

NOTES SUR LE MAROC
(*Le Journal des débats*, 10 septembre 1926)

L'organisation ferroviaire du Maroc
par Bernard JILLAIN

L'organisation d'un réseau ferré adapté aux possibilités de développement du protectorat marocain fut un des premiers soucis de l'administration française. Tâche ardue, tout d'abord, puisque les Allemands s'étaient efforcés de restreindre, et presque de paralyser, nos efforts. Le traité d'Algésiras et le traité franco-allemand de 1911 nous empêchaient de construire, avant l'achèvement du Tanger-Fez, des voies ferrées autres que celle du type dit militaire (voie étroite de 0,60). Le Maroc fut donc sillonné jusqu'à la guerre [de 1914] par ces lignes, sans intérêt durable ni but économique, établies à la fortune des combats et aux besoins des étapes. Phase de luttes, périodes d'attentes et d'anticipations hasardeuses, où, contrairement à l'usage de notre race, nous dûmes et sûmes agir avant même que de penser. Ère révolue !

La guerre rendit nuls et caducs les accords restrictifs. Le rail, maintenant, s'étend de Tanger à Fez, rayonne des grands ports vers l'intérieur, va relier notre protectorat aux vieilles provinces algériennes.

Le réseau marocain s'étendra bientôt sur près de 1.000 kilomètres. Il a transporté, l'an dernier, 460.000 voyageurs, 356.000 tonnes de marchandises, 724.000 tonnes de phosphates, et les recettes brutes totales se sont élevées à 30.245.000 fr., contre 14.287.000 fr. en 1924. Ces chiffres ne s'appliquent d'ailleurs qu'aux chemins de fer du Maroc proprement dits. L'administration fournit, en effet, séparément, les résultats de la ligne Tanger-Fez, soit 157 kilomètres en exploitation, un trafic de 443.000 voyageurs et de 217.000 tonnes de marchandises, des recettes brutes totales de 10.535.000 fr. La liaison de Petitjean jusqu'à la limite de la zone espagnole et de l'embranchement déjà existant. El Ksar-Larache est un fait accompli, l'arrivée du rail à Tanger un fait *presque* accompli. Au point de vue tant politique qu'économique, le récent accord établi entre M. Unos et son collègue français, alors M. de Monzie, amplifie encore l'importance du réseau marocain. Sans grand effort d'imagination, ce sont les efforts que nous prions le moins, on peut comprendre l'importance de ces accords, qui établissent entre la France et l'Espagne, puis l'Espagne et le Maroc, une ligne de communication ininterrompue, accélérant le rythme de nos intérêts, simplifiant nos rapports d'affaires, et, par conséquent, améliorant nos rapports d'amitié. Nous sommes arrivés à une heure où la politique ne doit pas s'arrêter aux frontières, où le patriotisme doit surtout se défendre contre les craintes ou les limitations. Les intérêts, comme la pensée, s'internationalisent. Union de producteurs métallurgiques, union de producteurs chimiques, de fabricants de soie, union de réseaux ferrés, union et conjonction des bonnes volontés par-delà les bornes des territoires, qui sembleront peut-être, à l'avenir surpris, aussi négligeables que les bastions des fortifications à l'avancée de Paris, comparées à la subtile organisation des traités commerciaux, à la réglementation logique des appétits économiques. Au Maroc, nous voyons se développer le premier essai latin de colonisation de grande envergure. Visées plus vastes, conceptions affranchies des méfiances d'une jalousie hors de mise. Le réseau ferré semblable qui doit unir la France et l'Espagne se prolonge, peut-on dire, jusqu'au cœur de l'Afrique, et se prête aux développements orgueilleux des voies impériales. Paris-Dakar, Paris-Tchad, Congo-Le Cap. Nous avons agi au jour le

jour, sans peut-être réaliser toute l'ampleur, toutes les répercussions matérielles autant que spirituelles de notre action. Et nous pouvons maintenant, sans remords, nous adonner aux anticipations plus lointaines dont notre vouloir et notre foi sauront faire des réalités. Le Paris-Dakar est le prolongement naturel de la ligne Tanger-Rabat-Casablanca-Safi, et le transsaharien peut aisément se raccorder sur le réseau marocain par Guercif, l'oued Za, Berguent, Tendirara et Colomb Béchar.

En ce qui concerne le réseau marocain proprement dit, il était nécessaire, pour le tracé général des lignes, de relier les capitales de l'intérieur aux ports de la côte et de prévoir une grande transversale joignant le Maroc à l'Algérie et unifiant nos possessions de l'Afrique du Nord, sorte d'artère centrale de nos possessions méditerranéennes. La géographie du Maroc conditionnait le tracé des lignes. Le Protectorat avisa, dès 1914, au moyen de réaliser cette armature ferroviaire. Des travaux d'études furent entrepris tant par l'administration que par des techniciens du P.-L.-M. ou des membres de la société formée en vue de l'exploitation future des lignes. Une convention fut même préparée pour la concession du réseau, mais la ratification du projet, retardée du fait de la guerre, n'intervint qu'en 1920. Du fait de cet arrangement, la Compagnie générale du Maroc, la Compagnie des chemins de fer P.-L.-M., la Compagnie des chemins de fer P.-O. et la Compagnie Marocaine, constituées en un groupement homogène et indépendant, recevaient mission de procéder à la construction des voies ferrées suivantes ligne Petitjean (station du Tanger-Fez) à Kenitra ; ligne de Kenitra à Casablanca, par Rabat, avec raccordements aux ports de Rabat et de Casablanca ; ligne de Kenitra à Souk-el-Arba du Rharb à où à un point de la ligne de Tanger à Fez situé entre Souk-el-Arba et Arbaoua ; ligne de Casablanca à Marrakech ; de Settât, à un point voisin de la ligne Casablanca-Marrakech, à l'oued Zem ; de Fez à la frontière algérienne. Sur ce programme, 370 kilomètres sont en exploitation, 210 kilomètres sont en cours de travaux, 340 kilomètres sont en études et 80 kilomètres en attente. La ligne de Petitjean à Kenitra, reliant *ipso facto* les deux villes impériales Rabat-Fez, fut ouverte dès 1923 au trafic, et la ligne de Kenitra à Casablanca par Rabat se trouva terminée en 1925, en dépit des importants ouvrages d'art qui durent être réalisés : viaducs sur le Bou Regreg, tunnel sous Rabat, viaducs du Cherrai, du Nefifik, du Mellah. La fondation à l'air comprimé de ces grands travaux, expérimentée pour la première fois au Maroc, présenta même des difficultés toutes spéciales, puisque, pour trouver un terrain de fondation solide, il fallut, en certains cas, descendre jusqu'à 24 mètres à travers une vase parsemée de blocs de roche. La ligne de Sidi el Aïd à Oued Zem, d'un intérêt capital pour la mise en valeur du centre minier de phosphates de Kourigba, fut aussi activement établie. 38 kilomètres seulement restent à exécuter, sur une longueur totale de 120 kilomètres. Par rapport à la circulation des trains, cette ligne se présente dans les conditions les meilleures. Elle a été étudiée de façon à ne présenter aucune contre-pente la montée des trains spéciaux de phosphates se fait à vide et la circulation des trains chargés a lieu dans la descente, ce qui représente une exploitation idéale.

Le tronçon Casablanca-Settât de la ligne Casablanca-Marrakech est déjà ouvert au trafic et l'on pense que le reste de la voie sera achevé dans le courant de l'année prochaine. De vrai, seules sont encore à l'étude les lignes de Souk-el-Arba-in Gharb et la ligne qui, de Fez, rejoindra la frontière algérienne.

Le prix encore élevé du charbon rendu au Maroc soulevait aussi le problème du mode de traction à employer. Les chemins de fer du Maroc se sont prononcés en faveur de l'électrification, et déjà une partie du réseau, fonctionne ainsi, le système adopté étant le courant continu à 3.000 volts, à ligne aérienne. L'énergie nécessaire sera fournie, sous forme de courant triphasé à 60.000 volts 50 périodes, par la Société d'énergie électrique du Maroc, qui possède à Casablanca une centrale thermique de 18.000 kilowatts et poursuit la construction d'une usine

hydroélectrique à Sidi Saïd Machou, avec barrage sur l'Oum er Rebia.

Les lignes de distribution à 6.000 volts alimentent également les villes situées dans le voisinage du réseau électrifié, ainsi que les installations des mines de phosphates de Kourigba.

En somme, faisant suite au réseau franco-espagnol, nous voyons se développer et se poursuivre l'avance du rail homogène, symbole de nos intérêts communs et de notre commune volonté.

Les finances marocaines

par Bernard JILLAIN

La genèse des finances marocaines est caractérisée et dominée par un fait à peu près unique dans l'histoire des colonies. Depuis le premier jour, le Maroc s'est entièrement suffi. Comme le faisait remarquer M. Piétri, son administration, ses travaux publics, ses ports, ses routes, ses chemins de fer, le gage et le service de ses emprunts, tout ce grand œuvre si vanté de colonisation française s'est constamment effectué et se poursuit encore sans le concours financier de la France.

En 1912, première année du protectorat, le budget marocain était de 17 millions, alors que l'an dernier il a dépassé 300 millions (sans compter les budgets municipaux), vingtplant ainsi en douze ans. La masse des dépenses investies s'est montée, pendant ce temps, fonds d'emprunt compris, à 2 milliards 230 millions environ. Les seuls frais supportés par la France se limitent aux dépenses militaires de la pacification, qui se montent, ou plutôt qui se montaient, avant la répression riffaine, à 1.200 millions, si l'on défalque du total les sommes que notre pays aurait dû normalement dépenser, même si le Maroc n'avait pas existé.

Une autre particularité du budget marocain est que, depuis 1914, il s'est toujours clos en excédent. Ce *boni* s'élevant à 180 millions, fut utilisé de la manière suivante : 125 millions en travaux publics, 10 millions d'amortissement (compte du ravitaillement), et 45 millions, conservés en avoir placé ou liquide. Les recettes, et les dépenses du budget ordinaire du Maroc se répartissent comme il suit :

(millions de francs)

RECETTES

Impôts directs	70
Impôts indirects	175
Revenus patrimoniaux	40
Remboursements ou recettes d'ordre	15
Total	300

DÉPENSES

Dette	45
Administration et pouvoirs publics	100
Dépenses d'ordre financier, économique et social	155
Total	300

Sur 255 millions de ressources fiscales, plus des deux tiers (terbib, douane, enregistrement), sont des impôts *ad valorem* s'adaptant mécaniquement aux facultés imposables. Mais, pour obvier à l'irrégularité que ce système peut comporter, le Trésor s'est assuré un complément indispensable de ressources, en établissant un système de taxes spécifiques, portant principalement sur les droits intérieurs de consommation, sur le sucre, les denrées coloniales et l'alcool.

Un des problèmes financiers les plus ardues à résoudre par l'administration financière du Maroc fut la conversion monétaire effectuée en 1921. En effet, même en 1914, un grand nombre d'États africains ou asiatiques ne possédaient encore qu'une circulation monétaire d'argent. Pour supprimer le change avec les pays à étalon d'or sans créer une circulation additionnelle de monnaie à l'intérieur du territoire national, on établit des caisses de conversion c'est-à-dire des établissements où se faisait, à un taux invariable, fixé par une mesure législative, l'échange de la monnaie locale contre de la monnaie d'or.

C'est le procédé qui avait été adopté par la Grande-Bretagne aux Indes dès 1899, par la création d'une caisse de conversion dite « the gold standard reserve fund ».

Le problème de la stabilisation de la monnaie d'argent se posait également au Maroc, où circulait, concurremment avec le franc de France et d'Algérie, la monnaie Hassani. M. de Fabry, dès 1917, tentait déjà la stabilisation en donnant l'ordre à la Banque d'État de céder à un cours immuable, contre des devises nationales, les réserves de Hassani du Protectorat.

Cependant, le cours métal argent, qui, depuis plus de vingt ans, n'avait jamais dépassé 30 pences l'once sur le marché de Londres, se mettait à hausser, très brutalement, jusqu'à 55 pence (octobre 1917). Pour remédier à une situation que l'on pouvait croire temporaire, M. Piétri, qui était alors directeur général des finances, demandait le 8 octobre 1917 à la Banque d'État de céder les réserves de Hassani du Protectorat, au taux de 5 francs le rial, substituant ainsi une stabilisation de la peseta Hassani au pair du franc à la stabilisation précédente de 125 pesetas les 100 francs.

La situation monétaire se maintint pendant près de deux ans dans les mêmes limites mais, en août 1919, une nouvelle augmentation se produisit sur les cours de l'argent, qui, en février 1920, atteignaient 89 pence.

Il eût été, sans doute, inutile et dangereux d'ordonner des stabilisations successives à une heure où, sans cesse, des répercussions profondes animaient le marché des changes. On décida de rendre la liberté aux Hassani en octobre 1919, tout en s'efforçant d'augmenter les réserves de métal appartenant au Protectorat et retirées de la circulation par les soins de la Banque d'État. Cependant, la mesure ne pouvait qu'être temporaire. Puisqu'une stabilisation durable et réelle de la monnaie d'argent devenait impossible, il convenait de procéder rapidement à une réforme complète du système monétaire marocain.

Cinq mois après le rétablissement du change, un dahir (en date du 19 mars 1920) décrétait la démonétisation complète de la monnaie Hassani et garantissait aux habitants de la zone française de l'empire la création d'un franc marocain. L'opération du retrait de la monnaie d'argent était accomplie en deux mois. Tout le stock était racheté par le Trésor chérifien, au moyen de billets français et algériens, au taux de 200 francs les 100 pesetas (10 fr. le rial). Un autre dahir, du 21 juin 1920, créait le franc marocain, sous la forme de billets de la Banque d'État, en tant que seule monnaie légale de la zone française de l'empire chérifien, mesure qui devait se trouver complétée par la convention du 28 décembre 1921, et l'accord récemment intervenu entre la Banque d'État du Maroc et la Banque d'Algérie.

La convention du 28 décembre s'inspirait des principes qui avaient régi les rapports financiers entre l'Algérie et la Métropole depuis plus d'un demi-siècle, et qui avaient permis de maintenir les billets de banque de l'Algérie au pair avec ceux de la banque de France. L'accord direct intervenu entre le Trésor et la Banque d'émission instituait une caisse de conversion, une réserve en monnaie d'or, pour les paiements à l'étranger, ayant pour contre-poids le fonds de monnaie locale servant aux règlements à l'intérieur du pays. La Banque d'État achetait au gouvernement chérifien 40 millions de pesetas Hassani d'argent, de façon à constituer une encaisse métallique de même valeur en lingots d'argent, un crédit

sans intérêt étant, d'autre part, ouvert jusqu'à la fin de la concession au Trésor, utilisable en compte courant jusqu'à concurrence de 15 millions de francs. La convention du 29 décembre eut comme objet d'assurer la parité du franc marocain avec le franc français. A cet effet, le Trésor ouvrit à Paris, à la Banque d'État, un compte courant crédité du montant des mandats postaux émis par la France sur le Maroc, et débité du montant de ceux émis par le Maroc sur la France. Ce système, ne donnant jamais lieu à des remises effectives d'un pays à l'autre pour balancer le compte, ne nécessitait pas de couverture, et par conséquent pas de change. La Banque d'État jouissait, de plus, du privilège d'émission, dans les terres du Maghzen. Ces arrangements, conclus pour trois ans, devaient se continuer par tacite reconduction après décembre 1924, sauf dénonciation par l'un des signataires, avec un préavis de six mois. Il parut nécessaire d'en amender certaines dispositions, ces modifications étant l'objet de la convention du 20 décembre 1924. A la suite d'un accord intervenu entre la Banque d'État du Maroc et la Banque d'Algérie, cette dernière retira ses billets de la circulation au Maroc, et le billet de la Banque d'État y devint la seule monnaie d'échange.

Dans la convention établie avec la direction générale des finances du gouvernement chérifien, la Banque d'État consentit à payer à l'État une redevance proportionnelle à l'importance de sa circulation fiduciaire, et dont le montant devait être consacré par le gouvernement chéri&en au développement de l'agriculture et de l'industrie du Maroc. L'avance de 15 millions sans intérêts fut également maintenue. La Banque d'État rétrocéda au gouvernement chérifien, pour 40 millions de francs, les 40 millions de pesetas Hassani, lingots d'argent qu'elle lui avait achetés au même prix en 1921, et le gouvernement, après avoir vendu ce métal, remboursa à la banque la contre-valeur, et les 12 millions de bons du trésor sans intérêts qu'elle lui avait négociés en 1914. Par suite de la réalité du privilège d'émission, la circulation augmenta, atteignant son maximum le 31 octobre avec frcs. 437.949.265. Suivant ses statuts, la banque devait s'assurer une encaisse métallique égale à plus du neuvième de sa circulation. Cette condition est plus que remplie à l'heure actuelle, par son encaisse, ses disponibilités en dollars et en livres, et par son dépôt au Trésor Public.

L'encaisse métallique se décomposait comme suit au 31 décembre dernier

Or monnayé au pair, frcs., 245.862,70 ;

Or en lingots (kilos, 500.670 à frcs., 3.437) 1.720.804,20 ;

Monnaies d'argent au pair et monnaies divisionnaires frcs.,7.559.484,51,

soit un total de 9.526.151,41.

La différence sur le bilan de 1924, qui dépasse 34 millions de francs, provient de l'achèvement de la vente des 40 millions de pesetas de Hassani démonétisés. Les disponibilités en dollars et en livres sterling figurent pour \$ 8.318.381,64 et £ 10.765.14,6, évaluées respectivement aux cours de 5,18 1/4 et 25,15. Au 30 avril 1926, dans la situation de la Banque, les disponibilités de la Banque s'élevaient même à une somme de 46.485.747, 76. Quant au dépôt au Trésor, il atteignait 90.000.000 au 30 avril 1926. Le franc marocain se trouve ainsi fermement garanti, expression de ce crédit et de cette confiance nécessaires au développement des empires. B.

L'agriculture au Maroc

La propriété européenne au Maroc s'étend, à l'heure actuelle, sur plus de 450.000 hectares, et la colonisation française surtout est en progression constante depuis l'établissement du Protectorat. Un dénombrement des exploitations montre que les entreprises agricoles nationales s'élèvent à 1.127, soit 90,6 %, contre

seulement 117 confiées à des étrangers, ce qui n'équivaut qu'à 9,4 %. D'autre part, les superficies détenues par des colons français s'élèvent à 420.402 hectares, soit 95,3 alors que les propriétés possédées par les ressortissants de nations étrangères ne s'étendent que sur 21.144 hectares — seulement 4,7 %. La bonne entente entre les colons et les indigènes est générale. Partout, que ce soit à Fez, dans les Doukhala, les Abda ou près de Marrakech, l'influence du « tajer » est considérable, son prestige incontesté auprès du Berbère, tenace et âpre, habile à juger les hommes suivant le résultat pratique de leurs efforts. Au Maroc, plus que nulle part ailleurs, est vrai le proverbe anglais : Nothing succeeds like success. Manifestation de force non plus seulement militaire, mais économique. La question de sécurité ne se pose même pas. Les conditions climatiques sont, en général, assez bonnes, supérieures à celles que les colonisateurs rencontrèrent en Algérie. Dans la région côtière, la brise marine provoque des rosées qui entretiennent une relative fraîcheur, et ne rendent les irrigations indispensables que pour les cultures maraîchères et fruitières.

En ce qui concerne la dernière campagne agricole, celle-ci se montre dans l'ensemble supérieure à la récolte de 1924, bien que certains centres, par suite de la sécheresse, aient été en déficit. L'ensemble de la production de blé et d'orge s'est élevée à 16.114.000 quintaux, contre 15.736.000 en 1924, soit un excédent de 378.000.

En prenant comme base d'évaluation le prix moyen en vigueur à Casablanca et en tenant compte de la dévalorisation de la monnaie, la valeur de la récolte de 1925 a atteint 1.700.000.000 de francs contre 1 milliard 500.000.000 de francs. Du fait de la campagne du Riff, les exportations ont diminué de moitié et ont été remplacées par des achats effectués pour l'intendance. Les chiffres, causés par une situation temporaire, n'ont donc, en eux-mêmes, aucune signification. Seuls doivent être considérés les résultats pratiques l'augmentation des surfaces cultivées, l'augmentation du rendement de ces terres, l'augmentation, enfin, de la valeur intrinsèque de la récolte.

La Société marocaine d'exportations de primeurs (créée à Casablanca en 1924) a exporté, à elle seule, en 1925, 55.000 kilos de petits pois et 250.000 kilos de tomates. D'autres cultures sont simultanément et activement poussées. Plus de 1.000 hectares sont dévolus, dans les régions d'Oudjda, Marrakech et le Gharb, à des plantations de coton, avec des résultats variables, mais, en général, favorables.

L'arboriculture est aussi, pour le Protectorat, une source d'appréciables revenus. Les figuiers et les oliviers sont les deux essences dominantes, avec près de 3.000.000 de sujets chacune, réparties dans les territoires montagneux de Marrakech, Fez, Meknès. Des forêts de chêne-liège existent dans la Mamora et les Zaers. Arganiers et thuyas se trouvent plus au sud. Les derniers fournissent la gomme sandaraque, dont 5.600 quintaux ont été exportés par Mogador. Environ 7.633.000 pieds d'oliviers, d'amandiers, de figuiers, de palmiers, embellissent le « Maroc utile ». La progression du cheptel est constante, continue, et passe de 10.774.000 têtes en 1922 à 12.025.000 en 1923, 13.539.000 en 1924, et 15.078.000 en 1925, dont 9.277.000 ovins, 2.890.000 caprins, 1.931.000 bovins, 800.000 équidés, 113.000 chameaux et 67.000 porcs. Ces différentes catégories n'étaient, en 1924, respectivement que de 8.217.000, 2.544.000, 1.880.000, 776.000, 114.000, 56.000. Indice automatique de la prospérité, nous voyons le rendement des impôts agricoles s'élever. Les revenus produits par les impôts terribib qui frappent ad valorem les produits de la culture et de l'élevage ont plus que doublé en deux ans, étant de 118.723.000 fr. en 1925, contre 87.211.000 fr. en 1924 et 52.723.000 fr. en 1923. Un certain nombre de nouveaux domaines ont été attribués à des colons par les soins de l'administration française : 36 lots couvrant une étendue de 23.556 hectares et intéressant surtout la Chaouïa, le Gharb et les

environs de Fez. Les nouveaux « settlers » sont assistés dans leurs efforts par un système fort judicieusement établi de crédit, basé sur trois caisses de crédit agricole mutuel ayant leurs sièges à Oudjda, Rabat et Casablanca. Ces caisses, qui ne prêtent qu'à leurs adhérents, disposent déjà d'un important capital versé et de réserves. Le gouvernement leur avait consenti 3.710.000 fr. d'avances gratuites. Enfin, la Banque d'État du Maroc avait fourni une contribution globale de 8.500.000 fr., dont 7.500.000 fr. sous la forme d'un crédit d'escompte au taux réduit de 5 % et 1.000.000 sous forme d'avances, sans intérêts. Les moyens d'action des caisses marocaines se totalisent, à la fin de l'année dernière, par une somme de 13.422.721 fr., représentant une moyenne par adhérent de 19.453 fr., dont 12.318 fr. fournis directement par la Banque d'État du Maroc. Il convient, pour apprécier cet effort, de rechercher des éléments de comparaison en Algérie, tout en se rappelant que, là, nous ne nous trouvons plus en face de la période initiale d'effort et de défrichement, et que l'appel au crédit doit s'y faire dans de moindres proportions. En Algérie, 40 caisses de crédit agricole, groupant 21.800 adhérents, ont réparti en 1925, entre ceux-ci, 49 millions d'avances. La moyenne par adhérent était donc de 2.437 fr., et il faut, de plus, remarquer que la Banque de l'Algérie n'escomptait le papier des caisses agricoles qu'avec le nantissement d'un autre établissement. Les crédits à long et court terme étant organisés de cette manière, il restait à établir un crédit à moyen terme, pouvant atteindre une durée de dix ans. La Banque d'État du Maroc a aidé le gouvernement chérifien à constituer un organisme susceptible de jouer ce rôle. La Caisse de prêts immobiliers a, dans ce but, augmenté d'un million son capital, grâce à une participation combinée du Crédit Foncier d'Algérie et de Tunisie [CFAT], de la Banque d'État et du Protectorat. Le gouvernement chérifien et l'institut d'émission ont fait chacun une avance de 5 millions, l'avance de la Banque d'État du Maroc étant consentie par elle jusqu'à la fin de sa concession, et à un taux inférieur au taux officiel de l'escompte. La Caisse de prêts dispose ainsi de 11 millions, dont le remboursement est assuré par le gouvernement chérifien.

Les ports marocains

Là encore, il fallut créer. Les côtes du Maroc affectaient des formes rectilignes, sans cap ni golfe, habituellement bordées de brisants qui constituaient une sorte de barrière de vagues déferlantes. La houle semblait vouloir prémunir le pays contre les transformations du modernisme et l'assaut de l'étranger, l'enclure aux temps lointains, dont parle Ibn Khaldoun. Car, si les bateaux légers des corsaires barbaresques et les caravelles portugaises pouvaient encore s'amarrer dans quelques estuaires, les navires modernes avaient un tirant d'eau trop puissant pour profiter des mêmes abris. Depuis l'apparition de la navigation à vapeur, l'approche des côtes ne pouvait s'effectuer que par l'intermédiaire de « barcasses », sortes d'embarcations fort semblables aux pirogues du Sénégal ou des Indes.

Il s'agissait de procéder à des études, afin de décider les travaux qui devaient être commencés sans retard. La situation politique aussi bien que géographique de Tanger ne lui permettait pas d'avoir alors le rôle de « Porte du Maroc ». Le Grand Port devait se trouver à portée du Nord et du Sud, et être entièrement nôtre. Ces deux raisons déterminèrent l'aménagement du port de Casablanca, qui, commencé en 1913 et continué malgré la guerre, est maintenant achevé. La grande jetée est terminée avec 2.000 mètres de longueur en émergeant et 2.080 mètres au total. Le quai d'accostage des longs-courriers, avec un kilomètre de développement et des fonds de 7 à 12 mètres, est utilisé pour les phosphates. Du point 1.650 de la grande jetée se détache un épi de 150 mètres, qui se dirige vers la jetée opposée

dont le sépare une passe de 200 mètres. La jetée transversale de 1.445 mètres est terminée, sauf au musoir. Il lui a été accoté un quai de 170 mètres, par fonds de 8 à 9 mètres, destiné au poste définitif de chargement des phosphates. Un autre quai à charbon est en construction. Une comparaison entre les mouvements de quelques-uns de nos grands ports montre l'importance du trafic à Casablanca. En effet, durant l'année 1924, les entrées et sorties de navires se sont élevées à 3.146.264 tonneaux et un tonnage de 466.286 tonnes pour les entrées, de 843.670 tonnes pour les sorties. Chiffres supérieurs à ceux donnés par Dakar (entrées tonneaux navires, 2.958.433 tonnage, 398.273. Sorties tonneaux, 2.972.000 tonnage, 279.743) et ne comportant qu'une minime infériorité au regard de Saigon (entrées tonneaux, 2.871.491 tonnage, 540.269. Sorties tonneaux, 2.862.356 tonnage, 1.273.693). En 1925, le tonnage transité par Casablanca s'est même élevé à 1.136.000 tonnes, ayant une valeur de 1.028.000.000 francs. Il ne pouvait néanmoins être le seul port du Maroc. Le maréchal Lyautey sut, tout de suite, discerner l'intérêt de la situation de Méhédya et de K'nitra, à l'embouchure du Sebou, qui est navigable en toute saison. La position de ces villes n'avait d'ailleurs, pas échappé aux navigateurs portugais, qui y avaient installé une station maritime, dont on retrouve les vieux fondements, superposés aux vestiges des âges puniques. Cependant, lorsque nous arrivâmes, tous ces efforts du passé n'étaient guère plus symbolisés que par les ruines de Méhédya et la petite Casba de K'nitra, abandonnée et décrépite, au loin dans l'abandon des sables. En même temps que l'on décidait de doter Rabat, ville impériale et capitale du Protectorat, d'une organisation maritime en rapport avec l'importance de son commerce, la ville et le port de K'nitra s'élevaient rapidement. Deux jetées parallèles, endiguant le fleuve à son embouchure, permettent l'entrée de navires d'un fort tonnage. La jetée Nord de Méhédya vient d'être prolongée de 662 mètres, représentant 177.000 tonnes d'enrochements, et, à K'nitra même, les aménagements et l'outillage du port ont été améliorés. A Rabat, la jetée Nord est achevée avec 475 mètres. Des dragages sont en cours, pour l'amélioration du lit du fleuve. Des travaux ont été également entrepris à Mazagan, Mogador et Safi, où la jetée principale a atteint 370 mètres. Le port de Casablanca, avec son mouvement de 1.772 navires en 1925, un tonnage net (entrées et sorties) de 3.918.000 tonnes et son trafic de 1.028.000.000 fr., représente 60 % du trafic total du Maroc. Les autres ports montrent, de leur côté, une réelle activité, ainsi qu'en témoignent les statistiques. Les chiffres donnés par l'administration marocaine sont concluants à cet égard, spécialement en ce qui concerne K'nitra : tonnage (entrées et sorties), 122.000 tonnes d'une valeur de 130.000.000 fr. Mazagan 43.000 d'une valeur de 147.000.000 fr. Mogador 35.000 tonnes d'une valeur de 112.000.000 francs.

Enfin, la compagnie concessionnaire du port de Tanger prépare l'aménagement des chantiers, carrières, voies d'accès. 2.000 tonnes de matériel technique sont à pied d'œuvre, et une tranche de 340 mètres du brise-lames a été construite. Ainsi, la sentinelle de l'Islam sera pourvue d'une armature économique digne de son importance économique, de son rôle politique, au seuil de l'Orient.

L'industrie minière et les gisements de phosphates

L'exploitation minière du Maroc, à l'exception des gisements de phosphates, est encore à la période des recherches et de l'étude. Les travaux de prospection ont principalement révélé des gîtes de minerais de plomb et manganèse près du djebel Bou-Arfa, au nord-ouest de Figuig dans la région d'Oulmes pour l'étain dans le Nargueschoun et le Djorf el Youdi, au sud d'Oudjda pour le manganèse ; au camp

Boulhaut et Sokhrat-el-Djaja pour le fer Moulay-Bou-Azza pour l'or et l'argent, etc. Mais ces recherches n'ont jusqu'à présent qu'un intérêt industriel médiocre ou inexistant.

Pour l'instant, seuls les gisements de phosphates d'El Bouroudj-Oued Zem représentent pour le Maroc un appoint économique important, considérable même, en envisageant les chiffres de production et de vente déjà obtenus, ainsi que les développements qui peuvent être escomptés. Les terrains calcaires s'étendent sur 80 kilomètres, d'Oued Zem à Ouallatou, et sur 50 kilomètres, de Melgou à Abdallah Ben Jabent. Les couches qui renferment le gîte de phosphate ont une épaisseur variable de 20 à 30 mètres.

La teneur en phosphate est plus riche que dans la plupart des gisements tunisiens, étant de 72 à El Borouj et 78 à Oued Zem. Les travaux de mise en valeur commencèrent en 1917, et se poursuivirent jusque février 1921, lorsque l'office des phosphates se substitua au service des mines.

Le tonnage reconnu, d'une teneur très forte en phosphate, est évalué à 1 milliard de tonnes.

En 1925, l'exploitation a été de 720.000 tonnes, et elle sera vraisemblablement de 900.000 tonnes en 1926. Les principaux acheteurs ont été l'Espagne : 145.000 tonnes ; la France : 143.000 tonnes ; la Hollande : 96.000 tonnes ; l'Allemagne : 75.000 tonnes ; le Danemark : 60.000 tonnes ; l'Italie : 48.000 tonnes ; l'Angleterre : 35.000 tonnes ; la Belgique : 25.000 tonnes et le Maroc : 9.341 tonnes. Si l'on admet un prix moyen de 100 fr. par tonne, la production de phosphate a donc représenté en 1925 pour le Maroc un appoint de 72.000.000 de francs dans la balance commerciale et 8 millions de salaires payés aux 400 Européens et 2.000 indigènes qui composent le personnel de l'Office des phosphates.

Le commerce marocain

Les opérations du Riff ont eu une influence marquée sur les affaires, en général. Par suite des achats considérables effectués par l'intendance, les importations ont atteint 1.190 millions (non, compris 52 millions de colis postaux), contre 925 millions en 1924.

Les exportations ont rétrogradé de 662 millions en 1924 à 564 millions en 1925.

La balance commerciale montre un déficit de 626 millions contre seulement 303 millions en 1924. Il est vrai d'ajouter que ce déficit est partiellement compensé par les capitaux importés pour les dépenses du corps expéditionnaire. Le commerce général (importation-exportation), marque d'ailleurs une nouvelle avance, compte tenu de la dévaluation du franc.

Il s'élève à 1.754 millions contre 1.547 millions en 1924 et 1.052 en 1923. Les chapitres les plus intéressants des exportations sont : les sucres 96.618 tonnes ; thés 5.285 tonnes ; essences et pétroles 29.228 tonnes ; huiles minérales 5.968 tonnes ; cotonnades 6.831 tonnes ; pommes de terre 8.139 tonnes ; bougies 5.055 tonnes ; matériaux de construction (fers et bois) 143.000 tonnes.

Le bâtiment

La construction immobilière continue à requérir de nombreux efforts. Nous voyons se développer au Maroc un style *colonial français*. La pensée du maréchal Lyautey, qui désirait adapter les nécessités de la vie moderne au décor oriental, est toujours suivie. Si l'on excepte les fautes de goût inévitables, presque obligatoires,

et qui n'atteignent pas d'ailleurs, au Maroc, la laideur insolente de la gare médiévale de Calcutta, les ensembles décoratifs sont fort harmonieusement conçus. Les villes modernes se sont édifiées sans nuire au pittoresque des quartiers anciens, des vieilles cités, musulmanes. Au lieu de se complaire dans un pseudo-orientalisme, nos architectes ont tenté de concevoir des formes simples, et qui, tout en répondant à nos besoins, ne choqueraient pas dans l'ambiance traditionnelle, sous l'étincellement du ciel d'Orient. Les rues, les immeubles édifiés par la « Construction marocaine* » constituent spécialement des essais, dont il faut louer le sens décoratif et l'harmonieuse simplicité.

L'industrie au Maroc

L'industrie au Maroc a surtout une importance locale. En dehors de multiples ateliers et usines ne produisant guère que pour la consommation sur place, on peut citer des fabriques de crin végétal, qui ont exporté en 1925, de Casablanca, 9.850 tonnes de crin végétal valant 6.500.000 francs.

Toutes les affaires de minoterie ont été spécialement prospères. Les Moulins du Maghreb* ont traité, dans leurs trois usines de Casablanca, Meknès et Safi, 403.000 quintaux de blé, ayant produit 320.000 quintaux de farine et de semoules et 80.000 quintaux de sons et issues.

Les brasseries du Maroc ont fabriqué 30.000 hectolitres de bière, contre 25.000 en 1924. A titre d'essai, on a exporté 550 hectolitres sur les Canaries et le Sénégal, et l'on pense que ces pays seront susceptibles de constituer à l'avenir des débouchés intéressants.

Quatre usines se sont constituées à Casablanca et une à Fedhalah pour la fabrication de conserves de poissons. La zone française a exporté en 1925 38.000 kil. de poissons frais, salés et fumés et 453.000 kil. de poissons en conserves, cette production ayant une valeur totale de 3.000.000 de francs environ. Dans l'industrie marocaine, comme dans les autres sphères de l'activité économique, se remarque ce développement constant, cet essor continue et tenace, gage d'un avenir heureux.
