania section consists of five fixed spans of 62 metres each.

The Bridge was opened for rail traffic in February 1927, but was only completed for rail and road traffic in 1930, at a cost of L.E. 180,000.

EDFINA BRIDGE.

Crosses the Nile at Edfina, a town in the Northern Delta, about 50 kiloms. East of Alexandria.

The bridge has three spans of 80 metres and two waterways of 24 metres each.

Completed in 1932 at a cost of L.E. 135,000.

Bridge work did not suffer during the War to the same extent as did the track. In the six years, an actual spending of L.E. 84,000 sufficed to purpose of renewal as against a Programme providing for a spending of L.E. 270,000.

SIGNALS.

The signalling system employed is the absolute lock and block, following English practice. A steady programme is being systematically followed, until the whole system is completely interlocked. This programme, begun in 1900, has been continuously followed, with the exception of the War years, and the few years immediately after, when apparatus was difficult to obtain and prices were very high. During the whole period, no less than 453 cabins, with their interlocking gear, have been brought into use.

In general, the signalling is mechanical, but in Cairo the electric pneumatic system, with track circuit, is in operation.

Renewal as effected under the Programme of 1925 was not so much attributable to effects of the War in point of deterioration of signals, as by the enforced delay in proceeding with conversion of old type to new type. In the six years ending April 1932, the cost of replacing the old manual type of signal was L.E. 239,000, of which L.E. 215,000 was charged to Capital as representing the very great improvement effected by replacement of the old manual type by the new automatic type of signalling.

ROLLING STOCK.

LOCOMOTIVES.

In a period extending over 30 years, the number of locomotives has increased from 372 as in service in 1900 to 721 as on charge at end of 1931. Of this number 582 are now in service, 92 are laid by and held in reserve and 47 are on the scrap list.

Until 1914 the services were, with few exceptions, run by five types of locomotives all working with saturated steam, *viz* 2-4-0, 2-2-2, 4-4-0 for passenger service, 0-6-0 for goods service and 0-6-0 saddle-lack tank engines for suburban and shunting services.

These engines were all similar in regard to details, interchangeability having been followed in the designs.

Cylinder diametres did not exceed 18 inches. Pressures were 160 to 180 lbs., the wheel diametres being according to service.

In 1914 superheated engines were introduced. The economical advantage proved to be so pronounced that the policy has been rigidly adhered to since. At the present time there are 314 superheated locomotives in service.

The wisdom of this policy is instanced by the fact that in 1913 when all locomotives were using saturated steam the coal consumption was 12·8 kilogrammes per kilometre. Since that date the superheated engines which have been gradually introduced are considerably heavier and have a much greater hauling capacity whilst the coal rate of consumption is practically the same.

The later type of locomotives in use are 4-4-2 for express passenger service, 2-6-0 for goods service, 2-6-2 and 2-6-4 tank engines for mixed

traffic and shunting services. The cylinder diametres have been increased to 21".

The use of the tank engines has been considerably developed in Egypt. The type lends itself particularly to the provincial branch lines, in as much as it dispenses with turntables and carries sufficient coal for the short runs. Many of the older type saturated steam locomotives which are remaining in service have been rebuilt as piston valve engines and have been given new fire boxes.

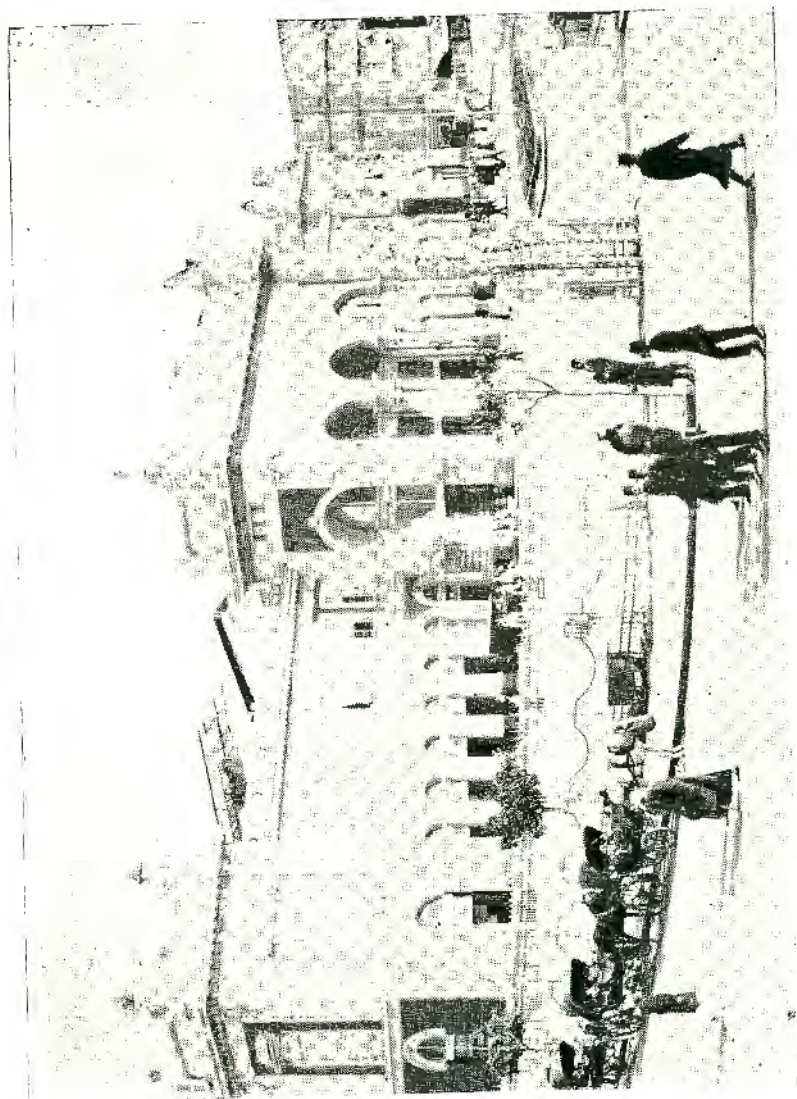
Renewal of locomotives by regular annual provision had not been a policy of the past. Consequently the termination of the War found the locomotive position on point of breakdown. Want of adequate maintenance during the War and hard usage without proper shop time hastened the life of a large percentage of engines, with 30 to 40 years of service. In 1925 a programme of annual renewal was brought into force for renewal and replacement of 240 engines in a period of six years of which 120 were for immediate rectification of position in arrears, with an annual quota of 20 engines, for current renewal. The 240 new engines were brought into service in the six years ending 30th April 1932 at a total cost of L.E. 1,286,500, of which L.E. 428,200 was charged to Capital as representing improvement in type. The actual number of engines taken out of service and broken up in the same six year period was 210.

With the falling off of traffic and consequent contraction of service, the number of engines required for working services was restricted to 582. Of the balance 47 engines were marked as not justifying further maintenance and put on the list to be scrapped. The remaining 92 engines have been laid aside. With a surplus of 92 engines to present requirement, continuance of policy of renewal by annual quota is suspended.

STEAM RAIL CARS.

Experiment was first made in 1926 with one single unit car, having a carrying capacity of 65.

Experience proved that cars of a double unit, articulated with the engine in the centre and controls at each end, with a carrying capacity of 100 were the most suitable. At end of April 1932, there were 21 steam rail cars, of which 16 are of the articulated type. They are mainly employed to maintain service on branch lines and also to work shuttle services on main lines, where conditions of density and road competition obtain in particular sections.



GARE D'ALEXANDRIE

COACHING STOCK.

Passenger carrying stock has expanded from 781 with a seating capacity of 29,200 in 1904 to 1,103 with a seating capacity of 60,200 as on charge at end of 1931.

Advantage was taken of the extensive renewals effected under the Programme of 1925 to considerably improve the type of stock.

All renewal was as by bogie stock, replacing six wheel stock. The number of bogie vehicles in 1904 was 44, at end of December 1931 the number of bogie vehicles was 774.

The replacement in years following the year 1925 was mainly by steel stock ; out of the 774 bogie vehicles 276 are steel built.

Arguments were advanced to the effect that steel stock would be insufferable in a hot climate such as Egypt. Elaborate tests have proved that whilst the steel coaches are admittedly hotter by day they are considerably cooler by night. Briefly they give up the heat at night much more rapidly than wooden stock.

Experience has justified adherence to a policy steel vehicles as being more suitable to Egypt than wood construction apart from durability and economy in maintenance.

Tests have also been carried out to decide upon the most suitable colour with which the stock should be painted.

Temperatures were taken periodically over an extended period in a carriage standing in the full glare of the sun at Assuan. The result indicated that white and aluminium were far superior to other colours the latter being $\frac{1}{2}^{\circ}\text{C}$ cooler than the former. Aluminium was therefore adopted as the standard colour.

Electric light by accumulators was first installed in the stock of the Cairo—Alexandria expresses in 1892. The batteries were recharged at each of the terminal stations from the respective power houses.

This was found to be expensive and inflexible and trial was made in 1902 of electric lighting with individual system, each coach being equipped with its own dynamo batteries, lamps, etc.

In 1903 a trial was made of a gas-lighting system for the suburban stock of the Mataria line. This was extended side by side with electric lighting, six-wheeled vehicles and third class bogies being lighted by gas, and first and second class bogie coaches being electrically lighted. It was found that oil gas lighting was more costly and not so suitable to the conditions in Egypt as electric light. In 1931 gas lighting was abolished and all stock electrically lighted.

Experience with roller bearings has been very satisfactory, every opportunity is being taken to change gradually from the standard brass bearing to the roller bearings. The cost of the latter, however, is so very high that process of changing from one to the other will extend over a long period.

As in the case of locomotives, rolling stock also badly deteriorated during the War period. No policy of regular annual renewal had been in force prior to the War. The stock was consequently in a deplorable condition at end of the War. The 1925 Programme provided for the immediate renewal of 200 coaching vehicles as making good arrears and for an annual current quota of 30 vehicles. At the end of April 1931, 360 new vehicles were put into service at a total cost of L.E. 1,275,500, of which L.E. 425,000 was charged to Capital as improvement to type. The number of coaching vehicles taken out of service and scrapped in the same six year period was 308.

With the contraction of services in 1932, of the 1,576 vehicles on charge at end of 1931, 1,424 have been retained in service, 18 have been put on the scrap list and 134 have been laid aside as surplus to present traffic requirement. The policy of regular annual renewal by fixed quota has been suspended while a position of stock surplus to need remains.

GOODS STOCK.

The number of vehicles has risen from 7,713 (1904) to 16,142 (1931).

Development in type has been mainly in the direction of steel trucks, chiefly of the "Box" type of 10 ton capacity.

The close of the War found the stock in a very delapidated condition. Goods vehicles in particular having suffered severely from constant usage, with a minimum of maintenance. A number of vehicles had also to be written off as destroyed and unaccounted for through enemy action. E.S.R., stock having been very largely employed in the military operations, on the Canal and East of the Canal. Under the Renewal Programme of 1925, provision was made for immediate replacement of 1,500 wagons to bring up arrears of renewal, with provision also for an annual current quota of 320 vehicles. The number of new vehicles actually put into service in the six years ending April 1931, was 2,890 at a total cost of L.E. 661,000. The number of old vehicles taken out of service and broken up in the same period was 2,429.

With the falling away of traffic in 1932, of the total stock of 16,142 vehicles at end of 1931, 13,176 have been retained for service, 256 have been condemned to be broken up and the balance of 2,710 laid by on sidings as surplus to present requirements.

WORKSHOPS.

ENGINEERING DEPARTMENT.

The Way and Works Department carries out a great deal of its new construction works departmentally. A permanent way workshop, formerly situated at Gabbary (the port of Alexandria) but since removed to Cairo manufactures, all equipment such as points and crossings, etc., and is capable of manufacturing, when necessary, a complete turnout every working day. It also has mechanical adzing and boring plant for sleepers, capable of dealing with 3,000 sleepers a day. This workshop also manufactures all such things as light roof tresses, steel frame buildings, footbridges, and structural steel work generally.

The signal workshops, situated in Cairo, have, since 1924, so extended its scale of operation that a considerable quantity of apparatus and fittings is made locally with benefit of sensible economy in cost.

MECHANICAL DEPARTMENT.

There are three main repair shops for locomotives, carriages and wagons. The two former are situated at Bulak, Cairo, and the latter at Gabbary, Alexandria.

The principal shops for heavy repair and maintenance of stock are at the Loco and Carriage Shops of Bulak, which, covering an area of 1,069,000 sq. ft., were built in 1894-1900. Three erecting shop bays were added in 1910, and an extension to the fitting shop in 1926.

The wagon shops at Gabbary were built in 1910-1912. A small section of these shops is also set aside for Loco repairs.

The capacity of these shops is designed to maintain in service 544 locomotives, 1,380 carriages and 11,320 wagons.

Smaller workshops at Minya and Mataana are designed for maintenance of 42 locomotives, 70 carriages and 1,850 wagons of the Northern and Southern section of the auxiliary system.

In addition to the above there are three running sheds handling about 100 engines each, four sheds handling about 40 engines each and eight other smaller sheds.

Running repairs are carried out in the districts which are adequately equipped with machinery and staff. The principal sheds are more fully equipped in order to carry out more extensive repairs, such as wheel turning and other operations which involve lifting.

A new running shed has just been opened at Tanta, which is the largest dépôt in the country. All the principal provincial services of Lower Egypt are operated from this centre.

When the shops at Bulak were first built, the machine tools were driven by horizontal steam engines constructed out of locomotive parts and loco boilers were used for supplying the steam required.

In 1898, four 35-ton and four 10-ton electric overhead cranes and three motors each of 200 H.P. were installed, and this was the inception of electric drive.

To provide the electric current required for the cranes a three-phase 200 H.P. alternator was driven by belting from an engine similar to those used for the shop drive.

From 1905 further motors were installed and an additional 200 H.P. alternator was added. A further 200 H.P. alternator was installed in 1906 to provide a stand-by and by 1910 there were installed in addition to the cranes about 80 motors of a total rated out-put of approximately 900 H.P.

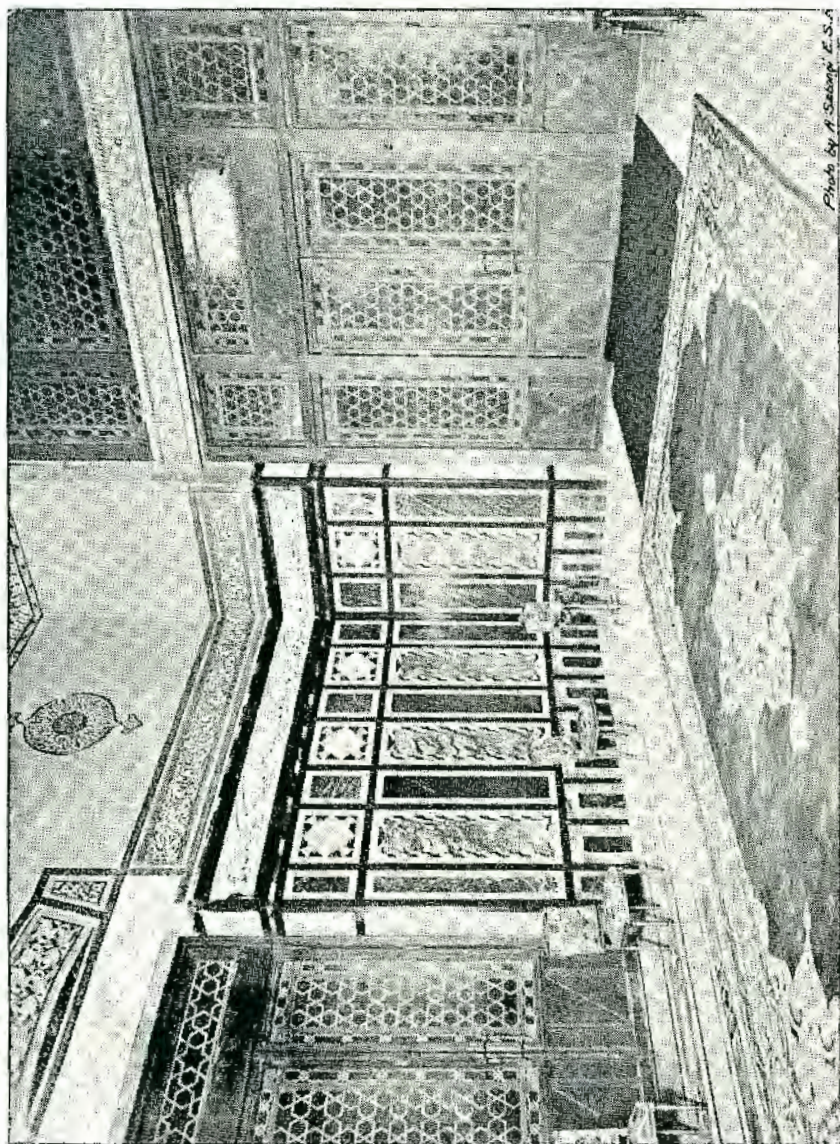
In 1911 a direct coupled Bellis and Morcom Engine with A.E.G. alternator of 200 H.P. was installed and the supply to Cairo Station, Carriage Shed, etc., was given from Bulak, the old power station at Cairo Station being shut down.

As the power supply was uneconomical and also inadequate, it was decided in 1924 to convert the whole of works to electric drive and to take a supply from outside. At the present time there are installed in the works 178 motors with a total rated capacity of 2,569 H.P.

When the Wagon Shops at Gabbary were built in 1910-1912 they were designed for electric drive and the first installation comprised 22 motors totalling 437 H.P. and six overhead electric cranes (two of 35 tons and 4 of 10 tons).

To supply the necessary current, two water tube boilers and two high speed direct coupled steam engine alternator sets each of 390 H.P. were erected in the Administration's existing Power House at Gabbary, with the necessary switch gear.

The Egyptian State Railways are not favourably placed for the actual building of locomotives and other stock, all of which are imported from



L'ENTRÉE ROYALE DE LA GARE D'ALEXANDRIE

abroad. A very considerable amount of re-building is, however, undertaken.

Oxy-acetylene welding was introduced in the shops in 1922 and was immediately followed by the arc welding. These two processes have developed rapidly and their uses extended in all directions. It is anticipated that their application will rapidly further extend in the near future. Material of considerable worth is thereby salvaged, which, in the past, was thrown on the scrap heap.

The manufacture of acetylene and oxygen is carried out in the workshops and preparations are in hand for the manufacture of dissolved acetylene.

Experiments were conducted in spray painting of coaching stock with cellulose paints. Although the first cost was admittedly high as compared with lead painting the increased life of the former and the slight "touching up" required to maintain its original cost indicated an advantage sufficiently convincing to induce the Administration to adopt it for all steel stock. Experiments to test the value of its application to locomotives are now being carried out.

The rapid development of the State Railway system, with ever increasing addition to its rolling stock, strained the capacity of the Bulak Shops. Prior to the War it had become increasingly evident that the capacity of the Bulak Shops had been overtaken and that the shops must have capacity largely increased to deal adequately and efficiently with locomotives in particular. The period following the War was one in which extreme difficulty was experienced in maintaining locomotives in service. All indications then pointed to a situation of bad congestion in the near future, with the rapid and progressive development of traffic then promising.

The Bulak site had insufficient area with no possibility of increasing existing area for the requisite expansion of the shops. It became necessary to find a new site and face the problem of eventual removal of the shops from Bulak.

The site as finally acquired is at Abu-Zaabal, situated 28 kilometres from Cairo in a North Eastern direction.

It was not until 1928-29 that all formalities to acquisition of land and sanction to project were completed and work could be started on the new shops.

The ultimate scheme provides for a complete locomotive repair shop which will effect heavy repairs to all the locomotives of the system and a carriage repair shop for dealing with the overhaul of all carriage stock.

For the immediate future, however, in view of financial stringency and continued depression of traffic, the scheme is limited to a central workshop for locomotive repairs only as replacing existing workshops at Bulak and Gabbary at an estimated cost of L.E. 240,000, of which L.E. 189,000 was spent to end of April, 1932.

The area of 1,100 acres of land as acquired will be sufficient to lay out a model township for the housing of the staff and workmen, together with educational, religious and health institutions when the scheme is completed.

The first section of Locomotive Shops is now nearly complete and will be capable of heavily repairing 120 locomotives per annum. The buildings have a floor area of 18,300 square metres ; they comprise locomotive shops, machine production and blacksmith shops. Housing accommodation for about 400 workmen and staff has been already built.

A central production shop with a special tool, jig and gauge section for these two workshops is arranged for, the machines being laid out in groups to enable distinct units to be repaired or manufactured within a limited area ; they will enable a larger proportion of the spare parts as now purchased from abroad to be manufactured in Egypt in future.

PRINTING WORKSHOPS.

The printing workshop is one of comparative recent development. Prior to 1914, it was of but small capacity and limited in outturn to work of immediate production only, as in the nature of Time Tables, Tariff modifications, Indicateurs, etc. The heavy work of printing the innumerable standard forms was by expensive foreign contract.

It was not until 1914 that expansion of the press was undertaken with a view to meeting all requirements of the Administration. The advent of the War arrested development. Following the War, development was resumed. The taking over of the Telephone system in 1918, increasing the necessity to further equip and modernize existing machinery.

The E.S.R. Printing works are now a thoroughly efficient and up to date organization, capable of meeting all demands and of producing high class artistic work. It has an annual outturn to a value of L.E. 30,000 as representing the annual cost of printing work required by the Railways, Telegraphs and Telephones systems.

Attached to the Printing Works is the Stationery Department which stocks, controls and issues stationery and forms to all departments of the Administration. The annual value of stationery issue, apart from stationery manufactured in Printing Works, to the several departments of the Railways, Telegraphs and Telephones is L.E. 5,000.

COAL HANDLING.

Prior to 1897, discharge of coal from ships to quay was a laborious and expensive operation, being largely manual. Tonnage then handled being on an average 200,000 to 300,000 tons a year. In 1897 six steam operated coal hoists were installed at Gabbary coal quays for unloading coal from ships to trucks, each hoist having a discharge capacity of 40 tons per hour.

In 1931, the steam hoists had become worn out and were unable to adequately discharge tonnage which was then threatening to increase with traffic development as at that time held promise. Four new electrically operated hoists, with discharge capacity of 100 tons per hour have now been installed replacing the steam hoists at a cost of L.E. 77,000.

POWER.

Is mainly electrical, derived principally from power houses owned and worked by the State Railways.

The principal power house is at Gabbary. It has recently been extended with added equipment comprising two 1,250 K.W. and one 2,500 K.W. turbo alternators with water tube boilers and necessary switch gear, to provide the power required for the working of the new Coal Hoists, the operation of the Alexandria Ramleh Electric Railways (worked by the State Railways as from 1929) and the requirements of the Ports and Lights Administration as additional to the power previously generated to requirements only of the Workshops. Pumping plant, running sheds, station lighting, etc., in the Alexandria area.

A small power station was installed at Cairo in 1892 to supply current to Cairo Station which included 40 arc lamps for the platforms and yards and incandescent lighting for the offices. This power station comprised three direct coupled Weyher-Richmond engines direct coupled to 20 kilowatt 110 volts D.C. Generators.

In 1911 as additional power was required for the new carriage shed at Abu-Ghates and further extensions of the Printing Department, etc.,

the power house at Cairo Station was shut down and the supply was taken from Bulak, the necessary cables, transformers, sub-stations, etc., being erected.

At the present time for Printing Press, Abu-Ghates Carriage Shed, Permanent Way Workshops, etc., there are installed 124 motors totalling 870 H.P.

At Tanta and Minia, a small power station has recently been installed to supply current for lighting the station and shed and also to supply power for shed machinery and pumping.

In addition to these stations which are supplied from the Administration's own supply, there are at present 33 other small stations electrically lighted, the current being supplied either by Municipalities or Companies.

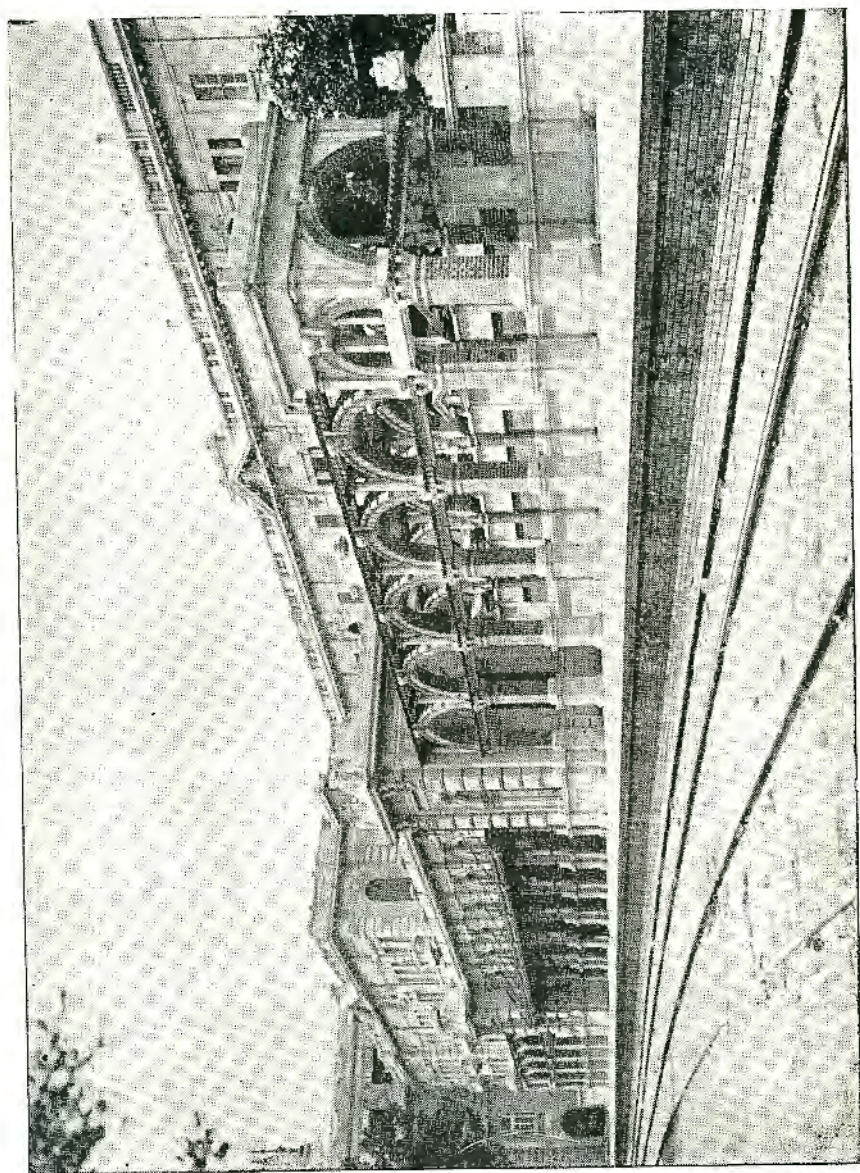
All other stations are lighted by petroleum, the more important having incandescent lamps. The gradual substitution of oil lighting of stations by electric is progressive.

TRAFFIC.

GOODS (PUBLIC MERCHANDISE, INCLUDING MILITARY TRAFFIC BUT EXCLUDING SERVICE TRANSPORT).

From 688,000 tons in 1877 tonnage carried has developed to 4,559,000 tons in 1932 as shown for each quinquennial year.

Years.	Tons.	Receipts.	Average Receipts per Ton.	
			L.E.	M.
1877... ..	688,000	766,000	1	113
1882... ..	977,000	583,000		597
1887... ..	1,437,000	785,000		546
1892... ..	2,257,000	1,154,000		511
1897... ..	2,796,000	1,310,000		469
1902... ..	2,974,000	1,359,000		457
1907... ..	4,176,000	1,626,000		389
1912... ..	4,759,000	1,865,000		392
1916-1917... ..	4,958,000	1,957,000		395
1921-1922... ..	4,055,000	4,146,000	1	022
1926-1927... ..	5,066,000	3,638,000		718
1931-1932... ..	4,559,000	2,524,000		554



GARE ROYALE DE RAS EL TIN
(Alexandrie)

That the rates have undergone progressive reduction is evident from the fact that the average receipt per ton has dropped from L.E. 1,113 milliemes per ton in 1877 to L.E. 0:395 milliemes per ton in 1912. The period 1914—1919-20 (War and Post War Years) is one of abnormality as also is the period 1920-21—1922-23. In period 1914—1919-20 the great bulk of movement was military stores coming under the pre-war concession classes applicable to the British Army in Egypt. The application of the concession classes to movement in 1916-17 is observable by the receipts showing no increase proportionate to the rise in tonnage. It became evident in 1918 that if Military Stores continued to be carried at the concession rates the expenses of working with the growing increase in cost of coal could not be met. The concession being one of application of class lower than as for the Public, the difficulty, was met by majorating rates as applicable to commodities (excepting only cereals and flour) 50 per cent to 150 per cent as from 1-7-1918. Station expenses and other incidental charges also being increased 100 per cent. From 1-8-1920, with military traffic still predominating, and with coal prices rising, majoration was raised to still higher levels, the percentage of increase ruling being between 150 per cent to 200 per cent.

Station expenses and other incidental charges being increased 200 per cent. The following shows effect on receipts of the majoration as imposed during the War periods :—

Years.	Tons.	Receipts.	Average Receipts for Ton.	
			L.E.	M.
1917-1918	4,546,000	2,052,000	—	451
1918-1919	4,654,000	3,178,000	—	683
1919-1920	4,092,000	3,262,000	—	797

The years 1920-21—1923 mark a further distinctive period of abnormality. The volume of military traffic at concession classes (fully majorated) had given place to intensive and increasing public traffic

at tariff rates (also fully majorated) with appreciable increase to the average receipt per ton :—

Years.	Tons.	Receipts.	Average Receipts per Ton.	
			L.E.	M.
1920-1921	3,769,000	3,733,000	—	991
1921-1922	4,055,000	4,146,000	1	022
1922-1923	4,349,000	3,931,000	—	904

It was not until the 1st April, 1924, that the majoration to rates (150—200 per cent) was reduced to a minimum of 25 per cent with a maximum of 100 per cent according to commodities. Majoration of station expenses and other incidentals also being reduced from 200 per cent to 100 per cent. The cost of coal having risen to L.E. 10 per ton in 1920 and having only receded by degrees to L.E. 6 per ton in 1923, it was necessary to fully maintain majoration to preserve a reasonable profit in the working of the State Railways until there was a sensible decline in the coal bill.

The percentages of majoration as in force from 1st April 1924, continued to be applied to class rates to the 11th September, 1930, when a new tariff was introduced in which the majorated percentage was preserved by extension of classes, by which commodities as under old class, with majorated effect were assimilated. The distinct calculation of majoration percentage to particular commodity thus disappearing.

The high cost of coal was not the only factor enforcing a policy of maintaining rates. The cost of coal sensibly declined to below L.E. 2 per ton in 1925. In 1925, however, the Railway Administration was faced with a programme for renewal of Track, Rolling Stock, Bridges and Signals to an estimated cost of L.E. 6,307,000, to be financed by a spread over in six years. With this abnormal expense to be faced, there was then small justification for lowering of rates ; more especially so, as the rates in force had no evidence of hindering development in trade or local industry, on the contrary, tonnage continued to increase.

With the drawing to a close of the Renewals Programme, a policy of rate surrender on particular commodities, where rates seemed unduly high was at point of development to maintenance of a position of net-earnings giving an average return in regions of 5 per cent on Capital expended. This policy, however, was interrupted by the intensive water

and road competition that set in early in 1931, when a policy of introduction of special rates as applicable to commodities and as between points of actual competition, based on competitive quotations, necessarily supervened.

The period from which normal development was resumed, as interrupted by the War in 1914, may be taken as commencing with the year 1924-25. Traffic continued from that year to extensively develop as from 4,309,000 tons in 1923-24 to 5,498,000 tons in 1929-30, attaining a peak of 5,507,000 tons in 1925-26. From the year 1930-31 continued development was arrested, principally by the acute economic depression then setting in as effecting the Import and Export trade of Egypt, accentuated by intensive competition by water and road transport, the more acutely felt by reason of the decrease in the total tonnage offering for transport by rail or otherwise. At end of 1931-32 tonnage had declined to 4,559,000 tons.

The normal mode of charge for conveyance of goods traffic is based on a tariff having 16 distinct classes. Particular commodities being classified to particular class according to the economic principle of what the traffic will bear.

It is a moot point as to how much longer a railway can, in the best interests of the public, afford to maintain a tariff based on economic principles, when forced into competition with other means of transport which does not differentiate between, as for example silk and cotton or imported and locally produced articles, their mode of charge being purely on tonnage or capacity with a governing principle only of such quotation as is likely to secure a load.

The formation of the normal tariff as at present in force is shown in table below :—

RATE PER 10 KILOGRAMMES PER KILOMETRE.

Distance en Kilometres	Classe A	1ère Classe	2ème Classe	3ème Classe	4ème Classe	5ème Classe	6ème Classe	7ème Classe
	Mill.	Mill.	Mill.	Mill.	Mill.	Mill.	Mill.	Mill.
De 1 à 250 kilometres.	0.300	0.250	0.200	0.150	0.120	0.100	0.080	0.060
De 251 à 500 kilometres, en plus ...	0.150	0.125	0.100	0.075	0.0625	0.050	0.040	0.030
De 501 kilometres et au-dessus, en plus...	0.075	0.0625	0.050	0.0375	0.03125	0.025	0.020	0.015

RATE PER 10 KILOGRAMMES PER KILOMETRE

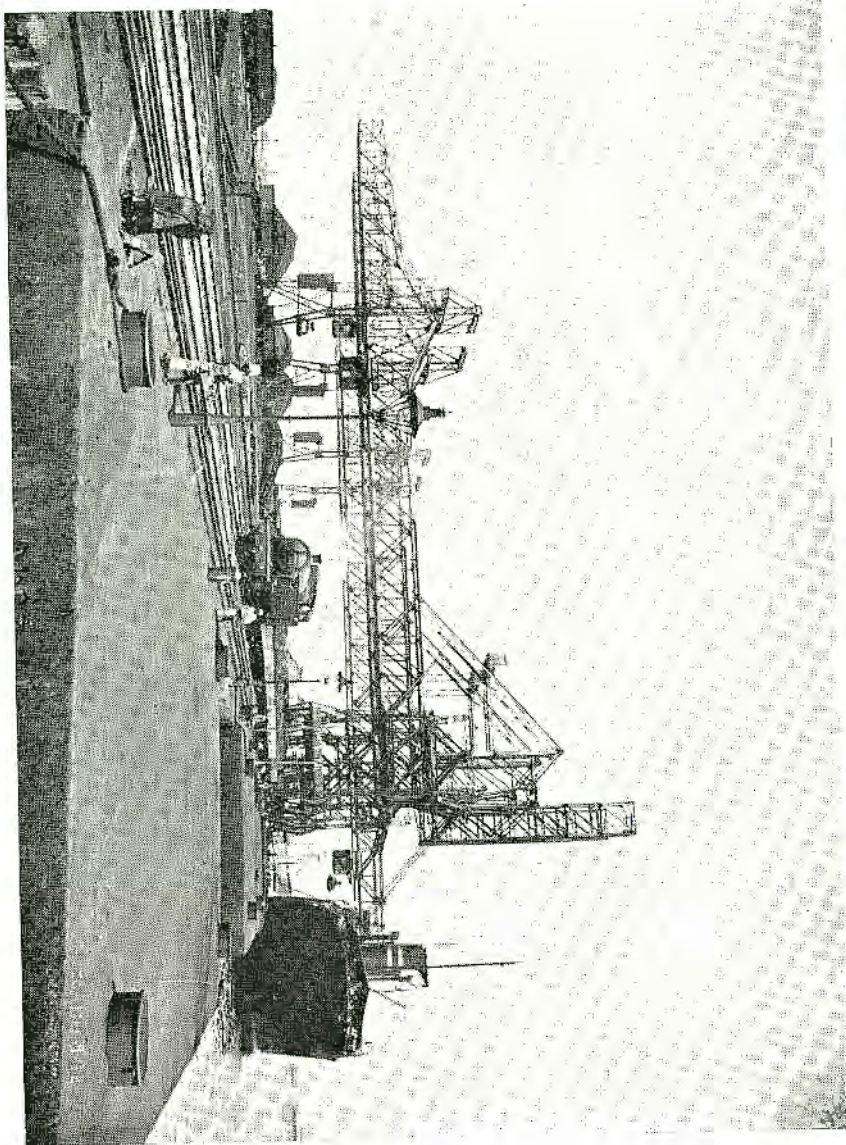
Distance en Kilometres	8ème Classe	9ème Classe	10ème Classe	11ème Classe	12ème Classe	13ème Classe	14ème Classe	Classe Z
	Mill.	Mill.	Mill.	Mill.	Mill.	Mill.	Mill.	Mill.
De 1 à 250 kilometres.	0.050	0.040	0.030	0.025	0.020	0.015	0.0125	0.010
De 251 à 500 kilo- metres, en plus ...	0.025	0.020	0.015	0.0125	0.010	0.0075	0.00625	0.005
De 501 kilometres et au-dessus, en plus ...	0.0125	0.010	0.0075	0.00625	0.005	0.00375	0.003125	0.0025

In addition, there are the normal charges for terminal expenses, loading, unloading and counting. Advantageous rates (reduced by one class), are given when the merchandise offered for transport is sufficient to form or complete a wagon load. A system of rebates on specified tonnage as despatched between specified points, with percentage of freight reduction increasing with tonnage, is also in force for commodities admitted to rebate conditions.

The principal commodities carried are cotton (ginned and unginned), cotton seed, onions, manure, coal, oil of all descriptions, including benzine and kerosene, cereals, building materials, including timber, rice and sugar. These commodities between them, account for 70 per cent of the tonnage moved and 60 per cent of the receipts taken.

HANDLING OF GOODS TRAFFIC.

The largest goods dépôt is, naturally, at Gabbary, the port of Alexandria, which is by far the largest receiving and despatching centre in the country. The total tonnage dealt with at Gabbary last year was 2,650,000. There is an excellent modern marshalling yard, on the gravity system, capable of dealing with more than 1,500 wagons daily. An interesting feature of this yard is in the method of stopping trucks on the incline. Ordinary goods wagons, in Egypt, are not provided with brakes of any kind, and so are brought to rest on grades of the marshalling sidings, by means of shoes, which are placed on the rails by men specially employed for the purpose. The shoe is placed at a suitable distance before the spot where the wagon is required to stop, and the shoe, when the wagon reaches it, slides partly under the wheel,



GILLES DE CHARBON DE GABRIEL

the weight of which so increases the friction between the shoe and the rail, that the truck is quickly brought to rest.

In Cairo, goods are dealt with in two large central depôts, the second of which, only just completed, is built on the most modern "unit" system capable of almost indefinite expansion and with a present capacity for dealing with 5,000 tons of "inward" goods daily.

PASSENGER TRAFFIC.

Covering a period of 55 years, movement has been steadily progressive. In 1877 the number of passengers carried was 2,265,000, in 1931-32 the number carried was 25,246,000. The railways now carry in a month, the number carried in a year, 55 years ago. The peak was reached in 1925-26, when the number carried was 31,691,000.

(Quinquennial Years).	Passengers.		Average Receipts per Passenger.	
	Nos. (All Classes).	Receipts.		
			L.E.	L.E. M.
1877... ..	2,265,000	311,000	0	137
1882... ..	3,331,000	429,000	0	129
1887... ..	3,407,000	384,000	0	113
1892... ..	7,047,000	445,000	0	063
1897... ..	10,743,000	581,000	0	054
1902... ..	12,929,000	788,000	0	061
1907... ..	26,083,000	1,625,000	0	062
1912... ..	28,783,000	1,579,000	0	055
1916-1917	30,868,000	1,697,000	0	055
1921-1922	27,342,000	2,910,000	0	106
1926-1927	30,028,000	2,553,000	0	085
1931-1932	25,246,000	1,759,000	0	070

As in the case of goods traffic, so also in case of the passenger traffic, normal development was arrested by the abnormal period 1914-1919-20.

In the period 1914-1919-20, movement was largely one of troops, chargeable at the concession of 2/3rds fare as conceded to British Troops in Egypt, prior to 1914. For reasons similar to reasons actuating the introduction of percentages of majoration on goods rates,

the fares under all classes were majorated 100 per cent as from the 1st July, 1918, with effect as below :—

Years.	Passengers, Nos.	Receipts.	Average Receipts per head.
		L.E.	L.E. M.
1916-1917 Prior to Majoration	30,868,000	1,697,000	0 055
1917-1918	26,919,000	2,250,000	0 084
1918-1919	26,932,000	2,909,000	0 109
1919-1920	26,213,000	2,954,000	0 113

The basic or tariff fare (usually referred to as "pre war") is 1.25 milliemmes per kilom. for the first 50 kiloms. by multiples 1:2:4 applied respectively to III, II and I class. After the first 50 kiloms., a sliding scale is introduced by which charge for each succeeding 50 kilometers up to 250 kiloms. is reduced 0.125 mills. per kilom. For distances scale is introduced by which charge for each succeeding 50 kilometres

Fares, however, continued to remain majorated 100 per cent to 1st June, 1923. From that date percentage of majoration on pre-war or basic fares was gradually declined :—

	1-6-23	1-12-24	1-4-26	1-8-30	Majoration as at present in force.
	%	%	%	%	%
I Class	To 40	—	—	—	40
II Class	To 60	50	—	35	35
III Class	To 80	50	35	—	35

As a measure of combating Road competition for short distance III class traffic, pre-war or basic, fares were, however, in 1932, reverted to for distances not exceeding 50 kiloms. The measure had effect of largely diverting back to Rail, traffic which had been attracted to Road by the cheaper fare.

With the gradual lightening of majorated effect on fare and elimination of bulk movement of military traffic at concession rates normal development of traffic, as arrested by the war, may be said to have been resumed as from 1923. It is interesting to record that notwithstanding the retention of varying percentages of majorated effect on fares, as indicated above, bulk movement over took average of pre-war periods, attaining a record peak of 31,691,000 in 1925-26. Movement sharply declined in 1931-32, sympathetic with the general depression in trade, accentuated by increasing competition with road for short distance traffic.

The years 1925-1931 marked a period of distinct improvement to the passenger service. Types of carriages were improved, the bogie corridor stock supplanting the old six wheel type. Service was generally accelerated. The number of express trains being also largely increased. Prior to 1925, the average number of (a) express and (b) ordinary services in the 24 hours was (a) 42 and (b) 393, as against (a) 58 and (b) 487 towards end of 1931, before contraction of services consequent on traffic depression was made. The number of Pullman Cars was increased from 5 to 12. The most up-to-date type of Pullman and Sleeping Cars being provided. The provision of additional halts and stations to convenience of the Public was also a feature of studied improvement.

Tourist traffic was a particular feature of the traffic development policy of post war years. The number of Tourist Agents was largely increased, in 1914 there were but 11 agencies, in 1932 there were 19. The scales of commission to agencies were revised and made more attractive to introduction of traffic. Greater attention was given to publicity and advertising Egypt. A Tourist Development Association under the Presidency of the General Manager of the State Railways was formed, with members representing the several shipping and hotel interests, to develop a campaign to attraction of tourists from all parts of the world, to administer funds, as derived from Government subsidy and subscription ; to the common purpose and to study the interests of Tourists to their better convenience and comfort generally. The progressive increase in sale of State Railway coupons, as effected by Tourist Agencies, indicates that the campaign of development was satisfactorily progressive until arrested by the depression setting in, in 1930-31.

Years.	Nos.	Coupons sold value.
		L.E.
1923-24	45,800	62,000
1925-26	64,200	78,300
1927-28	80,900	98,100
1929-30	73,800	89,800
1930-31	60,000	67,700

Other schemes of post war development took shape by introduction of :—

Excursion tickets at a fare and a quarter to develop internal bulk movement during feasts and to encourage excursion groups.

Cheap Holiday tickets on Suburban Lines.

Combined Rail and Hotel series, at lump sum rate based on reduction of distinctive charges to cover Rail, Wagon-Lits and Hotel for specified periods, to encourage residents of Egypt to visit places of interest in Upper Egypt at cheap rates, *before* the regular tourist season begins and *after* the tourist season has ended.

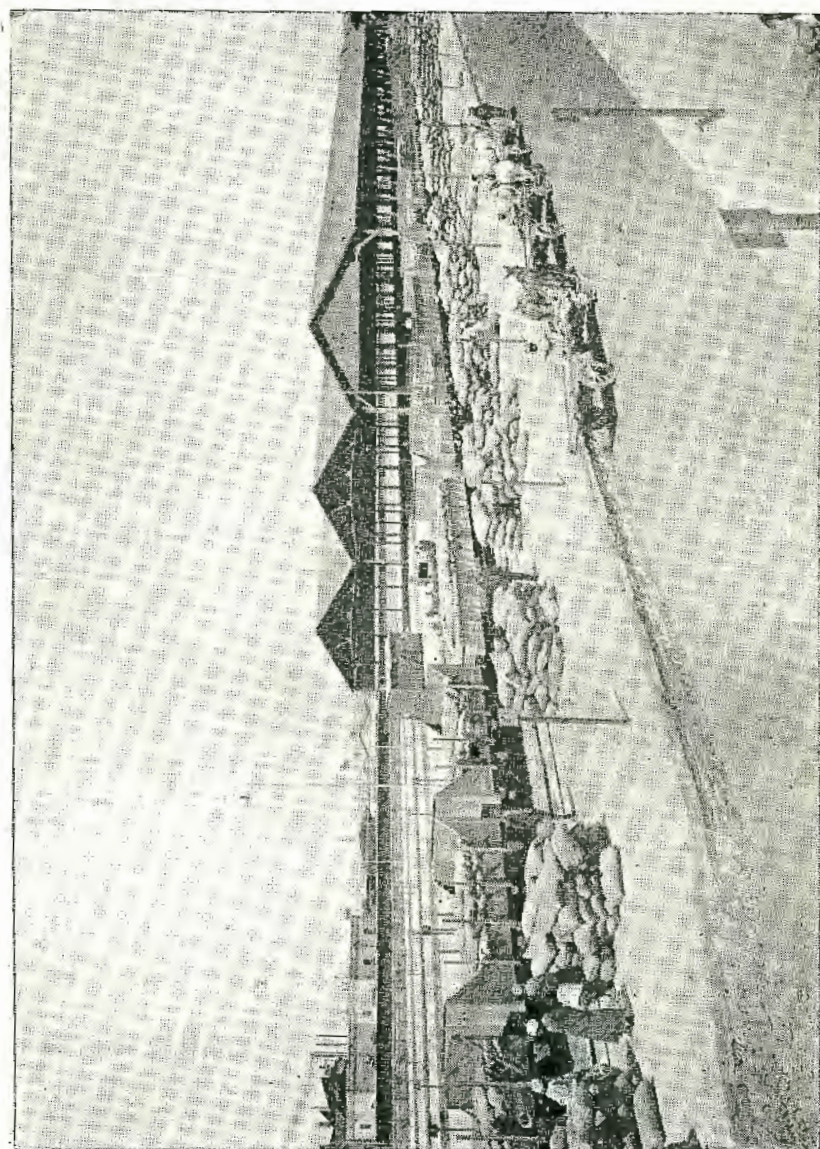
Combined Sea, Rail and Hotel series with objective as above but as in conjunction with the principal Steamship companies to attract traffic from abroad, at cheap lump sum rates for limited and specified duration of stay in the country.

General Financial Results of Working.

Quinquennial years.	Capital value.	Gross Earnings.	Working Expenses.	Net Earnings.	Percentage of Working Expenses to Gross Receipts.	Percentage of Net Earnings to Capital.
	L.E.	L.E.	L.E.	L.E.	%	%
1902	not available.	2,256,000	1,197,000	1,059,000	53.05	—
1907	23,651,000	3,565,000	1,953,000	1,612,000	54.79	6.82
1912	25,877,000	3,957,000	2,335,000	1,622,000	59.01	6.27
1916-17	26,954,000	4,461,000	3,033,000	1,428,000	68.00	5.30
1921-22	28,166,000	8,009,000	6,655,000	1,354,000	83.09	4.81
1926-27	31,348,000	6,999,000	5,053,000	1,946,000	72.19	6.21
1931-32	35,091,000	4,939,000	3,624,000	1,315,000	73.37	3.75

CAPITAL VALUE.

Prior to 1905, a distinct Capital account was not preserved. In 1905, a committee was appointed to prepare an inventory of the property (including land) as comprising the State Railways system. The value as assessed on prices then ruling was returned as



STATION DE GABRIEL (Marchandises)
(Transport des Oignons)

L.E. 15,000,000. The Government, however, directed that the value of the State Railways as at 31st December 1905 be fixed as L.E. 22,000,000.

The Capital value of the State Railways was, therefore, founded on an adopted valuation of L.E. 22,000,000 subsequently increased by actual cost of extensions and additions as from 1st January 1906. It was not, however, until 1924, that the principle of charge to Capital of proportionate cost of improvement, when effecting renewal or substitution, was enforced. During 1924-1926, the Capital Account was further corrected by inclusion of the net purchase consideration (L.E. 931,000) of private lines acquired by the State, *viz.*...Helwan, Maryut, Auxiliary and Oasis.

GROSS EARNINGS.

Cause and effect as in explanations of fluctuations in revenue derived from Goods and Passenger Traffic, sufficiently impart idea of the abnormal as distinguished from the normal growth of gross receipts.

WORKING EXPENSES.

At first sight, impression is gained that the expenses of working, have risen out of normal proportion to gain in receipts. The causes practically contributing to the disproportion between receipts and expenses as indicated by the continued rise in the percentage of working expenses to gross Receipts (below 60 per cent in pre-war to over 70 per cent in war and post war periods), are entirely abnormal and have directly and indirectly been brought about by the world war.

Prior to the war, the price of coal varied in regions below L.E. 1.500 per ton. During the period 1914 to 1920, the cost of coal steadily rose to regions of L.E. 4.500 per ton. The coal bill for locomotive consumption alone, comparing :—

Years.	L.E.	Percentage on Total Working Expense.
1914-15	306,000	15
1915-16	499,000	23
1916-17	1,115,000	37
1917-18	1,344,000	42
1918-19	1,276,000	35
1919-20	1,378,000	26

The year 1919-20 was the year of the coal strike in Great Britain. With a very uncertain situation threatening the future of the coal supply to Egypt ; special measures were taken to ensure supply by entering into contracts, with American, Austration and South African Mines for tonnage calculated to put Egypt into a position of safety. The contracted position ensuring continuity of supply was only attained at rising and prohibitive rates. To ensure delivery, the Government had also to contract ahead for shipping to transport the coal by expensive charter of steamers, to take delivery at whatever port, coal was available for delivery. These measures naturally proved expensive. When the coal strike in the United Kingdom suddenly terminated in 1920, the Government were in position of having heavy forward contract obligations at high rates, both as regards coal and shipping. The eventual result was that tonnage accumulated in 1920 to an average of two years consumption, with average rate of L.E. 10 per ton as governing issue in 1920. The rate of L.E. 10 per ton was gradually scaled to L.E. 9 per ton in 1921 to L.E. 8 per ton in 1923. It was not until fresh purchase of coal was effected in 1923, that the coal rate lowered to under L.E. 3 per ton in 1924, from which year normality, was gradually reached, touching below L.E. 2 per ton only in 1925. The effect on working expenses in post war years is reflected by coal costs under locomotive consumption alone as follows :—

Years.	L.E.	Percentage on Total Working Expenses.
		%
1920-1921	2,420,000	30
1921-1922	2,457,000	37
1922-1923	2,508,000	42
1923-1924	1,948,000	35

Apart as from the effect of coal accumulation at forward contract rates, the years immediately following the war period, when shipping was decontrolled, particularly 1920-21 and 1921-22, were years of abnormality of expenses in other directions. Stock of material for immediate repair of track and rolling stock, had exhausted. Sections

of the track were unsafe, rolling stock was delapidated. At all costs material had to be obtained. Prices of material were averaging over two hundred per cent pre-war. As in illustration, cost of maintenance of track, alone, rose in 1920-21 to L.E. 1,052,000 as against an average of L.E. 300,000 spent in preceding years. Cost of repairs to locomotives also in the same year rising to near L.E. 500,000 as against an average of under L.E. 200,000 in preceding year. Attributable to neglect of War years and the extraordinary high prices paid for material in years immediately following. The year 1920-21 was further charged with a sum of L.E. 1,169,000 being war gratuities and special Bonus to Staff paid in that year. Expenses for the year 1920-21 and 1921-22, rose respectively to L.E. 8,014,000 and L.E. 6,654,000, the highest on record.

Following the years 1923-24, when the abnormal heavy costs as *directly* attributed to the war were fading, a further period of abnormality, as *indirectly* attributable to the war was entered on. In the year 1924-25 it became evident that the patch work efforts of the years immediately following the war, in the way of restoration of track and rolling stock, were insufficient to ensure safety of track, and maintain rolling stock. A policy of complete renewal of Track, Rolling Stock, Bridges and Signals was consequently embarked on. This entailed a spread over of L.E. 5,366,000 in a six year period ending with the year 1930-31 of which L.E. 3,889,000 was charged to working expenses, an average of over L.E. 600,000 per annum. The balance of L.E. 1,477,000 was charged to the Capital account as representing the element of improvement when effecting renewal.

It will be sufficiently realized that up to the year 1930-31, there was no possibility of return to normality of expense of working as prevailing in years preceding the war.

General Results of Working.

The abnormalities as prevailing in the period 1914-15 to 1930-31, as affecting receipts and expenses vitiate any useful index to development from a comparative point of view with the pre-war periods. Take the year 1920-21, with gross receipts, L.E. 8,156,000, the absolute peak of earnings, practically negated by a working expense of L.E. 8,015,000. The percentage of working expenses to gross receipts being 92.27 per

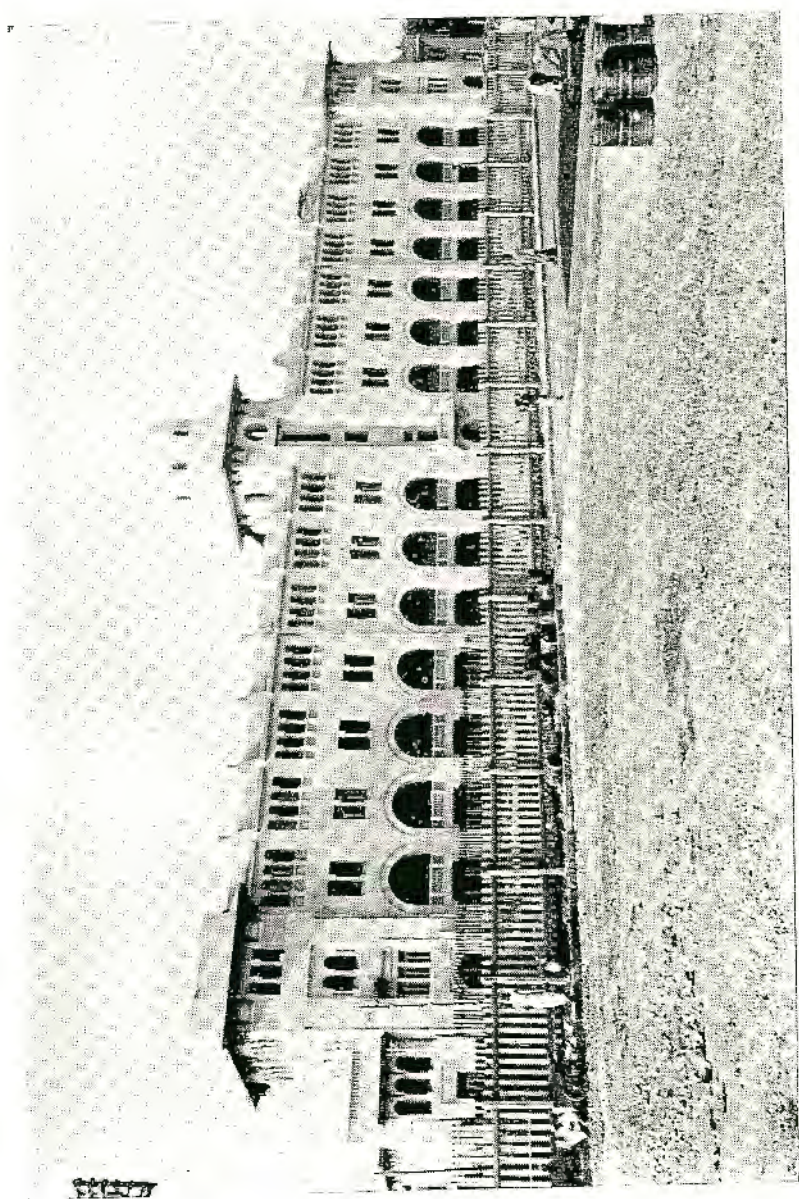
cent with a return of 0.50 per cent on capital expended. The financial results of the years 1920-21, alone largely negatives benefit of improvement in years following.

Development is better gauged and measured by the actual increase in tonnage and passengers transported from the year 1919-20, following the cessation of military stores and personnel forming the bulk movement prior to that year, rather than by figures of receipt derived from heavy appreciation of rates and fares and by figures of expense heavily increased by abnormality of costs and extraordinary incidence.

The Egyptian State Railways suffered financially in severe degree from the war and after war effects. The percentages of majorated effect as applied on military concession rates during the years 1918-19—1919-20, which with charges for hire on rolling stock used on purely military lines East of the Canal, amounting in all to L.E. 1,000,000 was objected to by the British War Department, on the grounds that expense of working did not justify majoration of rates and fares. The point of objection raised by the British War Office was settled by arbitration in 1921, with award to the Egyptian Government of L.E. 900,000 out of the L.E. 1,000,000, claimed. The additional charge for transport paid by the British War Office in shape of the majorated effect on rates and fares, proved out of proportion to abnormal costs as were actually incidental to the services rendered by the State Railways during the war. The burden of restoration of track and rolling stock to pre-war standard largely fell on the Public, by continued retention of majorated effect on rates and fares to cover these expenses. A measure which had reactionary effect in that in consequence of maintenance of rates and fares at the war period of levels, encouragement was given to private enterprise engaging in road and water transport at rates sufficiently low to divert traffic from rail and at rates sufficiently high to prove remunerative to promoters.

The year 1931-32, must mark the commencement of a new era in the financial history of the State Railways. No parallel can be found with progressive conditions as applying in the pre-war periods or with conditions existing to end of 1930-31.

The problem of traffic development has new features, created on the one hand by a general depression of trade seriously diminishing total movement and on the other hand by progressive and intensive competition by road and water rapidly intruding on and diminishing the quota properly falling to rail. The only feature of satisfaction lying



GARE DE TANTA

in the position admitting elimination of the heavy abnormal expenses and progressive action in reducing normal expense. The situation since 1931-32 has near parallel to a rates war on the principal of the survival of the fittest, with natural present disastrous effect on revenues reflected by an increasing ratio of Expenses to Receipts as a consequence of rates based on competitive levels falling below *paying* rates even with expenses reduced to the minimum. Until the problem of control on road and water transport to the better protection of the financial interests of the Government in the operation of State Railways, is solved, the threads of progressive development of traffic, as broken by the war, cannot again be taken up.

ROAD AND RIVER SERVICES.

More as a means to counteract competition by road and water than as a measure of traffic development, services by road and water operated by the State Railways were inaugurated in 1930-31.

The E.S.R. Bus Service has a complement of 39 buses with a Capital expense of L.E. 28,000 and operates centrally from Cairo Station to Benha, Bagour and Badrashein directly as also *via* the Barrage.

The service in its first inception was largely experimental as auxiliary to rail and with fares preserved to rail levels. The intensive competition from private owned buses, with fares quoted below rail levels, forced the E.S.R. service into competition with other services. The service, though failing in its original intent as an auxiliary service, has perhaps justified its existence by preserving to the revenues of the State Railways a quota of the traffic diverted to road. The service has proved self supporting to point that receipts have gradually improved to a level covering direct costs of operation in 1931-32. Receipts for the year 1931-32 being L.E. 27,100 and direct operation costs L.E. 20,700.

The River Transport Service, was to the ultimate objective of combating the long haul competition from Upper and Lower Egypt, the form of competitive transport having the most serious effect on the revenues of the State Railways. The fleet was started with an equipment of 6 steamers, 12 barges and 16 pontoons at a Capital cost of L.E. 43,500. An equipment insufficient to develop a long haul traffic between Upper and Lower Egypt. The fleet was consequently employed on short haul and ferry service by working within sectional limits only, as an experimental measure, until such time as policy favoured an extension of the fleet to dimensions necessary to its first inception.

The receipts for the year 1931-32 were L.E. 8,800 as against direct costs of working L.E. 7,600. The receipts are practically wholly attributable to the Ferry Service, temporarily replacing the Kasr el Nil bridge (L.E. 5,300) and the bank to bank passenger service on the sections operated in Upper Egypt (L.E. 3,100). As a service for transport of goods by water and as a feed to Railways by development of new traffic or as a means of diverting traffic from competitors, the Service, within its present narrow boundaries of working shows but little promise of ultimate development or of covering costs of working.

ORGANIZATION.

On the completion of the first section of the railway in 1852 Abdalla Bey El-Inglisi (Captain Henry Collingwood Selby Rickards) was nominated as its Mamour and was in 1852 promoted as Manager.

In 1853, the management of the railways was placed under an office called the Transit Office. This arrangement continued until 1864, when the Railways were brought under the Ministry of Public Works.

In January 1866, the Railways were detached from the Ministry of Public Works and made an independent Administration.

The revenue of the E.S.R. having however been hypothecated to repayment of certain debts of the Egyptian Government, when the decree relating to these debts was issued on the 18th November, 1876, the Egyptian State Railways and the Alexandria Harbour were put under one management depending directly on H.H. The Khedive. The management was left to a board composed of two English members, one of whom was the President, one French and two Egyptians. The two English members as well as the French member were selected by H.H. The Khedive from amongst nominees approved of by their respective Governments.

It was later considered advisable that the Egyptian State Railways should depend on one of the Ministries and, to this effect, a decree was issued on the 10th December, 1878, in accordance with which the E.S.R. was put under the Ministry of Public Works and the Alexandria Harbour was put under the Ministry of Finance. But both Departments, *viz.* the E.S.R. and the Alexandria Harbour remained under the control of the Board, as constituted in 1876.

On the 25th December, 1879, a decree was issued reducing the number of the members of the board to three directors only, one English who was also the President, one French and one Egyptian.

The Management of the E.S.R. remained as so constituted until 1904 when the conditions of the guarantee of the Egyptian Government debts were modified and the revenues of the State Railways in consequence ceased to be hypothecated to payment of particular debts and were treated as part of the general revenues of the State. The Board of Directors as created in 1876 and as modified in 1879 was therefore abolished by Law No. 17 of the 28th November 1904.

The Board as hitherto constituted had endeavoured to administer the several branches of the Railway without any one member in particular having responsibilities or individual powers defined to deal with any one branch. Experience showed that there must be one Administrative Head exercising powers and authority, as with responsibility, for such exercise, to a Controlling Board. Law No. 25 of 1905, consequently was passed on the 18th November 1905 putting the E.S.R. under the management of a General Manager and creating a Board of Directors with defined powers under the control of the Council of Ministers. The Alexandria Harbour was also finally separated from the E.S.R.

Under this Law, the Board of Directors was composed of the Prime Minister as President, the Financial Adviser and the Adviser of the Ministry of Public Works as members. The Law empowered the Council of Ministers to nominate, when necessary, one or more additional members for a period not exceeding two years. The Council of Ministers, so empowered, nominated several members including the General Manager.

On the 31st December, 1912, Law No. 40 of 1912, was passed putting the State Railways and Telegraphs under the Presidency of the Council of Ministers without making other change in its management.

In June 1919, Laws Nos. 7 and 9 of 1919, were passed according to which the State Railways, Telegraphs and Telephones, were attached to the Ministry of Communications which was created in the same year. The Board of Directors was abolished and the General Manager was placed in position of direct responsibility to the Minister of Communications.

This position of responsibility and control remained until the 26th February, 1931, when Law No. 35 of 1931 was passed recreating a Board of Directors composed of the Minister of Communications as President, the Ministers of Finance and Public Works, the Administration General Manager, the Under Secretary of State of each of the Ministry of Finance and the Ministry of Communications and five other

members proposed by the Minister of Communications and nominated by the Council of Ministers for a period of 4 years and renewable partially every two years.

By operation of the Law of 1931, the Board has defined powers of final sanction, powers of sanction as reserved to the Ministry of Communications, the Ministry of Finance and the Council of Ministers also being defined. In turn the General Manager exercises authority and has responsibilities under powers as delegated him by the Board.

The organization of the State Railways is on lines parallel with the scheme of organization under which most other Railway systems work. The scheme of organization is designed to place each distinct service in position as a self contained department. The head of each department has direct responsibility to the General Manager for the efficiency of his own particular department and for enforcing the policy and authority of the General Manager.

The main departments are :—

- The General Management.
- The Way and Works.
- The Locomotive and Carriage.
- The Traffic.
- The Audit and Accounts.
- The Stores.
- The Medical.

GENERAL MANAGEMENT.

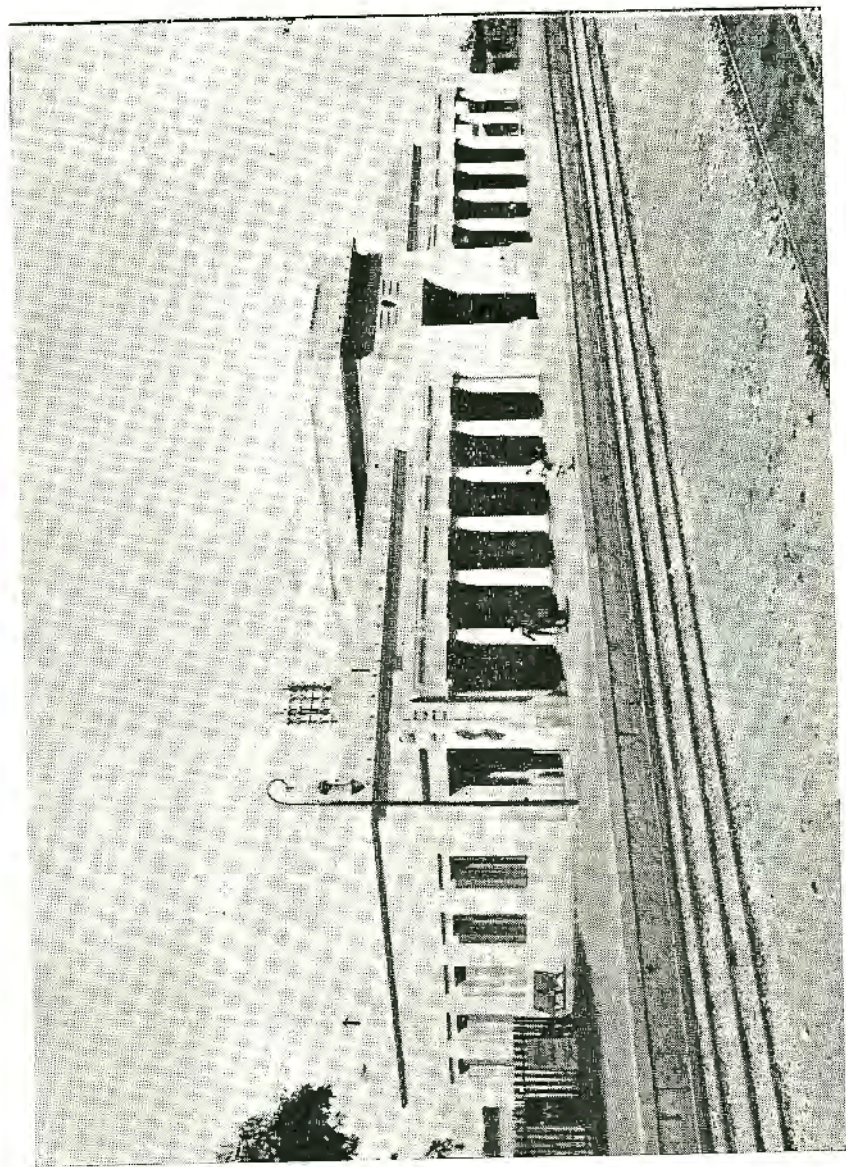
As coming under the direct authority of the General Manager, are :—

THE LEGAL DEPARTMENT.

Under the Legal Secretary who is the Legal Adviser to the General Manager. This department guides all departments in their legal difficulties, frames contracts and agreements, enforces the Law to protection of the bye-laws of the Administration and generally represents the Administration before the courts.

THE PERSONNEL AND LABOUR OFFICE.

On this office the recommendations of all departments in matters connected with recruitment and promotion of staff centre to purpose of ensuring a policy common to the Administration as a whole.



GARE D'ÉPAU
(Hante Égypcie)

PUBLICITY OFFICE.

Deals with all matter appertaining to publicity, controls leasing of rights to advertise on Administration premises and maintains touch with activities in connection with development of Tourist traffic.

STORES PURCHASE AND ADJUDICATION OFFICE.

The office on which demands for purchase centre. Controls method of purchase and instructs to point of calling for tender to supply. Is the office for reception of tenders, adjudication on and acceptance of offers.

OFFICE OF THE CHIEF INSPECTING ENGINEER, LONDON.

The Chief Inspecting Engineer is the Official appointed by Government to inspect on their behalf all stores of all departments of the Government ordered abroad, to purpose of conforming to specification, before shipment. A staff of Inspectors is maintained to this purpose. Arranges shipment as may be necessary and effects part payment on shipment as may be due under contract conditions.

The Chief Inspecting Engineer inspects the workshops and equipment of all foreign manufactures who desire to be put on the approved list of firms admitted to tender for supply of material, rolling stock, erection of works, supplies, etc. A list of firms inspected and approved to such purpose is maintained. Offers by manufacturers not on the approved list are not entertained. The approved list is from time to time amended by removal therefrom of firms who have failed through incapacity to satisfactorily complete contracts and by inclusion of new firms, whose capacity has been inspected and approved.

The powers of the Chief Inspecting Engineer to acceptance of offers is limited. All offers of value exceeding L.E. 500 are sent out to Egypt for adjudication and acceptance.

The costs of the London Office, with salaries and allowances of the Inspecting Staff, are distributed in ratio to value of orders placed by the several departments of the Government, increasing purchase cost of individual orders in ratio as distributed. As a rule distributed costs of London Inspection charges do not exceed 2 per cent of the value of the orders.

NIZAMI GHAFIR FORCE.

Is a body specially recruited to purpose of watch and ward having duties distinct from duties of preservation of law and order, the duties

of the regular police. The service is disciplined and armed and is commanded by an officer of the regular police. The force as a component part of the Railway Administration was brought into being in the year 1923-24 as a distinct organization to protect from theft goods in transit and as warehoused at stations, as a consequence of the alarming proportions thefts had assumed, in years preceding. Compensation paid for goods lost and damaged in 1913-19 and 1919-20 having attained regions of L.E. 40,000 to L.E. 50,000 per annum.

With the creation of a distinctive force as coming directly under the authority of the General Manager, compensation as paid in 1923-24 dropped to regions of L.E. 6,000 and has in subsequent years reduced appreciably. In 1931-32, compensation paid was under L.E. 3,000.

WAY AND WORKS.

Is the *Civil* side of Engineering as distinct from the *Mechanical* side. The Head of the department being the Chief Engineer. On this department devolves responsibility for upkeep, maintenance and construction of the track, bridges, signals, buildings, roadways and works generally allied. The department is sub-divided to charges having distinct responsibility to the Chief Engineer, under :—

Construction.

Permanent Way and Buildings.

Bridges.

Signals.

Land.

For purposes of maintenance of Track, Buildings, Minor Bridges and Culverts, the system is deceeded into eleven District each in charge of a District Engineer responsible directly to the Chief Engineer.

A Chief of Bridges Office is responsible to the Chief Engineer for maintenance of all Major Bridges and the preparation of designs for new Bridges. Similarly, a Signal Superintendent for maintenance of Signalling and all new installations in connection therewith.

LOCOMOTIVE AND CARRIAGE.

Has two distinct divisions: (1) Running and (2) Workshop; direction of both coming under the Chief Mechanical Engineer as head of the

department. "Running" comprises the organization for the actual working of Locomotives required for train services, as including control of drivers, firemen, and running shed staff, regulation of their working and being at all times in a state of preparedness to have Locomotives ready to run as on demand of the Traffic Department to the requirement of the train service.

Under "Running" is also contained the organization to coal, oil and water all Locomotives actually in running service. The care and attention of Coaching and Goods Stock while actually running, greasing, oiling, attention to braking, lighting, cleanliness, etc. All forming part of the function of the department under the "Running" division. In fact comprises active supervision on all stock while moving. To effective control, the line is divided into divisions, with a Divisional Superintendent having responsibility for regularity and safety of Locomotive performance in his own division.

"Workshops" comprise the organization to equip and maintain workshops in a State of efficiency to expeditiously deal with Locomotive and Rolling Stock sent into shops for repair and periodical overhaul. To erect or build new stock or to convert from one type to another. To keep in repair workshop machinery and plant, of all departments. The maintenance and upkeep of electrical equipment, power and lighting of all administrative works and premises, as also of trains, falls into a separate sub charge under the Chief Electrical Engineer, having direct responsibility to the Chief Mechanical Engineer.

THE TRAFFIC:

Is the department having responsibility for the regulation and safety of the train services, the station services, the working of the signal services, the booking and control of passengers, the despatch and delivery of goods and parcels and all other variety of traffic conveyed.

A normal year's working provides about 207,000 passenger trains, carrying a total of about 28,500,000 passengers, and 75,000 to 80,000 goods trains, normally handling between $7\frac{1}{4}$ and $8\frac{1}{2}$ million tons of goods of all descriptions (including service material).

To purposes of effective train control, the line is divided into divisions, each in charge of a divisional officer having responsibility for all traffic working in his own division, co-ordinated under direct authority of the Traffic Manager, the Head of the department.

The correct charging of traffic of all descriptions, the collection of fares and freight and remittance to the Cash office is all work for which responsibility is assumed by the Traffic department. The station and goods shed staff being under the absolute control of the Traffic department.

The Traffic Manager is responsible for all notifications to the Public, the issue of Time Tables and Indicateurs and is the official usually assailed by the Travelling Public, having grievances, genuine or otherwise.

What might be termed the *commercial*, as distinct from the *working* side of the Traffic department is the Goods department, under the control of a Goods Manager, having direct responsibility to the Traffic Manager.

It is the business of the Goods department to keep in touch with the ever changing aspects of trade and needs of commerce and industry and to propose readjustment of rate or mode of charge as from time to time a changing economic situation may render advisable. The Goods Manager occupies a position akin to the Commercial Traveller, who neglects no opportunity by suggestion of improving and retaining the business of the Firm he travels for. In the present day situation especially, the Goods department is the eyes and ears of the Railway in prospecting for additional traffic and retaining existing traffic to rail.

The distribution of wagons to centres of traffic density, their economic loading and working perfection of organization as affecting despatch and delivery, are also important features of working of the Goods department.

The Goods Manager is the authority for official quotation of freight rates and is also the authority dealing with claims of over charge and for loss or damage to consignments.

THE AUDIT AND ACCOUNTS:

The Head of the department, styled the Auditor, as also his Deputy, are not officials of the Administration. They are officials appointed by the Ministry of Finance with responsibilities direct to that Ministry for preservation of Finance instruction and authority, but act as Administration Officials, coming under the authority of the General Manager in all other respects. With that exception the Staff form part of the personnel of the Administration.



PONT D'EMBRAVA

The Audit and Accounts department is modelled, as far as is consistent or practicable with the requirements of the Central Finance Department of the Government ; on the Indian Railways system.

Unlike the practices of other departments of the State, audit and final booking is concurrent with disbursement, necessarily so as detailed monthly audited results have to be published before the end of the following month. To the same purpose audit of receipts is also preliminary to final booking. The audit and booking of receipts being effected in ten days periods. Approximation of receipts being also published ten days following the ten days period.

Practically a duplicate set of accounts is maintained. A set for Central Finance in abbreviated form contracting to the Government Budget formation and a set as under extensive detail by distinctive account heads and grouping, peculiar to the requirements of a Railway system as affording a close analysis of working costs of the several departments. The Railway formation synchronising also with the detail requirement necessary for the working out of statistical and analytical results as periodically published or as may be required from time to time.

Attached to the Audit and Accounts department, as coming under the responsibilities of the Auditor are :—

THE RAILWAY PRESS AND STATIONERY OFFICE.

As regulating supplies of material and stationery, economic printing, control over issue and distribution of printed forms and stationery. The Press Superintendent being directly responsible to the Auditor in all matters.

THE CASH AND PAY OFFICE.

All disbursement whatever the nature is centred in this office. A fleet of travelling Pay Clerks, with equipment of Pay Vans, is maintained to pay out the length and breadth of the Administration area (including Telegraph and Telephone Departments). Payment dates of the several departments and the several districts are fixed and grouped and by synchronization with dates for completion of Audit ; salaries and wages are normally systematically and uniformly disbursed on fixed dates of the month. Pay Clerks are also permanently established at large centres to deal with emergency payments and to distribute within their areas.

The office is also the centre for all Cash collection. Traffic Cash is systematically worked from stations to the Cash Office, by deposit in special types of safes, carried in particular trains. The safes are locked and can only be opened in the Cash Office. The safes have a revolving grid with aperture through which the sealed cash bags, containing station collection can be dropped, but cannot be again taken out except by opening the safe. The organization is to point by which the daily remittances of each of the 525 stations is watched, weighed, counted and examined to agreement with the memorandum of detail of remittance as made out by the Station Master and deposited inside the sealed bag. Remittance as actually received and certified by the Cash Office is the basis on which stations take credit in their accounts as submitted to Audit. Receipts are banked daily with the National Bank of Egypt.

The Cash Office is the sole office authorized to accept cash receivable on the account of the Administration.

The Cash and Pay Office is under the Paymaster, who has responsibility direct to the Auditor.

TICKET PRINTING OFFICE.

Is attached to the branch dealing with the audit and accounting of passenger traffic. The ordering of blank cards, maintenance of reserve stocks, the printing of the many series the control on supplies to each station fall to the duties of this office. The office is equipped with modern types of power driven machines.

THE STORES.

Prior to 1901, each department dealt with its own stores, but the inevitable overlapping, duplication, and lack of adequate control called for a central organisation to take over all such work. The Stores Department as having a distinctive organization under a Superintendent of Stores, thus came into being, starting with the newly built central stores in Bulak (Cairo). In the period between 1902 and 1909, the Department took over, year by year, more and more of the old departmental stores, until, at the end of that period, the work was complete. To-day, there are 62 main districts and branch stores. The stocking is accounted entirely by the card system, which enables a daily balance to be struck.

Egypt being dependent, for so much of its needs, on imports from abroad, it follows that the Stores department must carry a much larger stock of materials of all kinds that would otherwise be necessary, owing to the length of time necessary to obtain fresh supplies. No less than 32,000 separate items are catalogued.

By rigid control, stock on hand has been reduced to the moderate figure of L.E. 800,000, against issues to an annual value of L.E. 1,300,000. The cost of preparing orders, adjudicating, inspecting, receiving, handling, warehousing and issuing and all expenses incidental thereto, averages about 7·75 per cent of the value of the articles,

Every encouragement is offered to local manufacturers, and during 1931-1932 orders to a total value of about L.E. 60,000 were placed for materials made in Egypt.

The value of stores in stock as at end of each of the past 6 years is as shown below :—

Years.	Coal.	New Stores.	2nd hand Stores and Scrap.
	L.E.	L.E.	L.E.
1926-1927	111,000	941,000	146,000
1927-1928	158,000	856,000	126,000
1928-1929	163,000	723,000	162,000
1929-1930	117,000	805,000	133,000
1930-1931	43,000	727,000	124,000
1931-1932	112,000	587,000	120,000

THE MEDICAL.

This Department, as an organised branch of the Administration had its beginning in 1899.

The Department is now staffed by a Principal Medical Officer, with 22 assistant medical officers.

A hospital (opened in 1930) situated in Cairo, is also attached to the Department. This hospital is an up-to-date institution, with 42 beds, and equipped with all modern requirements, including an X-ray apparatus and a bacteriological laboratory, as well as two fully equipped operating theatres.

There are 12 medical districts, each in charge of a District Medical Officer, and provided with a clinic comprising a minor operation room,

a small pharmacy, and a full outfit of first aid surgical boxes. In principal districts there are detention wards of 6 beds for emergency and observation.

The District Medical Officer supervises the sanitary condition of his district, attends to and treats employees who report themselves as being ill, or injured on duty. He also examines new candidates for employment, and carries out the periodic examinations of staff according to the rules governing such for the various departments.

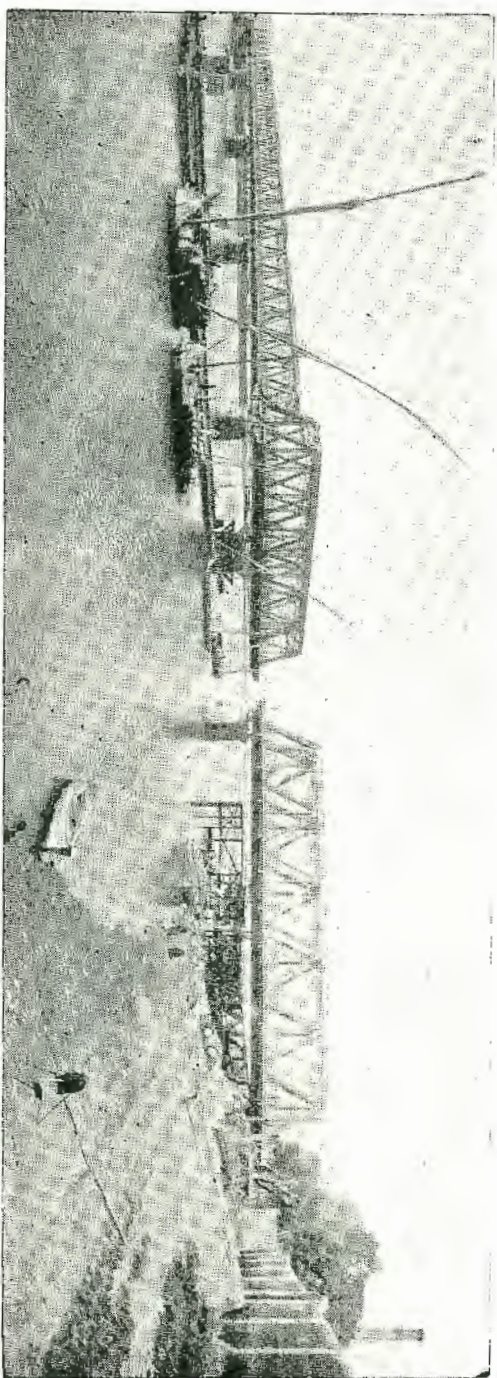
Four travelling medical officers examine employees working on the various sections of the Railway, and medically inspect the 80 schools established by the Administration for the education of the children of its staff.

Including cases treated in the hospital, other injuries and sickness entrance and periodical examinations, the Department deals with about 80,000 individuals per annum.

PERSONNEL.

Department.	Pensionable.	Unpensionable.	LABOUR.		REMARKS.
			Regular Employment.	Casual Employment.	
Management	97	1,513*	7	—	*Includes 1,431 Nizamigaffir Force.
Way and Works	424	1,103	6,000	—	
Mechanical	298	2,259	6,468	—	
Traffic and Goods	854	3,462	3,993	—	
Audit	387	363	160	—	
Stores... ..	212	379	309	—	
Medical	23	75	5	—	
Telegraphs and Telephone	616	2,937	1,220	—	
TOTAL No.	2,911	12,121	18,162	About 6,000 varies with contraction or expansion of works.	

GRAND TOTAL (excluding casual labour) : 33,194



PONT DE DESSOLEK

STATE TELEGRAPHS.

CONSTRUCTION.

LAND LINES.

The Egyptian State Telegraph system is one of the oldest services in Egypt. It is known that it was established in 1854, but no reliable records before 1889 are existant.

The first telegraph line was erected by the State Railway Administration for its own use. A separate Administration for Public Telegraph Service was established some considerable time afterwards, but was later incorporated with the Railway Telegraph Service since, at that time, Telegraphic work was hardly enough to justify a special Department, the more particularly as the Railway station staff were capable of receiving and transmitting private messages, thus avoiding duplication of offices, and enabling Telegraphic Services to be given in small towns where a separate telegraph office would not be justified. Records, however, exist of concessions granted to certain companies for the erection of telegraph lines and cables for the transmission of foreign telegrams.

The first of those concessions was granted in 1856 to Mr. L. Gisbörne to connect the Alexandria—Dardanelles cable to the Suez—Aden cable which was about to be laid. In 1870 another concession was granted to the British Telegraph Co. to erect a telegraph line between Alexandria and Suez for the transmission of foreign telegrams. This concession was ceded in 1874 to the Eastern Telegraph Co. together with authority to transmit local telegrams between its offices in Alexandria, Cairo and Suez. The authorisation was given for five years and terminated in 1879.

RADIOTELEGRAPHY.

Radiotelegraphy was adopted by the Egyptian Government as a means of communication in 1921.

The first stations were equipped with damped wave (spark) transmitters, now obsolescent.

To-day, all radiotelegraph stations in Egypt, except for a few stations on the older ships, have modern installations.

The principal Oases with which contact with the outside world was effected, from time immemorial by camel, are now linked to the Capital and to each other by radio.

Radio vigil is constant on Mobile Stations, *i.e.*, ships at sea and aircraft in flight, that are within the range of Egypt's Coast and Aeronautical Stations.

A daily radio service between Cairo and Khartoum relieves the line telegraph system to the Sudan during peak traffic hours.

Neighbouring countries are served by Radiotelegraph during line telegraph interruptions.

DEVELOPMENT.

The after war period, commencing in 1924, marks the period of a progressive policy of expansion in the service, as the following tabulation illustrates :—

Land Lines.

	Length of lines operated.	Telegraph Offices opened.	Commercial Messages, Local and Foreign.
	Kilom.	No.	No.
1919-20	7,500	396	2,711,000
1924-25	7,500	463	2,791,000
1929-30	7,560	516	2,831,000
1931-32	7,590	520	2,340,000

	STATIONS.		COMMUNICATIONS.		
	Fixed and Land.	Mobile.	Marine.	Inland.	Aircraft.
	No.	No.	No.	No.	No.
<i>Radio.</i>					
1921-22	1	3	1,000	—	—
1926-27	1	10	22,200	—	—
1931-32	12	13	18,700	32,700	9,400

TARIFS.

LOCAL.

In 1870 Tariffs were computed on a zone basis for which purpose the country was divided into eight zones. Within the same zone the charge was P.T. 10 for the first 20 words with an additional charge of P.T. 5 for each succeeding ten words or part thereof. A telegram of 20 words from the first to the second zone cost P.T. 20, and from the first to the third, P.T. 30 and so on.

In 1887 a uniform rate was introduced of five milliemes per word with a minimum of 50 mills. per message.

From 1887 until 1924 telegraph rates were subject to various revisions the latest of which was applied on January 1st 1924, when the tariff was reduced to 20 mills. for the first six words and five mills. for every additional word.

During the period 1905-1926, by agreement with the telegraph companies concerned, various categories of foreign telegrams, *e.g.*, deferred telegrams, press telegrams at half rate, and telegrams by air mail, were admitted.

In 1926 a decorative form of congratulatory message was introduced at the principal telegraph offices, the charge for this form is 20 mills. in addition to the ordinary rate for the telegrams.

FOREIGN.

The basic rate per word is fixed in gold centimes by International Conventions to which Egypt subscribes. The charge to the Public as made in Egyptian currency being at rate having near relation to the gold centime. Prior to the dissociation of the pound sterling from the gold standard, the near equivalation in Egyptian currency was fixed by parity of exchange. With the dissociation of the pound sterling, the charge to the Public in Egyptian currency ceases to be a fixed charge and becomes liable to fluctuate with the rise or fall of the pound sterling. At the moment the rates in Egyptian currency have been appreciated 25 per cent over rates prevailing prior to departure of the pound sterling from the gold standard.

The share per word on foreign messages as falling to Egypt, is fixed thus :—

ORIGINALLY, TRANSIT AND TERMINATING, RECEIVED OR DESPATCHED
BY STATE OFFICES.

	UPPER EGYPT.	LOWER EGYPT.
	Gold centimes.	Gold centimes.
Deferred	15	7½
Ordinary	30	15
Urgent	90	45

RECEIVED OR DESPATCHED BY CABLE STATIONS.

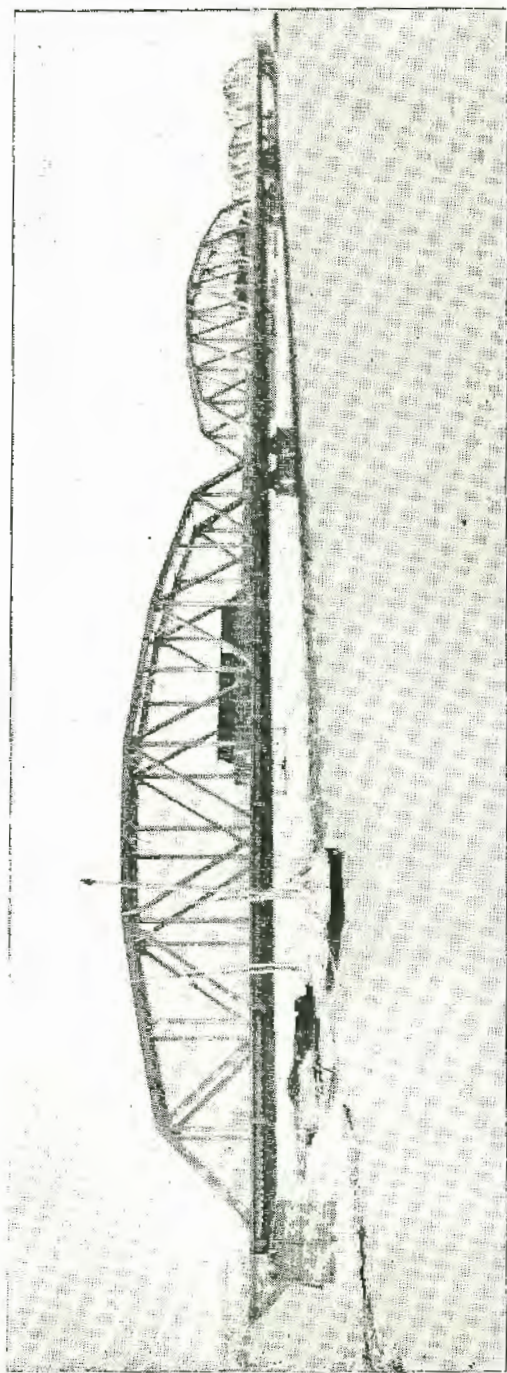
Royalty is paid at rate per word :—

	Gold centimes.
Deferred	1½
Ordinary	3
Urgent	9

FINANCIAL.

Figures for the last five years will sufficiently indicate :—

	1927-28	1928-29	1929-30	1930-31	1931-32
	L.E.	L.E.	L.E.	L.E.	L.E.
Capital Expended ...	217,000	224,000	245,000	256,000	266,000
<i>Receipts :—</i>					
Local traffic	171,000	172,000	140,000	133,000	113,000
Foreign traffic (Share)			23,000	27,000	26,000
Foreign traffic (Royalties)	43,000	39,000	51,000	33,000	29,000
Wireless (Shipping) (Share)	14,000	8,000	8,000	7,000	5,000
Miscellaneous	2,000	3,000	4,000	3,000	6,000
TOTAL RECEIPTS ...	230,000	222,000	226,000	203,000	179,000
WORKING EXPENSES ...	227,000	234,000	236,000	248,000	232,000



Ponte di Fidenza

The receipts for the year 1924-25 were L.E. 305,000, practically the last year in which the Telegraph Service covered working expense. The rapid expansion of the Telephone Service has since reacted on the use of the Telegraph Service as a means of local communication. The new wireless station in Syria and the general development of long distance Radio Telegraphy as diverting from Egypt, "transit" traffic previously passing via Egypt; also contributed to a permanent decline in the revenues of the Telegraph Service. In the future the service must be regarded more as a service of Public utility at expense to the State than as a service producing a profit to the State.

STATE TELEPHONES.

CONSTRUCTION.

In 1881 an authorisation was granted to Mr. de Leon, the representative of the American Edison-Bell interests, by the Egyptian Government conferring the right to establish and maintain telephone services in Cairo, Alexandria and their suburbs.

This authorisation was shortly afterwards ceded to the Oriental Telephone Co. Ltd., who established under it the Alexandria Exchange in 1881 and later the Cairo Exchange. In January 1883, authorisations were granted to the same Company for the towns of Port-Said, Ismailia, Suez, Zagazig, Mansourah and Tantah.

The Telephone Company of Egypt was formed on January 31st 1883, with a capital of L.E. 100,000 to purchase the rights and plant of the Oriental Telephone Company Ltd.

The transfer of the original authorisation granted to Mr. de Leon from the Oriental Telephone Coy. Ltd. to the new Telephone Company of Egypt was recognised and approved by the Egyptian Government in 1885.

Subsequently the Telephone Company proceeded to extend the system by opening new offices at Assiout, Fayum, Minia, Beni-Suef and Damanhour.

In 1900, an important addition was made to the work of the Company by the creation of provincial telephones, the development of which has increased since considerably.

As regards the Trunk Lines interconnecting the different exchanges in the country they were erected by the State but run by the Company against a share of 30 per cent of income as derived from Trunk Calls.

In 1918, the system was acquired by the State for L.E. 650,000 and incorporated with the Telegraph Department.

DEVELOPMENT.

During the war and the years immediately following, but small progress could be made to modernise the plant, to open new exchanges and call boxes, to extend the Trunk Lines, and generally develop the whole system. It was not until the year 1923-24 that a vigorous policy was shaped to this end.

In 1926, the first step was taken in international communication, and Egypt was connected to Palestine by a trunk line, until lately restricted to the principal exchanges in both countries, but now extended to all.

In 1926, the first automatic exchange (Ataba) of 2,000 lines capacity was opened in Cairo. Although automatic telephony was a novelty to the Egyptian Subscriber, its working gave full satisfaction.

In 1927, a common battery exchange of 6,000 lines capacity was opened at the Medina Building.

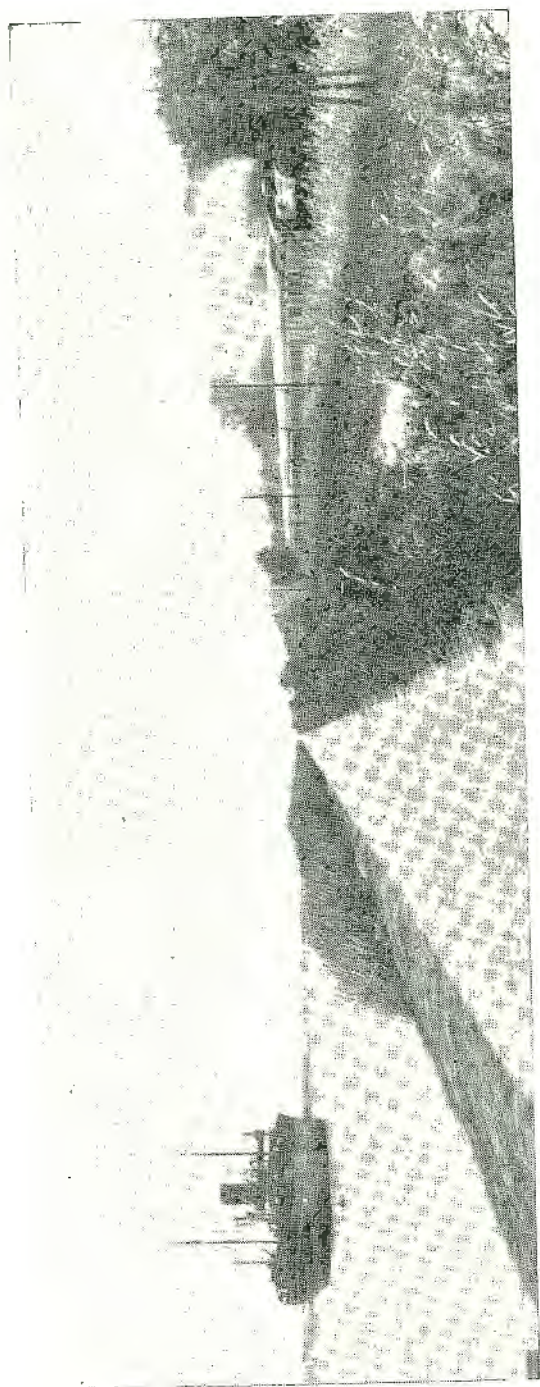
In 1929, a sub exchange was opened at Giza with a capacity of 400 lines.

In 1930, Mansourah Manual Exchange was converted to Automatic working (Strowger system), and equipment provided for 1,000 subscribers' lines.

During the same year, a work of considerable magnitude and importance in the laying of the Cairo—Tanta—Alexandria loaded trunk cable was completed. This cable permitted of a "no delay" trunk service being given between the towns in question.

In 1931, the three main exchanges of Cairo City Area comprising Medina, Bustan and Ataba were converted into one Main Automatic Exchange with a capacity of 16,600 lines, Automatic Exchanges were simultaneously opened for the Ministries and Railways.

The needs of the Provincial Communities in Egypt have also been watched and improvements introduced whenever required.



PANORAMA
CANAL DE SUEZ ET CHEMIN DE FER DU CAIRE PORT-SAÏD

The present programme provides for the extension of the Automatic system to Port Said, Tanta, Heliopolis, Alexandria and Giza and the installation of modern common battery equipment at Maadi, Helwan, and the larger exchanges in the Provinces.

An international wireless Telephone Service, bringing Egypt into direct telephonic communication with Europe is in operation since June 22nd of this year.

The following illustrates the gradual growth of the system :—

	Exchanges.		Call Boxes.	Installations.	Trunk Service.	
	Manual.	Automatic.			Lines.	Calls (effective).
	No.	No.	No.	No.	Kiloms.	
1918-19 ...	12	—	19	20,800	2,585	—
1923-24 ...	51	—	181	26,260	21,626	1,768,000
1928-29 ...	92	1	227	42,000	33,187	2,621,000
1931-32 ...	103	2	266	43,250	39,160	,203,000

TARIFF.

Subscribers attached to Manual Exchanges.

The Tariff is a flat rate.

Cairo (Suburbs) and Alexandria.

Business ... L.E. 15 per line per annum.

Domicile ... L.E. 10 per line per annum.

Provinces.

Business ... L.E. 10 per line per annum.

Domicile ... L.E. 7 per line per annum.

Subscribers attached to Cairo Automatic Exchanges.

The rate of charge is L.E. 8 per line, with free allowance of 2,000 calls per annum. Calls exceeding 2,000 are charged for at a rate of 3 mills. per call. No differentiation is made as between 'Business' and 'Domicile.'

Subscribers (Manual and Automatic) are permitted to pay rentals in two six monthly instalments. As rental is fixed on a maximum radio of four kiloms. from the exchange (Manual and Automatic), a small additional rental charge is made for each 500 metres lead exceeding four kiloms. from the exchange,

FINANCIAL.

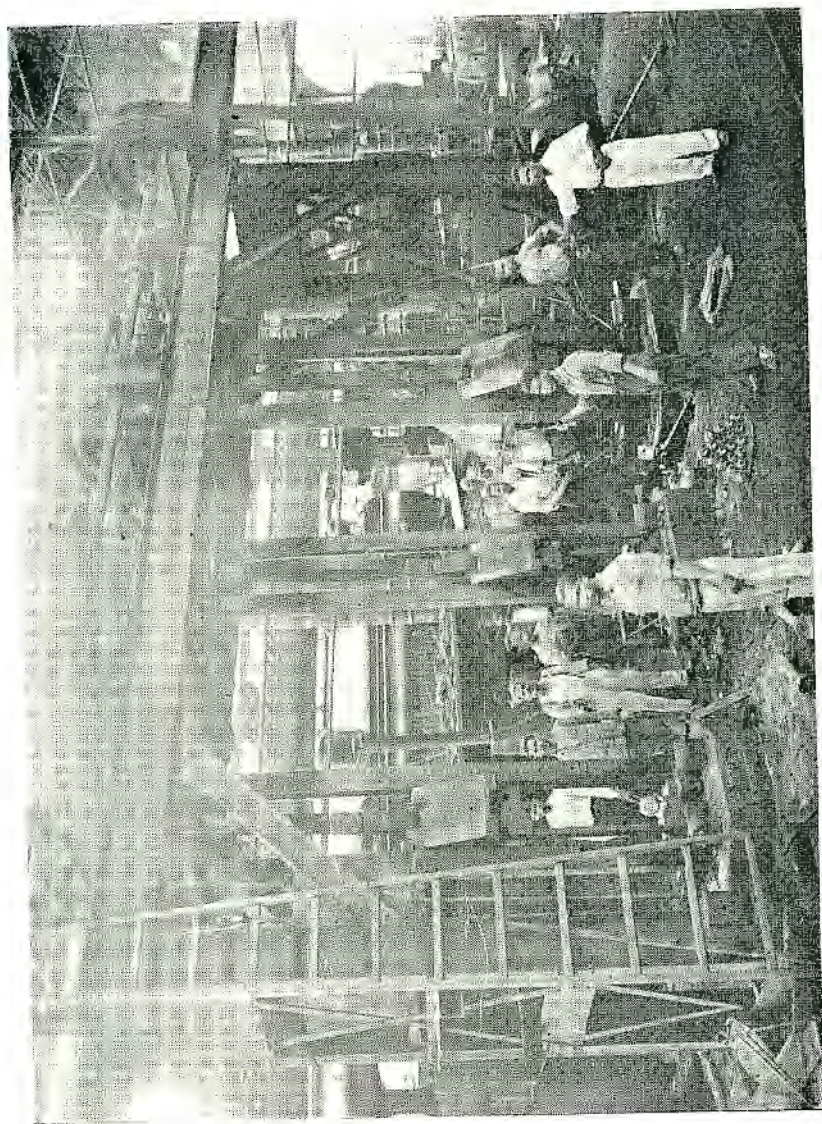
	Capital Expended (including acquisition cost).	Receipts.	Expenses.	Net Receipts.	Return on Capital Expended.
	L.E.	L.E.	L.E.	L.E.	L.E.
					%
1918-19	731,000	251,000	140,000	111,000	15.18
1923-24	983,000	402,000	248,000	154,000	15.67
1928-29	1,683,000	656,000	356,000	300,000	17.82
1931-32	2,351,000	509,000	419,000	90,000	3.82

CAPITAL.

The rapid growth of the system is evident from the fact that capital expended has more than trebled in the 14 years since acquired by the Government.

The direction of expansion and improvement is best illustrated by the ammount spent on principal works as below :—

	L.E.	L.E.
NEW BUILDINGS		90,000
EXCHANGE EQUIPMENT :—		
Manual	86,000	
Automatic	164,000	
		250,000
INSTALLATION EQUIPMENT		156,000
UNDERGROUND CABLES :—		
Trunk, Cairo-Alexandria	223,000	
Development Schemes... ..	217,000	
		440,000
TRUNKS, AERIAL LINES		75,000



MARTEAU-PILON
(Ardoiers de Bonifac)

RECEIPTS.

To end of 1930-31, receipts expanded in sympathy with the extensions and improvements to the system, maintaining an average of L.E. 650,000 since 1918-29. In 1931-32, the rates for trunk calls were substantially reduced with expectation that the trunk traffic would develop to a point over taking effect of rate reduction. The acute depression in business circles that set in that year, however, discounted the effect of the reduced rates. Trunk receipts declined in 1931-32 by L.E. 20,000. The depression also discounted expectation, that reduction in rentals for subscribers attached to the automatic exchanges, would be more than balanced by the greater use of the telephone producing an overtaking revenue by charge for calls over the free allowance.

Receipts from subscribers (Public) declined in 1931-32 by L.E. 125,000 of which L.E. 108,000 is nominal as approximately representing transfer of subscription from one comparative period to another, consequent on subscription being paid in two six monthly instalments in 1931-32 as against full payment in preceding comparative periods.

EXPENSES.

The continued rise in expenses is mainly as consequent on expansion of the system. Cost of Staff as in consequence rising from L.E. 98,000 in 1923-24 to L.E. 215,000 at end of 1931-32. Other factors also contributing being the share charged to working expenses of extensive works as in nature of replacements of exchanges, cables, buildings and apparatus averaging over L.E. 50,000 per annum in the more recent years. With the cessation of these works, working expenses will return to more normal regions with added benefit of operating costs materially reduced by introduction of the Automatic Exchanges, a benefit not fully realized in 1931-32.

ORGANIZATION.

To purposes of economical direction and control, the service is combined with that of the Telegraph system. Both being under the Inspector-General, Telegraphs and Telephones, who has direct responsibility to the General Manager of the State Railways. To a large extent staff and other working costs are joint to the two services, so

much so, that endeavour to maintain distinct working costs for each service has from 1st May of 1932 been abandoned. In future, costs will be determined as for the two services combined, to a better comparison with combined receipts of the two services.

The Inspector-General is a permanent official of the British Civil Service (Post Office) whose services have been loaned to the Egyptian Government. The technical expert staff is also largely drawn from officials of the British Civil Service, similarly loaned.

The training of operators in Egypt has been a feature of progression. All wireless operators, at stations in Egypt, including mobile stations and Government shipping are now of Egyptian nationality, locally trained. The training of Egyptian mechanics for the Automatic Exchanges has hitherto been conducted by Egyptian workmen being trained in England in the shops manufacturing the Automatic equipment as supplied. A scheme for establishment of a regular school for training of Egyptians in operation and working of all systems of Telegraphy and Telephony is now in progression.

THE EGYPTIAN DELTA LIGHT RAILWAY COMPANY LIMITED.

GENERAL DESCRIPTION.

The Egyptian Delta Light Railways System consists of a net-work of 75 centimetres gauge lines connecting the villages of the Delta with the main centres of commerce.

History.

The rapid development of Irrigation and the consequent increase of and under cultivation during the latter years of the last century rendered an improvement in the transport facilities for dealing with the agricultural produce imperative. Up till then the only means available for transporting produce from the villages to the larger towns served by the Egyptian State Railways, were camels, carts and donkeys or in some cases boats, where navigable canals existed. It may therefore be imagined that the difficulties and expense of moving crops were considerable.

In 1896 Messrs John Birch & Company were granted a concession by the Government for the construction of a system of 75 centimetres gauge lines in the Behera and Gharbiya districts, and at the same time a similar concession was given to the Suares Company for lines in the Sharqiya, Daqahliya and Qaliûbiya provinces.

The former concessionnaires formed an Egyptian Company called the "Société des Chemins de Fer Agricole" and the latter a company entitled "La Compagnie des Chemins de Fer Economique de l'Est Egyptien."

In 1897 an English company was formed entitled the Egyptian Delta Light Railways Company Limited, which in 1900 finally acquired the whole of the property of both of the above mentioned companys.

At this time the total kilometrage of lines was as under:—

		kilometres
Est Company	{ Qalyûbiya	{ 307
	{ Sharqiya	
	{ Daqahliya	
Chemins de Fer Agricole ...	{ Behera	241
	{ Gharbiya	97
TOTAL ...		<u>645</u>

From the time the Egyptian Delta Light Railways took over the two systems, continuous development took place and by 1914 the kilometrage had increased to 1,108 kilometres.

The effect of the development are shown by the following statistics:—

The gross receipts increased from L.E. 125,611 in 1902 to L.E. 351,946 in 1930, the tonnage carried from 450,584 tons to 768,132 tons and the number of passengers carried from 3,296,208 to 12,060,666 in the same period.

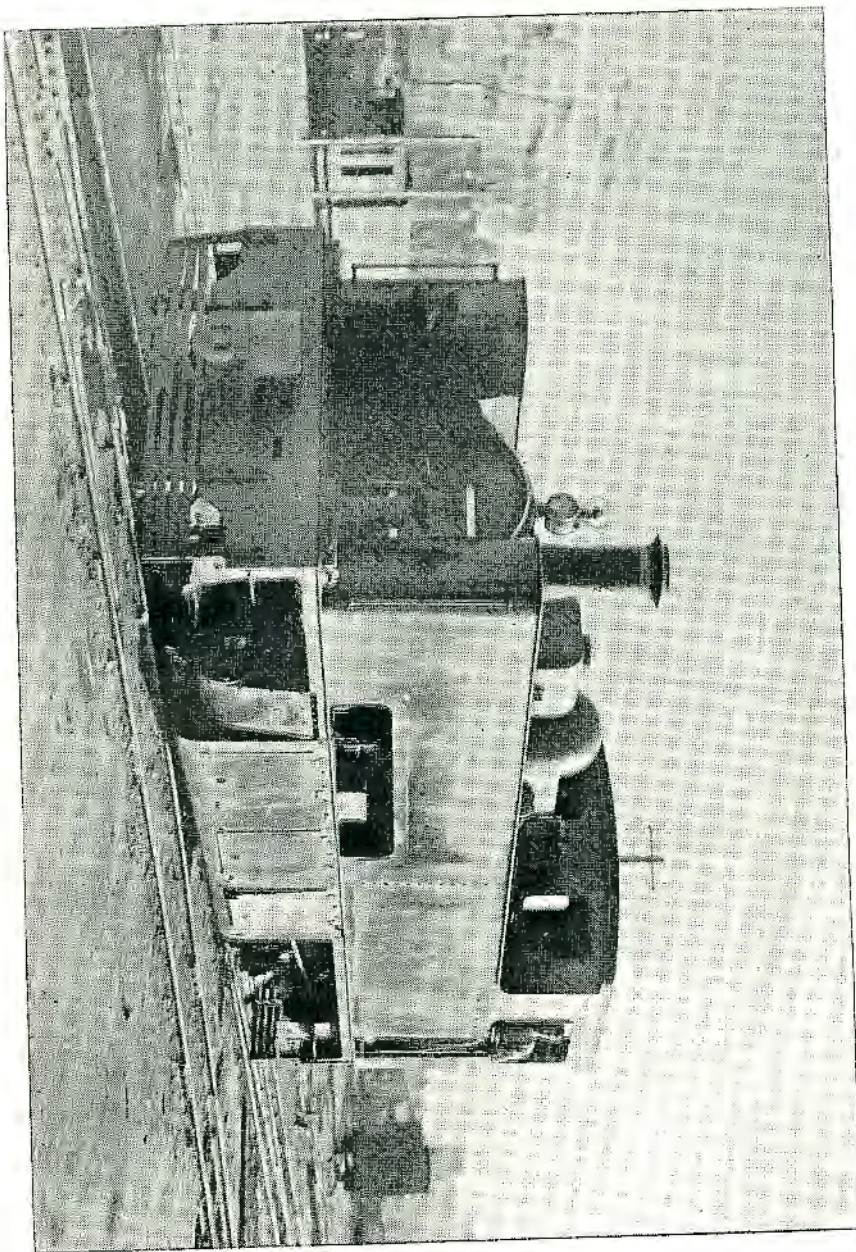
Statistics for the years from 1902 to 1932 are given in the tables attached.

During the past two years Egypt in common with the rest of the world has been suffering from the effects of the economic crisis, and the drop in the receipts during this period may be entirely attributed to this factor.

The total issued capital of the company is as under:—

	L. E.
104,078 5½% Cumulative Preference Shares of Lstg. 10 each	1,014,584
11,000 Deferred Shares of Lstg. 10 each	107,250
5,633 5 % Debentures of Lstg. 100 each	549,218
12,500 3½% "Est" Debentures of Lstg. 20 each (less 43 paid off prior to fusion with Delta Light Railways)	242,912
TOTAL	<u>1,913,964</u>

Under the terms of the concession the Government have the right to take over the whole of the Company's property at any time after April 1, 1938, on payment to the company of a sum equal to the total Capital expended as at the date of taking over.



LIGHT RAILWAYS

Administration.

The company is administered by a Board of Directors in London with an Agent and General Manager in Egypt.

The Head local administrative offices are situated in Alexandria.

The total personnel employed by the Company is as under :—

Management	13
Way and Works	784
Mechanical Department	638
Traffic	815
Audit, Stores and Printing	111
TOTAL	2,361

Way and Works.

The permanent way comprises 999 kilometres of single line track and 135 kilometres of sidings.

The standard track consists of 18 kilometres Vignole rails fastened on Karamanian pine sleepers with screw spikes. Earth ballast only is used.

There are 22 swing bridges over navigable canals, 202 fixed bridges of spans varying from 1 to 18 metres, and numerous masonry culverts.

Mechanical Department.

The Company's Rolling Stock consists of 128 locomotives, 350 coaching vehicles, and 1,471 goods vehicles.

Owing to the fact that the Company's system is divided by the two branches of the Nile into three districts having no physical connection with each other, workshops and running sheds have to be maintained in each district; these are situated as under :—

Eastern District	MIT GHAMR.
Gharbiya District	TANTA.
Behera District	DAMANHOUR.

In addition to the normal repairs to Rolling Stock, all coaching and goods vehicles, Points and Crossings, and materials required by the Way and Works Department, are manufactured in the Company's workshops.

Up till 1920 train services mainly consisted of mixed trains hauled by five different types of tank locomotives, but in 1920, with a view to accelerating, and improving the passenger service, experiments were made with a light Sentinel Locomotive hauling a train consisting of three standard coaches. These experiments were very successful, and by 1929 fifty of these locomotives had been brought into service and the majority of the passenger trains are now worked by these engines. The results both from the point of view of attracting traffic and of economy in fuel consumption have been most encouraging, and the latter is shown by the following figures :—

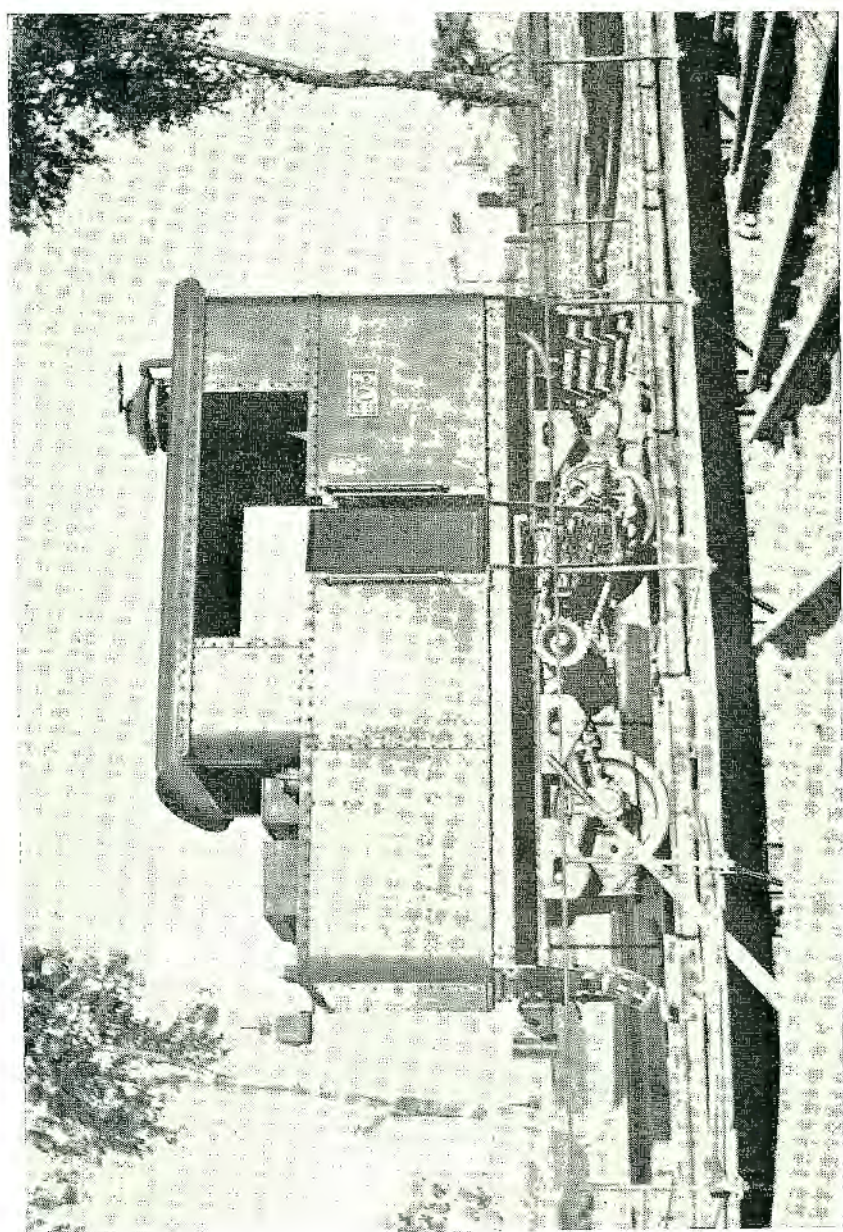
In 1914 the total engine kilometrage was 2,896,211 and the coal consumption 18,500 tons, in 1931 the engine kilometrage was 5,030,739 and the coal consumption 17,799 tons, *i.e.* since the introduction of the Sentinels the train kilometrage has been nearly doubled and the total fuel consumption actually reduced.

Traffic Department.

This department which is responsible for the operation of all goods and passenger services is divided into three separate districts, each in charge of a District Traffic Superintendent, who is directly responsible to the General Manager for the working of his district.

In a normal year the train kilometrage operated would amount to about 5,000,000 kilometres to deal with 12,000,000 passengers and 700,000 tons of goods.

For some years past the company has suffered from intense competition from motor transport and the average haul of trains being short, it is very susceptible to this form of competition. The situation has been met by drastically reducing rates and fares, while at the same time greatly improving the train service. Fifty lorries have also been introduced for collecting and bringing goods to the stations. These measures have been highly successful and in 1930 the volume of traffic both coaching and goods was the largest on record.



LIGHT RAILWAYS

The average fare for third class passengers is about 1 millieme per kilometre as compared with a pre-war figure of 1.25 milliemmes per kilometre. This exceedingly low rate is barely remunerative, but is the highest which can be obtained in face of unregulated competition from motor transport.

Goods rates are divided into 14 classes in the goods tariff and the rates for the different classes are shewn below :—

MILLS.				
1st class	...	...	0.24	per 10 kilogs. per kilometre.
2nd	„	...	0.18	„ 10 „ „
3rd	„	...	0.15	„ 10 „ „
4th	„	...	0.12	„ 10 „ „
5th	„	...	0.09	„ 10 „ „
6th	„	...	0.07	„ 10 „ „
7th	„	...	0.06	„ 10 „ „
8th	„	...	0.054	„ 10 „ „
9th	„	...	0.048	„ 10 „ „
10th	„	...	0.042	„ 10 „ „
11th	„	...	0.036	„ 10 „ „
12th	„	...	0.03	„ 10 „ „
13th	„	...	0.025	„ 10 „ „
14th	„	...	0.02	„ 10 „ „

To the above rates must be added the usual terminal charges.

Actually the principal commodities such as cotton, cereals, fruit, building materials etc. are carried at special inclusive rates given in the Appendices at the end of the Tariff.

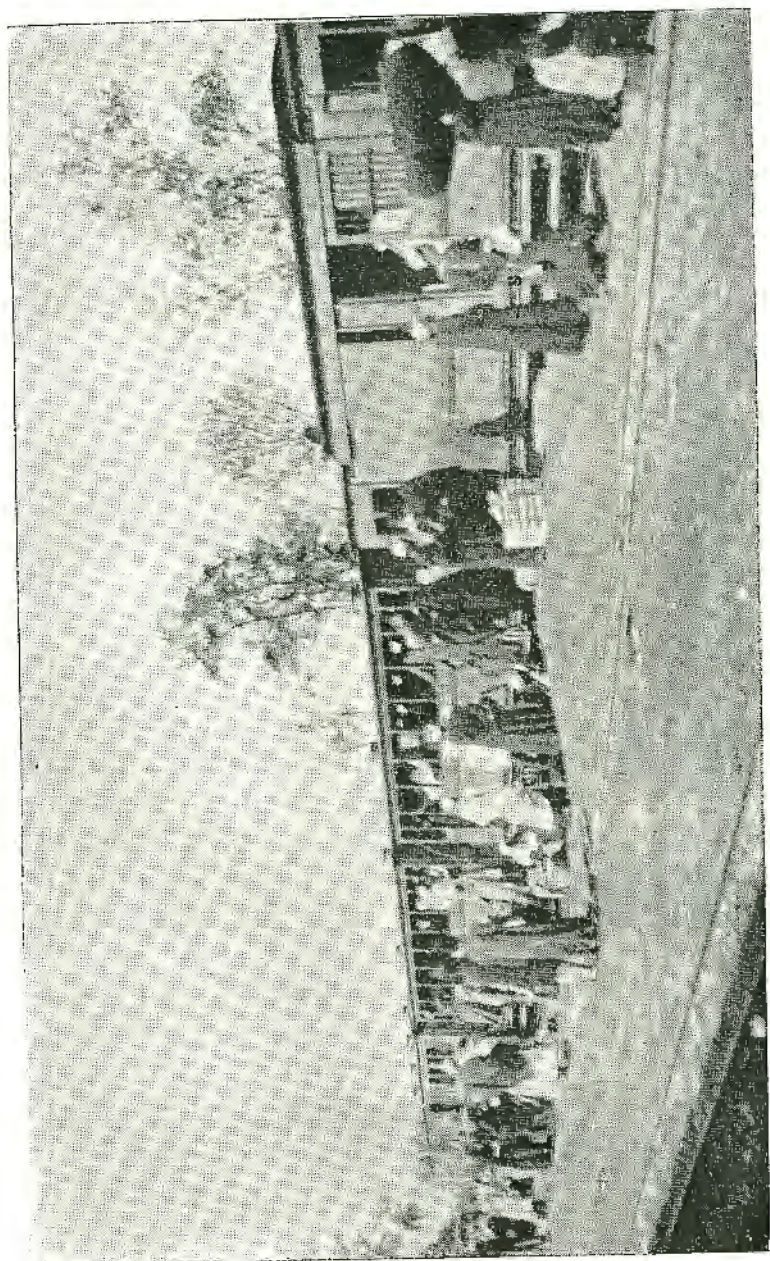
These rates are very carefully marked out in each case so as to be competitive with road and water transport and are frequently revised to meet any change in the situation.

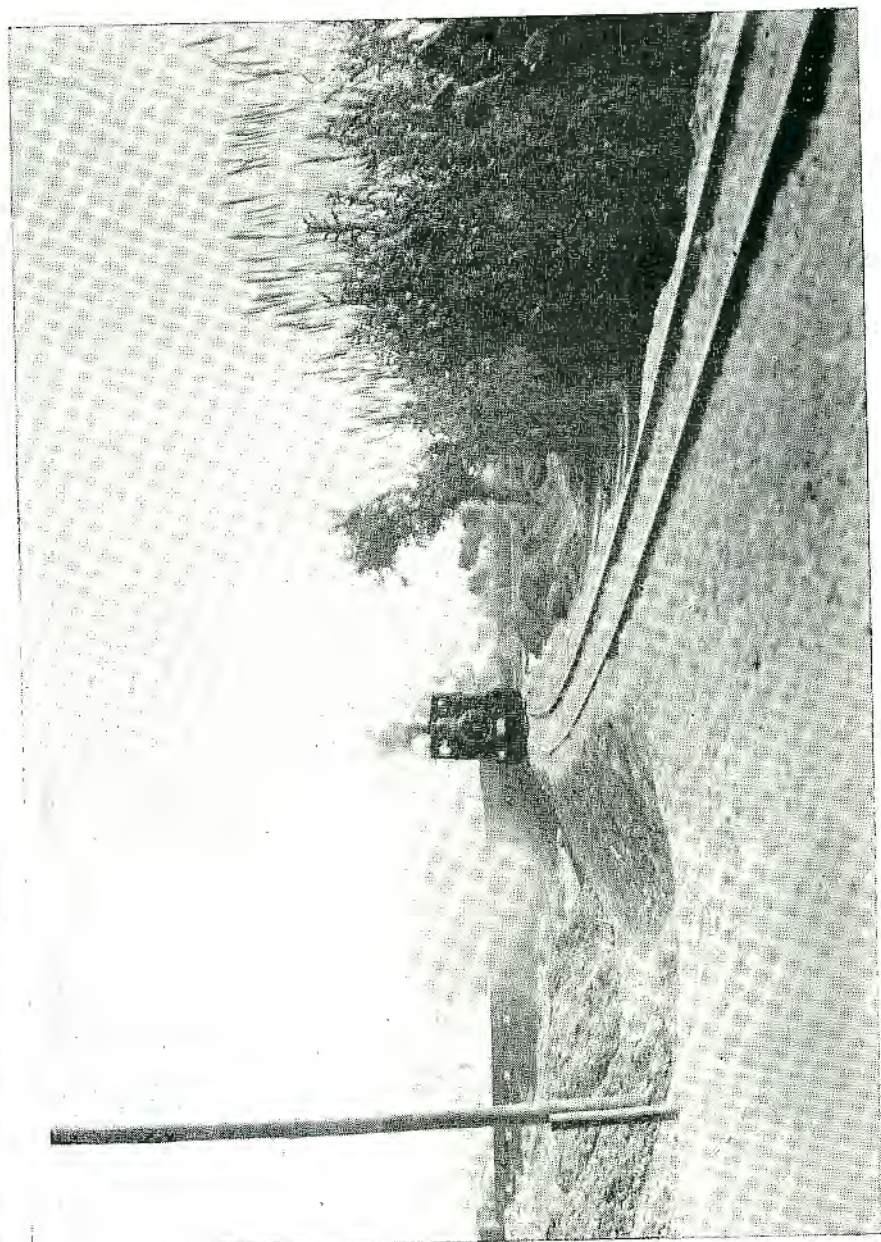
TABLE I.—GENERAL FINANCIAL RESULTS.

YEAR.	Total Capital Expenditure.	Gross Earnings.	Working Expenses.	Net Earnings.	Operating Ratio.	Dividend Declared.
	L.E.	L.E.	L.E.	L.E.	%	%
1902	1,222,220	125,611	77,193	48,418	61.46	4
1903	1,246,246	129,471	80,420	49,051	62.12	4
1904	1,360,351	159,192	89,045	70,147	55.94	5
1905	1,467,616	160,599	98,200	62,399	61.15	4
1906	1,549,930	95,582	53,636	41,946	56.11	2½
1907	1,645,077	196,856	113,314	83,542	57.56	5½
1908	1,778,685	207,590	120,574	87,016	58.08	5½
1909	1,822,239	204,774	124,017	80,757	60.56	4
1910	1,856,210	183,546	110,648	72,898	60.28	2
1911	1,850,653	202,760	117,712	85,048	58.05	3½
1912	1,864,980	216,535	121,874	94,661	56.28	4¾
1913	1,896,892	227,450	135,388	92,062	59.52	5
1914	1,862,990	249,529	150,814	98,715	60.44	5
1915	1,835,798	190,206	137,541	52,665	72.31	2½
1916	1,820,805	187,981	138,556	49,425	73.70	—
1917	1,759,533	227,104	176,300	50,804	77.63	—
1918	1,753,194	285,207	167,048	118,159	58.57	3½
1919	1,764,191	356,892	190,214	166,578	53.33	5½
1920	1,764,873	396,529	236,610	159,919	59.67	5½
1921	1,788,968	483,682	360,992	122,690	74.63	5½
1922	1,811,823	386,742	289,562	97,180	74.87	4
1923	1,906,031	335,197	253,224	81,973	75.54	4
1924	1,954,518	330,988	242,115	88,873	73.15	4
1925	1,983,324	355,443	243,167	112,276	68.41	4
1926	2,005,012	360,102	258,563	101,539	71.80	4½
1927	2,081,413	324,040	267,229	66,811	80.00	2½
1928	2,087,320	305,202	252,447	52,755	82.71	—
1929	2,119,955	329,226	257,691	71,535	78.27	2½
1930	2,129,799	351,946	261,027	90,919	74.17	3½
1931	2,167,961	288,897	250,172	38,725	86.60	—
1932	2,178,164	249,981	214,978	35,003	86.00	—

N.B.—1906 Half year only to arrange for Company's Financial Year to close at 31st March.

LIGHT RAILWAYS





LIGHT RAILWAYS

TABLE II.

Passengers Traffic.

TABLE II.—PASSENGER TRAFFIC.

Year.	Passengers.			Receipts.			Sundries receipts.	Total.
	1st Class.	3rd Class.	Season Tickets.	1st Class.	3rd Class.	Season Tickets.		
	No.	No.	No.	L.E.	L.E.	L.E.	L.E.	
1902	160,494	3,135,714	381	8,018	56,199	142	1,642	66,001
1903	191,269	3,429,699	393	9,499	65,343	208	1,888	76,938
1904	238,092	4,222,871	436	11,073	77,806	277	1,810	90,966
1905	272,351	4,422,393	699	12,198	80,636	489	2,143	95,466
1906	153,528	2,432,346	471	6,750	44,597	305	1,367	53,019
1907	348,235	5,544,635	902	15,387	101,570	663	3,265	120,885
1908	378,670	6,168,365	1,617	17,114	113,696	872	3,693	135,375
1909	361,625	5,995,892	1,821	17,009	110,193	1,088	3,795	132,085
1910	340,024	5,427,448	1,827	16,524	101,427	1,094	4,117	123,162
1911	361,839	5,679,906	1,890	17,345	107,181	1,159	4,300	129,985
1912	390,784	6,215,394	2,310	18,620	116,269	1,401	4,429	140,719
1913	397,482	6,409,845	2,445	18,749	119,899	1,511	4,187	144,346
1914	427,631	6,706,632	2,714	20,391	125,022	1,661	5,264	152,338
1915	326,312	5,127,694	2,435	15,698	97,028	1,331	4,343	118,400
1916	295,296	4,738,509	2,374	14,306	92,705	1,363	5,129	113,503
1917	310,934	5,596,951	2,072	15,589	110,014	1,339	5,772	132,714
1918	346,442	6,566,859	2,193	18,810	149,754	1,951	4,669	175,184
1919	333,060	5,675,561	2,459	23,669	183,840	2,542	8,095	218,146
1920	336,962	6,004,517	2,167	27,379	216,832	2,645	8,584	255,440
1921	366,384	6,823,445	2,781	34,967	276,097	3,712	10,010	324,786
1922	267,007	5,134,794	2,960	26,005	205,339	3,438	8,620	243,402

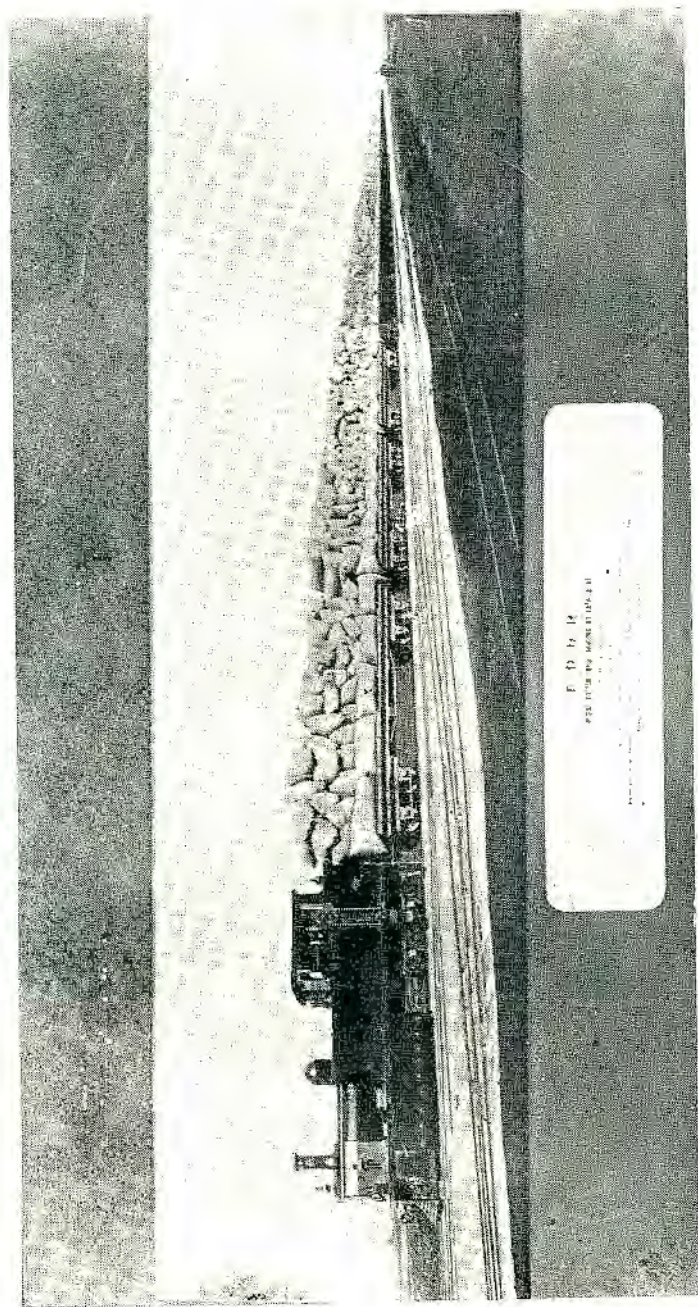
1923	...	...	...	390,932	6,255,694	2,088	19,025	192,017	2,276	8,623	221,941
1926	...	...	...	357,008	7,455,336	2,801	18,674	196,591	2,362	8,178	225,805
1927	...	...	...	381,954	7,938,718	3,106	19,001	175,670	2,210	6,911	203,792
1928	...	...	...	347,681	8,118,990	4,411	15,775	163,967	2,572	6,874	189,188
1929	...	...	...	367,532	10,206,827	5,050	14,259	172,950	2,671	7,946	197,821
1930	...	...	...	394,681	11,665,985	5,222	14,315	182,173	2,805	6,573	205,866
1931	...	...	...	329,035	10,112,113	4,736	11,550	148,553	2,472	6,870	169,445
1932	...	...	...	284,761	9,145,312	4,529	9,079	120,623	1,927	6,273	137,902

N.B.—1906 Half year only to arrange for Company's Financial Year to close at 31st March

TABLE III.—GOODS TRAFFIC.

Year.	Number of Tons (Public).	Receipts (Public).	Sundries.	Total.
		L.E.	L.E.	L.E.
1902	450,584	46,026	1,264	47,290
1903	446,595	45,111	2,122	47,233
1904	712,951	55,016	3,208	58,224
1905	558,063	55,455	3,619	59,074
1906	356,015	37,312	2,822	40,134
1907	684,055	65,137	3,928	69,065
1908	650,282	60,977	3,874	64,851
1909	619,983	65,601	1,904	67,505
1910	541,315	53,574	2,722	56,296
1911	594,548	65,927	2,613	68,540
1912	642,881	68,316	2,660	70,976
1913	671,588	72,220	4,427	76,647
1914	762,690	82,249	4,515	86,764
1915	506,654	62,125	2,941	65,066
1916	510,126	66,510	2,086	68,596
1917	549,280	74,338	2,727	77,065
1918	639,056	99,709	2,873	102,582
1919	582,856	127,712	3,070	130,782
1920	521,219	127,379	2,603	129,982
1921	446,129	143,459	4,148	147,607
1922	364,375	131,096	3,026	134,122
1923	412,471	119,496	2,038	121,534
1924	445,450	118,058	2,354	120,412
1925	522,043	123,417	1,978	125,395
1926	580,366	124,176	1,840	126,016
1927	560,061	119,779	1,971	121,750
1928	520,158	106,088	2,219	108,307
1929	638,871	122,582	1,447	124,029
1930	768,132	136,451	1,795	138,246
1931	648,948	110,943	1,235	112,178
1932	681,044	104,623	928	105,551

N.B.—1906 Half year only to arrange for Company's Financial Year to close at 31st March.



LIGHT RAILWAYS

SOCIÉTÉ ANONYME DES CHEMINS DE FER DE LA BASSE EGYPTÉ

PAR

M. A. ZOLLIKOFER

DIRECTEUR DE LA COMPAGNIE

La SOCIÉTÉ ANONYME DES CHEMINS DE FER DE LA BASSE EGYPTÉ a été constituée en 1896. Elle a pour but l'établissement et l'exploitation d'un réseau de lignes de chemins de fer agricoles à traction à vapeur.

La concession initiale octroyée par le Gouvernement Egyptien le 29 juin 1895, pour une durée de 50 années, comportait la construction et l'exploitation des lignes ci-après :

- (1) Mansourah-MENZALEH-MATARIEH, soit 65 kilomètres ;
- (2) Un embranchement de Dékernes à Mehallet Ingag ,
- (3) Un embranchement de Dékernes à Mit Farès ;
- (4) Deux embranchements sur la ligne Mansourah-Matarieh entre Mansourah et Dékernes, pour aboutir au Bahr el Tanah.

Les deux tronçons prévus au paragraphe 4 ci-dessus ne furent pas construits et la Société fut autorisée à les remplacer par le prolongement jusqu'à Mit Aly de la ligne de Dékernes à Mit Farès.

La longueur minima du réseau était fixée à 100 kilomètres.

La région traversée par ces lignes, située dans la Province de Dakahlieh qui compte actuellement une population de plus d'un million d'habitants, une région agricole on y cultive le coton, le bersime pour l'alimentation du bétail, ainsi que le riz, le blé, le maïs, les fèves, oignons, ails, pois, etc.

En 1912, la Société sollicita et obtint du Gouvernement Egyptien la concession des lignes suivantes :

- (1) Un embranchement, sur la ligne Mansourah-Matarieh, passant par Godeida, Tilbana, Tumay, Om el Diab et Sadaka, soit 32,3 kilomètres ;
- (2) Un prolongement jusqu'à Godeida de la ligne de Dékernes à Mit Aly, soit 3 kilomètres ;

(3) SADAKA-KAFR SAKR, passant par Hebassch, Hanout, Kafr el Hadidi et Sangaha, soit 21 kilomètres ;

(4) SADAKA-KAFR EL HADIDI, passant par Awlad Sakr, Soufia et Telrak, soit 23.9 kilomètres ;

(5) MANSOURAH-DAMINETTE-GHEIT EL NASSARA, s'embranchant près de Mansourah sur la ligne Mansourah-Matarieh, soit 66,3 kilomètres.

(6) MIT EL KHOLI MOUMEN-MIT EL KHOLI ABDELLA, reliant la nouvelle ligne de Mansourah-Damiette à la ligne Mansourah-Matarieh, soit 10,3 kilomètres.

Ces nouvelles lignes sont situées également dans la riche Province agricole de Dakahlieh, à l'exception de certains petits tronçons qui se trouvent dans la Province de Charkieh.

L'ensemble du réseau comporte une longueur d'axe de plus de 257 kilomètres.

Suivant un acte additionnel aux actes de concession, les dates d'expiration des concessions ont été unifiées et fixées au 31 décembre 1955.

Capital

Le capital social (primitivement fixé à 3½ millions de francs) a été porté successivement à L.E. 308.600 soit 8 millions de francs et est représenté par 16.000 actions privilégiées de 500 francs chacune. Il a été créé en outre 14.000 actions de dividende.

Il fut émis 6.000 obligations 3½ pour cent de 500 francs et 7.000 obligations 5 pour cent de 500 francs, (total de 6.500.000 fcs soit 250.337 L.E.)

Personnel

Le personnel de la Société comprend actuellement 570 agents, repartis dans les services de la manière suivante :

Direction	...	...	...	...	...	36
Mouvement	...	...	...	...	...	168
Traction	...	...	...	...	...	53
Matériel roulant...	...	...	...	...	...	13
Voies et travaux...	...	...	...	...	...	220
Ateliers	...	...	...	...	...	80
TOTAL						<u>570</u>

Service Médical et Pharmaceutique

L'organisation du service médical comporte notamment la visite journalière du personnel malade ou blessé et l'installation d'une infirmerie. Un infirmier qualifié est adjoint au médecin attaché à ce service.

La gratuité des soins médicaux et des produits pharmaceutiques est assurée au personnel employé et ouvrier.

La Société prend ; en outre, à sa charge les frais d'hôpital de tout agent, à la condition que la maladie ne résulte pas de causes étrangères au service de la Société.

Allocations de Retraite

Le personnel jouit des avantages suivants :

Après 5 ans de service ininterrompu, l'agent touche, en cas de départ volontaire, de révocation ou de licenciement, une allocation de retraite égale à $\frac{1}{2}$ mois de traitement par année passée au service de la Société et ce sur la base du salaire au moment du départ.

Si l'agent compte plus de 5 années de service, l'allocation est portée à un mois de salaire par année de service.

Voies

Les lignes de la Société sont à simple voie et à l'écartement d'un mètre.

Les rails sont de type Vignol, du poids de 23 kilogrammes par mètre et de 9,50 mètres ou 15 mètres de longueur.

La voie, posée sur traverses en bois, est établie sur plateforme de terre naturelle sans ballast spécial.

Les courbes ont un rayon moyen de 150 mètres, ramené à certains endroits à 50 mètres (ligne de Dékernès à Godeida).

Les rampes ne dépassent pas 5 millimètres par mètre, le maximum absolu étant de 8 Mms.

Voies de Garage

Les voies de garage ont, pour la plupart, une longueur utile d'environ 300 mètres ; toutefois celle-ci n'atteint généralement que 230 mètres sur la ligne de Mansourah à Matarieh et sur celle de Mansourah à Dékernes via Mit Aly.

Ouvrages d'Art

La voie franchit des cours d'eau en des endroits assez nombreux. Ces traversées s'effectuent au moyen de ponts fixes ou de ponts tournants.

Certains de ces ponts ont été construits "mixtes" de façon à permettre également la circulation du public et des véhicules, le Gouvernement Egyptien ayant payé sa cote part dans les frais de construction et de maintien pour la partie réservée aux piétons et véhicules,

Ci-après, les ponts les plus importants :

Sur la ligne Mansourah—Matarieh :

(1) Pont tournant, uniquement pour le chemin de fer, sur la Canal Mansourah ; partie tournante : 2 volées de 12 mètres ; longueur entre culées : 31,75 mètres.

(2) Pont tournant sur le Bahr el Seghir à Gamalieh, uniquement pour le chemin de fer ; partie tournante : volée de 10,15 mètres et 6,15 mètres ; longueur entre culées : 15,20 mètres.

Sur la ligne Dékernès—Mehallet Ingag :

Pont tournant "mixte" sur le Bahr el Séghir à Dékernès ; partie tournante : 2 volées de 12,85 mètres ; longueur entre culées : 23,75 mètres.

Sur la ligne Mansourah—Damiette :

(1) Pont tournant, uniquement pour le chemin de fer, sur le Bahr el Séghir près de Mansourah ; partie tournante : 2 volées de 12,115 mètres ; longueur entre culées : 45,75 mètres.

(2) Pont fixe, uniquement pour le chemin de fer, sur le canal Charkauieh ; longueur entre culées : 18 mètres.

(3) Pont tournant "mixte" sur le canal Enanieh ; partie tournante : volées 9,11 mètres et 15,20 mètres ; longueur entre culées : 22,80 mètres.

Sur la ligne Mansourah—Kafr Sakr :

(1) Pont fixe, uniquement pour le chemin de fer, sur le Bahr Tanah ; longueur entre culées : 18 mètres.

(2) Pont tournant "mixte" sur le drain Nizam ; partie tournante : volées de 11,28 mètres et 7,28 mètres ; longueur entre culées 16,60 mètres.

(3) Deux ponts tournants "mixtes" sur le drain Himari ; partie tournante : volées de 11,20 mètres et 8,12 mètres ; longueur entre culées : 24,40 mètres.

(4) Un pont tournant, uniquement pour le chemin de fer, sur le Bahr Saft ; partie tournante : volées de 12,32 mètres ; longueur entre culées : 25 mètres.

(5) Un pont tournant, uniquement pour le chemin de fer, sur le Bahr Saft ; partie tournante : volées de 12,32 mètres ; longueur entre culées : 23 mètres.

(6) Un pont tournant, uniquement pour le chemin de fer, sur le drain "Moïse" ; partie tournante : volées de 10,42 mètres et 6,42 mètres ; longueur entre culées : 15,20 mètres.

Installations

Gares

A l'exception des haltes les gares sont pourvues de quais pour voyageurs, des bureaux de télégraphes, et des salles d'attente ou des abris etc.

Quais spéciaux pour l'embarquement des animaux

La plupart des gares sont pourvues de quais spéciaux pour l'embarquement des animaux.

Les wagons à bestiaux sont munis de portes rabattantes permettant l'embarquement des animaux dans les gares où les quais spéciaux pour bestiaux n'existent pas.

Bascules

Les gares de Mansourah, Dékernès et Matarieh sont pourvues de ponts bascules d'une force de 40 tonnes permettant le pesage de grandes wagons à bogies.

Celles de Mehallet Damana, Mit Assem, Mit Salsil, Menzaleh, Mehallet Ingag, Tanah et Sadaka sont munies de ponts bascules d'une force de 20 tonnes.

La Société compte installer prochainement d'autres ponts bascales.

Prises d'eau

Un château d'eau principal de 300 mètres cubes dessert la gare de Mansourah, il est alimenté par l'eau du Canal Mansourieh (syphon et pompe d'élévation).

L'alimentation en eau des locomotives est assurées en cours de route par de petite shâteaux d'eau échelonnés tous les 20 kilomètres le long des lignes et établis à proximité de rivières ou de canaux d'où les eaux sont élevées par des pompes à bras. Ces châteaux d'eau existent aux

points suivants : Enanieh, Farascour, Mit el Kholi Abdella, Mehalet Ingag, Dékernès, Kordi, Menzaleh, Tanah, Kafr el Amir, Sadaka, Abou Hariz et Kafr Sakr.

Materiel Roulant

Le parc se compose actuellement de :

Locomotives :

21 locomotives type vicinal.
1 „ „ manœuvre.

Voitures :

2 voitures salon.
10 „ première classe
11 „ mixtes de 1ère et 2ème classes.
9 „ deuxième classe
45 „ troisième classe.
17 fourgons à bagages.
94

Wagons :

262 wagons ouverts.
75 „ fermés.
16 „ à poissons.
7 „ citernes.
5 „ à bestiaux.
2 „ spéciaux.
367

Automobiles :

1 Draisine automobile à 14 places.
1 quadricycle à 3 places.
3 automotrices.

Atelier et Dépôt

L'atelier de réparation et la remise du matériel roulant sont situés à proximité de la gare principale de Mansourah et des bureaux de la Direction.

L'atelier où s'effectuent toutes les réparations générales et particulières du matériel, comprend les machines-outils suivantes :

4 forges, 1 marteau pilon à vapeur, 8 tours mécaniques et à roues, 1 machine à fileter, 2 étaux limeurs, 1 machine à raboter, 1 meule à émeri, 2 machines à forer, 1 foreuse verticale, 1 marbre à tracer, 1 machine fraiseuse, 1 machine poinçonneuse, 2 perceuses électriques et à volant, 1 machine universelle à bois Perfecta, 2 machines affuteuses, 1 scie à ruban, 1 pont suspendu avec chariot, 2 fours à bandages et 1 presse hydraulique.

L'atelier et le dépôt sont dirigés par un chef d'atelier, ayant sous ses ordres un sous-chef d'atelier et un sous-chef de dépôt. La main-d'œuvre comprend 80 ouvriers dont :

- 19 ajusteurs.
- 6 tourneurs.
- 5 forgerons.
- 4 menuisiers.
- 4 peintres.
- 42 ouvriers divers.

Magasin

Un bâtiment groupant tous les approvisionnements nécessaires à l'exploitation est situé dans les dépendances immédiates des ateliers généraux.

L'inventaire permanent par fiches permet le contrôle rapide des stocks nécessaires à la bonne marche de l'exploitation.

Voici à : titre indicatif, la valeur des stocks pendant les 5 dernières années :

	L.E.
1927-1928... ..	19·016
1928-1929... ..	18·766
1929-1930... ..	22·695
1930-1931... ..	32·040
1931-1932... ..	29·801

Mouvement

Ce service s'occupe de tout ce qui intéresse le transport des voyageurs et marchandises.

Les tarifs originaux étaient les suivants :

Désignation	Prix		
	de péage	de transport	totaux
	m/ /m	m/ /m	m/ /m
I.—VOYAGEURS :			
<i>Par tête et par kilomètre</i>			
<i>Grande vitesse</i>			
Voyageurs 1ère Classe	4,—	2,—	6,—
„ 2ème Classe	1,33	0,67	2,—
Au-dessous de 4 ans, les enfants ne paient pas ; de 4 à 10 ans, ils paient demi place et ont droit à une place distincte.			
Chiens transportés dans les trains de voyageurs	0,65	0,35	1,—
<i>Petite vitesse :</i>			
Chevaux, mulets, bœufs, vaches, buffles	1,75	0,75	2,50
Moutons, brebis, chèvres	0,35	0,15	0,50
Anes	1,40	0,60	2,—
Les petits des animaux dont transportés à moitié prix.			
Pour le transport de ces animaux, à la vitesse des trains de voyageurs, les prix ci-dessus sont augmentés de 50 pour cent			
II.—MARCHANDISES :			
<i>Par tonne et par kilomètre</i>			
Marchandises transportées à grande vitesse	15,—	10,—	25,—
Marchandises transportées à petite vitesse et par charge complète :			
1ère Classe (classification conforme à celle des Chemins de fer Égyptiens) ...	8,—	7,—	15,—
2ème Classe	6,—	4,—	10,—
3ème „	4,20	2,80	7,—
4ème „	3,20	1,80	5,—
5ème „	2,10	1,40	3,50
6ème „	1,50	1,—	2,50
7ème „	0,90	0,60	1,50

Désignation	Prix		
	de péage	de transport	totaux
	m/ m	m/ m	m/ m
II.—MARCHANDISES (<i>suite</i> .)			
La 7ème Classe correspond au tarif spécial No. 2, ancien No. 10 des tarifs des chemins de fer égyptiens. En cas de charge incomplète, application de la taxe de la classe immédiatement supérieure sauf pour les transports par la 2ème classe pour lesquels la taxe est comptée par wagon complet.			
III.—EQUIPAGES			
<i>Par kilomètre</i>			
<i>Petite vitesse</i>			
Wagon de la capacité de 3 à 6 tonnes ...	3,50	2,50	6,—
Wagon de capacité supérieure à 5 tonnes	6,—	4,—	10,—
Locomobile pesant de 8 à 10 tonnes ...	75,—	50,—	125,—
Equipages à 2 ou 4 roues	12,—	8,—	20,—
Lorsque sur la demande des expéditeurs, ces voitures sont transportées par trains voyageurs, les prix sont perçus comme suit :			
Equipages à 4 roues"	17,—	13,—	30,—
Equipages à 2 roues ¹	15,—	10,—	25,—
Les cercueils sont assimilés aux équipages à 4 roues.			

Cependant, pour des raisons économiques et principalement par suite de la concurrence des autos et des transports par voie fluviale, ces tarifs ont été ramenés progressivement et sont actuellement :

Désignation	Frais suppléments par tonne	Prix de transport par km.
	m/m	m/m
I.—VOYAGEURS.		
<i>Par tête et par kilomètre</i>		
<i>Grande vitesse</i>		
Voyageurs de 1ère Classe	—	6
„ „ 2ème Classe	—	2 à 2,50
„ „ 3ème Classe	—	1 à 1,50
Au-dessous de 4 ans, les enfants ne paient pas.		
De 4 à 10 ans, ils paient demi place et ont droit à une place distincte.		
Les chiens transportés dans les trains voyageurs paient la moitié d'un billet de 3ème Classe.		
Chevaux, mulets	—	7,50
Moutons, brebis, chèvres	—	0,75
Anes, bœufs, vaches, buffles	—	3,75
<i>Petite vitesse</i>		
Chevaux, mulets	—	3,10
Moutons, brebis, chèvres	—	0,31
Anes, bœufs, vaches, buffles	—	1,56
II.—MARCHANDISES.		
<i>Par tonne et par kilomètre</i>		
<i>Grande vitesse</i>	210	39,6
<i>Petite vitesse—Par charge complète</i>		
(classification conforme à celle du tarif marchandises des E.S.R. de 1903) sauf les majorations pour quelques articles qui varient entre 50 pour cent et 150 pour cent :		
(Classe... ..)		
1ère Classe	210	9,6
2ème „	210	7,2
3ème „	210	4,8
4ème „	210	3,6
5ème „	210	2,4
6ème „	210	1,5

En Général

Pour le service local, application du tarif des E.S.R. de 1903, qui se subdivise en 6 classes et dont le prix de base de chaque classe est fixé par tonne et par kilomètre comme suit :

CLASSE					
1	2	3	4	5	6
m/ m	m/ m	m/ m	m/ m	m/ m	m/ m
9,6	7,2	4,8	3,6	2,4	1,5

Frais supplémentaires par tonne :

	Mills.
De gare	150
Chargement	30
Déchargement	30

Pour le service cumulatif avec les E.S.R., on applique le tarif que cette Administration a mis en vigueur en 1930 qui se subdivise en 14 classes, et dont le prix de base de chaque classe est fixé par tonne et par kilomètre comme suit :

CLASSE													
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
m/ m	m/ m	m/ m	m/ m	m/ m	m/ m	m/ m	m/ m	m/ m	m/ m	m/ m	m/ m	m/ m	m/ m
25	20	15	12,5	10	8	6	5	4	3	2,5	2	1,5	1,25

Frais supplémentaires par tonne :

	Mills.
De gare	100
Chargement	20
Déchargement	20
Transbordement	40

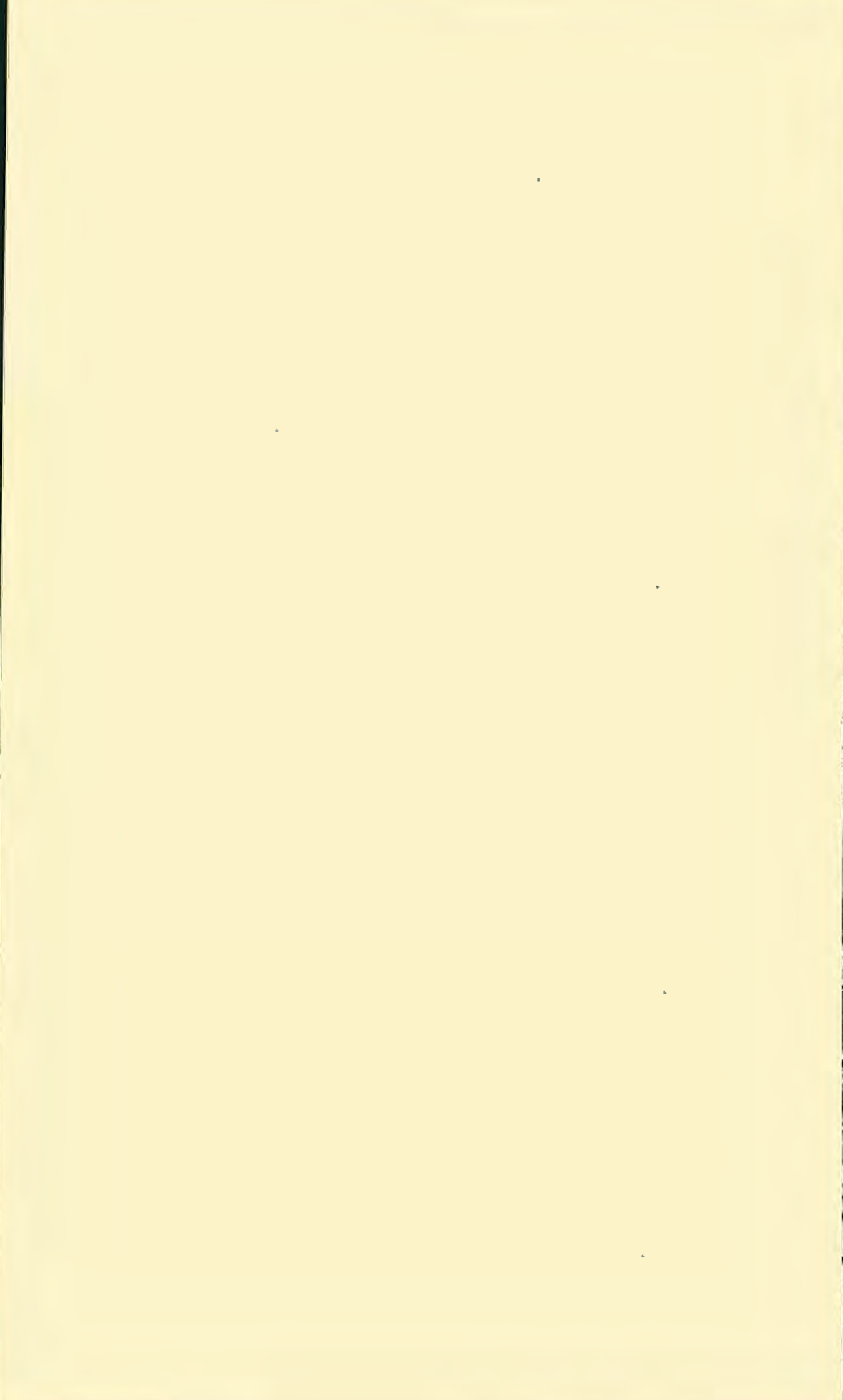
Désignation	Frais supplé- mentaires par tonne	Prix de transport par km.
	m/ m	m/ m
III.—EQUIPAGES		
<i>Grande vitesse</i>		
Equipages à 4 roues	300	66,—
„ à 2 roues	300	49,5
<i>Petite vitesse</i>		
Equipages à 4 roues	300	20,—
„ à 2 roues	300	15,—
Les cercueils sont assimilés aux équipages à 4 roues.		

Mouvement des Voyageurs et Marchandises

MOUVEMENT DES VOYAGEURS ET MARCHANDISES

Années.	VOYAGEURS				RECETTES		Recettes Totales	Dépenses Totales	Coefficient d'Exploita- tion
	1ère Classe	2me Classe	3me Classe	Total	Voyageurs	Marchandises			
					L.E.	L.E.			%
1906-1907	8.144	90.986	938.851	1.027.981	24.224.620	12.516.280	36.740.900	15.870.403	43.21
1907-1908	6.790	90.105	988.690	1.085.585	24.112.700	11.647.936	35.760.636	17.783.729	49.67
1908-1909	7.396	88.714	936.017	1.059.127	23.304.055	11.880.408	35.184.463	16.747.879	47.60
1909-1910	7.798	88.344	922.922	1.019.064	22.613.990	11.196.157	33.810.147	168.445.951	49.82
1910-1911	8.391	96.990	996.864	1.102.245	24.608.940	13.624.698	38.233.638	163.022.544	42.63
1911-1912	9.828	94.217	103.698	1.138.743	25.190.095	12.676.099	37.866.194	180.292.235	47.61
1912-1913	11.052	88.631	1.000.302	1.099.985	24.249.835	12.181.921	37.534.756	180.963.637	48.21
1913-1914	13.059	86.983	985.513	1.085.555	24.676.100	14.871.476	39.547.576	178.763.702	45.22
1914-1915	9.791	61.396	727.133	798.320	18.827.265	11.500.591	30.459.706	171.335.466	56.25
1915-1916	10.181	70.963	937.124	1.018.268	25.788.525	18.802.197	44.590.722	269.768.753	69.49
1916-1917	10.194	89.834	1.242.032	1.342.060	34.657.555	22.936.643	57.594.198	351.763.322	61.60
1917-1918	11.376	108.877	1.490.315	1.610.568	47.167.755	29.182.332	76.350.087	497.419.063	65.15
1918-1919	13.004	92.148	1.276.514	1.381.666	56.808.670	40.424.461	97.231.131	555.312.272	57.11

1919-1920	16.936	131.155	1.859.883	2.007.974	80.555.995	40.227.550	120.783.545	843.155.892	69.80
1920-1921	12.057	119.124	1.572.675	1.703.856	80.550.180	38.371.887	119.922.067	926.239.967	77.23
1921-1922	6.870	93.744	1.158.220	1.258.834	65.868.945	38.252.531	104.121.476	784.778.178	75.37
1922-1923	6.456	76.232	1.016.329	1.099.018	58.502.730	33.287.991	91.790.721	686.540.699	74.79
1923-1924	6.737	76.295	1.015.333	1.098.365	58.352.075	35.450.551	93.802.616	690.195.876	73.57
1924-1925	8.934	78.580	1.137.635	1.225.149	60.106.585	36.458.429	96.565.014	680.025.983	70.42
1925-1926	8.013	67.583	1.067.851	1.143.447	52.508.130	32.405.931	84.914.061	661.375.940	77.89
1926-1927	10.767	94.889	1.259.624	1.365.280	50.132.547	30.045.411	80.177.958	679.725.443	8.77
1927-1928	8.252	114.737	1.447.324	1.570.313	47.040.210	34.497.326	81.537.536	676.686.197	82.99
1928-1929	7.482	121.687	2.752.206	2.881.375	54.034.822	42.635.650	96.670.472	794.620.644	82.19
1929-1930	7.421	137.579	3.095.190	3.240.190	59.238.700	42.818.745	102.057.405	811.713.606	79.53
1930-1931	5.649	95.159	2.334.120	2.434.928	43.681.620	35.109.843	78.791.463	717.008.761	90.90
1931-1932	5.234	70.614	1.868.037	1.943.885	36.094.235	23.511.739	59.605.974	533.479.022	94.53



“ FAYOUM LIGHT RAILWAYS Coy. ”

PAR

L'ING. FERNAND SIMON

Directeur de la Compagnie

I.—HISTORIQUE

Notre compagnie est un des rares exemples, en Afrique, d'une exploitation de chemin de fer conçue et fondée exclusivement par des Egyptiens.

La compagnie est une Société Egyptienne, fondée par Décret Khédivial du 17 février 1898, au capital initial et nominal de L.E. 208.000.

En 1905, l'Anglo-Belgian Company of Egypt, Société Anglaise, au capital de L.E. 1.000.000, se rendit acquéreur de 85 pour cent environ du capital de la Compagnie, ce qui lui permit de contrôler complètement l'affaire.

L'ancien Conseil d'Administration Egyptien démissionna et l'Assemblée Générale des Actionnaires des 7 et 23 avril 1906, nomma un nouveau Conseil d'Administration.

Un supplément de capital important (L.E. 32.000) fourni par l'Anglo-Belgian Company, permit de faire l'acquisition de nouvelles locomotives, wagons, rails, traverses, etc., etc., etc.

Toutefois, les sacrifices que les nouveaux dirigeants s'étaient imposés pour relever l'affaire, ne répondirent pas à leur attente. Malgré une organisation bien meilleure, la progression des recettes était insignifiante. Par contre, les dépenses augmentaient régulièrement, et à la fin de 1913, la Société était affligée d'une dette de L.E. 45.000, outre l'emprunt cité plus haut. Non seulement les Actionnaires ne touchaient aucun dividende (sauf une fois 3 pour cent en 1908), mais cette même année (1913) la Société se voyait dans la nécessité de suspendre le service de ses obligations.

La nouvelle Administration Anglo-Belge dut prendre des mesures énergiques pour porter remède à la situation.

Un nouveau programme d'exploitation fut proposé, basé cette fois, non plus sur des augmentations de recettes problématiques, mais sur des réductions de dépenses rigoureuses.

Au commencement de 1914, une notable partie du personnel fut licencié.

Le service des trains, qui comportait jusque 4 trains aller-retour par ligne fut réduit à deux trains seulement. Bref, un système d'économie à outrance prévalut et est illustré par ce fait que la consommation de charbon mensuelle moyenne, qui était précédemment de 290 tonnes environ, tomba à 150 tonnes.

Ce nouveau système d'exploitation produisit immédiatement un effet remarquable. Non seulement les dépenses diminuèrent sensiblement, mais les recettes ne furent nullement atteintes comme on le craignait.

Sur ces entrefaites la guerre éclata.

Les deux premières années furent désastreuses pour notre Compagnie pour deux raisons :

(1) La difficulté de nous procurer du combustible, d'autant plus grande que nos ressources financières étaient très limitées par suite de l'interruption des communications avec notre Banquier habituel (Belgique).

(2) Les relations entre des tribus Sennoussites et des tribus bédouines, de Fayoum qui ont causé l'occupation militaire de toute la province de Fayoum.

Notre Chemin de Fer fut mis à la disposition des Autorités Militaires et notre situation commerciale s'améliora quelque peu par la suite, grâce aux transports militaires, faits cependant à un taux excessivement réduit.

Ce ne fut qu'à fin 1916, à la suite de la construction des chemins de fer de l'oasis Baharia, qui mit fin aux entreprises Sennoussites que la situation de notre Compagnie redevint peu à peu normale.

Dans la même année, nous avons pu obtenir du Gouvernement Britannique des fournitures de charbon mensuelles, à un prix raisonnable, ce qui nous permit d'envisager la situation créée par la guerre avec un peu plus d'optimisme.

En 1917, la situation continua à s'améliorer, à la suite de la prospérité générale des pays agricoles, et jusqu'en 1925 le rendement de l'exploitation fut des plus satisfaisants. A partir de cette date, la concurrence des autobus et des camions commença à causer de graves préjudices à notre exploitation.

Grâce à l'état relativement bon des routes de la province, la concurrence automobile a pris une extension formidable. Pour lutter contre cette concurrence, nous avons été contraints de mettre en vigueur des tarifs réduits jusqu'à l'in vraisemblance : la plupart des prix de transports

des voyageurs sont basés sur un tarif kilométrique de $\frac{1}{2}$ millième par kilomètre. Quant au trafic local des marchandises, il est presque entièrement absorbé par les camions qui ont l'avantage, malgré un tarif plus élevé, de prendre la marchandise au dépôt même de l'expéditeur et de la transporter jusqu'au domicile du destinataire sans transbordement ni manipulations nombreuses.

Nous avons demandé au Gouvernement Egyptien la concession exclusive du transport par autobus sur les routes concurrentes à notre réseau. Après plus de trois ans de démarches, la Light Railway Commission a donné son avis favorable et la concession qui est une question de vie ou de mort pour notre Compagnie est sur le point de nous être accordée officiellement.

II.—RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX

Particularités de la région exploitée par notre Compagnie

La province de Fayoum est une grande oasis, reliée à la Vallée du Nil par une mince bande de terre longeant le canal Bahr Youssef. Le sol va en s'inclinant graduellement vers le Lac Karoun, dont le niveau est de 40 mètres, au-dessous du niveau de la mer. La navigation des canaux cesse à Lahoun, à l'entrée du Fayoum. Par contre, il existe un réseau de bonnes routes agricoles allant en tous sens jusqu'aux limites du désert.

SUPERFICIE ET POPULATION

	Feddans
Terres cultivées	315.623
Terres incultes	99.307
TOTAL	<u>414.930</u>

La densité de la population semble être moindre que dans la Basse-Egypte. Elle est en tout cas sensiblement inférieure à celle de la Province voisine (Beni-Souef).

Population 554.040 habitants (*voir* Annuaire Statistique de l'Egypte 1927).

Il est d'opinion courante que le Fayoum est exceptionnellement fertile. C'est exagéré; en général, la fertilité du sol et la qualité des produits agricoles est sensiblement moindre que dans la Basse-Egypte, sauf pour certains fruits renommés.

DISPOSITION DE NOTRE RÉSEAU

Comme il est facile de voir sur la petite carte ci-annexée, notre système constitue une étoile rayonnant autour de Medinet-el-Fayoum, où presque toute la vie commerciale et industrielle de la province est concentrée, si l'on excepte Sennourès, desservi directement par une ligne de l'Egyptian State Railways.

En y comprenant les lignes de l'Etat, il y a 234 kilomètres de lignes ouvertes au public : soit 0,56 kilomètre, de ligne par mille feddans.

Si l'on compare à la population, on trouve 0,42 kilomètre par 1.000 habitants. Ces proportions sont très élevées.

CONSTRUCTION

La Société prit comme Ingénieur-Conseil la firme WEBB, de Londres (Ingénieur Conseil de l'Egyptian State Railways)—qui choisit et réceptionna le matériel roulant.

La construction des lignes fut confiée à un entrepreneur anglais, résidant en Egypte : "Mr. William Joseph."

Coût

Le coût total du chemin de fer est difficile à évaluer exactement, à cause du désordre qui a régné dans la première Administration.

Toutefois, nous pouvons nous baser approximativement sur les données suivantes :

Le premier bilan établi par les Fondateurs, après la réception des dernières lignes par le Gouvernement (28 février 1902) donne le chiffre de L.E. 217.988,014 mills. comme sommes globales dépensées dans la construction du réseau. Il y a lieu d'y ajouter une somme, de L.E. 31.200, empruntée par la deuxième Administration à l'Anglo-Belgian Coy., plus un supplément de L.E. 19.683,576 mills. emprunté par la suite à nos banquiers, soit en tout L.E. 268.871,590 mills., entièrement consacrées à parfaire la construction et l'équipement du réseau jusqu'à ce jour.

LONGUEUR DU RÉSEAU

La longueur réceptionnée par le Gouvernement en 1902 était approximativement 160 kilomètres (99 miles) de ligne simple non compris les voies accessoires : Garages, dépôts etc., estimées à 8 kilomètres.

Depuis lors, le réseau a été modifié, la longueur d'exploitation étant actuellement de 150 kilomètres environ (93 miles), et la longueur totale : 158 kilomètres (98 miles).

COÛT PAR KILOMÈTRE

En se basant sur les données précitées le coût unitaire actuel revient à :

	L.E.
Par kilomètre	1.700 environ.
Par Mile	2.735 „

Ce prix comprend toutes les dépenses de premier établissement; Terrains, études, projets, ponts, téléphone, matériel de pose et établissement de la voie, maison privée de la Direction, atelier, hangar, installation de quai matériel roulant, dépenses générales de Bureau (Caire et Fayoum), assurances, contentieux, agio, etc., et intérêts intercalaires sur les avances de fonds pendant la période de construction.

RÉSEAU ACTUEL

Le tableau "A" donne le détail des lignes actuellement en exploitation.

RÉSULTATS FINANCIERS

Le tableau "B" donne pour les 23 dernières années (nous ne remontons pas plus haut à cause de l'imprécision des renseignements donnés par l'ancienne administration), les recettes, dépenses, bénéfices bruts, certificats d'exploitation et dividendes distribués par année.

MOUVEMENT DES VOYAGEURS ET MARCHANDISES

Le tableau "C" donne le nombre de voyageurs et le tonnage net des marchandises transportées.

VOIE

Ecartement : 0,75 mètre.

Rails : Type Vignole : Poids : 16 kilos par mètre (5 Kls. environ en rails de 22 kilos).

Courbes : Minimum 25 mètres de rayon dans la traversée des villages.

Declivités : 15 millimètres par mètre maximum.

Ballast : Néant (sauf à notre dépôt de Fayoum).

MATÉRIEL ROULANT

- 9 Locomotives tenders Manning-Wardle (Anglaises). 18 tonnes.
en ordre de marche. Type 4-4-0, diam., cylin. 10" course
du piston 16" diam. roues motrices 2" surface de chauffe 300
à 350 square.
- 6 Locos-tenders (Energies) Belges. 28 tonnes, en ordre de marche,
type 2-3-2, diam. cylin. 300 $\frac{m}{m}$, course du piston 450 $\frac{m}{m}$
diam., roues motrices 900 $\frac{m}{m}$, surface de chauffe 44. m.²
- 2 Locos-tenders Koppel (Allemande) 10 tonnes en ordre de marches,
type 0-4-0 (shunting engines).

17 TOTAL.

2 Voitures automotrices construites par la Drewry Car Co. de
Londres.

- 10 Voitures 1ère Classe.
- 24 „ 3ème Classe.
- 6 „ Mixtes 1ère et 3ème Classe.
- 10 „ Post Brake-Van.
- 1 „ Inspection.
- 1 „ Salon.

54 TOTAL.

- 28 Wagons plateforme, 6 tonnes.
- 81 „ lowsided, 6 tonnes.
- 56 „ highsided, 8 tonnes.
- 60 „ „ 10 tonnes.
- 5 „ fermés.
- 11 Wagons animal trucks.
- 3 „ citerne de 4.500 litres.
- 2 „ „ de 7.500 litres.
- 1 „ grue avec 1 wagon secours.
- 1 „ secours fermé.

248 TOTAL.

CHARBON

Quatre parcs maçonnés pouvant contenir 900 tonnes charbon.

EAU

A Fayoum, nous alimentons nos locomotives avec l'eau filtrée fournie par la Municipalité.

1 Réservoir à Etsa, 3, m.³ pompe à main.

1 „ à Abul-Nour, 3, m.³ pompe à main.

1 „ à Massaret Douda, 3, m.³ pompe à main.

Les soutes à eau n'étant pas suffisantes pour assurer l'alimentation, les locomotives doivent en cours de route utiliser l'eau des canaux d'irrigation dont la qualité est bonne au point de vue chimique; elle laisse cependant énormément de dépôts dans les chaudières.

BÂTIMENTS ET OUVRAGES D'ART

Dépôt: Un seul dépôt couvert central à Fayoum: 3 voies de 60 mètres, dont une avec fosse de lavage et de visite.

Hangars: 10 voies couvertes de 60 mètres à Fayoum, dont 7 utilisées pour les marchandises et 3 pour les voitures.

Stations: Abris en bois avec un quai pour les marchandises (sauf la station de Fayoum, vaste bâtiment maçonné qui renferme les Bureaux de l'Administration.)

Garages: A chaque station, il existe une ou deux voies de garages; en outre, il existe 15 autres garages dans les haltes. Chaque garage peut contenir au moins 10 wagons.

Ateliers: Un seul atelier central à Fayoum avec des magasins attenant superficie totale 1,200 m².

Pont et aqueducs: En dessous de 1 mètre d'ouverture: aqueducs en maçonneries de briques ou moellons—tuyaux en fonte.

Ponts: Métalliques sur culées en maçonnerie; principaux sur:

	mètres.
Bahr Youssef "Fayoum" Poutre parabolique portée	30
Bahr Arous "Massara" Poutre droite	17
Bahr Wadi-Nazleh "Abul-Nour" Poutre droite	16
Bahr Wadi-Nazleh "Minieh" Poutre droite	18
Bahr Nazleh "Deir-el-Azab" Poutre droite	16
Bahr Kazan "Tarnieh" 2 Poutres 7. m. 1. pile centrale	14

Remblais-tranchées.—En général, il y a peu de remblais importants, sauf sur les lignes suivantes :

Gharaq : 700 mètres environ à Minieh-Chidmoh, hauteur 10 mètres environ.

Chawachna : 500 mètres environ de longueur sur hauteur 20 mètres.

Sennourès : 450 mètres sur hauteur de 5 à 15 mètres.

Il n'y a qu'une tranchée importante à Edwa, environ 600 mètres passage inférieur (maçonné) sous l'*Egyptian State Railways*.

Une tranchée de 220 mètres sur 7 mètres de hauteur a été faite pour le prolongement de la ligne Tamieh jusque Rodah.

Main-d'œuvre : Exclusivement indigène.

Matériaux de construction : On peut se procurer dans le pays : briques, crues et cuites, sable d'alluvion, argile, chaux grasse, moellons tendres, homra (brique cuite réduite en poudre) et ciment.

III.—CONCLUSIONS

Comme la plupart des petites industries de transport d'intérêt local du monde entier, notre exploitation souffre de la concurrence automobile au point que son existence même est menacée.

La question est donc d'actualité et les divers Congrès de l'Union Internationale de Tramways, de Chemins de Fer d'Intérêt Local et de Transports Publics Automobiles l'ont traitée amplement.

Le rôle des petites exploitations est-il terminé ? doivent elles céder la place aux transports sur route ?

TABLEAU “A”

Lignes	Année de l'ouverture à l'Exploitation	Longueur des lignes		Nombre des stations	Haltes
		Double	Simple		
Fayoum—Cheikh—Hassan	1900	2	4	2	—
Cheikh—Hassan—Gharag	1900	—	27	3	9
Minieh—Chawachna...	1902	—	26	4	5
Cheikh—Hassan—Agamyine ⁽¹⁾	1900	—	22	2	10
Cheikh—Hassan—Kalamcha	1900	—	17	1	7
Fayoum—Lahoun ...	1900	—	19	2	7
Fayoum—Rodah ⁽²⁾ ...	1901	—	34	5	2
Embranchement—Mas-sara—Sennourès ⁽³⁾	1901	—	5	2	1
TOTAUX		2	154	21	41

(1) Avant 1915 cette ligne avait son terminus à Nazleh-Wadi. Il a été reporté en 1916 sur le village d'Agamyine.

(2) L'embranchement Mittertarès-Rodah a été supprimé en 1916. La ligne Fayoum-Tamieh fut prolongée jusque Rodah en 1917.

(3) Les chiffres de longueur des lignes sont arrondis pour les besoins de l'exploitation la longueur totale du réseau étant 150 kilomètres. environ.

TABLEAU "B"

RECETTES, DÉPENSES, PRODUIT BRUT, DIVIDENDES DISTRIBUÉS PENDANT LES 23 DERNIÈRES ANNÉES.

Années	Recettes voyageurs.	Recettes marchandises et divers	Recettes totales	Dépenses Totales	Produit brut	Coeff. d'exp.	Dividendes distribués	
	L.E.	L.E.	L.E.	L.E.	L.E.		Oblig. (2)	Act.
1908...	15.435	11.597	27.032	16.092	10.940	0,60	4%	3%
1909...	14.411	10.049	24.460	15.479	8.981	0,63	4%	Néant
1910...	14.444	10.424	24.868	16.955	7.913	0,68	4%	"
1911...	16.399	10.647	27.046	20.003	7.043	0,74	4%	"
1912...	16.718	11.286	28.004	19.923	8.081	0,70	3%	"
1913...	16.689	10.607	27.296	20.487	6.809	0,75	1%	"
1914...	13.001	8.874	21.875	17.701	4.174	0,81	Néant	Ex. 1912
1915...	12.458	12.640	25.098	18.541	6.557	0,74	"	Néant
1916...	16.183	15.409	31.592	22.831	8.761	0,72	4%	"
1917 ⁽¹⁾	21.973	14.698	36.661	21.481	15.180	0,59	12%	Ex. 1913, 1914, 1915 et 1916
1918...	29.634	20.089	49.723	27.333	22.390	0,55	8%	Ex. 1918-19
1920...	34.806	20.055	54.861	31.782	23.079	0,66	4%	Néant
1921...	31.253	23.896	55.149	32.371	22.778	0,58	4%	4%
1922...	27.351	23.567	50.918	28.458	22.460	0,56	4%	5%
1923...	25.228	21.131	46.359	30.029	16.330	0,55	4%	5%

1924...	...	...	23·071	20·627	43·698	28·172	15·526	0,65	4%	5%
1925...	...	...	17·221	24·110	41·331	28·121	13·210	0,68	4%	5%
1926...	...	...	13·427	21·077	34·504	27·058	7·446	0,78	4%	Néant
1927...	...	...	12·113	15·908	28·021	24·241	3·780	0,86	4%	„
1928...	...	...	10·672	13·970	24·642	23·488	1·154	0,95	Néant	„
1929...	...	...	14·782	13·667	28·449	24·745	3·704	0,87	„	„
1930...	...	...	12·911	12·571	25·482	23·971	1·511	0,94	„	„
1931...	...	...	10·642	10·624	21·266	21·753	487	0,102	„	„

(¹) Pendant l'année 1917, l'embranchement Mittertarès—Rodah fut supprimé, c'est ce qui explique la diminution des dépenses.

(²) Nos obligations doivent être considérées comme des Actions Privilegiées avec dividende de 4 pour cent récupérable sur les bénéfices disponibles des années suivantes.

TABLEAU " C "

MOUVEMENT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES PENDANT
LES 23 DERNIÈRES ANNÉES.

Années	Nombre de voyageurs transportés		Voyageurs totaux	Tonnes de marchandises transportées
	1ère Classe	3ème Classe		
1908... ..	34.111	739.639	763.750	127.781
1909... ..	23.122	694.060	717.182	103.431
1910... ..	24.784	683.491	708.285	115.415
1911... ..	23.886	837.163	861.049	114.129
1912... ..	23.101	830.928	854.029	116.640
1913... ..	26.875	844.276	871.151	118.665
1914... ..	21.557	647.020	668.577	93.249
1915... ..	22.484	634.302	656.786	94.873
1916... ..	24.879	799.746	824.625	112.694
1917... ..	29.599	1.047.170	1.076.769	104.296
1918... ..	34.369	990.020	1.024.389	111.478
1919... ..	33.776	1.032.322	1.066.098	91.142
1920... ..	40.683	1.175.858	1.216.541	106.409
1921... ..	32.045	814.673	846.718	86.799
1922... ..	27.032	712.731	739.763	94.378
1923... ..	20.889	672.963	693.852	93.059
1924... ..	17.215	716.941	734.156	93.766
1925... ..	12.017	601.785	613.802	108.536
1926... ..	8.545	595.062	603.607	93.543
1927... ..	6.868	588.914	595.782	72.391
1928... ..	8.143	700.863	709.006	74.245
1929... ..	16.527	1.421.702	1.438.229	83.465
1930... ..	15.051	1.446.060	1.461.111	73.926
1931... ..	11.520	1.242.110	1.253.630	66.083

LA CRISE FERROVIAIRE ET LE CONFLIT ENTRE LE RAIL ET LA ROUTE

PAR

AHMED ABDEL WAHAB PACHA

SOUS-SECRÉTAIRE D'ÉTAT AU MINISTÈRE DES FINANCES,
MEMBRE DU CONSEIL SUPÉRIEUR DES CHEMINS DE FER

- I.—Diminution mondiale des recettes des chemins de fer et ralentissement du trafic.
 - II.—Crise des chemins de fer égyptiens.
 - III.—Causes déterminantes de la crise ferroviaire.
 - IV.—Nature des chemins de fer.
 - V.—Organisation actuelle des chemins de fer et origine de la concurrence.
 - VI.—De quelle façon peut-on coordonner le rail et la route.
 - VII.—Conflit de la route et du rail et moyens d'y remédier.
 - VIII.—Solution pratique complète.
 - IX.—Remèdes à la situation en Egypte.
-

I.—Diminution mondiale des recettes des chemins de fer et ralentissement du trafic

Si nous considérons la situation des diverses entreprises de chemins de fer, dans le monde entier, nous serions effrayés de l'amplitude de la crise qu'elles traversent et du déficit qu'elles accusent. C'est dans les derniers mois de l'année 1929 que les recettes ferroviaires commencent à décroître rapidement. En dépit des mesures prises pour enrayer une pareille régression, au moyen de réductions massives dans les dépenses, le déficit n'en subsista pas moins, de telle sorte que nombre de sociétés de chemins de fer se virent dans l'obligation de servir à leurs actionnaires un dividende restreint ou même de n'en servir aucun.

En Angleterre, le déficit total des recettes ferroviaires atteignait à fin 1930 £ 10.000.000, en 1931, £ 14.000.000 et £ 4.000.000 durant le premier trimestre de l'année en cours.

En France, les recettes ont accusé, à fin février 1932, un déficit de 17,7 pour cent, par rapport à celles de l'année précédente. Le déficit accumulé durant l'année 1931 et les années antérieures s'est élevé au chiffre impressionnant de £ 40.000.000 environ.

Quant à l'Allemagne, les recettes n'ont accusé en 1931 aucun excédent sur les dépenses, de telle sorte qu'il n'y a eu ni dividende ni amortissement.

L'exploitation du réseau des chemins de fer au Danemark, en Hollande, en Suède et en Norvège a donné lieu à des résultats identiques.

La situation n'a guère été meilleure en Amérique. Le déficit des chemins de fer aux Etats-Unis atteignait en 1931, 20,3 pour cent pour le transport des marchandises et 24,5 pour cent pour celui des voyageurs. Quant au Canada, les recettes de la Société "CANADIAN PACIFIC," présentaient, durant la même année, un déficit de plus de 20 pour cent.

Une regression aussi accentuée dans les recettes ferroviaires ne pouvait avoir d'autre effet que d'élever le rapport des dépenses d'exploitation aux recettes brutes, c'est-à-dire le coefficient d'exploitation, ainsi qu'on peut s'en rendre compte par le tableau suivant :

	1929	1930	1931
Les quatre sociétés Britanniques les plus importantes	78,7	80,8	81,1
Chemins de fer allemands	83,9	89,5	94,1
Chemins de fer de la 1ère catégorie aux Etats-Unis d'Amérique	71,7	74,4	77,1

En France le pourcentage a été en 1930 supérieur de 9,6 pour cent à celui de l'année 1929 et en 1931 supérieur de 6,8 pour cent à celui de l'année précédente.

Quant au mouvement du trafic, il a passé en Angleterre pour les voyageurs de 1.319 millions d'unités durant l'année 1923 à 1.161 millions en 1930. Le parcours des marchandises, exprimé en tonne-mille, y est tombé de 1.015.000 en 1923 à 1.004.000 en 1929, et à 949.00 en 1930. Et comme dans l'intervalle entre l'année 1923 et l'année 1929 la production industrielle n'a cessé de progresser, on peut tenir pour certain qu'une grande partie du transport, durant cette période, a abandonné le rail pour la route.

En France, le parcours des marchandises, exprimé en kilomètre-tonne, a accusé sur les grands réseaux une moins-value de 1.034 millions en 1930 par rapport à l'année 1929, et de 4.442 millions en 1931 par rapport à l'année précédente.

Quant à l'Allemagne, le tonnage total des marchandises a passé de 463 millions en 1929 à 376 millions en 1930.

Aux Etats-Unis enfin, le trafic est tombé, pour les marchandises, au niveau de l'année 1921 et pour les voyageurs à celui de 1904.

II.—Crise des chemins de fer égyptiens

Les chemins de fer égyptiens n'ont pu se soustraire à la crise que subissent les réseaux ferroviaires du monde entier. Si nous considérons de près le mouvement du trafic et le rendement des recettes depuis l'année 1925, qui peut être considérée comme une année normale après la période d'instabilité et d'inflation économique qui a suivi la guerre, nous constatons qu'en Egypte les chemins de fer ont traversé trois phases successives :

(1) *Première phase.*—Depuis 1925 à fin 1927 les chemins de fer commencèrent à éprouver les effets de la concurrence, sans toutefois que leurs recettes en reçussent la moindre atteinte, ainsi qu'on peut le constater par le tableau suivant :

Année	Recettes du chef du transport des marchandises et des ani- maux en L.E.	Total des recettes en L.E.	Total du nombre des voyageurs	Marchan- dises en milliers de tonnes	Animaux par mille
1924-1925	4.295.713	7.138.347	33.213	4.907	593
1925-1926	4.450.658	7.353.601	31.691	5.507	600
1926-1927	4.675.649	7.647.284	30.028	5.439	608

Il résulte de ce tableau que c'est à partir de l'exercice 1925-1926 que l'on constate les premiers signes de régression dans le nombre des voyageurs. En dépit de cette diminution, les recettes de l'exercice n'en furent nullement affectées et ne cessèrent, tout au contraire, d'accuser un progrès constant. La raison en est que, grâce à une situation aussi saine que prospère et dont témoigne l'accroissement des recettes

provenant du transport des marchandises et des animaux, les effets d'une pareille régression purent être conjurés, le rendement des recettes de l'exercice s'étant traduit en fin de compte par un excédent.

Et comme à cette époque la crise mondiale ne s'était pas encore manifestée, on peut affirmer, sans risque d'erreur, qu'une diminution aussi prématurée du nombre des voyageurs doit être imputée à la concurrence, à celle des automobiles notamment, le transport par voie fluviale ne pouvant être d'aucune conséquence sur le trafic voyageurs.

(2) *Deuxième phase.*—Depuis 1927 à fin 1930, les chemins de fer n'ont cessé de subir les effets de la concurrence, qui se sont traduits par une diminution progressive dans les recettes, ainsi qu'en fait foi le tableau ci-après :

Année	Total des recettes en L.E.	Total des voyageurs par mille	Marchandises en milliers de tonnes	Animaux par mille	Total du nombre des automobiles en circulation
1926-1927	7.647.284	30.028	5.439	608	17.621
1927-1928	7.118.272	27.937	5.311	484	21.840
1928-1929	7.163.166	27.225	5.502	493	24.502
1929-1930	7.038.894	26.937	5.498	482	27.715

Durant cet intervalle, la crise mondiale n'avait pas encore paru en Egypte. Ce n'est que vers le milieu de l'année 1930 que le pays a commencé à en ressentir les premiers symptômes, bien qu'elle eût fait son apparition dans certaines parties du monde vers la fin de l'année précédente. On peut en déduire que le déficit des recettes durant cette période a été causé uniquement par la concurrence de la route, comme le confirme l'augmentation de plus en plus croissante du nombre des automobiles.

Il y a lieu de remarquer en passant la diminution considérable des recettes de l'exercice 1927-1928, par rapport à celles de l'exercice précédent, laquelle s'est élevée, pour une seule année, à plus de L.E. 500.000, soit de 1/15 du total des recettes. Il est à noter aussi que le nombre des voyageurs a subi une réduction correspondante, alors que celui des automobiles a augmenté de 4.200 unités : c'est là une preuve manifeste du préjudice que la concurrence automobile n'a cessé de porter aux recettes ferroviaires.

(3) *Troisième phase.*—Depuis l'année 1930 à l'heure actuelle, un nouveau facteur est entré en jeu et est venu aggraver encore davantage une situation déjà assez compromise par la concurrence, je veux parler du marasme aigu provoqué par la crise économique mondiale. Il n'y a par suite rien d'étonnant que, durant cet intervalle, le déficit du réseau de l'Etat se chiffre non plus comme auparavant par des dizaines ou des centaines de milliers de livres, mais atteigne le million, ainsi que nous pouvons nous en rendre compte par le tableau suivant :

Année	Recettes des voyageurs	Total des recettes	Total du nombre des voyageurs	Marchandises en milliers de tonne	Animaux par mille	Total du nombre des automobiles
	L.E.	L.E.				
1929-1930	2.525.339	7.038.894	26.937	5.498	482	27.715
1930-1931	2.237.534	6.037.705	29.085	4.959	492	30.070
1931-1932	2.077.729	4.903.064	25.246	4.559	496	29.318

Il est à observer que, malgré la diminution considérable des recettes provenant du mouvement des voyageurs, le nombre des voyageurs eux-mêmes a augmenté sensiblement dans le courant de l'exercice 1930-1931. Cette augmentation est due à la réduction systématique des tarifs opérée par l'Administration des Chemins de Fer de l'Etat et dont la première, appliquée aux lignes de banlieue, remonte au 1er juin 1930. La conséquence en a été d'accroître l'affluence des voyageurs dans les trains sans aucune augmentation dans les recettes, dont la régression, tout au contraire, n'a cessé de s'accroître. Il ne s'ensuit pas que la politique de réduction des tarifs ne soit pas fondée. Il est, en effet, fort probable, si l'Administration des Chemins de fer n'y avait pas eu recours, et avec la persistance du marasme économique, qu'elle aurait perdu une grande partie de la clientèle qui lui reste, et que ses recettes auraient par suite diminué dans des proportions aussi considérables ou même supérieures. L'automobile aurait en même temps accaparé cette partie de la clientèle et par là, intensifié encore davantage la concurrence qu'elle fait au rail. Les chemins de fer auraient ainsi subi un double préjudice. Si le nombre des voyageurs a repris, en 1931-1932, son mouvement de recul, ayant diminué durant cette année seulement de 4 millions environ, et que les recettes

7 afférentes aient accusé une réduction de près de L.E. 2.000.000, cela est dû en grande partie aux effets de la crise, ainsi que le prouve d'ailleurs la décroissance du nombre des automobiles en circulation dans le courant de la même année. Par contre si le déficit des recettes devait être principalement attribué à la concurrence de la route, le nombre des automobiles aurait dû s'accroître proportionnellement au ralentissement du trafic voyageurs.

Il est une autre considération qui mérite d'être signalée, c'est la diminution annuelle d'environ un demi-million de tonnes qu'a subie le trafic des marchandises dans le courant de ces deux dernières années, soit durant la période de la crise. Il suffit pour apprécier toute la portée d'une pareille diminution de comparer le trafic des marchandises avec le nombre des camions automobiles en circulation durant les six années écoulées :

Années	Tonnage des marchandises en milliers de tonne	Nombre des camions
1926-1927	5.439	1.860
1927-1928	5.311	2.352
1928-1929	5.502	2.870
1929-1930	5.498	3.321
1930-1931	4.959	3.887
1931-1932	4.559	3.848

Il résulte de ce tableau que, durant les quatre premières années, le tonnage des marchandises transportées est resté à peu près tel quel, alors que le nombre des camions, pendant la même période, augmentait régulièrement de cinq cents unités par an. Cela signifie que la concurrence automobile n'a eu d'autre effet que d'arrêter le développement du trafic des marchandises par chemins de fer. Par contre, durant les deux dernières années, le trafic des marchandises a diminué, chaque année, d'environ cinq cent mille tonnes, tandis que le nombre des camions a, dans le courant de la première année, augmenté dans les mêmes proportions que précédemment, et accusé, l'année suivante, une légère décroissance. Dès lors on peut en conclure que la diminution du trafic des marchandises est dû au fait de la crise, et cela tant par le

ralentissement inévitable que subit le transport des marchandises en général, que par la tendance à recourir à l'emploi des moyens de communication les moins coûteux, bien qu'ils ne soient ni les plus rapides ni les plus sûrs. Et comme le transport par voie fluviale est tout indiqué dans ce cas, il est hors de doute qu'une partie des marchandises ordinairement transportées par chemin de fer emprunte aujourd'hui cette voie de communication, de préférence à toute autre.

III.—Causes déterminantes de la crise ferroviaire

L'exposé que nous venons de faire de la situation des chemins de fer en Egypte, durant ces dernières années, nous montre que le marasme aigu, où ils se débattent aujourd'hui, est dû à deux facteurs différents, un facteur relativement ancien, la concurrence et un facteur récent, la crise mondiale. Les enquêtes effectuées dans les autres pays sur la situation de leurs réseaux respectifs confirment toutes cette vérité, et sont unanimes à attribuer la crise ferroviaire à l'un et l'autre des facteurs que nous venons de mentionner. Bien que les recettes des chemins de fer n'aient commencé à être déficitaires que du jour où a surgi la crise mondiale, il n'en est pas moins vrai que la concurrence avait déjà fait son œuvre et absorbé une partie du trafic ferroviaire, à tel point qu'elle l'a empêché de progresser du même pas que la production industrielle durant la période antérieure à la crise.

Il serait absolument oiseux de chercher à démontrer les effets de la crise mondiale sur le mouvement des transports et le rendement des recettes ferroviaires. Pouvait-on s'attendre, alors que le marasme atteint toutes les branches de l'activité économique, que le commerce mondial est frappé de stagnation, que le travail dans les usines et les mines est réduit presque au tiers, que les produits du sol restent emmagasinés, sans pouvoir trouver le moindre débouché, pouvait-on s'attendre à ce que les entreprises de chemins de fer sortissent indemnes d'une situation aussi généralement compromise? Que les difficultés où elles se débattent et le déficit qu'accusent leurs recettes soient dus en majeure partie à la crise mondiale, ce ne serait là qu'un mal passager et il ne leur resterait qu'à attendre, en restreignant leurs frais d'exploitation au minimum, que l'horizon se fût éclairci, pour récupérer les pertes que la crise leur a occasionnées.

Il n'en est malheureusement pas ainsi de l'autre facteur, je veux parler de la concurrence, qui, sans présenter les mêmes symptômes alarmants que le premier, n'en est pas moins un mal tenace, opiniâtre et qui ne peut que s'aggraver à moins d'y porter un prompt remède. Aussi estimons-nous nécessaire d'exposer brièvement les origines du mal et les mesures qui ont été proposées ou qui ont déjà été prises pour l'enrayer, puis nous indiquerons celles qui nous apparaissent les plus appropriées à la situation particulière des chemins de fer égyptiens.

IV.—Nature des chemins de fer

De par sa nature même, l'organisation si importante des chemins de fer repose essentiellement sur le principe de la concentration du trafic. Elle ne saurait en conséquence être appropriée à tous les transports indistinctement. L'adaptation du rail au transport est généralement en raison directe de l'intensité et de la concentration du trafic, ainsi que de la longueur du parcours. Aussi l'emploi du rail s'impose-t-il d'autant plus que le trafic est plus considérable et plus concentré et que la distance à parcourir est plus longue. Il en résulte également que, le jour où toutes ces conditions feront plus ou moins défaut, le transport par voie ferrée n'offrira plus les mêmes avantages. Les considérations suivantes nous permettront de mieux saisir la portée de cette vérité.

(a) *Première considération.*—La création et l'exploitation d'une voie ferrée représentent un effort financier considérable. Il faut des voies spéciales pour rails, des gares sur toute la longueur du parcours, des ateliers et des dépôts dans les centres principaux, tout un service de signalisation d'un point à l'autre de la voie. Ces divers travaux exigent des capitaux énormes, qui se chiffrent par millions de livres et qui restent immobilisés à l'infini, sans subir la moindre réduction ou transformation. Les capitaux ainsi investis représentent donc une charge permanente, que l'entreprise soit florissante ou déficitaire. Dès lors, si l'on veut que l'entreprise, en dépit d'une charge aussi écrasante, puisse progresser normalement, de façon à assurer au capital une rémunération raisonnable, il est essentiel que le trafic se maintienne à un niveau suffisant pour qu'une pareille rémunération soit toujours possible. On doit en conclure que le transport par rail convient notamment aux centres peuplés à circulation intense, où il puisse être exploité à plein rendement. Dès lors, le capital immobilisé demeure constamment et suffisamment rémunérateur.

(b) *Deuxième considération.*—Tant que les chemins de fer continueront à être mus par la vapeur, l'intensité du trafic ne suffira pas à assurer le plein développement du réseau, si le trafic lui-même n'était concentré. En effet la vapeur ne saurait être fractionnée avec autant de facilité et d'économie que l'électricité par exemple. Celle-ci peut, sans déperdition sensible de forces, être divisée presque à l'infini, jusqu'à être transportée dans le domicile même de l'artisan. En fait le fractionnement de la vapeur repousse toute possibilité d'économie de forces. Aussi les efforts des constructeurs ont-ils toujours tendu à accroître la dimension des machines à vapeur de façon à en augmenter le rendement et à réduire la déperdition de la chaleur au minimum. Il en résulte qu'au fur et à mesure que se développe l'industrie et que se perfectionnent ses moyens techniques, la puissance des locomotives augmente en conséquence et il est évident qu'une pareille augmentation entraîne nécessairement la concentration des transports, de façon à adapter le tonnage transporté à la puissance de la machine motrice.

(c) *Troisième considération.*—La concentration du transport nécessite l'élargissement de la zone où se centralise tout le trafic avant d'être transporté aux autres centres situés tout le long de la voie. En effet, plus la zone est étendue, mieux elle se prête à la concentration. Dès lors, les gares élevées sur tout le parcours du réseau constituant des points de concentration et de distribution, il importe d'en diminuer le nombre, si l'on veut étendre leurs zones respectives. Cette diminution des gares intermédiaires est également requise pour une autre raison, c'est qu'il faut autant que possible, si l'on veut obtenir de la machine à vapeur un rendement aussi économique que possible, éviter tout arrêt momentané. La mise en marche de la machine exige une dépense considérable d'énergie. Il en résulte qu'une fois en mouvement, la machine ne peut être arrêtée momentanément et éviter en même temps toute dépense d'énergie, parce que dans le cas d'interruption complète de la force motrice, la remise en marche exigerait presque le même effort qu'au départ initial. Dans ces conditions, la dépense d'énergie doit être maintenue, tant que la machine reste arrêtée. C'est en cela que diffèrent le moteur électrique et le moteur à combustion interne de la machine à vapeur, puisqu'ils peuvent être arrêtés momentanément sans donner lieu à la moindre dépense d'énergie. On peut conclure de ce qui précède que pour assurer le service des transports à vapeur avec le maximum d'économie, il est indispensable de supprimer les arrêts intermédiaires. Mais comme une suppression aussi radicale

n'est nullement à souhaiter, on pourrait se contenter tout au moins de réduire le nombre des gares situées entre les deux points extrêmes du parcours. Il est inutile d'ajouter qu'en dehors de l'économie de combustible qui doit en résulter, la diminution des gares intermédiaires comporte également une économie de temps, ce qui constitue un des plus importants facteurs de succès dans les entreprises de transport.

En résumé, le transport par rail, tant par les capitaux considérables qui y sont investis que parce qu'il est mû par la vapeur, convient, plus que tout autre mode de transport, aux régions à circulation intense, à trafic concentré et à longues distances. Mais là où le trafic est insignifiant, ou réparti sur des centres rapprochés les uns des autres, il est évident que l'emploi du rail n'offrirait plus les mêmes avantages, et ne donnerait que des mécomptes.

V.—Organisation actuelle des chemins de fer et origine de la concurrence

S'il en est ainsi, comment se fait-il que les chemins de fer continuent à desservir des zones nombreuses qui ne remplissent nullement les conditions requises, et qu'il n'ait pas été tenu compte, lors de leur organisation, de la nécessité de réduire au minimum le nombre des gares intermédiaires ? La réponse à cette question est qu'au moment de leur création les chemins de fer constituaient le seul mode de communication important dont on disposait. Les autres modes employés à cette époque, à savoir le transport terrestre à traction animale et le transport fluvial au moyen de la navigation à voiles, ne pouvaient, du fait même de la création du transport ferroviaire et parce que surannés être affectés qu'aux courtes distances et qu'aux trafics secondaires. Jusqu'à ces derniers temps, les chemins de fer avaient détenu le monopole de fait du transport, sans craindre la moindre concurrence ni la moindre substitution. Il était donc tout naturel que le rail assurât exclusivement le soin du transport en général et qu'il étendit son réseau à toutes les zones qu'il devait desservir, au fur et à mesure des nécessités économiques, que le trafic y fût ou non compatible avec la nature même des chemins de fer. En outre, il était difficile de réduire le nombre des gares intermédiaires, du moment qu'on n'avait à cette époque d'autre moyen de communication que le rail et qu'il fallait à tout prix multiplier les gares destinées à desservir les diverses régions situées tout le long de la voie.

En fait les entreprises des chemins de fer, qu'elles fussent concentrées entre les mains de l'Etat ou exploitées par des sociétés, représentaient, en raison même du monopole qu'elles exerçaient, des entreprises nationales plutôt que commerciales. Aussi est-ce pour ce motif qu'elles étaient assujetties à des charges et à des restrictions particulièrement lourdes, et qu'elles étaient obligées de donner à leur réseau une extension qui n'était pas toujours justifiée commercialement. Il faut, toutefois, reconnaître que le monopole dont elles jouissaient leur permettait en somme de supporter sans peine toutes les charges qu'elles assumaient et que le bénéfice réalisé sur les lignes rémunératrices compensait largement les pertes qu'elles subissaient sur les autres. Il en résultait que les recettes compensaient non seulement les dépenses mais permettaient en même temps de rémunérer et d'amortir le capital investi.

Cet état de choses cessa le jour où surgit le moteur à combustion interne et que son emploi commença à se répandre de plus en plus. Le rail se trouva ainsi en présence de trois concurrents dangereux : l'automobile, la navigation à moteur et l'aviation. Le monopole qu'il avait exercé jusqu'alors était, notamment du fait de l'automobile, condamné à disparaître.

Il était évident que les entreprises de chemins de fer, qui jusqu'aujourd'hui, grâce au monopole qu'elles avaient exercé en matière de transport, avaient été préservées des effets de l'incompatibilité entre le caractère de la traction à vapeur et le mode d'organisation et d'exploitation de certains réseaux, ne pouvaient manquer de s'en ressentir le jour où leur monopole serait brisé par l'apparition d'un nouveau mode de transport. Aussi, là où le rail n'était pas à même de remplir la fonction qui lui était dévolue, l'automobile ne tarda-t-elle pas à le remplacer, comme étant le mode de transport le plus approprié et le plus avantageux. On ne peut nier que grâce à certains avantages qui lui sont propres, et notamment, sa légèreté, sa dimension restreinte, son prix très abordable, sa conduite facile, la possibilité de s'arrêter à tout moment sans aucune déperdition d'énergie, l'automobile convient davantage au trafic auquel de par sa nature le rail n'est pas approprié. L'extension de la locomotion automobile est également due au fait qu'elle peut desservir des domaines inaccessibles à la locomotive, et assurer le transport de "porte à porte," tout en réduisant au minimum les frais de collecte ou de desserte, de débarquement ou d'embarquement des marchandises, ces diverses opérations étant inévitables en cas de transport par rail. Si vous ajoutez à tout cela que ce mode de transport n'exige nullement des capitaux considérables, qui restent immobilisés à l'infini, et dont il

aurait à supporter la charge, aussi bien dans les périodes de prospérité que dans les périodes de marasme ; qu'il trouve à sa disposition des routes toutes faites, dont la construction ne lui a rien coûté ; qu'il n'exerce aucun monopole et que de ce fait il n'est assujéti à aucune des charges et restrictions qu'assument les chemins de fer, vous vous rendrez compte aisément des raisons qui ont pu déterminer, aux dépens du rail, un succès aussi foudroyant et un développement aussi intensif. Il est évident que dans tous les cas où le trafic est peu intense et non concentré, ainsi que pour les petits parcours, le transport automobile est bien plus indiqué que le transport par voie ferrée. Une pareille substitution est conforme à la nature même des choses et toute mesure tendant à la contrecarrer est vouée fatalement à l'échec.

Telle est l'origine du conflit entre le rail et la route. Ce problème ne cesse à l'heure actuelle de préoccuper les esprits, mais si nous considérons tout ce qui a été dit plus haut sur la nature des chemins de fer et les avantages de l'automobile, nous n'hésiterions pas un seul instant à reconnaître que ce conflit n'est nullement une nécessité inéluctable, et qu'il n'aurait certainement pas surgi si le développement des chemins de fer avait été plus tardif, ou l'apparition de l'automobile plus précoce. En fait la locomotive et l'automobile présentent des avantages propres à chacun d'eux et remplissent des fonctions tout à fait distinctes. A supposer que ces deux modes de transport aient été créés et exploités en même temps, il est incontestable que chacun d'eux se serait acquitté de la fonction à laquelle il est le plus apte et qu'il n'aurait exploité que le domaine auquel il est de par sa nature même le plus approprié. Ils se seraient ainsi prêté un concours réciproque, de façon à se compléter mutuellement et à établir entre eux une étroite collaboration, sans provoquer cette concurrence dont nous constatons tous les jours les effets néfastes.

VI.—De quelle façon peut-on coordonner le rail et la route

Le problème de coordonner le rail et la route ne rencontrerait aucune difficulté, si on pouvait le résoudre dans un pays encore vierge et dépourvu de toutes voies de communication. Dans ce cas, grâce aux moyens dont nous disposons, nous pourrions y organiser le transport conformément aux méthodes techniques et économiques les plus récentes. Chaque outil aurait été mis à sa place, et nous n'aurions eu à déplorer ni dépenses excessives ni double emploi, ni concurrence néfaste.

Ainsi, nous nous serions abstenus d'établir des voies ferrées sur l'ensemble du territoire indistinctement et de doter d'une ligne de chemin de fer les régions pauvres ou accidentées. Nous nous serions contentés d'y installer des lignes de transport automobile, suivant les besoins des localités à desservir, et en y restreignant les dépenses d'exploitation au rendement probable des services. De même, si, pour répondre à un besoin réel, il avait fallu construire des voies ferrées reliant de grands centres urbains ou de grandes régions industrielles ou des ports importants, nous aurions évité d'établir tout le long du parcours des gares intermédiaires aussi nombreuses qu'aujourd'hui, parce que cette multiplication de gares intermédiaires, dans l'organisation actuelle des chemins de fer, est due uniquement au fait qu'à l'époque de la construction du réseau ferré, on ne disposait que de la voiture hippomobile pour atteindre la station la plus proche, et que la portée de ce mode de locomotion ne dépassait guère cinq kilomètres. Il était par conséquent tout naturel que les stations fussent distantes de cinq kilomètres. Mais avec l'apparition de l'automobile, dont la portée moyenne est de 25 kilomètres, ce rapprochement des gares intermédiaires n'a plus sa raison d'être et il aurait suffi qu'elles fussent à 25 ou 30 kilomètres les unes des autres. Il en résulterait un double avantage : en premier lieu, une économie de dépenses grâce à la diminution des frais de combustible et à la suppression des frais d'exploitation des gares secondaires, et en deuxième lieu, l'augmentation de la vitesse des trains, ce second avantage étant, en matière de transport, aussi important que le premier.

Quant aux marchandises expédiées en grandes quantités (wagons complets, ou rames de wagons), on a au contraire tout intérêt à les rapprocher autant que possible du lieu de destination, puisque leur transport est plus économique par la voie ferrée que par la route. On créerait pour elles non des stations proprement dites, mais des simples arrêts uniquement affectés au transport massif des marchandises.

De ce qui précède, il ressort que l'organisation future des chemins de fer diffère de l'organisation actuelle tant par la limitation du réseau ferré que par la diminution du nombre des gares intermédiaires. Le voyageur qui veut se rendre à une localité déterminée n'a qu'à descendre à la gare la plus proche du lieu de destination, pour être amené ensuite en automobile à l'endroit qu'il désire. Ce mode de transport offre cet avantage que l'automobile, outre qu'elle dessert les régions que la locomotive aurait pu desservir si les gares avaient été établies en nombre

suffisant, pénétre dans des localités inaccessibles au rail. Ce qui vient d'être dit des voyageurs s'applique également au transport des colis de détail.

Le rôle de la locomotive se bornera ainsi à assurer aussi bien le transport des voyageurs et des colis de détail sur les longs parcours, que celui des chargements massifs de marchandises dans tous les cas. Quant à l'automobile, elle n'aura d'autre rôle que de transporter les voyageurs et les colis de détail sur les petits parcours, et sera de cette façon, la collaboratrice du rail au lieu d'en être la concurrente, en assurant en même temps un service auquel elle est tout particulièrement adaptée.

On ne saurait nier, quels que soient les avantages de l'automobile, qu'à tout prendre le rail doit lui être préféré tant pour les longs parcours que pour le transport massif. Les raisons en sont les suivantes :

1. Le transport par rail est dans ce cas forcément moins coûteux, parce qu'une locomotive, dont le service est assuré par trois agents, est à même de traîner à une vitesse de 60 kilomètres à l'heure un convoi transportant mille voyageurs ou un convoi de messageries avec un chargement de mille tonnes et à une vitesse de 30 kilomètres à l'heure. L'automobile ne pourrait transporter les voyageurs à la même vitesse qu'un train express et si l'on réduisait cette vitesse à la moitié, il faudrait y employer 31 voitures conduites par 31 chauffeurs. De même, le transport de 1.000 tonnes de marchandises par automobile à la même vitesse qu'un train de messageries nécessiterait 100 camions et 100 chauffeurs. A supposer que l'on puisse résoudre cette difficulté en augmentant la dimension et le tonnage des voitures, cela ne pourra être qu'aux dépens de la vitesse. N'oublions pas aussi que plus la voiture automobile est lourde, plus grande est la détérioration des routes qu'elle traverse et que les dépenses de réfection et d'entretien du réseau routier seront augmentées en conséquence. Il en résulte que l'emploi de l'automobile est en fin de compte bien plus onéreux que le rail.

2. Sur les longs parcours, le train est bien plus rapide que l'automobile, surtout si l'on supprime les gares intermédiaires et que l'on réduise les arrêts aux stations principales.

3. Le transport par train offre aux voyageurs plus de commodités et d'avantages que le transport automobile tant par la surface bien plus considérable du train que par sa plus grande sécurité. Et si sur les petits parcours l'automobile peut convenir davantage, malgré sa dimension restreinte et son peu de confort, c'est uniquement en raison de ses

autres qualités, mais il n'en saurait être de même sur les longs parcours où la route ne peut que céder le pas au rail.

4. Le transport par rail présente plus de sécurité. Cet avantage a son importance sur les longs parcours, car à supposer que l'automobile puisse lutter de vitesse dans ce domaine avec le train, il resterait encore à résoudre un problème que le rail ne comporte pas, celui du danger qui résulterait d'une vitesse aussi excessive de l'automobile.

Quant aux petits parcours, l'emploi de l'automobile est non seulement tout indiqué, mais présente indubitablement plus d'avantages que le transport par rail et cela pour les raisons suivantes :

(1) Le transport automobile est bien moins coûteux sur les petits parcours parce que le trafic y est fractionné et que le véhicule à moteur y est forcément plus approprié, alors que le train par suite de sa dimension bien plus considérable nécessiterait des dépenses excessives.

(2) Sur les petits parcours, la vitesse de l'automobile peut égaler et même dépasser celle du train, parce que le train ne peut atteindre sa vitesse maximum que sur les parcours libres, et que dans l'intervalle entre deux stations rapprochées l'une de l'autre, il doit forcément restreindre son allure, en prévision d'un arrêt prochain.

(3) L'automobile rend plus de services sur les petits parcours parce qu'elle est à même de pénétrer dans tous les domaines, et que le train est tenu de suivre une certaine direction déterminée, par le réseau ferré. L'automobile, n'étant asservie à aucune entrave, peut emprunter n'importe quelle voie et assurer le transport de porte à porte.

VII.—Conflit de la route et du rail et moyens d'y remédier

Il résulte de ce qui précède que tant le train que l'automobile sont actuellement nécessaires pour assurer le transport. Le train, malgré tous ses avantages, ne saurait se substituer à l'automobile, et les progrès réalisés par celle-ci ne sont guère suffisants pour lui permettre de remplacer définitivement le train. Mais, en fait, le problème de la coordination du rail et de la route s'est heurté, dans la plupart des pays, à des difficultés et à des complications qui n'ont cessé de préoccuper les esprits et cela pour deux raisons :

1. La construction et l'expansion du réseau ferré remontant à une époque où l'automobile n'existait pas encore, on n'a pu évidemment

tenir compte de certains faits qui n'ont paru que plus tard, ni se préoccuper d'adapter le réseau à des découvertes qui n'ont été faites que tout récemment.

2. Lors de l'apparition de l'automobile, personne n'a songé à en réglementer l'emploi, de façon à établir entre elle et le rail une étroite collaboration, ni à lui imposer une part raisonnable des frais et des charges auxquels le rail est actuellement assujéti. L'automobile n'a cessé tout au contraire de faire au chemin de fer la concurrence la plus acharnée et de détourner à son profit, par des moyens légitimes ou non, une partie du trafic qu'il avait été jusque là seul à assurer. Ce n'est que tout dernièrement qu'on a fini par se rendre à la nécessité de coordonner les deux modes de transport, mais seulement après que l'automobile eut acquis dans nombre de pays des droits et des intérêts considérables, dont il lui serait difficile aujourd'hui de se dessaisir.

Ce problème est à l'heure actuelle si complexe, si enchevêtré que si l'on veut le résoudre, comme on l'a proposé, au moyen de l'unification et de la coordination du trafic, on se heurterait dans la pratique à des obstacles presque insurmontables, par suite de la difficulté de concilier des intérêts aussi divergents, et parce qu'une pareille solution exigerait des liquidations financières énormes, auxquelles on ne pourrait faire face que graduellement et dans la limite des possibilités.

Aussi tous ceux qui se sont intéressés à ce problème se sont-ils contentés, tout en admettant que la solution la meilleure et la plus radicale serait de procéder à une coordination complète des transports, de proposer deux remèdes, qui consisteraient le premier à éliminer les vices de la concurrence automobile et le second à améliorer le réseau ferré, en le mettant plus à même de lutter contre cette concurrence.

Quant à l'automobile, elle n'a réussi à concurrencer et à supplanter parfois le rail que parce que elle est plus appropriée à certains transports et qu'elle n'est pas assujéti aux mêmes frais et aux mêmes charges que les chemins de fer. Si l'on admet que le premier de ces deux facteurs est un facteur tout naturel et qu'il doit pouvoir exercer son action en toute liberté et sans la moindre entrave, il n'en est pas de même du second, qui n'a surgi que par suite d'une négligence absolument injustifiable. Tant qu'une inégalité aussi préjudiciable n'aura pas été éliminée, et que les deux concurrents n'auront pas été traités sur le même pied, on ne peut affirmer que le service assuré par chacun d'eux soit précisément celui qui convient le mieux à sa nature, étant probable que c'est grâce à cette inégalité qu'il a pu s'en emparer. Dans ces

conditions, il importerait, avant de chercher à coordonner le rail et la route et d'affecter chacun d'eux au transport auquel il est le plus approprié, d'essayer de supprimer une inégalité aussi factice qu'inadmissible

Le rail et la route diffèrent sur les quatre points suivants :

(1) L'automobile ne contribue pas dans une mesure équitable aux frais de construction, d'entretien et de sécurité de la route, auxquels le rail est assujéti.

(2) L'automobile n'est pas au même titre que le rail asservie à certaines obligations tant au point de vue de la conformité des voitures à toutes les exigences du trafic, qu'à celui des conditions d'exploitation et d'emploi.

(3) L'automobile, grâce à la modicité de son prix, permet à son propriétaire de faire à ses compétiteurs la concurrence la plus acharnée en y employant les moyens les moins légitimes. En effet il est au pouvoir de quiconque d'acquérir une automobile et de se frayer une voie entre ses divers concurrents, en exigeant, pour prix du transport, des taux dérisoires et non rémunérateurs. Et même si l'exploitation de son automobile dans de pareilles conditions doit forcément aboutir un jour ou l'autre à la faillite, il n'en continuera pas moins ni lui ni tout autre de poursuivre ses efforts sans la moindre interruption. Il est hors de doute qu'une liberté aussi absolue ne peut avoir d'autres résultats que d'empêcher que la concurrence ne soit établie sur des bases économiques saines et de façon à sauvegarder en définitive les intérêts de la masse.

(4) L'automobile jouit également de cette faculté d'accepter ou de refuser le transport d'une marchandise déterminée, comme aussi d'imposer, pour le transport, le prix qui lui convient. Par contre, le chemin de fer est tenu d'embarquer toutes les marchandises qui lui parviennent sans distinction aucune. En outre, comme il a à supporter une proportion très importante des frais généraux d'exploitation, par rapport aux frais de transport effectifs, il a fallu l'assujettir à un système de tarif spécial en vertu duquel la marchandise ne paye que ce qu'elle peut payer, en ce sens que le prix du transport est relativement plus élevé pour les marchandises chères que pour celles à bon marché. Il est par conséquent tout naturel que l'automobile n'exerce la faculté dont elle jouit qu'en acceptant de transporter les marchandises à tarif élevé, sauf à abandonner au rail les marchandises à tarif réduit. Elle se réserve ainsi tout le bénéfice et ne laisse à ses concurrents que la perte.

Pour mettre un terme à une pareille inégalité, de nombreuses mesures ont été proposées ou adoptées dans la plupart des pays. Il est évident que pour ce qui concerne les trois premiers points énumérés plus haut, il n'y aurait aucune difficulté à établir entre le rail et la route une égalité aussi parfaite que possible :

(1) En imposant à l'automobile une part raisonnable des frais de la voie, sous forme d'impôts et de taxes.

(2) En l'assujettissant, par l'établissement d'un régime spécial d'autorisations et de contrôle, à certaines obligations déterminées, tant en ce qui concerne la parfaite conformité des voitures à toutes les exigences du trafic que pour ce qui regarde les conditions d'exploitation et d'emploi.

(3) En n'accordant l'autorisation d'exploitation, pour les véhicules de louage seulement, que sous la réserve que la route ne soit pas congestionnée, et que les moyens de transport en circulation ne soient pas en excès des besoins.

Quant à l'entière liberté dont jouissent les automobiles en matière de tarif et de transport, la solution est loin d'être aussi facile. En effet l'égalité entre le rail et la route à ce point de vue ne saurait être réalisée que de l'une des deux manières suivantes : (1) ou bien laisser indistinctement à tous deux la même liberté de transporter les marchandises et de fixer les prix qui leur conviennent. Or une pareille liberté serait incompatible avec ce principe économique le plus élémentaire qu'une étroite collaboration doit être constamment maintenue entre la production et le transport. C'est en vertu de ce principe que le tarif ferroviaire a été établi de telle sorte que la marchandise ne paye que ce qu'elle est à même de payer, l'intérêt public étant ainsi largement sauvegardé, du moment que l'article cher sera assujéti à une charge que l'article à bon marché ne peut supporter. (2) ou bien imposer à la route les mêmes restrictions qu'au rail. Toutefois, deux raisons s'opposent à cette seconde alternative :

(1) Une pareille mesure est impraticable parce que s'il est facile, dans une entreprise aussi importante et parfaitement organisée que les chemins de fer, d'imposer un tarif compliqué à classes et à catégories divisées à l'infini, il ne saurait être de même du transport automobile. Celui-ci, en effet, loin d'être concentré entre les mains de quelques grosses entreprises, peut être assuré par toute personne munie d'un permis et est réparti entre une foule de petites sociétés et d'individus.

(2) Outre qu'elle est impraticable, cette mesure est également sans objet, parce que le transport des marchandises lourdes sur les longs parcours continuera selon toute probabilité à être réservé au rail et ne sera assuré que fort rarement par l'automobile. Mais comme dans la plupart des cas cette catégorie de trafic est à bas tarif, il en résultera que tout le bénéfice sera pour l'automobile et toute la perte pour le rail.

Dans ces conditions, il devient évident qu'à ce point de vue l'égalité entre le rail et la route ne peut être réalisée et que la concurrence entre eux restera toujours aussi illégitime qu'aujourd'hui. Aussi est-ce dans cet ordre d'idées que la conférence du transport qui s'est réunie récemment à Londres sous la présidence de Sir Arthur Salter a proposé d'autoriser le Ministère des Communications à empêcher que certaines catégories de trafic, qui de par la nature de la marchandise et en raison du parcours, sont peu propres au transport automobile, ne passent du rail à la route. Cela signifie, en d'autres termes, que les transports seraient répartis entre le rail et la route d'une manière conforme et appropriée à leur nature respective. En effet ce problème particulier sera forcément résolu de lui-même le jour où la coordination des deux modes de transport sera définitivement substituée à la concurrence.

Une fois leur zone d'opération mutuelle nettement délimitée, chacun d'eux pourra adopter, dans son ressort, les modalités d'exploitation qui conviennent le mieux à sa nature. Le rail et la route seront ainsi à même d'établir leur tarif le premier de façon à ne faire payer à la marchandise que ce qu'elle peut payer et la seconde sur la base des frais effectifs. Une pareille solution présente cet avantage d'éliminer les causes de conflit ou de friction possible, tout en sauvegardant les intérêts économiques du pays. En effet les marchandises, qui pour des motifs d'ordre général doivent être transportées à tarif réduit, continueront à être du domaine du rail, lequel se sera réservé dans sa propre zone et à titre de compensation le transport de marchandises plus rémunératrices.

Telles sont en résumé les diverses mesures proposées ou adoptées en vue de mettre un terme aux méfaits de la concurrence automobile. Nous exposerons maintenant les réformes qui ont été préconisées ou qui ont été appliquées en vue d'améliorer le mode actuel d'exploitation des chemins de fer. Ces réformes variant suivant les pays et les circonstances, il nous suffira d'indiquer brièvement celles dont l'application a été la plus généralisée ou la plus efficace :

(1) *Economie des dépenses.*—Depuis qu'ils se sont rendu compte du danger que courait le rail, les transporteurs n'ont cessé de déployer les efforts les plus méritoires pour réduire les frais d'exploitation au strict minimum. Cette intervention a été, dans la plupart des cas, couronnée du plus vif succès et il faut reconnaître que, sans elle, la situation du rail aurait été bien pire qu'elle n'est aujourd'hui. Les économies réalisées ont porté sur de nombreux chefs de dépenses. C'est ainsi qu'on a dû supprimer les services non rémunérateurs, soit en fermant certaines gares au trafic, soit en réduisant le nombre des trains. Il est évident qu'une mesure comme celle-ci, du moment qu'elle doit aboutir à une concentration plus grande du trafic, est conforme aux principes généraux dont nous devons nous inspirer pour résoudre le problème du transport.

(2) *Participation du rail aux transports effectués par la route.*— Cette participation est destinée à permettre au rail de récupérer une partie des pertes que la route lui a fait subir sur les petits parcours. S'il doit en résulter que le trafic ferroviaire sera en partie alimenté par la route, ce serait là un bienfait indéniable, mais si le rail doit se contenter de percevoir un bénéfice sur le trafic automobile, tout en laissant inutilisée une partie de son réseau, une pareille participation ne produira que peu d'effet. La raison en est que le bénéfice réalisé par le rail provient uniquement de sa participation au capital d'exploitation de la route. Quant aux capitaux représentés par les réseaux inutilisés, ils deviendront, du fait de la concurrence automobile, absolument improductifs et pèseront lourdement sur le rail.

(3) *Electrification des réseaux.*—Les expériences tentées à cet égard sur certains réseaux ont abouti à un accroissement du trafic sur les parties électrifiées de la ligne, alors qu'il ne cessait de diminuer sur la partie exploitée au moyen de la traction à vapeur. Toutefois, par suite des frais de premier établissement considérables qu'elle nécessite, l'électrification des réseaux ne convient, et notamment dans les pays qui ne disposent pas de sources d'énergie électrique à bon marché, qu'aux lignes de banlieue à circulation intense, de telle sorte que la dépense soit justifiée par la densité du trafic.

(4) *Amélioration des services.*—Soit par l'accroissement de la vitesse, soit en leur assurant le maximum de confort, de façon à attirer au rail une partie du transport qu'il est en voie de perdre. On ne peut nier qu'à ce point de vue l'automobile nous a rendu un service signalé en ce sens que le rail, qui jusqu'aujourd'hui s'était paisiblement endormi

à l'ombre de son monopole, ne s'est réveillé de sa torpeur que le jour où l'automobile a fait son apparition et pour s'engager définitivement dans la voie du progrès.

(5) *Substitution des voitures spéciales aux trains habituels parce que mieux appropriées au transport sur les lignes exposées à la concurrence.* Cette substitution est encore à l'état d'essai et n'a donné aucun résultat définitif. Au cas où les expériences en cours seraient concluantes, la solution du problème de la coordination du trafic aura fait un grand pas, les nouvelles voitures ne constituant en somme qu'un type modifié de l'automobile.

VIII.—Solution pratique complète

Telles sont les diverses mesures qui ont été adoptées ou que l'on préconise pour remédier à la situation créée par le conflit entre le rail et la route. Est-il besoin d'ajouter que ces mesures, celles notamment concernant la réorganisation des chemins de fer, se bornent à parer à certaines difficultés et que même à elles toutes, elles ne sauraient constituer une solution définitive. Si les avis sont unanimes à reconnaître que le problème ne pourra être résolu qu'au moyen d'une coordination complète du rail et de la route, ils diffèrent néanmoins quant aux moyens d'y aboutir.

(1) Les uns estiment que la mesure la plus efficace consisterait à concentrer tous les moyens de transport entre les mains d'une entreprise unique, assujettie au contrôle de l'Etat et qui s'acquitterait de sa tâche, non dans le but de réaliser un bénéfice, mais en vue de servir les intérêts du public. De la sorte toute cause de conflit disparaîtrait et chacun des moyens de transport actuels devant réserver son activité au domaine auquel il est le mieux approprié, la coordination tant recherchée serait réalisée dans les meilleures conditions possibles.

(2) D'après les autres, une pareille coordination ne peut être opérée que sous l'influence des lois économiques naturelles et grâce aux mesures prises de temps à autre pour établir la concurrence sur des bases saines et améliorer les services. Réalisée ainsi, spontanément et sans aucune intervention extérieure, la coordination des transports serait bien plus efficace et durable que celle obtenue au moyen d'un monopole exorbitant, même assujetti au contrôle de l'Etat.

Il n'est pas dans notre intention de discuter les deux thèses si divergentes que nous venons d'exposer. Il nous suffira de dire que l'on peut parfaitement concilier les intérêts contradictoires du rail et de la route en ne confiant à chacun d'eux que la tâche qu'il est le plus apte à remplir, sans bouleverser ni transformer le régime actuel, et sans se préoccuper du problème de l'unification du trafic. A cette occasion il nous paraît nécessaire d'indiquer brièvement la conception que Mr. Javary, Directeur de l'Exploitation de la Compagnie Française des Chemins de Fer du Nord, a exposée tout récemment. A notre avis cette conception apporte la solution la plus complète et la plus pratique au problème de la concurrence du rail et de la route.

D'après Mr. Javary, le réseau ferré doit être divisé en deux catégories distinctes : les lignes principales que l'on aurait construites, si au moment de l'invention du chemin de fer l'automobile avait été connue ; et les lignes secondaires que l'on n'aurait pas construites, si l'automobile avait été utilisée à cette époque.

Sur les lignes principales on ferait circuler des trains de voyageurs qui deviendraient tous des express et des trains transportant des colis de détail à grande et à petite vitesse. Ces convois ne s'arrêteraient qu'à un nombre limité de gares centrales, c'est-à-dire aux gares de bifurcation ou aux gares à agglomération importante. Toutes les autres stations intermédiaires seront supprimées et les opérations de transport, de desserte et de collecte dans les régions qu'elles desservaient seront assurées par des services automobiles en corrélation avec les chemins de fer et dont les horaires correspondraient aux leurs. Les trains de marchandises à wagons complets circuleront également sur les lignes principales et s'arrêteront non seulement aux gares centrales mais aussi à un certain nombre de garages intermédiaires qui seront exclusivement affectés aux transports massifs.

Quant aux lignes secondaires, toutes les gares actuelles seront supprimées avec leurs bureaux et leur personnel pour être remplacées par des simples arrêts dont le service pourrait être assuré par un seul agent. Sur ces lignes, ne circuleront ni les trains de voyageurs, ni les trains transportant des colis de détail, mais (1) des automobiles à rail pour le transport des voyageurs et des colis de détail, et (2) des trains à petite vitesse pour les chargements à wagons complets.

Les services de signalisation installés sur les lignes secondaires seront supprimés, et l'on pourra se dispenser des agents préposés au gardiennage des passages à niveau. L'automobile n'en a nullement besoin et,

quant au train de marchandises à petite vitesse, comme il peut s'arrêter à tout moment, il suffira, s'il doit traverser un passage à niveau, que quelques agents descendent du train pour fermer les barrières. En outre, l'exploitation des lignes secondaires, par suite de la diminution du trafic, ne donnera plus lieu aux mêmes dépenses d'entretien que celle des lignes principales, et l'on pourra substituer à l'entretien continu une remise en état périodique qui passera sur le réseau tous les six mois, tous les ans ou même davantage.

Tel est en quelques mots l'essentiel du projet de Mr. Javary. Nous n'avons pas besoin de démontrer les avantages et l'économie considérables que comporte un tel projet, ni d'entrer dans tous ses détails. On peut, si l'on veut s'en rendre compte, consulter avec fruit les ouvrages publiés à cette occasion. Qu'il nous suffise de dire qu'il permet de coordonner dans la mesure de possible la route et le rail et en même temps de tirer parti des installations existantes et d'utiliser des capitaux destinés, par suite des récents développements, à rester improductifs. De plus l'organisation actuelle ne sera modifiée ou transformée que dans des limites restreintes. Pour le tarif du transport, les chemins de fer continueront à employer le système qui répond le mieux à leur nature et aux nécessités de l'économie nationale, celui où la marchandise ne paye que ce qu'elle peut payer. De son côté, l'automobile prendra pour base de son tarif la base la plus simple et la plus appropriée à ses besoins, celle des frais effectifs. Il ne résultera d'une pareille distinction aucun préjudice, parce que la concurrence qui demande l'égalité de traitement entre tous les compétiteurs n'existe pas. En même temps le projet ne restreint la liberté de la concurrence que sur les longs parcours où la route ne serait plus autorisée à entrer en conflit avec le rail, c'est-à-dire dans le seul domaine où il a été définitivement établi que le transport par rail est bien plus avantageux que le transport par route, parce qu'il est moins cher, plus rapide et plus confortable. Toutefois cette restriction ne vise que les automobiles de louage. Quant aux voitures particulières, elles continueront à jouir de la plus grande liberté d'action, même sur les longs parcours, parce qu'à tout prendre, l'automobile n'est encore qu'à sa période de début et qu'un avenir riche de possibilités s'ouvre devant elle. On ne saurait non plus priver le commerce et l'industrie de la faculté d'utiliser les moyens les plus économiques et qui en même temps répondent le mieux à leurs besoins constamment instables. Une pareille liberté constitue d'ailleurs la meilleure garantie contre tout accaparement des transports à longue distance par les chemins de fer et permet aux pays de se procurer les moyens de

communication les plus commodes et les moins coûteux. La restriction proposée n'implique aucune mesure spéciale, étant donné qu'il sera toujours loisible d'assujettir l'octroi des permis à la condition que les moyens de transport en circulation ne soient jamais supérieurs aux besoins du trafic. Si ce principe qu'a déjà approuvé la conférence du transport en Angleterre est admis, il n'y aura lieu de prendre aucune disposition spéciale pour empêcher que sur les longs parcours la route ne fasse concurrence au rail. En effet, du moment que le transport par rail existe, qu'il répond à tous les besoins, et que son emploi est bien plus avantageux que celui de l'automobile, les conditions nécessaires pour l'octroi du permis ne seront plus remplies. Pour les petits parcours le projet envisagé n'apporte d'autre modification que d'y supprimer les trains et de laisser les automobiles, y compris celles appartenant aux réseaux ferroviaires, se concurrencer mutuellement, à moins que pour une raison ou une autre on ne juge opportun de monopoliser tout le transport entre les mains des chemins de fer et des automobiles qui en dépendent, mais une pareille éventualité ne rentre nullement dans le cadre du projet.

Il est bien évident que cette solution qui tend à résoudre l'une des faces du problème, au moyen d'une réorganisation des chemins de fer conforme à l'évolution récente, ne dispense nullement d'aborder l'autre face du problème et d'essayer de réorganiser le transport automobile de façon à satisfaire aux nécessités de l'intérêt public et aux besoins de l'équité. Ainsi l'automobile devra (1) contribuer dans une juste mesure à une partie des frais de la route (2) être soumise à certaines sujétions déterminées, tant au point de vue de la conformité des véhicules à toutes les exigences du trafic qu'à celui des conditions d'exploitation et d'emploi et (3) n'obtenir les permis d'exploitation, en ce qui concerne les voitures de louage seulement, que sous la réserve que la route ne soit pas congestionnée et que les moyens de transport en circulation ne soient pas supérieurs aux besoins du trafic.

IX.—Remèdes à la situation en Egypte

Le moment est venu d'examiner, à la lumière des explications qui précèdent, les remèdes susceptibles d'être apportés à la situation particulière de l'Égypte. Nous devons reconnaître tout d'abord que cette situation est heureusement bien moins compliquée que dans la plupart des autres pays. Il suffit de jeter un coup d'œil sur le développement

de notre réseau ferré pour se rendre compte que ce réseau est constitué en majeure partie par des lignes principales qui, s'il fallait les construire pour la première fois, auraient dû être établies telle qu'elles existent. Dans la Haute-Egypte, une voie principale part du Caire, traverse le bassin du Nil, en longeant villes et villages et aboutit à Assouan. Cette ligne ne comporte que deux bifurcations qui vont l'une jusqu'au Fayoum et l'autre jusqu'aux Oasis. Dans la Basse-Egypte, où, par suite de la configuration géographique de la région, le réseau ferré se subdivise en de nombreux embranchements, la proportion des lignes secondaires par rapport aux lignes principales est loin d'être aussi élevée que dans certains autres pays. En fait, la longueur totale du réseau principal de l'Etat est d'environ 1.300 kilomètres, et celle du réseau subsidiaire d'environ 1.400 kilomètres, et cela sans comprendre les voies de garage et quelques lignes supplémentaires. Comme une grande partie des lignes subsidiaires constituent en fait des lignes principales desservant des régions très denses et qu'elles traversent de longs parcours, il n'est nullement exagéré de dire que les deux tiers à peu près du réseau égyptien représentent des lignes principales. Si en France par exemple il eût fallu construire le réseau ferré pour la première fois, il serait probablement limité au tiers ou au quart de sa superficie actuelle. Il n'en saurait être de même en Egypte où il nous faudrait maintenir les deux tiers environ du réseau. Il en résulte que par suite de la configuration géographique du pays, l'organisation actuelle des voies ferrées est parfaitement adaptée aux nécessités de la vie économique. Dans ces conditions le capital qui y est immobilisé peut être considéré comme pleinement rémunérateur, du moment qu'il peut être utilisé sous le nouveau régime dans presque les mêmes conditions que sous l'ancien.

Si nous passons maintenant au transport automobile, nous constatons que, par suite du peu d'extension du réseau routier en Egypte, le conflit entre la route et le rail, si aigu partout ailleurs, y est encore à sa période de début. Les empiètements de la route sur le rail sont en somme insignifiants si on les compare à ceux que l'on voit dans d'autres pays. De même la situation acquise par le trafic automobile n'est pas telle qu'elle puisse faire obstacle à une coordination entre les deux moyens de transport.

Ce qui facilite en outre la solution du problème c'est que les chemins de fer sont généralement concentrés entre les mains de l'Etat et il est certain que celui-ci, n'ayant d'autre but que de sauvegarder l'intérêt

public, est plus à même de coordonner les divers modes de transport que les sociétés privées dont la première préoccupation est de réaliser un bénéfice.

Que nous envisagions le problème soit au point de vue du rail, soit à celui de la route, une pareille coordination est loin de soulever chez nous des difficultés insurmontables. Plus tôt nous aborderons le problème, plus aisée sera la solution. Il est évident que le réseau routier ne saurait être maintenu à l'infini dans ses proportions restreintes actuelles. Le progrès du pays est subordonné au développement des voies de communication et nous ne pourrions exploiter pleinement les ressources naturelles dont nous disposons et répandre partout les bienfaits de la civilisation que si nous dotons le pays d'un réseau routier dont les ramifications s'étendraient au plus petit village. Une fois construit, ce réseau sera immédiatement exploité par l'automobile. Si nous ne prenons dès maintenant toutes nos mesures pour diriger le transport automobile dans la seule voie qui lui convienne et empêcher qu'il n'empiète, aux dépens de l'intérêt public, sur les autres moyens de transport, nous serions exposés aux mêmes difficultés où se débattent aujourd'hui d'autres pays et nos chemins de fer tomberaient dans un marasme dont elles pourraient ne pas se libérer.

Les mesures à adopter, à cet égard, doivent être, comme nous l'avons déjà dit, de deux sortes : organisation du trafic automobile et réorganisation du système ferroviaire.

(1) *Organisation du trafic automobile.*—Cette organisation, nous l'avons également dit, comporte les trois processus suivants :

(a) Contribution de l'automobile à une partie équitable des frais de la route. Ce principe est admis et appliqué dans tous les pays sous forme d'impôts indirects sur le combustible et d'impôts directs sur l'automobile elle-même. Si nous avons pu, au moyen d'une taxe sur la benzine, imposer aux automobiles une partie infime des frais de la route, les capitulations nous ont jusqu'ici empêchés de les assujettir à un impôt direct et de leur faire ainsi supporter la majeure partie des frais dont il s'agit. Il est à espérer que les Puissances Capitulaires ne tarderont pas à admettre la parfaite légitimité des demandes égyptiennes et qu'il sera alors possible de mettre à exécution le programme relatif au réseau routier, les propriétaires d'automobiles devant être en définitive les premiers bénéficiaires du nouvel impôt.

(b) Obligation imposée au transport automobile de maintenir ses services à un niveau déterminé, tant au point de vue de la conformité des voitures à toutes les exigences voulues qu'à celui des conditions d'exploitation et d'emploi. Si l'automobile a jusqu'ici pu réduire en Egypte son tarif de louage à des taux dérisoires et se substituer à la locomotive, la raison en réside notamment dans les conditions tout à fait anormales où elle était exploitée : les véhicules employés étaient en effet dans un état de conservation absolument défectueux ; le nombre des voyageurs et le poids des marchandises qu'ils transportaient représentaient généralement le double du tonnage normal ; les conducteurs étaient soit les propriétaires eux-mêmes qui s'imposaient des fatigues au-dessus de leurs forces pour accroître leurs gains, soit des chauffeurs qui ne recevaient pour prix de leurs peines qu'un salaire insignifiant. De pareilles conditions, outre qu'elles enlevaient à la concurrence tout caractère légitime, n'étaient nullement conformes à l'intérêt public, en raison des risques courus et des dommages subis. Aussi le Gouvernement a-t-il jugé nécessaire de mettre un terme à un pareil état de choses en réglementant la délivrance des permis et en accentuant le contrôle sur les routes. Cette mesure s'est traduite par un certain accroissement des recettes ferroviaires. Le public y a trouvé également son profit, puisque les automobiles sont actuellement exploitées dans de meilleures conditions de confort et de sécurité.

(c) Assujettissement de l'octroi des permis —en ce qui concerne les voitures de louage seulement— à la condition que la route ne soit pas congestionnée et que les moyens de transport utilisés ne soient pas supérieurs aux besoins.

Nous avons déjà exposé les raisons pour lesquelles une pareille mesure s'impose, et indiqué pourquoi son application devait être restreinte aux automobiles de louage. Il importe en outre que la faculté ainsi laissée à l'Etat soit exercée avec une certaine réserve et que l'intéressé ait le droit d'en appeler à une autorité supérieure de la décision prise à son encontre. Il faudrait que le permis ne fût refusé que dans des circonstances tout à fait exceptionnelles s'il s'agit d'automobiles affectées au transport des voyageurs et des marchandises sur les petits parcours. Il ne faut pas oublier en effet que le développement du réseau routier en Egypte n'est encore qu'à sa période de début, que la circulation y est bien moins intense que dans les pays qui nous ont précédés et enfin que le nombre d'automobiles est encore restreint. Il est certain, en

outre, que le jour où la taxe sera perçue sur les automobiles, le nombre des demandes de permis sera réduit dans des limites raisonnables. Quant aux longs parcours, d'une façon générale aucun permis ne devra être délivré, pour cette raison que les trains qui y circulent répondent à tous les besoins et qu'il faut les protéger contre une concurrence dangereuse et injustifiable. On peut ajouter aussi que le fait d'établir autant que possible le réseau routier dans une direction perpendiculaire à la voie ferrée, ainsi que nous en parlerons plus loin, est destiné à éliminer dans la mesure du possible tout conflit entre la route et le rail.

(2) *Réorganisation du système ferroviaire.*—Cette réorganisation comporte deux séries de réformes : des réformes techniques et des réformes financières.

(a) *Réformes techniques.*—Ces réformes constituent le pivot sur lequel doit rouler la réorganisation du système ferroviaire, et la clef même du problème en jeu. Nous avons déjà indiqué les bases sur lesquelles doit être établie la coordination du rail et de la route, en réservant au rail les transports sur les longs parcours ainsi que les transports massifs et en abandonnant à la route les transports à petite distance et les opérations de collecte et de desserte. Nous avons également démontré la nécessité de diviser le réseau ferré en lignes principales et secondaires et d'y organiser le transport de la manière susmentionnée et ce en y apportant certaines modifications, telles que suppression des gares secondaires, et maintien d'un nombre limité de gares principales lesquelles constitueront des centres desservant des zones déterminées où les opérations de collecte et de desserte seront assurées par des services automobiles en correspondance directe avec les trains etc., etc. Nous avons enfin énuméré les divers facteurs qui rendent la solution du problème plus facile en Egypte que partout ailleurs et les considérations qui nous sollicitent à prendre sans tarder les mesures nécessaires à cet égard. Aussi importe-t-il d'élaborer dès aujourd'hui un programme détaillé de réorganisation de notre réseau ferré d'après les lignes qui précèdent. Ce programme, une fois établi, sera exécuté à titre d'essai, sur celle des lignes principales, où domine la concurrence automobile. Si l'expérience est concluante, le programme pourra être appliqué graduellement au réseau tout entier, au fur et à mesure du développement de la route, le succès du projet dépendant en grande partie de la création préalable de routes capables d'alimenter les lignes principales. Il serait nécessaire, au moment d'élaborer le programme de construction du réseau routier, de tenir compte de cette nécessité fondamentale que

la route doit servir à compléter et à alimenter le rail, ou en d'autres termes qu'elle doit autant que possible être perpendiculaire au rail et non pas suivre à l'infini une direction parallèle à la sienne. N'oublions pas qu'en Egypte nous sommes encore à la première étape du problème et qu'à ce titre nous nous trouvons dans une situation particulièrement avantageuse, puisqu'il nous est permis d'établir notre programme routier de façon à concilier les intérêts des deux concurrents en présence. De cette façon, nous pourrions réaliser le maximum de coordination et d'économie, tout en évitant de tomber dans les erreurs, telles que doubles emplois, empiètements, dépenses excessives, que certains pays ont commises en ne tenant aucun compte dans leur programme routier de la nécessité d'établir entre le rail et la route la coordination la plus étroite.

Toutefois les efforts des autorités ferroviaires ne doivent pas tendre seulement à assurer, au moyen de ces réformes, la coordination entre le rail et la route, mais aussi à introduire dans les services des trains les améliorations et les perfectionnements désirables. En effet, si une fois le rail garanti contre toute concurrence de la route, dans le domaine qui lui est propre, il doit en résulter un retour au monopole avec, comme conséquence, l'ajournement indéfini de toutes mesures d'amélioration, nous aurons semé la ruine là où nous aurions voulu semer le progrès. Il est vrai que la liberté laissée aux automobiles privées rendrait ce monopole moins effectif et que le rail continuera à être exposé, du fait de cette concurrence, à perdre une partie plus ou moins considérable de son trafic. Aussi appartient-il aux autorités ferroviaires de redoubler d'efforts non seulement pour réorganiser et améliorer les services, mais aussi pour réduire leurs tarifs de façon à empêcher que par cette brèche entr'ouverte le rail ne soit emporté par le flot de la concurrence.

Une des nécessités les plus urgentes, qui s'imposent aux chemins de fer, en dehors des efforts constants qu'ils doivent déployer pour réduire leur tarif de transport, est l'augmentation de la vitesse des trains et des moyens de confort. Il faut reconnaître que le rail n'a pu se maintenir en présence d'une concurrente aussi acharnée que la route que parce qu'il l'emporte sur elle par ces deux qualités. N'oublions pas toutefois que l'automobile n'est encore qu'à sa période de début et que ses possibilités de développement sont illimitées. N'oublions pas non plus qu'un autre compétiteur aussi dangereux vient de surgir et si le rail est encore loin de se douter de sa présence, il est certain que son intervention ne manquera pas de se faire sentir, dès qu'il aura développé ses moyens d'action, et qu'il sera devenu d'un usage courant, je veux

parler de l'avion. Si le rail veut maintenir la position qu'il a acquise, cela ne pourra être qu'au prix d'une augmentation de la vitesse et du confort. On a bien en raison de dire que rien ne détermine autant au voyage que d'en faciliter les moyens.

Les entreprises de chemins de fer à l'étranger se sont parfaitement rendu compte de cette nécessité et ont déployé tous leurs efforts pour améliorer leurs services. La première mesure qu'elles ont prise a été d'accroître la vitesse des trains. Ainsi, en France, bien que la vitesse maximum aux termes des règlements en vigueur soit de 120 kilomètres par heure, cette vitesse a été dépassée sur de nombreuses lignes. En Angleterre, au Canada, aux Etats-Unis, la vitesse atteint parfois 128 et même 135 kilomètres. De même les entreprises ferroviaires, bien qu'elles nous aient dépassés pour tout ce qui concerne les conditions de confort des trains, ne cessent de rechercher et d'introduire toutes les améliorations possibles. En Angleterre, par exemple, certains trains sont munis de cuisines luxueuses, de sièges moelleux et confortables, d'appareils de radio.

Il n'est pas sans intérêt de rappeler ici la proposition faite par la Commission Royale du transport instituée en Angleterre sous la présidence de Sir Arthur Griffith, d'obliger les sociétés des chemins de fer à ne délivrer des billets pour chaque train dans les gares de départ que jusqu'à concurrence des sièges dont il dispose, de façon à empêcher l'encombrement du convoi tout au moins au moment du départ et à éviter aux voyageurs les désagréments qui ne peuvent manquer d'en résulter.

Il est inutile de montrer la nécessité qu'il y aurait à simplifier les formalités d'embarquement et de débarquement des marchandises, étant donné que cette simplification deviendra un fait accompli le jour où la collaboration de la route et du rail permettra d'aboutir à la livraison directe jusqu'au domicile du destinataire.

A noter également l'utilisation des nouvelles inventions, dont l'expérience aura démontré l'utilité, telles que les voitures circulant indistinctement sur le rail et la route "RO-RAILERS" et celles, connues sous le nom de "MICHELINES." Ces dernières voitures sont mues à l'essence, et sont munies de pneus en caoutchouc. Elles présentent le double avantage d'être extrêmement rapides et silencieuses. Nous mentionnerons en passant les expériences tentées sur des locomotives à moteur Diesel et qui, si elles s'avèrent concluantes, permettront de

réaliser une économie considérable dans les dépenses des chemins de fer. On estime en effet que les dépenses d'une locomotive munie d'un moteur Diesel seraient inférieures d'environ 40 pour cent à celles d'une locomotive à vapeur.

(b) *Réformes financières.*—Nous avons déjà dit que l'entreprise des chemins de fer en Egypte constituait un monopole entre les mains de l'Etat. Mais en fait elle est considérée également comme une administration gouvernementale, au même titre que les autres administrations et ne s'en distingue ni par son organisation administrative, ni par ses règlements financiers, ni par ses services de comptabilité. Son budget est assimilé aux budgets des autres administrations, en ce sens qu'il est inclus dans le Budget Général de l'Etat. Ses recettes sont versées au Trésor avec les autres recettes et c'est le Trésor qui pourvoit à ses dépenses comme aux dépenses des autres départements. S'il arrive qu'un exercice déterminé se liquide par un excédent des recettes sur les dépenses, cet excédent sera absorbé par le Trésor, et en cas de déficit, ce sera également le Trésor qui aura à le combler.

Cependant, quoiqu'on ait pu dire que le transport en général doit être exclusivement concentré entre les mains de l'Etat et que les chemins de fer en particulier doivent être considérés comme un service éminent national, assujetti à ce titre aux nécessités de l'intérêt public, il n'en est pas moins vrai qu'en fait les chemins de fer constituent, de par leur nature même, une entreprise commerciale qui, pour être assurée du succès, doit être administrée suivant des méthodes commerciales distinctes à plus d'un titre des méthodes administratives en usage dans les divers services de l'Etat.

En premier lieu, les chemins de fer, en tant qu'entreprise commerciale, doivent réaliser un bénéfice suffisant tant pour affecter un intérêt raisonnable au capital investi que pour assurer le paiement des annuités d'amortissement. Faute de quoi, ce ne sera qu'une mauvaise affaire et il y aurait lieu de rechercher sans retard le moyen de remédier à une situation aussi précaire. Dans ce but, il importe qu'une proportion déterminée soit constamment maintenue entre les recettes et les dépenses et qu'elle soit toujours suffisamment apparente pour que l'on puisse se rendre compte des résultats bons ou mauvais de l'exploitation de telle sorte que les autorités ferroviaires soient ainsi à même de réaliser, dans la mesure du possible, des économies réelles dans les dépenses.

En deuxième lieu, les chemins de fer, par le fait même qu'ils ont été institués pour le service exclusif du public et que leur succès dépend

de l'usage plus ou moins grand que celui-ci en fait, sont tenus de satisfaire à tous ses désirs et d'employer tous les moyens en leur pouvoir pour l'attirer, soit en lui assurant le maximum de confort, soit en réduisant les prix du transport. A cet effet il incombe aux chemins de fer de constituer une réserve au moyen de l'excédent de leurs recettes pour répondre aux exigences du public, toutes les fois que les circonstances le permettront.

En dernier lieu, les chemins de fer, en tant qu'entreprise commerciale, devront éviter tout au moins d'être à charge du Trésor. Et du moment qu'ils sont exposés au même titre que tout autre entreprise commerciale, à faire de bonnes comme de mauvaises affaires, il importe qu'une partie de leurs excédents de revenu durant les années prospères serve, au moyen d'un fonds de réserve qui serait constitué dans ce but, à combler le déficit des années de marasme. Si, par suite de circonstances défavorables, ce fonds de réserve vient à s'épuiser, ou que les chemins de fer aient besoin de faire face à certaines dépenses extraordinaires de capital, ils pourront se procurer les ressources dont ils ont besoin, non pas au moyen d'un simple prélèvement sur les disponibilités du Trésor, mais au moyen d'un prêt à intérêt qui leur sera consenti à cet effet. Le montant de ce prêt sera dans le premier cas porté en compte recettes et remboursé avec les intérêts durant les années de prospérité, et dans le second ajouté aux capitaux déjà investis, sous réserve du paiement des intérêts et des annuités d'amortissement.

Telles sont les considérations dont il est nécessaire de tenir compte dans l'administration des divers services des chemins de fer, ainsi que dans la tenue de sa comptabilité. On peut affirmer que l'organisation actuelle est loin de remplir les conditions requises. Le système que l'on suit aujourd'hui d'incorporer le budget des chemins de fer dans le Budget Général de l'Etat ne saurait permettre la réalisation des buts que l'on vient d'énumérer. En effet tant que le produit des recettes des chemins de fer sera versé dans les caisses publiques, que le Trésor pourvoira à leurs dépenses et que ces recettes et ces dépenses seront confondues avec celles de l'Etat, il ne saurait être question d'affecter une partie des recettes ferroviaires au paiement des intérêts et des annuités [d'amortissement et il serait difficile de se rendre compte de l'exacte proportion des recettes par rapport aux dépenses. On ne saurait en outre, avec un pareil système et parce que le Trésor absorbe au fur et à mesure tous les excédents des recettes, constituer les deux fonds de réserve distincts, dont l'un serait affecté aux améliorations du réseau et aux réductions éventuelles du tarif, et l'autre serait destiné à combler le déficit des

mauvaises années. De plus il ne peut s'agir, dans ces conditions, de considérer les fonds employés par les chemins de fer tant pour combler leur déficit que pour faire face aux dépenses nécessitées par les travaux neufs, comme des prêts à intérêts, du moment que le Trésor pourvoit lui-même aux dépenses de cette administration aussi bien qu'à celles des autres administrations, sans recevoir la moindre rémunération sur le capital ni récupérer ce capital sous forme d'annuités d'amortissement.

Avec un système pareil, il ne serait aisé ni de connaître avec exactitude la position financière des chemins de fer, ni d'effectuer dans les dépenses des économies réelles, ni d'exploiter sur des bases commerciales des services exposés à la concurrence et dont le succès dépend de l'affluence de la clientèle.

Aussi importe-t-il de séparer le budget des chemins de fer du Budget Général et d'en faire un budget distinct, indépendant, sans aucune confusion ni corrélation possible de ses dépenses et de ses recettes avec celles de l'Etat. D'autre part les recettes seront affectées : (1) à faire face aux frais d'exploitation, (2) à verser à l'Etat les intérêts et les annuités d'amortissement qui lui sont dus, du chef des capitaux qu'il a affectés aux chemins de fer. A cet effet, il serait nécessaire d'évaluer l'actif ferroviaire actuel et d'exiger des chemins de fer un intérêt raisonnable, 6 pour cent par exemple, sur la valeur de l'actif ainsi déterminé, en leur accordant un certain délai pour l'amortissement, (3) quant à l'excédent des recettes, s'il en reste, il devra servir à constituer deux fonds de réserve d'égal montant, dont l'un sera destiné aux améliorations du réseau et aux réductions éventuelles du tarif ferroviaire et l'autre à combler le déficit des années mauvaises, comme aussi à faire face en cas de besoin à certains travaux neufs. Si par hasard ce dernier fonds de réserve ne suffisait pas en tout ou en partie à combler le déficit d'un exercice déterminé, ou à permettre l'exécution d'un travail nécessaire, dans ce cas l'Etat mettra à la disposition de l'Administration des Chemins de Fer les fonds dont elle a besoin, non à titre de subvention, mais sous forme de prêt à intérêt. Le prêt ainsi consenti sera suivant le cas porté en compte recettes, ou en compte capital.

Il est à noter que le système proposé ne constitue nullement une nouveauté et qu'il fonctionne déjà dans la plupart des pays où des entreprises de chemins de fer se trouvent concentrées entre les mains de l'Etat, avec certaines différences de détail nécessitées par les circonstances du lieu. Il en est ainsi, par exemple, dans l'Afrique du Sud, en France, au Japon, en Suisse, en Belgique et dans les Indes.

La mise en vigueur d'un pareil système ne saurait en quoi que ce soit comporter le moindre relâchement dans le contrôle exercé tant par l'Etat que par le Parlement sur l'administration ferroviaire. Le budget des chemins de fer continuera, même s'il a été séparé du Budget Général de l'Etat, et établi sur les bases mentionnées plus haut, à être assujéti aux mêmes restrictions et sanctions que par le passé.

(3) *Résumé des propositions :*

A. Automobiles : (a) Imposer un impôt direct sur les automobiles de telle sorte qu'elles contribuent, dans une mesure équitable, aux frais de construction, d'entretien et de sécurité du réseau routier.

(b) Soumettre d'une façon générale le transport automobile au système des permis, le permis ne devant être accordé que sous la réserve de maintenir les services à un niveau déterminé, tant au point de vue de la conformité des véhicules à toutes les exigences du trafic qu'à celui des conditions d'exploitation et d'emploi.

(c) Assujettir l'octroi des permis—pour ce qui concerne les véhicules de louage seulement—à la condition que les routes ne soient pas congestionnées et que les véhicules en circulation ne soient pas en excès des besoins.

B. Routes : Etablir un programme de construction du réseau routier, dans lequel il devra être tenu compte de la nécessité de coordonner la route et le rail en ce sens que la route puisse alimenter et compléter le rail, et cela en l'établissant dans une direction perpendiculaire et non parallèle à la voie ferrée.

C. Chemins de fer : (a) Modification du système ferroviaire technique en le divisant en lignes principales et secondaires.

- (i) En ce qui concerne les lignes principales, les gares secondaires seront supprimées et il ne sera maintenu qu'un nombre restreint de gares principales, qui constitueront des centres de collecte et de desserte, dans chacune des zones situées tout le long et des deux côtés de la voie et auxquelles ils seront affectés. Dans l'intérieur de chaque zone, le trafic sera assuré par des services automobiles qui partant de la gare centrale rayonneront sur tous les points de cette zone. Sur le réseau ferré lui-même, le trafic sera assuré par des express pour voyageurs et des trains de mar-

chandises transportant des colis de détail à petite ou à grande vitesse. Ces trains s'arrêteront aux gares centrales où ils seront reliés avec les services automobiles qui assureront le transport des voyageurs et des marchandises jusqu'à leur destination définitive. Circuleront également sur les lignes principales des trains des marchandises à wagons complets, mais qui ne stationneront qu'aux gares centrales et à certains arrêts intermédiaires.

(ii) Lignes secondaires. Toutes les gares installées sur les lignes secondaires seront supprimées et remplacées par de simples arrêts. Il y aura lieu également de se dispenser de tous les appareils de signalisation et du personnel préposé à la garde des passages à niveau. Le trafic y sera exclusivement assuré sur tout le parcours :

(1) Par des automobiles sur rail pour le transport des voyageurs et des colis de détail, et

(2) Par des trains à petite vitesse pour le transport des chargements de marchandises à wagons complets.

(b) Amélioration des services ferroviaires en accélérant la vitesse des trains, en augmentant les conditions de confort et en réduisant les tarifs dans la mesure du possible.

(c) Réorganisation du système ferroviaire en détachant le budget des chemins de fer du Budget Général et en rendant ses recettes et dépenses absolument indépendantes de celles de l'État.

LES TRANSPORTS PAR CHEMINS DE FER ET LA JURISPRUDENCE MIXTE

PAR

A. PENNETTA

JUGE AU TRIBUNAL MIXTE

I.—Sources

Le contrat de transport par chemin de fer est soumis en droit mixte ;

(a) aux règles générales des obligations et des contrats ;

(b) aux règles de droit commun concernant les commissionnaires de transports, voituriers, bateliers etc., (articles 95 à 109 code commerce mixte) ainsi que la responsabilité du voiturier pour la perte de la chose déposée (article 598 code civil mixte).

(c) aux tarifs.

Comme l'on voit, la législation égyptienne mixte ne consacre pas à la réglementation du contrat des transports par chemins de fer l'ampleur appropriée à l'importance économique des transports. Mais les lacunes de cette indigence législative ont été, dans une certaine mesure, comblées par la jurisprudence des Tribunaux de la Réforme qui, même en ce domaine, a, en donnant aux litiges soumis à son appréciation la solution retenue la mieux appropriée, édicté des règles tirées de la nature même des intérêts en jeu.

II.—Nature juridique du contrat de Transport

Le transport par chemin de fer est la convention par laquelle un voiturier s'engage, moyennant une rémunération (part I), à faire parcourir, par voie ferrée, un itinéraire à une chose ou à une personne.

Voiturier.—Les transports par chemin de fer sont gérés, en Egypte, par l'Etat en même temps que par des compagnies privées.

La jurisprudence mixte a admis que l'entreprise de transports exercée par les sociétés privées concessionnaires est commerciale. Ces sociétés répondent de leurs engagements devant les Tribunaux de commerce, elles ne sont pas à l'abri de la faillite.

Mais en ce qui concerne les chemins de fer de l'Etat elle a retenu non seulement que l'Etat n'est pas un commerçant mais aussi que les opérations auxquelles donne lieu l'exploitation des chemins de fer ne constituent pas des actes de commerce.

Sans doute, l'Etat n'est pas commerçant. L'Administration des chemins de fer égyptiens constitue un service public, l'Etat exploitant ces chemins de fer dans un but d'utilité publique et dans l'intérêt général du commerce, de l'industrie et de l'agriculture et non dans des vues de commerce, de trafic ou de spéculation (Arrêts 4 janvier 1888. Recueil Officiel jurisprudence Cour d'Appel Mixte XIII, 53; Bulletin de législation et de jurisprudence Egyptiennes XIII, 53; 18 mai 1898 Bul. X, 285; 20 avril 1909, Ful. XVI, 192); son activité, d'ailleurs, n'est pas susceptible d'être soumise aux règles de responsabilité de droit commun, en vigueur pour les commerçants. « Du fait que l'Etat accomplit des actes de commerce, il ne s'ensuit nullement qu'il soit commerçant. Aux raisons politiques il échet d'ajouter, en droit positif, le texte de l'article 9 du code de commerce mixte attribuant la qualité de commerçant à ceux qui exercent des actes de commerce et en font leur profession habituelle. Or, personne ne s'aviserait à penser que l'Etat puisse, des actes de commerce qu'il accomplit dans l'intérêt général, faire sa profession habituelle. Cela suffit amplement à démontrer le peu de fondement des préoccupations qu'on pourrait avoir pour les conséquences de l'assimilation de l'Etat à un commerçant privé.

« Cette assimilation est impossible, parce que le fait d'exercer des actes de commerce ne suffira jamais à en faire attribuer la profession habituelle à l'Etat dont la nature politique prévaut toujours sur les formes d'activité économique.

« C'est ce que l'article 7 du Code de Commerce italien exprime dans une formule assez heureuse; *l'Etat ne peut pas acquérir la qualité de commerçant* mais il peut faire des actes de commerce, et pour ces actes il reste soumis aux lois et aux usages du commerce » (Jug. Trib. Civil d'Alexandrie. Président Messina 22 avril 1922 Gazette Tribunaux Mixtes XIV, page 40 No. 57).

Mais, on ne saurait accepter sans réserves l'autre principe que la jurisprudence de la Cour d'Appel Mixte a toujours admis (mêmes arrêts et 11 juin 1919 Bul. XXXI, 339; 29 décembre 1920 Bul. XXXIII, 97; 19 avril 1923 Gazette XIV, page 42 No. 60; 8 février 1926 Gazette XVIII, page 77 No. 33) sur la non commercialité des opérations auxquelles donne lieu l'exploitation des chemins de fer par l'Etat Egyptien. Ce principe a été combattu par la doctrine (Schemeil, l'Etat,

entrepreneur de transports, Gazette XIV, page 37) et par plusieurs décisions des Tribunaux Mixtes de première instance (Trib. Civ. d'Alexandrie 22 avril 1922 Gazette XIV, page 40 No. 57; Jug. Trib. Sommaire Caire 20 avril 1922, Gazette XIV page 41 No. 38; Jug. Trib. Civ. du Caire 27 mars 1923, Gazette XIV, page 42 No. 59). Le Tribunal Civil d'Alexandrie dans son jugement fortement motivé a statué que: « l'Etat fait des actes de commerce: l'exercice des entreprises de transports en est l'exemple le plus marquant, tout en n'étant pas le seul. Ce fait n'est contestable qu'à la condition de contester la réalité elle-même, ou de soutenir que les actes en question seraient ou non commerciaux, suivant qu'ils sont accomplis par un particulier ou par l'Etat. Mais la réalité n'est pas contestable. Et quant à la qualification juridique des actes de commerce, aux termes de l'article 2 du Code de Commerce, elle relève de leur nature et non pas de la qualité personnelle de ceux qui l'exercent.

« L'article 2 édicte expressément que la loi répute acte de commerce toute entreprise de transport par terre et par eau. Rien n'autorisant en législation à soutenir que cette entreprise change de nature lorsqu'elle est exercée par l'Etat, il s'ensuit que, en général, l'Etat fait des actes de commerce ».

On aperçoit aisément les principales conséquences déterminées par la nature commerciale des actes de transport accomplis par les Chemins de fer de l'Etat, soit quant à la compétence du Tribunal de commerce soit en ce qui concerne les prescriptions spéciales établies dans le code de commerce.⁽¹⁾

Il est vrai que la Cour d'Appel a statué d'un côté, que l'Administration des chemins de fer de l'Etat n'est pas justiciable des Tribunaux de commerce. (Arrêts 18 mai 1898, Bul. X, 285; 20 avril 1904, Bul. XVI, 192; 11 juin 1919 Bul. XXXI, 339; 29 décembre 1920 Bul. XXXIII, 97) et, d'autre côté, que l'article 109 C. Com. qui établit une prescription de 180 jours au profit du voiturier est applicable aux opérations de transport effectuées indépendamment du fait que ces opérations ne sont pas commerciales, car le législateur a manifesté dans l'article 106 du code de commerce mixte l'intention d'appliquer à tout transporteur les règles établies dans la Section IV du chapitre II du code de commerce mixte (arrêt 8 avril 1926, Bul. XXXVIII, 342).

(1) Art. 109: Toutes actions contre le commissionnaire et le voiturier à raison de la perte ou de l'avarie des marchandises, sont prescrites après 180 jours etc. etc.

L'article 106 décidant que « les dispositions contenues dans la présente section sont communes..... aux chemins de fer » ne pouvait, à l'époque où les codes mixtes ont été rédigés et promulgués, viser que les Chemins de fer de l'Etat qui seuls existaient à ce moment là. (Arrêt 19 avril 1923, Gazette XIV page 43 No. 60).

Mais il n'en est pas moins vrai qu'en décidant ainsi on perd de vue :

— Qu'il est contradictoire de prétendre d'un côté que les actions introduites contre l'Administration des chemins de fer sont de nature civile, et de vouloir, d'autre côté, faire application dans ces affaires des dispositions du Code de Commerce et des prescriptions spéciales y établies (Jug. Trib. Sommaire du Caire, Prés. Vryachos, 20 avril 1922, Gazette XIV page 41 No. 38) ;

— Que l'article 106 n'est pas applicable qu'en tant que l'acte dont s'agit peut être considéré comme acte de commerce (Jug. Trib. Civil Caire, Prés. Houriet, 27 mars 1923 ; Gazette XIV page 42) ;

— Que le législateur mixte a bien pu entendre « spécifier que l'Etat, en faisant des actes de transport, fait des actes de commerce, puisqu'il s'occupe de lui dans le Code de Commerce en parlant des chemins de fer (qu'à l'époque, dit la Cour, lui seul exploitait) et en qualifiant clairement de commerciale, en l'article 2 code commerce, toute entreprise de transport par terre ou par eau ». (Schemeil, Gazette XIV, 38).

III.—Exécution du contrat de transport

...*Tarifs.*—En Egypte le pouvoir souverain a concédé au conseil d'administration des chemins de fer le pouvoir exclusif de modifier les tarifs et les règlements en vigueur. Si les tarifs arrêtés par le Conseil d'Administration des Chemins de fer de l'Etat n'ont pas force légale, faute d'avoir été rendus dans la forme usitée pour les Lois et Décrets, l'autorité judiciaire n'en doit pas moins tenir compte des dispositions réglementaires précitées, au point de vue de la valeur contractuelle des dits tarifs et règlements, publiés dans la forme usitée en matière administrative (Arrêt 18 janvier 1900, Bul. XII, 90).

L'expéditeur de marchandises par chemin de fer a, suivant les règlements en vigueur, le choix entre les trois modes d'expédition suivants :

— A tarif ordinaire : en cas de perte ou d'avarie, il a droit à recevoir une valeur conventionnelle inférieure à la valeur réelle ;

A tarif ordinaire majoré d'une prime d'assurance auquel cas il a droit à recevoir la valeur déclarée;

A tarif réduit avec déclaration d'acceptation de tous risques, auquel cas il ne touche rien (Arrêts 6 avril 1922 Bul. XXXIV, 298; 6 février 1930 Bul. XLII, 260).

(b) *Lettre de voiture*.—La lettre de voiture forme un contrat entre l'expéditeur et le voiturier, ou entre l'expéditeur, le commissionnaire et le voiturier (Art. 100 code commerce).

La question qui s'est posée est celle de savoir si le contrat de transport existe indépendamment de tout écrit—La Cour d'Appel mixte s'est prononcée affirmativement (Arrêt 14 mai 1924, Bul. XXXVI, 370).

Il est évident que ce principe ne peut être adopté pour le contrat de transport par voie ferrée qui exige l'écrit.

Mais si en présence de l'article 3 des Tarifs—« aucune expédition de marchandise, d'animaux etc. ne sera admise sur le terrain de l'Administration à moins qu'elle ne soit accompagnée d'une lettre de voiture, suivant le modèle fourni gratuitement par l'Administration des Chemins de fer »—le contrat de transport par voie ferrée doit être rédigé par écrit, on discute si l'écrit est exigé *ad substantiam* ou *ad probationem* seulement. Si la loi exige l'écrit à peine de nullité comme condition essentielle de validité, le contrat de transport, au cas de défaut de la déclaration d'expédition et du récépissé, doit être considéré comme inexistant avec la double conséquence qu'on ne pourrait, moyennant la preuve par témoins établir son existence ni modifier le contenu de la déclaration d'expédition et du récépissé.

Si, par contre, la loi exige l'écrit seulement *ad probationem contractus*, l'absence de la déclaration d'expédition et du récépissé n'aurait d'autre conséquence que celle d'obliger à reconstituer le contrat de transport par chemins de fer en ayant recours aux règles générales en matière de preuve des contrats.

En l'état de la législation mixte si, d'un côté, on doit retenir que le contrat de transport par voie ferrée, sans l'écrit, n'a pas d'existence juridique, de sorte que, en ce cas, ni l'expéditeur aurait le droit de demander le transport ni l'Administration des Chemins de fer l'obligation de l'exécuter; on doit, de l'autre côté, retenir que non toutes les déclarations contenues dans l'écrit qui forme le contrat de transport ont un caractère substantiel ne permettant ni d'être complétées ni d'être modifiées par la preuve par témoins.

Si l'expéditeur demande un transport sans présenter, en même temps, la déclaration d'expédition; si l'Administration des Chemins de fer de

son côté ne délivre pas à l'expéditeur le récépissé, même si l'expéditeur n'a plus la possession de la marchandise et l'Administration des Chemins de fer l'a reçue pour le transport, *nihil agere videtur*, le contrat de transport au lieu d'être parfait doit être considéré comme étant juridiquement inexistant.

Cette conclusion est imposée par les termes impératifs de la disposition de l'article 3 des tarifs qui exige non seulement l'écrit mais aussi la conformité de cet écrit aux modèles fournis par l'Administration.

Mais, par contre, ce même principe ne saurait être adopté pour le contenu entier du contrat de transport.

S'il est vrai que les déclarations d'expédition, quant à la demande des tarifs spéciaux, au transport de la marchandise à domicile, à l'indication de la gare, de l'expéditeur et du destinataire, sont essentielles il n'en est pas moins vrai que, par exemple, les données du récépissé peuvent être complétées par les éventuelles déclarations verbales qui ont présidé à sa délivrance.

IV,—Obligations et responsabilité du voiturier

Le contrat de transport constitue une obligation de faire commençant au lieu d'embarquement et se consommant au lieu d'arrivée (Arrêt 5 mars 1891 Bul. III, 251).

Le voiturier est tenu à la prompte expédition et à la bonne arrivée au lieu de destination des marchandises à lui confiées pour le transport. Le voiturier qui manque à l'une de ces obligations est responsable du dommage causé.

Le voiturier est responsable en cas de *perte, d'avaries et de retard*.

Il y a *perte* non seulement quand la marchandise a réellement péri ou disparu mais encore toutes les fois que le voiturier ne prouve pas qu'il les a remises au destinataire.

Il y a *avaries*, quand la marchandise est détruite ou subi des détériorations.

Il y a *retard* quand le délai convenu est expiré et la remise de la marchandise au destinataire n'a pas été effectuée.

On a vu plus haut que l'Administration des Chemins de fer de l'Etat a, à la disposition du public, trois tarifs : celui avec assurance, celui ordinaire et, enfin, celui à prix spécial réduit, laissant par là à l'expéditeur le libre choix du tarif qui lui convient pour faire régir ses rapports avec elle.

En cas de transport à tarif ordinaire majoré d'une prime d'assurance, l'Administration est tenue à lui payer, en cas de perte, d'avarie ou de détérioration de la marchandise expédiée, la valeur déclarée.

En cas de transport à tarif ordinaire il est de jurisprudence constante que l'Administration des Chemins de fer est, en principe, comme tous les dépositaires et entrepreneurs de transports, responsable des choses confiées à sa garde et garante des objets à transporter, sauf le cas de force-majeure, du vice propre des marchandises et du fait de l'expéditeur (Arrêts 18 déc. 1900 Bul. XII, 91; 17 juin 1919, Bul. XXXI, 340; 15 mai 1920, Bul. XXXII, 320; 8 décembre 1921, Bul. XXXV, 45). Mais est licite et obligatoire la clause dite de garantie restreinte, fixant à l'avance l'indemnité à payer par le voiturier en cas de perte de la marchandise, sur la double base du poids de la marchandise et du tarif adopté par l'expéditeur. Il a été, toutefois, jugé que la clause limitative de la responsabilité en cas d'avarie, de perte ou de détériorations de marchandises non assurées et qui sont transportées aux risques de l'Administration, ne trouve pas application dans le cas de vol ou de fraude commis par des employés de l'Administration ou par des tiers, cette clause ne vise que les conséquences des risques ordinaires de transport et la responsabilité de l'Administration demeure régie, en cas de vol ou de fraude, par les articles 598 Code Civil et 102 Code Commerce (Arrêts 18 janvier 1910, Bul. XII, 91; 24 mars 1915, Bul. XXVII, 242; 29 décembre 1910, Bul. XXXIII, 98; 8 juin 1922, Bul. XXXIV, 474; 6 février 1930, Bul. XLII, 260).

La clause de limitation de la responsabilité de l'Administration des Chemins de fer ainsi interprétée, n'a rien d'illicite; elle n'est, au contraire, qu'une application d'un principe formellement consacré par l'article 181 code civil mixte d'après lequel le juge ne peut accorder, en cas d'inexécution du contrat, une indemnité moindre ou plus forte que celle qui a été prévue pour le contrat. Le but poursuivi par les contractants, en stipulant la clause limitative de la responsabilité de l'Administration, ne peut être selon leur commune intention, que de prévenir de très grandes difficultés qui offre le plus souvent, en cas de perte de la marchandise, la preuve de la valeur de celle-ci. Cette partie véritable de la clause ressort, en effet, clairement de la disposition des tarifs qui assure le remboursement intégral de la valeur des marchandises pour lesquelles il existe un marché officiel à Alexandrie (coton, graines de coton, blé, fèves, maïs); la dite valeur calculée d'après le prix moyen du bulletin officiel du marché de Minet el Bassal pendant la semaine

dans laquelle le transport a été effectué. Art. 57, No. 2 tarifs (correspondant à l'article 26 arrêté ministériel No. 6 de 1930 établissant les tarifs pour le transport des marchandises et animaux par petite vitesse) (Arrêt 18 janvier 1900 Bul. XII, 91).

En cas d'expédition de marchandises transportées par l'Administration des Chemins de fer de l'Etat au tarif à prix spécial «risk notes», l'expéditeur étant considéré comme l'assureur de l'administration pour perte totale ou partielle, avarie, détérioration, etc., *assume les risques ordinaires* du transport. et, par conséquent, si la marchandise vient à périr, la perte reste à la charge de l'expéditeur assureur. Mais, même dans ce cas, l'Administration des Chemins de fer ne peut, pas plus que ne le peut un voiturier quelconque, s'exonérer du dommage occasionné par sa faute lourde ou par le dol de ses préposés. (Arrêts 26 janvier 1922 Bul. XXXIV, 138 ; 6 avril 1922 Bul. XXXIV, 298 ; 19 avril 1923 Bul. XXXV, 387 ; 6 février 1930 Bul. XLII, 260).

Ainsi, d'après la jurisprudence mixte, en cas de perte ou d'avarie des marchandises expédiées, la clause de responsabilité restreinte de l'Administration des Chemins de fer (Arrêts 24 mars 1915 Bul. XXVII, 242 ; 11 juin 1919 Bul. XXXI, 340 ; 15 mai 1920 Bul. XXXII, 320 ; 29 décembre 1920 Bul. XXXIII, 98) ainsi que la clause d'exonération de responsabilité de cette administration par suite de l'expédition au tarif à prix spécial réduit «risk note», ne couvrent que les risques ordinaires, c'est-à-dire l'un de ces risques qui, bien que supposant une négligence n'en sont pas moins inhérents à l'organisation de toute grande administration de transport, mais elles ne sont nullement applicables en cas de dol ou de faute lourde de l'Administration. Le même principe préside aussi aux règles fixées en matière de preuve et d'évaluation du quantum dû à l'expéditeur par l'Administration des chemins de fer en cas de perte, ou d'avarie des marchandises expédiées.

La jurisprudence mixte peut être considérée comme définitivement assise sur les bases suivantes :

L'Administration des chemins de fer—comme l'on a vu plus haut—ne peut, par des clauses de limitation ou d'exonération de responsabilité se libérer, en cas de faute lourde, de son obligation de réparer le préjudice subi par l'expéditeur.

Cette responsabilité s'étend à la *totalité du préjudice*—lucrum cessans et damnum emergens. (Arrêts 8 décembre 1921 Bul. XXXIV, 45 ; 8 juin 1922 Bul. XXXIV, 474), sauf le cas de force majeure.

Or, dans le cas d'expédition de marchandises à tarif ordinaire non majoré d'une prime d'assurance, c'est à l'Administration des Chemins de fer qu'il incombe, pour dégager sa responsabilité, d'établir, en cas de perte ou d'avarie des marchandises transportées, les causes de leur disparition ou de leur détérioration, le fait seul de cette perte ou de cette détérioration faisant naître à sa charge une présomption que la surveillance exercée par elle a été insuffisante ou qu'un vol a été commis par un tiers ou par un de ses préposés, présomption qu'elle est tenue de combattre ou de détruire en prouvant le cas de force majeure. (Arrêts 11 juin 1919 Bul. XXXI, 340; 15 mai 1920 Bul. XXXII, 320; 29 décembre 1920, Bul. XXXIII, 98; 8 décembre 1921 Bul. XXXIV, 45; 8 juin 1922 Bul. XXXIV, 474).

On ne peut, donc, lorsqu'un objet est perdu ou avarié, mettre à la charge du propriétaire de cet objet, l'obligation de prouver que cette perte ou cette avarie est due au dol ou à la faute lourde de l'Administration, preuve qu'il lui sera le plus souvent impossible de fournir comme portant sur des faits qui lui sont, et ne peuvent que lui rester tout à fait étrangers.

Mais en cas d'expédition au tarif à prix spécial réduit « risk note » il incombe à l'expéditeur de fournir la preuve que la perte ou l'avarie a été incontestablement due au dol ou à la faute lourde de l'Administration dont il est considéré assureur. (Arrêts 26 janvier 1922 Bul. XXXIV, 138; 6 avril 1923 Bul. XXXIV, 298; 19 avril 1923 Bul. XXXV, 387; 3 novembre 1928, Bul. XLI, 16; 6 février 1930, Bul. XLII, 260).

La jurisprudence mixte, en l'absence de règles législatives et en se conformant aux principes généraux, a ainsi procédé—en matière de responsabilité du voiturier en cas de perte, d'avarie ou de détériorations des marchandises transportées—à l'élaboration d'un système juridique dont on ne saurait méconnaître l'importance. Il suffit de signaler, pour apprécier les règles y posées, les questions en la matière débattues en France. On sait que jusqu'à la loi Rabier du 17 mars 1905 tandis que la validité des clauses limitatives de la responsabilité n'était pas contestée sérieusement, la jurisprudence jusqu'à 1874 considérait toutes les clauses exonérant le transporteur de la responsabilité de sa faute comme radicalement nulles; depuis 1874, tout en reconnaissant que ces clauses ne pouvaient avoir pour effet de rendre le voiturier irresponsable, elle décidait qu'elles avaient pour effet restreint de renverser la charge de la preuve; c'était à l'expéditeur ou au destinataire de prouver la faute du voiturier.

Aux termes de la loi de 1905—ajoutée à l'article 103 code commerce correspondant à l'article 102 code commerce mixte—les clauses de non responsabilité insérées dans toute lettre de voiture, tarif ou autre pièce quelconque, est nulle. Mais la question de savoir si cette nullité vise aussi les clauses limitant l'indemnité ou en fixant même le montant est toujours controversée.

Le système créé par la jurisprudence mixte, et qui est en parfaite harmonie non seulement avec les principes généraux de droit mais aussi avec les règles d'équité, reconnaît, par contre :

(a) que les clauses limitatives ainsi que celles d'exonération de la responsabilité du transporteur sont parfaitement licites ;

(b) que ces clauses couvrent seulement les risques ordinaires du transport mais elles ne sont nullement applicables en cas de dol ou de faute lourde du transporteur et de ses préposés ;

(c) que dans ce dernier cas l'expéditeur a droit à la réparation de la *totalité* des dommages subis ;

(d) qu'en cas de transport de marchandises à tarif ordinaire sans paiement de prime pour l'assurance, c'est à l'Administration qu'incombe, pour dégager sa responsabilité, le fardeau de la preuve de la force majeure, tandis qu'en cas de transport de marchandises aux risques de l'expéditeur (au tarif à prix spécial réduit « risk note ») c'est à ce dernier qu'il appartient d'établir le dol ou la faute lourde de l'administration.

V

Par arrêt du 29 décembre 1920 (Bul. XXXIII, 98) la Cour d'Appel a jugé que « quel que soit le montant du litige une demande impliquant l'examen en principe de la limite de la responsabilité d'une administration de chemin de fer, et par suite de l'étendue de son obligation générale de transport, est une demande non susceptible d'évaluation, au sens de l'article 28 No. 9 C. Proc. Civ.

Cette théorie n'a pas été suivie par d'autres décisions.

Et, en tous cas, elle ne semble pas fondée en l'état de la législation mixte en matière de compétence car elle tend à attribuer le caractère indéterminé à toute demande impliquant l'examen d'une question de principe, ce qui aboutirait, dans la pratique, à soustraire à la compétence des Tribunaux Sommaires toutes les affaires autres que celles de pur fait (Gazette XI, 58).

VI

L'Administration des chemins de fer dans le transport des personnes ne s'engage pas seulement vis-à-vis du voyageur à le transporter jusqu'à la destination convenue, elle s'engage encore à l'y conduire sain et sauf; elle assume envers lui une *obligation de sécurité*.

En cas d'accident de personnes, la jurisprudence retient que l'action du voyageur en dommages-intérêts contre l'Administration des chemins de fer pour le préjudice subi, est de nature contractuelle et non pas délictuelle.

Il est hors de doute que l'Administration des chemins de fer est tenue à la réparation du préjudice causé par le fonctionnement défectueux de son matériel ou par le défaut de toute mesure de prudence, de précaution et de protection que commande son exploitation et qui sont en son pouvoir (Arrêt 30 novembre 1904 Bul. XVII, 28).

Il a été ainsi jugé que l'Administration des chemins de fer est responsable :

— Des conséquences de l'incendie d'un wagon de voyageurs causé par l'emploi d'une lampe à huile défectueuse et notamment des blessures que s'est faites un voyageur qui, craignant pour sa vie, s'est précipité hors du compartiment incendié et est tombé sur la ligne (Arrêt de janvier 1911 Bul. XXIII, 99);

— D'un accident dû à un déraillement causé par la fausse manœuvre d'un aiguilleur (Arrêt 8 mars 1905 Bul. XVII, 152);

— D'un accident occasionné par l'ouverture d'une aiguille sur la voie ferrée, même dû à la malveillance d'un inconnu (Arrêt 15 juin 1904 Bul. XVI, 327);

— De l'accident occasionné par l'ouverture de la portière d'un compartiment pendant la marche du train, la dite ouverture due au fait que le loquet destiné à la fermer, était mal assuré et ne tenait plus en place (Arrêt 17 avril 1907 Bul. XIX, 211).

Mais si l'Administration des chemins de fer assume envers le voyageur une obligation de sécurité absolue—en ce sens que tout accident sera la démonstration de l'inexécution du contrat, la dite administration est en droit d'établir que le fait dommageable est dû à la force majeure ou à la faute de la victime.

Il a été, en effet, jugé que :

— Dans le cas d'accident survenu pendant le trajet et à cause de ce trajet il incombe à l'Administration des Chemins de fer de faire la preuve qu'un cas de force majeure ou qu'un fait d'imprudence de la part du voyageur constitue la cause unique de l'accident (Arrêts 16 juin 1897 Bul. IX, 388; 7 mars 1888 R.O. XIII, 109; 17 janvier 1906 Bul. XVIII, 75);

— Le voyageur qui, pour être descendu d'un train à contre-voie, se trouve engagé sous les roues d'un train venant par une autre voie, commet une imprudence dont il doit supporter les conséquences dommageables pour lui, alors qu'aucune faute n'est relevée à la charge de la compagnie de chemins de fer (Arrêt 4 mai 1889 Bul. XI, 217);

— Commet une faute dont il doit subir les conséquences, le voyageur victime d'un accident pour avoir essayé de monter en wagon quand le train était en mouvement (Arrêt 27 février 1901 Bul. XIII, 373).

En cantonnant la responsabilité de l'Administration sur le terrain contractuel, en faisant coïncider l'accident de personnes avec l'inexécution d'une obligation de sécurité assumée par le voiturier dans le contrat conclu avec le voyageur, la jurisprudence mixte a décidé que la victime de l'accident, comme tout créancier contractuel, n'a à prouver que l'existence du contrat et l'inexécution des obligations assumées par le voiturier, c'est-à-dire le fait matériel de l'accident; conformément au droit commun, la responsabilité du voiturier résultera de cette double constatation et ne disparaîtra que devant la preuve d'un cas de force majeure ou d'une faute de la victime, preuve dont le fardeau incombe au voiturier précité (Arrêts 23 décembre 1886 R.O. XII, 57; 14 juin 1899 Bul. X, 280).



TRANSPORT D'UNE STATUE DE 60 TONNES (XVIII^e DYNASTIE)

LES TRANSPORTS DANS L'ANCIENNE EGYPTÉ

PAR

HENRI GAUTHIER

CORRESPONDANT DE L'INSTITUT DE FRANCE
SECRÉTAIRE GÉNÉRAL DU SERVICE DES ANTIQUITÉS
DU GOUVERNEMENT ÉGYPTIEN

Dans tous les pays dont la civilisation est antérieure à l'invention de la roue et du char, les transports se sont d'abord effectués par eau ou à dos d'esclaves et d'animaux. L'Égypte, constituée essentiellement par les rives du son fleuve, devait naturellement avoir recours de préférence au trafic par eau. Le Nil, souvent tumultueux mais toujours navigable, constituait, avec les nombreux canaux qui le doublaient ou en étaient issus, un merveilleux réseau de navigation intérieure. Villes et villages étaient tous situés à une assez faible distance d'une branche du Nil ou d'un canal. Il était donc normal et logique que la presque totalité du trafic du pays s'effectuât par les excellentes voies de ce réseau d'eau. Et de fait, le bateau servait à transporter aussi bien les personnes, vivantes ou mortes, que les animaux, les produits du sol, les objets manufacturés et les matériaux de construction. Les dieux

eux-mêmes, lorsqu'ils avaient à se déplacer, étaient contraints d'utiliser la barque. La langue égyptienne ne connaissait pas, pour désigner le voyage, d'autres expressions que "aller en descendant le courant" (voyages du sud au nord) et "aller en remontant le courant" (voyages du nord au sud). Le Delta, aujourd'hui si plantureux, était aux âges préhistoriques et probablement assez tard encore dans la période historique, une zone marécageuse où les eaux occupaient une place au moins aussi importante que la terre ferme. L'Égypte touchait, enfin, sur ses côtés nord et est, à la vaste mer, qui la mettait en relations faciles et directes avec les pays voisins.

Fleuve, canaux, marais et mers constituaient donc de précieuses artères pour le transport et le commerce. En excellents navigateurs et en habiles ingénieurs hydrauliques qu'ils étaient, les Égyptiens sarent, dès les origines, mettre à contribution ces diverses artères pour un intense trafic. Au lieu de la présente étude sur les transports dans l'ancienne Égypte sera-t-elle surtout consacrée à la navigation, intérieure et extérieure, tandis que les transports terrestres, beaucoup moins importants, y occuperont une place plus modeste.

I.—TRANSPORTS PAR EAU

Dans ce pays singulier, constitué surtout par un fleuve et dont on a pu dire sans paradoxe "qu'un très grand nombre des questions politiques, sociales ou religieuses que soulevait à chaque instant sa bonne administration devaient être sous la dépendance plus ou moins immédiate du bateau", l'art de la construction navale se développa de très bonne heure. L'importance du rôle joué par la navigation nécessitait, d'autre part, un parfait entretien des voies d'eau de la part du Service des Communications.

Dès l'époque néolithique, marais, canaux et Nil n'étaient pas seulement utilisés pour la pêche ou la chasse au gibier d'eau. Ils étaient également parcourus en tout sens par les embarcations servant au transport des personnes, de leur bétail, de leurs ustensiles et de leurs provisions. Aussi le bateau apparaît-il déjà à cette époque reculée sur les vases en terre cuite peints ainsi que sur les murs de la grotte d'Hiéracôpolis. Plus tard, à l'époque historique, les scènes de transport par eau sont abondamment représentées, avec leurs multiples péripéties, sur les sculptures et peintures des tombes. Grâce à ces nombreuses reproductions, grâce aussi aux modèles de bateaux trouvés dès la première dynastie dans les tombes de Gaou-el-Kébir, modèles d'abord

en terre cuite, puis en bois stuqué et peint, grâce enfin aux renseignements fournis par les auteurs grecs et latins, nous sommes à même de nous reconnaître assez facilement au milieu des divers types de barques en usage chez les anciens Egyptiens et de nous faire une idée suffisamment claire de la batellerie pharaonique.

A.—NAVIGATION FLUVIALE.

(a) *Flotteurs en papyrus*.—Comme ailleurs, la navigation a commencé en Egypte par le flottage. Les premières embarcations ont été ces radeaux, ou nacelles, construits au moyen de roseaux de papyrus réunis en bottes qui, encore en usage aux basses époques, ont fait l'étonnement des voyageurs grecs. Ces flotteurs, plus larges en leur milieu qu'à leurs extrémités, formaient des esquifs à bords arrondis, sans quille, à proue et poupe relevées. Lorsqu'ils étaient constitués par une seule longueur de bottes de papyrus liées entre elles et dûment imperméabilisées au moyen d'un enduit, généralement de bitume, ces radeaux portaient à peine deux personnes. Mais lorsqu'ils comptaient plusieurs longueurs de papyrus ajoutées bout à bout, ils pouvaient porter, en outre, un animal, âne ou bœuf. Nous avons même, dès l'époque prédynastique, des flotteurs de dimensions assez considérables. Ils furent, à l'origine, le seul mode de transport employé sur les marais et les étangs : pêcheurs, chasseurs et gardiens de bétail y avaient exclusivement recours. Dépourvus de mât et de voile, ils avançaient à la perche ou à l'aide de courtes et larges pagaies dont on frappait légèrement la surface de l'eau. Peu coûteux et très commodes en raison de leur faible tirant d'eau et de leur grande mobilité, ces flotteurs pouvaient servir à des usages nombreux et variés sur les marais et les canaux de faible profondeur.

(b) *Barques en bois*.—Peu propres, par contre, à la navigation sur les eaux du Nil, rapides et presque toujours agitées, ils constituaient, somme toute, un mode de transport assez précaire et dont les utilisations restaient limitées. Aussi dès les époques prédynastiques voyons-nous apparaître, à côté des radeaux de papyrus, de véritables bateaux en bois. De dimensions plus considérables, donc plus lourds et plus stables, ces bateaux pouvaient transporter en toute sécurité des chargements plus importants et des équipages plus nombreux. Ces premières barques en bois étaient probablement, du reste, assez semblables aux radeaux de papyrus ; mais nous ne pouvons nous en faire une idée exacte qu'à partir de la fin de la III^e dynastie.

C'est, en effet, sous le dernier roi de cette dynastie, Snofrou, qu'un texte fait pour la première fois allusion à de véritables barques de travail. La *pierre de Palerme* (annales des cinq premières dynasties) signale, également sous ce règne, comme un événement important, la construction d'une barque en bois de cèdre (?) de 100 coudées (environ 52 mètres) de longueur et de soixante barques plus petites destinées à une expédition au pays des Nègres : cette expédition ramena 7.000 prisonniers vivants et 200.000 têtes de bétail.

(c) *Missions royales*.—Sous les dynasties Memphites (IIIe-VIe dynasties) furent apportés à l'art des constructions navales d'importants perfectionnements. Sous le règne de Mykérinos (IVe dynastie), en effet, et surtout à partir de la Ve dynastie, les textes mentionnent diverses *missions royales*, à objet déterminé, dont la plus grande partie devait s'effectuer par eau. Ces missions, qui sont d'un intérêt considérable pour l'histoire de la navigation, nous font connaître les noms de plusieurs variétés de barques usitées à l'époque. Quelques-unes avaient un but essentiellement militaire ; d'autres étaient motivées par le désir manifesté par le roi de se procurer tel ou tel objet rare ou curieux, par exemple un nain devant tenir à sa cour le rôle de bouffon. Mais la plupart du temps il s'agissait d'aller choisir dans une carrière plus ou moins lointaine et d'amener à pied d'œuvre les blocs de pierre destinés au sarcophage du Pharaon ou à l'aménagement de la chambre funéraire de sa pyramide. Quel que fût le cas, on utilisait comme route le fleuve et comme moyen de transport la barque. Le bateau qui transporta le sarcophage d'un roi de la fin de la Ve dynastie depuis les carrières de calcaire blanc de Toura jusqu'à Memphis était de forme très particulière et appartenait à la catégorie des barques de charge appelées *sat* : sarcophage et couvercle sont placés l'un devant l'autre, soigneusement entourés de lattes de bois destinées à les protéger de tout dommage.

Avec la VIe dynastie les textes relatifs à ces transports deviennent plus nombreux et plus explicites. C'est ainsi que l'inscription du haut fonctionnaire Ouni, conservée au Musée du Caire, mentionne jusqu'à quatre expéditions analogues à celle que nous venons de relever sous la Ve dynastie. Sous Pepi Ier, il ramène des carrières de Toura, toujours sur une barque de charge *sat*, le sarcophage dont Sa Majesté lui a fait don. Puis, sous Merenré, il est chargé, en sa nouvelle qualité de Gouverneur du Sud, d'aller chercher dans la région de la première cataracte, c'est-à-dire à 800 kilomètres environ de distance, un certain nombre de gros blocs de granit rose destinés à la pyramide que Sa Majesté veut

se faire bâtir sur le plateau de Saqqara. La flotte mise à sa disposition ne compte pas moins de 12 bateaux de transport, dont 6 grandes barques *larges* (chalands de remorque), 3 barques *sat* et 3 autres barques à huit couples de rameurs. La troisième mission d'Ouni consiste à aller chercher dans les carrières d'albâtre du désert arabe une énorme table d'offrandes qu'il ramène à Memphis sur un chaland de dimensions imposantes (52 mètres de long sur 15 mètres $\frac{1}{2}$ de large) en bois d'acacia, qu'il se glorifie d'avoir construit en dix-sept jours. Enfin, le roi Merenré le charge à nouveau de rapporter de la région d'Assouan des blocs de granit rose pour sa pyramide.

Sous la XIIe dynastie, nous voyons un bloc de quartzite transporté, probablement de la Montagne Rouge voisine du Caire, jusqu'à l'entrée du Fayoum : c'est la chambre monolithe pesant plus de 100 tonnes, que le roi Amenemhêt III construisit à l'intérieur de sa pyramide (en briques) à Hawara.

Sous le Nouvel Empire, on bâtit des vaisseaux pour transporter d'Assouan à Thèbes des blocs de granit rose pesant jusqu'à 1.000 tonnes. Un certain Ineni, par exemple, construit une barque de 120 coudées (63 mètres $\frac{1}{2}$ environ) de longueur sur 40 coudées (21 mètres environ) de largeur pour amener les deux obélisques, hauts d'environ 25 mètres, destinés par Thoutmôsis Ier à l'embellissement du temple d'Amon à Karnak. Au temple funéraire de la reine Hatchepsout, à Deir el-Bahari, sont représentées les scènes du transport de deux obélisques, probablement destinés, comme les précédents, au temple de Karnak : une grande barque de remorque, en bois de sycomore, est tirée par trois files de chacune neuf barques à rames ; chacune des files est précédée d'un bateau-pilote, et une escorte de trois autres barques, où sont accomplies des cérémonies religieuses, ferme cet important convoi de 34 vaisseaux. La grande barque de remorque, si l'on en juge par la proportion existant entre les deux obélisques transportés, placés bout à bout, et ceux d'Ineni, devait atteindre 82 mètres de longueur sur 27 mètres de largeur. Les deux obélisques, pesant chacun plus de 300 tonnes, sont couchés bout à bout sur le pont et abrités par une sorte de tente s'appuyant sur des poteaux.

Un peu plus tard un grand fonctionnaire du temps d'Amenhotep III nous dit qu'en qualité de " chef de tous les travaux " il eut à diriger le transport d'une statue du roi en grès dur, longue de 40 coudées (environ 21 mètres) depuis les carrières de la Montagne Rouge (au nord-est du Caire) jusqu'à Thèbes.

Sous la XIXe dynastie, Séthi Ier envoya une expédition aux carrières de grès fin du Gebel Silsileh (entre Edfou et Assouan) pour en ramener des blocs destinés à ses temples de Thèbes et d'Abydos.

Sur le grand papyrus Harris, Ramsès III (de la XXe dynastie) se vante d'avoir construit pour Amon, en grands cèdres du domaine royal, une barque longue de 130 coudées (environ 68 mètres), destinée aux voyages du dieu lors des grandes solennités célébrées en son honneur. Il a, pareillement, bâti des barques de transport à Héliopolis pour le dieu Ré, à Memphis pour le dieu Ptah, en diverses autres villes pour leur dieu respectif.

À l'époque grecque enfin, Ptolémée II fit, paraît-il, construire un bateau de plus de 91 mètres de long et près de 9 mètres de haut. Ce roi aurait, dit-on, possédé une flotte dépassant en importance celle de n'importe lequel de ses prédécesseurs ; deux de ses navires auraient compté trente bancs de rameurs, et quatre autres quatorze bancs. Mais il s'agit là, sans doute, plutôt d'une flotte de mer. Enfin ce même souverain aurait, au dire de Pline l'Ancien, fait construire un bateau spécial pour transporter de la Haute-Egypte jusqu'à sa capitale, Alexandrie, un obélisque.

(d) *Notes sur la construction et l'aménagement des barques.*—Voyons maintenant, sans entrer dans des détails techniques dont ce n'est pas ici la place, comment était construite et comment fonctionnait la batellerie des anciens Egyptiens. Leurs méthodes de construction étaient assez originales pour avoir frappé Hérodote, qui nous en a tracé un long exposé, d'ailleurs trop général. À l'aide des scènes funéraires représentant l'activité des chantiers de constructions navales, et en examinant les barques de la XIIe dynastie conservées au Musée du Caire, nous constatons que les embarcations, tout au moins celles de moyennes dimensions, étaient dépourvues de membrures ou côtes et constituaient une sorte de mosaïque de pièces de bois assez petites, assemblées au moyen de tenons et de mortaises. Ce mode de construction est d'autant plus fait pour nous étonner que les arbres susceptibles de fournir de longues planches ne manquaient pas, soit en Egypte (sycomore, acacia), soit dans les forêts, assez proches, du Liban et de la Syrie septentrionale (cèdre, sapin). Quant aux barques de dimensions plus considérables, dont aucun exemplaire ne nous est parvenu, il est probable qu'elles dérivèrent directement des embarcations primitives en papyrus. C'étaient essentiellement des radeaux massifs, faits de troncs d'arbres, auxquels on donnait plus ou moins la forme d'un vaisseau. La rigidité longitudinale était souvent assurée par des cordes de soutien tendues de l'avant à l'arrière par-dessus des supports verticaux.

Les barques en bois étaient munies d'un mât formé de deux très longs et assez faibles madriers réunis entre eux à leur partie supérieure par des traverses en bois ou en métal faisant office de vergues où pouvait être, éventuellement, hissée une voile. Une fois passée l'ère des flotteurs manœuvrés à la pagaie, puis celles des barques mues uniquement à la rame, on voit, en effet, dès la fin de la IIIe dynastie, la navigation à voile jouer un rôle de plus en plus important. A mesure que le mât devenait plus court, donc plus solide, la voile devenait de plus en plus large et aussi de plus en plus courte jusqu'à affecter une forme presque carrée. Il n'y eut jamais plus d'une voile. Les anciens Egyptiens ne connaissant pas la poulie, les drisses servant à dresser la voile passaient soit à travers le mât, soit à travers un anneau, soit à travers quelque autre système d'attache à la tête du mât. Il semble que lors de la manœuvre de la voile, le frottement était si considérable qu'une partie de l'équipage devait se tenir sur la vergue inférieure pour aider, en poussant la voile, les hommes qui, sur la vergue supérieure, la tiraient.

Les rameurs, primitivement peu nombreux et incommodément installés, furent désormais assis en une ou plusieurs rangées de bancs sur des tréteaux établis sur le toit du navire, et leur nombre put être augmenté à volonté selon l'importance de ce dernier.

Enfin les deux cabines, petites et absolument closes à l'origine, cédèrent peu à peu la place à une seule grande et belle cabine, munie de fenêtres et d'un plafond ventilé, aux parois ornées de nattes multicolores, qui offraient aux voyageurs un abri confortable et gai.

De profondes différences sont, d'ailleurs, à noter dans l'aménagement des barques selon l'usage spécial auxquelles elles étaient destinées. voyageurs ou marchandises. C'est ainsi que les barques de transport à voile constituaient un type à part. Servant surtout aux déplacements d'objets volumineux et encombrants, moins susceptibles de se détériorer que les objets dont se composait le chargement des barques de transport à rames, elles se différenciaient de ces dernières par l'absence de cabine médiane. La cargaison, soit reconvertie d'une natte, soit protégée par quelque autre procédé, était placée directement sur le pont. Par leur nature encombrante et la diversité de leurs dimensions les objets transportés (réipients à graines hermétiquement clos, vases remplis de liquides soigneusement bouchés, meubles, ballots d'étoffes, bétail, etc....) se prêtaient mal, en effet, à un arrimage méthodique dans un local fermé, de dimensions déterminées.

Dans un autre ordre d'idées, les barques de charge, sur lesquelles on transportait les fardeaux les plus lourds, pierres, nombreux bétail destiné au temple, etc., étaient, en général, de plus petites dimensions (8 à 10 mètres de long sur 2 mètres $\frac{1}{2}$ de large) que les barques de voyage (12 à 15 mètres de long sur 3 à 4 mètres de large). Les unes et les autres semblent augmenter en longueur à mesure qu'on descend le cours des âges. N'ayant qu'un très faible tirant d'eau, les barques de charge devaient être aussi larges que possible pour présenter une suffisante stabilité. Elles ne comportaient qu'un petit nombre de rameurs, quatre au maximum. Les barques de voyage ou de plaisance, au contraire, auxquelles on demandait une vitesse bien supérieure, pouvaient avoir un nombre de rames assez considérable. Il convient, toutefois, de l'accueillir que sous réserve les indications de certains auteurs classiques selon lesquels les Egyptiens auraient employé sur le Nil des vaisseaux de 40 et même 50 bancs de rameurs.

(e) *Barques de culte et funéraires.*—En terminant ces rapides observations sur la navigation fluviale, il convient de mentionner, à côté des diverses catégories d'embarcations pouvant être englobées sous la dénomination générale de barques *civiles*, les multiples barques, légères et particulièrement allongées, des types *cultuel* et *funéraire*. Les barques de culte servaient à transporter les statues des divinités. Quant aux barques funéraires, ce sont les mieux connues de toutes, parce qu'on en a retrouvé, dans les tombes de diverses époques, d'innombrables modèles en bois stuqué et peint: telles, par exemple, les curieuses flottilles ayant fait partie, à Saqqara, du mobilier funéraire d'une reine de la fin de la VI^e dynastie, à Deir el-Bahari, du mobilier funéraire d'un notable du Moyen Empire, à la Vallée des Rois, enfin, du mobilier funéraire du Pharaon Toutankhamon (fin de la XVIII^e dynastie). Tous ces modèles, avec leur équipage et leur grément complet, sont exposés au Musée du Caire. Ces barques servaient, lors des cérémonies funèbres, au transport non seulement des morts (dans leur catafalque), mais aussi de leur statue (dans le naos ou tabernacle), de leurs parents, amis et serviteurs, des officiants et des pleureuses, des aliments (animaux de sacrifice et provisions diverses) devant servir au banquet funéraire, des coffres contenant le mobilier tombal indispensable aux défunts pour assurer leur existence dans le monde de l'au-delà, en fin des musiciens, chanteuses et baladins chargés d'égayer le dernier repas que le mort allait prendre en compagnie des siens. Outre le "voyage d'Abydos," pèlerinage annuel, aux fêtes célébrées en l'honneur d'Osiris, sur les lieux

sacrés qui possédaient le tombeau du dieu, les barques étaient d'usage quotidien pour les convois funèbres, qui devaient traverser soit le fleuve, soit un ou plusieurs canaux, soit tel ou tel bas-fond marécageux, pour atteindre la nécropole, presque toujours située dans la montagne occidentale.

B.—NAVIGATION MARITIME

Dès l'époque néolithique, les rapports de l'Égypte avec la mer Rouge sont attestés par des bracelets et des colliers de coquilles marines trouvés dans les tombes. A l'époque historique, et surtout à partir de la fin de la III^e dynastie, nous voyons les Égyptiens entretenir des relations d'échanges avec les marchés des pays voisins. Une flotte de mer leur était donc indispensable pour gagner, par le golfe de Suez, les mines de cuivre et les carrières de turquoise de la presqu'île du Sinaï et pour aller chercher, à plusieurs centaines de milles marins en Méditerranée, dans les forêts du Liban et de là jusqu'en Mésopotamie, les essences d'arbres (cèdres, sapins, etc.) nécessaires à leurs constructions, dont leur pays était dépourvu, ainsi que certains produits fabriqués. Bien vite même ils s'enhardirent jusqu'à ramener de l'Arabie et de la Somalie, soit par le port de Qosseir, soit par le golfe de Suez, les parfums, résines et aromates, l'or, l'ivoire, l'ébène, les peaux de panthères, le bétail et les esclaves. Dès avant la première dynastie, ils entretenaient avec la Crète et les îles de la mer Egée des relations, et dès les premières dynasties ils rapportaient de l'île de Milo la belle pierre obsidienne noire, dure et polie, dans laquelle ils taillaient vases et bijoux.

Sous le règne de Snofrou, le père du grand Chéops, une expédition maritime de 40 bateaux ramena de Syrie une importante cargaison de conifères. Mais les plus anciens bateaux de mer égyptiens qui nous soient connus sont ceux que le Pharaon Sahouré, de la Ve dynastie, a fait représenter sur les parois de son temple funéraire, exposées aujourd'hui au Musée du Caire. Ces navires ne sont pas essentiellement différents des embarcations de même époque ayant servi à la navigation fluviale. Ils sont seulement, pour des raisons de stabilité, un peu plus grands et, surtout, plus lourds. Encore devons-nous bien noter ici que la plus sûre garantie des Égyptiens à cet égard consistait dans le choix, pour leurs expéditions maritimes, de la meilleure saison de l'année. Il ne leur fallait naviguer qu'à proximité des côtes, par vent favorable, mer calme, et en plein jour. Aussi leurs marins ne s'aventuraient pas à de longues traversées, ne perdaient jamais la terre de vue et passaient la plupart des nuits à terre ou à l'abri des ports.

Les bateaux de mer, qui portaient des noms spéciaux, différents de ceux des barques fluviales, tels par exemple les vaisseaux dits "de Gebail (Byblos en Phénicie)," ne servaient pas seulement à des usages commerciaux, mais aussi aux transports de troupes. La plus ancienne expédition militaire connue pour avoir été conduite par mer est celle que dirigea, contre les Bédouins pillards de la région sinaïtique, le haut fonctionnaire Ouni, déjà nommé.

Pour le Moyen Empire, nous n'avons pas d'exemple de représentation maritime. Mais sous la XVIIIe dynastie, nous voyons représentées sur les parois du temple de Deir el-Bahari à Thèbes des coques de 22 mètres de long, munies d'un mât mesurant environ 8 mètres de haut, avec deux vergues de 19 à 20 mètres, se rendant, par la mer Rouge au mystérieux pays de Pount (région de Bab el-Mandeb), renouvelant à plusieurs siècles de distance l'exploit que nous signale, dès la fin de la VIe dynastie, un texte curieux. Ces vaisseaux comportent un équipage de 39 hommes, auxquels il y a lieu d'ajouter les soldats et officiers de l'expédition, les serviteurs et les marchandises à échanger contre les produits de Pount. Il est bien évident, d'autre part, que les mémorables campagnes terrestres qui ont été menées en Syrie, jusqu'aux rives de l'Euphrate, par les armées de Thoutmôsis III, ont dû être appuyées par les mouvements d'une importante flotte de guerre. Les scènes représentant les combats maritimes livrés contre les invasions des Peuples de la Mer sous les pharaons Menephtah (XIXe dynastie) et Ramès III (XXe dynastie) nous montrent des bateaux à voile unique mus par une dizaine de rameurs et portant des archers qui décochent leurs traits vers leurs adversaires tandis que les rameurs s'efforcent de faire chavirer les bateaux ennemis.

Il n'est donc pas exact d'affirmer, comme on le fait parfois, d'une part, que les Egyptiens ont délaissé, au profit des Phéniciens, le commerce maritime pour ne s'intéresser qu'au trafic par voie de terre, et, d'autre part, qu'ils ne possédaient pas de véritable marine de guerre avant les Ptolémées.

II.—TRANSPORTS PAR TERRE

(a) *La litière*.—Les anciens Egyptiens n'avaient recours à des moyens de transport autres que la barque que pour les petits parcours compris entre les voies d'eau et le lieu de départ ou de destination. Les fonctionnaires, les propriétaires et, d'une façon générale, tous les notables, hommes et femmes, se servaient communément d'une sorte de chaise

à porteurs ou litière, d'un modèle fort simple. Elle se composait d'un plancher rectangulaire en bois, bordé de parois verticales également en bois, de différentes hauteurs (un haut dossier à l'arrière, deux accotoirs de hauteur moyenne sur les flancs, un panneau très bas à l'avant). Pour des raisons d'esthétique ou de légèreté, ces panneaux pouvaient être ajourés. Souvent aussi dossier et accotoirs étaient remplacés par un fauteuil posé sur le plancher. Cette litière était portée à l'aide de longues barres de bois fixées contre les longs côtés du plancher, sur les épaules de serviteurs dont le nombre pouvait varier entre quatre et quatorze. Ce modèle n'apparaît pas avant la III^e dynastie, mais l'usage en remonte certainement plus haut. Sous l'Ancien Empire, il est souvent complété par l'adjonction d'un baldaquin, en bois également, destiné à protéger le promeneur contre les ardeurs du soleil et contre la poussière soulevée par le vent. Ce baldaquin consiste en de frêles colonnettes s'élevant aux quatre coins de la litière et supportant un toit léger.

Plus tard, au Moyen Empire, apparaît un type nouveau, résultant de la combinaison du fauteuil avec la litière à parois de hauteurs différentes. Les côtés sont souvent ornés de sculptures ou de peintures. Le baldaquin a disparu, mais est remplacé tantôt par une sorte de capote, rigide et mobile à volonté, tantôt par un grand parasol en forme d'écran.

Après la XVIII^e dynastie, la litière semble avoir été réservée à l'usage exclusif du roi. La litière royale consiste alors en un fauteuil d'apparat richement orné, reposant sur un plancher entre deux figures de lions marchant qui dissimulent plus ou moins complètement les barres de portage.

(b) *Les animaux*. — Quant au peuple, il se servait tout simplement, comme encore aujourd'hui, de l'âne. Cet animal fut pendant longtemps utilisé seulement pour le portage, et ce n'est qu'au Moyen Empire que nous le voyons, très rarement d'ailleurs, monté. Pour le transport des charges importantes, des produits de la récolte notamment, l'âne était presque toujours employé isolément. Pour le transport des personnes, on l'utilisait soit seul soit par couples de deux. Dans ce dernier cas, une simple planche, quelquefois un véritable siège, était solidement attachée entre les deux ânes; on s'y asseyait on s'y accroupissait comme sur une litière; il n'y avait pas de baldaquin.

Le bœuf était plus particulièrement utilisé pour le transport des momies, lors des funérailles, et pour le halage à la corde des poids lourds, blocs de pierre brute ou travaillée, montés sur traîneaux.

L'éléphant de Kouch (Nubie) est mentionné dans les textes dès l'Ancien Empire, et le nom du Ier nome (division administrative et religieuse) de la Haute-Egypte, le nome le plus méridional, avait pour chef-lieu "la ville de l'éléphant" ou peut-être plutôt "de l'ivoire", l'Eléphantine des auteurs grecs et latins. Les éléphants de la Syrie du Nord furent, d'autre part, chassés par les Pharaons de la XVIIIe dynastie, mais uniquement pour leurs défenses. Ils n'ont jamais été utilisés par les Egyptiens comme animaux de transport.

Quant au chameau, si caractéristique du paysage égyptien moderne, il n'a pas été employé en Egypte avant l'occupation romaine. Il semble, toutefois, avoir été connu dès la plus haute antiquité par les Egyptiens comme animal de charge de leurs voisins nomades de la région sinaïtique et du désert oriental.

(c) *Le char*.—Avec l'invasion des nomades asiatiques connus sous le nom d'Hyksos, vers le XVIIe siècle avant notre ère, les Egyptiens apprirent à connaître le cheval, qui leur était resté jusqu'alors parfaitement étranger, et le char monté sur roues. Sans doute voyons-nous déjà sous l'Ancien Empire une échelle de siège montée sur des roues massives; mais dans la vie domestique de tous les jours, la seule qui soit retracée sur les scènes des tombes, la roue ne semble avoir joué aucun rôle. Nous serions donc en droit de penser que, du fait de l'introduction dans le pays du cheval et du char à roues, l'organisation des transports aurait dû subir une révolution radicale. Or, tel ne semble pas avoir été le cas, à en juger du moins par les documents jusqu'ici parvenus à notre connaissance. Le peuple ne paraît pas avoir réservé à la charrerie et au trafic roulant, dans la vallée même, un accueil très favorable. On ne voit aucun char représenté sur les multiples scènes de la vie agricole quotidienne conservées dans les tombes du Nouvel Empire et des époques postérieures. Encore sous Ramsès III, c'est l'âne qui est uniquement employé comme animal de transport, même dans les caravanes parcourant les routes du désert. Le roi, les princes, les grands personnages et les militaires paraissent seuls avoir fait usage du char, dont les premiers modèles avaient été, avec tout leur équipement, introduits dans le pays à titre de butin ou de tribut de guerre imposé aux nations asiatiques vaincues.

Les intermédiaires par lesquels la charrerie a pénétré en Egypte sont les Cananéens, comme le prouve l'apparition dans la langue égyptienne du Nouvel Empire des mots servant à désigner le cheval et les deux formes principales de chars (lourds et légers); ces mots sont, en effet,

des termes sémitiques. Les chars lourds trainés par des bœufs, servaient surtout au transport des provisions de bouche destinées aux ouvriers des mines et carrières, tandis que les chars légers, tirés par des chevaux, servaient pour les voyages, la chasse dans le désert et la guerre.

Les chevaux étaient toujours accouplés ; du moins aucun exemple de char à un seul cheval ne nous est-il, jusqu'à ce jour, parvenu. C'est seulement à l'époque ptolémaïque, bien longtemps après son introduction en Grèce, que nous voyons représenté sur les monuments égyptiens le char à quatre chevaux, le quadriges des Romains. Les chevaux pouvaient être remplacés par des mules ; les exemples de chars à mules sont, toutefois, rares.

Les roues, en bois, sont toujours au nombre de deux, à jante simple ou double, et munies de quatre, six ou huit rayons. Elles frappent par leur aspect grêle et fragile. Contrairement à ce que nous constatons en Assyrie, où des chars montés sur roues massives ont servi au transport des poids lourds, il est bien évident que les roues construites selon les types qui nous ont été conservés en Egypte n'ont jamais pu supporter une charge un peu considérable. Pour les poids lourds, d'ailleurs, nous le verrons plus loin, les Egyptiens avaient exclusivement recours au traîneau.

Aussi les chars, tous à peu près construits sur le même type et ne différant entre eux que par leur luxe plus ou moins grand dans l'équipement et la décoration, étaient-ils petits, de construction légère et de confort sommaire. Deux personnes au maximum pouvaient y prendre place, debout pour occuper le moins d'espace possible. Ils étaient en bois renforcé de lanières de corde ou de bandeaux de cuir, rehaussé d'or et d'argent pour les chars royaux et les chars d'apparat. Le fond du corps constituait une sorte de filet dont l'élasticité devait atténuer les secousses inévitables sur un sol plus ou moins aplani et parcouru à des vitesses souvent considérables. Bien que les Pharaons se soient complu à se faire représenter chargeant leurs ennemis sur des chars aussi légers et aussi incommodes, il nous est fort difficile d'admettre que ces véhicules aient pu être réellement utilisés à la guerre.

L'extrême rareté des véhicules à roues autres que ces prétendus chars militaires, soit dans les scènes de la vie domestique quotidienne, soit dans les représentations d'expéditions civiles au dehors, induit à penser que les chars militaires étaient les seuls moyens de locomotion roulante, sinon connus, du moins utilisés. Il devait en être, en effet, de l'Egypte ancienne ce qu'il en était encore, jusqu'à une date toute récente, de l'Egypte moderne. N'avons-nous pas vu les Egyptiens actuels, autres

que ceux habitant les grandes villes, rester longtemps réfractaires à l'usage des chars, charrettes, cycles, voitures et automobiles ? Moins encore, d'ailleurs, aux époques antiques que de nos jours, avant ces toutes dernières années, l'état des routes et chemins ne permettait un usage intensif de la locomotion roulante. Nous savons, toutefois, que dans les régions, aujourd'hui désertiques, éloignées du Nil et des canaux, où l'on ne disposait d'aucune voie d'eau suffisante, on dut avoir recours à des chars pesants, bien différents des légers chars de guerre. Une stèle de l'Ouâdi Hammâmât (désert arabe entre le Nil et la mer Rouge) mentionne, à propos d'une des nombreuses expéditions aux carrières de pierre de cette région, dix chars traînés chacun par six paires de bœufs. Mais pour leurs transports militaires, armes, bagages, provisions de bouche, etc., les Egyptiens paraissent n'avoir jamais eu recours aux chars pesants ni aux fourgons dont se servaient au contraire, couramment leurs rivaux asiatiques, Hittites d'abord, Babyloniens et Assyriens plus tard. Pour cet usage, ils se sont toujours contentés de l'âne et du mulet.

Quant aux chars de *voyage* tirés par des bœufs, on en connaît quelques exemples ; mais c'était là un usage non égyptien, emprunté, semble-t-il, aux populations nubiennes.

Les représentations d'anciens Egyptiens montant à cheval sont extrêmement rares. Nous ne devons pas, cependant, en conclure qu'ils ne connaissent ni ne pratiquaient l'équitation. N'oublions pas que les scènes d'anciens Egyptiens montés sur leur baudet sont également fort rares, alors que, selon toute vraisemblance, cet animal a dû jadis, comme encore aujourd'hui, servir couramment au transport des personnes aussi bien que des choses. Peut-être, cependant, les chevaux n'étaient-ils pas fréquemment montés parce que, jusqu'à environ l'époque assyrienne, ils étaient de trop petite espèce et leur vitesse n'était guère supérieure à celle des ânes.

(d) *Le traîneau*.—Un des problèmes dont la solution présentait les plus grandes difficultés était celui du transport des blocs de pierre, soit déjà dégrossis sur place, soit transformés en sarcophages, statues, stèles, obélisques ou tables d'offrandes, depuis la carrière d'origine jusqu'au fleuve, sur lequel ils devaient être ensuite acheminés à pied d'œuvre.

Ces blocs, nous l'avons vu, atteignaient parfois d'énormes dimensions et leur poids pouvait aller jusqu'à huit ou neuf cents tonnes. L'usage de la roue étant inconnu, en Egypte, avant le Nouvel Empire, le seul

mode de transport possible était soit le glissement à l'aide de leviers, soit la traction à l'aide de cordes. Pour l'emploi du mode par traction, le seul pratique pour les longues distances, soit que les cordes agissent directement sur le bloc, qui frotte alors sans intermédiaire sur une chaussée, soit qu'on interpose entre le bloc et la chaussée, pour atténuer les résistances, un traîneau à patin auquel sont attachées les cordes motrices, il y a lieu d'aménager, au préalable et souvent à grands frais et dans de très courts délais, des chaussées suffisamment planes, aussi rectilignes que possible. Les vestiges de ces chaussées sont encore parfois visibles aujourd'hui.

Les traîneaux sont représentés sur plusieurs monuments figurés et, en outre, certains exemplaires d'entre eux nous sont parvenus. Leur charpente était constituée par un épais plancher reposant sur deux poutres, ou longerons, légèrement recourbées à leur extrémité antérieure et reliées entre elles par des traverses. Longerons et traverses pouvaient même suffire, sans interposition de plancher. Le traîneau ne pouvant, s'il frotte sur le sol, changer de direction on remédiait à cet inconvénient en adaptant à l'une des traverses un pivot de rotation. Pour diminuer dans la mesure du possible la résistance due au frottement continu sur la chaussée et pour empêcher le traîneau de prendre feu, on arrosait le sol avec de l'eau. On obtenait ainsi, particulièrement sur le limon de la vallée, un sol à la fois ferme et glissant. Ce sol était, en général, plat; mais lorsque, par exception, une pente spécialement dure venait à se présenter, on la régularisait et l'atténuait par tous moyens appropriés.

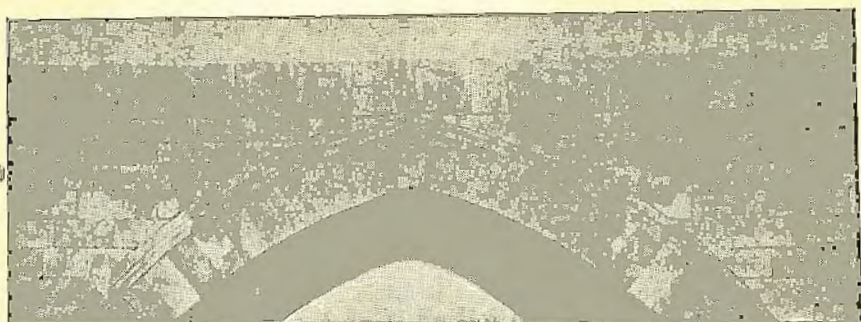
Lorsqu'on avait affaire à des blocs de moyennes dimensions et si l'on disposait d'un nombre d'hommes ou de bœufs suffisant (le halage de la statue assise en aragonite, haute de 6 mètres 75 et pesant près de 60 tonnes, que représente la vignette du présent article, n'exigeait pas moins de 172 hommes, et un couvercle de sarcophage de 18 tonnes demandait 3.000 hommes pour être transporté de l'Ouâdi Hammâmât jusqu'au Nil), on se contentait de leur faire tirer à la corde le traîneau. Mais pour les statues colossales, les obélisques et, d'une façon générale, tous les fardeaux les plus pesants, il fallait combiner l'emploi du traîneau avec celui de rouleaux cylindriques, dont quelques exemplaires, en bois d'acacia, ont été retrouvés à Saqqara et dans la carrière avoisinant la pyramide d'El-Lahoun à l'entrée du Fayoum. L'emploi de ces rouleaux était, en particulier, indispensable lorsqu'on avait à introduire le fardeau dans un temple ou une tombe, ou à le charger sur un chaland, enfin à le hisser sur les plans inclinés qui servaient d'échafaudages pour la construction des édifices (les Egyptiens ignorèrent toujours

la poulie et le cabestan). L'emploi de ces rouleaux était, d'ailleurs, fort délicat et exigeait une attention de tous les instants pour éviter les accidents inhérents à leur manœuvre ou des déviations dans un sens ou dans un autre. On conçoit donc que les ingénieurs chargés des transports par traîneau n'aient eu recours aux rouleaux que dans des cas limités, manque de main-d'œuvre suffisante ou défaut d'espace permettant les évolutions d'une masse humaine considérable.

(e) *Les caravanes*.—Du transport par caravanes, à dos d'esclaves ou d'ânes, utilisé pour les longues distances à parcourir en toute directions et à travers des régions plus ou moins désertiques, nous n'avons pas grand' chose à dire, car ses modalités nous sont à peu près inconnues. Nous savons que des routes à trafic intense reliaient l'Egypte aux exploitations minières du Sinaï, à la Syrie, aux côtes de la mer Rouge et à l'Arabie (peut-être même à l'Inde), aux régions du Haut-Nil et de l'Ethiopie, enfin aux oasis du désert libyque et particulièrement à l'Oasis d'Amon (aujourd'hui Siouah) et de là au Soudan et au Sahara. Mais les documents égyptiens sont, avant l'époque gréco-romaine, si rares que nous n'en pouvons tirer que des renseignements fragmentaires.

*
*
*

Telles sont les observations auxquelles nous bornerons cette rapide revue des transports dans l'ancienne Egypte. Elles suffisent pensons-nous, à mettre en lumière l'ingéniosité de ce peuple étonnant qui, en ce domaine comme en tant d'autres, a su faire acte d'initiative et d'invention. Si son fleuve l'a puissamment favorisé, nous n'en devons pas moins, rendre hommage à la science déployée par ses chantiers de construction navale, qui sont parvenus à tirer de cette grande voie naturelle de communication le maximum de rendement. Quant aux transports terrestres, si l'on veut bien observer que les anciens Egyptiens ne disposaient ni de routes véritables ni des moyens techniques modernes, comment les habiles procédés mis en œuvre par leurs ingénieurs pour l'acheminement de leurs énormes matériaux de construction et de leurs majestueux monuments ne susciteraient-ils pas, et peut-être à un degré plus haut encore que leur art naval, une admiration sans réserve ?



PONT D'ABUL-MUNAGGA

LES COMMUNICATIONS EN EGYPTÉ AU MOYEN ÂGE

PAR

G. WIET

CORRESPONDANT DE L'INSTITUT DE FRANCE,
DIRECTEUR DU MUSÉE ARABE.

¶ Nous voulons envisager, en quelques pages, les problèmes de la circulation en Egypte, au moyen âge, en laissant délibérément de côté les questions touchant à la voirie urbaine⁽¹⁾. Il nous faudra donc examiner les moyens de communication, à l'intérieur du pays, utilisés par la population agricole et par les particuliers, pour se rendre d'un village à l'autre. Nous passerons au transport des marchandises et nos considérations déborderont au-delà de l'Egypte, nous amenant à regarder vivre les principaux ports de commerce. En outre, partout, le réseau routier revêt un caractère politique, et nous devons étudier les routes de poste ainsi que les routes du pèlerinage, puisque la loi musulmane conviait, une fois l'an, des milliers de fidèles à se rendre au sanctuaire sacré de la Mecque. Nous terminerons enfin par une description sommaire des convois de neige et du service des pigeons voyageurs.

⁽¹⁾ M. MARCEL CLERGET, qui doit publier un important ouvrage sur l'urbanisme dans le Caire médiéval, a déjà abordé quelques aspects de la question (*L'habitation indigène au Caire*, *Ann. de Géographie*, 1931, p. 527-543 ; *De quelques caractères des villes arabes*, *Bull. de la Société royale de géographie d'Egypte*, XVIII, p. 1-8). Voir HAUTECOEUR et WIET, *Mosquées du Caire*, p. 109-110.



L'historien le plus ancien de l'Egypte musulmane, Ibn Abd al-Hakam nous procure de précieux renseignements sur l'installation et la mise en œuvre du régime musulman. Le premier préfet, dit-il, notamment, Amr ibn As, prélevait sur le montant global des impôts, avant de l'envoyer au calife, les sommes nécessaires à l'administration du pays et aux besoins de l'armée. Il précise qu'un crédit était prévu pour le curage des canaux, l'entretien des chaussées, la construction ou la réparation des ponts, et la destruction des îlots qui pouvaient se former au milieu du Nil. Pour faire aboutir convenablement ce double programme tendant à assurer la circulation sur les chaussées ainsi que la navigation, tant sur les canaux que sur le fleuve, on employait cent-vingt mille hommes, munis de pelles, de pioches et d'autres outils, et cette besogne n'était interrompue ni l'hiver ni l'été⁽¹⁾.

Ces détails sont tellement raisonnables que nous n'avons aucun motif de les mettre en doute : la surveillance rigoureuse des chaussées et l'approfondissement des canaux s'imposaient particulièrement dans une région où le sol était abreuvé par des irrigations. Ici le fleuve abandonnait son limon ; là, les flots accomplissaient leur œuvre dévastatrice.

Les moyens, en tout cas, étaient calqués sur les errements de l'administration byzantine : comme l'Egypte était le grenier à blé de Byzance, les communications, terrestres ou fluviales, avaient été l'objet du souci constant des fonctionnaires impériaux. L'obligation d'entretenir les digues était organisée sur le système des liturgies : nous dirions, en langage moderne, que c'était une prestation. On pouvait d'ailleurs se libérer de cette corvée en acquittant une taxe de remplacement. D'autre part, des embarcations et des bateliers devaient être mis à la disposition du pagarque, lorsqu'il effectuait ses tournées de collecteur d'impôts⁽²⁾.

De même, les papyrus d'époque arabe nous procurent des listes de comptes, énumérant les frais d'ouvriers et de matériel nécessaires à

(1) MAKRIZI, éd. Wiet, I, p. 313, 322 ; LANE-POOLE, *Hist. of Egypt*, p. 20. Voir : *Précis de l'hist. d'Egypte*, II, p. 126-127 ; LOZACH et HUG, *L'habitat rural en Egypte*, p. 183-184.

Il y eut, de tout temps, des inspecteurs des chaussées (cf. WIET, *Catal. des objets en cuivre*, p. 127).

(2) Cf. ROUILLEARD, *Administr. civile de l'Egypte byzantine*, p. 73, 84, 139 seq., 225 ; *Précis*, II, p. 75.

l'entretien des digues et des canaux⁽¹⁾. Ils nous montrent qu'on levait des contributions extraordinaires pour l'équipement de la flotte⁽²⁾. Des taxes sont, en outre, prévues pour le service des bacs destinés à la traversée du Nil⁽³⁾.

La liturgie continua à être la règle pour le personnel de la flotte, et on recrutait pour elle non seulement des matelots, mais des artisans divers, tels que menuisiers, charpentiers, et, pour ne pas manquer de main-d'œuvre spécialisée, on astreignit une partie de la population à apprendre un métier déterminé⁽⁴⁾. Peut être même, comme sous le régime byzantin, certaines liturgies étaient-elles restées héréditaires⁽⁵⁾. Cela expliquerait l'habileté particulière des Egyptiens en matière de constructions navales. On sait bien nous dire que les premiers navires de l'empire musulman étaient uniquement construits en Egypte, à Fustat et à Kolzoum notamment⁽⁶⁾, et, moins de quarante ans après la conquête, les dépenses de ce chef atteignaient 7.000 dinars par an ⁽⁷⁾ (environ 87.000 francs or). Mais les raids des corsaires byzantins amenèrent vite le califat à augmenter le nombre de ses arsenaux : on fit appel à des charpentiers égyptiens pour celui qui fut fondé à Saint-Jean d'Acre⁽⁸⁾, et trois mille Coptes furent envoyés à Tunis pour en installer un autre⁽⁹⁾.

Les chaussées étaient donc indispensables aux communications inter-villageoises, puisque les régions cultivées étaient, pendant une bonne partie de l'année, recouvertes par l'inondation. La nécessité de conserver, en Haute-Egypte surtout, aux terrains de culture leur maximum d'étendue, a laissé les villages dans l'état où ils se trouvaient depuis des siècles, et ce n'est pas d'hier qu'ils se présentent à nos yeux sous la forme d'une réunion de "maisons pressées, serrées les unes contre les autres⁽¹⁰⁾." Le village est donc construit sur une plate-forme, naturelle ou artificielle (édifié sur une ville ou un temple antiques), en un point que la

(1) GROHMANN, *Papyr. arabe, Etudes de papyrologie*, I, p. 67 ; *Précis*, II, p. 148.

(2) GROHMANN, *loc. cit.*, p. 60.

(3) GROHMANN, *loc. cit.*, p. 66 ; voir plus loin, p. 261.

(4) GROHMANN, *loc. cit.*, p. 67.

(5) ROUILLARD, *op. cit.*, p. 73.

(6) GROHMANN, *loc. cit.*, p. 67.

(7) *Corpus inscript. ar., Egypte*, II, p. 167, n. 2.

(8) BALADHURI, p. 117.

(9) BAKRI, *Deser. de l'Afrique*, p. 84 ; *Encyclopédie de l'Islam*, II, p. 1058 ; *Précis*, II, p. 148 ; AMARI, *Diplomi arabi*, p. X.

(10) Demangeon, in LOZAGH et HUG., *op. cit.*, p. IX.

crue du Nil n'atteint pas habituellement⁽¹⁾. Ces villages en terre battue ressemblent souvent, par leur teinte et l'aspect informe des demeures, à de gigantesques taupinières.

Nous vivons à l'instant précis où le réseau routier de l'Égypte va subir de radicales transformations à cause de l'extension de la circulation automobile. Toutefois les chaussées, telles qu'elles existent encore, étaient et sont bien suffisantes pour les besoins de la population agricole. Comme aujourd'hui, à certaines heures de la journée, de bon matin et à la tombée de la nuit, elles étaient soudain encombrées : c'était un défilé de moutons agglomérés, de buffles paissibles, sur la croupe desquels trônaient parfois des enfants, de petits ânes gris, trottinant à un pas régulier et indifférent. Le tout était accompagné de la population des travailleurs des champs, hommes, femmes et enfants. Les sorties matinales, sont de nos jours, particulièrement bruyantes : c'est une humanité, qui, d'instinct, exprime sa joie physique d'être libérée de ses sautis de terre battue. Avant le départ, les hommes se sont accroupis en file, adossés aux murs du village qui font face au soleil levant, et semblent tenir un mystérieux conciliabule avant de vaquer à leurs occupations quotidiennes.

Ces chaussées n'ont pas été élargies, puisqu'il importe de ne pas perdre un pouce de terrain susceptible de culture : pourtant, l'embouteillage de ces routes devait être un fait extrêmement exceptionnel. Les villageois les empruntaient aux mêmes heures, dans le même sens, et n'y rencontraient guère ces longues caravanes de chameaux, qui sillonnaient surtout les chemins du désert. En effet, les marchandises étaient principalement transportées par la voie du Nil et des canaux, et, de fait, on constate que les petites villes plus commerçantes qu'agricoles sont situées en bordure du fleuve ou des cours d'eau⁽²⁾.

* *

Pour les transports commerciaux, on utilisait donc le Nil et les canaux⁽³⁾, qui servaient aussi aux communications à longue distance. Cette circulation n'était pas très rapide : on mettait six jours pour se rendre d'Alexandrie au Caire⁽⁴⁾, et de huit à quinze jours pour descendre le Nil de Kous à la capitale ou inversement⁽⁵⁾.

(1) NASIR-I-KHUSRAU, p. 118 ; LOZACH et HUG, *op. cit.*, p. 166.

(2) LOZACH et HUG, *op. cit.*, p. 23.

(3) D'ailleurs, à l'époque de la pleine inondation, certains villages ne pouvaient communiquer entre eux qu'au moyen de barques (NASIR-I-KHUSRAU, p. 118).

(4) IBN BATTUTA, I, p. XXIX.

(5) IBN BATTUTA, I, p. 111 ; HEYD, *Hist. du commerce de Levant*, II, p. 60.

La conquête arabe contribua même un instant à accroître la navigation fluviale. Conservant la principale des prestations que les Egyptiens devaient fournir à la métropole byzantine, les Arabes destinèrent aux villes saintes de l'Arabie, à la Mecque et à Médine, le blé de l'annone. Et, pour en faciliter le service, ils recréèrent le canal que le pharaon Néchao avait fait établir entre le Nil et la mer Rouge et auquel, en dernier lieu, s'était intéressé l'empereur Trajan. Ce canal partait du fleuve un peu au nord du Vieux-Caire et aboutissait à un mille de Kolzoum, la Clysma de l'antiquité. Malheureusement pour l'Egypte, les premiers califes administrèrent le pays dans le même esprit que Byzance, et c'est pour affamer Médine que le calife Mansur fit combler ce canal⁽¹⁾. La ville de Kolzoum, qui aurait pu conserver sa prospérité commerciale d'antan, perdit peu à peu son importance⁽²⁾; les Croisades devaient d'ailleurs hâter la décadence de cette localité que nous retrouverons à propos du pèlerinage.

Cette navigation sur le Nil est aujourd'hui, au milieu de notre vie trépidante, le symbole du calme, de la vie paisible d'une population laborieuse. Au moyen âge, au contraire, elle frappait par sa puissance et sa rapidité, témoin ce morceau d'un lyrisme assez soutenu : " N'oublie pas les navires aux voiles dressées comme des étendards, qui, par vent favorable, dépassent les meilleures flèches. Ils apparaissent ornés d'or rouge, ou bariolés des teintes les plus éclatantes, tels des serpents tachetés, des fruits versicolores, des paons, ou des hypogées antiques. Portés sur le courant de l'eau gonflée, ils s'avancent évoquant l'arche miraculeuse de Noé. Ils volent lorsque s'ouvre l'aile de leurs voiles, devançant le vent en pleine course ou le nuage au développement rapide. S'élançant avec les vautours dans les nuées, ils nagent avec les poissons dans l'onde⁽³⁾."

La navigation sur le Nil fut toujours très active, et c'est par elle notamment qu'était ravitaillée la capitale. Au Vieux-Caire, les revendeurs avaient des échoppes sur la berge même et les denrées étaient déchargées à leur porte. La foule était d'ailleurs tellement dense sur les quais, qu'on ne pouvait songer à transporter les marchandises à dos de bêtes

(1) Ou bien pour ruiner l'Egypte elle-même et amener les commerçants de l'Inde à passer par Bagdad et la vallée de l'Euphrate.

Cf. HEYD, *op. cit.*, I, p. 40; LANE-POOLE, *op. cit.*, p. 20; J. MASPERO et G. WIET, *Matériaux pour servir à la géogr. de l'Egypte*, p. 84-85; *Précis*, II, p. 147; AMARI, *Diplomi arabi*, p. XLIX.

(2) Cf. MAKRIZI, éd. Wiet, IV, p. 35; HEYD, *op. cit.*, I, p. 36.

(3) MAKRIZI, I, p. 370; trad. Casanova, IV, p. 65.

de somme⁽¹⁾. Le Caire avait conservé, même au milieu du XIII^e siècle, son caractère de cité princière et militaire, et le port de commerce restait à Fustat. Un voyageur de cette époque renonce à énumérer toutes les marchandises qui viennent de la mer d'Alexandrie et de la mer du Hedjaz⁽²⁾. Cent ans plus tard, Ibn Battuta est encore très enthousiaste en parlant de la navigation sur le fleuve. "On voit sur le Nil, écrit-il, trente-six mille embarcations appartenant au sultan et à ses sujets, lesquelles ne font qu'aller et venir, remontant le fleuve vers la Haute-Egypte, ou le descendant vers Alexandrie et Damiette, avec toutes sortes de marchandises et de denrées d'un débit avantageux. Celui qui navigue sur le Nil n'a pas besoin d'emporter des provisions de route, car toutes les fois qu'il veut descendre sur le bord du fleuve, il peut le faire, soit pour vaquer à ses ablutions ou à la prière, soit pour acheter des vivres et autres objets. Des marchés se suivent sans interruption depuis la ville d'Alexandrie jusqu'au Caire, et depuis le Caire jusqu'à la ville d'Assouan⁽³⁾."

*
* * *

A l'époque byzantine, l'Egypte se trouvait déjà sur la route normale des marchandises de l'Asie et de l'Extrême-Orient à destination des régions de la côte septentrionale de la Méditerranée⁽⁴⁾. La mer Rouge était sillonnée de vaisseaux éthiopiens qui trafiquaient avec l'Arabie, où ils venaient décharger les produits des Indes⁽⁵⁾.

La conquête arabe ne modifia nullement le transit commercial à travers l'Egypte. A cette occasion, nous ne pouvons nous dispenser de rapporter tout au long un texte capital d'un géographe du IX^e siècle, bien qu'il ait été très souvent mis en valeur. "Des marchands juifs, nous est-il dit, qui parlent l'arabe, le persan, le grec, les langues franque, espagnole et slave, voyagent de l'Occident à l'Orient, et de l'Orient à l'Occident, tantôt par terre, tantôt par mer. Ils apportent de l'Occident des eunuques, des femmes esclaves, des garçons, du brocart, des peaux de castor, des pelisses de martre et autres pelleteries, et des épées. Ils s'embarquent dans le pays de France, sur la mer occidentale

(1) NASIR-I-KHOSRAU, p. 115.

(2) MAKRIZI, I, p. 342; *Précis*, II, p. 226-227.

(3) IBN BATTUTA, I, p. 67, 69.

(4) Cf. LAMMENS, *La Mecque à la veille de l'hégire*, *Mé. de l'Univers. de Beyrouth*, LX, p. 108; *Précis*, II, p. 145-146.

(5) Cf. HEYD, op. cit. I, p. 9-10, 25; ROUVILLARD, op. cit., p. 81-82.

et se dirigent vers Farama (l'ancienne Péluse); là, ils chargent leurs marchandises à dos de chameaux et se rendent par terre à Kolzoum, à une distance de 25 parasanges. Ils s'embarquent sur la mer orientale et se rendent de Kolzoum à Djar (le port de Médine) et à Djedda (le port de la Mecque); puis ils vont aux Indes et en Chine. A leur retour de Chine, ils se chargent de musc, de bois d'aloès, de camphre, de cannelle et autres productions des contrées orientales, et reviennent à Kolzoum, puis à Farama, où ils s'embarquent de nouveau sur la mer occidentale. Quelques-uns font voile pour Constantinople, afin d'y vendre leurs marchandises aux Grecs, d'autres se rendent à la résidence du roi des Francs pour y placer leurs articles⁽¹⁾. —

Nous savons aussi qu'un siècle plus tard, l'Egypte était "un centre commercial où l'on apportait de tous les royaumes que baignent ses deux mers tout ce qu'il y a de plus remarquable, de plus rare et de meilleur en fait de parfums, d'aromates, de drogues, de femmes et d'esclaves, ainsi que des denrées alimentaires, des boissons et des étoffes de toutes sortes. Les marchandises de tout l'univers affluaient sur ce marché⁽²⁾."

Ainsi, l'installation de l'islam n'entrava nullement les relations commerciales avec la chrétienté d'Occident. L'Europe éprouva, comme par le passé, le besoin de s'approvisionner en épices de l'Inde, en perles du Golfe Persique, en pierres précieuses, parfums, soie et ivoire: Alexandrie continua d'exercer son prestige, et il ne fut jamais nécessaire de créer un marché nouveau⁽³⁾.

Les Croisades ralentirent forcément ce trafic commercial, et après l'expulsion des Croisés, la Papauté intervint pour empêcher tout négoce avec l'Egypte. Devant la pression des négociants européens, les Papes firent certaines concessions, mais prohibèrent solennellement l'exportation du bois et du fer, susceptibles de contribuer à l'armement des Mamelouks⁽⁴⁾. Cette politique n'eut aucun succès, et nous voyons les Etats européens rechercher l'amitié du gouvernement égyptien et

(1) IBN KHURDADBEH, p. 153; IBN AL-FAKIH, p. 270; MAKRIZI, éd. Wiet, IV, p. 25; HEYD, *op. cit.*, p. 41, 126; *Précis*, II, p. 146; AMARI, *Diplômé arabi*, p. XI.

(2) MAS'UDI, *Livre de l'avertissement*, p. 33; *Précis*, II, p. 170.

(3) Cf. HEYD, *op. cit.*, I, p. 41, 53, 78; *Précis*, II, p. 146, 147.

Damiette était plus négligée, parce qu'il fallait transborder les marchandises sur des bateaux plats, dont la dénomination arabe a passé en français, des *djermes* (MAKRIZI-éd. Wiet, IV, p. 74; HEYD, *op. cit.*, II, p. 60, n. 2; *Arch. de l'Or. latin*, II, p. 369; G. S. COLIN, *Techmol. de la batellerie du Nil*, *Bull. Inst. fr.*, XX, p. 76). Les revenus des douanes prouvent toutefois que le trafic y était encore assez actif (HEYD, II, p. 58).

(4) HEYD, *op. cit.*, II, p. 23-25, 42 et seq.

se préoccuper d'obtenir les traités de commerce les plus avantageux⁽¹⁾. Les consulats européens d'Alexandrie sont là pour attester l'afflux des commerçants étrangers⁽²⁾. En outre, au cours des XIV^e et XV^e siècles, les ambassades des pays étrangers se multiplient en Égypte, avec des buts commerciaux autant que politiques. Nous citerons des missions envoyées par le roi d'Aragon⁽³⁾, le roi de France⁽⁴⁾, les républiques de Gênes⁽⁵⁾ et de Venise⁽⁶⁾, l'empereur byzantin⁽⁷⁾, le roi des Bulgares de la Volga⁽⁸⁾, la cour ottomane⁽⁹⁾, les royaumes du Yémen⁽¹⁰⁾ et de la Perse⁽¹¹⁾, le prince de Ceylan⁽¹²⁾.

Alexandrie possédait, au XIV^e siècle, un port magnifique, et Ibn Battuta, qui fit le tour de l'Orient et de l'Extrême-Orient, le met sur le même pied que ceux de Quilon⁽¹³⁾ et de Calicut, dans l'Inde, de Soudak⁽¹⁴⁾ (Soldaja), en Crimée, et de Zaitun (Tsing-tchéou-fou), en Chine⁽¹⁵⁾. Les commerçants catalans, génois, vénitiens, venaient y apporter les marchandises dont l'Égypte avait le plus besoin : des esclaves des deux sexes, que les Génois se procuraient surtout en Crimée ; du bois⁽¹⁶⁾, qui servait aussi bien aux édifices publics qu'aux constructions navales ; du drap et des fourrures, qu'on utilisait notamment pour les uniformes des grands fonctionnaires⁽¹⁷⁾. En retour, ces commerçants venaient s'approvisionner d'épices de l'Inde⁽¹⁸⁾, de porcelaine et de céladons de

(1) Cf. LAMMENS, *La Mecque, Mém. de l'Univers, de Beyrouth*, IX, p. 106 ; Précis, II, p. 255.

(2) Cf. HAUTECOEUR et WIET, op. cit., p. 76-77 ; VOY. DE JEAN THENAUD, p. XVI-XVII.

(3) HEYD, op. cit., II, p. 32, 49 ; *Corpus inscr. ar., Jérusalem*, I, p. 399 ; *Arch. de l'Or. latin*, II, p. 368-369.

(4) HEYD, op. cit., II, p. 34 ; *Corpus inscr. ar., Jérusalem*, I, p. 400-401.

(5) QUATREMÈRE, *Sultans Mamlouks*, II, a, p. 81.

(6) HEYD, loc. cit., II, p. 38-39, 45, 53.

(7) QUATREMÈRE, *Sultans Mamlouks*, I, a, p. 177, 211 ; II, a, p. 81.

(8) QUATREMÈRE, *Mesalek elabsar, Notices et extraits des mss.* XIII, p. 270-271.

(9) IEN IYAS, éd. Kable, passim ; Précis, II, p. 266.

(10) QUATREMÈRE, *Sultans Mamlouks*, II, a, p. 81.

(11) WIET, *L'hist. Abul Mahasin, Bull. Inst. d'Égypte*, XII, p. 100.

(12) QUATREMÈRE, *Sultans Mamlouks*, II, a, p. 59-60 ; HAUTECOEUR et WIET, op. cit., p. 86.

(13) Cf. *Libre des merveilles de l'Inde*, p. 228-229.

(14) QUATREMÈRE, *Mesalek elabsar*, p. 272 ; HEYD, II, p. 162.

(15) IBN BATTUTA, I, p. 28.

(16) Cf. HEYD, I, p. 35 ; II, p. 83 ; Précis, II, p. 147, 211-212, 279.

(17) Cf. GAUFEROY-DEMOMBYNES, *La Syrie à l'époque des Mamlouks*, p. LXXXIX.

(18) MARCO POLO parle de "nefs de poivre qui vont de l'Inde en Alixandre" (*Le livre de Marco Polo*, p. LXIII, LXXIV).

Chine, de perles du Golfe Persique et de divers produits de l'Afrique centrale.

Ce commerce des épices était concentré, en Egypte, entre les mains de négociants, constitués en puissante corporation, et connus très tôt sous le nom de *Karimis*, mot qu'on fait dériver de Kanem. Ces commerçants, possesseurs d'immenses capitaux, avaient des correspondants dans l'Inde et à Aden, ce "vestibule de la Chine"⁽¹⁾, et nombreux étaient ceux qui avaient voyagé dans les régions de l'Arabie et de l'Extrême-Orient pour visiter leurs comptoirs. Ce syndicat, propriétaire d'une nombreuse flotte, et dont le centre commercial était à Kous⁽²⁾, développa ultérieurement ses affaires et, outre les épices, s'intéressa au commerce d'autres denrées, des grains notamment. A l'occasion ils avançaient des sommes importantes aux souverains de l'Egypte et du Yémen⁽³⁾.

Le grand comptoir des épices, pour l'Europe, était donc Alexandrie. Les délais de voyage sur la Méditerranée étaient variables, car cela n'allait pas sans risques, la mer étant infestée de pirates et de corsaires, appartenant aux nations commerçantes elles-mêmes : nous retrouvons là, en effet, les Catalans, les Siciliens et les inévitables Génois⁽⁴⁾. On mettait une vingtaine de jours pour se rendre de Constantinople à Alexandrie, et le même délai était prévu entre ce port et la Sicile⁽⁵⁾.

Le Gouvernement des Mamlouks augmentait ses ressources grâce à ce trafic, car on a calculé que "les droits d'entrée et de sortie étaient tellement élevés que les sommes laissées par trois ou quatre galères équivalaient à la valeur du chargement de l'une d'elles⁽⁶⁾". Telle était

(1) MUKADDASI, p. 34.

(2) Cf. HEYD, II, p. 59.

(3) Cf. QUATREMÈRE, *Mesalek elabsar*, p. 214-215; WIET, *Les biogr. du Manhal Safi*, *Mém. Inst. d'Egypte*, XIX, Nos. 1430, 1592, 2410, 2760; HAUTECOEUR et WIER, *Mosquées*, p. 85; AMARI, *Diplomi arabi*, p. LXIII.

Le gouvernement égyptien infligea un jour une amende considérable à des notables de Damas qu'on avait mandés au Caire et qui se trouvaient donc, momentanément, sans argent. Les *Karimis* furent invités à déboursier immédiatement le montant de cette amende; l'Etat encaissa donc la somme sans délai. Le syndicat des négociants était assez puissant pour rentrer dans ses débours (QUATREMÈRE, *Sultans Mamlouks*, II, a, p. 92-93).

(4) Cf. HEYD, II, p. 13, 16, 29, 32, n. 3, 34-37, 40.

(5) NASIR-I-KHUSRAU, p. 114, 122. Sur les côtes d'Egypte et de Syrie, la navigation était souvent impossible, pendant certains mois d'hiver (*Ibid.*, p. 109; *Corpus inscr. ar.*, *Egypte*, II, p. 140, n. 5).

(6) HEYD, II, p. 125. On est tout de même stupéfait d'apprendre que les droits à percevoir sur un vaisseau en 703 (1304) s'élevèrent à 40,000 dinars, soit environ un demi-million de francs or (QUATREMÈRE, *Sultans Mamlouks*, II, b., p. 233; AMARI, *Diplomi arabi*, p. LXIV).

probablement la règle commune, que certains traités de commerce venaient atténuer⁽¹⁾.

Il est curieux que le gouvernement égyptien ait fait subir tant de vexations aux commerçants européens, puisque la prospérité du pays en dépendait : on le vit bien lorsque le marché des épices passa d'Alexandrie à Lisbonne. Voici les réflexions de Frescobaldi, qui, malgré leur malveillance manifeste, procurent, dans l'ensemble, des faits matériellement exacts. "Au jour arrivèrent sur une djerme environ vingt officiers sarrasins, tant blancs que noirs ; ils visitèrent soigneusement les marchandises et les voyageurs, sans rien inscrire, et ils emportèrent la voile et le mât ainsi qu'ils ont l'habitude de le faire. Après cela vinrent les experts du Sultan. Ils nous débarquèrent, nous conduisirent en dedans de la porte d'Alexandrie, et nous présentèrent à certains officiers, qui nous firent inscrire et compter comme des animaux. Après nous avoir fait fouiller jusqu'à la peau, ils nous mirent sous la garde du consul des Français. Nos effets avaient été portés à la douane ; puis on les en retira et l'on explora le tout très minutieusement⁽²⁾."

Ces investigations douanières ne dataient pas du régime mamlouk, mais on comprend qu'auparavant, en pleine lutte contre les Croisés, le gouvernement égyptien ait tenu la main à un contrôle sévère et indiscret. Nous allons voir que les gabelous du XIV^e siècle s'inspiraient de traditions anciennes, témoin le récit, emprunt d'une savoureuse amertume, du voyageur musulman d'Espagne, Ibn Djinbair, qui débarqua à Alexandrie à la fin de mars 1183. "Des douaniers montèrent à bord du navire pour en reconnaître la cargaison. Tous les musulmans furent convoqués un par un et durent décliner leur nom, qualité et lieu de naissance, indiquer les marchandises et les sommes d'argent qu'ils détenaient. On préleva la dîme sur tout ce qu'ils possédaient, sans s'inquiéter de savoir si la marchandise était légalement soumise à la dîme : or, la plupart des passagers n'avaient emporté que des provisions de bouche, sur lesquelles ils durent acquitter la dîme. Les musulmans furent ensuite invités à descendre, avec leurs effets et les vivres qu'on leur avait laissés. Des fonctionnaires les attendaient sur le quai, attentifs à faire transporter les bagages à la douane. Nous défilâmes dans un bureau encombré de monde, et les bagages, gros et petits, furent soumis à une rigoureuse visite : ils furent méticuleusement fouillés, et en outre,

(¹) Cf. HEYD, II, p. 38, 45, 48.

(²) Cf. IBN BATTUTA, I, p. XXXVII.

nous dûmes affirmer, sous serment, que nous n'avions emporté rien d'autre. Par suite du désordre et de l'encombrement, certains voyageurs ne retrouvèrent pas tous leurs bagages⁽¹⁾."

Toutefois, ne plaignons pas trop les négociants européens : s'ils risquaient de voir leurs cargaisons enlevées par des corsaires, s'ils acceptaient de verser au Trésor égyptien de fortes taxes, s'ils subissaient, sans trop maugréer, quelques vexations, c'est qu'ils s'enrichissaient. Mais ce commerce dura qui, florissant pendant les XIV^e et XV^e siècles, fut irrémédiablement compromis par la découverte de la route du cap de Bonne-Espérance, et la conquête ottomane de l'Égypte ne devait rien améliorer. A la fin de l'année 912 (1507), un historien arabe note que les vaisseaux européens commencent à pénétrer en mer Rouge et qu'on en a déjà rencontré plus d'une vingtaine. Ils font la chasse aux navires de commerce venant de l'Inde et, lorsqu'ils s'en emparent, confisquent leur cargaison. Il en résulte, ajoute-t-il, un grand dommage pour l'Égypte, où certaines marchandises, des tissus⁽²⁾ notamment, viennent à manquer. L'apparition des navires portugais en mer Rouge est un fait dont les Égyptiens, même cultivés, ne pouvaient soupçonner la cause, mais l'explication inattendue qu'en fournit notre chroniqueur peut retenir notre attention amusée. "Les Européens, dit-il, ont réussi à creuser un passage dans la muraille élevée par Alexandre le Grand. Ils s'étaient aperçus de la présence d'une brèche dans la montagne qui sépare la mer de Chine⁽³⁾ de la mer de Rum⁽⁴⁾ (*sic*). Ils s'évertuèrent durant plusieurs années à agrandir cette brèche, et ils viennent d'y parvenir. C'est de cette façon qu'ils purent pénétrer dans la mer du

(1) IBN DJUBAÏR, p. 39-40. Ce passage est d'autant plus frappant que le même voyageur s'exprime avec éloges sur le compte des douaniers francs de Saint-Jean d'Acre (p. 302-303; LAMMENS, *La Syrie*, I, p. 283).

(2) Cette réflexion nous permet de mesurer la décadence des industries d'Égypte au cours du XV^e siècle : la richesse de cette période provient surtout des métiers de courtiers et de commissionnaires, et très peu de la production indigène.

En ce qui concerne les étoffes, quelle différence avec le siècle précédent. On exportait alors des tissus d'Alexandrie jusqu'aux Indes, où les "habillements du printemps se composaient en grande partie d'étoffes fabriquées à Alexandrie." Ces étoffes étaient là-bas en particulière estime, puisque "les habits de lin que l'on apportait d'Alexandrie étaient portés exclusivement par ceux que le sultan en gratifiait" (QUATREMÈRE, *Mesalek elabsar*, p. 183, 200). D'ailleurs, la cour d'Égypte offrait elle-même en cadeau des étoffes d'Alexandrie (*Ibid.*, p. 271; QUATREMÈRE, *Sultans Mamlouks*, II, a, p. 9).

Cf. WIET, *L'histoire. Abul-Mahasin*, *Bull. Inst. d'Égypte*, XII, p. 99; *Précis*, II, p. 262.

(3) Sur l'extension de cette expression, cf. LAMMENS, *La Mecque à la veille de l'hégire*, p. 114.

(4) C'est la dénomination habituelle de la Méditerranée; on s'attendrait tout de même à trouver ici l'Océan.

Hedjaz. Ce fut la cause principale de notre ruine⁽¹⁾." Cet événement vérifiait une assertion formulée par Raymond Lulle au lendemain des Croisades : il suffisait, selon lui, que les Chrétiens s'abstinssent, pendant six mois seulement, d'acheter des épices aux Egyptiens pour causer dans ce pays un désastre économique irrémédiable⁽²⁾.

*
* *

Les considérations précédentes montrent à quel point le gouvernement égyptien était intéressé à maintenir en bon état la circulation sur le Nil et sur les canaux. Mais, dans le sud, pour atteindre la mer Rouge, il fallait constituer des caravanes à travers le désert. D'autre part, jusqu'aux Croisades et après elles, la route que les pèlerins empruntaient pour se rendre du Caire à la Mecque traversait également de longues parties désertiques. On devait alors faire appel à des spécialistes, à des conducteurs de caravanes, qui, à des indices imperceptibles pour un profane, savaient ne pas perdre la bonne direction, et connaissaient l'emplacement et la qualité des points d'eau⁽³⁾.

D'ailleurs les divers gouvernements entretenaient à leur usage, dans tout l'empire musulman, des routes pour le service de la poste. Il fut toujours indispensable et fonctionna en conséquence, d'une façon permanente : il est donc vain de rechercher, avec les auteurs arabes, les origines de ce service⁽⁴⁾, de même qu'il est ridicule de croire, avec eux, que Tamerlan a détruit définitivement le réseau routier syrien⁽⁵⁾. Les routes postales, à coup sûr endommagées par les hordes du conquérant mongol, furent certainement réparées au XVe siècle : retenons deux grands faits, l'expédition du sultan Barsbays sur Diyarbékir⁽⁶⁾ et le voyage d'inspection du sultan Kaitbay⁽⁷⁾.

Le service de la poste se nomme en arabe *barid*, et ce vocable nous montre, à lui seul, son défaut d'originalité dans l'empire des califes : il convient d'y voir, en effet, un souvenir du latin *veredus*⁽⁸⁾. Le maître

(1) IBN IYAS, éd. Kahle, p. 109.

(2) HEYD, II, p. 27.

(3) Cf. LAMMENS, *La Mecque à la veille de l'hégire*, p. 123.

(4) Cf. MAKRIZI, éd. Wiet, IV, p. 84 et les notes. Voir le *Livre de Marco Polo*, p. 335 et seq. Si nous voulions vraiment opter pour une date, nous prendrions le règne de Abd al-Malik ibn Marwan, dont nous connaissons quatre milliaires (*Répertoire d'épigr. ar.*, I, Nos. 14-17).

(5) MAKRIZI, éd. Wiet, IV, p. 88; HAUTEBOEUR et WIET, *Mosquées*, p. 83.

(6) Cf. WIET, *L'histoir. Abul Mahasin*, *Bull. Inst. d'Egypte*, XII, p. 104.

(7) *Voy. du Sultan Qaitbay*, *Bull. Inst. fr.*, XX, p. 1 et seq.

(8) Voir une longue note de Quatremère (*Sultans Mamlouks*, II, b, p. 87 et seq.)

de poste, le *sahib al-barid*, était un fonctionnaire particulièrement redouté de tout le personnel politique : il appartenait, en effet, au service de l'espionnage, nous dirions aujourd'hui de la sûreté générale⁽¹⁾. A l'instar des Sassanides, les divers gouvernements musulmans du moyen âge ont toujours fait surveiller étroitement leurs préfets, et, d'ailleurs, les événements prouvent qu'ils n'avaient pas tort⁽²⁾. Durant les premiers siècles, la vaste étendue du territoire soumis à une administration centralisée à Damas, puis à Bagdad, nécessita l'emploi de nombreux fonctionnaires, munis de pouvoirs discrétionnaires et susceptibles de se mouvoir avec rapidité. On leur donna hypocritement un titre décent, qui cadrerait à merveille avec leurs responsabilités apparentes, celles d'entretenir convenablement les routes et les relais, de veiller au bon état des chevaux, des mulets et des dromadaires. Mais le plus clair de leurs fonctions nous permet de les rapprocher des *missi dominici* carolingiens⁽³⁾.

Nous n'avons pas à en dire davantage ici, voulant nous borner à reconnaître leurs itinéraires en territoire égyptien. N'oublions pas qu'au début, l'Egypte était une province du califat : pour nos guides, il va donc s'agir de pénétrer dans le pays. La première route elle-même va nous prouver à quel point rien ne fut créé, puisque nous allons retrouver le chemin habituel des invasions que suivirent déjà les troupes de Cambyse⁽⁴⁾. Cette route, qui partait de Damas, quittait la région syro-palestinienne à Gaza, le "vestibule de l'Egypte"⁽⁵⁾ ; elle passait par al-Arish, Farama (Péluse) et Belbeis, et le parcours était de 237 milles arabes ce qui équivaut à environ 468 kilomètres⁽⁶⁾.

Une route se dirigeait sur le Maghreb, et elle nous intéresse parce qu'elle passait par Alexandrie. Elle suivait, par la lisière du désert, une ligne à peu près droite, passant par Terraneh, Kartasa, faubourg de Damauhoun : la distance séparant Fustat d'Alexandrie est estimée à 178 milles, soit environ 351 kilomètres⁽⁷⁾.

(1) Cf. LAMMENS, *Moawia, Mém. Faculté or. de Beyrouth*, I, p. 64.

(2) Cf. *Précis*, II, p. 246.

(3) Ce n'est donc pas par simple allusion, à leur vitesse que la malignité populaire les surnommait les "démons de l'Etat" (GHUZULI, *Matali al-budur*, II, p. 264).

(4) J. MASPERO et G. WIET, *Matériaux pour servir à la géogr. de l'Egypte*, p. 45 ; *Précis*, II, p. 109.

(5) *Arch. de l'Or. latin*, II, p. 93.

(6) IBN KHURDADBEH, p. 80 ; MAKRIZI, éd. Wiet, IV, p. 85.

Sur le mille arabe, cf. *Corpus inscr. ar.*, Jérusalem, I, p. 27-28.

(7) IBN KHURDADBEH, p. 84. Cette distance est, quels que soient les détours possibles, beaucoup trop considérable, et il faut supposer des erreurs dans les manuscrits.

Les routes de poste, envisagées du point de vue califen, n'avaient rien à faire en Haute-Egypte. Pourtant une chaussée principale devait bien relier la capitale à Assouan. Nous savons, en effet, qu'à l'époque fatimide, "une levée de terre, longeant le Nil, servait de route, d'une extrémité de l'Egypte à l'autre. Le trésor versait tous les ans une somme de dix mille dinars (environ 125.000 francs or) pour faire à cette chaussée les réparations nécessaires⁽¹⁾."

L'intense prospérité de l'Egypte et de la Syrie, au XIV^e siècle, est sans doute commandée par la sécurité politique, mais elle aussi fonction des moyens de communication. Il nous faut supposer qu'à cette époque, les caravanes commerciales étaient soigneusement organisées et devaient se succéder à intervalles assez réguliers : les particuliers pouvaient s'y joindre, et, à ne considérer que les mutations extrêmement fréquentes des fonctionnaires, on sent bien que les voyages par terre étaient un fait normal et habituel.

Nous examinerons tout à l'heure les principales routes du réseau, sinon créé, du moins amélioré par le sultan Baibars I^{er}. Le souverain se préoccupa autant de la sécurité que de la commodité des voyages, si bien qu'une "femme pouvait se rendre seule, sur une monture ou même à pied, du Caire à Damas, sans emporter de vivres ou d'eau⁽²⁾." Et le grand voyageur du XIV^e siècle, Ibn Battuta, note qu'à chaque station, "il existe un *funduk*, qu'on appelle dans le pays du nom de *khan*, et où logent les voyageurs avec leurs montures ; à l'extérieur de chaque khan se trouve un grand récipient d'eau à l'usage gratuit des voyageurs, et une boutique où ceux-ci achètent ce dont ils ont besoin pour eux et pour leurs montures⁽³⁾."

Il serait absurde d'attribuer aux sultans Mamlouks l'institution de ces caravansérails : ils ne firent que la généraliser. De fait, on connaît, en Syrie, des khans ou des funduks dès la fin du XII^e siècle⁽⁴⁾ et la première moitié du XIII^e ⁽⁵⁾, et plus tôt encore, Nasir-i-Khusrau s'extasie déjà sur les dimensions des deux ceuts caravansérails du Vieux-Caire⁽⁶⁾.

(1) NASIR-I-KHUSRAU, p. 118.

(2) *Précis*, II, p. 258.

(3) IBN BATTUTA, I, p. 112.

(4) C^e. CRESWELL, *Two Khans, Syria*, IV, p. 134 et seq. ; *Voy. de Qaitbay*, p. 20 n. 2 ; *Précis*, II, p. 273.

(5) VAN BERCHEM, *Inscr. aus d. Ostjordanlande*, *Zeitchr. d. deutsch. Palestinavereins*, XVI, p. 85 ; DUSSAUD et MACLER, *Mission en Syrie moyenne*, p. 730 ; CLERMONT-GANNEAU, *Rec. d'archéol. orientale*, I, p. 242 ; LITTMANN, *Sem. Inscriptions*, p. 204.

(6) NASIR-I-KHUSRAU, p. 156.

Les Seldjoukides avaient déjà parsemé les routes d'Asie mineure de deux sortes d'édifices : le *ribat*⁽¹⁾, hôtellerie pour les voyageurs, et le *khan*⁽²⁾, caravansérail servant aux marchandises et aux commerçants.

Les routes de poste, tant en Syrie qu'en Egypte, furent donc pourvues de khans, dont certains ont subsisté jusqu'à nos jours, donnant parfois leur nom à un village⁽³⁾. Le Khan al-Ahmar, en Palestine, fut constitué wakf "en faveur de tout le monde en général, allants et venants⁽⁴⁾," et, aux portes de l'Egypte, le Khan Yunus fut fondé à la fin du XIV^e siècle par un officier du sultan Barkuk, "connu pour son zèle pour les pauvres et les indigents," lit-on dans l'inscription de fondation, qui précise en outre, que l'édifice sera d'un usage gratuit.

Bien entendu, les grands centres furent également pourvus de caravansérails, qui suivant l'époque, le lieu, ou peut-être la destination de l'édifice, se nommaient *khan*, *funduk*, ou *wakala*, ce dernier vocable ayant passé dans le français du moyen âge sous les formes *okel* ou *okelle*⁽⁵⁾. Le grand historien Makrizi commence la notice de ceux qu'il consacre à ceux du Caire⁽⁶⁾ par le Khan Masrur, si familier aux lecteurs des *Mille et une Nuits* : c'était le grand centre du commerce des esclaves, "où l'on vendait des hommes comme on vend du bétail⁽⁷⁾." Un autre constituait une sorte de banque de dépôts : les négociants venaient y entreposer les caissettes contenant leur or et leur argent⁽⁸⁾. A l'entrée de la ville,

(1) Cf. HUART, *Epigr. ar. d'Asie mineure*, *Rév. sémitique*, II, No. 22 ; RIEFSTAHL, *Southwest. Anatolia*, p. L 89.

Sur les différentes acceptations du mot *ribat*, cf. *Précis*, II, p. 270-271.

(2) Cf. HUART, *loc. cit.*, Nos. 9, 12, 21 ; RIEFSTAHL, *op. cit.*, p. 90, 101 ; ISMAIL HAKKI, *Tokat Kitabéler*, p. 67, 74, 75, 87 ; SARRE, *Reise in Kleinasien*, p. 85-88, 159 ; GABRIEL, *Mon. turcs d'Anatolie*, I, p. 98-100 ; de JEREPHANION, *Mél. d'archéol. anatolienne*, *Mél. de l'Univers. de Beyrouth*, XIII, p. 56-70.

Pour d'autres régions de l'empire musulman, cf. QUATREMÈRE, *Mesalek elabsar*, p. 209, 211.

Ce mot donna lieu à une stupide interprétation, aussi empreinte de sectarisme que d'ignorance, du voyageur Frescobaldi : "Tous les chrétiens francs sont renfermés dans une halitation appelée *il cane*, et le nom de celui qui est chargé de les enfermer est *canattiere*, ce qui revient à dire que nous sommes des chiens" (IBN BATTUTA, I, p. XXVIII).

(3) Cf. *Corpus inscr. ar.*, Jérusalem, I, Nos. 81, 91 ; BISCHOP, *Hist. d'Alep*, p. 155 ; *Voy. de Qailbay*, p. 7, 21, 23, 28, 32 ; DUSSAUD, *Topogr. historique de la Syrie*, p. 601 ; VAN BEROHEM et FATIO, *Voy. en Syrie*, I, p. 63, 206, 266.

(4) Mon ami J. Sauvaget a entrepris une étude sur *Les routes et Les monuments du barid Mamelouk dans les provinces syriennes*.

(5) WIET, *Cat. des objets en cuivre*, p. 93.

(6) DOZY, *Dictionnaire*, II, p. 835 ; *Bibl. des arabisants*, II, p. 40 ; HAUTECEUR et WIET, *Mosquées*, p. 108.

(7) MAKRIZI, II, p. 92.

(8) *Les pérégrinations de Breydenbach*, p. 50.

(9) Le gouvernement confisqua ces dépôts au moment de l'invasion de Tamerlan

au nord du Bab al-Futuh, un khan était réservé alogement gratuit des voyageurs⁽¹⁾ : on l'affecta ultérieurement, vu son emplacement hors de l'enceinte, à l'hospitalisation des contagieux⁽²⁾. Le khande Kusun, qui subsiste encore, dans le même quartier, était utilisé par les commerçants en provenance de Syrie, qui y déposaient de l'huile, du sésame, du savon, des sirops⁽³⁾, des pistaches, des noix, des amandes, des caroubes⁽⁴⁾. A l'Hôtel des Pommes, près de la Mosquée Muayyad, on trouvait un choix considérable de fruits. Tous les touristes connaissent enfin le Khan Khalil, qui a conservé jusqu'à nos jours son caractère commercial⁽⁵⁾.

Ces okelles nous sont parvenues en piteux état, mêmes celles de l'époque ottomane qu'on rencontre dans le quartier de Boulak⁽⁶⁾. Mais au XIV^e siècle, les voyageurs européens admiraient les caravansérails du Caire, dont les murs étaient couverts de marbre et de mosaïque⁽⁷⁾.

Les khans des relais de poste devaient être évidemment plus sommaires, mais il était suffisant qu'il y eût un emplacement destiné à la prière, une fontaine ou des citernes d'eau potable, une sorte de petit bazar où l'on pût acheter tous les objets nécessaires à un voyageur, ainsi que la nourriture des hommes et celle des animaux de charge. Aussi, pouvait-on réduire au minimum l'eau et les provisions de bouche à transporter et l'on n'avait nul besoin d'emporter du matériel de campement. Les commerçants avaient eux-mêmes intérêt à faire établir des caravansérails, tout au moins dans la forme la plus rudimentaire d'une salle couverte. Un voyageur de la fin du XIV^e siècle en note, par exemple, que les négociants qui apportaient du blé à Aila, pour l'offrir aux pèlerins, étaient obligés de le vendre à n'importe quel prix. En effet, sur la route du Caire à la Mecque, on ne trouvait alors d'abris qu'à Badr et à Yanbo, soit à la fin du parcours⁽⁸⁾.

(1) MAKRIZI, II, p. 93.

(2) QUATREMÈRE, *Sultans Mamlouks*, I, b, p. 36.

(3) *Dihs et rubb* (cf. IBN BATTUTA, I, p. 186).

(4) MAKRIZI, II, p. 93 ; *Corpus inscr. ar., Egypte*, I, No. 123.

(5) Voir encore les okelles de Kaïbay à Bab al-Nasr et près d'Al-Azhar, et l'okelle de Kansuh Ghauri, également près d'Al-Azhar (*Corpus inscr. ar., Egypte*, I, Nos. 312, 324, 325 ; HAUTECOEUR et WIET, *Mosquées*, p. 325 ; PAUTY, *La défense de l'anc. ville du Caire*, *Bull. Inst. fr.*, XXXI, p. 153, 160). Cf. COMBE, *Alexandrie musulmane*, *Bull. soc. roy. de géogr. d'Egypte*, XVI, p. 129, 131, 132, 134, 137, 141, 143.

(6) Cf. PAUTY, *loc. cit.*, p. 172.

(7) *Voy. de Jean Thénard*, p. V.

(8) DOZY, *Dictionnaire*, II, p. 93.

L'organisation de ces caravansérails, en tant que service public, cessa au XIX^e siècle avec la naissance de la propriété privée. Toutefois, dans les villages situés dans les régions où les communications sont difficiles, on trouve encore des hôtelleries, dites *maisons des hôtes*, que les maires doivent entretenir et qui sont destinées à recevoir les fonctionnaires de passage et les hôtes de marque⁽¹⁾.



Les services de la poste furent donc réorganisés par le sultan Baibars I^{er}. Dans chaque relai, des chevaux étaient toujours prêts, afin que les courriers pussent rapidement changer de monture : il leur était d'ailleurs recommandé de ne pas éreinter leurs bêtes⁽²⁾. Chaque poste était pourvu de vivres et de fourrage. Les chevaux ne pouvaient être remis qu'aux fonctionnaires munis d'une réquisition spéciale⁽³⁾ : ceux-ci étaient, d'ailleurs, ostensiblement porteurs d'une petite plaque d'argent, suspendue au cou par des cordonnets, auxquels était attaché un foulard de soie jaune, qui pendait par derrière⁽⁴⁾. La plus grande discrétion était, bien entendu, recommandée aux courriers de la poste⁽⁵⁾. Ce service était exclusivement réservé aux affaires importantes de l'Etat. Pourtant, les abus étaient inévitables, et nous apprenons par un juriste du XIV^e siècle, qu'on l'utilisait pour faire venir à la cour un chanteur renommé ou un mamlouk aux traits trop fins⁽⁶⁾.

La route⁽⁷⁾ sur Gaza n'a pas changé d'itinéraire : en cours de route, à Belbeis, s'amorçait une bifurcation sur Damiette. Un bureau de

(1) LOZACH et HUG, *L'habitat rural*, p. 149.

(2) SUBEI, *Mu'id al-niam*, p. 47 ; GAUDEFRY-DEMOMBYNES, *La Syrie*, p. LXXVIII n. 4.

(3) Voyageant incognito, le sultan Baibars est ravi de se voir refuser un cheval (QUATREMÈRE, *Sultans Mamlouks*, I, b, 62-64).

(4) Cf. KALKASHANDI, XIV, p. 371 ; GAUDEFRY-DEMOMBYNES, *La Syrie*, p. CXIII, 240 ; MAKRIZI, éd. Wiet, IV p. 87 ; *Précis*, II, p. 253.

Dans l'empire mongol, "chacun porte une ceinture grant et large toute pleine de campanelles, à ce que quant il vont, que il soient bien ois de loing" (*Le livre de Marco Polo*, p. 338).

(5) Pour soustraire les secrets d'Etat aux officiers du royaume, toujours avides de comploter et d'intriguer, le service des courriers de poste fut, sous la dynastie Circassienne, soustrait au dawadar, officier mamlouk, et dévolu au secrétaire de la chancellerie, fonctionnaire civil (WIET, *Secrétaires de la chancellerie*, Mém. Henri Basset, No. II ; *Précis*, II, p. 246-247).

(6) SUBEI, *op. cit.*, p. 46-47.

(7) Voir KALKASHANDI, XIV, p. 373-376 ; *Précis*, II, p. 258-259.

Nous possédons, de cette époque du début des Mamlouks, un curieux et instructif document, un projet d'invasion en Egypte, rédigé par un officier Croisé quelque temps avant la chute de Saint-Jean d'Acre (1291). Ce mémoire militaire intitulé *La devise des chemins de Babylone*, nous renseigne admirablement sur les routes du Delta (MICHELANI et EYNAUD, *Itinéraires à Jérusalem*, p. XXXI-XXXII, 232-252 ; *Arch. de l'Or. Lat.*, II, p. 89-101).

contrôle était établi à la frontière syro-égyptienne à Katya ; dans un sens comme dans l'autre, nul ne pouvait franchir cette station sans être muni d'un laissez-passer. C'est également là qu'on examinait très attentivement les marchandises et que l'on percevait les droits de douane⁽¹⁾.

De Gaza, la route continuait sur Damas, d'où l'on pouvait gagner les principales villes de la Syrie, jusqu'à Alep. Mais nous ne voulons pas donner de détails sur les contrées syriennes, bien qu'elles fissent alors partie de l'empire égyptien. Bornons-nous à signaler que les courriers de la poste accomplissaient en quatre jours le trajet Damas—Le Caire⁽²⁾, délai que certains cavaliers réduisirent exceptionnellement à deux jours et sept heures⁽³⁾, puis à deux jours⁽⁴⁾. On cite même le cas extraordinaire d'un courrier qui fit le voyage du Caire à Alep en cinq jours⁽⁵⁾, alors qu'un convoi de vitesse moyenne mettait trente-quatre jours, dont neuf entre Gaza et le Caire⁽⁶⁾.

En direction d'Alexandrie, on disposait de deux routes, l'une par le désert, que nous avons déjà décrite, l'autre cheminant entre les deux branches du Nil, qui desservait Kalioub et Menouf. Par ce dernier parcours, le voyageur Ibn Djubair eut besoin de trois jours et demi⁽⁷⁾.

Enfin, une route, longeant le Nil, se dirigeait sur Kous, centre commercial d'une extrême importance et point de bifurcation, car de là, on se rendait à Assouan, puis en Nubie, et à Aidhab, port sur la mer Rouge, utilisé par les négociants et les pèlerins. Chacune de ces deux routes menait à des centres miniers, mines d'or au delà d'Assouan⁽⁸⁾, mines d'émeraude dans le désert arabe⁽⁹⁾.

La route de Aidhab offre pour nous un intérêt considérable du fait qu'elle existait dans l'antiquité : c'était la voie qui menait de Coptos à Bérénice. Pendant la période musulmane, le point de départ de cette

(1) IBN BATTUTA, I, p. 112 ; KALKASHANDI, XIV, p. 377.

(2) MAKRIZI, éd. Wiet, IV, p. 87.

(3) QUATREMÈRE, *Sultans Mamlouks*, II, a, p. 4.

(4) MAKRIZI, éd. Wiet, p. 87, n. 5.

(5) IBN BATTUTA, I, p. 164.

(6) QUATREMÈRE, *Sultans Mamlouks*, II, a, p. 44-45, 53. Le Sultan Kaïtbay mit dix jours, mais au milieu d'une forte tempête de vent et de pluie entre Gaza et al-Arieh (*Voy. de Qaïtbay*, p. 31-33).

(7) IBN DJUBAIR, p. 44.

(8) *Précis*, II, p. 216 ; GROHMANN, *Papyr. ar.*, p. 28.

(9) MAKRIZI, éd. Wiet, IV, p. 109-111 ; *Précis*, II, p. 284-285.

route fut assez mobile, évoluant de Keft à Kous, à Edfou et même à Assouan, pour se fixer à Kena vers le XVI^e siècle. La durée du trajet était estimée à une dizaine de jours, mais, en fait, ce délai, tout exceptionnel, était largement dépassé⁽¹⁾ : nous la décrirons à propos du pèlerinage.

Une autre voie désertique menait de Kous à Kosseir, mais cette dernière localité n'eut jamais l'importance du port antique, Leukos Limen, qu'elle remplaçait⁽²⁾.



Outre ces routes de poste, il y eut un chemin particulier que les pèlerins empruntaient pour aller accomplir leurs dévotions annuelles à la Ka'ba de la Mecque. Cette voie frayait, à travers le désert, presque directement sur Kolzoum, qu'on atteignait en trois jours⁽³⁾. Les pèlerins avaient, de ce point, la possibilité de gagner l'Arabie par voie de mer, et, en ce cas, débarquaient à Djar, le port de Médine, après une traversée d'une vingtaine de jours⁽⁴⁾. Mais plus communément, plus officiellement, devrions-nous dire, le trajet s'effectuait par voie de terre, et, en six jours, les pèlerins atteignaient la frontière égyptienne, à Aila⁽⁵⁾. Nous ne pouvons pas connaître la durée exacte du voyage total, à partir de la capitale de l'Egypte, car les évaluations varient de vingt-cinq à quarante jours⁽⁶⁾.

C'est par cette direction que Frescobaldi se rendit en Palestine, en 1384. Il fit équiper quatorze chameaux arabes : "les autres chameaux, ajoute-t-il, ne pourraient jamais servir à cet objet, car ils sont habitués à bien vivre, et dans ce désert on ne trouve pas de fourrage, et l'on reste deux ou trois jours sans rencontrer d'eau⁽⁷⁾." Le 19 octobre, la caravane quitta le Caire pour se rendre à Matarieh, puis chemina pendant quatre jours sans trouver d'eau ; les chameaux ne burent point, "mais les cinq ânes qui nous servaient de montures furent abreuvés au moyen de l'eau

(1) FEYD, II, p. 58-59 ; J. MASPERO et WIET, *Matériaux*, p. 131 ; *Encycl. de l'Islam*, II, p. 904-905.

(2) Cf. J. MASPERO et G. WIET, *Matériaux*, p. 147-148.

(3) IBN BATTUTA, I, p. 277 ; MAKRIZI, éd. Wiet, IV, p. 34.

(4) NASIR-I-KHUSRAU, p. 123, 163.

(5) MAKRIZI, éd. Wiet, IV, p. 35 ; WIET, *Inscr. de la Qal'ah Guindi, Syria*, III, p. 148-150.

(6) NASIR-I-KHUSRAU, p. 123, 162.

(7) NASIR-I-KHUSRAU, p. 119.

que nous portions dans des outres. Nous avons acheté ces animaux au Caire, et ils marchaient comme de bons bidets. Au soir, nous arrivâmes à la fontaine de Moïse, où nous abreuvâmes nos chameaux et nos ânes. Nous vîmes arriver une grande caravane de Sarrasins et de chameaux, amenant des épices de l'Inde⁽¹⁾."

Cette route de terre fut inutilisable pendant toute la durée des Croisades, directement menacée par les troupes de la seigneurie de Krak et de Mont-Réal. Cette occupation franque ne paralysa pas complètement le transit commercial, dont les Croisés essayèrent de tirer profit, mais elle contraignit le pèlerinage égyptien à emprunter la vallée du Nil pour se rendre aux villes saintes⁽²⁾. Ce n'est pas le lieu de consacrer des développements aux démêlés, d'ailleurs bien connus, de Saladin et de Renaud de Châtillon. Rappelons que celui-ci tenta un raid en Arabie et que pour l'appuyer, ses vaisseaux patrouillèrent en mer Rouge : sa petite flotille avait été amenée à dos de chameaux à Aïla. C'est au moyen du même procédé que Saladin transporta des galères démontées du Caire à Kolzoum⁽³⁾ : ses corsaires, commandés par un homme énergique, s'emparèrent de la flotte franque et reprirent la maîtrise de la mer Rouge⁽⁴⁾.

Cette route du sud, que les particuliers et les commerçants empruntaient avant les Croisades, nous intéresse ici à partir de la vallée du Nil. Nasir-i-Khusrau partit d'Assouan et mit quinze jours pour se rendre à Aïdhab, louant un chameau pour la somme extrêmement modique d'un dinar et demi (un peu moins de 19 francs or). Les animaux passèrent sept jours sans boire ni manger. "Une fois toutes les vingt-quatre heures on s'arrêtait pour camper, depuis le moment où le soleil devenait trop ardent jusqu'à l'heure de la prière de l'après-midi. Les stations où l'on fait halte sont toutes connues et déterminées ; on ne peut s'arrêter partout, car on ne trouverait rien pour faire du feu. On ramasse aux stations de la fiente de chameau, que l'on brûle pour faire cuire les aliments. On aurait dit que les chameaux se rendaient compte qu'en ralentissant leur marche ils s'exposaient à périr de soif. Ils avaient une allure telle qu'il était inutile de les pousser et ils prenaient, d'eux-mêmes,

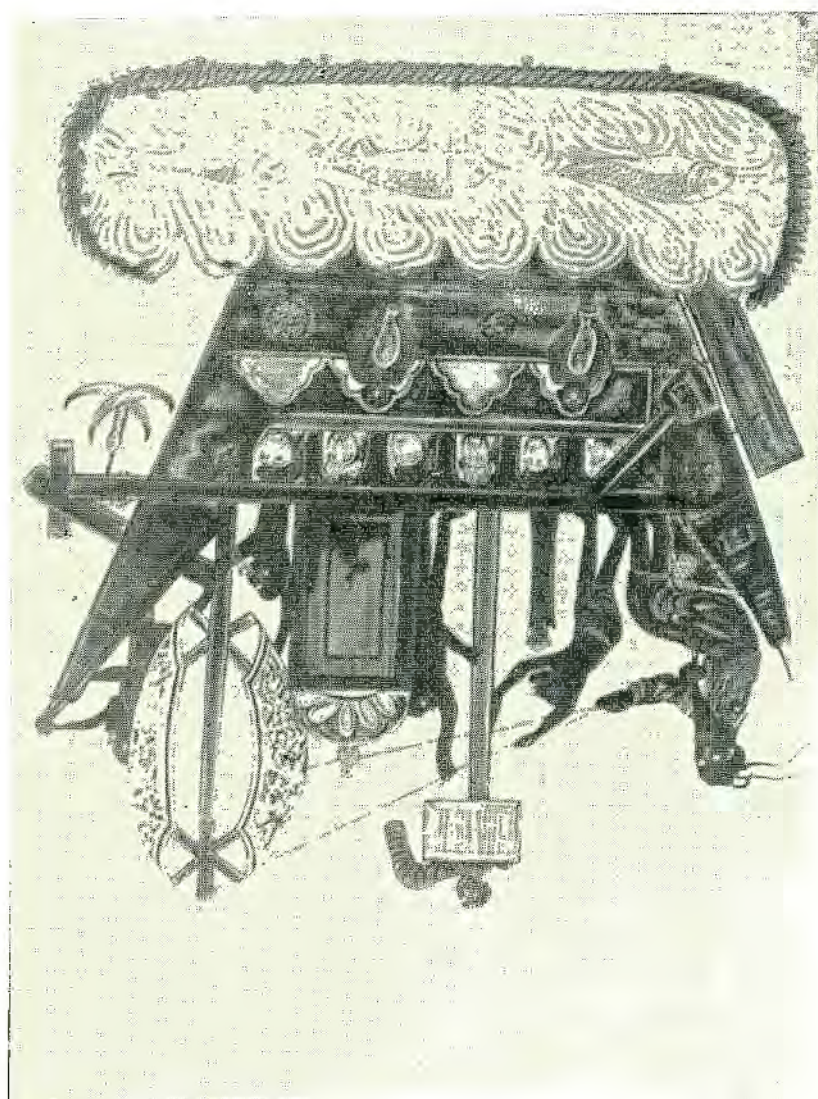
(1) IBN BATTUTA, p. XL-XLI.

(2) MAKRIZI, éd. Wiet, IV, p. 86.

(3) Cette manière de faire, qui semble avoir été inaugurée par Saladin (MAKRIZI, éd. Wiet, III, p. 301-302 ; Wiet, *Insr. de la Qal'ah Guindi*, p. 145), fut encore en usage plus tard (MAKRIZI, éd. Wiet, IV, p. 66).

(4) Cf. Wiet, *Qal'ah Guindi*, p. 151 ; LAMMENS, *La Syrie*, I, p. 225-226 ; GAUDEROY-EMONBYNES, *La Syrie*, p. CIV ; *Précis*, II, p. 220-221.

VAISSERIE A PLANCHES COULEES
Minuterie du XIX^e siècle



dans le désert, la bonne direction ; car bien qu'on ne remarquât ni traces ni signes pouvant indiquer la route, ils marchaient en se dirigeant vers l'est⁽¹⁾." A Aidhab, où les commerçants devaient acquitter des droits de douane, on attendait le vent du sud pour s'embarquer en direction de Djedda⁽²⁾.

C'est aussi par là que passa Ibn Djubair, qui, moins heureux que le voyageur persan, mit dix-huit jours pour accomplir le trajet Kous-Aidhab. Le pèlerin espagnol dut séjourner 23 jours dans cette "ville maudite" afin d'attendre les vents favorables. Il est obligé de convenir que le port est l'un des plus fréquentés du monde, "parce que les navires de l'Inde et du Yémen, sans compter les bâtiments qui transportent les pèlerins, viennent y aborder et en partent." Le malheureux nous donne des détails navrants sur la traversée de Aidhab à Djedda, qui est pour les pèlerins une véritable calamité. "Les bâtiments qui naviguent sur cette mer perfide et odieuse, sont construits avec des planches cousues les unes aux autres ; il n'entre pas un clou dans leur construction⁽³⁾." Les coutures sont faites avec des cordelettes fabriquées avec des fibres de l'écorce de la noix de coco, préalablement battues et ensuite réduites en fils que l'on tord pour en faire des cordes. L'étope du dattier est employée pour calfater les navires qui, une fois terminés, sont enduits d'huile de ricin ou préféablement de graisse de requin⁽⁴⁾.



Si nous revenons à l'intérieur du pays, nous constatons que fatalement certaines chaussées ou routes rencontraient souvent le Nil ou des canaux : d'ailleurs, on devait bien traverser le fleuve, en Haute-Egypte notamment, pour communiquer d'une rive à l'autre. Le Nil était franchi, en des points déterminés, à l'aide de bacs, appelés, comme de nos jours, *ma'diya*⁽⁵⁾, et qui constituaient un service public, entretenu par des prestations et des redevances spéciales. Le vocable finissait par devenir parfois un nom de lieu⁽⁶⁾, tout comme en France, par exemple, le nom de Berry-au-Bac vient rappeler le souvenir d'un même fait.

(1) NASIR-I-KHUSRAU, p. 175-177.

(2) NASIR-I-KHUSRAU, p. 178-179.

(3) Sur ces navires cousus voir le *Livre des merveilles de l'Inde*, p. XIII et la miniature de la pl. III, reproduite ici ; TAVERNIER, *Voy. en Perse*, éd. du Carrefour, p. 6-7. Dans l'empire musulman, le centre principal de constructions de ces vaisseaux était Obolla, l'ancienne Apologos (YA'KUBI, p. 360.).

(4) IBN-DJUBAIR, p. 65-73 ; NASIR-I-KHUSRAU, p. 286-297 ; MAKRIZI, éd. Wiet, III p. 301-302.

(5) IBN-DJUBAIR, p. 44 et *Gloss.*, p. 40 ; MAKRIZI, éd. Wiet, IV, p. 13, 23, 321.

(6) COMBE, *Alexandrie musulmane*, p. 112, 130-132.

Près de la capitale, deux ponts de bateaux faisaient communiquer le Vieux-Caire et Rodah, et reliaient cette dernière île à la rive de Guizeh. Le premier des deux, le plus court, comprenait trente-six barques⁽¹⁾.

Les canaux étaient pourvus de ponts construits en planches amovibles, qu'on enlevait à certaines heures de la journée pour permettre le passage des barques⁽²⁾. Les ponts de pierre, en Egypte, étaient exceptionnels et enjambaient des biefs qui n'étaient pas navigables⁽³⁾. Nous reproduisons le pont d'Abul-Munagga, à dix kilomètres au nord du Caire : la frise de félins, qui couronne le parapet, permet de l'attribuer au sultan Baibars Ier⁽⁴⁾. Ce souverain fit d'ailleurs édifier ou réparer, en Syrie, un certain nombre de ponts en pierre⁽⁵⁾, auxquels, d'autres princes, ultérieurement, consacrèrent leurs soins⁽⁶⁾.

Ce service de bacs ou de ponts devait probablement comporter pour les usagers le versement d'un droit de péage. En outre, les caravanes commerciales acquittaient des taxes d'octroi avant de pénétrer dans les grandes villes. A ce sujet, comme d'ailleurs pour la plupart des faits économiques, les historiens nous renseignent peu et nous sommes obligés de recourir aux rares décrets de dégrèvement qui nous ont été conservés. C'est ainsi qu'on lit sur une porte de Damas un édit abolissant une taxe prélevée sur les caravanes empruntant la route de l'Irak⁽⁷⁾. Au Caire même, à la porte Bab al-Nasr, il est rappelé qu'on doit percevoir cinq dirhems (3 francs or) par chameau, mais vu la teneur du texte, maudissant les fonctionnaires qui voudraient encaisser davantage, il s'agit d'une mise au point libérale⁽⁸⁾.



Un des services de la poste mamlouke, et non le moins curieux, était celui des transports de neige de Syrie en Egypte, pour les seuls besoins de la cour. L'originalité des Mamlouks en ce domaine consista surtout

(1) NASIE-I-KHUSRAU, p. 153; MAKRIZI, I, p. 342.

(2) IBN-BATTUTA, I, p. 66.

(3) Cf. J. MASPERO et WIET, *Matériaux*, p. 86.

(4) Ce pont, "l'un des plus vastes que l'on connaît", fut édifié en 665/1266 (QUATREMÈRE, *Sultans mamlouks*, I, b, p. 44; J. MASPERO et WIET, *Matériaux*, p. 34).

(5) CLERMONT-GANNEAU, *Rec. d'archéol. or.*, I, p. 263-264 et pl. XIX-XX; QUATREMÈRE, *Sultans Mamlouks*, I, b, p. 25-26; HAUTECOEUR et WIET, *Mosquées*, p. 79.

(6) Cf. *Voy. du sultan Qaitbay*, p. 14; LITTMANN, *Sem. Inscriptions*, p. 212; VON OPPENHEIM et VAN BERCHEM, *Inscr. aus Syrien*, No. 31; VAN BERCHEM et FATIO, *Voy. en Syrie*, I, p. 100-101, 260 et seq.; HAUTECOEUR et WIET, *Mosquées*, p. 127.

(7) VAN BERCHEM, *Inscr. ar. de Syrie, Mém. Inst. Egyptien*, III, p. 453.

(8) *Corpus inscr. ar., Egypte*, I, No. 35.

dans une organisation administrative très précise, mais ils n'ont pas découvert un luxe nouveau. Il est assez piquant d'apprendre que pour soutenir le courage de l'armée syrienne envoyée en Arabie pour réduire Médine en révolte, le calife omeyyade Yazid Ier fit envoyer, en 63 (683), de la neige par chaque courrier⁽¹⁾.

Nous savons aussi, que, nous les Fatimides, "on en livrait tous les jours, à l'office du calife quatorze charges de chameaux. La plupart des officiers et des grands dignitaires en recevaient des rations déterminées. On en donnait aussi aux personnes de la ville qui en réclamaient pour le soulagement des malades⁽²⁾."

Les Croisades⁽³⁾ amenèrent fatalement la suppression de ce service, que les sultans Mamlouks Baibars Ier et Muhammad ibn Kalawun amenèrent à la perfection. La neige était recueillie dans les montagnes environnant Balbek, Tripoli, Beyrouth et Sidon, et transportée à Damiette, d'où, par le fleuve, les convois gagnaient le port de Boulak. Des mulets la transportaient à la Citadelle du Caire, où elle était emmagasinée dans une citerne destinée à cet usage. Un certain nombre de navires, de trois à onze, suivant les époques, étaient exclusivement affectés à ces transports, qui fonctionnaient très régulièrement entre avril et la fin novembre. Il y avait aussi un service par terre, qui apportait de la neige de premier choix, prélevée par des spécialistes, qui d'ailleurs la convoaient : cette neige, plus pure que la précédente, était réservée aux boissons du sultan. Au cours de la saison, on expédiait de Syrie 71 trains de cinq dromadaires. Comme pour les courriers de poste, on tenait prêtes à partir les bêtes voulues, ces dromadaires d'Égypte dont l'allure émerveillait tant les Syriens⁽⁴⁾. Les convois empruntaient la route postale de Damas au Caire, par Gaza et Belbeis⁽⁵⁾.



Si rapides qu'aient pu être les courriers de la poste royale, ils ne pouvaient suffire à la transmission des nouvelles d'une extrême urgence, pour lesquelles étaient organisés des services réguliers de pigeons voyageurs. Les écrivains arabes placent le début de leur utilisation à la fin

(1) LAMMENS, *Yazid Ier, Mém. Faculté Or. de Beyrouth*, V, p. 231.

(2) NASIR-I-KHUSRAU, p. 158.

(3) Les Croisés utilisaient aussi la neige de la même façon (REY, *Colonies françaises de Syrie*, p. 11); rappelons que le mot *sorbet* vient de l'arabe.

(4) *Voy de Qaïbay*, p. 10.

(5) Cf. IBN FADL-ALLAH, *Ta'rif*, p. 197-199; KALKASHANDI, XIV, p. 396-397; GAUDEPROY-DEMOMBYNES, *La Syrie*, p. 255-257; ZAHIRI, p. 117-118; VAN BEROHEM et STRZYGOWSKI, *Amida*, p. 119; *Précis*, II, p. 257.

du VIII^e siècle, mais, d'autre part, la première mention qu'on en trouve dans la littérature chinoise nous reporte à l'an 673, et l'on croit que ces pigeons furent introduits en Chine par des Arabes ou par des Hindous⁽¹⁾. Nous savons que des particuliers élevaient des pigeons voyageurs en Egypte dès le IX^e siècle, mais, sans nier leur utilisation par les services du gouvernement, nous ne pouvons l'établir par aucun texte. Grâce à une curieuse anecdote, nous connaissons leur existence sous les Fatimides, mais peut-être à titre privé : le vizir du calife Aziz aurait envoyé un matin une dépêche par pigeon à Damas, ordonnant de lâcher sur le Caire un certain nombre de pigeons, auxquels on aurait attaché des cerises. Plus de cent-vingt pigeons furent ainsi lâchés sur l'Egypte, et, à l'exception d'une dizaine, rejoignirent leurs colombiers du Caire trois ou quatre jours plus tard⁽²⁾.

Les Mamlouks organisèrent méthodiquement la poste par pigeons, avec des centres principaux à la Citadelle du Caire, à Gaza, à Damas et à Alep, et des centres secondaires sur le parcours des routes postales. Ces pigeons royaux portaient des marques spéciales au cou et aux pattes : les dépêches écrites sur un papier spécial, très fin, étaient placées sous l'aile ou sous la queue de l'oiseau⁽³⁾.



En somme, la situation géographique de l'Egypte explique très bien son rôle économique. Ses moyens de communication tendent à assurer sa prospérité commerciale, qui la pousse à avoir par la mer Rouge, des relations avec l'Arabie, l'Inde et l'Extrême-Orient, et avec tout le bassin méditerranéen par ses ports septentrionaux. La vie la plus active était au nord, car c'était surtout à Alexandrie que ce traitaient les échanges.

(1) CHAU-JU-KUA, p. 28, n. 2.

(2) J'ai préféré le récit de Makrizi à celui de Kalkashandi, qui, précipitant les événements, les ramasse en une seule journée (WIET, *Notes d'égyptologie, Syrie*, VI, p. 170, n. 7).

(3) KALKASHANDI, XIV, p. 389-394; GAUDEFROY-DEMOBYNES, *La Syrie*, p. LXXXVIII, p. 250-254; QUATREMÈRE, *Sultans Mamlouks*, II, b, p. 115-120.

ACTUALITÉS

ANALYSES ET COMPTES RENDUS

LES MOSQUÉES DU CAIRE.—par Louis HAUTECŒUR, Ancien Directeur des Beaux Arts de l’Egypte, Professeur à l’Ecole des Beaux-Arts et l’Ecole du Louvre et Gaston WIET, Directeur du Musée Arabe au Caire, Professeur à l’Ecole des Langues orientales vivantes.

Tome I. Texte 377 p.

Tome II. Album 247 planches.

Librairie Ernest Leroux—Paris.

Voilà deux magnifiques volumes dont la présentation matérielle est digne de l’œuvre magistrale que nous devons à la collaboration de deux esprits exceptionnellement brillants, amis de l’Egypte et de notre Société.

Le second volume est un album de splendides photographies que chacun se fait une joie de feuilleter et où le spécialiste trouve une documentation de premier ordre. Le premier se divise en deux parties que se sont partagées les auteurs. M. Louis HAUTECŒUR, qui étudie les “œuvres” analyse les éléments de l’architecture des mosquées aux différents époques. Une clarté lumineuse dans l’exposition illustrée par quelques croquis permet au lecteur de suivre dans ses développements très poussés le savant professeur de l’Ecole des Beaux Arts. Celui-ci a autrefois montré dans une mémorable conférence faite à notre Société, les rapports étroits qui rattachent l’architecture aux conditions économiques locales. Dans le présent ouvrage, l’auteur s’attache exclusivement à la technique et à l’art. Il nous retire ainsi le droit et les moyens de rendre compte, dans une revue d’économie politique, de l’œuvre exceptionnellement intéressante dont d’autres que nous et dans d’autres revues ne manqueront pas de dire les mérites.

Il nous sera au contraire permis de parler assez longuement de la partie que M. G. WIET consacre aux “faits.” A propos de mosquées, et pour rendre compréhensibles les divisions historiques adoptées par M. Hautecœur, l’éminent arabisant présente une synthèse saisissante de l’histoire de l’Egypte au Moyen-Age et fait revivre à nos yeux une brillante civilisation, dont les mosquées nous apportent un témoignage

sans doute grandiose, mais, il faut bien le dire, mélancolique et comme terni. Par delà "la grande pitié" des mosquées du Caire, nous sommes conviés à voir et à comprendre cette exubérance de vie qui seule a pu les faire surgir.

Tout cet exposé est une évocation dont on ne sait s'il faut admirer plus l'ampleur de vues ou la précision des détails.

Pour les lecteurs européens, l'avant propos signé d'ailleurs par les deux auteurs comporte déjà quelques simples indications qui "accrochent" l'esprit : l'Egypte est conquise par les Arabes en 641, trois ans après la mort de Dagobert ; la dynastie des Toulounides correspond au règne des derniers Carolingiens ; le sultan Barkouk est contemporain de Charles VI, etc. Ces synchronismes auxquels on ne pense généralement pas, émeuvent.

Ensuite, le sujet se développe sans monotonie, traité tantôt par larges fresques, tantôt par des touches très précises sur la vie ou la psychologie d'un personnage de marque. Et l'auteur, à qui on peut se fier, prend soin de nous assurer que ces modes de présentation alternés ne procèdent pas d'un souci littéraire ou d'un goût personnel qui le pousseraient à mettre en valeur là des vedettes, ici une foule. Les mises en relief sont toujours des hommages rendus aux réalités historiques. Et ainsi, l'Egypte médiévale nous apparaît avec des plans en profondeur entre lesquels la vie circule avec plus de vérité.

Un autre procédé qui rend le récit attachant, est l'habileté avec laquelle une érudition qui confond les profanes sait se rendre aimable à force de discrétion ; pour une citation faite, pour une référence donnée incidemment, combien de détails, tout simplement noncés, impliquent une recherche laborieuse, combien de jugement brièvement énoncés, qui ne l'ont été qu'après de patients recoupements ?

Les citations faites, empruntées aux auteurs arabes, n'en prennent que plus de force et de saveur.—Qui pourrait nous faire mieux comprendre, par exemple, les conditions de fonctionnement des services publics sous les Mamelouks que cette appréciation d'Aboul Mahassin sur la carrière d'un émir : " Il n'a jamais été révoqué et il n'a quitté son poste que pour en occuper un autre d'une classe supérieure. C'est une carrière qui, à ma connaissance ne s'est pas présentée pour beaucoup de fonctionnaires. "

Remarquons d'ailleurs, l'aisance de la traduction, grâce à laquelle la citation s'incorpore au texte ; ce n'est pas seulement élégance de lettré, c'est l'indice d'une compréhension intégrale de la réalité qui restitue le passé dans le présent ; et c'est cette même compréhension

qui, de temps à autre, appelle naturellement sous la plume de l'auteur un vocable de consonance moderne qu'on s'étonne de voir accolé à un fait ou à une idée qui ne nous paraissent périmés que parce que nous avons trop de tendance à nous représenter l'histoire comme un cimetière. Parlant des mamelouks, l'auteur évoque la "légion étrangère", ailleurs, le corps des pages du sultan appelle l'expression "école des cadets"; la réflexion plus haut citée d'Aboul Mahassin, amène une mention du "droit à l'avancement"; ailleurs il est question "d'inflation financière", ailleurs de la "direction des Bâtiments de l'Etat" des Mamelouks.—Pour évoquer la vie, n'est-il pas bon de se servir en effet de mots qui vivent? Et soyons convaincus que ces expressions ne sont pas avancées à la légère. On en a une preuve touchante quand nous lisons: "le corps des pages est donc en somme une école des cadets. Nous sommes arrivés à cette conclusion en étudiant une nombreuse série de biographies de sultans et de grands émirs." Le mot est là, non pas pour amuser le public, mais pour marquer en quelque sorte un point acquis, après un laborieux effort, dans une question controversée. Et ceci est écrit simplement en trois lignes dans un volume de 377 pages.

En raison même de cette simplicité, la vie de l'Egypte médiévale nous devient accessible dans sa variété, dans son intensité; nous saisissons en même temps le luxe prodigieux des officiers mamelouks et l'humble vie des habitants du quartier franc. Nous éprouvons de l'horreur pour les exécutions massives des officiers de Farag, mais nous compatissons peut-être davantage aux drames répétés des disettes et des famines qui périodiquement désolaient le pays. Et c'est encore les rivalités, les querelles des grands, les pillages, les exactions, mais aussi des histoires aussi graves de spéculation, de hausse des prix, de baisse de l'or, de chômage, d'ateliers fermés. Et c'est aussi l'administration, et les impôts, les monopoles et ces curieux procédés qui consistaient à rendre obligatoire le transit des marchandises pour les frapper de taxes douanières, ou encore à racheter à bas prix à des négociants les marchandises de monopole qu'on les avait préalablement contraints à acquérir à des prix exorbitants.

Sous ces multiples formes de la vie, sous les phénomènes observés, l'auteur nous laisse constamment entrevoir les causes profondes de la grandeur et de la servitude de l'histoire Egyptienne. Il faut lire à cet égard le chapitre sur "La population Egyptienne" et les justifications données à l'inertie de la population à l'égard de ses conquérants successifs.

E. MINOST



DOCUMENTS ET STATISTIQUES

LE CANAL DE SUEZ NOTES ET DOCUMENTS STATISTIQUES

PRÉSENTÉS PAR

M. LE BARON DE BENOIST

AGENT SUPÉRIEUR EN ÉGYPTÉ DE LA COMPAGNIE DU CANAL
DE SUEZ

L'autorisation de construire un canal joignant la Méditerranée à la Mer Rouge, à travers l'Isthme de Suez, a été accordée, par le Vice Roi d'Égypte Saïd Pacha, à Ferdinand de Lesseps, en deux actes de concession datés du 30 novembre 1854 et du 5 janvier 1856.

Le 15 décembre 1858, la Compagnie Universelle du Canal Maritime de Suez était constituée. Les travaux furent commencés le 25 avril 1859, et, le 17 novembre 1869, le Canal était solennellement ouvert à la navigation maritime.

Le cube total des terrassements et dragages exécutés à cette époque s'élevait approximativement à 74 millions de mètres cubes.

* * *

Les dimensions prévues primitivement pour le Canal, et qui n'étaient pas encore intégralement réalisées lors de son inauguration, étaient de 8 mètres pour la profondeur et de 22 mètres pour la largeur au plafond. Depuis cette époque, le Canal a été progressivement approfondi et élargi, conformément à une suite de programmes de travaux d'amélioration, dont la réalisation s'est poursuivie—et se poursuit encore aujourd'hui—d'une façon à peu près continue. Le programme actuellement en cours d'exécution comporte l'approfondissement à 13 mètres et l'élargissement à 60 mètres, sous 10 mètres de profondeur, ce qui correspond à une largeur d'environ 72 mètres sous 8 mètres de profondeur. Il s'agit là, d'ailleurs, de la largeur minima, qui est dépassée en bien des points. Ainsi, par rapport à l'état primitivement prévu pour le Canal, la profondeur a été augmentée de plus de 50 pour cent et la largeur a plus que triplé.

La largeur au plan d'eau, variable suivant les régions en raison de la pente plus ou moins fortes des talus, approche en général de 150 mètres. La longueur du Canal, y compris les chenaux d'accès en Méditerranée et en Mer Rouge, atteint près de 170 kilomètres. Sur ce total, les courbes ne représentent que 21 kilomètres; leur rayon minimum est de 3.000 mètres.

Le cube total des terrassements et dragages effectués depuis 1870 pour l'entretien et l'amélioration du Canal atteint environ 291 millions de mètres cubes.

* *

La création du Canal de Suez a donné naissance à plusieurs villes nouvelles. Ce sont, sur la rive occidentale du Canal, Port-Saïd, Ismaïlia et Port-Tewfik, dont les deux premières, au dernier recensement fait en 1927, comptaient respectivement 103.223 et 25.073 habitants. Sur la rive orientale, la nouvelle cité de Port-Fouad, solennellement inaugurée en 1926, se développe progressivement; c'est là que sont installés les Ateliers Généraux et le Magasin Général de la Compagnie.

* *

Le Conseil d'Administration comprend 21 membres. Il se réunit à Paris, au domicile administratif de la Compagnie.

* *

Au 1er janvier 1930, le personnel de la Compagnie se composait de : 579 employés (dont 155 à Paris, 4 à Londres et 420 en Egypte) 142 pilotes et assimilés, 40 contremaîtres et 2.526 ouvriers.

TRAVERSÉES. — TONNAGE TAXÉ.

Années	Nombre de Traversées	Tonnage taxé ⁽¹⁾
1913	5.085	20.033.884
1914	4.802	19.409.495
1915	3.708	15.266.155
1916	3.110	12.325.347
1917	2.353	8.368.918
1918	2.522	9.251.601
1919	3.986	16.013.802
1920	4.009	17.574.657
1921	3.975	18.118.999
1922	4.345	20.743.245
1923	4.621	22.730.162
1924	5.122	25.109.882
1925	5.337	26.761.935
1926	4.980	26.060.377
1927	5.454	28.962.048
1928	6.084	31.905.902
1929	6.274	33.466.014
1930	5.761	31.668.759
1931	5.366	30.027.966

(¹) Depuis 1874, le tonnage taxé est le tonnage net établi conformément aux règles de la Commission internationale de Constantinople (1873) et inscrit sur un certificat spécial de jaugeage délivré, à tout navire qui en fait la demande, par les autorités de son pays d'attache, en vue du transit par le Canal de Suez.

RÉPARTITION DES TRAVERSÉES, D'APRÈS LE TONNAGE BRUT
DES NAVIRES

Proportion pour mille du nombre total des traversées

Années	Tonnage Brut des Navires											Tonnage Brut Moyen
	Jusqu'à 2.000 tonnes	de 2.001 à 4.000 tonnes	de 4.001 à 6.000 tonnes	de 6.001 à 8.000 tonnes	de 8.001 à 10.000 tonnes	de 10.001 à 12.000 tonnes	de 12.001 à 14.000 tonnes	de 14.001 à 16.000 tonnes	de 16.001 à 18.000 tonnes	de 18.001 à 20.000 tonnes	Au-dessus de 20.000 tonnes	
1890	135	715	133	17	—	—	—	—	—	—	—	2.877
1900	60	523	308	99	3	7	a	—	—	—	—	3.981
1910	27	247	476	179	50	13	7	1	a	—	—	5.086
1911	36	230	474	188	53	12	7	—	a	—	—	5.115
1912	32	213	478	200	53	12	11	1	a	—	—	5.213
1913	29	174	461	243	66	14	13	—	a	—	—	5.455
1914	34	154	447	252	78	19	15	1	a	—	—	5.595
1915	26	192	412	239	80	28	18	3	a	2	—	5.671
1916	37	240	409	197	67	26	19	3	a	2	—	5.432
1917	72	254	463	146	36	18	9	2	—	a	—	4.851
1918	86	212	445	180	44	18	12	3	—	—	—	4.973
1919	55	177	405	247	88	16	10	2	a	a	—	5.500
1920	36	114	391	303	112	24	11	4	3	1	1	6.047
1921	27	88	354	362	123	30	10	4	2	—	a	6.278
1922	28	61	316	403	128	44	9	9	2	—	a	6.585
1923	20	55	289	418	146	48	10	8	4	a	2	6.780
1924	30	71	281	403	143	56	9	7	6	a	4	6.765
1925	22	54	279	408	151	54	9	10	8	a	5	6.916
1926	25	39	230	420	181	64	9	13	13	—	6	7.256
1927	23	39	239	412	181	66	8	15	11	—	6	7.237
1928	24	35	242	414	175	71	9	13	11	a	6	7.249
1929	21	36	221	417	187	77	11	12	11	1	6	7.376
1930	25	26	179	432	205	78	17	15	14	1	8	7.628
1931	19	28	183	416	211	78	21	16	16	2	10	7.779

(a) Proportion inférieure à 1 pour mille.

MAXIMUM DES DIMENSIONS ET DU TONNAGE BRUT DES NAVIRES
TRANSITEURS

Années	Longueur	Largeur	Tirant d'eau	Tonnage brut	Tirant d'eau maximum autorisé
1913... ..	179,50	21,67	8,53	17.342	—
1914... ..	179,50	22,62	8,84	17.342	8,84
1915... ..	199,67	23,14	9,14	18.684	9,14
1916... ..	199,67	21,65	9,14	18.684	—
1917... ..	199,67	22,93	9,14	18.659	—
1918... ..	183,05	20,85	9,11	15.940	—
1919... ..	199,67	24,38	9,14	18.756	—
1920... ..	203,91	27,58	9,51 ⁽³⁾	24.251	—
1921... ..	242,03 ⁽¹⁾	27,58	9,45 ⁽³⁾	20.105	—
1922... ..	242,03 ⁽¹⁾	27,49	9,35	22.475	9,45
1923... ..	184,40	22,48	9,47	21.526	—
1924... ..	192,63	23,74	9,68 ⁽³⁾	22.475	—
1925... ..	211,68	27,43	9,55	27.807 ⁽⁴⁾	9,75
1926... ..	211,68	27,43	9,75	27.807 ⁽⁴⁾	—
1927... ..	242,03 ⁽¹⁾	31,09 ⁽²⁾	9,75	27.807 ⁽⁴⁾	—
1928... ..	211,68	27,43	9,75	27.807 ⁽⁴⁾	—
1929... ..	211,68	23,90	9,75	27.807 ⁽⁴⁾	—
1930... ..	228,48	27,43	10,06	33.693 ^(4a)	10,06 ⁽⁵⁾
1931... ..	230,39 ^(B)	29,81 ^(B)	10,06 ^(4a)	42.762 ^(B)	10,06 ⁽⁵⁾

⁽¹⁾ Plus grande longueur réalisée : croiseur de bataille "Renown"

⁽²⁾ Plus grande largeur réalisée : croiseur de bataille "Renown". Avant les modifications subies par ce bâtiment, et qui ont porté sa largeur de 27 m. 49 à 31 m. 09 la plus grande largeur avait été réalisée par le cuirassé "Malaya", avec 27 m. 58, en 1920 et 1921.

⁽³⁾ Navires autorisés exceptionnellement à transiter avec un tirant d'eau supérieur au maximum réglementaire existant à l'époque.

^(4a) ⁽⁴⁾ Plus fort tonnage brut : vapeur allemand "Colombus"

⁽⁵⁾ Le tirant d'eau maximum autorisé a été porté à 10 m. 06 (33 pieds) le 1er janvier 1930 réalisé par "Colombus" seul.

(B) Empress of Britain.

RÉPARTITION PAR PAVILLONS DU TONNAGE NET TRANSITÉ

Proportion pour mille du transit général.

Années	Allemand	Américain	Britannique	Français	Italien	Japonais	Néerlandais	Norvégien	Autres pavillons	Ensemble
De 1870 à 1880	12	1	761	83	27	a	41	4	71	1.000
De 1881 à 1890	36	a	780	70	27	1	38	6	42	1.000
De 1891 à 1900	95	2	700	63	19	10	43	10	58	1.000
De 1901 à 1910	156	3	623	60	14	16	47	6	75	1.000
1911... ..	152	a	640	45	11	20	53	3	76	1.000
1912... ..	149	a	634	39	18	16	61	5	78	1.000
1913... ..	167	a	602	47	15	17	64	5	83	1.000
1914... ..	109	a	665	41	19	18	72	5	71	1.000
1915... ..	—	a	763	44	24	37	87	9	36	1.000
1916... ..	—	3	794	63	36	4	52	14	34	1.000
1917... ..	—	3	737	69	93	19	15	8	56	1.000
1918... ..	—	1	795	41	52	54	a	9	48	1.000
1919... ..	—	10	709	30	20	91	47	16	77	1.000
1920... ..	a	41	617	44	35	91	81	10	81	1.000
1921... ..	9	37	629	54	52	58	112	14	35	1.000
1922... ..	36	32	645	48	41	45	104	15	34	1.000
1923... ..	54	27	628	57	46	44	96	15	33	1.000
1924... ..	66	32	597	60	59	35	99	15	37	1.000
1925... ..	67	30	599	61	53	40	101	14	35	1.000
1926... ..	83	27	574	67	52	36	110	19	32	1.000
1927... ..	96	24	571	62	52	32	105	23	35	1.000
1928... ..	103	23	568	60	52	30	104	22	38	1.000
1929... ..	103	21	571	65	46	29	106	21	38	1.000
1930... ..	107	21	556	63	47	30	105	30	41	1.000
1931... ..	110	21	554	69	47	38	95	25	41	1.000

(a) Proportion inférieure à 1 pour mille.

SÉJOUR MOYEN DES NAVIRES DANS LE CANAL

Années	Marche Effective	Séjour Total
1870	17 h. 8 m.	48 h. 5 m.
1880	18 h. —	38 h. 46 m.
1890	17 h. 52 m.	24 h. 6 m.
1900	15 h. 39 m.	18 h. 32 m.
1910	14 h. 56 m.	16 h. 54 m.
1911	14 h. 40 m.	17 h. 1 m.
1912	14 h. 18 m.	16 h. 19 m.
1913	14 h. 18 m.	16 h. 19 m.
1914	13 h. 56 m.	16 h. 11 m.
1915	13 h. 46 m.	17 h. 58 m. ⁽¹⁾
1916	13 h. 56 m.	19 h. 12 m. ⁽¹⁾
1917	13 h. 41 m.	18 h. 10 m. ⁽¹⁾
1918	13 h. 37 m.	23 h. 6 m. ⁽¹⁾
1919	13 h. 22 m.	16 h. 13 m.
1920	13 h. 26 m.	16 h. 28 m.
1921	13 h. 10 m.	15 h. 25 m.
1922	13 h. 3 m.	15 h. 36 m.
1923	12 h. 47 m.	15 h. 20 m.
1924	12 h. 43 m.	15 h. 23 m.
1925	12 h. 33 m.	15 h. 20 m.
1926	12 h. 38 m.	15 h. 16 m.
1927	12 h. 21 m.	15 h. 6 m.
1928	12 h. 7 m.	15 h. 9 m.
1929	11 h. 56 m.	14 h. 57 m. ⁽²⁾
1930	11 h. 44 m.	14 h. 34 m.
1931	11 h. 19 m.	13 h. 26 m.

⁽¹⁾ Pendant les années de guerre la rapidité du transit a été diminuée par les nécessités militaires.

⁽²⁾ En 1929, sur les 6.274 traversées effectuées, 5.918 (ou 94,3 %) l'ont été par des navires qui ont transité sans arrêt pour la nuit. La moyenne de séjour total de ces navires a été de 14 h. 10 m.

356 traversées (ou 5,7 %) ont été effectuées par des navires qui ont transité *avec arrêt pour la nuit*. Dans le cas de 290 de ces traversées, les navires ont été astreints à cet arrêt par mesure de sécurité, en raison de leur chargement d'essences de pétrole; dans les 66 autres, les navires se sont garés pour la nuit, soit obligatoirement (par suite du manque de projecteur électrique, de remorquage, etc.), soit volontairement. La moyenne de séjour total, dans ces 356 traversées, a été de 28 h. 2 m.

TRAFFIC DES MARCHANDISES

Années	Nord-Sud	Sud-Nord	TOTAL
(en milliers de tonnes poids)			
1910	8.429	14.006	22.435
1911	9.496	15.052	24.548
1912... .. .	9.782	15.662	25.444
1913... .. .	11.320	14.455	25.775
1914... .. .	9.039	12.296	21.335
1915	5.365	9.774	15.139
1916... .. .	3.415	7.178	10.593
1917... .. .	1.339	5.436	6.775
1918... .. .	1.610	6.222	7.832
1919... .. .	3.762	10.211	13.973
1920... .. .	6.318	10.729	17.047
1921... .. .	6.576	10.933	17.509
1922... .. .	8.192	13.168	21.360
1923... .. .	7.704	15.073	22.777
1924... .. .	8.818	16.711	25.529
1925... .. .	8.802	17.776	26.578
1926... .. .	9.804	15.605	25.409
1927... .. .	11.082	18.442	29.524
1928... .. .	11.963	20.659	32.622
1929... .. .	12.896	21.620	34.516
1930... .. .	9.434	19.077	28.511
1931... .. .	7.377	17.955	25.332

N.B.—Tous les chiffres relatifs au trafic des marchandises résultent des déclarations fournies par les capitaines des navires transiteurs.

NAVIRES TRANSPORTANT DES MARCHANDISES

Années	Rapport du chargement à la jauge nette		Rapport du chargement à la jauge nette		Rapport du chargement à la jauge nette	
	Moyenne de jauge nette	Moyenne de chargement	Moyenne de jauge nette	Moyenne de chargement	Moyenne de jauge nette	Moyenne de chargement
	Tonnes	Tonnes poids	Tonnes	Tonnes poids	Tonnes	Tonnes poids
1. GARGOS						
1913	5.965	6.072	1.53	3.971	4.067	5.568
1920	4.451	5.005	1.26	3.155	4.570	5.180
1921	4.550	5.603	1.22	2.863	4.703	5.115
1922	4.780	6.126	1.28	2.928	4.909	5.543
1923	4.894	6.255	1.28	3.343	5.066	5.679
1924	4.817	6.251	1.29	4.456	5.078	5.777
1925	4.866	6.305	1.29	4.437	5.177	5.781
1926	4.959	6.265	1.26	4.675	5.367	5.777
1927	4.945	6.632	1.34	4.884	5.387	6.117
1928	4.933	6.630	1.34	5.137	5.395	6.190
1929	5.027	6.673	1.33	5.195	5.480	6.232
1930	5.100	6.169	1.21	4.649	5.651	5.672
1931	5.094	6.102	1.20	4.580	5.781	5.535
2. POSTAUX						
1913	4.388	4.388	0.90	3.971	4.067	5.568
1920	5.136	5.136	0.61	3.155	4.570	5.180
1921	5.243	5.243	0.55	2.863	4.703	5.115
1922	5.488	5.488	0.53	2.928	4.909	5.543
1923	5.751	5.751	0.58	3.343	5.066	5.679
1924	5.804	5.804	0.77	4.456	5.078	5.777
1925	6.060	6.060	0.73	4.437	5.177	5.781
1926	6.286	6.286	0.71	4.675	5.367	5.777
1927	6.447	6.447	0.76	4.884	5.387	6.117
1928	6.500	6.500	0.79	5.137	5.395	6.190
1929	6.624	6.624	0.78	5.195	5.480	6.232
1930	6.784	6.784	0.69	4.649	5.651	5.672
1931	6.937	6.937	0.66	4.580	5.781	5.535
3. CARGOS ET POSTAUX REUNIS						
1913	4.067	5.568	1.37	3.971	4.067	5.568
1920	4.570	5.180	1.13	3.155	4.570	5.180
1921	4.703	5.115	1.09	2.863	4.703	5.115
1922	4.909	5.543	1.13	2.928	4.909	5.543
1923	5.066	5.679	1.12	3.343	5.066	5.679
1924	5.078	5.777	1.14	4.456	5.078	5.777
1925	5.177	5.781	1.12	4.437	5.177	5.781
1926	5.367	5.777	1.08	4.675	5.367	5.777
1927	5.387	6.117	1.14	4.884	5.387	6.117
1928	5.395	6.190	1.15	5.137	5.395	6.190
1929	5.480	6.232	1.14	5.195	5.480	6.232
1930	5.651	5.672	1	4.649	5.651	5.672
1931	5.781	5.535	0.96	4.580	5.781	5.535

TRAFFIC NORD-SUD.— PRINCIPALES MARCHANDISES

Années	Métaux ma- chines	Matériel chemin de fer	Houille	Pétrole	Sel	Ciment	Engrais manu- factur.	Sucre raffiné
(en milliers de tonnes poids)								
1910	474	714	1.004	279	375	109	33	72
1911	502	817	1.091	485	455	101	33	82
1912	1.525	509	967	465	432	341	48	66
1913	2.299	598	1.192	510	449	439	60	187
1914	1.764	777	1.257	353	377	359	176	114
1915	510	332	496	158	358	226	127	2
1916	163	89	472	73	309	106	32	—
1917	31	7	423	7	166	31	5	—
1918	79	22	95	9	271	6	10	—
1919	461	246	242	208	321	59	61	—
1920	921	423	118	263	518	216	112	6
1921	1.127	554	1.122	211	341	214	103	21
1922	1.402	647	1.663	282	380	307	133	48
1923	1.736	578	589	287	350	434	226	29
1924	2.016	622	662	301	472	356	314	99
1925	1.903	643	680	322	457	376	387	100
1926	2.450	628	294	297	418	393	456	295
1927	2.531	900	667	347	534	545	509	117
1928	2.986	865	606	346	581	700	731	105
1929	3.588	638	771	350	481	774	866	317
1930	2.613	425	450	398	432	552	676	182
1931	1.905	229	296	367	258	343	702	338

TRAFFIC SUD-NORD.—PRINCIPALES MARCHANDISES

Années	Huiles miné- rales	Blé	Riz	Oléagin.	Mine- rais, métaux	Jute et gunnies	Sucre de canne	Caout- chouc
(en milliers de tonnes poids)								
1910	92	1.262	1.905	3.060	1.192	999	377	7
1911	235	1.643	1.628	2.912	1.190	976	798	13
1912	274	1.925	1.702	2.652	1.232	1.117	400	37
1913	291	1.490	2.061	2.656	1.560	1.139	53	65
1914	432	859	1.864	2.475	1.101	831	784	82
1915	617	716	1.089	1.449	713	878	553	102
1916	416	888	723	1.310	631	519	254	30
1917	495	1.806	331	479	313	94	186	18
1918	657	716	851	372	388	320	170	30
1919	828	1.155	417	1.518	560	798	949	187
1920	787	1.021	536	1.378	1.017	821	993	279
1921	1.313	1.761	1.092	1.413	847	697	388	288
1922	2.001	964	947	2.332	1.447	936	501	371
1923	2.152	1.488	1.105	2.679	1.616	941	725	382
1924	2.322	1.470	1.245	2.797	1.471	1.101	644	411
1925	2.661	1.871	1.575	3.079	1.707	1.088	596	497
1926	3.019	715	1.189	2.840	1.517	973	297	611
1927	3.158	1.643	1.307	3.138	1.766	1.301	490	605
1928	3.342	983	1.441	4.234	1.989	1.253	688	595
1929	3.714	954	1.137	4.688	2.300	1.274	819	809
1930	4.062	830	967	3.577	2.089	997	389	775
1931	3.310	910	1.433	3.847	1.316	922	412	707

TONNAGE NET TRANSITÉ, DEUX SENS DU TRAFIC RÉUNIS

(Milliers de Tonnes)

Répartition entre les principales régions de l'au delà du Canal

Années	Côte orientale d'Afrique et les îles	Bombay et côte occidentale de l'Inde	Calcutta et côte orientale de l'Inde	Sonde, Siam, Philippines Indes néerlandaises	Chine Cochinchine, Japon	Australie
1900... ..	404	1.128	2.763	1.372	2.756	864
1910... ..	659	3.359	4.300	1.987	3.977	1.737

Années	Mer Rouge et Golfe d'Aden	Afrique orientale jusqu'au Cap, îles comprises	Région du Golfe Persique	Inde Anglaise		Indochine Française et Siam	Îles de la Sonde et Straits Settlements	Australie Nouvelle Calédonie Nouvelle-Zélande	Chine et Japon Sibérie, Philippines
				Côte Ouest	Côte Est, Ceylan et Birmanie				
1911	389	838	329	3.701	4.611	456	1.714	1.847	4.179
1912	305	1.032	373	4.737	4.954	401	1.828	1.923	4.392
1913	273	1.038	296	4.086	5.013	639	1.830	1.988	4.442
1919	84	1.372	646	2.604	3.289	265	2.144	2.595	2.615
1920	141	1.586	666	2.986	3.753	403	2.523	1.359	3.796
1921	526	893	1.253	2.802	3.786	625	2.398	2.097	3.699
1922	489	841	1.956	3.436	4.338	270	2.455	2.406	4.472
1923	554	1.051	2.301	3.709	4.399	500	2.587	2.477	4.979
1924	512	1.123	2.607	4.116	5.016	480	2.693	2.529	5.671
1925	456	1.303	2.960	3.610	5.460	614	2.802	3.388	5.709
1926	400	1.475	3.384	2.819	4.932	598	2.847	3.163	5.888
1927	530	1.682	3.615	3.399	5.619	694	3.094	3.473	6.383
1928	507	1.832	3.876	3.659	5.970	901	3.955	3.435	7.186
1929	681	1.928	4.190	3.321	5.925	855	4.475	3.942	7.669
1930	502	1.875	4.517	2.988	5.588	827	3.912	3.703	7.350
1931	355	1.750	4.326	2.951	5.280	864	3.214	3.601	7.243

N.B.—Le renseignement n'a pas été publié pendant la guerre.

MOUVEMENT DU PORT DE PORT-SAID
(Navires entrés)

Années	Navires n'ayant pas transité par le canal		Navires transiteurs et non transiteurs	
	Nombre	Tonnage brut	Nombre	Tonnage brut
1870	502	332.049	988	986.963
1880	473	532.167	2.499	4.876.687
1890	826	1.204.389	4.215	10.953.518
1900	843	2.145.393	4.284	15.844.631
1910	947	2.775.979	5.480	25.830.880
1911	1.119	3.291.026	6.088	28.708.879
1912	1.050	3.284.795	6.423	31.293.740
1913	1.082	3.410.695	6.167	31.147.875
1914	969	3.179.633	5.771	30.045.973
1915	844	3.447.006	4.552	24.474.463
1916	926	2.138.839	4.036	19.033.127
1917	1.226	1.768.966	3.579	13.183.448
1918	1.476	2.966.573	3.998	15.508.607
1919	1.404	3.494.850	5.390	25.419.620
1920	1.030	2.055.624	5.039	26.299.666
1921	756	2.014.592	4.731	26.970.415
1922	683	2.097.238	5.028	30.708.160
1923	579	1.903.786	5.200	33.233.022
1924	609	2.184.237	5.731	36.836.128
1925	694	2.387.734	6.031	39.297.639
1926	617	2.098.995	5.597	38.232.570
1927	669	1.880.566	6.214	42.008.179
1928	659	1.990.427	6.743	46.091.240
1929	769	2.752.945	7.043	49.031.140
1930	729	2.506.013	6.490	46.452.583
1931	622	2.165.252	5.988	43.908.303

CUBES DRAGUÉS ANNUELLEMENT POUR L'ENTRETIEN ET
L'AMÉLIORATION DU CANAL

Années	Cubes Dragués pour l'entretien	Cubes Dragués pour l'amélioration	Ensemble
1889... ..	1.098.433	—	1.098.433
1890... ..	1.539.533	2.209.709	3.749.242
1900... ..	1.479.047	865.477	2.344.524
1910... ..	3.685.072	4.178.754	7.863.826
1911... ..	4.525.895	2.891.975	7.417.870
1912... ..	5.357.945	4.277.175	9.635.120
1913... ..	6.453.598	3.461.809	9.915.407
1914... ..	4.848.427	4.197.686	9.046.113
1915... ..	3.202.432	4.276.269	7.478.701
1916... ..	2.563.655	3.129.456	5.693.111
1917... ..	2.230.274	3.108.610	5.338.884
1918... ..	1.436.155	1.407.877	2.844.032
1919... ..	1.397.093	598.457	1.995.550
1920... ..	2.332.238	1.101.932	3.434.170
1921... ..	2.842.009	2.479.150	5.321.159
1922... ..	3.619.171	3.264.611	6.884.082
1923... ..	1.312.968	4.254.544	5.567.512
1924... ..	1.068.356	3.881.025	4.949.981
1925... ..	1.743.156	4.153.001	5.896.157
1926... ..	2.075.473	3.716.226	5.791.699
1927... ..	1.421.433	3.967.145	5.388.578
1928... ..	2.192.601	3.716.406	5.909.007
1929... ..	2.249.496	3.018.243	5.267.739
1930... ..	1.800.296	2.766.392	4.566.688
1931... ..	799.905	3.467.705	4.267.610

EXTRAITS DE L'ANNUAIRE STATISTIQUE DE L'EGYPTE.

VEHICULES AUTOMOBILES EN CIRCULATION D'APRÈS LES PERMIS DÉLIVRÉS AU 31 DÉCEMBRE 1931.

Automobiles privés	17.897
Automobiles de place	6.371
Camions automobiles	3.848
Autobus	1.252

Ensemble 29.368

VEHICULES EN CIRCULATION D'APRÈS LE PAYS D'ORIGINE NOMBRE DE VEHICULES.

Désignation	Privés	De place	Camions	Autobus	Total
Marques {					
anglaises ...	2.186	59	367	211	2.823
belges ...	188	2	—	1	191
françaises ...	2.728	261	211	45	3.245
allemandes...	224	12	13	1	250
italiennes ...	3.268	1.648	58	56	5.030
Autres marques euro-					
péennes	77	9	9	2	97
Marques des Eltas Unis					
et du Canada ...	9.104	4.370	3.185	934	17.593
Marques diverses ...	122	10	5	2	139
TOTAUX	17.897	6.371	3.848	1.252	29.368

LONGUEUR EN MÈTRES DES CANAUX, DES DRAINS ET DES ROUTES AGRICOLES EN 1930.

Longueur des	{	canaux		non navigables ...	17.390
				navigables	1.640
	{	drains			
					7.528
		routes agricoles		1ère classe	2.284
				2ème classe	4.310

Ports.	Arrivés					
	Nombre des Navires		Tonnage net de registre		Marchandises débarquées en tonnes	
	1929	1930	1929	1930	1929	1930
ALEXANDRIE	2.286	2.171	5.420.026	5.154.751	3.793.600	3.351.33
PORT-SAID :						
Navires ne transitant pas le Canal de Suez	731	673	1.481.892	1.173.695	1.203.437	916.02
Navires transitant le Canal de Suez et ayant fait des opérations dans le port (marchandises ou passagers)	3.780	3.681	17.534.163	17.537.823	661.548	662.67
SUEZ :						
Navires ne transitant pas le Canal de Suez	567	500	519.581	573.914	509.868	562.51
Navires transitant le Canal de Suez et ayant fait des opérations dans le port (marchandises ou passagers)	1.781	1.668	8.471.706	7.855.724	100.520	104.41
Sollum, Marsa Matrouh, Tor, el Koseir Abu Zenima et Hourgada	687	591	671.350	682.230	36.439	35.06
TOTAUX	9.832	9.284	34.098.718	33.178.137	6.305.412	5.632.06

MARITIME

COMMERCE ARRIVÉS ET PARTIS

		Partis							
Nombre des pas- sagers débarqués		Nombre des Navires		Tonnage net de registre		Marchandises embarquées en tonnes		Nombre des pas- sagers embarqués	
1929	1930	1929	1930	1929	1930	1929	1930	1929	1930
58·947	53·315	2·283	2·178	5·394·973	5·187·195	1·436·180	1·180·178	56·625	55·306
8·177	6·227	731	683	1·482·315	1·389·842	138·274	106·217	3·620	4·845
16·637	17·244	3·780	3·681	17·534·163	17·537·823	226·636	249·693	15·476	15·335
24·820	24·399	556	499	500·934	565·172	172·569	141·423	26·173	23·766
3·816	1·370	1·781	1·668	8·471·706	7·855·724	81·411	101·075	1·698	427
36·090	32·430	682	584	669·717	679·636	657·939	645·689	7·219	32·299
148·487	135·015	9·813	9·293	34·053·808	33·215·392	2·713·009	2·424·275	140·811	131·978

NAVIGATION INTÉRIEURE.—NOMBRE DES VOILIERS QUI ONT
TRANSITÉ PAR LES PRINCIPALES ÉCLUSES EN 1930 ET 1931.

Désignation des principales écluses	1930		1931	
	N.S.	S.N.	N.S.	S.N.

Ecluses de la Basse Egypte.

Bahr Moes et Gamgarah (Char- lieh)	4.360	3.878	4.124	3.790
Choubra (Kalioubieh)	8.970	8.520	7.751	7.186
Al Atf (Béhéra)	10.276	10.893	11.569	11.659
Foum el Bagourieh (Ménoufieh)	6.931	6.193	6.532	5.753
Ismailia (Gouvernorat du Ca- nal)	1.276	1.242	965	1.039
Kafrel Dawar (Béhéra)	8.046	8.679	10.937	11.463
Koddabah (Gharbieh)	6.673	5.773	6.832	5.642
Mansourah (Dakahlieh)	2.062	1.872	1.910	1.469
Mansourieh (Dakahlieh)	1.262	1.673	855	990
Mit Ghamr (Dakahlieh)	2.824	2.551	2.379	2.252
Eayah Behera (Béhéra)	1.832	1.922	1.529	1.533
Eayah Menoufieh (Menoufieh)	10.375	9.550	9.796	8.741
Eayah el Tewfikieh (Kalioubieh)	4.962	4.491	4.409	4.251

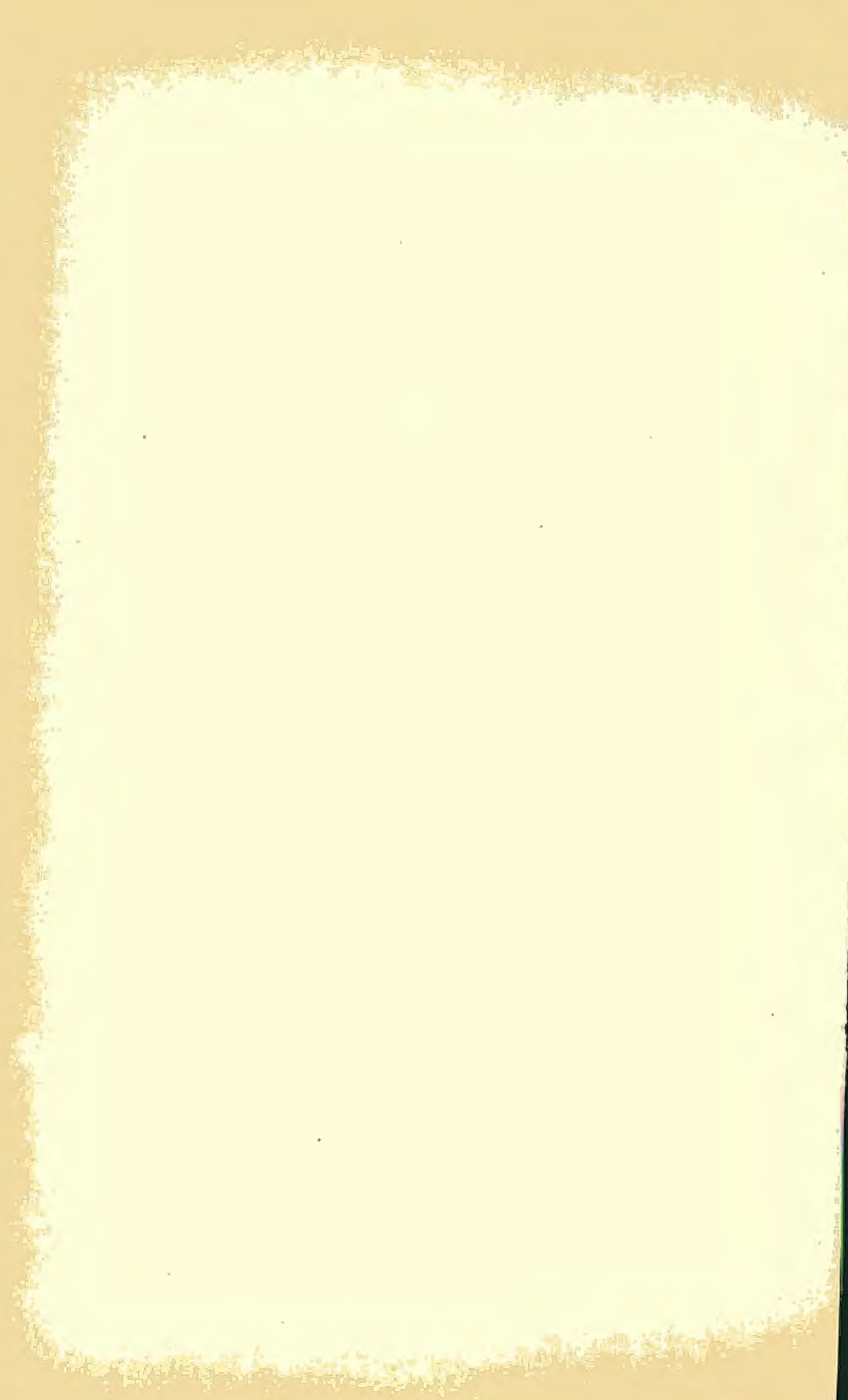
Ecluses de la Haute Egypte.

Assiout (Assiout)	6.622	6.289	6.086	6.269
Barrage d'Assouan (Assouan) ...	908	833	—	—
Barrage d'Esna (Keneh)	3.180	3.132	3.220	3.170
Barrage de Nag Hamadi (Kesna)	5.551	5.477	5.161	5.047

MOUVEMENT DES AVIONS

Années 1929-1930

Désignation	Nombre des passagers		Marchandises en Kilogrammes		Courriers en Kilogrammes		Parcours effectués en milles		Régularité de service pour cent	
	1929	1930	1929	1930	1929	1930	1929	1930	1929	1930
A.—SERVICE ENTRE L'EGYPTE ET LES INDES :										
De l'Egypte aux Indes	462	200	9,435	9,765	22,043	25,400	117,014	131,470	99.3	100
Des Indes à l'Egypte	365	220	5,169	4,347	17,135	22,240	114,404	128,500	100	100
Vols spéciaux	112	64	476	—	348	—	28,822	17,814	100	—
TOTAL	949	484	15,080	14,112	39,562	47,640	260,240	277,784	99.6	100
B.—SERVICE AÉRIEN ENTRE L'EGYPTE ET L'EUROPE :										
De l'Egypte à l'Europe	148	232	4,938	11,657	12,899	29,218	60,662	427,971	100	98.5
De l'Europe à l'Egypte	164	270	6,842	3,845	11,598	25,076	60,662	101,486	100	—
Vols spéciaux	—	79	—	229	—	70	—	529,457	—	—
TOTAL	312	581	11,786	15,731	24,497	54,364	121,324	101,486	100	—



Imprimerie Nationale

8754-1932-2000 ex.



Back numbers will be charged to Members and Subscribers unless they apply for them within a month from their publication.

The Society is not responsible for the opinions expressed by the authors. The reproduction and the translation of any of the articles published in this Review is forbidden, except with the previous authorization of the Society.

All manuscripts delivered to "L'Egypte Contemporaine" become the property of the Society.

SOCIÉTÉ ROYALE D'ÉCONOMIE POLITIQUE, DE STATISTIQUE ET DE LÉGISLATION

Fondée en 1909

SIEGE : 16, Avenue de la Reine Nazli, LE CAIRE

Président : M. F. PETER, Président du Tribunal mixte.

Vice-Présidents : S.E. YEHIA IBRAHIM PACHA, Président du Sénat ;

M. H. NAUS BNY, Directeur général de la Société des Sucreries et de la Raffinerie d'Egypte.

Secrétaire général : M. EMILE MINOST, Directeur général du Crédit Foncier égyptien.

Trésorier : M. V. FALQUI-CAO, Vice-Président du Tribunal mixte.

Membres du Comité : S.E. ISMAIL SIDKY PACHA, Président du Conseil des Ministres ; S.E. MOHAMMED HILMY ISSA PACHA, Ministre de l'Instruction Publique ; S.E. ABD EL-HAMID BADAWI PACHA, Président du Comité du Contentieux de l'Etat ; MM. G. BLANCHARD, Professeur à l'Ecole française de Droit ; A. J. BOYÉ, Directeur de l'Ecole française de Droit ; G. A. W. BOOTH, Conseiller judiciaire ; C. BRESCIANI-TURRONI, Professeur à la Faculté Royale de Droit ; Dr. G. L'ABBATE, Conseiller Royal au Contentieux des Affaires judiciaires mixtes ; M. LINANT DE BELLEFONDS, Conseiller Royal ; A. PENNETTA, Juge au Tribunal mixte ; UMBERTO RICCI, Professeur à l'Université Egyptienne ; J. RICOL, Juge au Tribunal mixte d'Alexandrie ; C. VRYAKOS, Conseiller à la Cour d'Appel mixte.

Secrétaire : Dr. I. G. LEVI, ancien Directeur général du Département de la Statistique ; Membre titulaire de l'Institut d'Egypte et de l'Institut international de Statistique.

Censeurs : MM. J. CAVALLI et B. R. MARULLIER.

La Société a plus de six cents adhérents et publie sept fois par an, c'est-à-dire mensuellement pendant la session allant de novembre à mai, un bulletin de cent à cent cinquante pages, L'EGYPTE CONTEMPORAINE, dont le service est fait gratuitement à tous les membres.

CONDITIONS D'ABONNEMENT :

P.T. 100 pour l'Egypte et 23 shillings pour tous les pays faisant partie de l'Union postale.

Prix du fascicule : P.T. 20 pour l'Egypte ; 4 shill. et 7 pence pour l'étranger.

Les demandes d'adhésion d'abonnement ou d'informations doivent être adressées au Secrétariat de la Société :

LE CAIRE—Boîte Postale No. 732—Téléphone No. 52797.

La Revue se trouve en vente chez les libraires suivants : au Caire, LIBRAIRIE CENTRALE, Immeuble Davies Bryan ; LIBRAIRIE J. CARASSO ET C^{ie}, 13, rue Elmad-el-Dine ; LIBRAIRIE FINCK, rue Elmad-el-Dine. — A Paris, G. E. STECHERT ET C^{ie}, 16, rue de Condé.