

LA REVUE *DE LA* **CHAMBRE DE COMMERCE** **FRANCO-LIBANAISE**

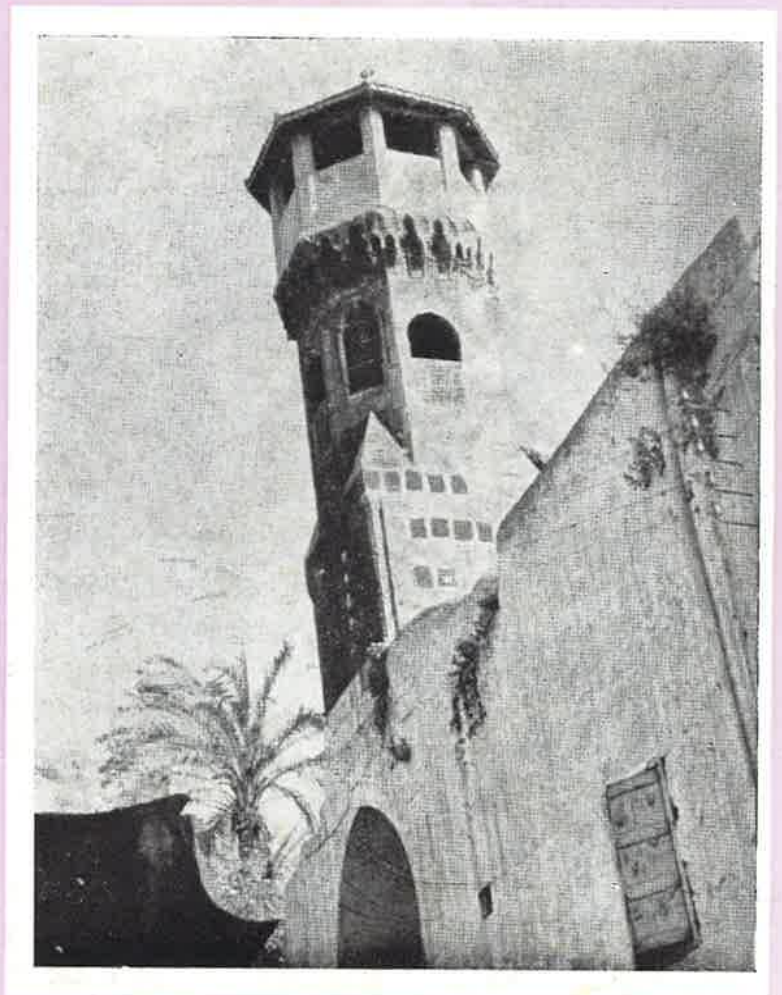
COMMERCE

INDUSTRIE

AGRICULTURE

FINANCE

TOURISME



TRIPOLI, PHÉNIX DU LEVANT

(VOIR PAGE 39)



De plus en plus nombreux dans le monde entier...

Des hommes, des femmes, comme vous, choisissent Air France pour se déplacer... L'année dernière, ils ont été deux millions et demi, de tous les continents, de tous les milieux, de tous les âges...

Cette année ils viennent à Air France au rythme d'un passager de plus par minute!

Chaque jour plus de 6.000 personnes voyagent sur ses lignes : des parents rejoignent leurs enfants, des ingénieurs reviennent de chantiers géants à l'autre bout du monde, des hommes d'affaires prospectent de nouveaux marchés, des médecins se rendent au chevet de leurs malades, des touristes, camera en main, découvrent les pays dont ils ont toujours rêvé.

A chacun, Air France offre ce qu'il y a de plus précieux à notre époque : du temps et du repos, et l'offre de la manière la plus agréable : accueil et service souriants, confort ultra-moderne et une cuisine universellement renommée...

A chacun Air France offre, sur le plus grand réseau du monde, la garantie de ses 38 années d'expérience. au service du progrès, ce progrès qui transforme et embellit votre vie.

100% DE PROGRÈS DANS TOUS LES DOMAINES

— en 5 ans, la longueur du réseau Air France a doublé : 280.000 kms en 1956 contre 140.000 en 1951.

— L'importance de la flotte a également doublé en 5 années : Air France offre à ses passagers les appareils les plus modernes et les mieux adaptés à chaque type de parcours, comme les nouveaux SUPER STARLINER, transatlantiques géants de grand luxe qui, dès l'été prochain relieront PARIS à NEW-YORK sans escale à 600 km/heure.

à la pointe du progrès

AIR FRANCE

LE PLUS GRAND RÉSEAU DU MONDE



LA REVUE

DE LA

CHAMBRE DE COMMERCE

FRANCO-LIBANAISE

ÉDITION, ADMINISTRATION, ABONNEMENTS, PUBLICITÉ : Ch. CHÉHOINE, Représentant Officiel en France du Tourisme Libanais, 46, Bd Saint-Michel, PARIS-VI^e - Tél. DAN. 92-26

RÉDACTION : En collaboration avec la Chambre de Commerce Franco-Libanaise.

Abonnement annuel : 1200 fr.

C. C. P. Chéhoine 12026-52 Paris

Le numéro : 350 fr.

SOMMAIRE

L'ACTUALITE ECONOMIQUE

UN LARGE TOUR D'HORIZON

Allocution traditionnelle de Son Excellence M. Camille CHAMOUN, Président de la République Libanaise, à Deir-El-Kamar, le 4 août 1957.

STATISTIQUES

Commerce Extérieur Libanais.
Echanges Franco-Libanais.

LA COMPAGNIE DU PORT DE BEYROUTH

Dispositions du Protocole signé le 17 mai 1957.

LA COMPAGNIE FRANÇAISE DES PETROLES

Physionomie de l'exercice en cours.

AIR-FRANCE

Son activité croissante.

L'AUTOMOBILE FRANÇAISE

Production, Exportation, Importations.

COMMERCE ET DISTRIBUTION

Rôle du grossiste moderne.
Les cadences de vente.
L'emballage, instrument de vente.

« LE TRANSISTOR »

Nouvelle pièce miraculeuse de la radio.

RENSEIGNEMENTS ECONOMIQUES

France :
L'expansion économique.
Le trafic « Air-France ».

Liban :

Les travaux du Litani.
Trafic « Passagers » de Beyrouth en 1956.
Société du Chemin de fer du D.H.P.
Port de Beyrouth.
L'automobile.
La Cie Libanaise des Pétroles.
Les principales exportations agricoles pendant l'année 1956.
L'industrie libanaise.
Le Revenu National, Douanes.
Exportations, Importations.
Le Gouvernement libanais.
Création de Sociétés.

INFORMATIONS DIVERSES

Congrès des Chambres de Commerce arabes.
Les échanges anglo-libanais.
Les échanges américano-libanais.

EN MARGE DE L'ECONOMIE LIBANAISE

L'industrie au secours du pommier libanais
par Maître Georges FARES.

TRIPOLI, Phénix du Levant

par M^{me} Monique SOUPE.

LIBRE ET BELLE... Si tel est votre Bon Plaisir

par M^{me} la Vicomtesse du RIEU de MAYNADIER.

LE LIBAN VU PAR TOIS FRANÇAIS

BEYROUTH : PARADIS DES EMIRS DES SABLES
par Raymond LOIR.

TERRE DE CONTRASTE ET D'AMITIE
par Pierre RONDOT.

PROMONTOIRE OCCIDENTAL EN TERRE ARABE
par Jacques HUGUES.

CHAMBRE DE COMMERCE FRANCO-LIBANAISE

42, Rue Copernic - PARIS (XVI^e) — KLÉber 26-39

SECTION DE MARSEILLE
MARSEILLE, 18, Rue Nouvelle (3^e)

PRESIDENTS D'HONNEUR

- S. E. AHMED BEY DAOUK, Ambassadeur du Liban en France, 42, rue Copernic, Paris (16^e).
S. E. GASTON MAUGRAS, C. ✱, Ambassadeur de France, 89, rue de la Pompe, Paris (16^e).

ANCIENS PRESIDENTS

- M. Joseph KADIGE, ✱, Ex-Président de l'Association des Commerçants de Beyrouth.
M. Maurice de BROUSSE, O. ✱, Président Directeur Général des Ets de Brousse.
M. Halim Bey MELHAME, O. ✱, Président de la Cie du Port et des Quais de Beyrouth.
M. Robert TABOUIS, C. ✱, Président de la C^e Générale de T.S.F.

CONSEIL D'ADMINISTRATION

PRESIDENT

M. Fouad EL KHOURY, Président Directeur Général des Ets Derviche Y. Haddad.

VICE-PRESIDENTS

- M. André FOURNIER, Secrétaire Général de la Banque de Syrie et du Liban, 12, rue Roquépine, Paris.
M. Halim Bey MELHAME, O. ✱, Président de la Cie du Port et des Quais de Beyrouth.
M. Edouard SAMAN, Directeur-Général des Ets Saman, Président Section Marseille, 18, rue Nouvelle, Marseille (3^e).
M. Louis BOUZEREAU, ✱, Directeur de la Compagnie Algérienne de Crédit et de Banque, 50, rue d'Anjou, Paris (8^e) (Trésorier).
M. Robert TABOUIS, C. ✱, Président de la C^e Générale de T.S.F.

ADMINISTRATEURS

- M. Jean BARIOZ, O. ✱, Président Directeur Général des Ets J. Barioz, 7, quai Général-Sarrail, Lyon.
M. Chas CHALHOUB, négociant, 57-59, avenue Sainte-Foix-Neuilly-sur-Seine.
M. Henri DAHER, ✱, Gérant de la Sté Daher et Cie, 12, rue du Faubourg Saint-Honoré, Paris (8^e).
M. Michel MELKI, Ets « Au Gant Rouge », Souk Tawilé, Beyrouth.
M. Saïd NOUJAIM, Négociant, 12, av. Gambetta, Dakar (Sénégal)

DIRECTEUR : A. GRALL, O. ✱.

EXTRAIT DES STATUTS

ARTICLE PREMIER. — Entre tous les adhérents aux présents Statuts, il est créé, sous la dénomination de Chambre de Commerce Franco-Libanaise, une association dont le siège est à Paris.

ART. 2. — La Chambre s'interdit toute activité de caractère politique ou religieux, tout but lucratif. Elle est composée de personnes physiques et morales de nationalité française et libanaise.

ART. 3. — Le but exclusif de la Chambre est le développement des relations commerciales, industrielles, agricoles, financières, touristiques entre Libanais et Français du Liban et de l'Union Française.

Son activité comprend :

- L'organisation d'un bureau d'informations (42, rue Copernic, Paris, 16^e).
- L'utilisation du service de documentation commerciale de la Banque de Syrie et du Liban (12, rue Roquépine, Paris, 8^e).
- L'édition d'un bulletin avec la publicité acceptée.
- L'étude de toutes mesures d'intérêt général et leur transmission éventuelle aux services publics.
- L'organisation de conférences, expositions, etc.

ART 6. — Sont « Membres Fondateurs » de la Chambre les adhérents qui versent une cotisation annuelle de 25.000 fr.

Sont « Membres Adhérents » ceux qui versent une cotisation annuelle de 5.000 fr.

I. — Adhésions.

Les adhésions à la Chambre de Commerce Franco-Libanaise sont reçues au Secrétariat de cette Compagnie :

42, rue Copernic, Paris (16^e). Tél. : Klé. 26-39

Cotisations :

Membre Fondateur 25.000 fr. par an
Membre Adhérent 5.000 fr. par an

Modalités de versement :

— par chèque au nom de la Chambre de Commerce Franco-Libanaise,

— par versements chèques-postaux à : Société Nouvelle de la Compagnie Algérienne de Crédit et de Banque, 50, rue d'Anjou, Paris (8^e).

Compte chèques postaux : Paris 167-18.

au crédit « Chambre de Commerce Franco-Libanaise »,

— par virement : Sté Nouvelle de la Compagnie Algérienne de Crédit et de Banque, 50, rue d'Anjou, Paris (8^e) (compte K 12705.3).

II. — Publicité.

Pour tout ce qui concerne la propagande et la publicité, s'adresser à : M. Charles Chéhoine, Représentant officiel en France du Tourisme Libanais, 46, bd Saint-Michel, Paris (6^e). Tél. : DAN. 92-26.

III. — Offres et Demandes.

Nous demeurons à la disposition de nos Adhérents pour l'insertion des Offres et Demandes qu'ils voudront bien nous communiquer.

Bureaux de la Chambre de Commerce Franco-Libanaise ouverts de 10 h. à 12 h. et de 16 h. à 18 h.

Membres de la Chambre de Commerce Franco-Libanaise

MEMBRES D'HONNEUR

- S. E. AHMED BEY DAOUK**, Ambassadeur du Liban en France, 42, rue Copernic, Paris (16°).
S. E. M. Gaston MAUGRAS, Ambassadeur de France, 89, rue de la Pompe, Paris (16°).

MEMBRES FONDATEURS

MM. :

- AIR-FRANCE**, 2, rue Marbeuf, Paris (8°).
BANQUE DE SYRIE ET DU LIBAN, 12, rue Roquépine, Paris (8°).
CATAFAGO Charles, Commission, Représentation, Importation, 28, avenue des Français, Beyrouth.
CHAMBRE DE COMMERCE FRANÇAISE DU LIBAN, B.P. 124, Beyrouth.
CIMENTS FRANÇAIS (Les), 80, rue Taitbout, Paris (9°).
COBTI N., négociant, B.P. 38, Abidjan (Côte d'Ivoire).
COMPAGNIE ALGERIENNE DE CREDIT ET DE BANQUE, 50, rue d'Anjou, Paris (8°).
COMPAGNIE DES MESSAGERIES MARITIMES, 12, boulevard de la Madeleine, Paris (9°).
COMPAGNIE FRANÇAISE DES PETROLES, 11, rue du Docteur-Lancereaux, Paris (8°).
COMPAGNIE FRANÇAISE DU PORT, DES QUAIS ET DES ENTREPOTS DE BEYROUTH, 63, avenue de Villiers, Paris (17°).
CREDIT FONCIER D'ALGERIE ET DE TUNISIE, 43, rue Cambon, Paris.
CREDIT LYONNAIS, 19, boulevard des Italiens, Paris (2°).
DARWICHE Frères, négociants, avenue Malick, Dakar (Sénégal).
DEBS COUSINS, négociants, 55, rue Vincent, Dakar (Sénégal).
DICKSON, toiles-bâches, 68, rue Montmartre, Paris (2°).
ELECTRICITE DE BEYROUTH, 7, boulevard de la Madeleine, Paris.
ETUDES ET ENTREPRISES, Industrie des Constructions, 3, avenue du Maréchal-Foch, Carcassonne.
GRANDS HOTELS DU LEVANT, 12, rue Roquépine, Paris (8°).
HACHEM Joussef, commerçant, 24, rue Robert-Brun, Dakar (Sénégal).
HARATI Mohamed, commerçant, 95, rue Gambetta, Dakar (Sénégal).
KADIGE et C°, Export-Import-Représentation, B.P. 347, Beyrouth.
KOUSSA Georges, commerçant, Bamako (Soudan Français).
LESUR (S.A. des Tissages), tissus haute-couture, 31, rue Saint-Augustin, Paris.
NADRA FILFILL, négociant, 79, avenue Gambetta, Dakar (Sénégal).
NASSAR Frères et C°, Importation d'articles de traite, Abidjan (Côte d'Ivoire).
NOUJAIM Saïd, 12, avenue Gambetta, Dakar (Sénégal).
REGIE GENERALE DES CHEMINS DE FER ET TRAVAUX PUBLICS, 52, rue de la Bienfaisance, Paris (8°).
REZK Georges, importateur d'agrumes du Liban, 29, boulevard des Dames, Marseille.
RADIO-ORIENT, exploitation radio-électrique, 79, boulevard Haussmann, Paris.
RODIER (Tissages), tissus lainages haute-couture, 5, rue des Moulins, Paris.
SAMAN Edouard, Import-Export, 18, rue Nouvelle, Marseille.
SANTALLIER et C°, emballage, 21, rue Jules-Valès, Paris (11°).
SARKIS Joseph A. et Cie, B.P. 625, Beyrouth.
SCHMOLL Louis, tissus, 23, rue d'Hauteville, Paris (10°).
SEVIGNE (Marquise de) chocolaterie, Royat (Puy-de-Dôme).
TEISSERENC et HARLACHOL, draperies, tissus, 49, avenue Hoche, Paris (8°).

MEMBRES ADHERENTS

MM. :

- ABOU ADAL et C°**, négociants-commissionnaires, place de l'Etoile, Beyrouth.
AGENCE MARITIME FRANCO-LIBANAISE, 8, rue Jean-Catalat, Marseille.
AIR-LIBAN, B.P. 1243, Beyrouth.
AIR-LIQUIDE, 75, quai d'Orsay, Paris (7°).
ALSTHOM (Sté Gle de Constructions Electriques et Mécaniques), 38, avenue Kléber, Paris (16°).
L'ALUMINIUM FRANÇAIS, 23, rue Balzac, Paris (8°).
ARTHUS-BERTRAND, fabricant-éditeur d'art, 46, rue de Rennes, Paris (6°).
ASSOUAD C., Import-Export, Souk Kézaz, B.P. 1372, Beyrouth.
AZZI Jean, Meubles d'Art et Décoration, 55, avenue de la Motte-Piquet, Paris (7°).
ETABLISSEMENTS RENE BAILLY, 2, rue du Roule, Paris (1^{er}). Importation pommes de terre, fruits et primeurs.
BALGIS R., agent maritime, B.P. 806, Beyrouth.
BALSAN (S.A. des Ets), Tissus, laine, 6, rue Molière, Paris (1^{er}).
BANQUE AL-AHLI (Banque Nationale Foncière Commerciale et Industrielle S.A.L.), Beyrouth.
BANQUE G. TRAD (Crédit Lyonnais), rue Weygand, Beyrouth.
BANQUE DE L'INDOCHINE, 96, boulevard Haussmann, Paris (8°).
BANQUE OTTOMANE, 38, rue St-Ferréol, Marseille.
BARIOZ Jean, Fabrique de soieries, 7, quai Général-Sarrail, Lyon.

- BITTAR Souleyman**, commerçant, San (Soudan Français).
B.N.C.I. (Banque Nationale pour le Commerce et l'Industrie-Afrique), 17, boulevard Baudin, Alger.
BONJIRAUD-OUILLON, manufacture de bonneterie, Saint-Paulien (Hte-Loire).
BOURGOUING Denis (M. de), représentant du Conseil d'administration de la Cie du « Port de Beyrouth », B.P. 1490, Beyrouth.
BOUTROS S. EL-KHOURY, négociants, rue de l'Uruguay, Beyrouth, B.P. 3017.
A. BRECHARD (Tissages S.A.), 16, rue Brison, Roanne (Loire).
BROCHIER et Fils, fabrique de soieries, 19, rue de l'Arbre-Sec, Lyon.
BROUSSE (M. de), transports internationaux, 55, rue de Lyon, Paris (12°).
BRUNEAU et C° (Laboratoires), produits chirurgicaux, spécialités pharmaceutiques, 17, rue de Berri, Paris (8°).
LES CABLES DE LYON, 170, avenue Jean-Jaurès, Lyon.
CADORICIN S.A., 18, rue de la Paix, Paris (20°).
CAPORAL ET MORETTI, Commerçants importateurs, B.P. 391, Beyrouth.
CARTIER, joaillier, 13, rue de la Paix, Paris.
C.E.F.M.A. (Association Constructeurs-Exportateurs Français de Machines Agricoles), 27, rue d'Astorg, Paris (8°).
CHAKER FRERES, B.P. 5.449, Treichville (Côte d'Ivoire).
CHALHOUB Ch., Import-Export, 9, rue Buffault, Paris (9°).
CHAMAS E.-D., Import-Export, B.P. 876, Beyrouth.
CHAMBRE SYNDICALE DES CONSTRUCTEURS D'AUTOMOBILES, 2, rue de Presbourg, Paris (8°).
CHAMS Ali, Import-Export, B.P. 709, Abidjan (Côte d'Ivoire).
CHANTIERS NAVALS FRANCO-BELGES, 66, quai d'Argenteuil, Villeneuve-la-Garenne.
CH. CHEHOINE, « Orientours », Représentant officiel en France du Tourisme Libanais, 9, rue Auber-2, rue Boudreau, Paris (9°).
CHOUQUET chez AGENCE MARITIME FRANÇAISE, 3, rue des Messageries, Paris.
Ed. CIRIAC, Agence de transit, 66, rue de la Joliette, Marseille.
COBTI Mamdouh, Import-Export, B.P. 38, Abidjan (Côte d'Ivoire).
COINTREAU, 1, place Molière, Angers. Distillerie.
COMITE CENTRAL DE LA LAINE, 12, rue d'Anjou, Paris (8°).
COMPAGNIE FRANÇAISE DE TOURISME, 18-20, place de la Madeleine, Paris (8°).
Cie POUR LA FABRICATION DES COMPTEURS ET MATERIEL D'USINES A GAZ, 12, place des Etats-Unis, Montrouge (Seine).
COMPAGNIE GENERALE DES INDUSTRIES TEXTILES, usine et vente de textiles, 74, boulevard de Paris, Roubaix.
COMPAGNIE GENERALE DU LEVANT, industrie frigorifique, 63, avenue de Villiers, Paris (17°).
COMPAGNIE DE NAVIGATION PAQUET, S.S., 90, boulevard des Dames, Marseille. Agence générale, 4, rue des Capucines, Paris.
COMPTOIR D'HERBORISTERIE ET DE DROGUERIE, 15, rue de Cassis, Marseille (8°).
COMPTOIR F.B.T., 64, rue Pierre-Charron, Paris (8°).
COMPTOIR FRANÇAIS DES PRODUITS SIDERURGIQUES, 1, rue Paul-Cézanne, Paris.
COMPTOIR NATIONAL D'ESCOMPTE DE PARIS, 14, rue Bergère, Paris (9°).
CORBY Robert, Conseiller du Commerce Extérieur, Gérant de Sociétés, Négociant en fourrures, pelleteries, 61, rue du Faubourg-St-Honoré, Paris (8°).
COROT, 65-67, Champs-Elysées, Paris (8°). Tissus au détail.
COSSANTELI G., négociant, 90, rue du Commandant-Rolland, Marseille.
C.O.T.H.A. (Compagnie des Techniques Hydrauliques et Agricoles), 155, boulevard Haussmann, Paris (8°).
C.T.A. (Compagnie Industrielle de Textiles Artificiels et Synthétiques), 5, avenue Percier, Paris (8°).
DEBBAS Selim D., transport-emballage, voyage, tourisme, avenue du Port-Marius, Ged, Bldg, B.P. 3200.
DEBBAS ET SON, Agence maritime, Tourisme, Transit et Emballage, avenue Foch et Port, Beyrouth.
DEGREMONT (Ets Emile), B.P. 46, Suresnes. Traitement des eaux.
DAHER et C°, Agence maritime, 12, rue du Faubourg-St-Honoré, Paris (8°).
DARAS Georges-S., négociant, 48, rue Grignan, Marseille.
DEBERNY et PEIGNOT, fonderie matériel d'imprimerie, 18, rue Ferrus, Paris.
DERVICHE Y. HADDAD, entreprises générales et matériaux de construction, B.P. 42, Beyrouth.
Eaux MINERALES D'EVIAN (Sté des), Evian-les-Bains (Hte-Savoie).
L'ELECTRO-VERRE, 21 bis, rue Lord-Byron, Paris (8°).
ESCALLIER A., riz et légumes secs, 17, rue François-Massabo, Marseille.
FATTAL KHALIL ET FILS (S.A.), Représentants. B.P. 773, rue du Port, Imm Fattal, Beyrouth.
LE FER-BLANC (Société), 1, rue Paul-Baudry, Paris (8°).
FRUIT FRAIS CONCENTRE (Le) (Extraits concentrés d'agrumes pour l'alimentation), 100, 104, rue J.-B. Charcot, Courbevoie.
GALLAND ET BROCHARD, Carbones, Rubans, Encres Stencils « ARMOR », 18-20, rue Chevreul, Nantes-Chantenay.
T. GARGOUR ET FILS, Agents maritimes, Immeuble Jabre, rue Foch, Beyrouth.

GIVAUDAN-LAVIROTTE et Cie, Produits chimiques et pharmaceutiques, 50 à 56, rue Paul-Cazeneuve, Lyon.

GLATRON-BASCHET et C^o, Papeteries Prioux, 1-3-5, impasse Reille, Paris.

GORAIEB Farhat, Import-Export, B.P. 14, Daloa (Côte d'Ivoire).

HACHETTE (Département Etranger), librairie, 79, boulevard Saint-Germain, Paris (6^e).

HAGE Nassib, Import-Export, B.P. 200, Abidjan (Côte d'Ivoire).

HANI Joseph-Michel, Administrateur délégué de la Sté Phénicienne des Forces Hydro-Electriques du Nahr Ibrahim, 1, rue du Midi, Neuilly (Seine).

HEIDSIEK Ch., champagnes, 46, rue de la Justice, Reims.

HERSENT, Entreprises T.P. et Maritimes, 60, rue de Londres, Paris.

IMPRIMERIE CATHOLIQUE, rue Huvelin, Beyrouth.

KADIGE Frères et C^o, commission-représentation, B.P. 373, Beyrouth.

KALIFE Michel, négociant, B.P. 22, Lomé (Togo).

KASSEM A. ET Cie, Négociant, B.P. 1022, Beyrouth.

KASSIV A. et Fils, commerçants, 126, rue Gambetta, Dakar (Sénégal).

Ets F. A. KETTANEH, Import-Export-Commerce, B.P. 242, Beyrouth.

KHALIL M. MELKI et C^o, Au Gant Rouge, B.P. 81, Beyrouth.

KHAYAT Fouad et C^o, Agent maritime, Beyrouth.

KHOURY E.-E., représentants de commerce, B.P. 319, Beyrouth.

LAFARGE ET DU THEIL (S.A. des Chaux et Ciments de), 30, rue Pierre-Puget, Marseille (6^e).

LAROUSSE, Librairie, 13 à 21, rue de Montparnasse, Paris.

LAUTIER FILS et C^o, Fabrique de matières premières de Parfumerie; Fabrique succursale à Fum El Chébuk-Beyrouth.

LEGRAND, Manufacture de porcelaine, appareils électriques, B. P. 64, Limoges; 128, avenue du Maréchal-de-Lattre-de-Tassigny, Limoges.

LIBANAISE D'AMELIORATION FONCIERE (Société), Immeuble Lazariah, Beyrouth.

LORILLEUX Ch. (Sté pour l'Exploitation en France des Ets), encres d'imprimerie, pâtes et rouleaux, 16, rue Suger, Paris (6^e).

R. MAKZOUME, Agent maritime, B.P. 1357, Beyrouth.

MARTELL et Cie, Cognac (Charente). Négociants en cognac.

MENERET ET Cie (Sté), Import-Export de Bois, face au n° 6, quai du Paludate, Bordeaux.

MONSAVON L'OREAL (Société), M. Jauffret, 39, boulev. Malesherbes, Paris.

MOREAU H. et C^o, tissus, 49, avenue de l'Opéra, Paris.

MANUFACTURE FRANÇAISE DES PNEUMATIQUES MICHELIN, Clermont-Ferrand (Puy-de-Dôme).

MANUFRANCE (Fabricant d'armes de chasse), Cours Fauriel, Saint-Etienne (Loire).

MERHEB Anis (Ets), B. P. 3249, Adjame (Côte d'Ivoire).

METALLURGIQUE DE NORMANDIE (Société), 16, boulevard Malesherbes, Paris (8^e).

ETABLISSEMENTS MIGNATON, 2, rue du Roule, Paris (1^{er}).

OMAIS K., Négociant, B.P. 260, Gagnoa, Côte-d'Ivoire.

OROSDI-BACK, nouveautés, 126, rue Lafayette, Paris, et B.P. 52, Beyrouth.

PAPETERIES NAVARRE, 120, boulevard de Courcelles, Paris (17^e).

PARFUMS BOURJOIS, 43, avenue Marceau, Paris.

PERRIN, ganterie, 6, rue Ivroy, Grenoble.

J.-M. PAILLARD (S.A. des Anciens Ets), Couleurs et Matériel pour le Dessin, 17, passage Saint-Sébastien, Paris (11^e).

POULAIN, Chocolaterie, 12, rue des Lices, Blois (L.-et-C.).

PRADON et C^o, négociant, 8, rue Saint-Jacques, Marseille.

PROGIL, Produits chimiques, extraits tannants, 79, rue de Miromesnil, Paris.

RACHID TARAFF, Sassandra (Côte d'Ivoire).

RAISSIS L., Agent maritime et Commission, rue du Port, Im Fattal, Beyrouth.

RHONE-POULENC, usine de produits chimiques, 21, rue Jean-Goujon, Paris.

RIGA Brothers, Agents maritimes et d'assurances, rue du Port, Im Fattal, Beyrouth.

ROCHE et C^o, tapis, velours, 13, rue Tronchet, Lyon.

L. RODRIGUES-ELY, Agent maritime, 3, rue Bailli-de-Suffren, Marseille.

ROGER et GALET, parfumerie, 62, faubourg Saint-Honoré, Paris.

ROUVIER J.-L., agent maritime, B.P. 254, Beyrouth.

ROYERE Jean, décorateur, 234, faubourg Saint-Honoré, Paris (8^e).

SABBAGH Louis, Représentations commerciales, Assurances maritimes, B.P. 726, Beyrouth.

SADIR CARPENTIER, Radio-Electricité, 101, boulevard Murat, Paris (16^e).

SEHNAOUI Michel et Fils, négociants, rue Al Arz, Beyrouth, B.P. 122.

SHELL-BERRE (Société des Pétroles), 42, rue Washington, Paris (8^e).

SIKIAS Nackle et Fils, Exportation céréales, B.P. 672, Beyrouth.

SOCIETE DU CHEMIN DE FER DAMAS-HAMA ET PROLONGEMENT, 63, avenue de Villiers, Paris (17^e).

SOCIETE DUCLEY, Verreries, Capsules, Impression sur métaux, 10-12, rue Borghèse, Neuilly-sur-Seine, Paris.

SOCIETE FONCIERE DU LEVANT, 7, rue Auber, Paris (9^e).

SOCIETE GENERALE DE TRANSPORTS MARITIMES A VAPEUR, 70, rue de la République, Marseille.

SOCIETE INDUSTRIELLE DES RIZ ET LEGUMES SECS, Rond-Point de l'Intendance, Marseille.

SOCIETE PARISIENNE D'EXPANSION CHIMIQUE, 28, cours Albert-1^{er}, Paris.

SOCIETE DE VENTE DE PRODUITS INDUSTRIELS, MINERAIS ET METAUX (SOVEPRO), 22, rue de Courcelles, Paris (8^e).

SONDAGES, INJECTIONS, FORAGES (Société de) (Entreprise P. Bachy), 11, avenue Colonel-Bonnet, Paris (16^e).

SYNDICAT DES FABRICANTS DE TISSUS DE ROUBAIX-TOURCOING, 3, rue de l'Hôtel-de-Ville, Roubaix.

SYNDICAT DES FABRICANTS DE SOIERIES ET TISSUS DE LYON, 24-25-26, place Tolozan, Lyon.

SYNDICAT GENERAL DE LA CONSTRUCTION ELECTRIQUE, 11, rue Hamelin, Paris (16^e).

SWISSAIR, 38, avenue de l'Opéra, Paris (2^e).

TARAFF Rachid, Import-Export, Sassandra, Côte-d'Ivoire.

TAYAR NISSIM, négociant, rue du Port, Beyrouth, B.P. 61.

TIBERGHIEU Frères, tissus, filés, 94, rue de Paris, Tourcoing.

TIBERGHIEU Ch., tissus, 278, chaussée Fernand-Forest, Tourcoing.

TRANSPORT DE L'ENERGIE ELECTRIQUE (Société de), B.P. 3591, Beyrouth.

UNION FRANCO-SCANDINAVE, 6, rue Clément-Marot, Paris (8^e).

UNIVER, Industrie du verre pour l'exportation, 12, rue Lincoln, Paris.

VALISERE, gants-lingerie, rue de Paris, Grenoble.

VELLY ET DUPERRIER, Courtiers, légumes secs, riz, grains, 15, avenue de l'Opéra, Paris (1^{er}).

VILMORIN-ANDRIEUX, graines sélectionnées, 4, quai de la Mégisserie, Paris.

WARDE M., Exportation céréales, graines, légumes secs, B.P. 1141, Beyrouth.

DE WENDEL ET Cie (Les Petits-Fils de F.), 3, rue Paul-Baudry, Paris (8^e).

ZEHL A. (Les Fils de), Agents Maritimes et d'Assurances, rue de la Marcellaise, immeuble Gad, Beyrouth.



LUFTHANSA SERVICES RÉGULIERS DE PARIS SUR

consultez votre agence de voyages

NEW YORK
HAMBOURG
DUSSELDORF
FRANCFORT

STUTTGART
MUNICH
RIO DE JANEIRO
SAO PAULO
BUENOS AIRES

Correspondance à Francfort sur Istamboul, Beyrouth, Bagdad et Téhéran

BUREAUX DE FRET : ORLY-AEROGARE NORD - TÉL. GOB 51-41 OU POR 51-41 POSTE 21 71

L'ACTUALITÉ

ECONOMIQUE

Lors de la crise de Suez, un gros effort a été fait tant par les pays de l'Est que par l'Allemagne, l'Italie et le Japon pour développer leurs exportations industrielles au Proche et Moyen-Orient où la production anglaise et française avaient cessé brusquement de pénétrer.

Mais la Grande-Bretagne ne tardait pas à accentuer son influence économique auprès des pays du pacte de Bagdad cependant qu'elle entreprenait de reprendre des relations normales avec l'Égypte. À son tour, la France entrait en pourparlers avec celle-ci.

Il n'en va pas moins que la rupture des relations entre certains pays du Moyen-Orient, d'une part, et l'Angleterre et la France, d'autre part, ont désorganisé les échanges avec l'Europe et, par contre, stimulé le commerce avec les pays de l'Est (U.R.S.S., Allemagne Orientale, Tchécoslovaquie, Pologne, Roumanie, Chine Populaire).

Aussi bien, la crise de Suez a donné l'occasion aux États-Unis d'accroître leur pénétration au Proche et Moyen-Orient où leur aide économique, technique et militaire ne cesse de s'amplifier et singulièrement au Liban dont la stabilité leur offre une base de tout premier ordre.

Malgré tout, en 1956, les exportations de la plupart des puissances occidentales vers le Proche et Moyen-Orient ont progressé. États-Unis et encore la Grande-Bretagne viennent en tête, suivis de l'Allemagne Occidentale, de la France et de l'Italie. Mais si les trois premiers pays ont augmenté leurs envois, ceux de la France ont nettement diminué.

Le pourcentage de la participation de ces pays par rapport aux exportations totales peut se chiffrer ainsi :

États-Unis : 28 ; Angleterre : 26 ; Allemagne Occidentale : 18 ; France : 8 ; Italie : 7.

La France

La France est aux prises avec une crise des finances extérieures et une crise des finances publiques. Des mesures de rigueur ont été prises.

Elles ont permis de faire face momentanément à la situation et ont marqué, d'autre part, l'opposition à un développement d'inflation menaçant de devenir dangereux et à un accroissement des dépenses publiques.

D'importantes économies ont été décidées et une modification du régime des échanges et des paiements extérieurs est intervenue.

Un ralentissement de l'expansion peut se produire en raison de la diminution des importations, mais les mesures prises visent à la sauvegarde des « activités saines et compétitives » au risque d'une certaine dépression économique. Il n'est cependant pas exclu, au prix de cette discrimination, que la poursuite de l'expansion puisse se concilier avec une réduction des importations.

Face à la conjoncture, c'est-à-dire essentiellement à la crise des devises, il s'agissait avant tout de modifier l'état d'esprit de l'opinion et de certains milieux de l'entreprise.

En effet, déficitaire depuis plus d'un siècle, la balance commerciale n'a pu être équilibrée dans le passé, que par l'épargne et l'aide extérieure.

Le déficit s'est encore aggravé en 1956, en raison des circonstances (évalué à 400 milliards) et cette aggravation s'est poursuivie au cours de 1957, cependant que le rythme de l'expansion nécessitait un surcroît d'achats de matières premières sans qu'une augmentation des ventes à l'étranger intervienne et alors que des stocks étaient constitués.

Il était donc devenu nécessaire de réduire les importations et de développer les exportations.

Il faut en effet remarquer que le contingentement et un meilleur emploi des matières premières ne suffisent pas à la réduction des importations, celles-ci n'ayant pas encore fléchi en juillet, et qu'il y a lieu d'agir tout particulièrement sur le marché de la demande intérieure et d'alléger le budget de l'État sans que pour autant l'expansion se ralentisse.

Par conséquent, nécessité d'exporter plus, et pour ce faire, qu'une part plus grande soit faite dans la production aux envois à l'étranger. On ne saurait en recevoir plus qu'on ne lui vend, les autres moyens de paiement faisant défaut.

Telles sont les conditions de l'évolution économique du pays, et tels sont les objectifs poursuivis par le gouvernement qui, le 6 août, a décidé un prélèvement s'élevant à 20 % sur les règlements à l'importation et un versement s'élevant à 20 % sur les recettes d'exportations ; les produits destinés à la production d'énergie ainsi que certaines autres matières premières étant exemptes de ces dispositions et ces mesures s'appliquant aussi aux transactions invisibles.

Le Liban

Le Liban a traversé la crise proche orientale sans trop de dommages et son économie s'est vite ressaisie témoignant de ses facultés d'adaptation et de ses possibilités de résistance.

Les conséquences des événements de novembre ont prouvé, si besoin était, que le développement des relations économiques avec l'étranger, et tout particulièrement avec le monde occidental, est à la base de la prospérité libanaise.

Le commerce extérieur du Liban peut, en effet, se résumer ainsi en pourcentage d'importations et d'exportations :

— avec l'Europe Occidentale et les Etats-Unis : 59 et 34 ;

— avec les Pays arabes : 25 et 36 ;

— avec les Pays de l'Est : 5 et 6.

Il apparaît donc nettement que la plus grande partie de ses échanges commerciaux se font avec les pays à économie libre : en Occident, l'Angleterre (68.483.000 L.L. d'importations libanaises en 1956) avec les Etats-Unis (63.742.000 L.L.) sont ses premiers fournisseurs et la France, son premier client (plus de 3 milliards de francs d'exportations libanaises en 1956). Il n'en va pas moins qu'il se doit de conserver ses échanges avec les Pays arabes : dans l'ensemble, la Syrie demeurant son principal fournisseur, et la Séoudite son meilleur client.

Pays de libéralisme économique, ne possédant pas d'industrie lourde ni d'excédents agricoles, il tire ses revenus essentiellement du commerce : services, réexportations et transit.

Les restrictions syriennes sur le transit lui causent un grand préjudice mais desservent aussi non seulement les intérêts irakiens et jordaniens, mais encore, ceux de la Syrie. L'interdépendance économique n'est pas un vain mot.

Signalons, pour terminer, les efforts déployés par les Etats-Unis pour développer leurs relations avec le Liban et utiliser Beyrouth comme centre d'expansion dans le Proche et Moyen-Orient. Leur aide au Liban s'amplifie : pour 1957, sur le plan économique et technique elle atteint une quinzaine de millions de dollars, et près de 5 millions sur le plan militaire.

Trois banques américaines sont installées à Beyrouth, et une centaine de firmes y sont représentées. L'activité de ces établissements se déploie dans tous les domaines : aménagement de voies de communications et d'adduction d'eau, construction de grands hôtels et d'habitations populaires, agrandissements d'aéroports, etc...

Quant aux échanges franco-libanais, en 1956 :

— les exportations libanaises ont presque doublé : (de 5,9 millions de L.L. en 1955 à 11,1) en raison principalement des envois d'agrumes (pour 600.000 L.L. contre 46.000 en 1955) et de lentilles (1,2 million de L.L. contre 0,5 en 1955) et de nouveaux produits tels que : millet, huile d'olives, amandes et orge ;

— les importations libanaises se sont également accrues (de 52,5 millions de L.L. en 1955 à 54,5) l'augmentation ayant porté sur :

produits pharmaceutiques (1,5 million de L.L. contre 1,2 en 1955) ; engrais (6 contre 2) ; fers et aciers (8 contre 6) ; tuyaux de fonte (1,5 contre 1) ; autos de tourisme (2,4 contre 1,8).

Ont été en diminution :

Les ouvrages en fonte, les chaudières à vapeur, les velours, les fils de déchets de soie, le bois contreplaqué, les gants de peau, les matières colorantes, les films de cinéma.

Le déficit de la balance commerciale libanaise a regressé de 46,5 millions de L.L. en 1955 à 33,5, conséquence de l'entrée en vigueur de l'accord commercial.

La France est demeurée le premier fournisseur du Liban quant aux produits dits de luxe : articles de Paris, champagne et vins, fromages, entre autres.

Pour le premier semestre 1957 :

Selon les Douanes françaises, le déficit commercial libanais avec la France a atteint 4,4 milliards de francs, s'aggravant ainsi d'environ 1 milliard (3,5 pour le premier semestre 1955). L'augmentation des achats libanais d'or industriel en est la principale cause : plus d'un milliard de francs au lieu de 47 millions.

Par rapport à 1956, au premier semestre, les importations libanaises ont été de 6,5 milliards de francs contre 5,2 et les exportations de 2 contre 1,7.

Enfin, l'accord monétaire ne tardera pas à venir à l'ordre du jour des relations franco-libanaises.

Cet accord venant à expiration au début de 1959, des négociations doivent s'engager à l'effet d'aboutir soit à sa reconduction, soit à sa modification, voire son annulation.

Selon certains milieux libanais, il n'aurait plus d'objet.

Signalons, pour terminer, que le récent alignement du franc a provoqué une baisse sensible des valeurs franco-libanaises.

*
**

En conclusion, les événements du Proche-Orient de la fin de l'an dernier ont prouvé que nul n'échappe à l'interdépendance économique et que la confiance constitue l'élément décisif de toute économie.

Ajoutons, pour souligner combien l'économie dépend du politique, que ces mêmes événements ont essentiellement servi les intérêts américains et russes. Actuellement, l'U.R.S.S. porte tous ses efforts sur la Syrie dont l'économie s'oriente de plus en plus vers les pays de l'Est où elle trouve une assistance financière et technique qui n'est pas sans analogie avec l'aide américaine à d'autres pays arabes.

Mais la poussée soviétique en Proche-Orient menace singulièrement le ravitaillement en pétrole des nations européennes.

Jour après jour, on voit les deux principales puissances mondiales s'ingénier à étendre leur influence en cette partie du monde au risque de s'y affronter de plus en plus sévèrement.

UN LARGE TOUR D'HORIZON

Allocution traditionnelle
de Son Excellence M. Camille CHAMOUN
Président de la République Libanaise
à Deir-El-Kamar
le 4 août 1957



Cette enceinte sacrée réunit de nouveau, ce soir de fête, toutes les branches de la grande famille libanaise qui communit dans une même pensée et professent le même idéal. Elle constitue pour nous le lieu et l'occasion de passer en revue nos divers problèmes de politique extérieure et intérieure, surtout ceux susceptibles d'affecter directement notre vie nationale et notre sécurité.

D'année en année, depuis le commencement de la période d'après-guerre et du jour où le Liban a retrouvé sa souveraineté entière, le champ de notre activité s'est élargi au-delà de toutes les limites. Nos responsabilités dépassant le cadre local et même dépassant le cadre du Moyen-Orient sont devenues mondiales.

Cette expansion dans le domaine international, unique dans son exemple pour un pays de l'étendue du Liban, est due, durant notre époque moderne, aux centaines de milliers d'émigrés qui, depuis trois quarts de siècle, ont porté dans toutes les régions connues du monde notre pensée, notre civilisation et notre expérience, et qui nous ont assuré des amitiés solides, avant même que nous devenions l'entité distincte d'aujourd'hui. Elle est, en outre, due à la part tous les jours plus grande que nous assumons dans les affaires internationales : Ligue des Etats arabes, Organisation des Nations Unies, Conseil de Sécurité, Charte des Droits de l'Homme ; à notre dévotion au service de l'organisation culturelle et scientifique des Nations Unies, pour faire de cette institution une réalité utile et vivante.

Notre position dans le monde est enfin due au fait que dans les circonstances internationales graves où l'ordre et la paix étaient sérieusement menacés, nous avons su prendre la décision responsable qui s'imposait, nous

inspirant des principes de la Charte des Nations Unies, tout en demeurant dans le respect de nos propres obligations.

Les douze mois qui viennent de s'écouler depuis notre dernière réunion dans cette enceinte ont été marqués de graves événements. En général, le Moyen-Orient, et plus particulièrement les pays arabes ont été le théâtre de ces événements. L'importance économique, géographique et stratégique de cette partie du monde s'est trouvée accrue du caractère inflammatoire des problèmes avec lesquels elle a été confrontée, problèmes qui pouvaient, à tout moment, dégénérer en conflit à l'échelle mondiale.

Faisons le bilan de l'année.

En juillet dernier, l'Egypte décide la nationalisation du canal de Suez. Cette décision provoque de violentes réactions dans certaines capitales d'Europe. En cette même place où nous nous réunissons aujourd'hui et à cette même occasion, j'ai défini la position du Liban, appuyant l'Egypte dans ses droits sur le canal et prévenant les pays intéressés contre le danger de leur intervention, dans une matière relevant de la souveraineté nationale égyptienne.

1. — Néanmoins, en octobre 1956, l'Egypte est victime d'une attaque militaire. Malgré la ténacité et l'esprit combatif de ses dirigeants, ainsi que la résistance héroïque de Port-Saïd, une partie importante de ses territoires est occupée.

Cette agression déclenche des remous internationaux

menaçants. Les Etats-Unis d'Amérique prennent, sans réserve, fait et cause pour l'Egypte, au risque de compromettre sérieusement leurs relations avec leurs puissants alliés d'Europe. L'Union Soviétique parle de réagir, au besoin par des représailles. Aux Nations Unies, soixante-quatre nations, sous l'impulsion de l'Amérique et des pays asiatiques, se rangent du côté du droit et de la justice. De leur côté, les souverains et chefs d'Etats arabes, réunis à Beyrouth, décident à l'unanimité d'user des moyens de contrainte prévus par la Charte des Nations Unies et par le pacte arabe de sécurité collective, si les territoires égyptiens ne sont pas évacués. Six semaines de pression de l'opinion publique mondiale contribuent à transformer les revers militaires en un éclatant succès politique.

2. — L'Egypte, le Royaume séoudite, le Yémen, la Syrie et la Jordanie achèvent leurs accords militaires et décident l'unification du commandement de leurs armées. La Jordanie met fin à son traité avec la Grande-Bretagne. Trois pays, parmi ses alliés militaires, s'engagent à se substituer à la Grande-Bretagne pour le paiement de l'aide dont la Jordanie bénéficiait en vertu de ce traité.

3. — La Jordanie devient elle-même la proie d'une agitation subversive qui menace sa propre existence. Le Président des Etats-Unis d'Amérique, prévoyant le grand danger auquel s'expose la paix dans le Moyen-Orient au cas où la Jordanie succombe sous la pression communiste, obtient du Congrès américain l'autorité d'intervenir militairement là où la nécessité de son intervention se fait sentir. Le courage et la détermination du jeune souverain de Jordanie parviennent à rétablir la situation.

4. — Les activités communistes déployées dans le Moyen-Orient provoquent la naissance de la doctrine Eisenhower, qui est acceptée par plusieurs pays, dont le Liban. Cette doctrine, qui s'exprime en termes d'aide économique et militaire pour les pays qui la demandent, a soulevé les véhémentes accusations que l'opinion publique connaît.

Contrairement à ces accusations, la doctrine Eisenhower ne comporte aucun avantage politique ou militaire au profit des Etats-Unis d'Amérique. Elle n'a pas pour but ni pour effet de se substituer à nos engagements internationaux, en vertu du pacte de la Ligue des Etats arabes, du pacte de sécurité collective arabe ou de la Charte des Nations Unies. Elle n'affecte en aucune façon soit la portée de ces engagements, soit la priorité que nous leur avons constamment reconnue.

Elle constitue tout simplement une manifestation d'amitié et de solidarité vis-à-vis de ceux des pays du Moyen-Orient qui sont décidés à renforcer leur potentiel de lutte contre le communisme et ses conséquences destructives.

5. — Le rapprochement entre les deux dynasties hachémites et séoudienne a été le fruit d'une initiative heureuse. Il promet de mettre fin à l'hostilité sourde qui a malheureusement existé entre les deux royaumes, en

attendant de se transformer en une collaboration féconde, pour le grand bien de ces deux pays et des peuples arabes en général.

6. — Des difficultés internationales particulières au monde arabe continuent d'empêcher l'établissement des rapports normaux de confiance et de coopération avec les pays d'Occident. Bien plus, elles dégènèrent souvent en conflits aigus et constituent une source permanente de trouble pour les esprits et pour la Paix. Parmi ces difficultés : les questions de Buraimi, du golfe d'Akaba, de l'Algérie, des revendications du Royaume Yéménite, le problème de Palestine doivent être abordés de face et recevoir les solutions appropriées, dans le cadre des aspirations légitimes des peuples arabes et de la justice internationale.

7. — Mais de tous les problèmes qui menacent la tranquillité et la stabilité de cette partie du monde, le plus grave et le plus lourd de conséquences pour l'avenir est la détérioration marquée dans les relations des pays arabes entre eux. Les causes de cette détérioration, nous devons avoir le courage de les trouver en nous-mêmes. Elle a dans tous les cas atteint sa gravité actuelle, par nombre de raisons devenues évidentes. La principale et la plus saillante d'entre elles réside dans le fait que les gouvernements de certains Etats, mus sans doute par un complexe inhérent à eux-mêmes, n'ont pu dès le premier jour ni comprendre ni admettre le principe de la souveraineté égale de tous les Etats au sein de la Ligue. Là se trouve, à mon avis le mal originaire qui a conduit la Ligue à sa situation actuelle.

Je mentionnerai également :

Les prises de position unilatérale de la part de certains Etats, sans explication ni consultation préalable avec les autres Etats dont ils exigent, par ailleurs, le soutien inconditionnel et sans réserve :

L'ingérence de certains Etats dans les affaires intérieures d'autres Etats :

Les campagnes violentes et systématiques de critique et d'accusation — parfois réciproques — menées par une presse et une propagande dirigées, campagnes qui ont souvent ignoré la vérité ou l'ont déformée.

Les résultats immédiats de ces désaccords persistants ont été : le refus par l'Egypte et la Syrie de s'acquitter envers la Jordanie de l'aide qu'elles lui avaient promise ; la véritable interruption des relations diplomatiques entre les uns et les autres, et en général, la prédominance d'une atmosphère de méfiance qui fait que le Conseil de la Ligue des Etats arabes ne se réunit même plus, et si quelques-uns de ses organismes donnent parfois l'illusion de se réunir, c'est pour prouver, une fois de plus, la stérilité et la futilité de leurs débats.

Telle est la situation, décrite avec la franchise brutale qui s'impose. Le Moyen-Orient arabe, affaibli au dedans et au-dehors, risque de perdre la position internationale qu'il s'était acquise dans le monde et que seuls des actes permanents de solidarité permettent de conserver.

SOCIÉTÉ COMMERCIALE DES FONTES

TÉL. : ELY. 85-03 1, RUE PAUL-CÉZANNE, PARIS-8^e TÉL. : FRASIFONTE-PARIS

TOUTES FONTES PHOSPHOREUSES & HEMATITES DE MOULAGE & D'AFFINAGE

SPIEGEL - FERRO - MANGANESE CARBURE

La question qui se pose aujourd'hui est celle de savoir si nous allons demeurer impuissants à combattre le mal dont le corps arabe tout entier est atteint et si nous allons, sans réaction saine et positive, voir s'effondrer l'édifice commun que nous avons érigé, au prix de luttes séculaires, qui constitue aujourd'hui une des forces morales les plus importantes et qui sera demain le patrimoine de fierté de nos enfants.

Pour notre part, ayant fait du pacte de la Ligue des Etats arabes, une pierre angulaire de notre politique extérieure, nous nous refusons à l'admettre. Nous rejetons cette éventualité avec force, et cela d'autant que, comme le prouve chaque document de notre Chancellerie, de toutes les Chancelleries, nous avons constamment porté l'étendard de la lutte au profit de la collectivité arabe et au profit de chaque pays arabe. Nous l'avons fait avec ferveur, mais avec la modestie si naturelle pour un pays conscient de ses devoirs et de ses obligations.

Cette vraie mission du Liban réapparaît, dans la conjoncture actuelle. C'est une mission de désarmement des esprits, d'apaisement des cœurs, d'entente et d'amour.

Je ne crains point de l'affirmer solennellement du haut de cette tribune : il n'existe pas de conflits réels parmi les pays arabes et surtout il n'existe pas de conflits que nous ne puissions résoudre, si nous y mettons la volonté d'y parvenir, la détermination à sacrifier les points de vue particuliers au profit de la collectivité et si nous avons la foi dans notre destinée.

Le monde arabe, qui a également son centre dans chacun des pays qui le composent, est le nôtre. Nous avons la sainte obligation de veiller sur ses intérêts, et en premier lieu, la responsabilité de le protéger, de le défendre et de préserver sa civilisation millénaire, sa vie sociale et ses libertés.

Pour mettre un terme à toutes les causes de conflits qui séparent les pays arabes, pour inaugurer une ère nouvelle de solidarité constructive, je propose une conférence de tous les pays arabes, à la plus haute échelle, qui, après la préparation diplomatique nécessaire, sera tenue non pas à Beyrouth, mais au Caire même, à Ryad ou dans n'importe quelle capitale arabe. Au succès de cette conférence, chacun, je l'espère, mettra à contribution toutes les ressources de son intelligence et de son cœur.

Messieurs,

J'en ai fini avec les problèmes de politique extérieure.

Dans le domaine intérieur, la politique de reconstruction économique, la seule qui compte en définitive, se poursuit sans relâche. Elle est destinée, non seulement à procurer du travail à la main-d'œuvre libanaise, palestinienne et syrienne qui profite largement de notre hospitalité, mais à assurer une répartition plus équitable et plus générale des ressources nationales, à relever le niveau de vie, surtout celui des classes dépossédées, enfin à moderniser et compléter l'équipement économique, industriel, agricole et touristique du pays. Aux projets de grandes routes, d'irrigation, d'alimentation en eau potable et d'électrification qui s'achèvent succèdent de nouveaux projets dans chacune des régions libanaises. Les premiers travaux du Litani viennent, eux aussi, d'être adjugés et le mois de septembre prochain, verra la pose de la première pierre qui sera le signal annonçant le commencement effectif de ces travaux.

L'extension du téléphone automatique aux centres les plus reculés du Liban a été non seulement décidée, mais entreprise depuis un an. Un réseau tout neuf et moderne remplacera bientôt notre vieux réseau.

L'activité commerciale a été légèrement ralentie après les événements de Suez. Mais elle n'a pas tardé à reprendre son cours normal, continuant ainsi à assurer à notre économie le climat de stabilité.

Il est à l'honneur du Gouvernement et du Parlement, malgré les critiques dont ils sont assaillis, il est à leur honneur que les grands projets d'utilité publique, par leur succession ininterrompue et leur exécution méthodique, soient devenus en quelque sorte un travail de simple routine.

Ainsi, le seul événement nouveau dont il convient de parler, consiste dans les élections législatives qui viennent de se terminer.

La compétition électorale a revêtu un caractère exceptionnel d'âpreté dû aux circonstances de politique internationale dans lesquelles elle vient de se dérouler, et à l'intervention de certains facteurs de propagande active étrangère au Liban.

Des accusations violentes et irresponsables ont été portées contre le Gouvernement et contre moi-même. J'ai heureusement trop l'expérience des élections pour ne pas accueillir, avec une profonde pitié, les réactions nerveuses des candidats malheureux qui éprouvent le besoin de trouver, pour satisfaire leur orgueil blessé, une explication à leur infortune. La réalité qui demeure est que les élections ont eu lieu dans une atmosphère libre et sans contrainte et qu'elles viennent, par leur résultat, d'assurer la continuité de la politique suivie par le pays jusqu'à ce jour.

J'ai, par ailleurs, le sentiment que, se conformant aux traditions parlementaires en honneur dans les vieilles démocraties, la Chambre qui vient d'être élue, se divisera en des camps organisés : les uns appuyant le Gouvernement, les autres s'opposant à sa gestion. Pour ma part, aux uns et aux autres, j'adresse un souhait égal de bienvenue et de succès dans l'œuvre nationale commune. Plus particulièrement, je dirai à l'opposition : qu'un régime parlementaire digne de ce nom ne se comprendrait pas sans elle et que sa présence, sur un certain plan, est aussi utile que celle du Gouvernement. Mais je lui dirai aussi que l'utilité de sa présence se conçoit dans la mesure où elle est objective, nationale et constructive, et dans la mesure où cessant de faire appel à la rue et de dépendre de la rue, elle est décidée à agir dans le respect absolu de la légalité.

Messieurs,

J'ai toujours professé, comme un principe immuable, que la valeur d'un pays et son prestige dans le monde, ne sont fonction ni de l'immensité de ses territoires, ni du nombre de sa population, ni de la puissance de ses armées et de ses flottes maritimes ou aériennes, mais de la contribution qu'il peut apporter à la cause de la civilisation, de la culture et du progrès.

Depuis plusieurs millénaires, le Liban, petit pays de montagne élevant ses cimes neigeuses aux bords de la Méditerranée, a partagé avec l'humanité entière sa philosophie, sa civilisation et ses inventions, dont l'alphabet et le commerce se sont révélés être les plus utiles et les plus dynamiques à travers les âges. Cette mission du Liban, d'un Liban éternellement libre et souverain, éternellement un pays de lumière, de justice et de tolérance, nous avons pris la ferme résolution de l'accomplir, quels que soient les écueils semés sur notre route et quelle que soit la longueur du chemin à parcourir.

La fête de ce soir qui a groupé dans une même enceinte et uni dans une même pensée des Libanais appartenant à tous les éléments de la Nation, sera un gage précieux de notre succès.

BANQUE LIBANAISE POUR LE COMMERCE

S. A. L. AU CAPITAL DE L. L. 5 000 000



SIEGE SOCIAL : BEYROUTH (LIBAN)



SUCCURSALE A PARIS

4 RUE DE SEZE, IX^e

TELEPHONE OPERA 10-65, 38-70, 97-21



Succursales à

DAMAS (Syrie)

TRIPOLI (Liban)

LE CAIRE (Egypte)

BAGDAD (Iraq)

**TOUTES OPERATIONS DE BANQUE
EN FRANCE ET DANS LE PROCHE-ORIENT**

STATISTIQUES

COMMERCE EXTERIEUR LIBANAIS EN 1956

PRINCIPALES IMPORTATIONS

Nomenclature	Quantités tonnes	Valeurs milliers de L.L.
Or brut et monnaies d'or	11.660	41.607
Pétrole, essence, mazout	442.825	39.609
Froment et farine de blé	153.794	32.216
Fers et aciers	104.729	28.137
Animaux de boucherie	672.354 têtes	26.784
Automobiles et camions	4.842 unités	19.835
Lait, beurre, fromages, œufs	7.636	16.231
Bois	48.480	10.548
Graines de coton et de chanvre	38.118	9.000
Coton brut	3.205	7.034
Sucre	32.489	6.742
Peaux brutes	4.733	5.952
Monnaies d'argent	71	4.792
Aéronefs	35	106

PRINCIPALES EXPORTATIONS

Nomenclature	Quantités tonnes	Valeurs milliers de L.L.
Monnaies d'or	4	13.222
Lentilles	44.986	12.098
Agrumes	48.399	10.367
Pommes	17.120	7.349
Monnaies d'argent	76	5.682
Laines en masse	2.663	4.850
Tourteaux et autres résidus de l'extraction des huiles végétales	24.651	4.603
Coton brut	1.805	3.863
Bananes	12.097	3.022
Oignons	21.887	2.258
Ciment	10.303	497

EVOLUTION DU COMMERCE EXTERIEUR DU LIBAN (en 1.000 L.L.)

(Statistiques des Douanes libanaises.)

Années	Importations	Exportations	Déficit	Réexportations	Transit
1952	343.911	77.593	266.318	19.538	1.038.607
1953	363.759	86.683	277.076	12.544	1.062.964
1954	485.133	105.595	379.538	13.891	1.033.042
1955	529.073	120.599	408.474	16.371	1.148.300
1956	561.190	145.801	415.389	14.645	1.100.300

N.B. — 1) La valeur réelle des importations et des marchandises en transit est supérieure aux chiffres fournis, les monnaies étrangères de paiement étant converties en monnaie libanaise aux cours officiels alors que les transactions sont faites aux cours libres.

2) Les exportations doivent être considérées comme supérieures de 10 à 15 % aux chiffres ci-dessus.

3) Ces chiffres ne comprennent pas les importations et les exportations des organismes internationaux et sociétés concessionnaires.

TRANSIT DES MARCHANDISES PAR LE LIBAN (en 1.000 L.L.)

Désignation	1956	1955	Balance	Désignation	1955	1956	Balance
1) Animaux vivants et produits du règne animal	3.427	5.426	— 1.999	12) Chaussures, chapeaux, parapluies, parasols, articles de mode	2.118	1.912	+ 206
2) Produits du règne végétal ..	28.930	36.087	— 7.157	13) Ouvrages en pierre et autres matières minérales; produits céramiques; verres et ouvrages en verre	7.824	6.619	+ 1.205
3) Corps gras, graisses, huiles et produits de leur dissociation; cires d'origine animale ou végétale	3.043	4.766	— 1.723	14) Perles fines, pierres précieuses, métaux précieux et ouvrages de ces matières; monnaies	133.361	178.963	— 45.602
4) Produits des industries alimentaires; boissons, liquides alcooliques et vinaigres; tabacs	22.263	23.595	— 1.332	15) Métaux communs et ouvrages de ces métaux	43.910	36.126	+ 7.784
5) Produits minéraux	520.495	526.669	— 6.174	16) Machines et appareils; matériel électrique	114.679	95.128	+ 19.551
6) Produits chimiques et pharmaceutiques; couleurs et vernis; parfumerie; savons; bougies et similaires; colles et gélatines; explosifs; engrais ..	25.261	24.384	+ 877	17) Matériel de transport	61.293	75.836	— 14.543
7) Peaux, cuirs, pelleteries et ouvrages de ces matières ..	4.582	3.251	+ 877	18) Instruments et appareils scientifiques et de précision; horlogerie; instruments de musique	2.729	2.947	— 218
8) Caoutchouc et ouvrages en caoutchouc	13.822	13.978	— 156	19) Armes et munitions	1.018	964	+ 54
9) Bois, liège et ouvrages de ces matières, ouvrages en matières à tresser	6.607	6.630	— 23	20) Marchandises et produits divers non compris ailleurs ..	4.051	2.324	+ 1.727
10) Papiers et ses applications ..	8.736	7.426	+ 1.310	21) Objets d'art et de collection ..	47	104	— 57
11) Matières textiles et ouvrages de ces matières	92.104	95.165	— 3.061	Totaux	1.100.300	1.148.300	... 48.000

ECHANGES FRANCO-LIBANAIS 1956

(Documentation Douanes libanaises.)

PRINCIPALES IMPORTATIONS LIBANAISES

<i>Désignation</i>	1956 (L.L.)	1955 (L.L.)	<i>Désignation</i>	1956 (L.L.)	1955 (L.L.)
Farines de blés durs et tendres	2.294.481	2.580.090	Tôles de fer ou d'acier, planes, sans ouvrans, de plus de 1 mm d'épais- seur	534.235	397.827
Huiles de palmiste, de coprah en réci- pients de 5 kg. et moins	381.796	318.383	Tôles de fer ou d'acier de 1 mm ou moins d'épaisseur	265.044	138.930
Ciments: blanc ou coloré	472.862	346.385	Tôles de fer ou d'acier galvanisés	194.310	135.997
Gaz butane	267.576	443.920	Tuyaux en fonte centrifugée d'un dia- mètre intérieur de 20 cm et plus	1.422.760	978.389
Antibiotiques d'usage courant	228.262	130.075	Raccords en fonte d'un diamètre inté- rieur égal ou supérieur à 20 cm	191.620	»
Produits pharmaceutiques	1.545.816	1.186.514	Tuyaux en acier d'un diamètre intérieur inférieur ou égal à 5 cm	458.834	335.392
Parfumeries alcooliques en flacons	221.225	217.253	Autres tuyaux en fer ou acier	685.984	537.421
Pâtes et eaux dentifrices	180.087	131.330	Tuyaux de forme spéciale d'un diamètre intérieur inférieur ou égal à 5 cm ..	998.252	467.400
Engrais minéraux ou chimiques azotés	598.460	192.733	Autres tubes et tuyaux	1.002.873	467.351
Engrais potassiques	152.670	256.400	Récipients en fer ou acier sans soudure pour gaz	274.179	234.078
Pneus pour autos et vélos et autres engins	683.259	668.315	Chaudières pour chauffage central en fer, acier ou fonte malléable	223.379	191.394
Bois contreplaqués	776.018	767.161	Radiateurs pour le chauffage central ..	230.425	254.707
Publications périodiques (Revue)	371.143	241.494	Câbles en cuivre de plus de 3,5 mm de diamètre	649.764	574.235
Tissus serrés	249.767	311.617	Aluminium brut	492.000	213.130
Fils de soie artificielle pure ou mélangée de laine	576.247	420.220	Machines motrices hydrauliques	236.721	»
Tissus en soie artificielle	566.637	446.915	Ponts roulants, transporteurs aériens ..	177.654	»
Fils de laine peignée	2.462.180	2.850.895	Excitatrices et leurs rhéostats	1.035.578	396.210
Tissus de laine ne pesant pas plus de 350 g au m ²	430.526	489.392	Autres appareils radioélectriques	367.119	156.116
Tissus de laine pesant entre 350 et 500 g	700.533	669.017	Câbles isolés	286.648	330.167
Fils de coton conditionnés pour la vente au détail	419.617	480.551	Interrupteurs, sectionneurs et disjon- cteurs	167.361	106.289
Tissus de coton pur façonnés	268.820	221.903	Appareils pour le réglage du courant électrique	218.494	141.770
Bonneterie de laine pure ou mélangée	489.271	817.801	Locomotives à vapeur y compris les loco- motives-tandems	259.140	»
Carreaux de pavement et de revêtement en grès	209.574	233.625	Wagons et wagonnets pour le trans- port des marchandises	160.000	»
Appareils fixes, sanitaires en céramiques	187.194	230.620	Voitures automobiles de tourisme pesant moins de 1.500 kg	2.327.820	1.827.051
Monnaies en métaux communs	227.930	»	Parties et pièces détachées d'automobiles	282.666	316.527
Fer et acier en barres, ronds de 4 mm inclus à 25 mm	7.685.566	6.179.183			
Fer et acier en barres, ronds d'autres dimensions	158.219	108.392			
Fer et acier en barres en T ou en I	228.425	»			
Autres barres en acier	2.409.651	1.254.303			
Fer et acier en fils tréfilés simplement étrés de 1 mm 4 et plus	318.458	347.960			
Fils recuits, galvanisés ou étamés jusqu'à 6 mm de diamètre	258.109	270.742			

EXPORTATIONS LIBANAISES

<i>Désignation</i>	1956 (L.L.)	1955 (L.L.)	<i>Désignation</i>	1956 (L.L.)	1955 (L.L.)
Oignons, échalottes	225.323	240.267	Huiles d'olives autres que pour la savon- nerie	150.000	»
Haricots	185.093	257.280	Tourteaux et autres résidus de l'extrac- tion des huiles végétales	131.792	142.200
Lentilles	1.192.896	501.250	Laines en masses	177.147	»
Vesces et luzernes	960.696	586.874	Coton brut	737.132	162.300
Oranges et mandarines	601.010	»	Diamant brut	»	210.000
Amandes sans coques	199.283	»	Monnaies d'argent	2.724.870	670.505
Orge	119.360	»	Récipients en fer ou acier sans soudure pour gaz comprimés	1.442.152	1.110.631
Millet	677.007	»	Tabacs en feuilles	393.800	497.224
Graines de coton et de chanvre	105.268	273.189			
Graines de coprah, de palme, de palmiste.	109.189	232.668			
Huiles d'olives destinées à la savonnerie.	192.406	»			

TABLEAU COMPARATIF 1956-1955

du déficit de la balance commerciale libanaise avec les principaux pays en relations d'affaires avec le Liban.

<i>Pays</i>	1956 en 1.000 L.L.	1955 en 1.000 L.L.	I. — CINQ PREMIERS FOURNISSEURS DU LIBAN		
			<i>Pays</i>	1956 en 1.000 L.L.	1955 en 1.000 L.L.
Syrie	94.748	73.342	Syrie	111.078	86.712
Grande-Bretagne	58.689	76.088	Grande-Bretagne	68.483	81.801
Etats-Unis	56.488	58.604	Etats-Unis	63.742	70.612
France	43.444	46.610	France	54.528	52.478
Allemagne Occidentale	35.959	31.725	Allemagne Occidentale	39.741	34.032
Italie	17.687	16.527	II. — CINQ PREMIERS CLIENTS DU LIBAN		
Belgique	17.135	10.933	<i>Pays</i>	1956 en 1.000 L.L.	1955 en 1.000 L.L.
Irak	16.033	16.512	Arabie Séoudite	16.445	11.724
Suisse	9.836	11.759	Syrie	16.330	13.370
Autriche	6.568	5.217	France	11.084	5.868
Suède	5.140	6.508	Grande-Bretagne	9.794	20.243
Arabie Séoudite	4.441	6.988	Jordanie	7.849	5.744
Egypte	4.111	678			
Roumanie	3.419	5.650			
Yougoslavie	3.339	2.373			

LA COMPAGNIE DU PORT DE BEYROUTH

PROTOCOLE SIGNE LE 17 MAI 1957

Extraits du Rapport de l'Assemblée Générale Ordinaire du 11 juillet 1957

L'exercice 1956 se caractérise par la stabilité du trafic.

Le tonnage des marchandises est passé de 1.820.933 tonnes à 1.876.252 tonnes pour les marchandises taxées, et de 1.887.022 tonnes à 1.959.744 tonnes pour les marchandises manifestées.

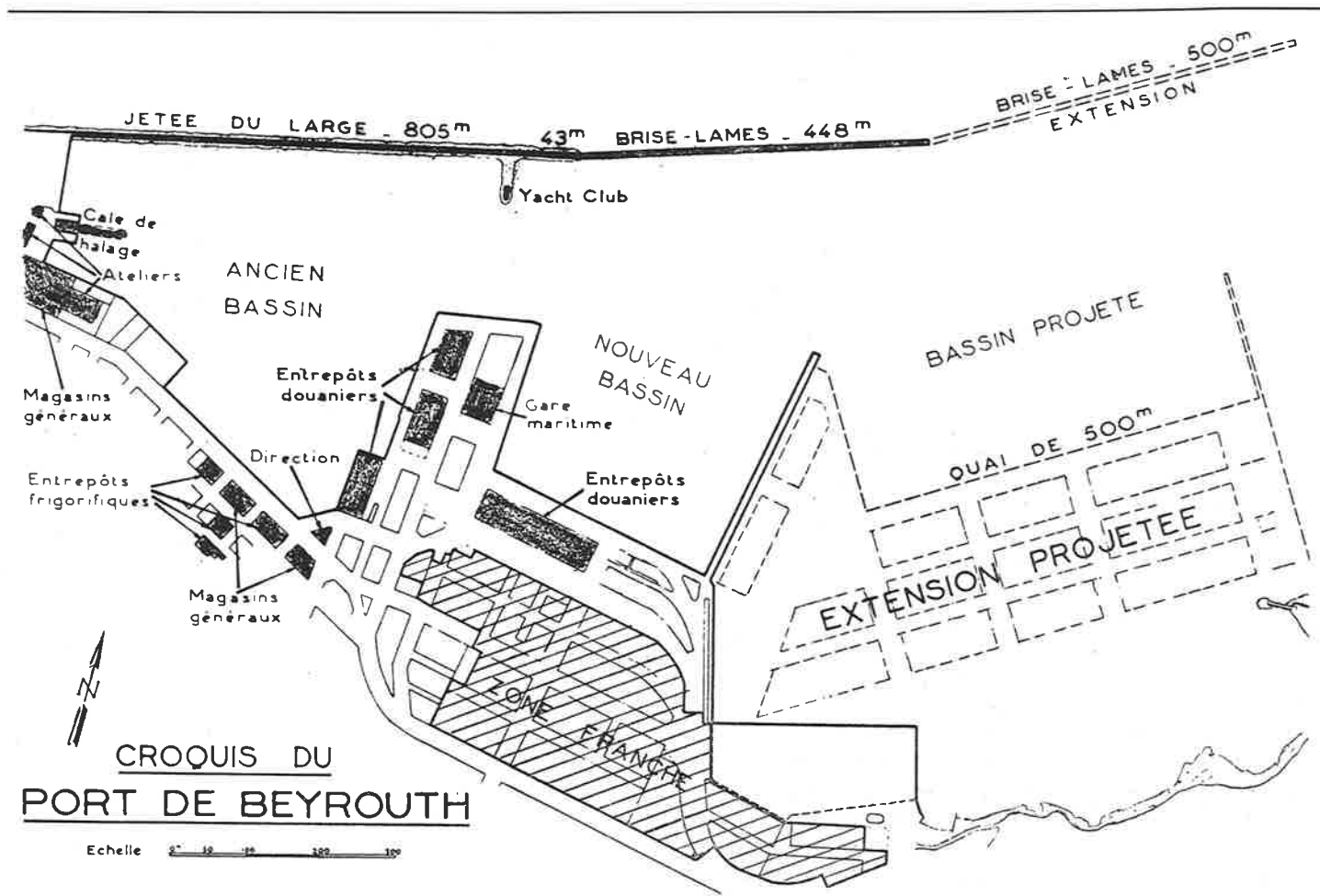
Il y a donc une légère progression, de l'ordre de 3 % pour le trafic taxé ce qui est un résultat intéressant étant donné la crise de Suez qui a affecté le Proche-Orient. La fermeture du canal de Suez a entraîné la suppression de l'escale de Beyrouth pour les lignes d'Extrême-Orient ainsi que du cabotage avec les ports de la Péninsule Arabique. Par contre, certaines marchandises pour l'Arabie Séoudite, l'Irak, la Jordanie et la Perse qui auraient normalement été débarquées dans les ports de ces pays, ont été déchargées à Beyrouth et acheminées par voie de terre vers leur destination définitive.

Autre conséquence de l'affaire de Suez, le trafic de transit vers la Syrie, l'Irak et la Jordanie a, pour des raisons politiques, connu certaines restrictions. Il en est résulté pour l'exploitation du port un encombrement temporaire qui a exigé un gros effort du personnel, la construction d'entrepôts et l'achat de matériel de maintenance.

Ceci a montré à l'évidence la nécessité urgente de l'agrandissement du port dont nous vous avons entretenu ces dernières années.

*
**

Les discussions de l'aménagement de la concession ont été poursuivies pendant toute l'année 1956 avec le gouvernement libanais. Ces discussions ont porté en





EVIAN L'EAU DES GOURMETS

Elle est issue des Alpes, et,
comme les sources de montagne,
elle est *Si pure ! Si légère !*

EVIAN

La Grande Station du Rein
SAISON 15 mai 25 septembre



Conserve la forme

novum P. LAY 1739

TRAFIC SUR LE PROCHE ET MOYEN-ORIENT

TRANSPORTS

AIR - FER - MER



M. de BROUSSE

55, Rue de Lyon

PARIS (12°)

DID. 94-15

AKTIEBOLAGET TRANSMARIN

— HELSINGBORG —

Service régulier de
DUNKERQUE — ROUEN — CAEN
éventuellement LE HAVRE
sur EGYPTE - SYRIE - LIBAN - CHYPRE
GRÈCE - TURQUIE

Agents Généraux pour la France :

A. BRODEUR & FILS

11, rue Tronchet, Paris-8^e

Téléph. : ANJ. 56-66 Télégrammes : VIBRO-PARIS
Telex 20.916

BANQUE NATIONALE POUR LE COMMERCE ET L'INDUSTRIE AFRIQUE

S. A. AU CAPITAL DE F. 1 000 000 000 ENTIÈREMENT VERSÉS
SIÈGE SOCIAL : 17 BOULEVARD BAUDIN, ALGER



met à votre disposition en IRAK son nouveau siège à
BAGHDAD
et au Moyen-Orient ses succursales

A L E P

BEYROUTH

D A M A S

LATTAQUIÉ

PLUS DE 1 000 SUCCURSALES
ALGÉRIE - TUNISIE - MAROC
ET DANS LE MONDE AVEC LE GROUPE

B. N. C. I.

PARIS

Correspondants dans le monde entier

même temps sur les conditions d'agrandissement du port et sur la liquidation des litiges financiers.

Elles se sont déroulées sous trois gouvernements qui ont envisagé successivement le rachat de la concession, une association entre l'Etat et la compagnie pour l'exploitation du port, et enfin, le maintien de la concession à votre compagnie, celle-ci devant se transformer en société libanaise.

Ces discussions menées pendant une période politique délicate, ont été longues et difficiles. Elles ont abouti le 17 mai 1957 à la signature du protocole, dont voici les dispositions :

La concession du port est laissée à votre compagnie jusqu'en 1990, date normale de son expiration. La faculté actuelle de rachat par l'Etat de la concession est suspendue jusqu'au 1^{er} janvier 1976 pour permettre à votre compagnie d'amortir pendant cette période les travaux qu'elle va entreprendre sur le Domaine public.

La compagnie va construire à ses frais un troisième bassin qui comprendra essentiellement un quai en eau profonde de cinq cents mètres de long et l'aménagement de la digue abri actuelle en traverse avec un quai de trois cents mètres, le tout protégé par le prolongement de la jetée du large sur une longueur de cinq cents mètres environ et par une nouvelle digue abri.

Les terrains gagnés sur la mer qui représenteront environ trente-cinq hectares comprendront des terrains pour l'exploitation portuaire et des terrains en dehors de l'enceinte du port.

Les terrains pour l'exploitation portuaire seront partagés entre l'Etat et la compagnie. L'Etat recevra, pour être inscrits à son Domaine public les quais et la voirie (14 hectares et demi) et 6 hectares de terre-pleins. La compagnie recevra, pour être inscrite à son Domaine privé, 4 hectares et demi environ de terre-pleins et 11 hectares environ constituant la totalité des terrains en dehors de l'enceinte portuaire. Ces derniers pourront à votre gré être conservés ou vendus.

A partir du 1^{er} janvier 1957 les bénéfices de l'exploitation du Domaine public seront partagés entre l'Etat et la compagnie à raison de :

35 % pour l'Etat et 65 % pour la compagnie jusqu'à la fin des travaux d'agrandissement,

et de 50 % pour l'Etat et 50 % pour la compagnie après la fin des travaux.

Cette participation sera exclusive de tout autre impôt ou taxe.

Avant tout partage la compagnie pourra déduire des recettes brutes, tous ses frais d'exploitation et d'administration, les sommes nécessaires à l'amortissement des dépenses de premier établissement anciennes et nouvelles, ainsi qu'une somme de six cent mille livres libanaises représentant l'intérêt statutaire de 6 % sur le capital actuel.

En règlement des litiges qui l'opposaient à l'Etat depuis 1940 pour le calcul de la participation de l'Etat et depuis 1946 pour l'impôt sur le revenu, la compagnie paiera au gouvernement libanais, pour solde de tous comptes et en liquidation définitive de toute réclamation, une somme de deux millions de livres libanaises payable en trois annuités égales.

Enfin, la compagnie devra transférer son siège social à Beyrouth et devenir de ce fait libanaise dès que les deux gouvernements français et libanais, qui entrent en rapports à cet effet, auront convenu des mesures législatives et fiscales à prendre de façon à ne pas léser les droits des actionnaires.

Cet accord de principe tient compte des dispositions de l'accord monétaire franco-libanais, du désir du gouvernement libanais de voir placer sous pavillon libanais le principal port du pays, de l'extension prévue du trafic du port de Beyrouth, des droits des actionnaires et de la répartition actuelle de vos titres entre la France et le Liban.

Si cet accord maintient l'essentiel des droits concessionnels, il donne à l'Etat une part beaucoup plus importante dans les bénéfices de votre exploitation. Ceci pourra entraîner, au début tout au moins, une réduction des bénéfices pour les actionnaires. Mais nous devons espérer que le développement du trafic du port de Beyrouth ira de pair avec celui du Liban et des pays de l'hinterland, tous en pleine expansion, et que, rapidement, la progression des bénéfices viendra compenser les sacrifices que vous êtes amenés à consentir aujourd'hui.

Le texte de la convention est, nous vous le disions il y a un instant, en cours d'élaboration et nous espérons pouvoir le soumettre prochainement à votre approbation.

**

MOUVEMENT COMMERCIAL DU PORT

	1954	1955	1956
Navires entrés dans le port	2.112	2.219	2.151
Navires mouillés dans le périmètre réservé	129	178	140
Navires restés en rade	101	112	108
Total des navires venus à Beyrouth	2.342	2.509	2.399
Tonnage global venu à Beyrouth	3.921.162	4.179.772	3.737.586
tonneaux de jauge			tonneaux de jauge

**

MOUVEMENT DES MARCHANDISES

	1954	1955	1956
	tonnes	tonnes	tonnes
1. Marchandises taxées :			
a) Passibles de droits de quai :			
Importation	742.013	881.755	933.499
Exportation et transit	550.599	674.458	631.765
b) Exemptées de droits de quai :			
Franchise en faveur de l'Agriculture et de l'Industrie libanaise et franchises diverses	168.744	264.720	310.988
Total des marchandises taxées	1.461.356	1.820.933	1.876.252
2. Marchandises en franchise totale :			
a) Franchises conventionnelles	2.332	3.905	4.820
b) Franchise militaire	12.751	1.568	1.018
Trafic total	1.476.439	1.826.406	1.882.090
Total des marchandises manifestées	1.505.497	1.887.022	1.959.774

Toujours à votre service

L'Amérique du Nord

sept services hebdomadaires

L'Amérique du Sud

deux services hebdomadaires

L'Extrême-Orient

deux services hebdomadaires

et les principales villes d'Europe
du Proche et Moyen-Orient



*pendant toute la saison d'hiver
sont régulièrement desservies par*



RENSEIGNEMENTS - RÉSERVATIONS

PARIS, 38, Avenue de l'Opéra - RIC 91-89

NICE, 3, Avenue Gustave-V - Tél. 829-51

La C^{IE} FRANÇAISE DES PÉTROLES

Lors de son assemblée générale ordinaire qui s'est tenue le 24 juin, le Président a donné les indications suivantes sur la physionomie de l'exercice en cours :

A notre dernière réunion, qui remonte au 6 février de cette année, je vous avais exposé les problèmes qui se posaient du fait de la destruction des stations de pompage sises en territoire syrien et l'arrêt de tout trafic par le canal de Suez. Vous savez que le jour de l'évacuation de la ville de Gaza par les troupes d'Israël, le gouvernement syrien a autorisé la réparation des stations détruites et la reprise du pompage ; celle-ci a été effective dans un délai remarquablement court et le 20 mars un premier navire avait chargé à Baniyas pour le compte de votre compagnie. Le débit des pipe-lines encore réduit ne pourrait atteindre qu'au premier trimestre 1958 son niveau antérieur qu'il convient le plus tôt possible de dépasser. D'autre part, le canal a été débarrassé des épaves qui l'encombraient et au mois de mai des pétroliers étrangers de moyen tonnage ont pu l'utiliser de nouveau.

Au total, les enlèvements du groupe pendant le premier semestre du présent exercice s'élèveront à environ 3.800.000 tonnes.

Les chiffres pour le deuxième semestre devraient être plus importants. En effet, les premiers éléments des stations de pompage reconstruites qui ont été fournis dans les plus courts délais vont commencer à fonctionner. D'autre part, le gouvernement français a récemment donné son accord pour délivrer les devises que nécessite aujourd'hui le passage du canal. Enfin, malgré les handicaps de tous ordres, la consommation en France des produits pétroliers doit reprendre son niveau normal permettant ainsi à l'économie de notre pays de maintenir son expansion.

La presse s'est fait l'écho de projets de nouvelles conduites au Moyen-Orient ; les études les concernant sont aujourd'hui activement poussées. Il s'agit d'assurer dans les meilleures conditions l'évacuation vers leurs marchés naturels de l'Europe et de l'Amérique des tonnages d'huile toujours croissants produits en Irak, Koweït, Arabie et Iran. Les pétroliers de très gros tonnages prendront dans l'avenir la route du Cap moins onéreuse ; nous voulons espérer que les conditions de trafic par le canal seront telles que les navires de moyen tonnage pourront continuer à y passer dans des conditions économiques. Toutefois, une partie de la production du Moyen-Orient doit normalement être transportée par conduites qui, avec de gros diamètres, représentent la solution la plus économique pour le tonnage d'acier mis en œuvre. Le territoire turc le long du chemin de fer Méditerranée-Mésopotamie paraît présenter une route particulièrement bien adaptée à la réalisation d'un tel projet auquel votre compagnie est prête à s'associer lorsque les études en cours auront abouti.

**

Dans le domaine des recherches sahariennes, la sonde

Om 1 entreprise par notre filiale à 8 kilomètres du premier puits productif de Hassi Messaoud a rencontré au milieu du mois dernier le grès imprégné et l'a traversé sur une épaisseur de plus de 190 mètres ; le forage continue. Les essais de production ont été très encourageants et généralement meilleurs que ceux de la première sonde. Les résultats de la sonde Md 2 forée par la S.N. Repal seront connus dans quelques semaines. En juillet la C.F.P. (Algérie) aura dans la région trois treuils au travail et la S.N. Repal probablement autant, de sorte qu'avant la fin de l'année un nombre suffisant de sondes terminées devrait permettre d'estimer l'ordre de grandeur d'un gisement dont certaines caractéristiques sont particulièrement intéressantes : qualité de l'huile, régularité des couches, épaisseur de la formation.

Sur le plan commercial, si la crise de cet hiver a créé une cascade de difficultés, celles-ci par entente entre tous les membres de la profession ont pu presque toujours trouver des solutions satisfaisantes ; notre programme de consolidation de nos débouchés, un moment ralenti, a maintenant repris son cours normal.

Cependant, ce n'est pas au lendemain d'une telle crise dont les séquelles ne sont pas encore résorbées que votre conseil peut s'écarter de la politique que vous avez toujours approuvée. Des sommes importantes ont été affectées aux provisions pour dépréciation et risques divers ainsi qu'à la réserve générale. D'une part, la réparation d'un réseau de conduites aussi important que celui existant en Syrie coûte très cher et l'ensemble de votre programme de production a subi un ralentissement qu'il faut rattraper ; d'autre part, les multiples aléas d'ordre politique et financier auxquels est soumise l'exploitation du pétrole dans le monde n'ont guère diminué.

Pour satisfaire au mieux à la demande croissante d'énergie, votre conseil, dans ce cadre mouvementé, est toujours décidé à aller de l'avant, ce qui suppose que votre compagnie dispose d'une marge suffisante d'auto-financement.

La découverte saharienne est une heureuse récompense de nos efforts et je tiens en terminant à remercier les chefs, ingénieurs, contremaîtres et ouvriers qui ont réalisé ce très beau succès dans un temps record.

Vous serez intéressés sans doute par les toutes dernières nouvelles reçues du Sahara par la Compagnie Française des Pétrole (Algérie) :

— La sonde Om 1 implantée par notre filiale algérienne à 8 kilomètres au nord d'Hassi Messaoud a atteint une profondeur de 3.490 mètres ayant traversé la couche gréseuse sur une épaisseur de 220 mètres, dont 200 mètres imprégnés de pétrole et les 20 derniers mètres aquifères. Les tests de production se poursuivent sur ce puits.

Om 7, en cours de forage à 7 km. à l'est de Om 1, était arrivé à 1.000 mètres de profondeur.

**SOCIÉTÉ
ANONYME**

HERSENT

**TRAVAUX MARITIMES • DÉROCHEMENTS • DRAGAGES
BARRAGES • TRAVAUX SOUTERRAINS
ROUTES ET OUVRAGES D'ART • BATIMENTS INDUSTRIELS**

EXTENSION DU PORT DE MATADI (Congo Belge)



le plus haut quai en blocs du monde

CONSORTIUM : SOCIÉTÉ ANONYME HERSENT

60, RUE DE LONDRES - PARIS (8^e)

CONSTRUCTIONS & ENTRÉES INDUSTRIELLES

3, RUE BELLIARD - BRUXELLES

AIR FRANCE

Les commentaires suivants ont été faits par le Directeur général adjoint de la Compagnie, à l'issue de l'Assemblée générale.

L'activité d'Air France s'est caractérisée en 1956 par des progrès importants : le trafic total a été supérieur à 360 millions de tonnes kilométriques, soit en augmentation de 22 % par rapport à l'année précédente. Les avions de la Compagnie nationale ont transporté deux millions trois cent douze mille passagers, 16.000 tonnes de poste, 56.000 tonnes de messageries. Par rapport à l'année 1955 le nombre des passagers transportés a augmenté de 27 %, le tonnage de la poste de 32 %, celui des messageries de 18 %.

Au total les avions de la Compagnie ont parcouru 77 millions de kilomètres, soit près de 2.000 fois le tour de la terre.

Les accroissements de trafic enregistrés l'an passé sont supérieurs à ceux constatés pour l'ensemble de l'aviation commerciale dans le monde : alors que les passagers-kilomètres mondiaux ont progressé d'environ 16 %, le trafic kilométrique « passagers » d'Air France a marqué une augmentation de 23 % en atteignant près de deux milliards neuf cent millions de passagers-kilomètres. (Cela correspondrait au transport de tous les habitants de la ville de Paris sur une distance de l'ordre de 1.000 kilomètres, soit de Paris à Vienne, par exemple.)

Les augmentations du trafic ont été appréciables sur tous les réseaux.

Sur les axes long-courriers internationaux le nombre des passagers-kilomètres a augmenté de 19 %. Il convient de citer de façon particulière les résultats obtenus sur la ligne de l'Atlantique nord, où Air France marque un progrès de 29 % et passe de la sixième à la cinquième place des compagnies exploitantes.

Le réseau européen est caractérisé par un accroissement de 31 % du trafic kilométrique. Ce résultat autorise l'optimisme quant à l'avenir du trafic des lignes européennes, dont l'exploitation se heurte cependant aux difficultés les plus nombreuses.

Sur le réseau des long-courriers d'Union française le trafic d'Air France a marqué en 1956 — première année d'application des mesures de coordination entre la Compagnie nationale et les compagnies privées françaises — un accroissement de 17 %, pour un tonnage kilométrique offert de 14 % supérieur à celui de l'exercice précédent.

En Méditerranée l'accroissement, inégal selon les destinations, a été de 32 % en moyenne. Ce chiffre porte évidemment la marque d'une conjoncture particulière. Une mention spéciale doit être faite pour le réseau saharien, dont le développement s'est poursuivi activement, dépassant rapidement 10.000 kilomètres de routes aériennes régulièrement desservies. De nombreux affrètements ont en outre été effectués pour le compte des sociétés de recherche pétrolière.

Enfin, sur l'ensemble des réseaux intérieurs d'A.-O.F., d'A.-E.F., de Madagascar et des Antilles, qui totalisent plus de 40.000 kilomètres de lignes, desservant 130 localités, l'augmentation du trafic kilométrique global est de l'ordre de 10 %.

*
**

Le chiffre d'affaires de l'exercice — 64,5 milliards — est supérieur de plus de 24 % à celui de 1955 (52 milliards). Cet accroissement appréciable est presque entièrement imputable au développement du trafic. Les ajustements de tarifs n'y entrent que pour une part minime : la recette moyenne au kilomètre-passager n'a évolué que de 14,54 à 14,74 entre 1955 et 1956.

Le compte d'exploitation de l'année, qui traduit les résultats propres de l'exercice, fait ressortir un solde bénéficiaire de 622 millions. Ce résultat appréciable trouve son origine dans une politique d'extension soutenue du trafic, conjuguée au souci d'une pesée constante sur les prix de revient. Il y a lieu également de tenir compte du fait que, si l'on excepte les aléas du Proche-Orient en fin d'exercice, la conjoncture internationale est restée, dans l'ensemble, satisfaisante.

Au débit du compte Profits et Pertes, deux inscriptions valent d'être mentionnées : l'une porte sur une provision de 400 millions pour dépréciation et réforme de certaines pièces qui resteront sans emploi lors de la mise en exploitation des avions à réaction. La seconde (660 millions) est destinée à couvrir la perte due à la différence entre la valeur des appareils Comet figurant à l'actif et le montant de l'indemnité reçue du constructeur. Ces deux provisions, qui font apparaître une perte de 598 millions, traduisent un souci de se conformer aux règles d'une saine gestion.

Un assainissement du bilan a d'autre part été réalisé, avec l'accord des actionnaires à la date du 1^{er} janvier 1957. Le report à nouveau négatif de 1.487.000 a été apuré ; il remontait essentiellement à l'exercice 1953, marqué par des mouvements sociaux d'ordre général et par des retards survenus dans la livraison de matériel volant commandé. Il en a été de même de la perte exceptionnelle constatée au compte Profits et Pertes de 1956.

En contrepartie la réserve spéciale de réévaluation a été ramenée de 5.586 millions à 3.500.

Quelques points méritent par surcroît d'être signalés :

— Le contrat d'exploitation avec l'Etat se traduit, en compte d'exploitation, par une recette de 3.204 millions, soit moins de 5 % du total des autres recettes. Rappelons que ce contrat concerne la seule exploitation des lignes internationales :

— La poursuite de l'effort d'équipement de la Compagnie a amené une majoration de ses immobilisations. En sens inverse, l'annuité d'amortissement déduite s'est élevée à 5.778 millions. Au total la valeur nette des immobilisations est passée, au bilan, de 25,3 milliards à 28,4. Quelques avions du type classique ont été achetés (cinq DC-3, quatre DC-4, quatre Super Constellation 1.049). D'autres ont été vendus ou réformés. Et des acomptes ont été payés pour les commandes relevant du plan d'équipement en cours, lequel porte, soit encore sur des appareils à moteurs à pistons (Lockheed Super Starliner), soit, déjà, sur des avions à réaction (Boeing 707 et Caravelle).

Ainsi se préfigure la flotte de demain.

Corrélativement, la dette à long terme passe, en valeur nette, de 33 milliards environ à 36,350 (après réalisation, dans l'année, de 3.544 millions de remboursement) et, au compte d'exploitation, les intérêts payés, qui étaient de 1.485 en 1955, s'élèvent à 1.772 en 1956.

Il n'est pas douteux que le financement des équipements continuera à poser des problèmes et que, comme les autres grands transporteurs internationaux, Air France devra recourir aux diverses sources de fonds possibles, sans exclure très vraisemblablement, l'augmentation de son capital.

La liquidité du bilan est très bonne, puisque le total des « valeurs réalisables » et des « Caisses et Banques » (25,8 milliards) représente plus du double des dettes à court terme (12,3) et que le rapport passerait presque au triple si l'on tenait compte en outre des valeurs d'exploitation. Il faut encore signaler, toutefois, le montant important des sommes dues par les services officiels (plus de 10 milliards).

*
**

A la fin de 1956 la situation d'Air France, dans ses grandes lignes, peut se résumer ainsi :

— Résultats satisfaisants de l'exercice : compte d'exploitation en net excédent, bilan assaini, politique attentive d'amortissement et de provisions, indemnités d'exploitation de l'Etat inférieures à 5 % des autres recettes ;

— Activité accrue, principalement sur le réseau international, matérialisée notamment par un accroissement

de 29 % du trafic passagers sur l'Atlantique nord, contre 20 % en moyenne pour l'ensemble des compagnies transatlantiques. Cela se traduit par des apports en devises importants pour la balance des comptes du pays ;

— Une ombre au tableau : le réseau européen. Son exploitation, soumise actuellement au quadrillage des frontières et à une âpre compétition internationale, coûte cher.

Dans le domaine international Air France n'est pas libre de choisir ses tarifs. Ceux-ci sont pratiquement déterminés par l'I.A.T.A., laquelle n'est pas totalement à l'abri des pesées que peuvent être tentés d'exercer sur elle certains gouvernements puissants. Dans le secteur national les tarifs sont très souvent fixés à un niveau encore inférieur.

Les prix de revient au contraire subissent, en même temps que les répercussions d'une tendance générale à accroître les charges du transport aérien, toutes les vicissitudes de l'économie française.

Air France s'efforce de compenser ces handicaps par un effort continu matérialisé par la progression constante de son indice de productivité. Elle s'attache, au premier chef, à tirer le meilleur parti de sa flotte, dont le taux de remplissage moyen se situe parmi les plus élevés des exploitations mondiales (71 % en 1956).

Au total les résultats obtenus par notre Compagnie nationale de transport aérien confirment la place qu'elle a su s'acquérir dans l'aviation civile du monde, au troisième rang des compagnies exploitant un réseau international.

FER BLANC
FER NOIR

laminés à froid nus et imprimés

vente exclusive des

FERS BLANCS LAMINÉS A CHAUD
ÉTAMÉS A CHAUD ET ÉLECTROLYTIQUES

des usines

de WENDEL et Cie

société anonyme

le fer blanc

s. a. au capital de 70.000.000 de frs

1 RUE PAUL BAUDRY, PARIS 8^e - ÉLY. 97-31 & 00-50

adresse télégraphique : Ferblanfer - Paris

L'AUTOMOBILE FRANÇAISE

(Extraits des Statistiques de la Fédération Nationale de l'Auto, du Cycle et du Motorcycle)

AUTOMOBILES

	PRODUCTION			
	1939	1954	1955	1956
Voitures particulières et commerciales	199.600	444.242	561.465	662.636
Véhicules industriels :				
Charge utile inférieure à 2 tonnes	26.100	115.078	122.078	117.087
Charge utile de 2 tonnes et plus	13.500	37.535	38.550	44.380
Autobus, autocars		3.185	2.968	2.929
Total	239.200	600.040	725.061	827.032

	IMPORTATIONS			
	Nombre et valeur			
Nombre de véhicules	2.238	8.281	10.812	11.175
Valeur (millions de francs)	50,5	4.994	7.030	7.200

	EXPORTATIONS			
	1939	1954	1955	1956
Voitures particulières :				
Etranger	10.944	63.577	92.078	110.396
T.O.M.	8.358	37.406	40.781	41.040
Autobus, camions, camionnettes :				
Etranger	1.520	12.999	11.464	10.094
T.O.M.	2.963	17.588	18.358	15.095
Total :				
Etranger	12.464	76.576	103.542	120.490
T.O.M.	11.321	54.994	59.139	56.135
Total général	23.785	131.570	162.681	176.625
	<i>Valeur en millions de francs</i>			
Vers l'étranger	378,5	29.912	35.224	40.827
Vers les T.O.M.	323,8	32.525	34.658	32.458
Total	702,3	62.437	69.882	73.285

MOTOCYCLES

	PRODUCTION		
	1938	1949	1956
Cyclomoteurs		50.538	918.765
Vélocycleurs	29.500	69.137	105.141
Scoters		601	118.293
Motocyclettes	13.311	15.408	16.876
Tricycles à moteur		1.448	5.678
Total	42.811	137.132	1.164.753

	EXPORTATIONS					
	1938		1949		1956	
	Nombre	Valeur millions	Nombre	Valeur millions	Nombre	Valeur millions
Motocycles avec moteur :						
+ de 50 cm ³	2.609	9	5.241	372	14.148	1.147
— de 50 cm ³					36.328	1.147

	IMPORTATIONS					
	1938		1949		1956	
	Nombre	Valeur millions	Nombre	Valeur millions	Nombre	Valeur millions
Motocycles avec moteur :						
+ de 50 cm ³	240	1,4	965	90	7.040	848
— de 50 cm ³					1.928	69

TRACTEURS AGRICOLES

	1954	1955	1956
Production tracteurs	39.764	65.657	79.400
— motoculteurs	6.628	10.829	14.692
Exportation tracteurs	4.109	4.829	5.935
Importation tracteurs	7.068	9.047	24.844

PARCS

L'automobile au 1-1-1956	4.216.000
Motocycles fin 1956	5.148.000
Tracteurs agricoles au 31-12-1956	500.000

N.B. — Au cours du 1^{er} semestre 1957, l'industrie automobile française a construit 473.271 véhicules contre 432.316 pour la même période de 1956.

d'Occasion...

...mais
remis dans
état parfait



TRÈS BEAUX
MEUBLES
SALONS
D'AUBUSSON
OBJETS D'ART
TAPISSERIES
LUSTRES
ETC...



GALERIE CHATEAUDUN

55, Rue de Châteaudun
PIGalle 70-04 Paris-9°

COMPAGNIE ALGÉRIENNE DE CRÉDIT ET DE BANQUE

CAPITAL 1.750.000.000 DE FRANCS

Siège Social : PARIS 50 Rue d'Anjou

TOUTES OPÉRATIONS DE BANQUE
DE BOURSE ET DE CHANGE

AGENCES EN FRANCE, EN ALGÉRIE,
EN TUNISIE, AU MAROC, Y COMPRIS TANGER,
AU LIBAN ET EN SYRIE

Agences au Liban :

BEYROUTH
TRIPOLI
ZAHLE
SAIDA

Agences en Syrie :

DAMAS
ALEP
LATTAQUIÉ

LUCIEN RODRIGUES-ELY S.A.

Agents de Lignes régulières de Navigation
depuis 1826



Départs hebdomadaires de Marseille
pour Beyrouth et vice-versa avec les cargos fruitiers
« Benisanet », « Benicasim », « Benidorm », « Benicarlo »



Ces navires prennent également du fret pour, et chargent
à Alexandrie, Lattaquié et éventuellement Imzir, Iskenderun
et Mersine.



Autres lignes desservies :
Espagne - Portugal - Maroc - C.O.A.
Amérique du Nord - Italie - U.S.A. - Canada



2 et 4, rue Bailli-de-Suffren, MARSEILLE

Tél. : Bureau Co 20-09, Co 40-08
Quai Na 69-79, Na 70-70 - Nuit Pr 96-90, Pr 23-00
Télégr. Luriques - Télex 41 903 - Charterer Marseille



LES TROIS SELLIERS

69, boulevard Haussmann, Paris 8°

Téléphone : Anjou 39-70



COMMERCE ET DISTRIBUTION

d'après le S.I.C.O.D.

ROLE DU GROSSISTE MODERNE

Le rôle du grossiste n'est en rien diminué dans l'économie moderne, quoiqu'on en ait dit. Rappelons d'abord, que quelques soient les formes de distribution, la fonction grossiste doit s'exercer et qu'elle ne peut s'exercer gratuitement. Dans les systèmes intégrés, il y a toujours un organisme ou un service qui réunit les produits sortant des ateliers pour les répartir aux détaillants ou à ce qui en tient lieu. Déterminer si un tel circuit se révèle en fin de compte plus avantageux pour le consommateur que la succession classique fabrication-grossiste-détaillant demande des études approfondies et des calculs minutieux. En tout cas on ne peut formuler de règle générale : il n'y a que des cas d'espèce.

Des services dont le commerce ne saurait se passer.

Dans toutes les branches où les articles sont très nombreux et variés, et c'est la majorité, le grossiste est indispensable pour permettre au détaillant de ne pas travailler dans des conditions qui le conduiraient rapidement à la faillite. On a souvent insisté sur l'impossibilité pour le petit commerçant de se maintenir en contact avec les sources de production des milliers d'articles qu'il tient. Certains magasins, quoique de dimensions modestes, devraient s'adresser à 100 ou 200 fournisseurs différents pour constituer leur approvisionnement par contact direct avec les fabricants. Des relations avec trois ou quatre grossistes suffisent, d'autant plus que leur continuité fait qu'elles prennent le plus souvent un tour amical. Le détaillant est personnellement connu de son fournisseur, on sait comment le servir, on le comprend à demi mot. Des grossistes se sont attachés leurs clients par un lien permanent en créant des « chaînes volontaires » — la formule a donné souvent d'excellents résultats — mais d'autres, fidèles aux traditions de liberté qui ont fait la force de beaucoup de commerçants, ont préféré laisser jouer la concurrence et maintenir leur clientèle exclusivement par les services rendus.

C'est la possibilité de s'adresser à n'importe quel détaillant de maintenir l'équilibre de son stock sans trop de risques. Comment fonctionneraient beaucoup de commerces s'ils ne pouvaient faire des réassortiments fraction-

nés en cours de saison, sans compter les nombreux cas où l'on envoie in-extremis un coursier dans telle ou telle maison de gros pour y quérir un article dont on dit au client qu'il est en réserves ?

Mais tout évolue...

Une chose est certaine cependant, c'est que si le grossiste est toujours aussi utile que par le passé, sa fonction évolue et son caractère se modifie. Le temps n'est plus où il s'agissait de placer des marchandises, le plus possible de marchandises, chez un commerçant sans se préoccuper comment celui-ci pourrait à son tour les vendre au consommateur. Tous ceux qui participent au fonctionnement du fameux « cycle économique » sont solidaires et un auteur américain disait à peu près ceci : « Les mines et l'agriculture peuvent produire sans arrêt, les usines peuvent tourner à plein, rien n'est terminé dans la grande aventure tant que le produit n'a pas franchi un comptoir, qu'un client a dit je le prends et qu'un détaillant n'a pas fait sonner sa caisse enregistreuse ».

Le grossiste n'a donc plus seulement un rôle de fournisseur à jouer, mais un rôle d'animateur, de soutien et surtout d'éducateur. Sur quels points son action s'exercera-t-elle avec le plus d'efficacité ? Voici, à titre d'exemple, les initiatives prises par quelques maisons qui n'ont pas craint d'adopter une politique particulièrement libérale :

— Conseils aux détaillants sur la manière de constituer et d'entretenir un stock optimum. Informations sur la rotation des stocks et les procédés de calcul des indices. Nécessité d'éliminer dans toute la mesure du possible des articles de vente lente.

— Diffusion des meilleures méthodes pour entreposer et conserver les marchandises. Soins divers. Protection contre les intempéries, les parasites, etc...

— Propagation des méthodes modernes de vente. Formation des patrons et de leur personnel.

— Mise au point de systèmes standards simplifiés pour la comptabilité et le calcul des résultats.

— Aide à la modernisation des magasins études, conseils, établissement de plans, fourniture de mobilier standard bon marché, parfois avances financières.

— Participation à la publicité du détaillant soit sim-

plement en lui transmettant des suggestions, en lui exposant des plans de campagne, soit en lui procurant à des conditions avantageuses des prospectus et des prix courants sur lesquels il peut repiquer sa raison sociale.

Toutes ces idées peuvent être répandues par divers moyens. D'abord le représentant a un grand rôle à jouer dans ce domaine et il doit devenir un conseiller, un éducateur. Il est utile aussi de créer un véritable journal d'entreprise qui sera envoyé à tous les détaillants clients de la maison. Une solution judicieuse consiste à utiliser dans ce but une partie du prix courant que beaucoup de maisons distribuent régulièrement : d'un simple instrument commercial on fait quelque chose d'humain et de vivant qui contribue beaucoup à attacher les petits commerçants à leur fournisseur.

Enfin, certaines entreprises de gros consacrent un budget assez important à l'organisation de réunions au cours desquelles ont lieu des visites, des conférences, des déjeuners amicaux, etc... où tous les clients sont conviés par roulement. Elles estiment que ce n'est pas là de l'argent gaspillé, bien au contraire.

LES CADENCES DE VENTE

Que ce soit dans un commerce d'alimentation, de chaussures, de vêtements, de quincaillerie, ou de toute autre branche d'activité, la rupture de stock, due à la mauvaise composition de celui-ci, oblige le détaillant à répondre dans certains cas : « Nous en sommes démunis actuellement, j'en ai en commande. Pouvez-vous repasser en fin de semaine ? »... Et le client s'en va tout droit chez le concurrent le plus proche, car en période normale, on ne conçoit pas qu'un détaillant puisse manquer d'un article qu'il tient habituellement.

Le non-respect des délais de livraison par son propre fournisseur grossiste ou fabricant met parfois le détaillant en difficulté. Mais bien souvent celui-ci a-t-il passé sa commande à temps et dans l'assortiment voulu ? A-t-il basé sa commande sur d'exactes cadences de vente ?

1) Utilité de connaître les cadences de vente :

Il est une constatation facile à faire : dans notre magasin tous les articles n'ont pas la même vitesse d'écoulement. Que dire de ceux qui sont dans la réserve ? A chaque inventaire on les retrouve et parfois on a peine à se souvenir de leur entrée dans la maison.

Ne serait-il pas plus sage de connaître exactement la proportion, dans un stock, d'articles de vente très lente, de vente courante ou de vente rapide ?

Alors nous pourrions établir des prévisions, avoir un plan de vente précis et de ce fait un plan d'achats judicieux, en tenant compte pour le réapprovisionnement en articles de vente courante et rapide, en dehors des impératifs financiers,

— des périodes de vente saisonnières particulièrement actives : fêtes de Noël et de fin d'année, Pâques, rentrée des classes, etc...

— des délais de fabrication ou de livraison des fournisseurs,

— des fermetures de ceux-ci pour congés payés, etc...

Au passage du représentant, plus de temps perdu par notre indécision quant à la quantité à commander, si nous connaissons nos cadences de vente par articles.

Nous saurons combien il faut de 1/2 boîtes ou de

4/4 en telles conserves de légumes, combien de boîtes de 2,4 ou 6 poissons. Nous serons à même de conditionner à l'avance des fromages en parts de 60, 80 ou 100 francs pour gagner du temps et éviter les pertes, aux jours et heures de pointe. Pour tous les articles de nouveautés dans lesquelles intervient la notion de tailles, comment avoir l'assortiment complet, avec le minimum de stock, si nous n'avons pas des cadences de vente précises ?

2) Comment les déterminer ?

Un seul moyen existe, celui des comptages périodiques, ce qu'on appelle aussi les existants à dates fixes.

Bien sûr, il ne s'agit pas de faire un inventaire de tout notre stock chaque semaine par exemple ; ce serait fastidieux, coûteux et inutile.

Mais en appliquant la formule :

Stock départ + Entrées — Stock arrivées = Sorties à une catégorie d'articles bien déterminée, par son origine (fournisseur) par sa nature même ou par son prix, il est possible de compter ce que nous avons en stock dans chacune des séries et de renouveler périodiquement l'opération, le même jour de la semaine, ou le même jour du mois ou encore aux mêmes dates dans l'année.

Exemple : art. n° 650 le 8/1 Reçu le 15/1 le 8/2
Echarpes de
laine X... 150 + 100 110
= 140 Vendues du 8/1 au 8/2

On peut scinder le stock en familles d'articles, faire le comptage de la fraction A tous les mardis, de B le mercredi, de C le jeudi... et ne consacrer à ce travail que l'heure qui suit l'ouverture du magasin.

L'important est la périodicité la plus exacte possible. Pour les articles qui bougent peu, elle pourra n'être que trimestrielle ou semestrielle. Pour ceux-là la constatation d'un chiffre immuable vous incitera à prendre des mesures afin d'activer leur rotation.

Pour les autres, en suivant l'évolution de leurs cadences de vente, vous serez rapidement convaincus que c'est la base de calcul de la commande de réassortiment qui permet seule d'atteindre le taux de rotation optimum en renouvelant les achats aussi souvent que possible sans toutefois manquer des ventes.

L'EMBALLAGE, INSTRUMENT DE VENTE

De plus en plus nombreuses sont les marchandises que l'on présente à la clientèle « conditionnées », c'est-à-dire emballées individuellement ou en unité de consommation. Le problème du pré-emballage est donc à l'ordre du jour, mais, dira-t-on, ce n'est pas là l'affaire du commerçant puisque, mis à part quelques magasins importants (le plus souvent à libre service) où l'on effectue la mise en sachets de certaines denrées, par exemple les légumes secs, le détaillant reçoit de son fournisseur la marchandise telle qu'elle doit être livrée au consommateur.

Cela ne veut pas dire cependant que le commerçant doit se désintéresser de la question. Il s'agit en effet d'un important facteur de vente qui a profondément modifié les méthodes de présentation et qui peut influencer très fortement sur le chiffre d'affaires ; le détaillant doit donc savoir ce que c'est qu'un bon emballage qui, à la fois, lui facilitera le travail et donnera le maximum de satisfaction au client.

L'emballage et la vente rationnelle.

On a d'abord pratiqué l'emballage en unités de consommation dans l'alimentation pour des raisons de conservation et d'hygiène mais on s'est vite aperçu qu'en donnant une personnalité marquée au produit et lui conservant son aspect de fraîcheur, on en facilitait la vente. Ce mode de présentation gagne donc chaque jour du terrain en Europe, après avoir pratiquement conquis tout le marché en Amérique ; et non seulement les denrées alimentaires en vrac deviennent l'exception mais les articles les plus divers (de la casserole au sous-vêtement, en passant par le mouchoir et la brosse à dents) sont présentés en cartonnages ou sous pellicule transparente.

Un commerçant digne de ce nom doit donc avoir constamment présentes à la mémoire, pour les exploiter au maximum, les qualités « commerciales » d'un bon emballage. Lorsque la marchandise est bien conditionnée, il en retire les avantages suivants :

— Meilleure conservation du produit. Suppression des opérations de pesée ou de mesure ainsi que des erreurs et pertes qui en résultent.

— Simplification des manutentions et des contrôles. Marquages des prix aisés. Facilité de classement sur les meubles de présentation, repérage immédiat des emplacements qui doivent être regarnis.

— Profit maximum retiré de la publicité faite par le producteur.

— Réalisation de présentations ayant la plus grande faculté attractive, notamment à l'aide de la couleur. Application intégrale des règles de la vente visuelle.

— Possibilité, grâce aux formes étudiées, de placer la plus grande quantité de marchandises dans un espace donné.

— Accélération du choix du client amené tout naturellement à pratiquer la libre sélection ou tout au moins à orienter sa décision avant de s'adresser au vendeur.

— Incitation à l'achat d'impulsion, à l'achat complémentaire et à l'achat groupé (quantités plus importantes d'un même produit).

— Elimination des erreurs et des réclamations, l'identification de la marchandise étant plus facile (genre, qualité, prix, etc...).

— Facilité d'entretien et de nettoyage. Pertes par vieillissement et avaries réduites au minimum. Elimination des démarques.

— Suppression de l'emballage après vente et, dans beaucoup de cas, de la livraison à domicile. Le client accepte volontiers de prendre telle quelle et d'emporter une marchandise dont le conditionnement lui donne confiance.

Ce que la clientèle demande d'un emballage.

Mais, comme toujours, le but final est de satisfaire la clientèle. Quelles sont, à ce point de vue, ses exigences ?

Le consommateur demande, tout d'abord, que l'emballage assure la protection et la bonne conservation du produit jusqu'au moment de l'emploi. L'unité de conditionnement doit correspondre à une consommation nor-

male, être facile à manipuler et être aisément stockée dans un espace restreint (réfrigérateur, armoire, etc...). Les paquets et boîtes qui peuvent être empilés sont en général préférés à des présentations de structure plus compliquée.

Les caractères esthétiques jouent évidemment un rôle important et l'acheteur sera tout naturellement attiré par un emballage aux couleurs vives et de forme agréable, mais il attachera plus d'importance encore à ce que le contenant lui donne une idée exacte du contenu, tant en ce qui concerne son origine (définition, provenance, marque) que la qualité et la quantité. Plus ces spécifications sont précises, plus la garantie paraît sérieuse. Toutes les indications concernant l'utilisation de la marchandise (recettes de préparation, conseils d'entretien) sont également fort appréciées.

Un point important n'a pas toujours fait l'objet de suffisamment d'attention de la part des fabricants : la facilité d'ouverture. Certains emballages sous pellicule cellulosique sont pratiquement inviolables, certaines boîtes de conserve ne cèdent qu'aux savantes manœuvres d'un expert utilisant un outillage spécial. Le consommateur perd du temps, s'énerve, multiplie les fausses manœuvres et parfois même se blesse plus ou moins gravement. Il jure qu'il ne reprendra jamais plus de produits aussi bien protégés et tout ce que le conditionnement peut présenter d'avantages est perdu. Le dispositif d'ouverture doit donc être étudié de très près ; il doit pouvoir fonctionner sans effort violent et sans outillage (par bandes d'attache, tirette, etc...) ou avec un outillage rudimentaire fourni avec la marchandise (clé, levier).

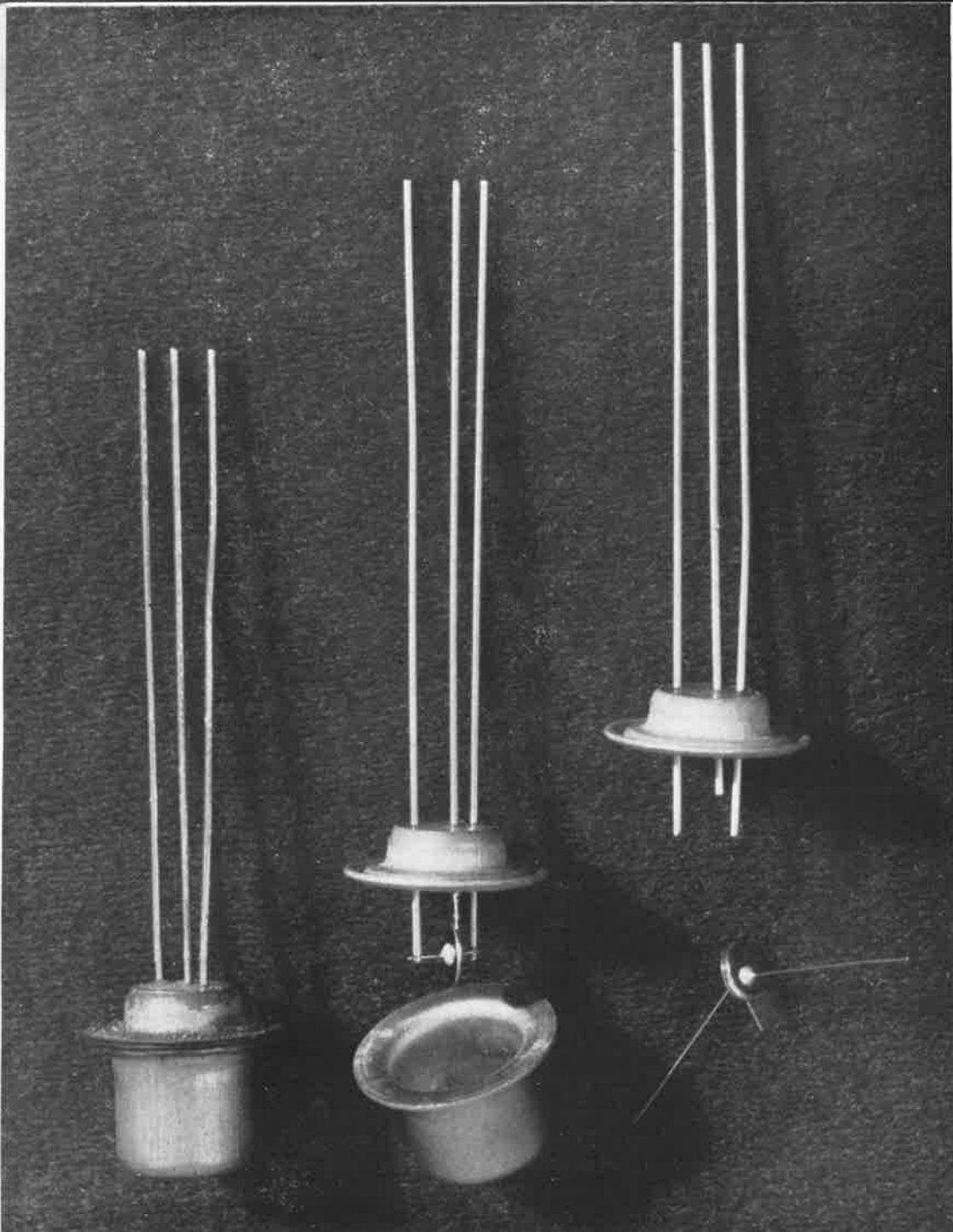
La marchandise doit-elle être présentée dans des emballages qui puissent, après avoir été vidés, être utilisés à d'autres fins par le consommateur ? La question est controversée car il est évident que les emballages réutilisables sont plus coûteux que les autres. On peut répondre qu'en règle générale les populations suburbaines et rurales apprécient les emballages pouvant servir tandis que les habitants du centre des grandes villes sont obligées, par manque de place, de se débarrasser au plus tôt des récipients et boîtes vides. Il y a donc lieu, avant de prendre une décision, de connaître exactement le marché.

On objectera une fois de plus que le détaillant n'a pas prise sur le problème du pré-emballage et qu'il est bien obligé d'accepter les produits tels que le fabricant les lui livre. Raisonner ainsi revient à nier le rôle actif que joue le commerce dans la distribution. Puisque l'emballage s'adresse finalement au consommateur, puisque ses qualités peuvent constituer des arguments de vente, pourquoi le commerçant n'utiliserait-il pas ces arguments au maximum et comment pourrait-il les utiliser sans les connaître à fond ?

D'un autre côté, le fabricant a besoin d'être renseigné sur les exigences du public. Il ne connaît pas toujours exactement les réactions que soulèvent ses diverses initiatives. C'est le détaillant, en contact direct avec ce public, qui seul peut lui fournir les informations utiles. Les réclamations notées au jour le jour, l'enregistrement des réflexions qui se font dans le magasin, quelques questions habilement posées à la clientèle peuvent avoir autant de valeur pratique que les analyses du marché les plus savantes.

Le

TRANSISTOR



Les différentes parties du transistor, telles qu'elles sont successivement assemblées.

*nouvelle pièce
miraculeuse
de la Radio.*

Certains de nos lecteurs ayant manifesté le désir d'être documentés sur le "TRANSISTOR", nous pensons que cet article les éclairera sur cette nouvelle technique appelée à révolutionner l'industrie radioélectrique.

Le « Transistor » nouvelle pierre miraculeuse de la radio »,

« Un nouveau venu dans notre vie : le nain Transistor ».

« La montre à Transistor ne s'arrête plus ».

« Le Transistor révolutionne l'industrie de la radio et du téléphone ».

Ces quelques titres relevés récemment dans la Presse reflètent une prise de conscience de la révolution qui commence à bouleverser les techniques électroniques. La course à la « miniaturisation » des équipements dont on cherche à réduire par tous les moyens l'encombrement, la consommation et le rayonnement thermique tout en améliorant les performances, est amorcée depuis quelques années. Mais les succès enregistrés dans la mise au point des techniques industrielles de fabrication des éléments semi-conducteurs, germanium ou silicium, apportent une aide inestimable à ceux qui sont chargés de faire toujours plus petit... et toujours mieux. Cette maîtrise grandissante de l'Homme sur l'infiniment petit, cette domestication de l'électron et du « trou » d'électron est une aventure passionnante dont les prolongements futurs défient l'imagination. Derniers venus de l'Electronique, les transistors se fabriquent déjà par millions dans le monde. Appelés à détrôner partiellement les lampes, ils ouvrent un vaste domaine d'applications, encore inexploré, à des techniques naguère limitées aux seules Télécommunications.

L'expérience acquise après plusieurs années de recherches et la somme des efforts consentis ont permis de mettre en place à St-Egrève, près de Grenoble, la première usine en France et sans doute l'une des plus modernes d'Europe, consacrée à la production des semi-conducteurs en grande série. C'est dans cette usine que nous allons pénétrer pour examiner en particulier la fabrication des transistors.

*
**

Après avoir contourné Grenoble de quelques méandres paresseux, l'Isère reçoit le Drac puis redresse sa course vers le Rhône, entre le massif de la Grande Chartreuse et le plateau du Vercors.

Au pied du mont Néron, sur la rive droite et à 6 km en aval de Grenoble, la Société Française Radio-Electrique qui a récemment fusionné avec la Compagnie Générale de Télégraphie sans fil (C.S.F.) construit le nouveau Centre Electronique Emile Girardeau dont les conceptions architecturales font honneur à l'industrie française. Les nefs longues de 200 m, toutes en verre, aluminium et matières plastiques, inscrivent harmonieusement des lignes de couleurs vives dans un site d'une grande beauté. A l'intérieur, tout a été fait pour assurer au personnel des conditions de travail idéales, et l'élaboration des éléments au germanium se poursuit avec le calme, le soin et la propreté rigoureuse qu'exigent les diverses opérations de cette fabrication.

Fabrication des Transistors

Pouvant remplir les fonctions d'une lampe triode, qu'il remplace déjà dans les modèles les plus perfectionnés de récepteur portatifs (1), le transistor est actuellement la plus évoluée des pièces à base de semi-conducteurs produites en série. C'est aussi la plus délicate. Sa

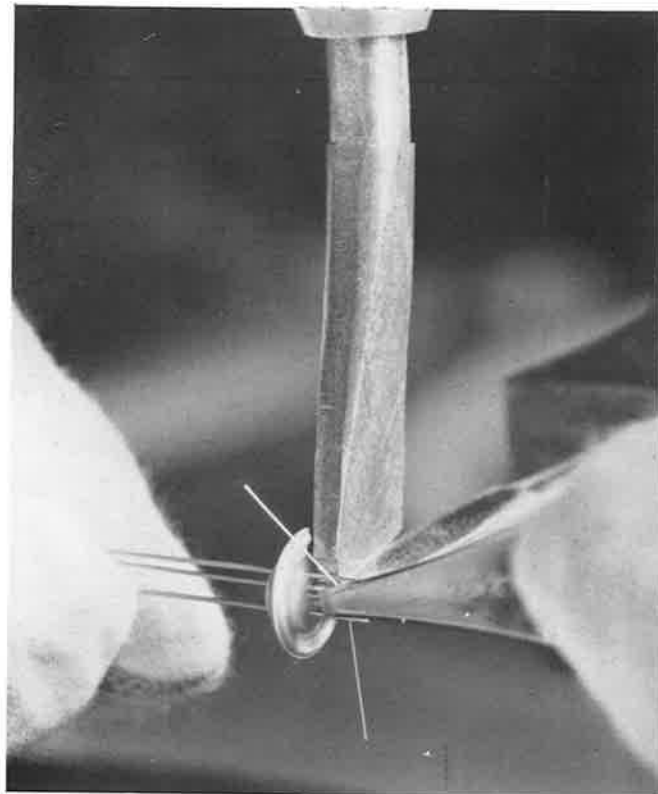
(1) Voir « Le Solistor », n° 22, avril 1957.



Les bancs d'essai pour transistors se trouvent dans une vaste salle climatisée.



Vue intérieure d'un atelier de l'Usine.



La soudure de la base sur la connexion centrale du transistor demande à l'ouvrière une grande habileté.



En trois soudures très précises opérées sous binoculaire, on réunit émetteur, base et collecteur aux connexions correspondantes.

MESSAGERIES MARITIMES

12, BOULEVARD DE LA MADELEINE, PARIS IX^e - TÉL. OPERA 07-60 (10 lignes) et RICHELIEU 88-40 (5 lignes)

**SERVICES
DE
PAQUEBOTS**



VIET-NAM

**ET NAVIRES
DE
CHARGE**



JEAN LABORDE



CALÉDONIEN

PRINCIPALES RÉGIONS DESSERVIES :

PROCHE-ORIENT ■ INDE ■ CEYLAN ■ PAKISTAN ■ INDOCHINE
EXTREME-ORIENT ■ MADAGASCAR ■ LA RÉUNION ■ AUSTRALIE
OCÉANIE ■ AFRIQUE ORIENTALE ET DU SUD

LA REVUE DU LIBAN ET DE L'ORIENT ARABE

FONDÉE A PARIS EN 1928

HEBDOMADAIRE ILLUSTRÉ
paraissant tous les Samedis à Beyrouth

Toute l'Actualité Libanaise, Arabe
et Internationale

Directeur : Emile MAKLOUF

Abonnements et Souscriptions à PARIS, 46, Boulevard Saint-Michel — Tél. DAN 92-26

fabrication fait intervenir les jonctions de deux sphérules d'indium alliées sur les deux faces d'une puce de germanium et jouant le rôle l'une d'émetteur, l'autre de collecteur d'électrons. Elles ont des diamètres respectifs de l'ordre de quelques dixièmes de millimètre.

On commence par mettre en position, dans un gabarit spécial, les éléments des deux jonctions ainsi qu'une languette qui sera soudée à la puce de germanium, sans contact avec les sphérules d'indium. Cette opération, que la manipulation d'objets de dimensions infimes apparente à un fin travail de joaillier, se déroule à l'abri d'une hotte antipoussière pour éviter tout risque de pollution. Une fois remplis, les gabarits séjournent dans un four en atmosphère réductrice et sont soumis à un cycle thermique précis afin d'obtenir les jonctions par alliage intime des divers éléments.

D'autre part, une lentille de verre est soudée dans la base du transistor pour y fixer les trois tiges de sortie qui la traversent.

Viennent ensuite une série de montages d'une extrême précision dont certains doivent être effectués sous binoctulaire par des ouvrières soigneusement sélectionnées pour leur habileté : soudure au sein de chaque hémisphère d'indium d'un fil ténu de nickel (diamètre : 15/100 de mm) dont le rôle sera de réunir émetteur et collecteur à leur sortie correspondante ; soudure de la languette à la sortie centrale ; soudure enfin des deux fils de connexion en nickel sur chacune des sorties latérales. Avant de fermer le transistor, sous atmosphère sèche, il faudra encore procéder à une ultime série de décapages et de lavages à l'eau désionisée pour lesquels une machine circulaire automatique a été mise au point.

Une fois terminés, les transistors sont tous passés à l'étuve tropicale et ce n'est qu'après y avoir séjourné qu'ils sont soumis à de nombreux essais. Ceux-ci ont lieu dans une salle spécialement climatisée et portent principalement sur la vérification des courants de saturation

émetteur et collecteur sous différentes tensions de même que sur la mesure du gain et des divers paramètres du circuit équivalent.

L'Usine du Silence et des Gants Blancs

Ce bref aperçu d'un des nombreux moyens de production utilisés à St-Egrève donne une idée de l'échelle à laquelle il faut travailler pour maîtriser des phénomènes qui sont aux dimensions de l'atome. On imagine sans peine ce que ces mises au point industrielles ont demandé d'études, de travail et d'ingéniosité. Chaque détail prend son importance et la moindre erreur peut se répercuter sur les caractéristiques du produit fini. C'est pourquoi il faut pratiquer de nombreux contrôles à tous les stades, sans cesser d'observer la propreté méticuleuse et la rigueur scientifique qui ont entouré la naissance des transistors au laboratoire.

Aussi ouvriers et ouvrières, en blouses blanches, portent-ils des gants blancs pour la plupart des opérations. Les machines de traitements mécaniques, les seules qui soient bruyantes, sont isolées du reste de l'usine et le silence qui règne dans les ateliers de montage favorise encore la minutie et la concentration indispensables.

C'est ainsi que, tout en continuant d'étudier l'influence des nombreux paramètres de fabrication et la façon de les faire varier rationnellement pour élargir et diversifier la gamme des performances, les ingénieurs de Saint-Egrève assurent quotidiennement une production de série dont l'importance croissante répondra largement aux besoins naissants, mais déjà pressants du marché français, de même qu'aux demandes en provenance de l'étranger.

La nouvelle usine de St-Eugène. Première en France pour la production en série des « Transistors » du Germanium.



vient de paraître



l'aviation nouvelle

sous la direction de **Camille Rougeron**.
Un bilan complet et parfaitement à jour de l'état actuel des recherches et des réalisations aéronautiques, de leurs répercussions sur la vie quotidienne et sur le développement des relations internationales. Avec la collaboration des spécialistes les plus éminents.

Un volume relié (16,5x23 cm) sous jaquette en couleurs, 448 pages, 96 planches en noir, 16 hors texte en couleurs : 2 800 F (t. l. incl.).

EN VENTE CHEZ TOUS LES LIBRAIRES ET

LAROUSSE

114, BOULEVARD RASPAIL, PARIS 6

THE HELLENIC MEDITERRANEAN LINES C^o L^{TD}

SERVICES HEBDOMADAIRES

S/S "AEOLIA" S/S "CORINTHIA" S/S "IONIA"

France - Italie - Grèce - Egypte - Chypre - Liban



Pour tous renseignements
et réservations s'adresser
à toutes les Agences de
Voyages et aux Agents
Généraux :

PARIS : BARRY-ROGLIANO & Cie, 8, rue Auber, IX^e
Opéra 83-50

MARSEILLE : BARRY-ROGLIANO & Cie, 14, rue Beauvau
COLBERT 39-85

CRÉDIT FONCIER D'ALGÉRIE ET DE TUNISIE

Capital 1.147.500.000 de Francs

L. B. F. n° 52

R. C. ALGER 3.783

Siège Social : ALGER, 8, Boul. de la République

Siège Central : PARIS, 43, Rue Cambon (1^{er})

*Succursales et Agences en France,
à BORDEAUX, LYON, MARSEILLE et NANTES*

Bureau saisonnier à VICHY

dans les principales villes d'ALGÉRIE, de TUNISIE et du MAROC

à LONDRES, à GIBRALTAR, en LIBYE

au LIBAN à BEYROUTH, à TRIPOLI et à ZAHLE

en SYRIE à DAMAS, ALEP, LATTAQUIÉ, KAMECHLIÉ

Correspondants dans le monde entier

Turquie - Banque affiliée : Banque de Salonique

TOUTES OPÉRATIONS DE BANQUE

Renseignements Economiques

FRANCE

Le déficit de la balance commerciale qui avait été de 36 milliards en juin 1956 se solde par 48 milliards en juin 1957.

Pendant le premier semestre 1957, le déficit avec les pays étrangers s'est élevé à 322 milliards, presque le double de celui de la même période de 1956.

D'une année à l'autre, pour les six premiers mois, les importations ont augmenté de 28 %, tandis que les exportations ne s'accroissaient que de 10 %. En juillet, cette situation n'a pas évolué.

Il est évident que la suspension de la libération des échanges et les mesures de redressement adoptées : aggravation de la fiscalité, relèvement des prix, restriction de crédit n'avaient encore pu produire d'effets notables.

Cependant, l'activité générale a poursuivi sa progression malgré les difficultés sociales et la production agricole est bonne.

Pour le premier semestre, la production industrielle s'établit à un niveau supérieur de 10 à 11 % à celui du premier semestre 1956. Le textile et l'industrie cotonnière reprennent de l'essor, l'industrie du verre est en pleine expansion, la production des tubes d'acier a doublé et les ventes d'engrais s'accroissent.

On estime que cette expansion peut se maintenir au cours du deuxième semestre : l'extraction charbonnière, la production d'électricité hydraulique et la consommation de carburants demeurant supérieures à celles de l'an dernier.

La hausse des prix, sensible depuis un an ainsi que dans les autres pays, s'est accentuée du fait que des subventions ont été abandonnées, des détaxes supprimées, qui faussaient l'indice.

Leur blocage au niveau du 31 juillet est intervenu le 27 août sauf sur certains services et quelques produits, des baisses étant décidées, par ailleurs, sur quelques articles.

Après les « mesures budgétaires » et les « décisions financières » cette action est engagée pour stabiliser l'économie du pays.

En automne, il sera possible de mesurer les conséquences des décisions prises par le gouvernement et singulièrement, celles consécutives au prélèvement de 20 % sur les règlements à l'importation et au versement de 20 % sur les recettes d'exportation décidés au début d'août. Déjà à la fin de ce même mois, la situation française à l'Union européenne des paiements était en voie d'amélioration.

Celle-ci se confirmera si l'opinion accepte quelques dispositions restrictives après le coup d'arrêt porté à la spéculation.

Le trafic "Air France"

Le développement du trafic d'Air France se poursuit : en 1956, les avions de cette société ont parcouru 77 millions de kilomètres et transporté 2.330.000 passagers (27 % de plus qu'en 1955) :

16.000 tonnes de poste (32 % d'augmentation) ;
et 56.000 tonnes de messageries.

Cet accroissement est supérieur à ceux constatés pour l'ensemble de l'aviation commerciale étrangère.

Le trafic double tous les 5 ans.

La flotte « Air France » comprend :

133 avions classiques dont 86 quadrimoteurs.

Le taux de remplissage moyen des appareils est le plus élevé du monde : 71 % en 1956.

LIBAN

Les travaux du Litani

Il a déjà été procédé à l'adjudication de la première phase des travaux : la construction du tunnel d'Awali (transport de l'eau du Litani jusqu'à Awali) et de Jezzine.

Quant au reste, les adjudications s'échelonnent sur 2 ans :

- irrigation de la Bekaa Sud (5.700 hectares) ;
- barrage de Karaoun (60 millions de m³ en cette phase) ;
- galerie de Markabi ;
- galerie de Kanaan ;
- usines et postes de d'Awali ;
- tunnels de Joun ;
- irrigation de Saida et de Beyrouth.

L'adjudication des travaux de la première tranche du tunnel Markaba-Jezzine, dont le coût est estimé à 30 millions de L.L. et la durée de 4 ans, a été enlevée par un groupe franco-italien (la Société Astaldi et la Société Auxiliaire d'Entreprises Electriques et de Travaux Publics).

Avec l'exécution de ce tunnel, la partie la plus importante de la première tranche du projet du Litani, pour laquelle 135 millions de L.L. sont prévus, sera réalisée.

L'achèvement des travaux du Litani est envisagé pour 1961-62.

L'inauguration, par le Président de la R.L., des premiers travaux a eu lieu le 22 septembre à Yolmor, dans la Bekaa.

Trafic "Passagers" de Beyrouth en 1956

Les conséquences des événements du 2^e semestre 1956 en Proche-Orient sur le trafic « passagers » sur la place de Beyrouth peuvent se résumer ainsi :

— le nombre des navires ayant touché le port de Beyrouth qui était passé de 2.342 en 1954 à 2.509 en 1955, n'a été que de 2.399 en 1956 ; quant aux passagers, alors qu'on en a compté 57.391 en 1954 et 72.014 en 1955, l'année 1956 a marqué avec 72.212 passagers un arrêt très net de cette progression (dont 7.329 touristes en 1955 et 6.259 en 1956) ;

— quant au trafic de l'aérodrome international de Beyrouth, on a constaté une diminution du mouvement des avions revenu de 29.863 en 1955 à 23.315 en 1956 ; si le nombre des passagers en transit a été toujours en augmentation passant de 119.395 à 188.783, le mouvement des voyageurs à destination de Beyrouth a fléchi de 140.150 à 136.073.

Société du Chemin de Fer du D. H. P.

La convention de rachat du tronçon libanais du D.H.P. a été transmise à la Chambre des Députés dont le vote interviendra incessamment. L'Assemblée extraordinaire de la Société avait approuvé, dès le 7 juin, le projet de convention.

Port de Beyrouth

Durant le premier semestre 1957, le trafic du port a été de 1.020.866 tonnes contre 966.931 tonnes pour la même période de 1956, soit une progression d'environ 5 %. Les importations interviennent pour 791.713 tonnes et les exportations pour 229.153 (contre respectivement : 760.641 et 206.290).

Le trafic de la zone franche a été de 277.469 tonnes dont 48.532 destinées à la consommation locale.

Le trafic de transit a atteint 298.857 tonnes.

Le mouvement des passagers a été de : 10.506 débarqués et 9.553 embarqués.

*
**

Le 5 août, les représentants du gouvernement libanais et de la Compagnie ont signé, à Beyrouth, le texte définitif de la Convention relative à l'aménagement de la concession. Cette convention a été aussitôt transmise à la Chambre des Députés pour approbation. Elle sera soumise également à la ratification de l'Assemblée des actionnaires.

D'autre part, dès le 7 août, la Compagnie lançait les appels d'offre, pour la construction du troisième bassin, aux sociétés internationales intéressées aux travaux. Les plis doivent être déposés au plus tard le 13 novembre 1957 et la validité des offres sera de 6 mois.

L'Automobile

Au cours du premier semestre 1957 :

2.472 véhicules neufs ont été immatriculés (contre 3.106 dans le premier semestre 1956) comprenant 2.168 voitures de tourisme, 225 camions, 79 autobus.

Pour les voitures de tourisme, les marques françaises interviennent ainsi :

Peugeot : 206, contre 162 en 1956 ;
Simca : 182, contre 275 en 1956.
Renault : 125.

Pour les camions :

Peugeot : 14 ; Citroën : 10 ; Simca : 4.

Pour les autobus :

Citroën : 9 ; Renault : 2.

Les voitures de tourisme américaines comptent pour 454 (dont 144 Ford).

La Compagnie Libanaise des Pétroles

Le 13 août, un accord a été conclu entre la C.L.P. et le groupe de financiers « Hueske et Golston » qui accepte de dépenser 2.500.000 dollars pour financer les travaux de forage et qui reçoit 45.000 litres de la société.

Il s'agit maintenant de trouver du pétrole.

Les principales exportations agricoles pendant l'année 1956

Agrumes : 48.000 tonnes.

Oignons : 21.888 tonnes.

Pommes : 16.528 tonnes.

Bananes : 12.101 tonnes.

Les exportations d'agrumes :

48.000 tonnes pour une valeur de 10.388.473 L.L. contre 33.384 tonnes pour 6.677.000 L.L. en 1955, ont compris :

41.207 tonnes d'oranges et mandarines et 7.182 tonnes de citrons.

Vers la France, ces exportations se sont chiffrées par :

1.754 tonnes pour une valeur de 673.612 L.L. (dont 173 tonnes de citrons pour 72.602 L.L.) contre 106 tonnes (citrons) pour 46.217 L.L. en 1955.

La Production Sucrière

Durant l'année 1956, la production libanaise de sucre raffiné a atteint 32.000 tonnes.

La Production d'Huiles

En 1956, la production libanaise d'huile d'olives a atteint 4.244 tonnes, celle d'huile de coton : 3.429, celle d'huile de coprah : 1.126, celle d'huile de lin : 121 et celle d'huile de grignons : 2.932.

L'Industrie Libanaise

INDUSTRIES

I. — Mines et carrières :

	Nombre d'établissements	Nombre de personnes engagées	Recettes (L.L. 1000)	Valeur ajoutée (L.L. 1000)
Mines de métaux, carrières de pierres, de grès et de sable	59	799	2.050	1.604
Minéraux et carrières de métaux non-ferreux	9	20	118	104
Total	68	819	2.168	1.708

II. — Transformation :

	Nombre d'établis- sements	Nombre de per- sonnes engagées	Recettes (L.L. 1000)	Valeur ajoutée (L.L. 1000)
Alimentation à l'exception des boissons	554	6.468	119.724	36.270
Industrie des boissons ..	74	1.040	13.579	8.024
Industrie du tabac	3	1.743	24.156	19.486
Textiles	113	6.049	38.269	15.589
Bonneterie et industrie textile de sous-vêtements	245	3.732	21.497	9.197
Manufactures de bois, de liège, à l'exception de l'industrie de l'ameuble- ment	71	755	4.365	2.113
Industrie de l'ameuble- ment	168	2.643	14.633	6.895
Papier et produits de pa- pier	16	204	2.858	782
Presses et imprimeries ..	108	1.660	9.913	5.636
Cuirs et produits en cuirs à l'exception des chaus- sures	45	937	13.309	3.044
Produits en caoutchouc ..	15	523	3.089	1.370
Produits chimiques	37	630	10.138	3.571
Produits en métaux non- ferreux	155	4.338	89.436	29.108
Industries métalliques de base	3	26	236	66
Produits en métaux, à l'exception des machines et de l'équipement de transport	102	2.135	18.097	7.152
Manufacture des machi- nes, machines électriques exceptées	23	295	3.148	824
Machines électriques, ac- cessoires et appareils élec- triques	10	257	2.283	1.037
Industrie de l'équipement en matériel de transport	10	177	1.431	500
Manufactures et industries diverses	43	702	7.173	2.507
Total	1.793	34.214	397.335	153.171
Total général	1.861	35.013	399.503	154.879

**Principales Marchandises exportées
par le Port de Beyrouth**

à destination de la France, en Mai 1957

Blé : 6.815 tonnes pour Alger.
Lentilles : 416 tonnes pour Marseille.
Oignons : 11 tonnes pour Marseille.
Laine : 28 tonnes pour Marseille.
Coton : 61 tonnes pour Marseille.
Arachides : 100 tonnes pour Marseille.
Sésame : 25 tonnes pour Marseille.
Cumin : 38 tonnes pour Marseille.
Noyaux d'abricots : 12 tonnes pour Marseille.

pendant le mois de Juin 1957

Minerai de fer : 4.150 tonnes pour Calais.
Laine : 32 tonnes pour Marseille.
Lentilles : 686 tonnes pour Marseille.
Régliasses : 350 tonnes pour Marseille.
Coton : 50 tonnes pour Marseille.
Arachides : 33 tonnes pour Marseille.

pendant le mois de Juillet 1957

Lentilles : 266 tonnes pour Marseille.
Laine : 45 tonnes pour Marseille.

PARIS- BEYROUTH



3 départs par semaine

Mardi, Jeudi, Samedi : 12 h. 15



**par les SUPER 7
de Pan American**

avions commerciaux les plus rapides du monde

Trois fois par semaine les avions rapides et confortables de Pan American vous relient au Moyen-Orient.

Vous pouvez choisir entre la 1^{re} Classe et la Classe Touriste mais toujours vous profitez de cet avantage inestimable : l'expérience mondiale que seule Pan American peut vous offrir à chaque vol.

Consultez votre Agence de Voyages
ou Pan American (600 bureaux dans le monde) :

PARIS : 1 r. Scribe - Tél. OPE 76-70 - 123, Champs-Élysées - OPE 76-70

BEYROUTH : Airlines Building - Riad Es Solh Square

PAN AMERICAN

LA COMPAGNIE AÉRIENNE LA PLUS EXPÉRIMENTÉE DU MONDE

Oignons : 75 tonnes pour Marseille.
Arachides : 60 tonnes pour Marseille.
Dattes : 25 tonnes pour Marseille.

Principaux Produits importés de France par le Port de Beyrouth

pendant le mois de Mai 1957

Fers et articles de fer : 432 tonnes de Dunkerque ; 106 tonnes de Marseille ; 2.249 tonnes de Caen.
Toles : 100 tonnes de Dunkerque.
Engrais : 621 tonnes de Dunkerque ; 150 tonnes de Bône.
Textiles : 205 tonnes de Marseille.
Produits chimiques : 74 tonnes de Marseille.
Papier, cartons : 16 tonnes de Marseille.
Câbles : 150 tonnes de Marseille.
Verres, verreries : 16 tonnes de Dunkerque.
Appareillage électrique : 56 tonnes de Marseille.
Soufre : 298 tonnes de Marseille.
Lait en poudre : 24 tonnes de Marseille.
Superphosphate : 400 tonnes de Bône.
Contreplaqués : 69 tonnes de Marseille ; 31 tonnes de Caen.
Tissus : 7 tonnes de Marseille.

pendant le mois de Juin 1957

Fers : 2.879 tonnes de Caen ; 599 tonnes de Dunkerque.
Autos et accessoires : 160 tonnes de Marseille.
Textiles : 10 tonnes de Dunkerque ; 224 tonnes de Marseille.
Machines et accessoires : 42 tonnes de Marseille.
Marbre : 300 tonnes de Dunkerque.
Tubes et tuyaux : 85 tonnes de Marseille ; 17 tonnes de Caen ; 20 tonnes de Port St-Louis.
Bois : 26 tonnes de Marseille.
Papier : 34 tonnes de Marseille ; 11 tonnes de La Pallice.
Ciment : 200 tonnes de Port St-Louis.
Tôles : 7 tonnes de Marseille.
Articles en fer : 71 tonnes de Marseille ; 218 tonnes de Caen ; 31 tonnes de Dunkerque.
Verres et verreries : 23 tonnes de Marseille ; 56 tonnes de Dunkerque.
Produits chimiques : 87 tonnes de Marseille.
Appareillage électrique : 8 tonnes de Marseille.
Pneus : 103 tonnes de Marseille.
Thé : 4 tonnes de Marseille.
Câbles : 21 tonnes de Marseille.

pendant le mois de Juillet 1957

Fers : 10 tonnes de Marseille ; 3.202 tonnes de Dunkerque.
Farine : 199 tonnes de Marseille.
Sucre : 16 tonnes de Marseille.
Textiles : 289 tonnes de Marseille ; 10 tonnes de Dunkerque.
Machines et accessoires : 28 tonnes de Marseille ; 14 tonnes de Dunkerque.
Autos et accessoires : 203 tonnes de Marseille.
Papiers et cartons : 6 tonnes de Marseille ; 16 tonnes de Caen.
Ciment : 125 tonnes de Caen.
Marbre : 174 tonnes de Marseille.
Articles de fer : 26 tonnes de Marseille ; 28 tonnes de Dunkerque.
Verres et verreries : 8 tonnes de Marseille ; 13 tonnes de Dunkerque.
Appareillage électrique : 79 tonnes de Marseille.
Produits chimiques : 83 tonnes de Marseille.
Peaux : 47 tonnes de Marseille ; 10 tonnes d'Alger ; 13 tonnes de Djibouti.
Bois contreplaqués : 73 tonnes de Marseille ; 33 tonnes de Caen.
Lait en poudre : 12 tonnes de Marseille.

Le Revenu National

Le revenu national a atteint 1.440 millions de L.L. en 1956, le revenu par tête d'habitant s'établissant à 1.100 L.L.

Le revenu national atteindrait 1.800 millions de L.L. en 1957.

Douanes Libanaises

Au cours du premier semestre 1957, les recettes douanières ont été de :

37.088.113 L.L. contre 36.896.00 pour la même période de 1956, soit une augmentation de plus de 191.100 L.L.

Le Gouvernement Libanais

A la suite des élections législatives de juin dernier, le nouveau cabinet a été formé le 18 août par M. Sami Solh, président du Conseil démissionnaire :

MM. Sami Solh : Présidence, Justice, Intérieur.
Charles Malek : Affaires Etrangères.
Mejid Arslan : Défense et P.T.T.

CRÉDIT LYONNAIS

1500 AGENCES EN FRANCE, EN AFRIQUE DU NORD, DANS L'UNION FRANÇAISE ET A L'ÉTRANGER

Correspondant au Liban :

BANQUE G. TRAD (Crédit Lyonnais) S.A.L.
BEYROUTH

Agences en Syrie : ALEP et DAMAS

Correspondants dans le monde entier

TOUTES OPÉRATIONS DE BANQUE ET DE COMMERCE EXTÉRIEUR

Jemil Mekkaoui : Finances.
Salim Lahoud : Travaux Publics.
Kazemel Khalil : Agriculture, Economie.
Joseph Scaff : Hygiène, Affaires sociales.
Farid Cozma : Education, Information.

Création de Sociétés

IMPEX.

Siège social : Beyrouth.
Objet : Importation et exportation de tous genres d'articles notamment l'importation de véhicules automobiles.
Durée : 10 ans.
Capital : 500.000 L.L.

CANADA DRY.

Siège social : Beyrouth.
Objet : Exploitation de toute usine pour la fabrication des rafraîchissements et spécialement ceux connus sous le nom de « Canada Dry ».
Durée : 99 ans.
Capital : 700.000 L.L. réparti en 7.000 actions de 100 L.L.

SOCIETE GENERALE D'ALUMINUM SOVAL.

Siège social : Beyrouth.
Objet : Achat, vente, fabrication de tous produits en aluminium.

Durée : 99 ans.
Capital : 100.000 L.L. réparti en 1.000 actions de 100 L.L. chacune.

SOCIETE LIBANAISE D'ENTREPRISES ELECTRIQUES.

Siège social : Beyrouth.
Objet : Tous genres d'entreprises ayant trait à l'électricité, le gaz, l'air comprimé, etc...
Durée : 99 ans.
Capital : 50.000 L.L. réparti en 500 actions de 100 L.L. chacune.

COMPAGNIE LIBANAISE D'INVESTISSEMENT DE CAPITAUX.

Siège social : Beyrouth.
Objet : Tous genres d'assurances de capitaux et d'épargne.
Durée : 100 ans.
Capital : 1 million de L.L. réparti en 10.000 actions de 100 L.L. chacune.

SOCIETE DE FINANCEMENT ET D'EXPLOITATION DES PROJETS S.A.L.

Siège social : Beyrouth.
Objet : Financement et exploitation de tous projets commerciaux et industriels.
Durée : 40 ans.
Capital : 1.100.000 L.L. réparti en 2.200 actions de 500 L.L. chacune.

Informations Diverses

Congrès des Chambres de Commerce Arabes

La 11^e session s'est tenue à Beyrouth, le 21 juin réunissant des délégués libanais, syriens, égyptiens, jordaniens, irakiens et lybiens.

Les principaux vœux ont été :

— Nécessité d'écartier les problèmes économiques des conflits divisant les membres de la Ligue arabe.

— Nécessité de l'approbation du projet d'Union économique établi lors de la 4^e session, le 25 mai dernier, du Conseil économique de la Ligue.

— Participation des organismes économiques à l'activité du Conseil de l'Union économique arabe dont la constitution doit être opérée sans délai.

Ce Conseil est envisagé à l'effet d'organiser et de contrôler la libre circulation des personnes, des marchandises et des capitaux entre les pays membres.

L'accord économique Syro-Egyptien

Cet accord doit entrer en vigueur en décembre prochain. A partir de cette date aucune barrière douanière ne doit plus exister entre les deux pays.

Il s'agit là d'un premier pas vers l'union économique totale de tous les Pays arabes qui doit offrir ainsi un seul vaste marché !

Les Echanges Anglo-Libanais en 1956

68.483.120 L.L. d'importations libanaises pour
9.794.187 L.L. d'exportations.

Le déficit de la balance commerciale libanaise avec la Grande-Bretagne n'est plus que de 58 millions de L.L. contre 76 en 1955.

Les Echanges Américano-Libanais en 1956

63.741.775 L.L. d'importations libanaises pour
7.254.282 L.L. d'exportations.

Le déficit de la balance commerciale libanaise avec les Etats-Unis n'est plus que de 56,5 millions de L.L. contre 58,6 en 1955.

N.B. — Nous rappelons que les échanges franco-libanais en 1956 se chiffrent par :

54,5 millions de L.L. d'importations libanaises pour
11,1 millions de L.L. d'exportations.

COMMUNIQUÉ

La dernière édition de l'annuaire « France-Textiles » est parue en juillet.

Les adhérents que cet ouvrage intéresse peuvent s'adresser à Paris, 10, rue des Pyramides.



PARIS-BEYROUTH

BAGDAD - TÉHÉRAN - JÉRUSALEM - GOLFE PERSIQUE

par

VISCOUNTS

- * Quatre moteurs Rolls-Royce turbo-propulseurs
- * Entièrement pressurisés et volant sans vibration au-dessus des intempéries

Voyager
PAR

M.E.A.



ASSOCIÉ À BOAC

Baalbeck à 8h de vol de Paris

RENSEIGNEMENTS, RÉSERVATIONS A VOTRE AGENCE DE VOYAGES OU A NOS BUREAUX

MIDDLE EAST AIRLINES

9 RUE AUBER - 2 RUE BOUDREAU, PARIS 9^e - Tél. RIC. 50-39 et RIC. 51-57

OU AUPRÈS DE NOTRE AGENT GÉNÉRAL C. F. T., 16 AV. DE L'OPÉRA, TÉL. RIC. 56-65

L'industrie au secours du pommier libanais

par Maître Georges FARES

Jusqu'à la guerre de 1914 la principale ressource du paysan libanais avait été le mûrier, plante essentiellement industrielle. Il en tira une aisance relative qui lui donna le plus haut standard de vie comparativement à tous ses semblables du Proche-Orient. Au lendemain de 1918 la faillite de l'industrie de la soie dans cette partie du monde transforma cette montagne prospère auparavant en côteaux misérables ne trouvant plus d'acquéreur pour leur production, et l'on commença à arracher ce qui fit la richesse de plusieurs générations.

Des crises économiques en découlèrent. Le commerce pâtit à son tour de l'appauvrissement du principal consommateur. Le cycle de la misère se prolongea pendant deux décades d'incertitude.

Il s'agissait de trouver une plantation adéquate au sol, rentable et trouvant des débouchés. Certains pionniers expérimentèrent des plants américains de pommiers. L'essai fut d'abord timide. Il fallait défricher de nouveau un sol depuis longtemps abandonné, construire des réservoirs d'eau et prévoir un entretien onéreux et technique des plants, pendant que les capitaux manquaient aux paysans et aux citadins, à la fois.

La guerre de 1939 vint rompre le cercle vicieux. La présence de nombreuses troupes alliées, l'économie de guerre elle-même jetèrent un dévolu de capitaux cherchant un placement. L'on vit les citadins, les commerçants, ceux qui avaient déserté leurs villages, y revenir défricher à nouveau leur sol. Des millions et des millions de livres y trouvèrent leur destination.

Le rendement fut excellent et les circonstances politiques aidant, tous les pays limitrophes depuis la Palestine jusqu'à l'Egypte, l'Iran et la Syrie payaient d'or ces belles pommes et les raffaient.

Puis vint 1948. La Palestine ne pouvait plus en consommer. Mais le marché arabe s'étendait vers la Péninsule Arabique et absorbait la progression vertigineuse de la production. L'on planta donc encore davantage de quoi faire du pommier la ressource principale de toute la montagne.

Dix ans se sont écoulés depuis. Mais tout n'est pas encore fait dans ce sens et l'on peut encore planter dix fois plus pour arracher les espaces encore cultivables des montagnes et des plateaux à leur aridité ou aux cultures pauvres et extensives auxquelles ils sont encore voués.

Mais pour continuer il faut de la foi dans l'avenir, foi qui seule peut inciter les capitaux à continuer à s'investir.

Cette foi ne peut se traduire que dans la possibilité de trouver toujours des débouchés rentables à la production sans cesse accrue.

Or cet esprit est dangereusement mis en doute par les événements politiques récents. La discorde règne entre les pays arabes frères, plusieurs d'entre eux refusent actuellement nos pommes innocentes en vue de faire pression sur l'autonomie de notre Liban.

La récolte de cette année attend avec angoisse un marché devenu problématique par l'attitude rigide de l'Egypte et par la concurrence du pommier européen et américain sur les marchés occidentaux.

Par le fait même, l'agriculteur inquiet a freiné la plantation — facteur qui se répercutera sur les années à venir — et le financier avance plus difficilement des fonds à un producteur qui arrive mal à lui payer les échéances de cette année.

On pourrait concevoir une solution politique à cette crise et qui consisterait à trouver une grande puissance pour nous acheter toute notre production, même à perte, en vue de se créer des amitiés parmi nous. Mais toute solution politique est précaire, d'autant plus que le Liban ne saurait être ce qu'il est avec des hypothèques de ce genre.

Nous devons donc trouver une solution qui mettrait notre production à l'abri des facteurs de politique saisonnière, ce serait de trouver des débouchés indifféremment dans le monde entier et à toute époque et sans risques de détérioration.

Cette solution, c'est à l'industrie et au commerce de les trouver. Durant la période de prospérité la montagne rendit largement aux villes ce que celles-ci avaient fait pour elle. Le paysan collabora à la construction des cités et développa par ses activités le commerce, le crédit, les transports, les industries frigorifiques. Maintenant c'est de nouveau la ville qui devra aller au secours de la campagne. C'est la *technique* libanaise et étrangère qui devra tendre la main à l'agriculture pour lui conserver sa liberté et sa prospérité envers et contre tous.

Il faudrait que l'industrie puisse absorber dans ses branches de transformation alimentaire ce que la consommation locale et environnante ne pourra consommer. Il faudrait qu'elle permette aux fruits d'atteindre les marchés lointains sans s'endommager.

Les Chambres de Commerce, d'Industrie et d'Agriculture pourraient d'ores et déjà organiser des études sur ces points, études qui feraient profiter les particuliers des expériences mondiales similaires. L'économie libanaise leur sera sûrement reconnaissante de ces initiatives qui trouveront toujours des capitaux pour les adopter et les exploiter et qui permettront au Liban de continuer de s'épanouir, dans le climat de liberté qui a toujours été sien.

Le Soleil

toute l'année au

LIBAN

- * **PARIS - BEYROUTH** — 8 heures de vol
- * **MARSEILLE - BEYROUTH** — 6 jours en mer

Le développement économique du Liban
est en progression rapide,
C'est le moment d'y faire des affaires.

*

A l'approche de l'hiver
c'est aussi le moment de penser aux sports
et de chausser vos skis
pour apprécier les très variés champs de neige



Tourisme Libanais

Administration :
46, Bd Saint-Michel
Paris 6^e
Tél. DAN 92-26

RENSEIGNEMENTS ET BILLETS DE VOYAGE A :

**Toutes Compagnies
Aériennes**

ORIENTOURS

TOUS LES VOYAGES TOUS LES PAYS

9, rue Auber - 2, rue Boudreau - PARIS 9^e - Tél. RIC. 50-39, RIC. 51-57

— Ch. CHÉHOINE, Représentant Officiel en France du Tourisme Libanais —

Délivrance immédiate de billets pour tous les **THÉÂTRES** Parisiens



Tripoli. Le château de Raymond de Saint-Gilles.

TRIPOLI, phénix du Levant

par Monique SOUPE,
Diplômée ès-Lettres.

Lieu géométrique entre le commerce, la guerre et la religion, tour à tour conquise et démantelée pour être ensuite revêtue de nouveaux attraits, la belle Triple des « poulains », nos Francs d'Asie, a hanté bien des rêves !

Longtemps avant notre ère, quand elle n'était encore qu'un simple comptoir, persuadés d'opérer là un placement fructueux, avec ce flair infailible propre aux grands négociants, Sidoniens, Tyriens, Avadiens y construisirent chacun un quartier que, prudemment, ils entourèrent de murailles. Le centre de la confédération phénicienne était né !

Si l'ingrate a pu oublier le nom que lui donnèrent ses fondateurs, ne lui en veuillons pas trop : des tremblements de terre aux combats de rues, tant de bouleversements encomrent sa mémoire, tant d'amants jaloux ont piétiné les souvenirs de son passé !... Les Romains l'avaient parée de temples somptueux dédiés à Vénus aux Dioscures, à Jupiter, quand une terrible secousse sismique fit s'effondrer ces splendeurs comme autant de

châteaux de cartes. Vaillamment, moins d'un siècle plus tard, elle renaissait de ses cendres et jouissait du calme retrouvé de cette douce euphorie qui succède aux grandes catastrophes. Pas pour longtemps, cependant : l'année 635, conduites par Souyan, les troupes de l'Islam s'en emparaient.

Le siège avait été pénible ; la famine sévissait ; à bout de force, les habitants quittèrent la ville par mer, avec l'aide de l'empereur de Byzance. Etonnés, les vainqueurs entrèrent dans la place silencieuse et vide. Après bien des mésaventures, Tripoli resta finalement entre leurs mains et dut à ses maîtres arabes son nouvel épanouissement commercial et culturel. Une bibliothèque de cent mille manuscrits en témoigna longtemps.

Sur l'échiquier des champions de la guerre sainte, cette pièce maîtresse n'avait pas fini de changer de mains ; écoutons plutôt René Grousset :

« L'émirat de Tripoli appartenait à une famille de cadis arabes relevant plus ou moins théoriquement de



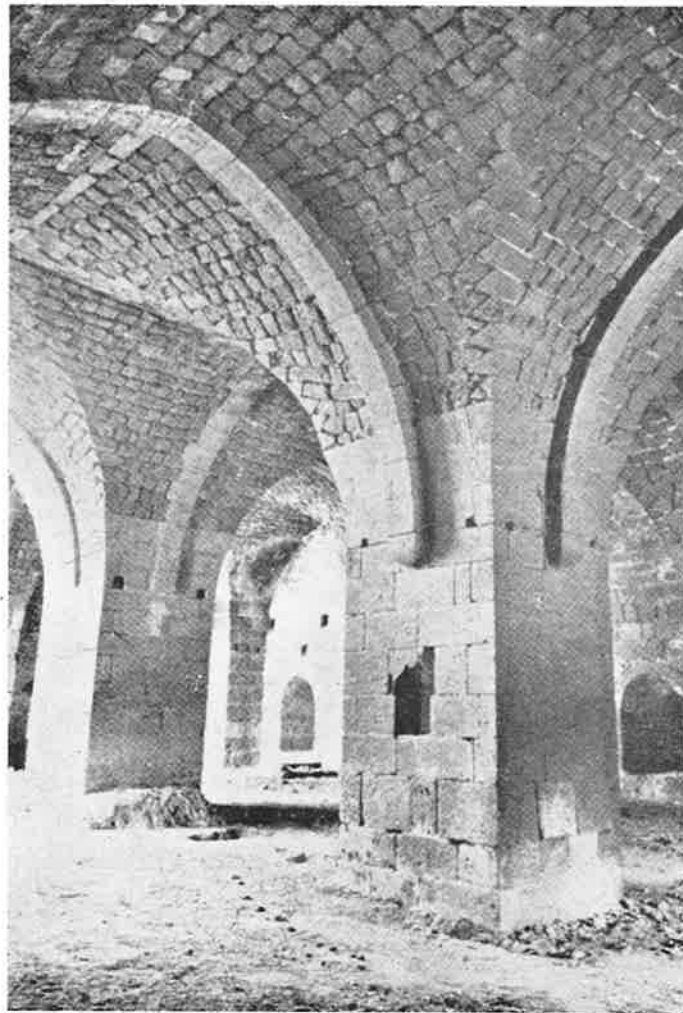
Tripoli. La rue des Couturiers.

l'Égypte, les Bénou Ammâr, politiques fort avisés, esprits sages et cultivés, nullement fanatiques et qui avaient jusque-là entretenu des rapports courtois avec les Francs... » Mais voici qu'ils avaient compté sans Raymond de Saint-Gilles. L'aventureux comte de Toulouse « s'établit à demeure dans le pays avec la ferme résolution de s'en rendre maître et d'y finir ses jours... La Tripoli arabe du onzième siècle, resserrée dans la presqu'île rocheuse d'el-Mina que protège un isthme assez étroit, était d'une prise singulièrement difficile... Mais Saint-Gilles, pour bien marquer son inébranlable volonté et assurer le blocus permanent de la ville, s'installa en face et y construisit sur l'éperon rocheux qui surplombe la gorge de la Qadicha, une forteresse qu'il appela Mont Pèlerin et que les Musulmans baptisèrent de son nom, Qalaat Sandjil, forteresse qui correspond à la citadelle actuelle de Tripoli (1103) ». Toutefois, l'infortuné chevalier devait mourir sans voir se réaliser son ambitieux projet. Et seule, l'intervention du roi Baudouin à la tête de ses barons fut déterminante. « Le 12 juillet 1103, les Francs entrèrent dans la place. » Les marins génois qui avaient pris une part active à la victoire, se virent attribuer des privilèges commerciaux; ce détail explique l'influence italienne dont Tripoli porte encore les traces. Cette fois aussi, les désordres du siège peu à peu réparés, la ville allait connaître un regain de prospérité; architecturale : en font foi, outre le château Saint-Gilles dont il a été parlé plus haut, la cathédrale Sainte-Marie de la Tour, tel détail charmant du hammam, cette coquille de pèlerin jointe à l'effigie de l'Agneau mystique encore visible au-dessus de la porte d'entrée, mais aussi, aux environs, l'abbaye cistercienne de Belmont et peut-être les Arches du Prince, bel aqueduc qu'empruntent encore les eaux de Rashéine pour alimenter le réservoir urbain; religieuse et culturelle car, en marge de la fervente orthodoxie, Vestoriens et Jacobites prétendent tenir école pendant que sont ensei-

gnées dans des collèges, philosophie et médecine; prospérité commerciale, enfin : l'industrie du verre est florissante et, dans les ruelles, les ateliers s'emplissent du doux ronflement des métiers à tisser la soie, à moins que l'on y confectionne des draps en poil de chameau (nos actuels camelots seraient bien étonnés d'apprendre qu'ils doivent à cette habileté leur sobriquet !).

Et puis, le cycle éternel se reproduit, l'apogée fait place à la décadence et la maison d'Antioche, brouillée avec les sires de Giblet offre aux mamelouks une occasion unique de tenter un coup de force. Le 28 avril 1289, Tripoli, comme un beau fruit mûr, tombe entre leurs mains !

Dès lors, aux pieds du château Saint-Gille, la ville arabe va s'édifier et elle subsiste encore de nos jours; mais, comme il ne faut plus que reviennent les Francs désormais repliés à Chypre, le port sera fortifié afin de parer à toute attaque venant de la mer. De même, c'est à cette juste crainte que nous devons le Bordj es Sba, cette merveilleuse « tour des Lions » dressée à l'embouchure du Nahr-Abou-Ali. Cependant, au xvi^e siècle, l'Ottoman fait son apparition. Les bannières de Sélim I^{er} se déploient à l'infini et les régiments chamarrés des descendants d'Ertogrul campent sous les murs de Tripoli. Les Mamelouks, battus à plate couture, sont refoulés en Égypte. La ville vaincue devient le siège d'un pachalik.

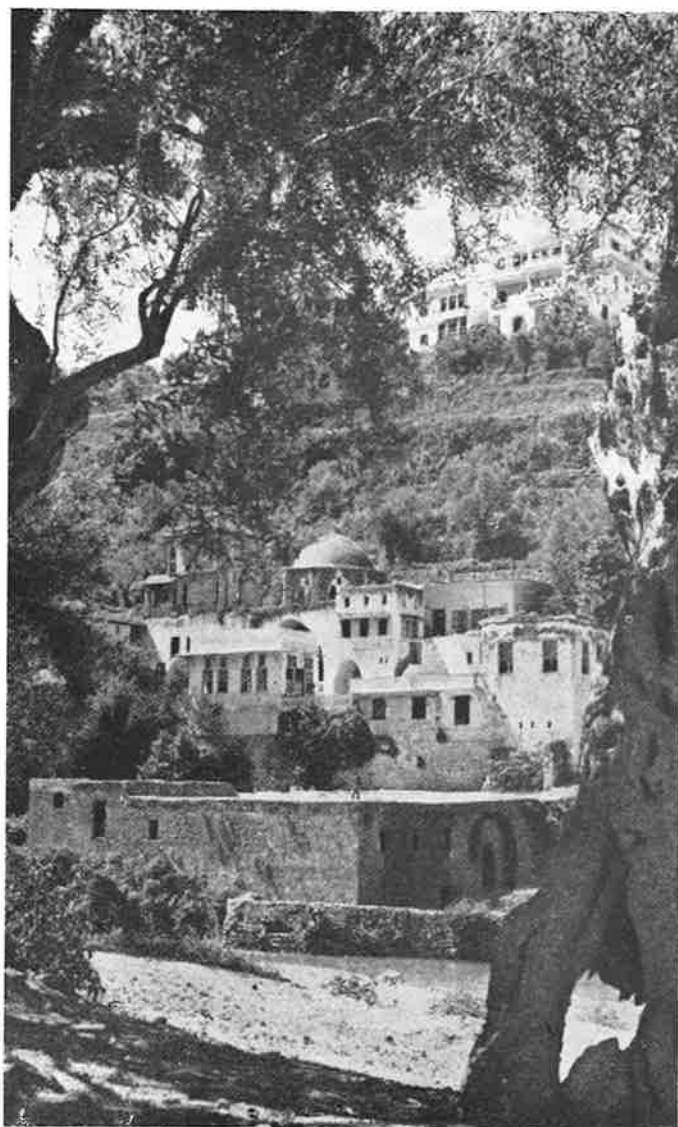


Tripoli. Intérieur de la Tour des Lions.

Et maintenant, rendu à sa patrie depuis près de trente ans, le « Gibraltar libanais » est enfin libre de toute attache, sauf de celles du cœur, seules légères. Quel est son aspect désormais ?

A 89 kilomètres de Beyrouth, bâtie à l'embouchure du Nahr-Abou-Ali, prolongement du Wadi Qadicha qui, descendu des Cèdres, se fraie un chemin à travers la Vallée Sainte, Tripoli commande l'entrée septentrionale du Liban et la trouée d'Homs. Les maisons des anciens quartiers dévalent les flancs de deux collines et viennent se bousculer sur les bords de la rivière où s'élève la citadelle du Toulousain, à ses pieds, la gracieuse tékïé des derviches tourneurs inspirés par « le mysticisme esthétique du grand poète Djelal ed Din Roumi »; de l'autre côté, le Khan des Tailleurs et le Hammam; plus bas, c'est, remaniée et profondément transformée, l'ancienne cathédrale Sainte-Marie qui n'est plus connue que sous le nom de Grande Mosquée. Puis, aux ruelles succèdent, bordées de ravissantes villas, de larges avenues : Mitéine, Azmi Bey et El Minâ menant respectivement à la gare, au petit port à mahonnes et au quartier de la Marine. La place du Tell, centre de la ville moderne, se reconnaît aisément à un jardin aux couleurs éclatantes flanqué d'une grosse horloge; non loin, l'hôtel Hakim s'ouvre aux voyageurs. Une splendide orangerie sépare la ville du port. Au bord de la mer, à deux pas de la plage, la tour des Lions, merveilleux produit de l'architecture militaire de l'ancienne Syrie, garde encore le littoral. Et, fidèle à sa mission, Tripoli regarde vers l'avenir. Sur ses rivages aboutit le pipe-line de Karkouk, au large, successeurs des galères phéniciennes, croisent des pétroliers. Ne vient-elle pas enfin d'être dotée du téléphone automatique que M. le Président Camille Chamoun est venu tout récemment inaugurer ?

Pourtant, à la sortie de la ville, dans les salines, les fleurs métalliques des éoliennes tournent sous la brise; par delà les grises frondaisons d'oliviers, au milieu des jardins fleuris, la petite mosquée de Teylan aux purs contours, se dessine dans le ciel; charme sans âge qui met sur Tripoli le sceau de l'éternelle jeunesse.



Tripoli. La Dervicherie.

Tripoli. Vue aérienne de la Grande Mosquée.



LIBRE ET BELLE...

par la Vicomtesse

Du RIEU De MAYNADIER



*Maquillage de grand soir
« Talisman » de Charles
of the Ritz.
Coiffure très stylisée,
toujours dans la ligne
actuelle de Lucile
Manguin, surmontée
d'un bandeau orné
de pierreries.*

*« Elisabeth ». Robe de
grand soir de
Christian Dior.
Elle est en tulle noir
de Dognin sur faille
noire de Lajoinie.
Elle a ce mouvement
de paniers très xviii^e
que l'on retrouve aussi
sur les robes
du soir courtes.
Gants et bijoux
de Christian Dior.*



Jeunesse et souplesse
réunies dans ce modèle
de Guy Laroche,
en satin blanc
brodé Lurex noir
d'Abraham.

Si tel est



Robe du soir de Jean
Dessès en super organza
jaune pâle, entièrement
brodé. C'est tout à fait
la ligne type des longs
fourreaux s'enroulant
sans entraver et laissant
voir la jambe.



Dans mon article de juillet dernier, je parlais de ce bon goût que les fées ont déposé gracieusement dans le berceau des Libanaises et je pense que la saison qui vient le mettra plus que jamais à contribution.

La mode, en effet, ne nous impose pas une ligne, une silhouette donnée, dont il faut se rapprocher plus ou moins; pourvu que vous abandonniez le tailleur classique bien ajusté, la redingote et le manteau aux manches étroites, la petite robe à la taille très pincée et le chapeau un peu lourd des saisons dernières, vous êtes libre de choisir parmi le grand nombre d'idées nouvelles, ou adaptées, que nous offre la grande couture parisienne.

Il est d'autant plus difficile de vous la décrire, cette mode, qu'elle est terrible, diverse; dans les mains du même couturier, nous la voyons successivement s'inspirer du XVIII^e, du Directoire, de la période qui va de 1920 à 1925 et créer un style nouveau, fait de souplesse et de liberté dirigée; car ce « laisser-aller » n'est qu'apparent et cache une coupe

votre bon plaisir...



Notre jeune couturier Guy Laroche vous propose cette robe de satin imprimée noir, vert et jaune; modèle type d'une collection pleine d'idées nouvelles; elle est montante devant et décolletée au-dessus d'un dos arrondi.

Carven a fait beaucoup de robes habillées retroussées dans le bas, à la Turque. Il emploie pour ces modèles aussi bien la mousseline de soie que les lainages souples; celui-ci est en jersey de laine bleu pâle.



« Cri de Paris » de Christian Dior. Robe et veste très habillées, en faille noire de Lajoine. Remarquez le mouvement de la double jupe gonflée aux hanches, sur le fourreau qu'elle recouvre.

« Fascination » de Jeanne Lanvin, modèle de Castillo. C'est une robe de dîner en marquisette noire de Bianchini, bordée de satin; la jupe transparente est fendue devant, se gonfle des deux côtés sur les hanches, au-dessous d'un buste allongé, se terminant en pointe sous un nœud de satin. Le corps apparaît moulé par un fourreau. La collection de chapeaux de ce couturier a été très remarquée; celui-ci est en tulle rasé noir; c'est un chapeau « perruque ».



d'autant plus savante qu'elle doit passer inaperçue. Il en sera de même pour vos formes que vous laisserez deviner sans les accuser.

A vous, chères lectrices, de savoir ce qui vous ira le mieux du tailleur à veste droite, presque aussi courte qu'un boléro, ou de la « saharienne » à basque très allongée, mollement appuyée à la taille par une ceinture de même tissu ou encore de la veste longue, creusée à l'estomac, mais faisant le « gros dos ». Si vous n'êtes pas très grandes, très minces avec de très jolies jambes, vous ne choisirez pas ces petites jupes, plissées ou étroites, extra-courtes (de 42 à 46 cm. du sol) que nous ont présentées certains couturiers, mais plutôt la longueur raisonnable (38-40) de Christian Dior, Pierre Balmain, Madeleine de Rauch, Grès et quelques autres.

Faut-il parler des grands vêtements à des femmes qui ont le privilège d'avoir si peu d'hiver ? Oui, tout de même, car vous voyagez beaucoup et Paris se réjouit de vos nombreuses visites. Vous aurez donc un bon manteau de tissu souple, doublé ou non de fourrure, avec des manches importantes, que Pierre Balmain a coupées dans un style tibétain, qui a fait sensation. Vous aimerez certainement aussi ceux de Madeleine de Rauch, avec de gros plis, non repassés, traversés dans le dos par une ceinture un peu au-dessous de la taille, à moins que vous ne préfériez cette forme ovoïde (rappel 1925), assez gonflée à la hauteur des hanches et resserrée dans le bas.

« Agate ». Cet ensemble, robe et paletot très court, de Christian Dior, est en tweed beige de Chatillon Mouly Roussel. Comme beaucoup de tailleurs et de manteaux, cet hiver, il est garni d'un grand col de fourrure à longs poils; le chapeau (en même tissu que le tailleur), les gants, les bas et les chaussures sont également de Christian Dior.



Bien pratique pour le voyage et d'une très jolie ligne, ce vêtement de Grès en tweed rouge, blanc et noir. Ces gros tissus souples sont très à la mode.

Ce manteau de lainage « perle » est bien fait pour les hivers ensoleillés du Liban; il est garni d'un grand col châle de renard « prune », du même ton que la robe de lainage. Remarquez le mouvement très nouveau du drapé de la jupe dans le bas. C'est une création de Raphaël.



Vos petites robes seront d'une simplicité très étudiée, d'une ligne très pure; plates et montantes devant, souvent décolletées en bénitier dans le dos, elles tomberont tout droit comme une chemise, ou prendront la forme tonneau après avoir accroché la taille, sans la serrer.

C'est pour les cocktails élégants, les soupers et les grandes soirées dansantes que vous retrouverez toute votre féminité et tous les riches atouts de nos marquises Louis XV: bustier bien serré au-dessus d'une taille longue et fine, grand décolleté paré de lourds colliers, jupe très courte et très ample, sur de vapoureux jupons, avec de véritables paniers, ou plongeant en arrière jusqu'au sol, en laissant voir, devant, des jambes gainées d'or par Carven. Dans chaque collection aussi, de longs fourreaux, des drapés de mousseline de soie « à l'antique », tombant des épaules jusqu'au sol, mais aussi des robes très courtes, resserrées sous la poitrine, dans un style très « Directoire ». Enfin, comme je vous le disais tout à l'heure, vous pouvez aussi reprendre ces robes « 1920 », dont les volants plats et les franges per-

lées s'arrêtent aux genoux, faisant de la femme une éternelle petite fille, sans formes définies.

Toutes ces tenues de soirée s'accompagnent de manteaux assortis en faille, velours ou satin que l'on n'hésite pas à doubler de vison.

J'ose à peine vous écrire que le noir est encore la grande vedette de toutes nos collections! Mieux encore que sur votre Côte d'Azur, votre merveilleux climat vous permet de choisir des teintes plus gaies et, dans tous les cas, de porter du noir avec beaucoup de blanc, ce qui est aussi très à la mode. Pour la ville, toute la gamme des verts, depuis le « vert-laitue » jusqu'au vert bronzé, en passant par le « purée-de-pois » et le « saule »; les gris très doux, tous les tons des feuillages d'automne et un bleu assez vif. Pour le soir, le « rouge-Dior » le grège, le bleu saphir, le rose électrique et beaucoup de soies imprimées genre « camaïeux ».

Et maintenant, je vous laisse l'embarras du choix, sachant bien que, très féminines, vous saurez trouver l'écrin qui fera valoir votre beauté.

Et pour les Chapeaux ?..

Et pour les chapeaux?... vous hésitez beaucoup, mais seulement parce qu'ils sont tellement jolis et seyants que vous ne saurez pas ceux que vous préférez.

Ils sont petits, légers, on ne les sent pas, et cependant ils encadrent admirablement la tête de leurs souples drapés. Tous nos modistes semblent avoir obéi à cet ordre de souplesse et de confort. Aucune armature rigide qui puisse vous empêcher de glisser vos chapeaux dans vos bagages ou même dans votre poche. Des tissus « couture »: jersey uni ou imprimé, velours, satin, rubans ou même lainage assorti à votre tailleurs (Christian Dior a fait ainsi des cloches-casquettes, très « Philéas Fogg »), taupées et mélusines, aussi souples que la peau d'un gant, font des chapeaux charmants, bien enfoncés sur la nuque, souvent balancés d'un côté.

Toques, bérets, cloches, turbans, petits bonnets à calottes fuyantes, bretons souples dégageant le front, relevés devant, un peu plus grands, telles sont les formes que nous avons vues dans les meilleures maisons. Elles seront dans les gris-nuage, les rouges chauds, à moins qu'elles ne prennent la teinte de l'or roux, du lichen et du lierre ou qu'elles ne soient faites de plusieurs tons artistement mélangés.

Pour le soir, beaucoup de cache-chignon, originaux et spirituels et de petites coiffures garnies de Paradis, de plumes d'autruche ou de cygne, d'aigrettes mêlées de tulle et de voilettes pailletées.

En un mot, des créations si jolies et si parisiennes qu'elles ne vous laisseront certainement pas insensibles.

Vicomtesse DU RIEU DE MAYNADIER.



« Audace », de Janette, chapeau habillé, en satin souple, « Canard » et « Tourterelle ».



Rose Valois a fait de très jolies coiffures du soir garnies de fleurs brodées; celle-ci est en velours rubis et la rose est brodée de pierres brillantes, les feuilles sont en velours vert; c'est « Chagall ».



Notre jeune modiste Ramon de Morquez a beaucoup de talent; voici une de ses créations, « La Bastille », une toque de mélusine loutre, à longs poils, elle est fendue devant et garnie d'une voilette chenillée du « Termay ».

« Silhouette d'aujourd'hui » a bien, en effet, la ligne nouvelle des bérêts souples tirés en arrière et découvrant bien le visage. Il est en velours « Bourgoigne », garni de feuilles de velours gris. C'est une très jolie création de Janette.



Deux grands talents réunis ne pouvaient que nous montrer une collection sensationnelle; c'est le cas de Jean Barthelet et de Maud dont voici un bérêt très nouveau de deux tons : castor et beige.

PARIS —
BEYROUTH

EN

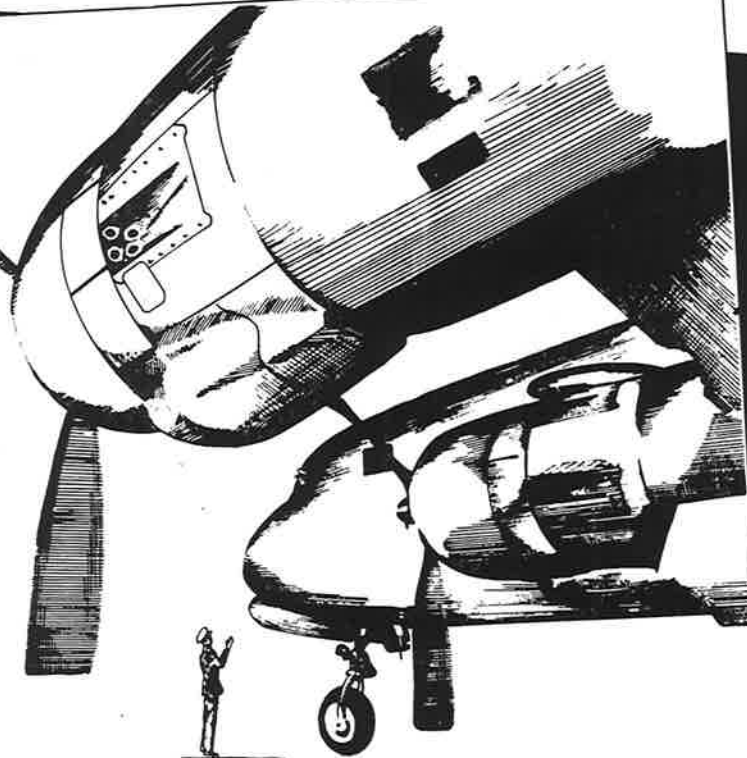
Super DC 6

AIR LIBAN

RELIE L'EUROPE
ET

L'AFRIQUE
A TOUT LE PROCHE ORIENT

PREMIÈRE CLASSE ET CLASSE TOURISTE



AIR LIBAN

LA COMPAGNIE PROCHE ORIENTALE
DE CLASSE INTERNATIONALE

BEYROUTH : Air Liban
Bab-Edriss - Tél. 30222, 30230, 21240

PARIS : Air France
119, Champs-Élysées - Tél. BAL 70-50, 50-29

Etablissements Edouard SAMAN

Société Anonyme au Capital de 100 Millions de Francs

SIEGE SOCIAL :

18, Rue Nouvelle — MARSEILLE (3^e)

IMPORTATION : Cafés — Cacaos — Fruits Secs — Légumes Secs — Oléagineux
Graines de Semences — Conserves et tous produits alimentaires.

EXPORTATION sur les Colonies : Articles manufacturés — Textiles — Produits
Alimentaires et autres, français et étrangers.

Siège Social :

30, Cours Pierre-Puget
MARSEILLE

Dragon 68-42



Agence de PARIS :

12, Rue du
Faubourg St-Honoré

ANJou 61-50

Cie de Navigation
- DAHER -

JOKELSON & HANDTSAEM S.A.

Manutention Maritime

Transit (Commissionnaires en Douane agréés)

Consignation

DUNKERQUE — CALAIS — LE HAVRE

NANTES — ST-NAZAIRE

SÈTE — PORT ST-LOUIS — MARSEILLE

Direction Générale : 8, Rue Auber, Paris (9^e)

Téléph. OPE 17-21



Un aspect de Beyrouth

Le Liban vu par trois français

Beyrouth, Paradis des Emirs des Sables

*par Raymond LOIR
dans « Le Chasseur Français »*

Les Beyrouthins sont des gens heureux mais qui ne cessent de se plaindre de leur condition. La Nature, qui s'est montrée très généreuse à leur égard, les a également dotés d'un esprit critique sans cesse en éveil. En plein mois de février, le ciel est bleu et le soleil rayonnant dans la capitale libanaise. Sur les plages une foule de baigneurs oublie l'hiver; une demi-heure après leur bain de mer, ils peuvent aller faire du ski sur les hauteurs. Le soir, les Beyrouthins vont applaudir Juliette Greco, Luis Mariano, Ginette Leclerc dans les night-clubs. Les cabarets du Liban font des ponts d'or aux

vedettes internationales. Et les après-midi du Beyrouthin sont remplis par les cocktails, le cinéma, le dimanche les courses et les promenades dans la banlieue enfouie dans ses vergers. Tout le monde s'amuse au Liban, les pauvres comme les riches. Beyrouth est une sorte de paradis où rien ne manque pour ceux qui rêvent d'une vie facile faite de plaisirs. Les émirs qui viennent du Koweït et d'Arabie Séoudite dépensent des fortunes dans les grands palaces en compagnie des plus belles filles du monde... C'est dans la capitale libanaise qu'ils oublient les lois sévères de leurs pays.

Quand on contemple la ligne bleue des montagnes qui dominant une mer d'une transparence et d'une clarté ineffables, on se demande si Beyrouth n'est pas un des plus beaux coins du monde. Mais, hélas, la ville se rappelle à vous avec le bruit assourdissant des klaxons et les sifflets agaçants des agents de la circulation. Beyrouth est le plus grand garage de voitures de tout le Proche-Orient. C'est un enfer de voitures. Il en existe de toutes les marques, de toutes les époques, par milliers. On en trouve partout, sur les trottoirs, des deux côtés de la chaussée en lignes compactes. Et, pendant des heures, il en circule dans toutes les directions, et des embouteillages indescriptibles se font à tous les carrefours. Qui n'a pas sa voiture au Liban? Tout le monde circule en auto. Et ceux qui prennent le tram archaïque sont appelés à subir le martyre. Ils sont piétinés, bousculés, injuriés... C'est la circulation qui est l'objet de toute la mauvaise humeur du Beyrouthin, qui oublie vite, en traversant les rues de sa bonne ville, tout le pittoresque et tout le charme qui font d'elle une sorte de « Petit Paris », comme se plaisent à l'appeler les touristes qui ne font que passer...

Beyrouth, port de mer, est le point de rencontre de l'Orient et de l'Occident. — La capitale de la République libanaise devient un centre important du Proche-Orient, rivalisant avec Le Caire, même sur le terrain politique. Depuis que Beyrouth s'est fait construire une aéro-gare internationale, les Libanais voient débarquer chez eux toutes sortes de personnalités du monde entier depuis les rois jusqu'aux vedettes de music-hall. Le trafic aérien a donné une place de choix à Beyrouth. Et le port ne cesse, de son côté, de prendre de l'ampleur. Il est vrai que Beyrouth est une ville commerçante par excellence. Et le Beyrouthin, descendant du Phénicien, sait spéculer sur tout. Un bruit de guerre et les prix montent en flèche. Tout Beyrouthin qui se respecte s'adonne plus ou moins au commerce... On a le commerce dans le sang au Liban. Et que de fortunes colossales au lendemain d'une guerre! Des immeubles et des palais bâtis par des spéculateurs enrichis dans les produits pharmaceutiques, le ciment, etc. Le Libanais qui aime faire du commerce aime beaucoup voyager. Il prend l'avion et le bateau pour une petite tournée d'un mois ou deux en Amérique et en Europe. Il en revient avec en poche des contrats fort avantageux de représentations commerciales.

C'est à Beyrouth que l'on découvre l'Occident installé très confortablement chez lui. Il est venu au Liban en même temps que les missionnaires représentant sa culture. Il y a de cela un siècle. Et le Beyrouthin ayant achevé ses études chez les Jésuites ou à l'Université américaine se juge offensé si on ne le considère pas comme un « occidental » d'Orient.

Si la capitale libanaise est la Babylone du Proche-Orient, elle est également un centre culturel. Chaque saison voit arriver au Liban des troupes théâtrales d'Europe, notamment des sociétaires de la Comédie-Française, des ballets, des virtuoses de renommée mondiale et des conférenciers de classe. Il y a toujours foule aux vernissages, aux conférences, aux pièces. Le Beyrouthin se fait un point d'honneur d'être au courant de tout

ce qui se lit, de tout ce que l'on publie. Et il ne manque jamais un film à succès. Pour ce qui est du domaine de l'élégance, les dames libanaises font venir des toilettes de chez Patou, Fath et Dior, car elles ne reculent devant aucune dépense quand il s'agit de paraître dans les cocktails et les grands dîners.

Tout le monde fait de la politique... et le cireur de chaussures lit deux journaux par jour. — A Beyrouth, tout le monde s'occupe de politique. La situation internationale et les tempêtes « dans un verre d'eau » de la Ligue des Etats arabes le passionnent. Le cireur achète le journal du matin et du soir, qu'il commente avec le monsieur qui vient se faire cirer les chaussures. On discute politique chez le coiffeur, chez le dentiste, au café, au cinéma dans les entractes, sur les trottoirs, dans les salons. Et avec quelle passion le Beyrouthin aime imposer son point de vue. Il n'est jamais content. Pour un petit incident avec un agent de police ou parce que l'épicier l'a volé de quelques piastres sur le prix des oranges qu'il vient d'acheter, c'est le procès du régime qu'il fait. Au Liban, tout est prétexte à critiques. Et les meilleurs amis du monde se querellent parce qu'ils ne sont pas d'accord sur les vertus de leurs députés.

Beyrouth est la ville des journaux. Il en paraît une quantité astronomique. Tout le monde lit. Et tout le monde est plus ou moins journaliste. Quel est le Beyrouthin qui n'a pas écrit au moins un article dans sa vie? La presse de langue française est généralement d'une tenue impeccable. Et la presse de langue arabe est diffusée jusqu'en Afrique et en Amérique, car il ne faut pas oublier qu'il y a un million de Libanais vivant à l'étranger où ils sont allés chercher fortune. Et, parmi les émigrés, il y a aujourd'hui des milliardaires que le gouvernement aimerait revoir dans le pays...

Quand on dit Beyrouth, ce n'est pas tout à fait le Liban; le vrai Liban, c'est la montagne. Le Kesrouan, les Cèdres, le Metn, le Chouf, le Mont-Liban, tous ces villages accrochés sur les hauteurs, toute une population aux mœurs conservées pures et sévères. Mais Beyrouth est le centre de la pensée libanaise, c'est dans la capitale que la montagne se retrouve dans tous ses éléments et que le confessionnalisme finit par être apaisé. Et où Chrétiens, Druzes, Musulmans vivent en paix... tant que les droits de chacun sont sauvegardés.

Beyrouth, port de mer, phare du Proche-Orient, est une ville qui ne cesse de s'agrandir, qui ne fait que s'enrichir: elle devient à elle seule une province, un pays dans l'Etat même. Ses habitants ne se rappellent la montagne que pendant la saison de l'estivage ou pour y faire du ski en hiver, et les habitants de la montagne ne font que s'installer dans la capitale ou émigrer à l'étranger ou en Arabie Séoudite, au Koueït. La montagne s'appauvrit et Beyrouth s'enrichit. C'est là un phénomène très curieux, car à Beyrouth on sent que l'on ne peut plus respirer tant il y a du mouvement, de l'agitation et de la nervosité. C'est une ville sous pression où se côtoient la richesse et la misère, mais où tout homme pauvre trouve quand même la joie de vivre en contemplant le ciel bleu et l'infini de la mer, oubliant qu'il n'a pas mangé de la journée...

Société Générale de Transports Maritimes

L'Amérique du Sud par Marseille avec les paquebots BRETAGNE et PROVENCE

MARSEILLE, 70, Rue de la République — Tél. : CO 68-82 — Télégr. : "Transports"

Liban, terre de contrastes et d'amitié

par Pierre RONDOT

dans « La Croix »

C'est à Pierre Rondot, spécialiste des affaires du Moyen-Orient, que nous avons demandé de faire le point. Ceux qui suivent de près ses chroniques, ceux qui s'intéressent à cette partie du monde, lieu de rencontre de l'Orient et de l'Occident, aimeront ces lignes où la sympathie de l'ami n'enlève rien à la lucidité de l'observateur.

Les deux entretiens que le chef du gouvernement libanais, M. Sami Solh, et le leader de l'opposition, M. Abdallah Yafi, ont accordés à l'envoyée de *la Croix*, M^{me} Clémence Lesaffre, nous restituent l'incomparable saveur du Liban libre, sincère et amical. Pays trop libre, en effet, pour être sans contradictions; trop sincère pour ne pas se mettre tout entier dans ses conflits; trop amical pour en céler quoi que ce soit à une Française qui vient le visiter.

Entre ces deux hommes politiques, dont les déclarations apparaîtront si différentes, il y a bien des traits communs.

L'un et l'autre sont musulmans sunnites, et tirent le meilleur de leur force des mêmes quartiers de la capitale libanaise, où ils sentent battre le cœur de la nation. Mais tous deux sont si pleinement concitoyens des Libanais chrétiens, si libéralement et naturellement ouverts aux autres communautés, que l'on hésitera même à employer le terme de « tolérance » pour indiquer un trait de caractère d'une telle spontanéité. Leur patriotisme libanais est également vigoureux et sain. Ils ont la même solide double culture, arabe et française, le même attachement profond aux grandes valeurs humaines, à la paix, à l'entente internationale.

**

Est-ce un conflit de générations qui rend leur ton si différent ? Le plus jeune d'entre eux le laisse entendre.

En effet, le président Sami Bey est entré dans la vie publique avant la première guerre mondiale, dans les cadres d'une administration turque; il a vécu la libération arabe du joug ottoman, pour laquelle lui-même et les siens ont souffert; sous le mandat français, il fut haut magistrat. L'éclat du nom de sa famille, l'estime unanime témoignée à sa personne, le respect légitimement conquis par sa sagesse et son équité, le portèrent ensuite, pour ainsi dire sans compétition, aux grandes charges politiques, lorsque son pays eut besoin d'un haut conciliateur.

Quant à maître Abdallah Yafi, jeune avocat tôt lancé dans l'arène politique, il eut à faire, une quinzaine d'années plus tard, ses premières armes sous le régime du mandat français. Les nationalistes libanais, parmi lesquels il militait, estimaient que cette tutelle se prolongeait trop; il a combattu pour l'émancipation définitive et pour l'indépendance. Parvenu jeune, et à diverses

reprises, au pouvoir, il n'a jamais cessé de devoir prendre parti, manœuvrer et lutter.

Surtout, il faut considérer que les responsabilités du pouvoir dictent actuellement au président Solh une légitime réserve, tandis que les griefs de l'opposition inspirent librement les élans de l'ancien premier Yafi. Dès lors, quant à la politique étrangère, le second peut être beaucoup plus explicite. Certaines des clartés qu'il projette pourront utilement faire réfléchir les Occidentaux, et particulièrement les Américains, qui exercent aujourd'hui en cette région les initiatives de l'Ouest. On trouvera dans ses déclarations les signes d'une impatience qui n'est pas sans motifs, et d'une générosité qui peut être aveugle quelque peu quant aux dangers d'une subtile action soviétique; on sait combien celle-ci est parfois habile à détourner à son profit des entreprises, nullement pro-communistes dans leurs intentions, comme celle des Fronts nationaux. Réciproquement, la sagesse apaisante qui marque les propos du président en exercice pourra faire craindre à d'aucuns les excès d'une prudence menacée, fût-ce malgré elle et même à son insu, par les séductions rassurantes du conformisme.

**

Il a été relativement peu parlé, au cours de ces entretiens, de la politique intérieure. Son importance est grande cependant au Liban. Il est permis de penser que, dominant d'ailleurs les carrières respectives des deux leaders, elle a opposé plus fondamentalement que la politique étrangère, ces derniers mois, les tenants du gouvernement et les partisans de l'opposition. C'est elle sans doute qui, dans une large mesure, motive et inspire l'éloquence passionnée de l'un, la retenue discrète de l'autre. Mais, en pleine crise intérieure libanaise, il eût été, à chacun de ces deux hommes politiques, difficile de développer davantage, pour un journal non libanais, leurs vues sur une situation complexe, évoluant d'heure en heure, et dont le détail ne saurait d'ailleurs être aisément suivi par un lecteur occidental.

Sur ces divergences intimes du Liban, qui au demeurant ne sauraient faire oublier son puissant vouloir-vivre collectif, ni sa forte personnalité nationale, nous n'avons pas, en tant que Français, de jugement à porter. Quelque puisse être leur déroulement, elles laisseront intacts, ces entretiens nous le confirment, tous les ressorts d'une amitié libanaise, libre de tous liens juridiques, mais fondée de façon plus sûre, et plus pure, sur le cœur.

Le Liban

promontoire occidental

en terre arabe

par Jacques HUGUES
dans « La Croix »

I. Un carrefour de l'histoire

Tout au fond de la Méditerranée, il y a le Liban. Les vents d'Ouest soufflent sur cette côte phénicienne qui vit partir les galères de Didon ; de l'horizon bleu sortent des navires qui viennent de Marseille, de Naples ou du Pirée. L'Europe n'est pas loin; elle vient mourir ici.

Mais, à l'Est, au-delà de la chaîne, une autre immensité commence : la steppe asiatique. Parfois, un vent brûlant souffle du désert intérieur et remplit l'atmosphère de poussière et d'énervement. Des autocars, des camions, quelques chameaux parfois, franchissent la frontière de l'Antiliban; ils arrivent de Damas, de Bagdad, d'Amman. Belvédère sur l'Asie et sur les pays méditerranéens, le Liban regarde les deux horizons.

UNE MONTAGNE...

A mi-chemin du Taurus et du Sinaï, limitrophe de la Syrie et d'Israël, le Liban s'étend du Nord au Sud, sur une longueur de 230 kilomètres. Sa superficie ne dépasse pas 10.300 kilomètres carrés. Belvédère, ai-je dit; cette image rend compte de la réalité. Le Liban, c'est essentiellement une montagne.

S'il existe, à l'extrémité Nord, par-delà Tripoli, une véritable plaine qui se prolonge en Syrie, tout le reste de la côte n'offre que des ébauches. Entre la mer et le pied de la montagne, on ne trouve jamais plus de 3 ou 4 kilomètres de distance; juste de quoi accueillir les lourds jardins de bananiers et d'orangers. Parfois, la pente plonge directement à la mer. Ainsi du Kesrouan, au nord de la capitale. Tout voyageur arrivant au port de Beyrouth remarque la statue de Notre-Dame du Liban; elle se dresse sur le sommet de Harissa et domine de 590 mètres cette baie de Jounieh que Renan disait la plus gracieuse du monde.

La montagne, au relief tourmenté, aux compartiments bien tranchés, a donné son nom au pays, si l'on admet que Liban vient de la racine « lebn », et signifie : blancher. Le Liban a le monopole de la neige pour tout le Proche-Orient. Celle-ci fait son apparition en décembre et demeure parfois en quantité appréciable jusqu'au mois de juin. Il me souvient des vacances de Noël où quelques amis et moi avons skié deux jours sous le soleil de l'hiver libanais; revenus à la côte, à 15 kilomètres de là, nous nous sommes baignés dans la mer encore clémentement.

C'est que les sommets pointent très haut au-dessus

des plages ensoleillées. Le djebel Barouk s'élève à 1.980 mètres, le Sannine à 2.628 mètres et le Kornet es-Saouda à 3.083 mètres. Si de Beyrouth on veut rejoindre la Békaa ou Damas, il faut monter, en moins de 30 km., jusqu'aux 1.550 mètres du Dahr el Baïdar (col de Baïdar).

Cette montagne abrupte n'a pas rebuté l'homme. Dès les premiers contreforts, des milliers de murettes retiennent un peu de terre entre deux rochers : un olivier y pousse ou quelques pieds de vigne. Plus haut, les pentes se font moins raides et les terrasses nourrissent les fameux vergers libanais où tous les fruits d'Europe, les pommes surtout, mûrissent à côté des bois de pins. Plus haut enfin, les étendues incultes où rôdent les troupeaux de chèvres en été, les skieurs en hiver.

Le Cèdre est très abondant au Liban. En vérité, plus abondant sur les casquettes des uniformes et sur les pièces de monnaie, que sur les pentes vertigineuses. Une véritable forêt de cèdres subsiste au Barouk, la seule. Mais, il y a « les cèdres », ceux qu'a fait chanter Lamartine, ceux que chaque touriste va saluer. Majestueux, ils se dressent dans un petit enclos défendu par une rangée de pierres mal polies. Ce sont des arbres quasi sacrés. Une légende affirme qu'on ne peut les compter. Je m'en réjouis : j'évite ainsi le sacrilège de suggérer leur petit nombre. Depuis les temps bibliques, trop d'exploiteurs ont dénudé les monts du Liban, sans se soucier ni de l'érosion ni de la poésie.

...OU COULENT LE LAIT ET LE MIEL

Mais la Bible dit, encore aujourd'hui, la vérité sur les sources. Elles sortent à gros bouillons du rocher blanc, ayant conservé, dirait-on, la limpidité de la neige. Nous sommes au pays « où coulent le lait et le miel ». (Cette expression vise sans doute les deux importantes sources du Kesrouan : Nabeh el Assal, « la source du miel », et Nabeh el Liban, « la source du lait ».) Ces eaux ont sculpté le paysage de toutes les façons; à Meyrouba, par exemple, elles ont suscité, dans le calcaire dolomitique, tout un peuple de « fantômes », figé et fantastique.

LA BEKAA

A l'Est, la montagne chute brusquement sur la dépression qui sépare le mont Liban de l'Antiliban. Cette plaine intérieure, ou plutôt ce plateau, court du Nord au

Sud entre les montagnes. Son altitude moyenne est de 950 m. Il s'agit de la « Coele Syria » des Romains, le riche grenier à blé ! Elle fait partie intégrante du Liban depuis ce 1^{er} septembre 1920 où le général Gouraud proclamait le Grand Liban « du Nahr el-Kébir aux frontières de Palestine et aux crêtes de l'Antiliban ».

La Békaa ressemble à toutes les plaines intérieures. Comme la plaine du Forez, elle paraît une immense avenue bordée de sommets; mais ici la largeur est moindre et les pyramides régulières de l'Antiliban, face au Sannine et au Kornet es-Saouda, ont la couleure fauve du désert. Vers le Sud, au pied de la masse énorme de l'Hermon (2.814 m.), resplendissante de neige jusqu'à la fin de mai, les multiples rivières, qui vont former le Jourdain, prennent leur source. Au Nord, à la hauteur de Ras Baalbek, l'Oronte sort du rocher. Les deux fleuves s'enfuient, l'un vers le Sud, jusqu'à la mer Morte, l'autre vers le Nord, pour arroser la Syrie.

LA GEOGRAPHIE... ET L'HISTOIRE

Tel est le Liban. Havre de fraîcheur, si l'on vient de Bagdad; lieu où l'Asie débouche sur la mer; carrefour des routes venant d'Europe ou de Perse. Mais, par sa montagne, citadelle.

L'histoire du Liban ne fait que rendre compte de cette situation géographique si paradoxale. Ici, ont passé de multiples invasions, de multiples civilisations. Les stèles du Nahr el Kelb l'attestent entre la rivière et la mer, les conquérants ou les libérateurs ont gravé, sur le rocher, le souvenir de leur passage. Ecriture cunéiforme, écritures grecque, latine, anglaise, française et arabe... Cependant, ici, ont résisté, pendant des siècles, des populations éprises de liberté et fidèles à leur foi.

DES ROIS DE BYBLOS A SAINT PAUL

De cette côte sont partis les premiers hommes qui osèrent se lancer sur la mer. Les Libanais sont fiers de leurs « ancêtres » phéniciens qui ont laissé, à Byblos, la première trace d'alphabet véritable qui soit au monde. Bien vite, pourtant, la Phénicie connut les envahisseurs. Egyptiens d'abord, Assyriens ensuite. Après le passage de Nabuchodonosor, le Grand Roi vint recruter des marins dans les cités phéniciennes. A Salamine, pour leur malheur, des galères de Tyr et de Sidon participaient à la bataille. En 333, Alexandre assiégea Tyr pendant une année. Pompée, César, Antoine, Agrippa enfin, après l'intermède des Séleucides, implantèrent la

paix romaine peu à peu. Le sanctuaire célèbre, Baalbek (Héliopolis), fut l'objet des faveurs impériales; un temple prodigieux fut construit. Pourtant, le Christ avait touché cette terre; après lui, Paul était venu à Tyr et à Sidon. A partir de Constantin, des églises s'élevèrent; le christianisme était florissant.

LA MONTAGNE REFUGE

L'invasion arabe déferla. La foi chrétienne se maintint difficilement. Au x^e siècle, les disciples de l'ermite saint Maron, correspondant de saint Jean Chrysostome, quittèrent la vallée de l'Oronte, entraînant avec eux la population chrétienne qui, depuis des siècles, gravitait autour du grand couvent. Ces Maronites, car tel était déjà leur nom, allèrent se réfugier dans le nord de la montagne libanaise, dans la liberté, jusqu'au jour où ils accueillirent les Croisés.

L'épopée des Croisades terminée, il fallut regagner les sommets imprenables et subsister contre les Mamelouks; puis contre les Ottomans. Le Liban ne céda jamais complètement. Parfois, un chef se leva qui revendiqua et élargit l'indépendance. Un Fakhr ed-Din, plus tard un Béchir, qui osèrent secouer le joug turc, méritent la reconnaissance qu'on leur décerne. Sans eux, le Liban n'existerait pas.

En effet, après les massacres de 1860, la Turquie se vit forcée d'accorder l'autonomie au Liban, après que Napoléon III et les puissances en général eurent pris l'affaire en main. Mais cette autonomie ne concernait que la montagne, le Petit Liban, sans aucune ville importante ni débouché sur la côte. En 1914, le Liban subit la plus douloureuse des périodes de son histoire. Djemal Pacha affama la population: sur 600.000 habitants, plus de 200.000 périrent. La victoire des Alliés permit enfin la reconnaissance du Grand Liban, qui fut placé sous mandat français. Ce mandat, qui eût pu se terminer dès 1936, subsiste pendant la dernière guerre. Une certaine confusion en marqua le terme. Il n'y eut, pourtant, pas d'hostilité sérieuse à l'égard de la France, lorsque le pays accéda à la pleine et totale indépendance.

Ce trop rapide résumé d'une longue et magnifique histoire n'a pour but que de faire ressortir deux faits généraux. Il convient de souligner d'abord que les influences qui marquèrent le Liban sont venues des quatre points cardinaux, si l'on peut dire. Ensuite que ce pays où tant de peuples ont été en contact, a continuellement lutté pour conserver son originalité. Terre de rencontre et terre de refuge, le Liban actuel continue sa vocation dangereuse, de médiation et d'accueil.

2. La nation libanaise

Ce qui prouve encore l'originalité de ce petits pays, à peine plus grand qu'un département français, c'est qu'il a la plus forte densité démographique de toute l'Asie occidentale (145 habitants par kilomètre carré). La population du Liban a presque triplé depuis 1921, et elle s'augmente encore de 25.000 ou 30.000 âmes chaque année. Elle s'élève aujourd'hui à 1.500.000 nationaux résidents. A ce nombre, il faudrait ajouter les réfugiés palestiniens et tous les étrangers en résidence. Inversement, il faut se souvenir que 200.000 émigrés, hors des frontières, conservent la nationalité libanaise.

La répartition est irrégulière. Beyrouth, la capitale, semble avoir atteint le chiffre de 600.000 habitants. Tripoli et son faubourg d'El Mina en comptent environ

100.000. Les autres villes de la côte, Saïda (Sidon), Bour (Tyr), et celles de la Békaa, Baalbek et Zahlé, sont nettement moins importantes. La plaine de la Békaa, si l'on excepte les hauts plateaux et les sommets improductifs, a la plus faible densité de tout le pays. La montagne, en effet, est très peuplée; tel gros bourg à 1.000 mètres d'altitude compte facilement 2.000 ou 3.000 âmes. Cela s'explique par les circonstances historiques surtout, mais un peu aussi par les sources.

LA SARABANDE DES RACES

Il va sans dire que le Liban ne revendique pas l'étiquette de la pure race arabe. Trop d'éléments divers ont formé la nation libanaise. A Beyrouth, on croise

des visages bruns aux yeux bleus de jais, mais aussi, plus rares, certes, les yeux bleus et les cheveux clairs : « qui viennent des Croisés », dit-on avec fierté à son interlocuteur occidental. A la vérité, depuis le IV^e millénaire avant Jésus-Christ, Araméens, Hittites, Hébreux, Arabes et Francs ont fait souche sur le vieux fonds phénicien, et ce n'est pas la certitude qui rend aussi catégorique.

TARBOUCHES ET CRAVATES

Le Libanais-type n'existe pas. Il y a le citadin commerçant aux gaies cravates et aux manières affables que rend respectable un léger embonpoint, et le paysan du haut Kesrouan, sec et buriné, coiffé d'un tarbouche et si mince dans son large pantalon flottant (le cherroual). Mais la religion marque aussi son homme (et sa femme!). Les musulmanes de Tripoli et celles de Beyrouth sont encore, en majorité, fidèles au voile noir. Oh ! il est devenu bien transparent et bien frêle, cet antique rempart ; à tel point qu'on distingue le rouge à lèvres et le khôl autour des yeux. Les hommes, eux, s'habillent à l'européenne dans les villes, mais le keffiyé noir règne dans la campagne chiïte. Les Druzes, bien sûr, sont les plus beaux, avec leurs barbes vénérables et leurs immenses turbans d'une blancheur immaculée. De Syrie viennent les Bédouins et les Bédouines ; tatouées sur le front et le menton, celles-ci arborent des robes rouges ou vertes du plus bel effet. Mais toutes ces élégances vestimentaires tendent à disparaître, et si le tarbouche demeure solidement fixé sur les crânes masculins de 50 ans, il n'est plus supporté par les jeunes.

ESPRIT D'INITIATIVE ET BONTE

La religion, la classe sociale et la région qu'il habite marquent chacun. Pourtant, il existe des constantes psychologiques auxquelles personne n'échappe. Ici, le musulman de classe moyenne possède cette curiosité et cette gentillesse qu'on trouve en Syrie (moins en Jordanie, sans aucun doute) lorsque les fièvres politiques sommeillent. Mais, en plus, il est Libanais, c'est-à-dire que ses manières comportent un peu plus de raffinement

discret, que son accueil revêt plus de simplicité apparente. Je parle du musulman de préférence, parce qu'il se rapproche le plus de ses frères arabes. En vérité, chaque Libanais semble avoir vraiment une personnalité faite de joie et d'esprit d'initiative.

Très habile dans le commerce, le Libanais sait, de plus, s'adapter. Fidèle aux traditions phéniciennes, il n'hésite pas à aller rejoindre l'une de ces nombreuses « colonies » libanaises qui se sont installées à travers le monde. C'est lui qui a fondé la presse égyptienne, par exemple.

Il a surtout fait son pays où la vie est bonne, où l'on goûte la plaisanterie. Passant récemment de Jérusalem à Beyrouth, j'ai eu l'impression de retrouver la gaieté, après la tristesse susceptible et inquiète. Il ne faudrait pas en induire trop vite que le Libanais est « bonne pâte ». Il faut bien avouer, en effet, qu'il affiche un goût certain pour les armes à feu. Dans le village que j'habite, on chasse du matin au soir, et, depuis que ça dure, tout le gibier a disparu ; on en est à tirer sur les seuls moineaux. La vendetta ravage encore les villages de la haute montagne ; l'an dernier, le père de mon ami Mansair s'est fait tuer avec ses cinq compagnons. Heureusement, ce folklore macabre ne s'adresse jamais aux étrangers, et il tend à disparaître. Il témoigne d'un temps révolu où l'on exerçait la justice soi-même, et où, parfois à bon endroit, il fallait faire le coup de feu pour protéger bien et famille.

Désormais, on met son honneur uniquement à pratiquer l'hospitalité : « Soyez le bienvenu », « venez prendre un café », et l'on discute sans hâte avec les rituelles politesses orientales et le grand sourire libanais. Terre amicale, qui apprendrait bien des choses aux hôtes précipités que nous sommes ! Ce soir, je remontais vers le village. Une Chevrolet fonce soudain sur moi, et, à un mètre, se rejette au centre de la route. « Comment ça va ? Bonsoir... » C'est un chauffeur de taxi qui m'a reconnu. Cette classique plaisanterie, bénigne si le cœur est solide, m'a fait plaisir. On la réserve aux connaissances, aux gens du village. Mais on devient rapidement « du village » au Liban. Les portes s'ouvrent vite, et l'on est adopté simplement ! A tout prendre, cette attitude des Libanais, c'est franche et ferme, de la bonté !

3. Les mystères de l'économie libanaise

Si le Libanais est gai, c'est qu'il a des raisons de l'être. Sans contredit, il est le plus à l'aise parmi tous ses voisins du Proche et du Moyen-Orient. Son standing de vie paraît, dès l'abord, nettement supérieur à celui d'un Syrien ou d'un Egyptien. Certes, il y a, à Beyrouth, des portefaix misérables et faméliques (peu sont Libanais à vrai dire). Dans le Nord de la Békaa et dans le Liban Sud, on voit de très pauvres maisons en torchis. On meurt aussi de faim au Liban, hélas ! et la misère est présente. Pourtant, l'essentiel du pays offre un aspect presque rassurant.

L'EMIGRATION

Un film récent, la première pellicule libanaise de conséquence, tourne autour d'un héros qui se voit contraint d'émigrer. Tout le monde sait, d'ailleurs, que beaucoup de communautés libanaises existent en Afrique, en Australie, ou aux Amériques (U.S.A., Venezuela, Brésil...). On en exagère souvent l'importance ; j'ai entendu déclarer plusieurs fois que les Libanais émigrés étaient plus nombreux que les résidents. En réalité,

il serait hasardeux d'évaluer à plus de 200.000 les individus nés au Liban et ayant conservé leur nationalité d'origine, qui vivent à l'étranger. Cette émigration n'est pas le signe d'un état économique désespéré. Le Libanais quitte son pays avec d'ailleurs la ferme volonté d'y revenir mourir, après avoir doté son village d'un beau clocher ou d'une fontaine — parce que, d'abord, la tradition de ces départs aventureux se perpétue depuis les Phéniciens. Parce qu'ensuite, la natalité étant très forte, chacun ne peut être « classé » rapidement et selon ses désirs. Excédent de vitalité, l'émigration, nous le verrons, contribue à maintenir l'équilibre économique du pays.

UN PEU DE MYSTERE

L'économie libanaise est une sorte de petit mystère perpétuel. J'ai entendu cette histoire d'un personnage digne de foi : un fameux expert en sciences économiques fut invité, il y a peu, à étudier l'économie libanaise et à « mettre son nez dans les comptes ». Il déclara à la fin de son étude : « C'est incompréhensible ; on ne peut

s'y reconnaître. Mais le pays paraît prospère. Continuez. » Il est certain que bien des statistiques se contredisent et qu'il vaut mieux se contenter de remarques assez générales. Les sources de revenus sont, au Liban, presque exclusivement commerciales, même si l'industrie se développe et si l'agriculture représente un facteur de richesse sérieux.

INDUSTRIE ET AGRICULTURE

Les seules grosses installations industrielles du Liban sont celles de la raffinerie de Tripoli et celles des cimenteries de Chekka. L'industrie alimentaire continue son essor; les fabriques de conserves, de pâtes, d'huile, les distilleries se multiplient encore. Les usines textiles, puisque le ver à soie a déserté le Liban, s'orientent vers les productions de coton et les tissus artificiels. Mais l'agriculture s'adapte elle aussi. La diversité des climats permet un heureux mélange de fruits et de céréales. La côte produit des agrumes, des bananes, de la canne à sucre, et il faut avoir visité l'un des jardins clos de Saïda pour saisir l'abondance de cette production. La montagne donne tous les fruits d'Europe (pommes, poires, pêches), des olives, du bois. Les céréales viennent dans le Akkar et la Békaa; celle-ci produit aussi des lentilles et des pommes de terre. Les mauvaises langues vous diront que la contrebande du tabac et surtout du haschisch sauve bien des paysans de la misère; ce n'est pas totalement faux, mais le gouvernement veille.

VOIE DE PASSAGE

Le Liban vit d'abord de commerce; il suffit de le rappeler. Pays ouvert aux banques, aux navires, il pratique une politique très libérale, capable d'assurer la stabilité. Car l'économie libanaise vient de prouver qu'elle était plus solide et moins artificielle que les pessimistes le pensaient.

L'aéroport, spacieux et accueillant, demeure l'escale

préférée des Compagnies (même si la Syrie s'en montre un peu jalouse et essaye de « lancer » Damas). Le port de Beyrouth va être agrandi; car le tonnage des marchandises manutentionnées augmente sans cesse (en quatre ans ce tonnage est passé de 1.250.000 à 2 millions). Le Liban reçoit les marchandises en transit destinées à la Syrie du Sud, à l'Irak, à la Jordanie, à l'Iran même, tandis que, à Tripoli et à Saïda, le pétrole de l'Irak Petroleum Company venu de Kirkuk et celui de la Tapline venu de l'Arabie se déversent dans les pétroliers qui, ensuite, cinglent vers l'Europe. Chaque tonne de pétrole, chaque avion qui atterrit à Khaldé, chaque navire qui touche Beyrouth y laisse des dollars. L'Égypte considère le canal de Suez comme un Pactole; mais le Liban, lui aussi, possède son canal de Suez qui rapporte depuis longtemps.

DIFFICULTES

S'il favorise le commerce, le régime très libéral des importations gêne par ailleurs l'industrie locale (textile, fabriques de chaussures) qui peut difficilement lutter avec les prix et davantage avec la qualité des produits étrangers. Sur le marché des fruits, Israël pourrait devenir un concurrent sérieux; mais le boycottage actuel le rend moins dangereux (et d'ailleurs ce blocus fait de Beyrouth le grand port des pays arabes). La véritable menace pour l'économie libanaise se situe dans le domaine politique. Les fluctuations de la politique libano-syrienne altèrent de temps à autre les rapports économiques entre les deux pays. Telle fabrique de conserves, à Damas, « vit » des asperges et petits pois des domaines de la Békaa; et réciproquement. Surtout, tout le transit arrivant au Liban pour les pays arabes ne peut gagner sa destination que par une seule et unique voie: la Syrie. Inversement, le pétrole ne coulait plus à Tripoli, après les événements de Suez: le pipe-line avait été saboté, dans le désert syrien. Aussi bien, la prospérité libanaise suppose, à la fois, que le pays soit ouvert à l'Occident et qu'il soit en bonnes relations avec les pays arabes, la Syrie principalement.

4. La soif de culture

La belle gageure libanaise réclame une largeur d'esprit que la majorité possède par sa culture. Barrès raconte qu'on lui déléguait des poètes et des poétesses qui, inspirés, lui déclamaient des poèmes arabes dont le thème était: « Donnez-nous des écoles ». Le cher voyageur n'a pas dû beaucoup exagérer; il suffit, pour s'en convaincre, de constater la soif de culture qui travaille encore le Liban. Je ne parle pas de l'élite, de ces peintres ou écrivains libanais célèbres. Je songe plutôt à mon ami Samir, qui sait lire et écrire et qui savoure les centaines de vers arabes qu'il a appris, le soir, en fumant la cigarette sous les orangers.

Descendant de Tripoli à Beyrouth de bon matin, chacun peut rencontrer des vingtaines d'autocars chargés d'écoliers et d'écolières qui se rendent à l'école ou au collège. Il y a, au Liban, 253.817 écoliers répartis en 1.934 écoles (963 écoles gouvernementales, 971 privées). Il serait fastidieux d'expliquer l'organisation du système scolaire. Retenons qu'elle admet une pluralité étonnante: école gratuite de village, grand collège urbain; école maronite, écoles grecque, arménienne, musulmane, française, américaine... Toute cette diversité reste magnifiquement féconde. Mais est-il besoin d'insister? Souvent, on a raconté ce bel effort et beaucoup n'ont retenu, d'une brève visite au Liban, que ses écoles.

LA CULTURE FRANÇAISE

Dans tout cela, que devient la culture française? Il faut répondre que, comme partout désormais, elle lutte, d'une manière pacifique, contre l'Anglais surtout, mais elle conserve la première place parmi les cultures occidentales implantées au Liban. Se maintiendra-t-elle longtemps à ce niveau privilégié? Il paraît impossible d'en décider. Quand il s'agit de se préparer à une carrière commerciale ou technique, beaucoup préfèrent l'anglais. Cependant, l'Université Saint-Joseph, tenue par les Pères Jésuites et comportant, entre autres, une Faculté de médecine, une Faculté de droit et une école d'ingénieurs compte au total 1.600 élèves. L'Université américaine, sa rivale, draine, plus qu'elle, les étudiants des pays voisins: Jordanie, Irak, Arabie... Cela s'exprime facilement d'après les données politiques d'abord.

Dans les lettres, par contre, l'option française paraît être la plus courante. L'École supérieure des lettres et les divers établissements de la « Mission laïque » reçoivent une nombreuse clientèle. Il en va de même des collèges tenus par des congrégations françaises (Pères Jésuites, Frères Maristes, Frères des Ecoles chrétiennes, etc.) ou même libanaises. Les institutions féminines sont le grand nombre: on ne peut toutes les citer,

depuis les maisons tenues par les Sœurs de Charité, les Sœurs de Besançon, jusqu'aux collèges où des Sœurs libanaises enseignent notre langue, en passant par le collège protestant français de Beyrouth.

Cette fidélité aux études françaises est émouvante. Il faut avoir vu une classe de première, composée de chrétiennes, de musulmanes et de druzes, écoutant la lecture de Racine ou de Pascal ! C'est que l'amitié pour notre pays reste vivace. Au fond de la montagne, les jeunes filles vous diront bonsoir en français. Le fils de mon ami Samir se nomme — prénom, s. v. p. — de Gaulle, ce qui se prononce à peu près *derol* en arabe ; sa fille, Jeanne d'Arc. L'avenir de notre influence dépend de l'affection que le Liban conservera pour nous. Un professeur libanais m'avouait : « Parfois, l'insistance de la

France à chanter les louanges d'Israël nous incommode. Nous sommes à côté et l'on nous oublie ; on ne parle que des Juifs. Ils n'ont pourtant pas donné, dans le passé, que des exemples de tolérance. Même, je serai franc : à la suite de vos démêlés algériens et de votre querelle avec Nasser, l'opinion française la plus bornée accepte difficilement qu'il lui soit parlé des Arabes ; on met tous ceux-ci dans le même sac... Il nous arrive de le sentir un peu. Encore une fois, je sais que vos difficultés politiques sont grandes, et nous, vos amis, nous vous jugeons avec moins de sévérité que certains de vos proches alliés. Seulement, cette situation donne des armes à ceux qui voudraient vous voir diminués. Tout cela nous peine, car la France doit conserver son influence ici. Nous savons nous comprendre, sans effort avec elle, depuis si longtemps ! »

5. Eglises et Mosquées en tous genres

Le premier dimanche que je passai à Beyrouth, j'eus l'heureuse idée de me mettre en route assez tôt pour assister à la messe. Bien m'en prit, car avec mon ignorance de nouveau débarqué, je commençai par me diriger vers le centre de la ville, persuadé que j'allais rencontrer une église aussitôt. Je vis d'abord les contreforts d'un délicieux édifice romain, mais je me rendis compte que c'était une mosquée en découvrant le minaret au-dessus des toits. A cinq minutes de là, un porche : j'entrai. L'iconostase m'indiqua que j'étais dans une église grecque. Était-elle catholique ? J'étais bien incapable, à l'époque, de le deviner. Après avoir renoncé à comprendre la messe qui se déroulait dans une grande église maronite du voisinage, je demandai à un passant où se trouvait une église de rite latin et il m'indiqua la cathédrale Saint-Louis.

Rira qui voudra de mon inexpérience. Je la confesse. D'ailleurs, à moins d'être « spécialiste », je défie quiconque arrive pour la première fois en Orient, de reconnaître dans la rue, à sa seule coiffure, un prêtre arménien ou un prêtre maronite. Mieux, je parie qu'il confondra le turban du chef de mosquée et celui du druze.

C'est que la situation religieuse du Liban, comme nous l'avons laissé entendre, est fort complexe.

Les musulmans sont un peu moins nombreux que les chrétiens ; parmi ces derniers, la majorité est catholique. A parler franc, c'est au Liban que j'ai appris l'Eglise universelle. En effet, tous les rites catholiques, excepté le rite copte — d'Égypte — sont représentés. Le rite latin est celui des étrangers surtout, ainsi que de très nombreux religieux, prêtres, Frères, Sœurs... Les rites chaldéen et syrien catholiques ne groupent certainement pas plus de 10.000 fidèles. Le rite arménien catholique pas plus de 18.000. Le rite byzantin est celui des plus anciennes chrétientés de la côte de la plaine intérieure il doit grouper à peu près 100.000 catholiques (contre environ 140.000 orthodoxes).

Les Maronites l'emportent de beaucoup, puisqu'ils dépassent les 400.000. Leurs ancêtres qui, fuyant la région d'Emèse (Homs, Syrie), vinrent se réfugier dans la haute vallée nommée aujourd'hui Qadischa (« La Sainte »), se doutaient-ils qu'un jour, après une histoire de courage et de foi, leurs descendants seraient chrétiens en pleine liberté ?

Avant de pénétrer l'âme de cette chrétienté si fidèle l'Occidental s'étonne de beaucoup de choses. L'enchevêtrement des circonscriptions ecclésiastiques ne lui per-

met pas de se reconnaître au premier jour. La seule ville de Beyrouth, par exemple, est la résidence de deux cardinaux-patriarches. Cinq archevêchés ou évêchés catholiques s'y trouvent, pour ne rien dire des trois archevêchés non unis. Les cérémonies, les costumes excitent la curiosité. Un jour, un jeune garçon devait m'accompagner à Baalbeck. Après un long retard, il survient et s'excuse ainsi : « Pardonnez-moi : j'ai servi la messe de mon père ». En effet, s'ils sont moins nombreux que jadis, les prêtres maronites mariés ne sont pas qu'une survivance... Peu à peu, on n'est plus déconcerté par ces circonstances. Même, on ne tremble plus lorsque le chauffeur du taxi tapissé d'images pieuses lâche le volant pour entreprendre un long signe de croix, au tournant de la route où s'érige un sanctuaire.

Un moment vient où cette foi si vivante vous éblouit. Bien sûr, les dangers, les difficultés menacent sans cesse : ici, la routine peut s'installer ; là, les jeunes partent à la ville et ne pratiquent plus. Mais, l'espoir est le plus fort, car on ressent partout cette volonté de n'être pas chrétien à moitié.

Cette leçon aussi, que le Liban jette à la face de l'arrivant, de tolérance religieuse difficile mais respectée ! Car, plus que le libéralisme politique et culturel, cette liberté des âmes constitue la grandeur de ce pays. Chrétiens et musulmans, à force de vivre côte à côte, apprennent à se connaître. De la défiance sommeille encore et le moindre incident la réveille chez certains. Mais le fait est là : chrétiens et musulmans collaborent. Chacune des deux communautés ne peut ignorer l'autre, quand il s'agit d'œuvrer ensemble. Les préjugés meurent peu à peu. Ce n'est pas au Liban que la guerre sainte pourrait renaître. On se rend compte, d'ailleurs, que cette notion renferme une virtualité, non un principe. Une attitude hautaine ou simplement un parti-pris d'ignorance à l'égard de l'Islam, emprisonne le monde musulman en lui-même, et l'on peut arriver à de malsaines fermentations. L'accueil et la sincérité sont difficiles — voire héroïques, ici ou là — mais, sans eux, l'espoir ne saurait être permis.

Médiateur entre l'Orient et l'Occident, s'enrichissant des deux cultures et pratiquant la tolérance, le Liban, ce petit pays, mérite d'attirer nos regards, aujourd'hui où tous les antagonismes s'affermissent dans le monde. Ils constituent un espoir, une expérience, jamais achevée et pourtant convaincante, à laquelle il fait bon rêver, lorsque le dégoût survient devant le journal ouvert. L'aventure de la paix s'y continue.

BANQUE DE SYRIE ET DU LIBAN

Capital : F. 300 000 000

Réserves : F. 1 000 000 000

SIÈGE SOCIAL : 12, Rue Roquépine, PARIS (8°)

Succursales au LIBAN :

BEYROUTH (Siège Administratif,
Agence Centrale et Agence Emir Béchir)
BAALBECK, SAIDA, TRIPOLI,
TYR & ZAHLÉ

Succursales en SYRIE :

DAMAS (Siège Administratif et Agence)
ALEP, DEIR EZ ZOR, HAMAH, HASSAKE,
HOMS, IDLIB, KAMECHLIÉ, LATTAQUIÉ,
RAKKA & TARTOUS

Toutes opérations de Banque et de Bourse
Location de Coffres-Forts aux Succursales de
BEYROUTH - DAMAS - ALEP

Travellers Chèques

INSTITUT D'ÉMISSION DE LA RÉPUBLIQUE LIBANAISE

Siège Administratif : BEYROUTH

La Banque de Syrie et du Liban possède dans son immeuble 12, Rue Roquépine, PARIS (8°)
au Centre de Documentation économique, un Service de renseignements commerciaux
et une Bibliothèque de 7 000 volumes environ, qu'elle met à la disposition des Membres de
la Chambre de Commerce Franco-Libanaise.

PORT DE BEYROUTH (LIBAN)

40 hectares de plan d'eau
2.300 mètres de quai
110.000 m² d'entrepôts couverts
100.000 m² de terre-pleins de stockage

Voie la plus courte et la plus rapide
par route et par voie ferrée vers
la SYRIE, la JORDANIE, l'IRAK et la PERSE
relais idéal vers
CHYPRE, la TURQUIE, l'ARABIE SÉOUDITE
et le KOWEIT

ZONE FRANCHE
(106.000 M²)

ENTREPOTS FRIGORIFIQUES
MODERNES (C. G. L.)
(capacité : 12.000 m²)

ATELIERS DE RÉPARATION
CALE DE HALAGE (500 t.) POUR NAVIRES

MANUTENTION MÉCANIQUE SPÉCIALISÉE

BEYROUTH

Boîte Postale 1.490

PARIS XVII^e

63, Avenue de Villiers