

NOTE DE LA RÉDACTION

La maîtrise économique du Maroc.

Avec le début de l'année 1934 s'achève l'œuvre d'unification économique du Maroc. La visite du Résident général au Maroc oriental les 10 et 11 avril, l'ouverture au trafic voyageurs du tronçon Fès-Taza, dernière étape de la voie ferrée Marrakech-Tunis, consacrent l'incorporation étroite du Maroc oriental dans le bloc chérifien, tandis que la pacification de l'Anti-Atlas, au sud du Drâa et au delà de Tiznit et de Goulimine, marque la dernière étape d'un travail d'annexion qui soumet définitivement à notre contrôle toutes les terres du Rif au Tafilalet, de la Moulouya au Drâa.

Cette extension de notre sphère d'influence implique peut-être le devoir de maintenir certaines autonomies régionales, elle commande en tout cas la nécessité de fortifier une souveraineté économique du Maroc dont les événements ne démontrent que trop la fragilité. Ce pays résiste en effet avec une difficulté croissante à l'envahissement des produits du dehors : concurrence très vive des ciments italiens et tchécoslovaques, entrées massives d'huile d'olive espagnoles, déferlement d'articles japonais dont 2 millions et demi de chaussures caoutchoutées importées en 1933 (Cf. Note sur les produits japonais au Maroc, p. 278). La statistique fait ressortir que sept pays : Roumanie, Chine, Russie, Brésil, Argentine, colonies d'Amérique, des Pays-Bas, ont exporté en 1933 au Maroc pour 277 millions de francs, sans autre contre-partie que 5 millions d'achats dans ce pays (Analyse du commerce extérieur marocain, p. 279).

La déflation marocaine.

Elle se poursuit mais sans aggravation brutale : réduction de la construction immobilière que ne parvient pas à enrayer une chute de cours des matériaux et de la main-d'œuvre, permettant aux entrepreneurs de consentir des cours inférieurs de 30 à 40 % à ceux de 1932. Le chiffre des transactions immobilières s'abaisse d'une moyenne de 14.880 francs par vente, en 1933, à une moyenne de 9.464 francs, en 1934 (Relevé des mutations immobilières, p. 265). Les importations en matériaux de construction du port de Rabat prouvent pourtant que la crise de la construction n'a pas encore sévèrement touché cette ville (Note sur les ports atlantiques du Nord marocain, p. 278).

Les indices financiers, la diminution des taxes sur les correspondances postales dont les recettes déclinent de 4.364.000 francs, du 1^{er} trimestre 1933, à 3.760.000 au 1^{er} trimestre 1934, d'autre part la dépression des cotonnades, du

prix des bougies, l'âpre concurrence en matière sucrière, la baisse des huiles de soya et d'arachide, l'affaissement du mouton à un cours inférieur de près de moitié à celui de l'an dernier, constituent quelques témoignages de déflation des prix (Cf. Relevé des prix de gros et des prix de détail, p. 285).

En revanche, la hausse du prix du pain — plus de 0 fr. 30 à Fès — comme suite à l'ascension des cours des céréales en décembre et janvier, pèse sur le monde indigène dont plusieurs indices trahissent une restriction de pouvoir d'achat : substitution fréquente de riz au blé tendre dans la consommation indigène à Casablanca, stockage du thé chez les grossistes, chômage dans certaines corporations, en particulier celle des cordonniers à Fès, et surtout accentuation des mouvements migratoires (Cf. L'étude des déplacements migratoires au Maroc d'après l'enquête de la direction des affaires indigènes p. 232).

Les perspectives de stimulation économique.

La restriction des crédits à la colonisation (Cf. Le mouvement des colons le 5 février, cf. Rapport sur les crédits à la colonisation, p. 243) la compression des traitements des fonctionnaires que commandaient impérieusement les nécessités budgétaires n'en risqueraient pas moins de diminuer le volume de la consommation locale et de limiter par là les recettes budgétaires ultérieures si l'on ne tendait à compléter la déflation par un effort de « stimulation » de la vie économique.

Les industries locales comportent des chances de développement sur le marché intérieur que laissent prévoir les résultats des huileries, des brasseries marocaines, des pêcheries (Cf. L'essor récent de la pêche à la sardine). Par ailleurs, un événement dont la portée dépasse le cadre marocain : l'éruption dans la nuit du 7 au 8 mars de la sonde 26 au Djebel Tsélfat avec un débit initial de plus de 250 tonnes par jour (Cf. Note sur « Le pétrole au Maroc », p. 238) a souligné l'importance du potentiel économique marocain et l'efficacité de la politique consciente et voulue de mise en valeur minière déclanchée en 1928. La visite du Résident général aux charbonnages de Djerada, le 7 avril, a fait ressortir également la portée d'avenir d'une entreprise appelée à livrer un tonnage de près de 300.000 tonnes dans trois ans. Témoignages décisifs des chances d'expansion du Maroc, ces résultats doivent permettre au pays, selon son orientation antérieure, de continuer à solliciter les capitaux extérieurs pendant la période ingrate où se préparera la mobilisation de nouvelles richesses naturelles.

Aussi bien l'exploitation du charbon et du pétrole vise-t-elle des produits déficitaires à la fois dans la métropole et en Afrique du Nord. Elle doit permettre de favoriser par là une politique de solidarité franco-marocaine d'autant plus urgente que la part proportionnelle des échanges franco-marocains dans le commerce extérieur du Maroc s'accroît constamment : en 1933, 465 millions d'importations marocaines en France contre 584 millions d'importations françaises au Maroc. De même, le total des échanges de l'Algérie avec la métropole atteint 7 milliards 39 millions contre 1.211 millions seulement d'échanges avec l'étranger et les colonies françaises (Cf. Note sur le commerce extérieur algérien, p. 274). 85 % du commerce total de l'Algérie se fait ainsi avec la France.

La politique complémentaire franco-marocaine n'est nullement incompatible avec une intensification des exportations sur les autres marchés extérieurs et le Maroc ne peut que se réjouir du brusque essor de ses expéditions fruitières, notamment en Angleterre, des demandes accrues de cuirs et peaux par l'Italie, de crin végétal par l'Allemagne, des efforts d'organisation méthodique de l'élevage (Cf. Note sur les coopératives d'élevage au Maroc, p. 261), de même le considérable redressement de la consommation européenne de phosphates en 1933, en accroissement de 18 % sur 1932, ouvre de larges perspectives à l'exportation des phosphates marocains, qui a atteint 1.107.333 tonnes en 1933, soit 120.000 de plus qu'en 1932.

LES MOUVEMENTS MIGRATOIRES DES INDIGÈNES AU MAROC (1)

Les touristes fraîchement débarqués au Maroc éprouvent toujours la même surprise amusée à la vue de ces cars où les voyageurs indigènes s'entassent jusque sur l'impériale. Grandes sociétés et petites entreprises de transports en commun se disputent aujourd'hui une clientèle moins soucieuse de confort que de prix modiques : wagons de 4^e classe sur les voies ferrées, cars de la C.T.M. transformés pour un dernier effort sur les routes principales avant la réforme définitive, camionnettes poussives de « transports occasionnels », sur les pistes du bled, tous ces véhicules sont le plus souvent bondés. On a l'impression de voir de grands enfants monter en voiture, comme sur des chevaux de bois, sans autre but que le plaisir de rouler.

Certes, elle est nouvelle et attirante, cette volupté de se déplacer vite et sans effort, qui relègue dans un passé chaque jour plus oublié, le pas lent des caravanes. Mais notre civilisation matérielle brusquement implantée au Maroc n'a fait que donner des satisfactions faciles et innombrables à un état d'esprit et à des besoins qui nous sont très antérieurs. Les civilisés ont d'habitude des idées très fausses sur des populations qu'il considèrent à priori comme très ignorantes : nous associons si étroitement l'idée au moyen du déplacement que nous croyons incapables de voyager ceux qui n'ont pas à leur disposition le train ou l'automobile. Si l'on excepte quelques petites tribus farouchement isolées dans les vallées les plus impénétrables de l'Atlas, les Marocains, bien avant le Protectorat, étaient de grands voyageurs, d'autant plus prompts à se mettre en route que la plupart n'avaient point de valise à faire, ni de bête à harnacher.

Dans cette instabilité, il entre sans doute beaucoup d'éléments : atavisme de populations encore errantes, ou récemment sédentarisées, quittant sans regret des habitations faciles à reconstituer partout, prédisposition de caractères mobiles, curiosité de l'esprit. Traits de race ou effets du genre de vie, ces causes psychologiques ne peuvent être niées, mais sont difficiles à peser. On discerne plus clairement le rôle des facteurs économiques : les conditions géographiques naturelles, le rapport entre les ressources et les besoins permettent de comprendre la cause directe et les modalités des migrations indigènes les plus importantes, par suite d'en apercevoir les perspectives prochaines.

Tendance générale mise à part, les indigènes se déplacent pour des raisons très diverses qui influencent le caractère du déplacement. On ne peut étudier ces mouvements qu'en les groupant d'après certains traits communs : les migrations collectives s'opposent naturellement aux déplacements individuels ; parmi ceux-ci les uns ont un caractère exceptionnel ou une portée réduite ; d'autres, par leur ampleur et leur répétition, constituent un phénomène général d'où l'on peut dégager des règles (2).

I. — Migrations collectives.

Aucun phénomène social, qu'il touche à la vie de relation, à la politique ou à l'économie, ne se comprend au Maroc si l'on ne se représente la vitalité du régime patriarcal et la solidarité tribale qui était la contre-partie de l'impuissance de l'État à garantir la sécurité individuelle. C'est

(1) D'après l'enquête organisée par la direction des affaires indigènes et le service des contrôles civils.
 (2) Voir supra la carte hors texte établie par M. Jean Dresch, professeur au Collège musulman.