

Les causes de cette diminution ne doivent pas être recherchées dans une réduction de la natalité qui est très forte, surtout dans le milieu israélite, mais dans un exode vers les centres attractifs tels que Casablanca, Marrakech et même Agadir, ce dernier depuis l'ouverture de son port en 1930.

Cette population se répartit approximativement comme suit :

Propriétaires d'immeubles	(environ)	800
Commerçants et artisans patentés musulmans..		950
Israélites		770
Employés, ouvriers, domestiques	(environ)	2.000

Etude du mouvement des transactions intérieures

Il a paru intéressant d'essayer d'obtenir des renseignements sur l'activité économique de la ville en examinant les chiffres donnés par le tonnage de produits entrant en ville par voie de terre, et ceux fournis par les statistiques du service de l'aconage.

Nous avons considéré les chiffres fournis par le service de l'aconage comme plus exacts au point de vue où nous nous sommes placés que ceux résultant des statistiques douanières, ces dernières ne tenant pas compte des transports effectués par cabotage.

ANNEES	PRODUITS introduits en ville par voie de terre	EXPORTATION par voie de mer	DIFFÉRENCE
	T.	T.	
1928	86.407	67.957	18.450
1929	65.714	43.829	21.885
1930	26.421	13.789	12.632
1931	37.162	15.624	21.538
1932	40.910	27.966	12.944

La différence doit représenter, compte tenu du rôle régulateur de Mogador comme entrepôt, ce qui est nécessaire à cette ville pour sa subsistance.

Importation par voie de mer

1928	20.621
1929	17.381
1930	18.500
1931	11.684
1932	15.945

L'examen des tableaux ci-dessus fait ressortir une forte diminution de tonnage des exportations en 1930. Cette diminution résulte, d'une part, de l'ouverture du port d'Agadir et, d'autre part, de la rareté de plus en plus grande du bois de tizra dans la région, les exportations de ce produit sont, en effet, tombées de 28.000 tonnes en 1928, à 4.000 tonnes en 1930 et à 240 tonnes en 1932.

Il est néanmoins intéressant et réconfortant de constater que dès 1931 les chiffres ont eu tendance à remonter, que cette tendance n'a fait que s'affirmer au cours de l'année 1932 et pendant les neuf premiers mois de l'année 1933.

Quant aux importations par voie de mer, leur tendance à la baisse résulte d'une restriction de la capacité d'achat imputable à la crise.

LA COLONISATION CITADINE AUX ENVIRONS DE FÈS.

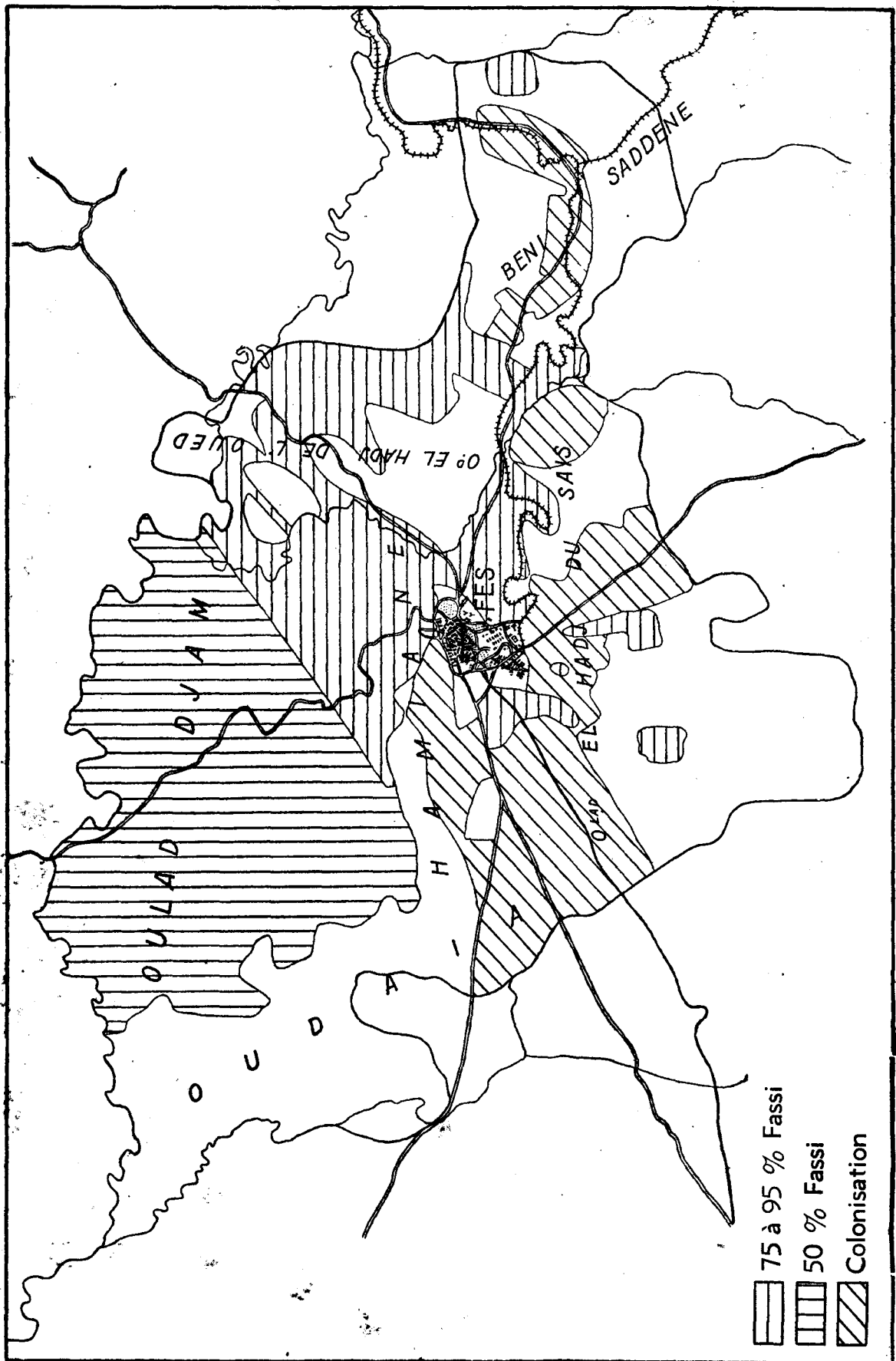
Nous reproduisons ci-contre une carte représentant l'emprise de la propriété faite sur le territoire environnant. Le document est emprunté au mémoire de fin de stage de M. Grapinet, contrôleur civil suppléant, sur les « relations économiques et sociales entre fassis et gens du bled ».

Il ressort de cette étude que les origines de la propriété fassie en tribu sont très diverses. En dehors des achats soldés comptant, peu importants en nombre, il convient de mentionner que c'est surtout indirectement, à la suite d'endettements successifs de la part du bédouin que le fassi se rend acquéreur de biens fonciers appartenant à ce dernier. L'opération est rendue fréquente puisque le bédouin achète au fassi de nombreuses marchandises ou sollicite de lui des avances destinées à l'exploitation de son fonds. C'est là l'origine la plus fréquente, mais il faut noter aussi la constitution de grands domaines au profit de familles influentes opérées par des dahirs de concessions, ou des usurpations antérieurement à l'installation du Protectorat.

Le principal obstacle qu'a rencontré l'expansion fassie a surtout résidé dans le statut juridique des terres. Ainsi, dans la circonscription de Fès-banlieue, les Aït-Ayach et les Oudayas ont pu conserver leurs terres, dont la presque totalité est de nature habous ou collective. Les tribus, propriétaires de terres en majorité « melks », ont au contraire perdu une bonne partie de leur domaine foncier.

A l'heure actuelle, comme le montre la carte, une bonne partie du territoire de la circonscription de Fès-banlieue appartient pour 50 % au moins à des fassis. En pratique ces propriétés sont de caractères différents. Plus on s'éloigne de Fès, plus les domaines sont grands et d'acquisition récente, plus on se rapproche de la ville, plus la propriété est ancienne, riche et morcelée.

Il ne faudrait pas croire, toutefois, que cette colonisation citadine dénote chez les fassis un véritable amour de la terre. Le citadin considère en effet celle-ci surtout comme un placement. C'est un propriétaire absentéiste, qui laisse à ses associés recrutés en tribu le soin d'exploiter son domaine. Certains, dit-on, ne savent même pas exactement où se trouve le fonds dont ils se sont rendus propriétaires.



**Rapport du chef de la circonscription
des Rehamna.**

La circonscription des Rehamna, rattachée à la région de Marrakech, se trouve limitée au nord par l'Oum er Rebia et comprend, du nord au sud : d'abord une région en bordure des Doukkala et des Chaouïa, largement dotée d'eau grâce à la proximité de l'Oum er Rebia, avec un régime pluviométrique favorable et qui offre des possibilités au double point de vue de l'agriculture et de l'élevage ; au delà, les plateaux cristallins des Rehamna dont le sol végétal médiocre ne constitue guère qu'un terrain de parcours.

Cette circonscription d'une superficie d'environ 7.500 kilomètres carrés n'a qu'une valeur économique restreinte. Sa population englobe, outre 181 Européens seulement, l'ensemble de la tribu des Rehamna, soit 76.000 individus

Les familles des Rehamna se composent en général de sept membres : le père, la mère, un fils pouvant travailler régulièrement, trois enfants d'âges divers, un ascendant.

Elles possèdent une soixantaine d'hectares de terres labourables, 70 ovins et caprins, 4 vaches, 2 ânes, 2 chameaux et disposent du parcours des bleds collectifs.

1° RÉPARTITION D'UN BUDGET FAMILIAL.

A) Ressources

Agriculture. — Année médiocre, non compris les khoms et en défalquant la semence et la nourriture des animaux :

350 abras d'orge	1.750
70 abras blé dur	800
50 abras blé tendre	450

Elevage :

40 agneaux	1.200
Laine	200
Beurre ovins (20 kilos)	200
Beurre bovins (16 kilos)	150
3 veaux	300
1/2 chameau (un tous les 2 ans)	250
Volaille	100
Oeufs	100
Profits dans le commerce du bétail	500

Ressources diverses :

Transports. Travaux d'appoint à la maison (nattes, haïks, etc.). Ramassage du rhassoul, des épines pour zeriba	750
TOTAL.....	6.750

Soit 6.750 francs de ressources.

B) Dépenses

a) Alimentation. — Pour un mois :

7 abras d'orge	35
2 abras blé dur	24
25 kilos de viande, dont : bœuf 10 kg., brebis 10 kg. mouton 5 kg.	65
3 kilos de beurre	36
30 œufs	6
Charbon	10
3 litres d'huile	18
Sel et légumes	10
6 pains de sucre, 750 grammes thé	53
Eclairage	7
Fruits secs	10
Dépenses accessoires (épices, menthe)	15

TOTAL..... 289

Soit, par an, 3.500 francs.

b) Vêtements. — Mari :

1 jellaba et 1 burnous laine	125
3 chemises	25
2 saroual	10
2 paires babouches	35
2 rezza	10
1 choukkara	25
TOTAL.....	230

Femme :

2 caftans coton	45
3 chemises	25
3 gandoura	35
3 draps toile servant de haïk	35
2 paires belras	25
2 saroual	10
1 ceinture	10
Accessoires (épingles, kohl, etc.)	15
Savon, rhassoul, henné, fards	100
TOTAL.....	300

Fils adulte	150
Ascendant	120
Vêtements des trois enfants	200
Total des dépenses pour le vêtement : 1.000 francs.	

c) Logement :

Entretien de trois noualas, d'une zeriba, d'un mur et du puits	100
--	-----

d) Outillage :

Matériel de travail agricole (charrues, faucilles, houes, etc.)	100
Matériel pour le puits	20

e) Impôts :

Prestations et tertib	220
-----------------------------	-----

f) Dépenses diverses :

Transports, frais de justice (acte d'adoul)	100
Fqih du douar	20
Fêtes religieuses	100
Fêtes de famille (circoncisions, mariages, enterrements)	100
Total des dépenses : 5.360 francs.	

g) Equilibre. — En moyenne, il y a dans le budget des petits propriétaires constitution d'une épargne ; elle tient surtout :

1° A ce que passant de la tradition uniquement pastorale à la pratique de l'agriculture, le fellah a trouvé aisément des terres à défricher, terres pauvres en général mais d'un rapport tout de même intéressant pour celui qui n'a pas de frais généraux ;

2° A ce que dans cette tribu, même en période de prospérité, les gens ont continué à vivre sobrement, au-dessous des capacités de leurs revenus. La baisse du cours des céréales et du bétail s'est trouvée par suite moins sensible et n'empêche pas la majorité des petits fellahs de constituer une modeste épargne, grâce à la sagesse de leurs besoins.

Cette épargne manifeste son existence par des phénomènes très nets : substitution progressive de la maison en pierres et terrasses à la nouala, constitution de petits troupeaux d'ovins et de bovins (alors qu'autrefois en tribu Rehamna il y avait quelques gros éleveurs, et une multitude de bergers), creusement de puits privés, paiement du tertib sans réalisations massives, nombre dégressif de gens endettés.

2° ETUDE DU MOUVEMENT DES TRANSACTIONS INTÉRIEURES

Le relevé des recettes totalisé sur les souks des Rehamna pendant l'exercice 1932 (9 mois) s'élève à 803.275 francs.

Les recettes se répartissent approximativement comme suit :

Entrées de bétail (1/3)	275.000
Entrées de céréales (1/4)	200.000
Entrées de denrées diverses (1/5)	160.000
(produits de basse-cour, peaux, huiles, charbons, fruits).	

Les droits de stationnement, d'abatage et de consommation des animaux fournissent le reste des recettes (165.000).

Au total, l'économie des Rehamna est relativement fermée, ne faisant que très peu appel à l'extérieur : si les marchands étrangers de grains, et de bétail s'approvisionnent sur nos souks, nos fellahs ne se rendent guère sur les marchés voisins. Les migrations saisonnières des travailleurs, s'expliquant par une maturité des récoltes plus hâtive que dans le Maroc septentrional, sont compensées en années pluvieuses par une invasion de pasteurs étrangers amenant avec eux de très importants troupeaux.

La sagesse de leurs besoins conduit les Rehamna à épargner pour acheter de la terre et, par conclusion directe, à se fixer, en modifiant les conditions de l'élevage, richesse essentielle de la tribu.

La tendance à l'appropriation du sol s'observe par le nombre important des réquisitions d'immatriculation déposées à l'encontre des délimitations de périmètres collectifs (ces derniers occupent 50 % du territoire).

L'appropriation se décèle également à l'importance croissante des superficies emblavées. Les grands espaces où l'on poussait autrefois les moutons se morcellent, se coupent de champs d'orge et de blé.

Le cheptel ovin qui exige de vastes parcours diminue en nombre, augmente lentement en qualité.

Parallèlement se constitue un cheptel bovin, très intéressant, dont la possession est caractéristique d'une vie marocaine plus sédentaire et plus riche.

LE TOUR DU MAROC.

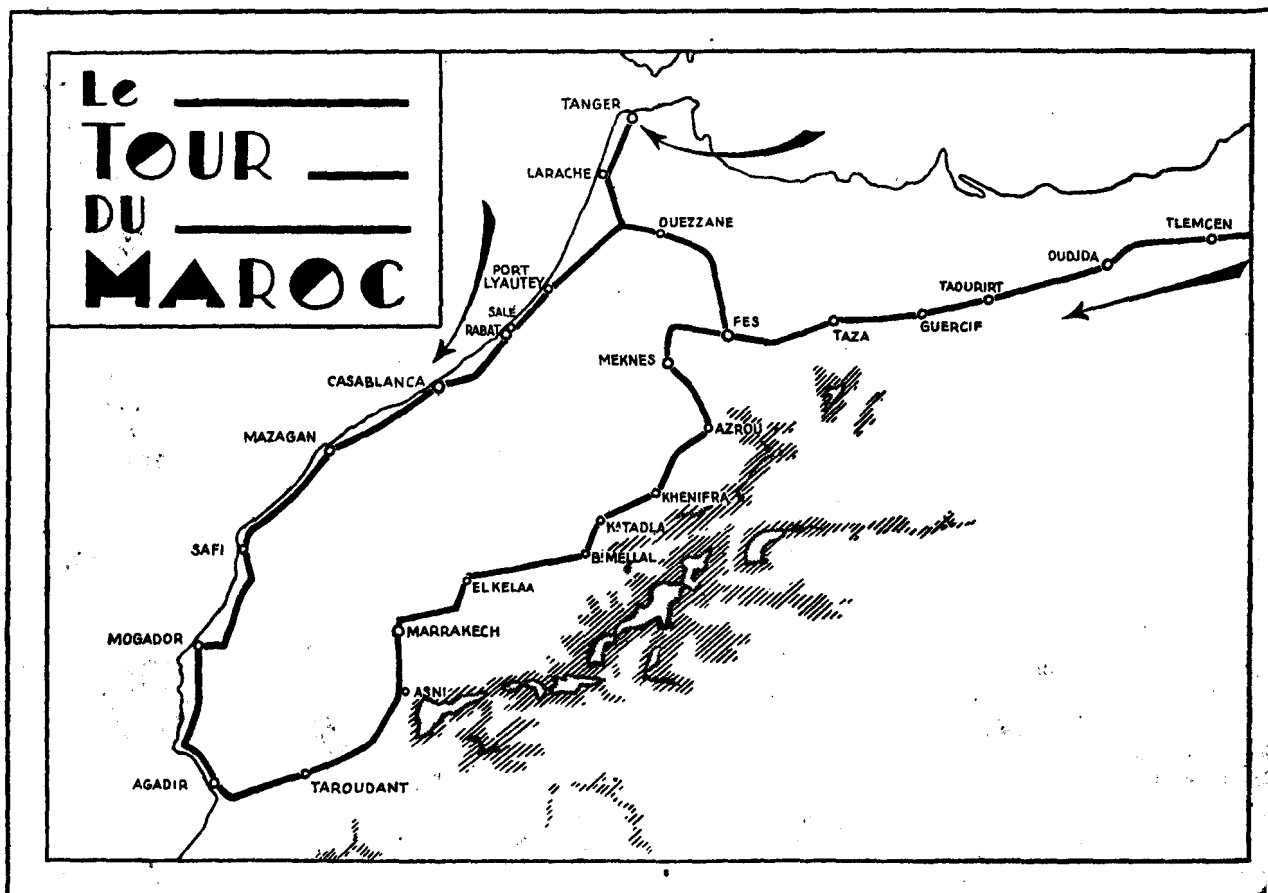
Réunir par un même circuit routier des villes dont chacune a son caractère propre et permettre au touriste de les visiter successivement sans revenir sur ses pas, tout en profitant des aspects variés du paysage, telle est l'idée qui devait conduire à la conception actuelle du « Tour du Maroc ».

L'organisation de ce circuit fut suggérée au Conseil supérieur du tourisme en 1932.

Il s'agissait de réunir des routes impériales, des pistes, de créer de nouvelles routes de façon à faire un ensemble touristique cohérent. La carte annexée au présent bulletin indique l'itinéraire du Tour du Maroc qui passe par Tanger, Port-Lyautey, Ouezzane, Fès, Volubilis, Moulay-Idriss, Meknès, Ifrane, Azrou, Khenifra, Kasba-Tadla, Beni-Mellal, El-Kelâa, Marrakech, Taroudant, Agadir, Mogador, Safi, Mazagan, Casablanca, Rabat, Sale, Meknès, Fès, Taza, Guercif, Oudjda, Tlemcen.

De chacun des centres indiqués peuvent être parcourus des circuits annexes dont les itinéraires sont établis par les syndicats d'initiative locaux.

La mise en état de l'itinéraire a nécessité les travaux suivants : 1° rechargement de la route de Fès à Meknès par Moulay-Idriss et de



celle de Kasba-Tadla à El-Kelâa ; élargissement de la route du Tizi-N'Test ; 2° réfection de la piste de la vallée du Sous en direction de Taroudant ; 3° création de deux routes nouvelles : route de Tamelet à Marrakech par la palmeraie ; route de Safi à Mazagan par le cap Cantin, Oualidia et le cap Blanc.

Un an après le Conseil du tourisme où avait été décidée son organisation, le Tour du Maroc put être inauguré. Si l'on fait abstraction de la piste du Sous, non encore en état, et de la route littorale de Oualidia non encore terminée, le parcours a pu se faire avec une grande facilité lors de cette inauguration au début de juin 1933.

Ces deux parties du parcours sont maintenant en état. (La route littorale de Safi à Mazagan vient d'être inaugurée par M. le Résident général.)

Il ne reste plus à améliorer que la route dite « Américaine », d'une longueur de 49 kilomètres, après Beni-Mellal. Cette route a été signalée comme glissante et boueuse en temps de pluie par les membres du récent Congrès des agences de voyage, qui ont émis un vœu pour son empiérement.

La présence sur tout l'itinéraire d'hôtels et de gîtes d'étapes confortables, ainsi que de points de ravitaillement d'essence, permet actuellement de visiter sans difficulté l'ensemble du Maroc pacifié.

P. L.

LE TRANSPORT DES CARAVANES DE TOURISTES.

Le tourisme collectif, ou en caravane, a pris depuis deux années une grande extension au détriment du tourisme individuel. On peut, de cette transformation survenue presque sans transition dans les mœurs du tourisme, donner l'explication suivante :

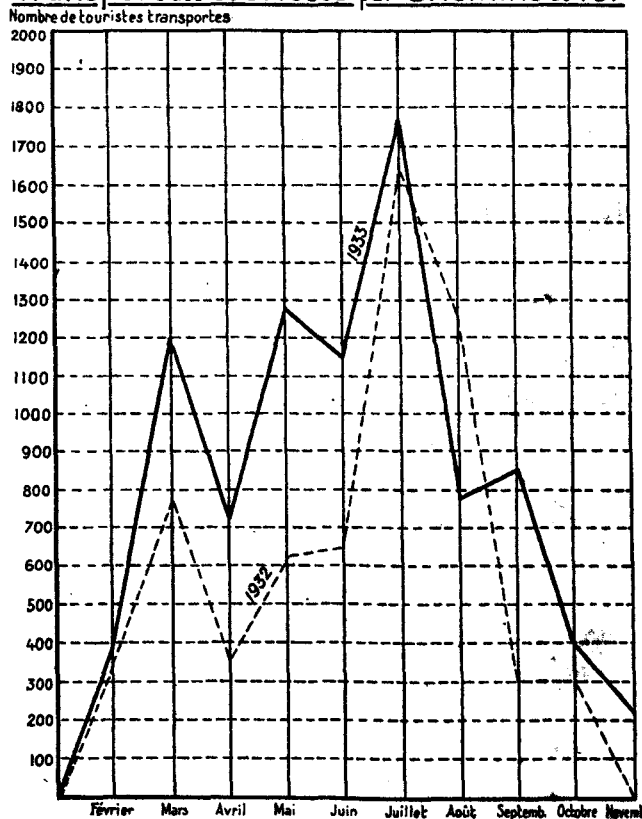
Nombre de compagnies de navigation étrangères, la plupart anglaises, se sont vues dans l'obligation de réduire les services réguliers des lignes qu'elles desservaient ; elles ont préféré, plutôt que de désarmer les navires sans emploi et supporter les frais élevés d'entretien dans les ports, les affecter au service des croisières. Ces compagnies se sont efforcées, par des prix très modiques, d'attirer une clientèle modeste, le nombre des passagers suppléant à la qualité. Cette méthode a parfaitement réussi en Angleterre où le peuple, marin dans l'âme, est heureux de voyager sur mer.

Elles se sont appliquées à choisir des itinéraires courts, d'une durée sensiblement égale à celle des congés des fonctionnaires, des contre-maîtres d'usine, des employés de bureau et de magasin. Chaque croisière évolue dans une zone délimitée par les escales suivantes : Vigo, Lisbonne, Cadix, Gibraltar, quelquefois la Méditerranée, Ceuta, Tanger, Casablanca, les îles Cana-

ries (Las-Palmas, Santa-Cruz-de-Ténériffe), Madère.

La durée de ces croisières est de 13 à 15 jours, leur prix oscille entre 12 et 20 livres, les excursions à terre faisant l'objet de supplément. Une croisière type comprend, par exemple, l'itinéraire suivant : Londres, Ceuta, Casablanca, Madère, Lisbonne et Londres.

Transport des touristes par Chemins de fer



Ces croisières dites « bon marché » groupent à bord de 500 à 900 passagers ; elles sont entreprises en fin de printemps et en été, soit de mai à septembre inclus. Les bateaux qui escales à Casablanca en février, mars et avril transportent d'ordinaire une clientèle d'un rang social supérieur à la précédente ; la durée de ces croisières varie de 20 à 60 jours et le prix en est beaucoup plus élevé.

Depuis deux ans, la plupart des caravanes ont été transportées par fer. Le confort des trains, leur vitesse, l'adjonction d'un wagon-restaurant, enfin le soin apporté à la visite des villes, ont permis aux chemins de fer de bénéficier d'un quasi-monopole de fait. Les résultats obtenus jusqu'à ce jour ne peuvent que les inciter à persévérer dans cette voie.

Au cours de l'année 1932, 39 trains spéciaux ont été mis en marche entre le quai de Casablanca et Rabat. Le nombre total des voyageurs transportés s'est élevé à 6.254, dont 245 Américains, 345 Allemands et 5.934 Anglais. On voit que ces derniers forment la presque totalité de l'effectif des croisières. La moyenne par train a été de 167 voyageurs.

Le nombre des trains spéciaux mis en marche au cours de l'année 1933 s'est élevé à 60. Ce chiffre se caractérise par une augmentation de 21 trains sur l'année précédente et par le fait qu'il comprend un train spécial sur Marrakech et deux trains sur Tanger, tous au départ de Casablanca.

Le nombre des voyageurs ainsi transportés a été de 8.758, soit une augmentation de 2.254 sur l'année précédente ; il comprend 1.934 Allemands, 378 Suédois ou Danois, 208 Américains et 6.238 Anglais. Bien qu'aride, cette statistique permet de déduire que les Américains durement touchés par la crise voyagent moins, que les pays scandinaves commencent à être attirés par notre pays, qu'enfin les Allemands mettent à profit l'autorisation qu'ils ont obtenue dans le courant de 1932 de pouvoir séjourner au Maroc.

La moyenne par train s'est infléchie à 146 ; il faut l'attribuer à ce que le touriste évite de participer, par mesure d'économie, aux excursions qui sont prévues à terre et se contente de plus en plus d'une visite de la ville où il fait escale.

Les prévisions pour 1934 laissent entrevoir un mouvement touristique aussi important que celui de 1933. Quelques compagnies anglaises se proposent de ne pas toucher Casablanca aussi souvent que l'an dernier ; à augmenter indéfiniment le nombre des croisières, on n'arrive plus à constituer des caravanes suffisamment nombreuses pour donner à l'opération un rendement intéressant. C'est ce qui s'est produit en 1933 pour l'Angleterre d'où il est parti plus de 200 bateaux ; à 700 passagers en moyenne par bateau, cela représente environ 150.000 touristes.

Mais ce fléchissement sera compensé par des caravanes à plus gros effectif, par une augmentation des bateaux allemands dont le nombre est provisoirement fixé à 9, et par la venue d'un ou deux bateaux polonais.

D'ores et déjà, plus de 40 excursions sont arrêtées sur Rabat ; il ne fait aucun doute que le nombre des caravanes qui, cette année, exécuteront cette excursion devenue classique dépassera celui de l'an dernier.

Marrakech enregistre un gros succès ; elle tente les Allemands qui paraissent la préférer à l'Égypte. Deux compagnies promettent à elles seules l'envoi de 8 caravanes dans la capitale du Sud.

Les excursions sur Tanger et Tétouan semblent devoir être annulées au profit de Marrakech ; seule subsisterait la visite de Tétouan qui serait entreprise lors de l'escale à Ceuta.

L'afflux au Maroc des caravanes de touristes doit se poursuivre durant quelques années encore. Ce mouvement a néanmoins tendance à se ralentir, par suite de la concurrence des pays voisins ; l'Espagne offre des excursions à très bon marché, notamment celles de Cadix-Séville et de Malaga-Grenade. L'excursion classique Ceuta-Tétouan rencontre toujours la faveur des passagers ; elle s'inscrit sur les programmes à un prix très inférieur à celle de Rabat. Enfin,

Gibraltar reçoit la visite de tous les bateaux anglais sans exception.

Une politique de bas prix assurerait le Maroc d'une prépondérance à laquelle lui donnent le droit de prétendre son climat, ses sites, les vestiges de sa civilisation.

LE MOUVEMENT TOURISTIQUE EN 1933 ET SES RÉSULTATS.

* D'après les renseignements qui ont été aimablement fournis au service du commerce par l'agence casablancaise de la Compagnie des Wagons-Lits Cook, en 1933 ont fait escale à Casablanca 81 paquebots de croisière. On peut chiffrer le nombre de touristes transportés à environ 450 par paquebot, soit, pour les 81 paquebots, 37.000 touristes.

Certains touristes dépensent beaucoup, d'autres moins, et, en estimant à 100 francs par personne les frais de transport, nourriture, achats divers, nous pensons rester dans la normale, soit pour la totalité, 3 millions 700.000 francs d'argent frais qui est resté dans le Maroc.

En plus de ce mouvement touristique spécial, il y a lieu de tenir compte des touristes venus, soit par terre, soit par mer, soit par air, indépendamment ou en groupes, et pour lesquels on peut estimer les chiffres moyens suivants :

Pendant les mois de mars et avril, 100 personnes par jour dans les six principales villes du Maroc : Casablanca, Marrakech, Rabat, Fès, Meknès et Tanger, soit 36.000 jours de séjour à 100 francs	3.600.000
Pendant les mois de janvier, février et mai, on peut estimer qu'il y avait 50 personnes dans les mêmes conditions, soit 27.000 jours de séjour à 100 francs	2.700.000
Pendant les autres mois, 20 personnes dans les mêmes conditions, soit 25.200 jours à 100 francs	2.520.000
Pour cette catégorie de touristes, on peut sans exagérer considérer la même dépense pour leurs frais de transports, achats divers, etc., soit	8.820.000

Nous arrivons donc à un total général de 21.340.000 francs.

Si l'on tient compte des dépenses faites pour venir au Maroc et que de l'argent versé par eux, une bonne partie est restée dans le pays, sous forme d'achats de nourriture par les compagnies de navigation, de taxes, droits de port, etc., des menus achats de cartes postales, timbres (dans certaines croisières, il est acheté près de 1.500 francs de timbres et cartes), des multiples frais inhérents au voyage (articles de voyage, parfumerie, articles de photos, etc.), on peut estimer à 30-35 millions de francs l'argent laissé cette année au Maroc.

Si on consulte par ailleurs les statistiques du mouvement touristique depuis 1929 inclus, on relève par mois et par année les chiffres suivants :

Pour les dix mois de 1933 ce sont donc 50.652 touristes (touristes des croisières ou isolés) qui sont venus au Maroc.

En évaluant à 5.000 le nombre des voyageurs pour chacun des mois de novembre et décembre, soit ensemble 10.000, on peut dire qu'au courant de l'année 1933 notre mouvement touristique s'est élevé en chiffre rond à 60.000 voyageurs.

Comme en 1932 on avait enregistré le chiffre de 45.808 touristes contre 18.274 en 1931, on voit donc que la progression constatée l'an dernier comparativement à 1931 s'est largement consolidée au cours de l'année écoulée.

D'après divers indices, et grâce à l'action entreprise par les agences de voyages internationales qui ont récemment tenu leur congrès au Maroc, on peut légitimement espérer que 1934 verra le mouvement ascendant du tourisme se confirmer et même s'amplifier.

MOIS	1929	1930	1931	1932	1933		TOTAL
					(T)	(C)	
Janvier	593	655	689	1.870	1.926	554	1.850
Février	3.171	2.267	2.604	3.880	1.496	1.499	2.995
Mars	1.027	1.331	2.451	5.145	1.972	2.627	4.599
Avril	1.558	2.618	3.099	3.597	4.868	3.516	8.384
Mai	989	1.400	1.789	3.448	2.633	3.869	6.502
Juin	314	2.046	1.541	4.395	1.301	4.052	3.353
Juillet	304	1.183	285	7.682	438	7.433	7.871
Août	396	749	481	6.447	552	4.916	5.468
Septembre	164	327	1.620	3.276	431	3.912	4.343
Octobre	486	430	1.085	3.084	729	1.914	2.643
Novembre	267	283	307	602	»	»	»
Décembre	234	394	2.320	2.372	»	»	»
Maroc français..	9.503	13.683	18.271	45.808	»	»	»
Tanger	47.129	55.052	65.621	72.141	»	»	»

N. B. — Dans les chiffres de 1931 et 1932, pour le Maroc français, sont inclus les voyageurs des croisières. En 1933, il est tenu compte à part de ces dernières (C) croisières.

L'annonce de divers congrès qui doivent tenir leurs assises au Maroc cette année confirme l'espoir de voir 1934 enregistrer un important afflux de touristes.

Parmi ces congrès on peut citer comme définitivement décidés :

Congrès sur l'avancement des sciences ; Congrès pomologique ; Congrès des écrivains de France ; Congrès de l'Union française pour le suffrage des femmes ; Congrès du fruit aliment ; voyage d'études sous le patronage du Muséum d'histoire naturelle ; voyage d'études de la Société de géographie de Saint-Omer ; Congrès d'hydrologie saharienne ; Congrès des sciences et des arts.

Deux faits significatifs sont à retenir dans le mouvement touristique de 1933 : le développement considérable des croisières et la « démocratisation » du tourisme.

Ainsi le Maroc s'incorpore définitivement à la carte touristique du monde et se range aux premières places parmi les pays qu'un touriste doit visiter. En même temps, sa clientèle touristique possible devient plus vaste à la suite de la baisse des frais de transports et de séjour.

Par suite du mouvement des croisières pendant la période des vacances, les mois d'été ne sont plus des mois « creux » et la circulation des touristes tend à devenir permanente au lieu d'être, comme dans les années antérieures à 1932, bloquée au moment des vacances de Pâques.

Le capital touristique du Maroc, sans cesse amélioré et complété par la construction de nouvelles routes, de nouveaux hôtels, de nouveaux circuits, est chaque année davantage mis en rationnelle exploitation. L'industrie touristique s'avère donc comme une nouvelle et fort intéressante ressource marocaine.

J. V.

LISTE DES PAQUEBOTS DE CROISIÈRES
 ayant fait escale à Casablanca en 1933,
 et dont les excursions étaient organisées
 par wagons-lits Cook.

Dates	NOMS DES PAQUEBOTS	NOMBRE de voyageurs à bord
3/1	Arandora-Star	310
15/2	Gripsholm	310
1/3	Laconia	330
3/3	Orford	470
11/3	Duchess-of-Atholl	320
30/3	Montrose	490

Dates	NOMS DES PAQUEBOTS	NOMBRE de voyageurs à bord
12/4	Empress-of-Australia	330
16/4	Laconia	425
22/4	Montcalm	620
26/4	Empress-of-Australia	320
27/4	Lancastria	510
11/5	Lancastria	660
25/5	Montclare	435
27/5	Doric	270
31/5	Arandora-Star	270
7/6	Grontes	415
10/6	Doric	410
14/6	Lancastria	520
16/6	Arandora-Star	320
22/6	Montcalm	600
23/6	Melita	360
2/7	Voltaire	305
5/7	Montcalm	630
8/7	Doric	610
19/7	Montclare	685
21/7	Van-Dick	410
22/7	Melita	515
23/7	Britannia	200
24/7	Orford	435
30/7	Voltaire	430
2/8	Drottningholms	515
3/8	Montclare	780
16/8	Orford	405
20/8	Van-Dick	505
25/8	Montclare	725
25/8	Voltaire	490
30/8	Lancastria	686
7/9	Samaria	560
8/9	Melita	605
13/9	Empress-of-Australia	250
17/9	Van-Dick	250
21/9	Samaria	475
23/9	Doric	847
24/9	Voltaire	405
28/9	Montrose	535
12/10	Montrose	533
12/10	Carinthia	680
21/10	Doric	720
		22.915

VEHICULES IMMATRICULES PAR CENTRES ET PAR PAYS DE PROVENANCE DE 1929 à 1933.

CENTRES	ANNÉES	FRANCE			ÉTATS-UNIS			ITALIE			ALLEMAGNE			BELGIQUE			ANGLETERRE			DIVERS		
		V	C	M	V	C	M	V	C	M	V	C	M	V	C	M	V	C	M	V	C	M
Casablanca.	1929	705	368	130	637	361	5	129	13	»	36	15	1	17	13	74	2	»	43	»	»	»
	1930	663	224	156	541	177	1	128	7	»	46	6	3	7	6	49	1	»	58	»	»	»
	1931	725	177	120	550	222	1	104	8	1	32	6	4	5	10	58	»	»	82	»	»	»
	1932	579	155	86	427	112	»	114	4	1	31	21	9	3	2	50	15	»	66	»	»	»
	1933	706	165	97	527	116	»	75	4	2	8	29	9	1	1	27	12	»	65	»	18	2
Fès	1929	131	56	24	163	142	3	77	2	»	»	1	»	5	7	19	»	»	1	1	»	»
	1930	171	49	45	135	94	1	49	3	»	»	»	»	1	»	13	1	»	6	»	»	»
	1931	290	28	53	190	136	1	30	»	»	2	»	»	2	1	6	»	»	22	»	»	»
	1932	212	20	31	105	101	1	13	»	»	2	11	1	»	»	5	»	»	11	»	»	2
	1933	294	25	18	127	103	»	10	»	»	1	»	»	»	»	1	1	»	9	»	»	»
Marrakech..	1929	163	86	65	96	90	»	34	6	»	2	1	»	12	5	15	»	1	7	»	»	2
	1930	150	19	66	102	24	»	20	2	»	1	1	5	3	3	17	1	»	6	»	»	2
	1931	178	23	51	97	26	»	34	»	»	1	»	»	2	8	2	»	»	7	»	»	»
	1932	139	9	27	101	18	»	19	»	»	»	»	»	2	2	4	1	»	3	»	»	2
	1933	192	26	34	148	37	1	16	»	»	»	»	»	»	»	1	1	»	13	»	»	»
Mazagan ..	1929	67	46	14	86	94	»	10	2	»	1	2	»	»	»	3	»	»	5	»	»	»
	1930	54	7	12	52	19	»	5	»	»	»	1	»	1	1	3	»	»	2	»	»	»
	1931	56	11	18	54	32	»	5	»	»	1	»	»	1	»	3	»	»	6	»	»	»
	1932	58	13	8	39	18	»	6	»	»	2	3	»	»	»	»	2	1	4	»	»	»
	1933	61	10	13	52	13	1	3	»	»	»	»	»	»	»	»	3	»	11	»	»	»
Meknès	1929	175	37	22	167	166	»	20	»	»	»	1	»	»	»	6	»	6	5	»	12	»
	1930	164	35	21	130	47	»	14	»	»	»	»	»	1	»	7	»	»	1	»	6	»
	1931	210	34	21	142	55	»	14	»	»	1	2	»	»	»	4	4	»	4	»	»	1
	1932	178	48	20	127	52	»	15	»	»	»	1	»	»	»	12	1	»	15	»	»	»
	1933	226	34	11	128	77	»	20	»	1	»	»	»	»	»	2	1	»	6	»	2	1
Oujda	1929	217	53	69	30	53	2	37	»	»	»	6	»	1	»	1	»	»	1	»	»	»
	1930	200	104	71	80	61	»	38	»	»	»	»	»	1	1	1	»	»	1	»	»	»
	1931	170	45	48	94	72	»	37	1	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
	1932	178	27	24	40	36	»	6	»	»	»	»	»	»	2	»	»	»	3	»	»	»
	1933	181	15	30	64	33	»	8	»	»	3	1	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Rabat	1929	494	76	84	392	223	2	54	4	»	8	6	»	3	»	44	1	»	78	»	»	»
	1930	484	42	62	322	126	»	60	1	»	»	»	»	2	»	22	1	»	34	»	»	»
	1931	546	47	82	331	149	»	37	»	»	15	4	1	1	»	22	1	»	27	»	»	»
	1932	458	49	44	296	75	1	49	1	»	11	5	1	2	»	11	4	»	40	»	»	»
	1933	581	41	26	356	103	1	31	»	»	7	16	»	»	»	5	5	»	23	1	»	»

RÉCAPITULATION DES VÉHICULES
immatriculés par pays de provenance, de 1929 à 1933.

PAYS	VOITURES DE TOURISME					CARS, CAMIONS, CAMIONNETTES					MOTOCYCLETTES				
	1929	1930	1931	1932	1933	1929	1930	1931	1932	1933	1929	1930	1931	1932	1933
France	1.952	1.886	2.175	1.802	2.241	722	480	365	321	316	408	433	393	240	229
États-Unis	1.571	1.362	1.458	1.135	1.402	1.129	548	692	412	482	12	2	2	2	2
Italie	361	314	261	222	163	27	13	9	5	4	»	»	1	1	3
Allemagne	47	47	52	46	17	32	8	12	41	57	1	8	5	11	10
Belgique	38	16	11	7	»	25	11	19	6	1	162	112	95	82	36
Angleterre	3	4	5	23	23	7	»	»	1	»	140	108	148	142	127
Divers	1	»	»	»	1	12	6	»	»	20	2	2	1	4	3
Total général....	3.973	3.629	3.962	3.235	3.847	1.954	1.066	1.097	786	880	725	665	645	482	410