



**HAL**  
open science

# JAFFA -LE PORT DE JERUSALEM AU XIX<sup>e</sup> SIECLE

Rina Cohen Muller

► **To cite this version:**

Rina Cohen Muller. JAFFA -LE PORT DE JERUSALEM AU XIX<sup>e</sup> SIECLE. Les Cahiers du judaïsme, 2000. hal-04058450

**HAL Id: hal-04058450**

**<https://hal.science/hal-04058450>**

Submitted on 4 Apr 2023

**HAL** is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

## JAFFA – LE PORT DE JERUSALEM AU XIX<sup>e</sup> SIECLE

Petite bourgade côtière au XVIII<sup>e</sup> siècle, Jaffa connaît un premier essor au cours de la première moitié du XIX<sup>e</sup> siècle pour devenir par la suite la deuxième ville de la Palestine. Cette localité alors entourée d'une muraille et d'un fossé est située au sommet d'une colline, avec une seule porte ouvrant sur la route de Jérusalem et que l'on ferme chaque soir.

"Jaffa ne présente qu'un méchant amas de maisons rassemblées en rond, et disposées en amphithéâtre sur la pente d'une côte élevée. Les malheurs que cette ville a si souvent éprouvés y ont multiplié les ruines. Un mur qui par ses deux points vient aboutir à la mer, l'enveloppe du côté de terre, et la met à l'abri d'un coup de main.

"Des caïques s'avancèrent bientôt de toutes parts pour chercher les pèlerins : le vêtement, les traits, le teint, l'air de visage, la langue des patrons de ces caïques m'annoncèrent sur-le-champ la race arabe et la frontière du désert<sup>1</sup>."

C'est en ces termes que Chateaubriand décrit son premier contact avec la terre sainte, en octobre 1806. On peut estimer qu'il s'agit là de l'archétype de la représentation de la terre sainte, qui sera largement répandue dans l'opinion publique occidentale tout au long du XIX<sup>e</sup> siècle. On observe que le premier paragraphe est simplement descriptif et sans doute conforme à la réalité. Mais immédiatement après, c'est l'exotisme qui devient le prisme à travers lequel cette terre est regardée. Un exotisme qui occulte la vie réelle de la Syrie Palestine et la transformation qu'elle connaîtra en quelques décennies, sous l'influence contradictoire et multiforme des rapports de forces s'établissant entre l'empire ottoman et les grandes puissances. Jaffa est l'un des éléments clé de cette mutation.

Si pour Constantinople, les villes portuaires de la région ont chacune un rôle à jouer en fonction des liaisons pouvant se développer au gré des projets politiques et des intérêts économiques, Jaffa est dès la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle l'objet de l'attention particulière des grandes puissances. A partir du moment où Jérusalem prend un intérêt stratégique pour ces dernières, le port se développera, d'abord comme point d'arrivée de voyageurs – mais aussi en tant qu'escale pour des bâtiments militaires – puis comme porte économique de la province, parallèlement à la transformation de celle-ci en *mutasarriflik*<sup>2</sup> en 1841. Le double mouvement rattachant Jaffa (et accessoirement Gaza) à Jérusalem, tandis que Haïfa et Acre le sont à Saïda, contribuera à déterminer, à partir du deuxième tiers du XIX<sup>e</sup> siècle, l'aménagement de la circonscription administrative ottomane de Jérusalem.

L'évolution démographique de la ville estimée par Yehoshua Ben-Arieh donne un aperçu significatif de sa transformation<sup>3</sup>.

Année	1800	1840	1860	1880	1914	1922
Total	2.750	4.750	6.500	10.000	40.000	47.700

Durant toute la seconde moitié du XVIII<sup>e</sup>, l'insécurité régnant sur l'ensemble de la plaine côtière avait provoqué un exode des populations vers l'intérieur des terres. Ce phénomène n'avait pas épargné Jaffa : rares étaient alors les familles en mesure de s'installer durablement et de se constituer un patrimoine économique suffisant. A partir de 1841, avec le rétablissement de l'autorité de la Sublime Porte sur la province – après huit années de présence égyptienne – une certaine sécurité permet à la ville d'entamer son développement. Elle commence alors à s'étendre en dehors de son enceinte et l'on se met à parler des "jardins

<sup>1</sup> Chateaubriand, *Itinéraire de Paris à Jérusalem*, Paris, Garnier Flammarion, 1968, p.223.

<sup>2</sup> Circonscription regroupant plusieurs sanjaks.

<sup>3</sup> Yehoshua Ben-Arieh, "Hanof hayishuvi shel Eretz-Israel 'erev hahityashvut hazionit" in *Toldot hayishuv hayeudi beEretz Israel meaz haaliya harishona, helek rishon : hatqufa haotomanit*, Jerusalem, 1990" (Le Paysage humain à la veille de l'installation sioniste", in Israël Kolatt (ed.) *Histoire du yishuv en Eretz-Israel depuis la première aliya*).

de Jaffa" où des familles relativement aisées se font construire des habitations. Toutefois une deuxième porte ne sera percée dans la muraille – devenue obsolète du fait de l'extension de la cité – qu'en 1869.

En 1853, le vice-consul résident, Jean-Etienne Philibert établit pour le consul de France à Beyrouth un état détaillé de la population de Jaffa<sup>4</sup> y compris celle de ses jardins hors les murs.

	Hommes	Femmes et Enfants	Total
Musulmans dans les villages et jardins environnants	2500		
Musulmans Dans la ville	2500		
Musulmans femmes et filles approximativement		6000	
Greco schismatiques	500	1000	1.500
Latins	225	175	400
Greco catholiques	225	175	400
Arméniens catholiques	50		50
Juifs			450
Européens et Grecs de nations			100
Ames			13.900

On constate que les communautés non-musulmanes sont relativement importantes et diverses. Ce qui deviendra une constante au fur et à mesure du développement de la ville.

### La porte de la Palestine ?

L'histoire de Jaffa au XIX<sup>e</sup> siècle se confond avec celle de la transformation de l'économie palestinienne. En quelques décennies, les activités exportatrices vers l'Occident prennent une importance majeure au point de modifier l'équilibre traditionnel d'une agriculture diversifiée dont la production est essentiellement destinée à l'usage interne et régional. Alors qu'en Europe, l'agriculture devient l'un des facteurs du développement économique, celle-ci conserve, ici, un caractère essentiellement vivrier.

Jusqu'en 1838, l'activité commerciale du port de Jaffa demeure faible. Selon le consul de France à Beyrouth, Henri Guy, Jaffa n'aurait fourni cette année là que "652 balles de coton valant 72,000 francs pour l'étranger"<sup>5</sup>. En 1841, alors que Jérusalem dépend encore pour quelques semaines de Beyrouth, le successeur d'Henri Guy, Méloizes affirme cependant que la présence à Jaffa d'un agent consulaire "actif et intelligent", qui "réunit la confiance des négociants de Beyrouth" est nécessaire<sup>6</sup>. Et quelques semaines plus tard, le consul Prosper Bourée indique que Jaffa devient le principal point d'arrivée et de départ pour les pèlerins et voyageurs allant à Jérusalem<sup>7</sup>.

Dès l'ouverture du poste consulaire français à Jérusalem en juillet 1843, Gabriel de Lantivy met l'accent sur le caractère stratégique du port : "Jaffa est le port de Jérusalem. Le nombre tous les jours croissant de pèlerins qui se rendent à Jérusalem et les arrivages fréquents de navires de guerre en augmente l'importance de l'agence"<sup>8</sup>.

Quatre mois plus tard, il réclame l'ouverture d'une ligne côtière régulière permettant de desservir Beyrouth, Alexandrie et Jaffa. "Nous aurions ainsi exactement trois fois par mois, des voies de communications sûres et directes avec Paris et Constantinople" observe-t-il<sup>9</sup>.

<sup>4</sup> Ministère des Affaires étrangères (désormais MAE), Beyrouth – division commerciale (désormais dc), vice-consulat de France à Jaffa, 12.1853.

<sup>5</sup> MAE, Beyrouth – dc n°199, 20.3.1838.

<sup>6</sup> MAE, Beyrouth – dc n°46, 17.3.1841.

<sup>7</sup> MAE, Beyrouth – Paris, 18.4.1841.

<sup>8</sup> MAE, Jérusalem – dc n°6, 30.7.1843.

<sup>9</sup> MAE, Jérusalem – dc n°35, 22.11.1843.

En janvier 1846 le consul Joseph Hélouis-Jorelle revient à la charge, soutenu cette fois-ci par ses collègues de Beyrouth et d'Alexandrie, en appuyant sa requête par des arguments "politique", "commercial et religieux" : "Au point de vue politique, l'influence française en Syrie, et en Palestine en particulier, ne peut que s'accroître par une apparition fréquente de notre pavillon.

Au point de vue commercial, la facilité des communications, la fréquence des rapports, doivent nécessairement développer les besoins, rapprocher les industries, provoquer les échanges. Au point de vue religieux, la mesure proposée ne serait pas sans importance, puisqu'elle faciliterait aux fidèles de toutes les classes et de toutes les communions l'abord des Saints-Lieux ; et, d'un autre côté, elle contribuerait à retremper, par le contact de la civilisation, certaines opinions de notre famille de Terre Sainte, dont les religieux vivent ici étrangers à l'Europe et au monde comme des cénobites du 13<sup>e</sup> siècle<sup>10</sup>."

### **Un choix politique des grandes puissances**

L'essentiel des échanges économiques en Palestine est alors encore constitué par le trafic terrestre régional, notamment pour les denrées non périssables et les produits manufacturés, comme le signale en septembre 1846 une dépêche du consulat général de France à Smyrne détaillant les marchandises arrivant à Jérusalem : "Les marchandises de Halep, de Homs de Damas sont apportées à Jérusalem par des caravanes dont le nombre des chameaux varie de quinze à cent vingt. Le prix de transport varie suivant les saisons et le plus ou moins de sécurité du pays.[...]

Les caravanes parties de Khanka près le Caire, arrivent généralement à Gazza après un voyage de 14 à 18 jours. Leurs principales stations sont Bilbeïs, Salah Bir el abd, Mezar, el Arich et Khan Yons.

[...] Halep expédie par Damas onze variétés d'étoffe brochées d'or, dont la plus riche nommée Makssab Sadè ou brocard d'or uni se vend au poids. Les autres étoffes selon la richesse du travail valent de 400 à 120 piastres la pièce. Le fil d'or le cordonnnet soie et or, les pièces de soie appelées Keffièhs, les serviettes de bain les draps de lit en soie, les châles imitant les châles de Hedjaz sont expédiés tous les ans au printemps par petits chargements [...].

Les caravanes de Damas apportent neuf espèces d'étoffes de soie et coton à couleurs brillantes et qui par leur prix peuvent être acquises par toutes les classes. La pièce d'étoffe de onze aunes de Constantinople coûte de 100 à 25 piastres. Damas fournit en outre à Jérusalem des toiles imprimées pour couvertures de lit, des souliers et des bottes en maroquin jaune pour les femmes, des bottes rouges qu'achètent les Bédouins, des ceintures en cuir rouge brodé en soie et en argent, des narguilès en cuivre, des sandales de bois incrustés de nacre de perle, et des conserves et des pâtisseries sèches. Le commerce des marchandises de Damas est celui qui compte les plus riches négociants [...].

Les caravanes parties d'Hébron, de Bethléem et de Gazza rapportent à leur retour de Suez, la nacre de perle, les fruits de la Mecque, le café, le bois d'ébène ; elles prennent au Caire les étoffes de soie et les mousselines brochées de l'Inde, les cuirs de la Haute Egypte, les toiles de Manson ; l'huile de lin, les parfums et les épices<sup>11</sup>."

En comparaison, en juillet 1847, Hélouis-Jorelle indique, qu'à Jaffa, "en laissant le port de cabotage, on peut dire qu'il n'y a pas douze bâtimens de commerce par an qui fréquentent ce port. Ils sont tous au reste dirigés sur Marseille"<sup>12</sup>.

<sup>10</sup> MAE, Jérusalem – dc n°4, Jaffa 9.1.1846.

<sup>11</sup> MAE, Smyrne – dc n°158, 18.9.1846.

<sup>12</sup> MAE, Jérusalem – dp n°34, 1.7.1847.

Dans cette même note il met cependant aussi en évidence l'intérêt accordé à la ville par les grandes puissances. Dans le tableau général des représentations consulaires dans la province palestinienne qu'il adresse à Paris on constate qu'outre la présence d'un agent consulaire hellène, huit pays ont une représentation à Jaffa : France, Grande-Bretagne, Prusse, Russie, Espagne, Deux Siciles, Sardaigne et Danemark.

En août 1847 Héloüis-Jorelle signale l'arrivée d'un bâtiment de guerre britannique. Le nombre de voyageurs de marque passant par Jaffa commence à prendre de l'importance. "Une Frégate Anglaise qui a jeté l'ancre à Jaffa le 9 juin dernier et qui est repartie a laissé quelques officiers qui ont visité pendant longtemps la Palestine.

On affirme qu'une compagnie Anglaise a le projet d'organiser un service de bateaux à vapeur de Malte à Beyrouth en touchant Alexandrie, Jaffa et autre points de la côte [...].

A la même époque j'avais à Jérusalem M. le Marquis de Béthisy, Pair de France et sa femme, M. de l'Espine frère de Madame de Béthisy, M. de Ségur Dupeyron accompagné de M. Odiot. Votre Excellence sait que M. de Ségur Dupeyron est chargé d'une mission par le Ministère de l'Agriculture et du commerce pour l'organisation du système sanitaire. Tous ces voyageurs sont partis à bord de la Diligence qui les avait amenés de Beyrouth à Jaffa<sup>13</sup>."

Un mois plus tard, le consul évoque un projet d'ouverture d'un consulat anglais à Jaffa et l'arrivée de son titulaire à bord d'un navire de guerre. Selon Héloüis-Jorelle il s'agirait de gérer au mieux une ligne régulière britannique entre Alexandrie et Beyrouth<sup>14</sup>. L'établissement par Londres d'une ligne reliant Malte aux ports de la Méditerranée orientale dont Jaffa est confirmée en mai 1848. Assurée par des bâtiments à vapeur, elle est avant tout destinée au transport de voyageurs et de courrier<sup>15</sup>.

La minute d'une note, non signée et datée d'octobre 1848, au lendemain de l'instauration de la II<sup>e</sup> République, montre la continuité de la politique consulaire française en Palestine, notamment par la réaffirmation de la place que l'on souhaite accorder à Jaffa "dans l'intérêt de la Marine, du commerce et des pèlerins"<sup>16</sup>.

### **Naissance d'un port commercial**

A partir de ce moment-là on observe un important développement des exportations françaises de Palestine embarquées à Jaffa, comme en témoigne ce bilan partiel adressé fin 1848 par le vice-consulat au consul à Jérusalem :

Le 11 novembre, Brig Marchand, L'Ami, commandé par le Capitaine Azibert Louis, venant de Beyrouth sur l'est de port de 174 tonneaux, parti de cette date le 16 novembre chargé de sésame pour le compte de la maison Roquerbe à Marseille.

Le 13 novembre Brig marchand le Siranie, [...] venant de Marseille, parti le 15 chargé de sésame pour le compte de la maison Promocaiti et fils à Marseille

Le 13 décembre Brig Goëlette (les 3 cousins ) [...] chargé de sésame pour la maison Régio Corpi Nicolas à Marseille.

Le 29 décembre Brig Polacre l'Orion venant de Caïfa, avec une partie de sésame pour la maison Rostand à Marseille.

Le 30 décembre Brig L'Var chargé d'orge pour le compte de la maison Rostand de Beyrouth pour Malte<sup>17</sup>.

<sup>13</sup> MAE, Jérusalem – dp n°36, 4.8.1847.

<sup>14</sup> MAE, Jérusalem – dp n°38, 9.9.1847.

<sup>15</sup> MAE, Jérusalem – dc n°66, 13.5.1848.

<sup>16</sup> MAE, Jérusalem – dc non classé, 14.10.1848.

<sup>17</sup> MAE, Jérusalem – dc, Jaffa, 2.12.1848.

L'ouverture de la province palestinienne sur la Méditerranée devient une réalité renforcée par le développement des transports maritimes et l'intérêt des Européens pour cette région.

Faisant le bilan de l'année 1849, le vice-consul de France à Jaffa, François Damiani indique que la valeur des exportations – essentiellement des céréales – transitant par Jaffa est de l'ordre de 5 millions de francs<sup>18</sup>. Ce chiffre représente vraisemblablement la totalité du trafic du port, toutes destinations confondues. On est loin des 72.000 francs de l'année 1838, même si l'on prend en compte une certaine dépréciation monétaire.

Un rapport de la correspondance commerciale, daté de 1850 sans autre précision et non signé, donne un bilan exhaustif confirmant que le commerce de Jaffa alors en pleine extension : "Malgré les graves inconvénients d'une rade foraine, qui n'offre aux navigateurs qu'un abri très peu sûr et qui augmente les frais d'embarquement et de débarquement des marchandises, chaque année voit s'élever le nombre des bâtiments qui fréquentent cette échelle pour y charger les matières premières destinées à approvisionner l'industrie ou les greniers de l'Europe"<sup>19</sup>.

L'exportation devient la principale activité du port. Essentiellement constitué de produits de l'agriculture<sup>20</sup>, ce commerce s'inscrit dans le processus économique mis en route par la révolution industrielle en Europe entraînant la croissance quasi exponentielle de la collecte de produits primaires. En un premier temps il s'agit surtout d'orge pour les brasseries et, accessoirement, de coton en balles. En ce qui concerne le blé, celui-ci est acheté en tant que de besoin. Quant à d'huile d'olive et au sésame, ces produits sont destinés à la fabrication du savon à Marseille<sup>21</sup>. Toutefois du savon continue à être fabriqué sur place, notamment à Jaffa : "Il existe à Jaffa et dans ses environs cinquante-quatre fabriques de savon faisant environ douze cuites par an chacune ; la cuite de 240 jarres d'huile, produisant 24 à 25 quintaux du pays ou à peu près 7,200 kilogrammes. Cette pâte à laquelle on peut à peine donner le nom de savon, s'exporte en grande partie pour l'Égypte par le désert, pour Chypre, la côte de Syrie, Tarsous et la Caramanie"<sup>22</sup>.

### **Priorité à l'exportation**

Le rapport de 1850 pose aussi les termes de la structure du commerce telle qu'elle se met en place dans un contexte de rapport d'échanges inégaux entre les pays européens et les provinces ottomanes : "Le commerce de Jaffa est avant tout un commerce d'Exportation, la plupart des navires y arrivent sur lest : la Palestine consomme peu d'articles d'Europe, et si l'on excepte quelques quantités insignifiantes de tissus d'Angleterre ou de Suisse, un peu de quincaillerie et de verrerie d'Allemagne, quelques meubles, quelques caisses de vin de France, et des planches de Trieste, on peut dire que l'importation directe d'Europe est nulle : les

<sup>18</sup> MAE, Jérusalem – vice-consulat à Jaffa n°90, 31.12.1849.

<sup>19</sup> MAE, Jérusalem – carton 40 : Affaires économiques et commerciales (1827-1908), rapport sur le commerce de Jaffa 1850.

<sup>20</sup> Haim Gerber, "Tafqid sahar hakhutz bamodernizatzia shel Eretz-Israel", in *Praqim betoldot hamishar shel Eretz-Israel*, Jérusalem, Izhak Ben-Zvi, 1990, p. 309-323. (Le rôle de commerce extérieur dans la modernisation d'Eretz-Israel", in *Chapitres de l'histoire du commerce en Eretz-Israel*).

<sup>21</sup> La différence d'utilisation de ce produit, selon le cas, est exemplaire des rapports économiques qui s'installent entre la Porte et l'Europe: En France le sésame est utilisé comme matière première alors que dans l'empire ottoman il est aussi un produit destiné à l'alimentation comme le précise plus loin la dépêche: " L'huile de Sésame, dont 47 jarres sont sorties du port de Jaffa, est destinée soit à la consommation alimentaire, soit à la fabrication de la pâte douce nommé Halwa."

<sup>22</sup> Voir note n°18.

habitants préfèrent tirer ce dont ils ont besoin de Beyrouth, qui leur sert pour ainsi dire d'entrepôt<sup>23</sup>."

La durée du trajet en mer – dépassant les quatre semaines<sup>24</sup> - l'essentiel des marchandises étant encore transporté par des bâtiments à voile au tonnage plus élevé que celui de la première génération de vapeurs – obère les possibilités de transport de produits périssables. Aussi les exportations vers l'Europe se concentrent-elles sur quelques marchandises seulement : "Le port de Jaffa a exporté en 1850 plus de 32 mille Tonneaux de marchandises, parmi lesquelles les Céréales entrent pour 0,810, les graines oléagineuses et l'huile d'olive pour 0,184 et le coton pour 0,006 seulement.

Dans ce mouvement général la part la plus forte revient au pavillon Grec qui a couvert 0,33 du tonnage total. Immédiatement après vient le pavillon Français pour 0,29 ; puis le Pavillon Anglais pour 0,21. Ottoman pour 0,11, et Divers pour 0,06.

La valeur totale des marchandises exportées a été de 4.139.800 francs. Les denrées les plus riches ayant été chargées par les bâtiments français, notre pavillon a couvert plus de la moitié de la valeur totale, soit 0,56<sup>25</sup>."

La seule source consulaire comparable au rapport de 1850 se trouve dans une dépêche de Beyrouth du 26 juillet 1851. Elle a, en particulier, l'avantage de donner des indications permettant d'évaluer le développement du port de Jaffa depuis 1841 comme le montrent les tableaux ci-dessous :

Les transactions commerciales ont augmenté sur ce point de la Syrie :

	1841		1843	
Savon	800,000 ocques <sup>26</sup>	750.000f.	458.181 ocques	500.000f
Blé	10,000 charges	187.500f	1.200 charges	18.500f
Orge	3,000 charges	20.000f. }	Pour la côte de la Syrie	
Maïs	7,000 charges	85.000f. }		
Coton	96,000 charges	117.500f	62.500 ocques	60.000f
Sésame	250,000 charges	90.000f	524.500 ocques	212.400f
Huile	375,000 charges	375.000f	500.000 ocques	500.500f
Total		1.625.000f		1.291.122f

	Juin 1849 à février 1850		juin 1850 à février 1851	
Huile	1.200.000 ocques	1.200.000f	1.900.000 ocques	1.700.000f
Orge	55.000 ardebs	412.222f	160.000 ardebs	1.240.000f
Blé	35.000 ardebs	522.222f	65.000 ardebs	1.137.500f
Maïs	30.000 ardebs	300.000f	45.000 ardebs	700.000f
Coton	200.000 ocques	275.000f	25.000 ocques	343.750f

<sup>23</sup> *Ibid.*

<sup>24</sup> MAE, Jérusalem – dc n°35, 7.2.1847. Hélois-Jorelle écrit : "D'après les informations que j'ai prises, d'après les renseignements les plus positifs, d'après l'expérience : pour la correspondance, ce voyage doit être considéré comme ayant une durée de un mois, au moins, six semaines au plus. Pour les personnes, 36 jours au moins, par voie directe en comprenant une quarantaine obligée de 15 jours à Beyrouth, en passant par l'Egypte, et 50 jours, au plus, en tenant compte des circonstances les plus difficiles, telles que le mauvais temps, le débordement des rivages etc."

<sup>25</sup> *Ibid.*

<sup>26</sup> "Les mesures employées pour les Céréales sont l'Ardeb, ou le Qilot qui est 1/5 d'Ardeb. Ces mesures de capacité se convertissent en ocques, mesures de poids mais la conversion ne peut être uniforme & varie nécessairement selon la pesanteur spécifique de la graine mesurée ; ainsi : 1 Ardeb ou 5 kilo d'Orge = 95 ocques ; 1 ardeb ou 5 kilo de Blé = 110 ocques ; 1 Ardeb ou 5 kilo de Maïs = 100 ocques ; Tous les autres articles d'Exportation ont pour mesure l'Ocque, qui vaut - 1.25 kil." Rapport du commerce 1850.



Sésame	1.200.000 ocques	525.000f	2.800.000 ocques	1.260.000f
Savon	2.500.000 ocques	2.500.000f	1.200.000 ocques	1.200.000f
Total		5.934.444f		7.551.250f

La navigation à Jaffa présente la même augmentation.

En 1841 364 navires dont 6 français.

En 1843 371 navires dont 8 français.

De 1849 à 1850 394 navires dont 26 français.

De 1850 à 1851 442 navires dont 45 français<sup>27</sup>.

Le sésame et l'huile d'olive deviennent ainsi les deux produits principaux d'exportation notamment à destination des industries savonnaire françaises. En rassemblant les différentes informations que nous avons pu collecter, la progression de l'exportation du sésame s'établit comme suit<sup>28</sup> :

	Jaffa		Haïfa	
1837	2 chargements		1 cargaison	
1838			2.000kilot	
1841	250.000 charges	90.000f		
1842	310.000 ocques			
1843	524.500 ocques	212.400f	95.592kilot	
1849	1.200.000 ocques	525.000f		
1850	1.200.000 ocques	1.260.000f		
1851	2.880.000 ocques			
1873	3.000.000 ocques		500.000 ocques	500.000 ocques

L'exportation de l'huile d'olive augmente régulièrement dès les années 1840 pour atteindre en 1851 plus des trois quarts de la production. Le prix de vente à l'exportation baisse durant la même période d'un peu plus d'un franc l'ocque à quatre-vingts centimes.

	Jaffa		Haïfa	Acre
1838 <sup>29</sup>			5177 ocques	
1841	375.000 charges	75.000f		
1843	500.000 ocques	500.500f		
1850	1.200.000 ocques	1.200.000f		
1851	1.900.000 ocques	1.700.000f		
1860	2.040.000 ocques			
1873	250.000 ocques			

### Jaffa acquiert une importance stratégique

Si Jaffa acquiert le statut de porte maritime de la province palestinienne avec toutes les conséquences que cela entraîne dans le processus de transformation économique, ce phénomène est renforcé par le rôle stratégique que les puissances assignent au port. La pratique de l'envoi par les autres puissances de navires de guerre au large du pachalik étant devenue courante pour les autres Européens, la France commence à en faire de même comme l'indique une dépêche de 1855. L'occasion est souvent utilisée pour, sous couvert de pèlerinages, organiser des démonstrations de force destinées à en imposer aux autorités et à la

<sup>27</sup> Voir note n°18.

<sup>28</sup> MAE, Beyrouth – dc n°171, 24.5.1837, dc n°199, 20.3.1838, dc n°27, 26.6.1851, Jaffa, 19.4.1842, Beyrouth – dc n°27, 26.6.1851, dc n°27 26.7.1851, Alexander Schölch, *Palestine in transformation 1856-1882, Studies in Social, Economic and Political Development*, Washington DC, Institute for Palestine Studies, p. 83.

<sup>29</sup> *Ibid.*



population locale, c'est à dire l'usage de la politique de la canonnière. Voici quelques exemples de ces "visites" : "M. le Commandant du Brig "le Mercure" est venu passer trois jours à Jérusalem et à Beitlehem, accompagné de plusieurs officiers et de dix matelots. L'apparition de l'uniforme de nos braves marins a produit un excellent effet sur la population, qui les a reçus avec cordialité. Il serait bien désirable qu'elle se renouvelât chaque fois qu'un bâtiment de guerre vient mouiller à Jaffa. C'est ce que les Russes avaient compris, et pratiquaient chaque année au temps pascal<sup>30</sup>."

Le 2 juillet 1856, Edmond de Barrère reprend mot pour mot l'expression selon laquelle la présence de la Marine exerce "un excellent effet" sur la population : "Le Brick de guerre, l'Olivier, commandé par M. Bonié, capitaine de frégate, est venu mouiller en rade de Jaffa. Le Commandant et plusieurs de ses officiers ont fait une courte apparition à Jérusalem. [...] Cette présence de nos bâtiments de guerre sur la côte et de nos officiers, à Jérusalem, produit toujours un excellent effet. Nous sommes très sensibles à cette attention de l'Amiral<sup>31</sup>."

Un mois plus tôt, le consul va jusqu'à évoquer l'intérêt qu'il y aurait à une participation active de bâtiments français au transport des forces de maintien de l'ordre ottoman. D'autant plus que le gouverneur a rejeté une offre plus directe encore des Anglais : "Une frégate de guerre Anglaise le Curaçao, vient de mouiller en rade de Jaffa.[...] Une Corvette de guerre de la même nation arrive sous peu. Les officiers ont offert à Kiamil Pacha de mettre à sa disposition, en cas de besoin, les forces dont ils pourraient disposer. Le Gouverneur a décliné leur offre avec beaucoup de politesse. Mais il attend impatiemment les troupes dont l'Ambassadeur de l'Empereur a eu la bonté de nous annoncer le prochain envoi. Si elles venaient à bord de bâtiments de guerre français, cela serait d'un excellent effet<sup>32</sup>."

En octobre 1863 Barrère signale à l'occasion d'une visite d'officiers de marine à Jérusalem, que cette délégation est dirigée par le "commandant de la station navale de Palestine et de la Syrie". Conséquence de l'intervention française en Syrie à la suite du massacre des chrétiens de Damas, l'installation de cette "station" à Beyrouth donne une dimension nouvelle au port de Jaffa, devenu en quelque sorte une escale régulière pour la flotte française présente à demeure dans la région<sup>33</sup>.

### **Jaffa-Jérusalem, première voie carrossable de la province**

Dans le même temps le port se développe. Comme l'indique d'ailleurs une note de 1864 rédigée par Barrère annonçant la venue d'un ingénieur français, "M. Michel, Directeur Général de l'administration des Phares ottomans"<sup>34</sup> chargé de lancer les travaux pour la construction du phare de Jaffa<sup>35</sup>.

Dès 1862, les correspondances consulaires font état de l'existence du "télégraphe français" reliant Jaffa à Jérusalem<sup>36</sup>. Cinq ans plus tard des "télégrammes" arrivent au consulat à Jérusalem en provenance de Paris<sup>37</sup>.

Mais un élément essentiel manque encore à la porte de la Palestine : une voie menant de Jaffa à Jérusalem. L'absence d'infrastructures routières en Syrie-Palestine est depuis longtemps l'une des préoccupations des consuls comme l'écrit en 1849 le consul de France à

<sup>30</sup> MAE, Jérusalem – dp n°119, 1.9.1855.

<sup>31</sup> MAE, Jérusalem – dp n°51, 2.7.1856.

<sup>32</sup> MAE, Jérusalem - dp n°11, 10.6.1856.

<sup>33</sup> MAE, Jérusalem – dp n°127, 3.10.1863.

<sup>34</sup> MAE, Jérusalem – dp n°138, 3.4.1864.

<sup>35</sup> Paul Dumont, "La période des *Tanzîmât* (1839-1878)" in Robert Mantran (ed), *Histoire de l'empire ottoman*, Paris, Fayard, 1989, p. 496, signale que "la Société Collas et Michel, dont le siège social se trouve à Paris, s'engage [...] au début des années 1860, à construire une centaine de phares en divers points du littoral ottoman".

<sup>36</sup> MAE, Jérusalem – dp n°93, 1.7.1862.

<sup>37</sup> MAE, Jérusalem – dc n°33, 3.5.1867.

Beyrouth, Prosper Bourée : "En 1783, Volney ne trouva pas une voiture ou chariot en Syrie ; 60 ans n'auront apporté aucun changement. Si on ajoute que la Syrie n'a pas une seule rivière Navigable pas même l'Oronte, on comprendra comment les diverses parties de la Syrie restent étrangères entr'elles, dans l'impossibilité de tenter des échanges, et comment enfin, il n'y a pas pour les céréales un marché central ou bien quelques marchés peu importants où arrivent se concentrer les produits du sol environnant à trois ou quatre lieues à la ronde<sup>38</sup>."

Dans un rapport rédigé à bord du brick l'*Olivier*, le commandant Bonie écrit en 1856 : "Nous avons mis 15 heures à cheval pour aller de Jaffa à Jérusalem ; la route est affreuse ; aussi, quand on arrive, on est forcé de se reposer, ce qui fait que trois jours ne sont pas suffisants pour tout voir<sup>39</sup>."

Au début du mois de septembre 1867, Barrère indique dans une dépêche adressée à Paris, les mesures prises par l'armée ottomane d'Arabistan pour installer des garnisons et des postes de surveillance fixes afin d'assurer une sécurité durable dans le pachalik palestinien<sup>40</sup>. Et c'est dans ce cadre, explique-t-il, que la décision de tracer une route de Jérusalem à Jaffa est prise<sup>41</sup>. Le premier coup de pioche est donné au début du mois d'octobre. Le consul note à ce sujet : "Tout le corps consulaire avait été invité à cette cérémonie. Après le premier coup de pioche donné, suivant l'usage en pareille circonstance, les travaux ont commencé sous nos yeux. Ils se poursuivent, depuis lors, sans interruption et ils continueront, sans relâche, sauf les jours de pluie. Le Gouverneur n'ayant pas à sa disposition de tentes en nombre suffisant pour abriter les travailleurs ; il pourra en résulter un retard dans l'exécution<sup>42</sup>."

Le consul explique ensuite avec minutie les méthodes de travail mises en place par le pacha, dont on peut observer qu'il est en mesure d'assurer l'efficacité. Les habitants de la région sont réquisitionnés : soit ils payent une taxe de 30 piastres pour être exemptés, soit ils travaillent au moins cinq jours pour un salaire quotidien de 6 piastres. Le salaire moyen d'un journalier était alors de 5 piastres<sup>43</sup>.

On peut estimer que la construction de cette route – sans doute achevée dès 1868 – constitue le premier pas de la Palestine dans l'ère moderne. En effet, les autres voies, comme la séculaire *via maris*, la route côtière, ne sont que des pistes. Vingt-quatre ans après l'établissement de la liaison routière Jaffa-Jérusalem, une voie ferrée sera construite sur ce même trajet avec la participation d'ingénieurs français, les équipements provenant de France, des Etats-Unis et de Belgique. La ligne sera inaugurée le 26 septembre 1892<sup>44</sup>.

Il est évident que pour les puissances étrangères, la liaison Jaffa-Jérusalem est une infrastructure nécessaire pour la réalisation de leurs ambitions : le contrôle des Lieux Saints dont l'accès est facilité ainsi que le drainage de matières premières issues de l'agriculture grâce à un port. Ce que dit sans ambages, encore en 1879, le vice-consul de France à Jaffa, Chevarrier, dans sa première dépêche à Paris : "Ce mouvement maritime qui devait placer Jaffa parmi les points les plus fréquentés de la Méditerranée est justifié par la position géographique de cette ville qui en fait le port de Jérusalem et par le commerce d'exportation des blés, de sésames et des huiles. Les pèlerins qui se rendent à Jérusalem au moment des fêtes de pâques sont environ dix mille, la plus grande partie se compose de chrétiens. [...] En résumé Jaffa, soit comme port de transit de Jérusalem, soit comme port d'exportation, par son

<sup>38</sup> MAE, Beyrouth – dc n°28, 25.10.1849.

<sup>39</sup> MAE, Jérusalem – dc, Lettre du Brick Olivier. Septembre et Octobre 1856.

<sup>40</sup> MAE, Jérusalem – dp n°34, 2.9.1867.

<sup>41</sup> *Ibid.*

<sup>42</sup> MAE, Jérusalem – dp n°35 & dc n°37, 8.10.1867.

<sup>43</sup> *Ibid.*

<sup>44</sup> Ruth Kark, *Yafo 1799-1917*, Jérusalem, Yad Izhak Ben-Zvi, 1984, p. 199-201.

importance actuelle et surtout par celle que lui donneraient des voies ferrées étend le rayon de la production agricole, justifie les projets de création de port et de chemin de fer<sup>45</sup>."

Jaffa profite de cette situation nouvelle. La ville se développe alors sans entraves. En 1841, la superficie construite est de 98 dunam, avec une densité de 48 personnes par unité. En 1917, la cité recouvre 1280 dunam. La densité de la population – 34 – a diminué, ce qui tend à prouver que les conditions de vie se sont nettement améliorées<sup>46</sup>.

### **Des colonies s'installent à Jaffa**

Tout-à-fait naturellement Jaffa devient au cours de cette même période, l'un des lieux privilégiés pour l'installation d'étrangers. Celle-ci est largement facilitée par les nouvelles réglementations décrétées en 1867 par la Porte, permettant à des non Ottomans d'acquérir des concessions de terrains et d'y entreprendre des constructions d'immeubles. Banquiers et experts au service du gouverneur de Jérusalem s'installent dans la ville.

Mais l'attrait essentiel de Jaffa est sa position de porte de la terre sainte. Les premiers à fonder des colonies sont des adeptes de cultes messianiques : certains veulent retrouver la pureté primitive du travail de la terre, d'autres arrivent au contraire avec les acquis technologiques de leur pays d'origine pour tenter de les mettre au service de leurs croyances. Les Juifs, pour leur part souhaitent apporter à leurs coreligionnaires leur savoir et les moyens de s'émanciper.

Au début des années 1850, plusieurs tentatives d'implantation à vocation agricole ont lieu à Jaffa et dans ses environs immédiats. En 1853, Clorinda Minor, une chrétienne de Philadelphie qui observe le sabbat transfère à Jaffa sa colonie installée depuis deux ans près de Jérusalem, et crée le "Mount of Hope" en 1855. Elle décède la même année et une partie de ses disciples retourne aux Etats-Unis en 1858. Une autre tentative, celle de Warder Kresson venant également de Philadelphie, a lieu en 1854 sans que l'on sache quelles en ont été les suites<sup>47</sup>.

Lors de sa quatrième visite en Palestine en 1855, Moses Montefiore, installe à Jaffa "l'orangerie de Montefiore" sur un terrain concédé en 1853 au rabbin de la ville<sup>48</sup>. Cette concession était primitivement destinée à des juifs pauvres ne bénéficiant pas de la haluka, en leur donnant la possibilité de subvenir à leurs besoins par le travail de la terre<sup>49</sup>. L'initiative n'ayant pas eu de succès conséquent, le domaine sera mis en valeur par des disciples de Clorinda Minor restés à Jaffa. Au cours de la même période, des millénaristes britanniques font leur apparition. En 1856, l'un d'entre eux, Paul Isaac Hershon tente, sans grand succès d'installer la "Palestine Model Farm" destinée à accueillir des juifs qui accepteraient de rejoindre son culte.

Dix ans plus tard, arrivent du Maine et du Massachusetts 157 adeptes d'une branche dissidente des mormons, l'Eglise du Messie. L'un d'entre eux, George Washington Joshua Adams, essaie d'implanter une colonie agricole située à un kilomètre au nord-est de Jaffa. Cette tentative n'aura, pas non plus, de suites. Tous ces échecs sont sans doute dus l'absence de projet économique cohérent et à l'ignorance profonde de la réalité socio-économique de la région.

---

<sup>45</sup> MAE, Jaffa – 20.4.1879.

<sup>46</sup> Ruth Kark, "Hashinui bema'amadan shel 'are hakhof bamea hyud-tet" in *Praqim betoldot hamishar shel Eretz-Israel*, Jérusalem, Izhak Ben-Zvi, 1990, p. 324-337. ("L'évolution du statut des villes côtières au cours du XIXe siècle in *Chapitres de l'histoire du commerce en Eretz-Israel*).

<sup>47</sup> R. Kark, *op. cit.*, p. 63-64.

<sup>48</sup> Hanna Ram, "Hatkhalot shel 'avodot adama biyede yehudim besvivot Yafo", *Cathedra* 6, p.20-37 ("Les Débuts du travail de la terre par des juifs dans la région de Jaffa").

<sup>49</sup> Shoshana Halevi, "Pardes Montefiori", *Cathedra* 2, p. 153-167. ("L'orangerie de Montefiore").

## Les projets alternatifs de l'Alliance

L'objectif de l'Alliance israélite universelle est d'agir pour l'émancipation des juifs dans les pays où ils vivent dans la misère, y compris la Palestine. Après avoir contribué à la création d'un hôpital à Jérusalem et aidé financièrement à l'amélioration des conditions de vie, et à la suite de plusieurs rapports sur la situation des juifs en Syrie, le comité central de l'Alliance vote, en mars 1869, pour la fondation en Palestine de Mikve-Israël, une école agricole. Charles Netter, un commerçant de Strasbourg membre fondateur de l'Alliance, est chargé de la réalisation de ce projet. Il présente à l'ambassadeur de la Sublime Porte à Paris, Jamil Pacha, un dossier accompagné d'une série de demandes, puis se rend lui-même à Constantinople pour exposer sa requête aux autorités.

En novembre de la même année, le comité de l'Alliance publie un communiqué dans les *Archives Israélites* rendant compte de la démarche et de ses résultats : "Nous avons eu l'honneur de vous communiquer la lettre qui nous a été adressée de Constantinople par notre collègue Charles Netter, au sujet de l'école agricole que l'Alliance se propose de fonder à Jaffa. [...] M. Netter, reçu à une séance du conseil d'Etat du gouvernement de la Porte, y a exposé le but de cette œuvre et demandé le concours du gouvernement. Ce concours lui a été immédiatement promis avec une bienveillance des plus aimables, et le gouverneur général de la Syrie, Reschid-Pacha, [le grand vizir] présent à la séance, fut chargé d'étudier les détails de la question et de voir si les concessions demandées pouvaient être accordées [...] Quelques jours après, M. Netter, arrivé à Damas, apprit du gouverneur qu'il obtenait tout ce qu'il avait demandé. Reschid-Pacha lui donna immédiatement une lettre-circulaire adressée à tous les fonctionnaires de la Palestine, pour les inviter à lui prêter leur concours, et un employé du gouvernement fut mis à la disposition de M. Netter pour visiter dans les environs de Jaffa les terrains appartenant à l'Etat et y choisir ceux qui pourraient convenir à notre institution [...] Ces terrains sont en partie prêtés gratuitement, en partie loués moyennant une faible redevance<sup>50</sup>."

Le communiqué confirme les objectifs de l'école : donner une formation aux juifs les plus démunis afin de leur permettre de vivre d'un "travail honorable et utile"<sup>51</sup>.

Dans une note adressée au Conseil de l'Alliance le 16 septembre depuis Constantinople, Charles Netter énumère les avantages accordés par la Porte :

- 1° la concession gratuite d'un terrain pour l'école ;
- 2° la location d'un terrain d'exploitation agricole pouvant servir à l'établissement des élèves à leur sortie de l'institution ;
- 3° l'exemption des droits de fermage de ce terrain durant les dix premières années ;
- 4° l'exemption des droits de douane sur les objets nécessaires à l'école et à l'exploitation;
- 5° le patronage de l'école par S. M. le Sultan<sup>52</sup>.

L'initiative de l'Alliance est le résultat de longs débats avec d'autres organisations d'aide et de secours. Comment faire en sorte que les Juifs de Palestine, de leur condition d'assistés puissent accéder à une autonomie économique leur permettant de vivre décemment ? Fallait-il poursuivre les actions caritatives, continuer à dispenser des aides aux plus démunis ? Ou, au contraire, ne serait-il pas préférable d'orienter l'aide vers un réel investissement dans le développement ? L'Alliance s'est prononcée en faveur de cette dernière orientation. On peut estimer qu'en faisant ce choix, elle participe, dans une optique philanthropique, au courant de modernisation de la vie des Juifs en Palestine.

<sup>50</sup> *Archives Israélites*, 1869, Tome XXX, p. 729-730.

<sup>51</sup> *Ibid.*

<sup>52</sup> *Op. cit.*, p. 627.

### **Les millénaristes allemands apportent la technologie**

C'est au cours de la même période qu'une autre intervention extérieure prend forme. A la différence de l'action de l'Alliance, elle se situe dans la mouvance des courants philisophico-religieux du millénarisme et se traduit par l'installation d'immigrants. Ce processus sera, presque dès son début, l'objet d'un enjeu politique, avec le consentement des organisateurs des implantations.

L'arrivée à Jaffa en 1869 d'adeptes de la Société du Temple (Tempelgesellschaft, appelés couramment et à tort, les Templiers) marque aussi, à sa manière, le début d'une ère nouvelle en Palestine<sup>53</sup>.

En effet, les Allemands apportent dans la province les premières innovations technologiques. L'association fondée dans le Wurtemberg au début des années 1850 se fixe pour but de réunir le peuple de Dieu (Gottesvolk) en Palestine. Issus du "salon de Ludwigsburg", professant la proximité du jour du jugement dernier, certains membres de la Société décident de s'installer en terre sainte. Le projet consiste à montrer par l'action et l'exemple concret – et non par le prosélytisme – la juste voie à suivre pour aider le "peuple de Dieu" à se préparer à la reconstruction du Temple<sup>54</sup>.

En 1869, la Société fait l'acquisition des domaines des anciennes colonies américaines à Jaffa pour y installer des immigrants. En 1870, cent dix colons font fonctionner un hôtel, un hôpital, une pharmacie, un pressoir à olives et une scierie mus par une machine à vapeur. Certains d'entre eux se spécialisent dans les transports de marchandises, d'autres s'installent à leur compte. La première ligne régulière de diligences, Haïfa-Acre, est fondée par eux. En 1871 une troisième colonie est créée, "Saron", située à trois kilomètres au nord de la colonie de Jaffa. Celle-ci sera la première à se consacrer à l'agriculture. Le consul de France à Jérusalem, Salvator Patrimonio écrit à ce sujet "A Jaffa, les Allemands achètent des terres incultes, les mettent en rapport, bâtissent des maisons dans un quartier qui tend à devenir une cité allemande, avec écoles pour les garçons et les jeunes filles."<sup>55</sup>

Jaffa aura ainsi été tout au long des soixante années qui précèdent la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, le lieu où s'élabore la nouvelle donne de la géographie économique palestinienne. Si l'attention des représentants des puissances sur place est essentiellement centrée sur l'analyse et la gestion de l'équilibre des forces, c'est aussi parce que les capitales européennes ont compris l'importance stratégique de ce qui n'était, au début du siècle qu'une bourgade au bord de la mer.

Jaffa se situe au carrefour d'un processus aux conséquences contradictoires, entraînant dans un même mouvement l'ouverture de l'économie palestinienne vers l'extérieur – voulue également par la Porte pour l'ensemble du Levant – et sa spécialisation dans l'exportation des produits agricoles destinés à l'industrie. Une orientation que, paradoxalement, l'implantation des premières colonies allemandes aurait pu éviter. En l'espace de quarante ans (de 1840 à 1880) cette localité est passée d'un système de vie médiéval, immuable pendant des siècles, à la mise en place des conditions d'un décollage économique qui va s'accélération dans les vingt dernières années du siècle.

Au cours de la première moitié du XIX<sup>e</sup> siècle, les grands axes sociologiques sont encore essentiellement nord - sud, allant des montagnes de Naplouse à la région de Hébron et passant principalement le long du flanc Est des montagnes. Gaza et Jaffa ne sont alors, pour leur part, que de petits ensembles plus au moins autarciques avec leur hinterland proche. Et la

<sup>53</sup> R. Kark, *op. cit.*, p. 70-74.

<sup>54</sup> Yossi Ben Artzi, Hamaarach hafisi shel moshavot hatemplerim umeqomo benof Eretz-Israel" in *Mekhqarim begeographia historit yishuvit shel Eretz-Israel*, heleq sheni, Jérusalem, Yad Izhak Ben-Zvi, 1991, p. 76. ("La disposition des colonies allemandes des Templiers et leur fonction dans le paysage de Eretz-Israël", in *Etudes historiques et géographiques dans le peuplement de Eretz-Israël*, 2<sup>e</sup> recueil).

<sup>55</sup> MAE – Jérusalem, dp n°15, 25.6.1874.

Palestine est alors l'une des deux branches de la Syrie ottomane – Damas-Jérusalem, - le vecteur Damas-Beyrouth constituant la seconde.

Un changement d'orientation de la ligne de force et de la hiérarchie des régions, favorisé par la création du *mutasarriflik* de Jérusalem, se produit progressivement au cours de la deuxième moitié du siècle avec le nombre croissant de pèlerins venus d'Europe et se rendant à Jérusalem, parallèlement au développement des échanges avec l'Europe. L'axe Jérusalem – Jaffa devient ainsi l'épine dorsale d'une région développant sa propre spécificité par rapport aux wilayat ottomanes de Damas et de Saïda.

Ouverture sur l'Occident et, à la fois, porte de Jérusalem, Jaffa poursuit ainsi au XX<sup>e</sup> siècle sa croissance. La ville est en quelque sorte l'esquisse de Tel-Aviv, cette métropole dont le premier quartier, "Neve Zedek" est édifié au nord-ouest de Jaffa, à partir de 1887.