

affirme également, dans cet ordre d'idées, que les cars espagnols venant du Rif s'arrêtent fréquemment, après avoir dépassé Martimprey, et débarquent leur monde au milieu de la route afin qu'il puisse se disperser dans la campagne et franchir la frontière à sa guise. C'est ce qui explique, comme le font ressortir diverses évaluations, que le quart, seulement, de l'effectif entrant en Algérie par la voie de terre parvienne dans le périmètre d'Oujda où il lui est difficile de se soustraire au contrôle sanitaire.

4° *Les effectifs et leurs variations.* — On doit dire, tout d'abord, qu'il a été assez difficile de rassembler des éléments numériques sûrs pour une statistique de l'immigration rifaine. Comme on l'a vu, en effet, les intéressés se soustraient à tout contrôle dans la large mesure où ils le peuvent et, sur les chantiers algériens, on constate que les employeurs commettent des erreurs incroyables dans l'appréciation de l'origine ethnique de leurs ouvriers. Sous le terme générique de « Marocains », on confond les Rifains avec les ressortissants français et il a fallu une application soutenue et une grande prudence pour aboutir aux chiffres dont fait état ce travail.

Jusqu'à ces dernières années l'exode rifain, en plus des facteurs économiques propres aux

deux pays en présence, a souvent dépendu de la situation politique dans le Rif et des événements militaires de la pacification. Les opérations de 1924-1925 et 1926, par exemple, ont provoqué une telle raréfaction de travailleurs rifains en Algérie, que les colons d'Oranie ont manqué de la main-d'œuvre qui leur était nécessaire et qu'il en était résulté une hausse fantastique des salaires journaliers, lesquels purent, alors, atteindre 30 francs. En ce temps-là, des émissaires-recruteurs étaient envoyés d'Algérie, afin de ramener les équipes qui faisaient défaut dans les exploitations.

Cette période troublée avait, du reste, amené à prendre des dispositions spéciales à l'égard des intéressés, aussi bien du côté français que du côté espagnol ; mais, depuis, et en ce qui concerne la zone voisine notamment, il semble qu'aucune entrave ne soit apportée au libre jeu de l'exode saisonnier. Les autorités du Rif ne sont pas, en effet, sans se rendre compte des bienfaits réels apportés par ce mouvement à l'économie de leur zone. Les chefs indigènes le favorisent nettement et certaines personnalités le représentent même, volontiers, comme une soupape de sûreté pour les périodes de crise économique.

(A suivre.)

LOUIS MILLIOT.

A. — MOUVEMENT DE LA PRODUCTION

INVENTAIRE DE L'ÉCONOMIE MAROCAINE EN 1934

Nous reproduisons ci-après l'essentiel de quatre rapports sur l'élevage, la viticulture, la production maraîchère et fruitière, l'oléiculture, présentés au conseil de Gouvernement du 27 juin 1934 par M. Lefèvre, directeur général de l'agriculture au Maroc.

SITUATION ÉCONOMIQUE DE L'ÉLEVAGE MAROCAIN.

A. — Débouchés intérieurs.

La tarification des viandes sur les marchés du bled a été supprimée et l'on étudie la révision et le réajustement des taxes qui frappent les viandes de boucherie.

L'exclusivité des fournitures militaires en viandes congelées marocaines n'a pu être obtenue à ce jour, mais on a pu pallier, dans une certaine mesure, aux importations de viandes congelées étrangères, par la congélation des viandes marocaines.

D'autre part, pour des raisons d'ordre sanitaire, l'importation des animaux vivants a été interdite.

B. — Débouchés extérieurs.

Nous avons obtenu la conversion de 25.000 têtes de porcs en 34.000 quintaux de porcs.

Outre les 330.000 têtes de moutons sur pied, 10.000 quintaux de viandes de moutons ont été accordés.

Une impulsion nouvelle a été donnée à l'exportation du mouton et, pour la première fois, nous pouvons enregistrer, dès le début de 1934, l'exportation par les ports de l'Occidental de 151 t. 118 k. de moutons abattus.

D'autre part, le dahir du 12 juin 1933, autorisant l'exportation de la volaille, a permis la sortie de près de 2.000 volailles vivantes et de 1.500 kilos de volailles mortes.

Enfin, le tableau comparatif ci-dessous donnera une idée de la recrudescence des exportations des animaux et des viandes pendant les cinq premiers mois de l'année 1934, par rapport à la même période de l'année 1933.

L'exportation des :

a) Équidés est passée de	605 à	821 têtes
b) Ovins	—	de 22.831 à	29.962 —
c) Porcins	—	de 10.891 à	15.933 —
d) Volailles	—	de	0 à 1.898 —
e) Viandes réfrigérées de moutons est passée de	19.472 à	151.118 kg.
f) Viandes réfrigérées de porcs est passée de	0 à	5.064 —
g) Volailles abattues est passée	de	0 à	1.500 —

C. — Programme d'action pour l'avenir.

Bovins. — Le Gouvernement s'efforce de réserver, à la production marocaine, l'exclusivité des fournitures militaires en viandes fraîches, congelées ou conservées, et des pourparlers sont engagés dans ce sens avec le ministère de la guerre.

L'exclusion des viandes congelées exotiques augmenterait annuellement de 4.000 à 5.000 bovins la consommation du corps d'occupation. La fabrique, au Maroc, de conserves de viande pour l'armée absorberait de son côté 5.000 à 6.000 bovins de première qualité. En accord avec l'administration de la guerre, un essai de fabrication portant sur 200 quintaux va être effectué au début de l'année 1935.

Porcins. — Le contingent annuel accordé en 1933 et 1934 par la métropole est de 34.000 quintaux de porcs vivants et 10.800 quintaux de viandes fraîches, salées ou préparées et de produits fabriqués. Or, la production marocaine du porc excède de 60.000 quintaux environ la consommation intérieure.

Étant donné les difficultés rencontrées en France pour l'augmentation du contingent actuel, le Gouvernement du Protectorat étudie les possibilités de faire bénéficier la production d'une plus grande part du marché intérieur.

Les importations d'origine étrangère de viandes salées et de produits fabriqués de porc ont été de plus de 600.000 kilos en 1933 et représentent en porcs vivants la valeur de 15.000 à 20.000 têtes.

Ovins. — L'exportation des viandes abattues soit en cadre, soit en cale frigorifique, et celle des moutons vivants a été entreprise avec succès depuis trois mois ; il a été exporté, pendant cette période, par l'Occidental :

8.713 moutons vivants ;
151 t. 118 kg. de viandes.

Ce commerce nouveau ne s'exerce point au détriment de la production du Maroc oriental, qui continue à être drainée par l'Oranie, mais il est constitué par la production du colon européen et par celle de l'indigène du versant nord de l'Atlas.

On peut considérer qu'il existe au Maroc quatre races indigènes du mouton bien distinctes :

1° La race des Hauts-Plateaux du Maroc oriental, fournissant annuellement 100.000 à 150.000 têtes à la France. Elle compte environ 1.000.000 de têtes ;

2° La race berbère ou de la montagne dont l'habitat est l'Atlas et ses contreforts et dont le type est le mouton du Moyen-Atlas. C'est un animal de petite taille, bien conformé, convenant parfaitement à l'exportation. Elle compte environ 3.000.000 de têtes ;

3° La race du Tadla et ses variétés Beni-Meskine, Rehamna, Zaïan, est d'un modèle un peu plus grand que le précédent, apte aussi à l'exportation. Elle compte 1.500.000 têtes ;

4° La race des plaines côtières dont le type ne convient guère qu'à la consommation locale.

L'OLÉICULTURE MAROCAINE.

L'oléiculture a constitué, de tout temps, une des plus importantes richesses du Maroc, notamment dans les régions de Fès, Meknès, Ouezzane, Marrakech, Mogador, dans le Tadla et dans le Sous.

Le nombre des oliviers actuellement en production dépasse six millions et on peut évaluer à 600.000 quintaux d'olives la récolte moyenne annuelle, ce qui correspond à une production d'huile de 100.000 quintaux environ dont la valeur, au cours actuel, est de 35 à 40 millions de francs.

Or, la culture de l'olivier subit au Maroc depuis cinq ans une crise profonde : de 1928 à 1934, les cours des huiles d'olives n'ont cessé de baisser et sont passés de 750/800 francs à moins de 350 francs cette année, si bien que les indigènes tendent à se désintéresser de plus en plus de cette culture.

Causes de la crise de l'oléiculture marocaine

Tout à fait normale dans des pays qui, tels l'Espagne, l'Italie, la Tunisie, disposent de très gros excédents de production, cette crise peut sembler paradoxale au Maroc, qui est très loin de suffire à sa propre consommation.

Essentiellement indigène, la culture de l'olivier est pratiquée suivant des méthodes archaïques :

Les plantations trop denses,
Les façons culturales insuffisantes,
L'entretien des arbres mal assuré,
Les méthodes de cueillette défectueuses,
sont évidemment à la base des rendements déficitaires et, dans bien des cas, de la qualité inférieure des huiles.

Mais, la situation actuelle du marché mondial des matières grasses explique essentiellement cette crise.

La surproduction des graines oléagineuses et, notamment, du lin en République Argentine et aux Indes, du soya en Mandchourie, ont provoqué un avilissement tel du cours de ces produits, que l'industrie européenne est actuellement en mesure de nous livrer des huiles alimentaires de lin à 1.500 francs et des huiles de soya à 1.600 francs la tonne. Les cours moyens à l'importation de ces deux huiles étaient, en 1930, de 4.600 francs, donc trois fois supérieurs à leur valeur actuelle.

En outre, certains pays de grand élevage, dont les besoins en tourteaux sont considérables, en arrivent à considérer l'huile comme un sous-produit dont ils se débarrassent à vil prix.

Quoi d'étonnant, dans ces conditions, que le Maroc, pays de la « porte ouverte », ait souffert plus que tout autre de cet avilissement des cours au moment où, pour se défendre, un grand nombre de pays prenaient de sévères mesures de protection.

Un grand nombre de commerçants, plus ou moins dénués de scrupules, ont été, par ailleurs, amenés à pratiquer la fraude sur l'huile d'olive.

Très recherchée par les indigènes, l'huile d'olive est d'autant plus exposée à être adultérée avec toutes sortes d'huiles de graines : soya, lin, arachide, coton, sésame, oïlette, tournesol, camélia, que les prix de ces dernières sont plus bas.

Quelle que soit la surveillance exercée, les fraudes à base d'huile de maïs ou de tournesol sont difficiles à caractériser ; l'huile de soya et l'huile de lin hydrogénée (c'est le cas de l'huile de lin alimentaire) peuvent facilement passer inaperçues.

L'huile de camélia, dont de gros arrivages se font actuellement à Marseille, pour être réexpédiés ensuite sur les lieux de production de l'huile d'olives, est pratiquement impossible à déceler par aucune analyse.

Il est donc absolument illusoire, dans la majorité des cas, de vouloir poursuivre des fraudes très difficiles à découvrir, dès qu'elles sont faites avec un peu d'habileté.

Mesures de défense du marché des matières grasses

L'Espagne et l'Italie ont augmenté dans de fortes proportions les droits de douane frappant les graines et fruits oléagineux ainsi que leurs dérivés à l'importation. L'Italie a, en outre, rendu obligatoire la dénaturation à l'importation des huiles à usage industriel et suspendu le régime de l'importation en admission temporaire des graines oléagineuses pour l'extraction des huiles.

La Grèce a adopté depuis le 1^{er} février et les États-Unis envisagent des mesures de restriction très sévères sur les importations de matières grasses.

La loi française du 6 août 1933 a établi sur toutes les graines et fruits oléagineux importés dans la métropole un droit de douane qui varie de 8 à 16 francs par quintal ; l'introduction de ces produits est soumise, en outre, à des contingents, et le décret du 7 août 1933 a relevé le tarif douanier des huiles et corps gras.

L'Afrique occidentale française vient d'être autorisée, par le décret du 5 mars 1934, à augmenter dans de très fortes proportions ses droits de douane à l'importation.

C'est ainsi que les huiles de soya, pures ou mélangées avec toute autre huile comestible, sont frappées d'un droit qui ne peut, en aucun cas, être inférieur à 157 fr. 50 par quintal ; les huiles alimentaires d'arachides d'un droit de 73 francs ; les huiles alimentaires de lin d'un droit de 88 francs.

Des taxes analogues et du même ordre de grandeur ont été établies au Gabon par le décret du 10 mars 1934.

Enfin, le *Gouvernement général de l'Algérie*, pour encourager les producteurs à améliorer la qualité de leurs huiles d'olives accorde, cette année, une prime de 20 francs par quintal d'huile d'olives pure titrant moins de un degré d'acide oléique, extraite des olives fraîches par des moyens mécaniques et n'ayant subi aucun traitement chimique.

LA PRODUCTION MARAÎCHÈRE ET FRUITIÈRE MAROCAINE.

La comparaison des produits bruts des deux dernières années fait apparaître, d'une manière tangible, la place que ces productions tiennent dans l'économie marocaine :

	1932	1933
Blés	700.000.000 fr.	450.000.000 fr.
Céréales secondaires	550.000.000	440.000.000
Autres cultures	50.000.000	45.000.000
Vignes à vin	30.000.000	35.000.000
Production maraîchère..	140.000.000	143.000.000
Production fruitière	135.000.000	160.000.000

ÉVALUATION DE LA PRODUCTION MARAÎCHÈRE ACTUELLE

	SUPERFICIE	TONNAGE	VALEUR
Tomates	1.000 ha.	250.000 qx.	13.000.000 fr.
Petits pois	4.000	50.000	10.000.000
Haricots	650	32.000	13.000.000
Artichauts	250	38.000	1.000.000
Pommes de terre.	3.000	120.000	6.000.000

Cultures maraîchères irriguées :

Asperges, melons, courgettes, pastèques, carottes, salades, radis, etc.	9.000	900.000	100.000.000
------------------------------------------------------------------------------	-------	---------	-------------

TOTAL 17.000 ha. 1.390.000 qx. 143.000.000 fr.

ÉVALUATION DE LA PRODUCTION FRUITIÈRE

	TONNAGE	VALEUR
Amandes	90.000 qx.	70.000.000 fr.
Olives	700.000	40.000.000
Figues	1.500.000	9.000.000
Oranges, mandarines ...	300.000	18.000.000
Pêches, prunes et abricots.	55.000	6.000.000
Raisins de table	500.000	16.000.000
Fraises et cerises	2.000	1.000.000

Environ 160.000.000 fr.

Organisation des débouchés.

a) *Marché intérieur.* — La consommation des fruits frais et conservés du Maroc doit pouvoir être augmentée. Il convient de noter, à cet égard, que nous sommes encore importateurs de :

	En 1932	En 1933
Citrons, oranges, mandarines	1.500.000 kg.	2.450.000 kg.
Raisins frais	46.000	29.000
Pommes et poires	1.600.000	2.517.000
Pêches	31.000	36.000
Melons et pastèques	60.000	»
Bananes	2.800.000	3.250.000
Fruits divers	343.000	236.000
Raisins secs	236.000	187.000
Amandes	38.000	80.000
Pruneaux	158.000	136.000
Conserves : confiture et gelée	268.000	365.000

b) *Marché français.* — Le contingent, pour les primeurs, est de 137.000 quintaux ; il est possible que des discussions prochaines permettent, au Gouvernement marocain, de le faire augmenter. Mais, il n'en demeure pas moins vrai qu'il ne sera pas extensible à l'infini et que pour donner toutes satisfactions nécessaires aux producteurs de la métropole et de l'Algérie, le Maroc se verra vraisemblablement réclamer, d'une part, des contingents par nature de produits et, d'autre part, des interdictions d'expédition à certaines époques.

Dans ce dernier domaine, il y a lieu de poursuivre très activement la sélection des diverses variétés adaptées, généralement des variétés très précoces. Certaines régions marocaines doivent, aussi, se bien pénétrer qu'elles arriveront toujours sur le marché à une époque trop tardive où elles entreront en concurrence avec les producteurs métropolitains et algériens.

En ce qui concerne les fruits, il est raisonnable de penser que la métropole étant largement importatrice, il lui sera possible d'accorder au Maroc des contingents plus importants. Mais, là encore, il faut rester, autant que possible, complémentaires de la production métropolitaine. La France a fait, ces dernières années, de larges plantations d'arbres à noyaux ; le Maroc semble devoir surtout porter son effort sur les agrumes, les amandes et sur les fruits à conserves.

Indépendamment du marché français, nous devons pouvoir assurer rapidement, dans d'excellentes conditions, le ravitaillement en fruits et légumes frais de l'A.O.F. : notre situation géographique nous la désigne tout particulièrement.

c) *Marchés étrangers.* — Une grande partie de notre production d'amandes douces et amères s'exporte déjà sur l'étranger : Allemagne et surtout Angleterre. Tous les efforts des producteurs doivent donc tendre à conserver et à élargir ces marchés.

Depuis deux ans environ, un commencement d'exportation, sur les pays du Nord de l'Europe, de fruits frais (clémentines et mandarines) et surtout de primeurs, paraît se dessiner ; il semble qu'il y ait là, pour le Maroc, dans un avenir proche, des débouchés intéressants ; dans le domaine des cultures maraîchères, le producteur marocain doit, en effet, pouvoir lutter victorieusement, sur le marché anglais notamment, avec les Hollandais qui ne peuvent obtenir des primeurs que par des cultures sous verre.

Nous prospectons, d'autre part, le marché de l'Amérique du Sud.

Une telle orientation des débouchés met au premier plan :

- a) L'organisation du contrôle à l'exportation ;
- b) L'organisation des transports.

a) *Contrôle des exportations*

Ce contrôle a été confié, dès 1932, à l'Office chérifien de contrôle et d'exportation (O.C.E.).

Appliqué tout d'abord, en 1932, aux exportations de céréales et dans le domaine des primeurs aux expéditions de tomates et de pommes de terre, il a été étendu, en 1933, aux fèves fraîches, aux haricots, aux petits pois, aux courgettes, etc..., et s'appliquera prochainement, à la demande même des producteurs, à tous les envois de conserves.

Le nombre des colis contrôlés par l'O.C.E. a été de :

En 1932	700.000 environ
En 1933	1.000.000 —
Depuis le 1 ^{er} janvier 1934	2.150.000 —

Rien de plus régulier que la cadence des expéditions pendant les mois les plus chargés de mai et de juin :

Mai : première décade	150.000 colis
deuxième décade	214.000 —
troisième décade	410.000 —
Juin : première décade	290.000 colis
deuxième décade	267.000 —

Le maintien des prix est la preuve la plus tangible de la bonne préparation des expéditions : de début mai au 20 juin, les cours des tomates au marché de Paris, approvisionné essentiellement par le Maroc, ne sont jamais tombés au-dessous de 250 francs alors que l'an dernier, à pareil époque, on enregistra trop souvent des cours dépassant à peine 100 francs le quintal.

b) *Organisation des transports*

Elle est à la base de l'écoulement des produits périssables dont nous nous occupons. Ces derniers sont actuellement acheminés par des courriers réguliers, soit sur Marseille, soit sur les ports de l'Atlantique, mais le nombre de ces courriers et leur outillage laissent encore à désirer.

Il a été possible à l'administration d'obtenir l'affrètement, en 1933, de sept bateaux supplémentaires pendant la forte saison de primeurs ; cette année, l'organisation a été plus complète et douze vapeurs ont été spécialement envoyés sur Casablanca par les compagnies françaises de navigation pendant les mois d'avril, mai et juin, de telle manière que les producteurs ont pu faire des envois avec une grande régularité. C'est une des raisons essentielles du succès de cette campagne.

Des améliorations doivent encore être apportées dans cet aménagement, de façon à mieux coordonner les expéditions, tant sur la métropole que sur l'étranger : en ce qui concerne la France en particulier, sans négliger Marseille et Bordeaux, il semble souhaitable de tourner les yeux vers les grands marchés du Nord de la France. Quant à l'aménagement des cargos et navires transporteurs, les compagnies de navigation ont fait des efforts que nous leur demanderons de continuer.

LA VITICULTURE MAROCAINE.

Nous ne nous occuperons, dans cette étude, que du vignoble européen du Maroc.

Ce n'est pas que le vignoble indigène soit dépourvu d'intérêt ni d'importance ; avec ses quelques 16 millions de pieds de vigne, il constitue, au contraire, une richesse économique de premier plan, mais l'écoulement de sa récolte n'a pas soulevé, jusqu'à ce jour, de grosses difficultés. Uniquement orienté vers la production de raisins de table et de raisins secs, sa récolte est facilement absorbée par le marché local.

Une petite quantité de raisins indigènes est bien, il est vrai, transformée en vin cachir, en vin ordinaire également, depuis notre installation au Maroc (50.000 hl. environ) ; mais cette production est compensée par celle des raisins de table provenant du vignoble européen.

I. — Vignoble européen du Maroc.

Le vignoble européen du Maroc, qui avait en 1919 une superficie de 700 hectares à peine, s'est accru très régulièrement jusqu'en 1930, à raison de 800 à 850 hectares par an ; il atteignait, à cette date, une superficie de 9.500 hectares. Depuis quatre ans, par contre, son accroissement s'est sensiblement accéléré : près de 3.000 hectares furent plantés en 1931 ; 4.500 en 1932 ; 3.000 environ en 1933 et 1934 ; c'est ainsi qu'il recouvre aujourd'hui une superficie de 23.000 hectares.

Ce vignoble peut, sans grande erreur et pour la raison ci-dessus indiquée, être considéré comme exclusivement constitué de cépages de cuve ; aussi la production du vin a-t-elle suivi une progression sensiblement parallèle à l'accroissement de la superficie plantée et de 40.000 hectolitres en 1922 est passée à 200.000 hectolitres en 1930, pour atteindre en 1933, 440.000 hectolitres.

De leur côté, les importations de vin du Maroc, régulièrement croissantes de 1914 à 1931, du fait de l'augmentation de la population européenne, semblent avoir atteint, à cette date un maximum définitif avec 283.000 hectolitres. Depuis deux ans, en effet, elles sont en régression très rapide : 132.000 hectolitres en 1932 ; 55.000 hectolitres seulement en 1933.

Avec 12.500 hectares de vigne en rapport et 4.500 hectares de vigne à la troisième feuille, il n'est pas exagéré, en effet, de prévoir pour cette année, une récolte de 550.000 hectolitres de vin, c'est-à-dire de 100.000 hectolitres supérieure à nos besoins.

Les excédents de production vont d'ailleurs s'accroître très vite durant les trois ou quatre années à venir : (cette période correspondant à l'entrée en production des surfaces importantes plantées en vigne de 1930 à 1934) et seront de l'ordre de 3 à 400 mille hectolitres dès 1937.

On peut donc augurer que 1934 marquera un renversement complet de l'économie marocaine en matière de commerce de vin et que ce renversement sera brutal par suite de l'importance des plantations de ces dernières années. D'importateur de vin, le Maroc va passer brusquement dans le groupe des pays exportateurs.

II. — Facteurs du développement du vignoble marocain.

Venus en grand nombre d'Algérie, les premiers colons marocains se sont rendus compte très vite que le Maroc était, tout comme cette dernière, le pays de prédilection de la vigne.

D'autre part, les hauts prix atteints par des vins d'importation de très mauvaise qualité et toujours plus ou moins frelatés, ne pouvaient que les inciter à assurer rapidement le ravitaillement de la colonie européenne et du corps d'occupation.

Cependant, malgré ces facteurs favorables, le développement du vignoble marocain fut, dans les années qui suivirent la guerre, extrêmement lent.

Aucune des facilités dont pouvaient bénéficier les autres branches de la production agricole ne furent accordées à la vigne.

Pas d'exemption de droits de douane pour le matériel viticole (sulfateuses, souffreuses, etc.), ni sur les produits anticryptogamiques utilisés par les viticulteurs (souffre, sulfate de cuivre, etc.) ;

Pas de dégrèvement de taxes sur les vignes cultivées à l'européenne.

Enfin, dans le même ordre d'idées, sur aucun des cahiers des charges de la colonisation officielle européenne, n'a jamais figuré, parmi les conditions de mise en valeur imposées, l'obligation pour le preneur d'un lot, de planter de la vigne.

L'administration a, autrefois, il est vrai, accordé son aide pour la création de caves coopératives, mais la construction de ces caves n'a fait que suivre la constitution des vignobles.

Par ailleurs, poursuivant dans toutes les branches de la production agricole une politique de qualité, le Gouvernement ne pouvait se désintéresser du seul moyen qu'avaient les petits viticulteurs de fabriquer des vins bien constitués et vinifiés selon les règles œnologiques modernes, sans lesquelles, en Afrique du Nord, on ne peut obtenir que des breuvages innombrables.

Quels ont été les résultats d'une telle politique ?

Alors que dans certains pays, dans le Midi de la France et surtout en Algérie, les plantations de vignes prenaient dans les années qui suivirent la guerre, l'allure d'une véritable folie collective, il n'en a, à aucun moment, été de même au Maroc.

Il est certain, par ailleurs, que les bruits de prohibition qui ne cessent de circuler dans le pays, ne sont pas étrangers à la recrudescence des plantations constatée depuis trois ans.

Quoi qu'il en soit, nous assistons, aujourd'hui, sur le marché local à l'élimination des vins étrangers par les vins du pays et, cela, au prix seulement d'un droit de douane extrêmement faible (7 1/2 % *ad valorem*). C'est un résultat intéressant : il serait, en effet, malaisé de citer une autre branche de la production marocaine qui puisse, dans les circonstances présentes, se contenter d'une protection aussi faible.

III. — La crise viticole dans le bassin méditerranéen :

Remèdes employés pour la conjurer.

Les vignobles du bassin méditerranéen, dont la production actuelle s'élève à 180 millions d'hectolitres environ ont vu durant ces trente dernières années leurs surfaces augmenter de 500.000 hectares et leur production s'accroître de plus de 30 millions d'hectolitres.

En même temps que la production augmentait, la qualité des vins diminuait ; de plus en plus, dans tous les pays viticoles, les vignobles quittaient les coteaux pour s'installer dans les plaines ; les vieux cépages qui avaient fait leur preuve étaient rejetés et remplacés par des variétés à hauts rendements ; chaque jour davantage tendaient à s'implanter des méthodes culturales sacrifiant la qualité à la quantité : irrigations massives, tailles longues, abus des engrais, etc.

La plupart des pays viticoles se sont donc imposés, depuis plusieurs années déjà, des disciplines très sévères dans le double but :

De restreindre leur production ;

D'améliorer la qualité des vins produits.

Mais, si les buts recherchés par tous ces pays sont sensiblement les mêmes, les législations adoptées diffèrent par de nombreux points :

Les unes, très libérales, telle la législation italienne, visent surtout à une « limitation par la qualité » ;

D'autres, au contraire, absolument draconiennes, telles les législations portugaise ou tunisienne, prohibent formellement toute nouvelle plantation ;

D'autres, enfin, telle la législation française, prévoient, sous une apparence de sévérité extrême, un grand nombre d'exonérations.

IV. — Recherches de débouchés à l'extérieur.

A moins d'un renversement bien improbable de la situation métropolitaine, c'est sur les marchés coloniaux et surtout sur les marchés étrangers que les viticulteurs marocains seront dans l'obligation de placer leurs excédents de vins.

Ces débouchés sont sans doute extrêmement limités. Ils existent cependant ; l'exemple fourni par la Cave coopérative de Berkane, qui vient de vendre 5.000 hectolitres de vin au corps d'occupation d'Indochine, le prouve bien.

Il ne semble pas, par ailleurs, que les producteurs métropolitains puissent prendre ombrage des efforts que nous pourrions faire pour conquérir des marchés tels que ceux de l'Afrique occidentale et de l'Afrique équatoriale françaises, dont le ravitaillement exige des vins à haute teneur alcoolique qui, précisément, ne peuvent être produits en France.

La Belgique, la Suisse, pour ne citer que les pays les plus proches, peuvent et doivent nous accorder, de même qu'aux autres nations, les contingents de vins directement proportionnels à la valeur des produits qu'elles nous vendent.

Mais, de telles exportations ne seront possibles que si nous parvenons à produire à bas prix des vins d'excellente qualité courante.

IMPORTATIONS DES VINS

(en hectolitres)

PAYS	1930	1931	1932
A. O. F.....	117.595	77.859	88.086
Belgique	409.100	348.400	278.400
Suisse	1.160.000	1.153.300	1.196.300

Droits de douane sur les vins ordinaires.

A. O. F. — Valeur mercuriale 250 francs l'hectolitre logé en fûts ou en demi-muids :

Douane 5 % 250 francs	12 50
Surtaxe droits étrangers 20 %	50 00
Chiffre d'affaires 4,20 %	10 50
Droits d'octroi de mer applicables depuis le 1 ^{er} janvier 1924 : droit fixe 20 francs par hectolitre	20 00
Frais de statistique, débarquement, camionnage	7 00
TOTAL.....	100 00

La surtaxe sur les vins étrangers serait portée prochainement à 40 % ce qui élèverait l'ensemble des droits à 150 francs par hectolitre.

BELGIQUE. — Vins en fûts : ne titrant pas plus de 12° : 135 francs l'hectolitre.

Les vins autres importés autrement qu'en bouteilles, titrant plus de 12°, acquittent pour chaque dixième de degré d'alcool excédant 12°, un droit supplémentaire égal à celui qui frappe les eaux-de-vie étrangers.

Toutefois, en ce qui concerne les vins qui ont droit à une appellation d'origine dûment notifiée en conformité de la loi du 18 avril 1927, le droit supplémentaire pourra, moyennant les conditions à déterminer par le ministre des finances, n'être exigé que pour les vins qui titrent plus de 15°.

SUISSE. — Vins en fûts : 170 francs jusqu'à 13°.

Les importations qui bénéficient des autorisations spéciales créées par l'arrêté du 4 novembre 1933, payent un droit de 117 fr. 60 seulement.

**Exposé de M. Normandin, directeur général des travaux publics
au conseil du Gouvernement du 27 juin 1934.**

Travaux en cours ou à exécuter jusqu'au début de 1936.

Routes. — Les dépenses d'établissement des routes principales et secondaires s'élèvent, au 31 décembre 1933, à 420 millions environ pour une longueur totale de 6.400 kilomètres environ. Elles ont été couvertes par :

- Budget ordinaire, 25 millions ;
- Emprunts, 161 millions ;
- Fonds de réserve, 180 millions ;
- Caisse spéciale, 36 millions.

Les ressources restant disponibles en 1934 et 1935 sont d'une vingtaine de millions.

Principaux travaux qui pourront être terminés au début de 1936 avec les ressources disponibles :

- Route de Ksiri à Ouezzane ;
- Plateforme de la route de Meknès à Petitjean par la vallée du R'Dom (manquera l'empierrement d'une dizaine de kilomètres) ;
- Route du Zegotta aux chantiers du Tselfat ;
- Amélioration de la route de Fès à Aïn-Aïcha et au Haut-Ouerrha ;
- Route de Fès à la Haute-Moulouya jusqu'à l'ain Merja ;
- Route de Fès à Imouzzèr, dans la partie en plaine ;
- Route d'Ifrane à Azrou ;
- Construction d'un pont sur l'oued Serrou, entre Khenifra et Tadla ;
- Route de Marchand à Khemissèt sauf les ponts sur les oueds Grou et Bou-Regreg et l'empierrement sur une quinzaine de kilomètres entre Merzaga et le Bou-Regreg ;
- Route de Tiffèt à Oulmès sauf les quatre derniers kilomètres et l'empierrement sur une douzaine de kilomètres ;
- Route de Rabat au Tadla, sera terminée en plateforme jusqu'à Fquih-ben-Salah ; un pont sera construit sur l'Oum-er-Rebia, à Sidi-Aïssa ;
- Route de Chichaoua vers Chemaïa jusqu'au pont de Khelouat sur l'oued Tensift ;
- Route de Marrakech à Taroudant par le Tizi-N'Test, sauf empierrement et chargement de certaines sections ;
- Route de Marrakech à Ouarzazate ;
- Route d'Agadir à Tiznit (sauf empierrement de quelques kilomètres).

J'ajoute que l'élargissement à 7 mètres et le reprofilage de la chaussée de la route de Casablanca à Rabat, déjà exécutés sur la moitié de la longueur de la route, seront terminés dans un an environ.

Ports. — *Port-Lyautey.* — Les jetées de Mehdyia sont terminées. Il reste à poursuivre l'amélioration des fonds du Sebou par calibrages et dragages, et divers aménagements dans le port (chaussées, électrification, clôture douanière, voies ferrées, cale de halage).

Les dépenses faites au 1^{er} janvier 1934 s'élèvent à 263 millions et il reste à dépenser, en 1934-1935, 15 à 16 millions, soit au total 280 millions dont 270 fournis directement ou indirectement par le Protectorat.

Rabat-Salé. — Il reste à renforcer et prolonger quelque peu les digues basses, à construire divers bâtiments (recette des douanes, magasin aux inflammables, parc à bestiaux), à faire quelques aménagements pour les chaussées et voies d'accès et à établir des installations pour la pêche.

Le total des dépenses faites au 1^{er} janvier 1934 est de 117 millions et il reste à dépenser, en 1934-1935, 4 millions, soit au total 121 millions dont 116 fournis directement ou indirectement par le Protectorat.

Fedala. — Les travaux destinés à l'accès et à la réception des pétroliers sont à peu près terminés. Il reste à achever ou à faire des travaux intéressants surtout la pêche, notamment une cale pour sardiniers, un quai pour chalutiers, et à parfaire l'éclairage électrique.

Le total des dépenses au 1^{er} janvier 1934 est de 35 millions et demi environ et il reste à dépenser environ 1 million et demi, soit au total 37 millions, dont 14 mil. 3 de capital-actions ou obligations de la Compagnie du port, 8 mil. 3 fournis par un emprunt à la Caisse des dépôts et consignations, 9 millions de subvention du Gouvernement chérifien et 5 millions environ d'avances diverses de la compagnie, remboursables avec ou sans intérêt.

Casablanca. — Les travaux de la jetée Delure sont maintenant arrêtés. La jetée a une longueur de 2.450 mètres qui est suffisante pour les besoins actuels.

A l'enracinement de la jetée transversale, on termine les murs de quai. Le nouvel outillage de manutention des charbons est prêt à entrer en service. On poursuit l'installation d'un parc à goudrons, permettant la réception des produits en vrac.

Les ressources disponibles permettront l'exécution des travaux ou fournitures suivants jusqu'à la fin de 1935.

1^o Achèvement de l'aménagement du môle du Commerce, qui sera pourvu de dix nouvelles grues électriques, de 5.000 mètres carrés de nouveaux magasins, d'un hangar aux primeurs, d'un magasin aux alcools, de la bouverie du lazaret vétérinaire, de bâtiments pour le parc aux inflammables, d'une bascule charretière, d'une bascule wagonnière et d'égouts complémentaires. L'éclairage électrique sera sensiblement renforcé et amélioré.

2^o Installation d'un nouveau port de pêche et, notamment, d'une halle aux poissons.

3^o Continuation, jusqu'à fin 1935, des travaux de déroctage et dragage complémentaires avec deux pilonneuses, une drague et deux pontons à benne preneuse.

4^o Installation du radiophare d'El-Hank.

Le total des dépenses faites au 1^{er} janvier 1934, pour le port de Casablanca, est de 583 millions et il reste à dépenser, en 1934 et 1935, une quarantaine de millions, soit au total 623 millions presque entièrement fournis par des emprunts du Gouvernement chérifien.

Mazagan. — Construction d'un hangar métallique, déroctages et dragages.

Les dépenses faites au 1^{er} janvier 1934 s'élèvent à 17 millions, auxquels s'ajoute 1 million de dépenses à faire en 1934-1935.

Safi. — On poursuit la construction des quais et terre-pleins, et l'outillage de ces quais, ainsi que les dragages d'approfondissement et divers aménagements intérieurs (appointement pour les pêcheurs, cale de halage, ouvrage de protection contre les crues de l'oued Pacha, défense du terre-plein sud).

Les dépenses faites au 1^{er} janvier 1934 s'élèvent à 147 millions ; celles à faire en 1934-1935 à 18 millions, soit au total 165 millions dont 82 fournis par des emprunts du Gouvernement chérifien, 27 par la caisse spéciale ou le fonds de réserve et 56 par l'O.C.P.

Mogador. — Les dépenses faites au 1^{er} janvier 1934 s'élèvent à 11 millions plus 1 million en 1934-1935.

Agadir. — On achève de monter l'outillage et d'équiper les carrières pour entamer les travaux de prolongement de la jetée qui commenceront au début de 1935.

Les dépenses faites au 1^{er} janvier 1934 s'élèvent à 16 millions et il reste à dépenser, en 1934-1935, environ 7 millions, soit au total 23 millions.

Pour l'ensemble de son équipement portuaire, le Maroc aura dépensé, fin 1935, 1.280 millions.

HYDRAULIQUE ET ADDUCTIONS D'EAU. — Le barrage du Beth est, à peu de chose près, achevé. Le canal principal de dérivation est fait sur 22 kilomètres et sera prolongé jusqu'à l'oued Tihili, au début de 1935.

Le barrage du N'Fis sera achevé au printemps 1935.

Le canal de dérivation des eaux de l'Oum-er-Rebia, entre Kasba-Tadla et Kasba-Zidania, est en cours de construction sur presque toute sa longueur et sera terminé fin 1935.

Les rhétaras de la région de Marrakech et celle de l'oued Bouchane seront poursuivies de manière à épuiser la dotation disponible.

En ce qui concerne les grandes adductions d'eau, la principale, celle qui dessert les villes du littoral entre Port-Lyautey et Casablanca, est terminée depuis l'année dernière. N'en déplaise aux prophètes de malheur, le débit du Fouarat est largement suffisant pour alimenter pendant de longues années les villes de la côte puisque le débit maximum fourni jusqu'à présent n'a pas atteint 250 litres-seconde et que nous pensons disposer à la fin de cette année d'un débit total de 600 litres-seconde.

Les petits centres du bled, au nombre de 31, ont pu être dotés progressivement de distributions d'eau.

En 1934-1935, seront dotés d'une distribution : Saïdia, Midelt, Arbaoua. L'étude de la distribution dans la banlieue de Casablanca est commencée.

Les dépenses relatives à l'hydraulique et aux distributions d'eau s'élèvent, au 1^{er} janvier 1934, à 481 millions. Les dépenses à faire en 1934-1935 s'élèvent à 64 millions environ, soit au total 545 millions dont 78 millions payés par la caisse de l'hydraulique et le reste par l'emprunt.

ELECTRIFICATION. — L'extension du réseau H.T. de l'E.E.M. se poursuit. Les lignes d'Oujda à Berkane et Saïdia sont terminées, celle d'Oujda aux charbonnages de Djerada le sera en septembre. La seconde ligne de transport entre Casablanca et Salé sera terminée fin juillet et permettra de desservir Boulhaut dans le courant de 1935. Les lignes de Machou à Azemmour et Mazagan et celle de Khouribga à Oued-Zem, Boujad et Kasba-Zidania sont terminées, celle qui dessert Bir-Djedid le sera prochainement, ainsi que la ligne de Benguerir - Louis-Gentil - Safi. Enfin la ligne de Meknès à Azrou et Ifrane sera commencée en juillet et terminée au début de 1935.

L'usine de Fès-aval est terminée ; celle d'El-Kansera le sera à l'automne, celle de Kasba-Zidania est en cours et sera terminée au début de 1936.

Le montant des dépenses faites pour le réseau de l'E.E.M. au 1^{er} janvier 1934 est de 468 millions dont 50 % fournis par la société, 25 % par C.F.M. et 25 % par le Protectorat. Il reste à dépenser, jusqu'au début de 1936, une cinquantaine de millions qui porteront le compte d'établissement à un chiffre supérieur au demi-milliard.

21 centres du bled sont électrifiés ou en cours d'électrification. L'exploitation de l'ensemble de ces petits centres est déficitaire. Le déficit a atteint, en 1933, 550.000 francs et menace de s'aggraver, ce qui montre bien l'impossibilité d'un abaissement général des tarifs.

Les dépenses d'établissement des chemins de fer sont, au 1^{er} janvier 1934, les suivantes :

T.F. (p. mém. à la charge de la métropole) : 580 millions ;

C.M.O., 277 millions ;

C.F.M., 1.908 millions.

A ces chiffres viendront s'ajouter en 1934-1935 :

1° Les dépenses de construction de la ligne Louis-Gentil - Safi, soit 48 millions ;

2° Les dépenses d'achèvement et de parachèvement de la ligne Fès-Oujda, soit 101 millions ;

3° Divers travaux complémentaires sur les lignes anciennes, soit 73 millions ;

4° Les charges de capitaux 1934 de C.M.O et du Fès-Oujda, et 1934-1935 du Benguerir - Louis-Gentil, soit 61 millions ;

5° Les déficits d'exploitation du Maroc oriental, du Fès-Oujda et du Benguerir - Louis-Gentil, soit 22 millions.

Au début de 1936, les dépenses d'établissement des chemins de fer (autres que le T.-F.) atteindront donc près de 2.500 millions, dont :

320 millions fournis par les compagnies ;

41 millions fournis par les mines de Bou-Arfa ;

2.140 millions fournis par le Protectorat.

Ressources d'emprunt disponibles.

a) Sur l'emprunt 1928, il reste disponible une somme de 11 millions environ,

Dont :

4 mil. 6 pour le port d'Agadir (à dépenser en 1934) ;

4 mil. 1 pour l'amélioration des relations entre Rabat et Salé,

et le reste pour achèvement ou règlement, dans le courant de cette année, de divers travaux de routes et d'hydraulique ;

b) Sur l'emprunt 1932 (1^{re} tranche), il reste disponible 174 millions qui seront dépensés à raison de :

100 millions en 1934 ;

74 millions en 1935.

A ces chiffres s'ajoutent, pour le port de Safi, une vingtaine de millions obtenus par des emprunts directs de l'O.C.P. ; pour l'électrification, une trentaine de millions fournis par l'E.E.M. et C.F.M., et pour la ligne de Safi, quelques millions fournis par C.F.M.

Au total, on dispose donc, en 1934 et 1935, pour les travaux neufs, d'un total de l'ordre de 230 millions.

A partir de 1936, à moins de retournement complet de la situation économique et budgétaire, les ressources pour travaux neufs seront pratiquement réduites à 0, si la deuxième tranche de l'emprunt est différée.

Accord entre le rail et la route.

Après avoir, en 1933, promulgué les textes qui, d'une part, soumettaient les transporteurs existants à certaines formalités et à certaines sujétions imposées par l'intérêt public, d'autre part permettaient d'arrêter l'inflation des moyens de transport, l'administration s'est préoccupée d'amener les transporteurs routiers et le chemin de fer à collaborer et à s'entendre sur une répartition rationnelle du trafic, au lieu de s'arracher, à coup d'abaissements ridicules de tarifs, un trafic dont la masse va s'amenuisant sans cesse.

Un premier essai d'entente pour le transport marchandises a été mis en vigueur en février 1934 : passé entre C.F.M. et l'O.G.T.M. il a, presque immédiatement, été considéré par les autres transporteurs comme une tentative d'établissement d'un monopole au profit de grosses firmes.

L'essai s'est poursuivi et se poursuit encore ; on s'est efforcé de grouper les transporteurs par région, sous forme de sociétés anonymes ou de coopératives : quatre ou cinq de ces sociétés sont constituées ou en voie de constitution et les pourparlers continuent pour en constituer de nouvelles. A l'heure actuelle, les accords englobent plus de la moitié des camions autorisés dans la zone au nord de l'Oum-er-Rebia.

Pour hâter et faciliter la conclusion d'accords englobant la quasi-totalité des transporteurs établis sur les grands axes de circulation, ou même en dehors de ces axes, et lever les hésitations des derniers dissidents, j'ai provoqué la réunion à la direction générale des travaux publics d'une conférence générale des groupements de transporteurs marchandises. Ces groupements, réunis au nombre d'une dizaine, sont entrés en conversation d'abord entre eux, puis avec le chemin de fer.

Au cas où mon espoir serait déçu et où un accord amiable ne pourrait s'établir, je serais probablement conduit à demander au Gouvernement de procéder comme l'ont fait de nombreux pays, comme le prévoit maintenant la France, et d'imposer, par voie d'autorité, une répartition équitable du trafic entre rail et route.