

Le Maroc au point de vue industriel et commercial

Autor(en): [s.n.]

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **L'Afrique explorée et civilisée**

Band (Jahr): **7 (1886)**

Heft 3

PDF erstellt am: **13.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-132839>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

bles de se protéger eux-mêmes, par l'introduction de rhum, de gin et d'alcool, *dont auparavant les nègres ignoraient complètement l'existence, et qu'ils ne pouvaient se procurer que par les agents de marchands européens.*

LE MAROC AU POINT DE VUE INDUSTRIEL ET COMMERCIAL ¹

Pour faire suite à l'article de notre dernier numéro sur la géographie physique, la flore et la faune du Maroc, nous examinerons aujourd'hui la situation industrielle et commerciale de cet empire. Ces deux études successives formeront un contraste frappant, car, si d'un côté, les conditions naturelles de cet État, sa situation à l'angle nord-occidental de l'Afrique, ses hautes chaînes boisées et ses vallées bien arrosées, son climat doux, régulier et salubre, ses productions variées nous donnent à croire que le Maroc est l'un des pays les plus beaux de la terre, de l'autre, le peu d'activité de son industrie et le faible mouvement de son commerce comparé à son étendue et à sa population nous montreront que les contrées même les plus favorisées du globe, comptent à peine dans l'économie générale si elles sont mal gouvernées. La nature avait tout donné au Maroc, l'homme n'en a presque rien su faire.

L'exportation du froment, de l'orge, des brebis et des chevaux étant formellement interdite, celle des bêtes à cornes très limitée, l'activité des habitants a dû forcément se restreindre. Possesseurs d'un sol fécond et inondé de soleil, ils n'ont cherché ni à faire sortir l'agriculture de sa routine traditionnelle, ni à introduire de nouvelles espèces végétales, ou à améliorer par le croisement les races animales. Si les produits du sol, à la surface, sont si mal utilisés, les richesses minérales doivent être plus mal exploitées encore. Et cependant elles sont nombreuses; les géologues ont constaté l'existence de gisements abondants de cuivre dans le Rif, le Garb et le Sous; de fer, dans l'Atlas; d'argent, dans le Tafilelt; de soufre près de Maroc; de sel, de pétrole, de plomb, de manganèse, d'antimoine en maint endroit. Mais, comme il est interdit, par ordonnance du sultan, de sortir aucun minerai du pays, les mines les plus riches restent presque improductives. Cependant l'on cite çà et là quelques filons que les indigènes exploitent à ciel ouvert; les Berbères de l'Atlas, entre autres, retirent eux-mêmes du sol le fer nécessaire à leur usage; de vastes carrières de sel gemme sont signalées au nord de

¹ Voy. l'article, p. 44.

Fez ainsi que des eaux minérales, surtout sulfureuses, dont les indigènes utilisent l'efficacité dans le traitement de certaines maladies.

L'état d'isolement dans lequel le Maroc est resté jusqu'à nos jours, a aussi empêché de nouvelles industries de s'y créer, ce que l'on regrette d'autant plus que les Maures déploient dans celles qu'ils pratiquent une habileté remarquable et un art consommé. Leurs procédés n'ont en rien subi l'influence européenne et sont restés les mêmes qu'au temps des califes de Cordoue. Ils s'entendent très bien à fabriquer des bijoux, des armes, des faïences vernissées ; leurs tapis rivalisent avec les produits similaires de l'Orient par leurs nuances variées, et se vendent du reste, comme tels ; ils fabriquent aussi des ouvrages tressés en écorce, en paille, en jonc et en feuilles, pour lesquels ils utilisent le sparte qui croît sur les plateaux, des étoffes de laine et de soie, remarquables par leurs couleurs, dont le lavage ne ternit pas l'éclat. Mais c'est surtout dans la préparation des peaux qu'excellent les industriels Maures. Les peaux de chèvres, préparées par des procédés spéciaux, se transforment dans leurs mains en *maroquins* superbes, et, dans ce domaine, les trois centres de Fez, Maroc et Tafilelt ont chacun leur spécialité : Fez fournit les maroquins rouges, Maroc, les jaunes, et Tafilelt, les verts. C'est du Maroc aussi que provenaient autrefois les ouvrages en peaux appelés, les uns *Cordouan* parce que les ouvriers qui les fabriquaient venaient de Cordoue, d'où ils avaient été chassés par les chrétiens ; les autres *Saffian*, de la ville de Saffi qui en faisait le commerce. « Les peaux de lion ou de panthère, » dit un auteur, « devenaient, dans les ateliers maures, blanches comme la neige et douces comme la soie. » Il faut rappeler aussi que le nom de *fez* donné aux bonnets de laine rouge dont aiment à se coiffer les musulmans est celui de la capitale du Maroc.

L'industrie du Maroc s'exerçant plutôt dans la fabrication d'objets d'ornements ou de luxe, c'est le commerce qui doit fournir aux habitants les choses nécessaires à la vie que leur pays ne produit pas. Mais quelles difficultés n'a-t-il pas à vaincre dans une contrée où les chemins sont à peine frayés, où il n'existe qu'une route bien tracée et encore mal entretenue, celle de Fez à Meknès, où les rivières n'ont pas de ponts et doivent être traversées à gué, en barques ou sur des radeaux, passage souvent impossible lors des pluies, où enfin les transports se font à dos de mulet dans le nord, de chameau dans le sud ! Plusieurs fois demandée, la concession d'une ligne ferrée, de Lella Maghnia (Algérie) à Fez, n'a jamais été accordée. Tout le trafic doit se faire par caravanes, et l'on peut se figurer avec quelle lenteur. Les ambassades elles-mêmes ne

mettent pas moins de 12 à 14 jours, pour franchir les 200 kilomètres qui séparent Tanger de Fez.

Sous beaucoup de rapports, le commerce à l'intérieur du Maroc ressemble actuellement à ce qu'il était en Europe au moyen âge. Non seulement les difficultés de transport sont grandes, mais on a encore à craindre les extorsions et les pillages des tribus sur le territoire desquelles on doit passer ; en outre, la comparaison se complète par le fait que, dans l'empire musulman comme autrefois en Europe, le commerce est aux mains des Juifs qui, bien que haïs et méprisés, sont seuls assez audacieux et habiles pour continuer le trafic dans des conditions aussi déplorable. Partout on les rencontre, aussi bien au sud qu'au nord de l'Atlas. Même dans le bassin encore si peu connu du Drâa, chaque village a sa communauté juive formée d'artisans, d'armuriers, de ferblantiers, de menuisiers, de tailleurs, de cordonniers ; sur le haut Drâa, ils sont fabricants de savon.

Les Juifs du Maroc descendent, pour la plupart, de ceux que les rois d'Espagne chassèrent de ce pays. Comme en Bosnie, où l'on en retrouve aussi une assez forte communauté, ces Juifs espagnols ont gardé, en grande partie, les coutumes et la langue de leurs ancêtres. Aussi les considère-t-on comme des étrangers et sont-ils persécutés ; cependant, par une anomalie curieuse mais facile à expliquer, on les empêche par tous les moyens possibles de sortir du pays, ce qu'ils ne peuvent faire sans acheter très cher un passeport ; quant aux femmes, il leur est presque impossible de quitter la contrée, car, pour payer la somme qu'on leur demande, il leur faudrait être plus riches qu'elles ne le sont. C'est que les Maures, indolents et peu au courant des habitudes du commerce occidental, ne peuvent pas se passer des marchands juifs ; c'est que l'on brûle du pétrole d'Amérique dans les plus sauvages vallées de l'Atlas et que le cheikh du village le plus reculé du Sahara marocain aime à savourer chaque jour le thé délicieux importé de Chine. Et qui d'autre que les Juifs irait chercher ces marchandises à la côte ? Bravant tous les dangers, ils desservent les localités les plus éloignées et pénètrent dans la plupart des tribus, pas dans toutes cependant, car il en est où aucune considération ne ferait admettre un Juif. S'il y pénètre déguisé et qu'on le reconnaisse, on le tue comme un chien, laissant son cadavre en pâture aux fauves et aux oiseaux de proie.

Dans la plupart des peuplades, des conventions, à la vérité fort onéreuses, assurent le transport des marchandises. Le sauf-conduit, ou *mezrag*, est l'objet d'un arrangement entre le voyageur et le personnage

influent d'une tribu ; une fois payé, le guide répond de la vie de son hôte et ne le quitte que pour le remettre en lieu sûr. Quelquefois le mezag se paye une fois pour toutes et sert pour la vie entière ; c'est le *debiha* ou sacrifice, parce qu'autrefois le demandeur devait immoler un mouton sur le seuil de la maison de son protecteur. Mais certaines tribus pillardes n'accordent aucun droit de passage et préfèrent, les unes, comme les Doui-Bellal du Sahara, s'imposer pour escorter la caravane en se faisant largement rétribuer, les autres, prélever la *zetata* ou droit de douane énorme qui fait monter le prix de la marchandise à un taux fabuleux.

Dans certaines tribus, les gens les plus aisés, voyant les bénéfices réalisés par les Juifs, pratiquent eux-mêmes le commerce. Ils vont dans les villes, échanger leurs produits indigènes contre des marchandises d'Europe, qu'ils reviennent vendre en détail chez eux. La plupart des provinces ont sept marchés par semaine qui se tiennent alternativement dans le voisinage de chaque peuplade et prennent le nom du jour pendant lequel ils ont lieu. En outre, dans le Sous et l'Oued-Noun, il y a chaque année, durant plusieurs jours, une ou deux grandes foires auxquelles se rendent des marchands venant de tous les points du Sahara et de l'Atlas marocains.

Si les relations commerciales sont très primitives, le service des correspondances doit se faire plus mal encore, car il exige plus de soins et de précautions. Il est fait par des piétons qui parcourent 40 à 50 kilomètres par jour, et gagnent en moyenne 4 francs par 100 kilomètres de marche. L'existence de ces courriers ou *rekkas* est très dure : ils doivent marcher toute la journée à travers les montagnes et les déserts et par des sentiers impraticables même pour les mulets. Pour toute nourriture, ils ont un peu de pain et des figues ; la nuit, ils doivent le plus souvent dormir à la belle étoile. Cependant ce métier est fort recherché, car il permet de gagner 40 francs par mois, ce qui est énorme au Maroc où le peuple est si misérable. Du reste, on ne confie ces emplois qu'à des hommes solides et à toute épreuve ; leurs chefs ou *amîn*, qui se tiennent dans les villes, étant responsables des lettres et des dépôts.

Depuis que l'autorité française s'est établie en Algérie et en Tunisie, le commerce du Maroc avec le Soudan s'est notablement accru, car les caravanes qui venaient échanger leurs marchandises dans les oasis aujourd'hui françaises, s'en sont détournées en grande partie pour se porter, à l'est, vers la Tripolitaine, et à l'ouest, dans le Sahara marocain. Il est impossible d'évaluer, même approximativement, le mouvement commercial auquel le Soudan donne lieu, mais on sait qu'il est assez consi-

dérable. D'après Andree, il part annuellement, tant de Mogador que de Fez, au moins sept caravanes de 500 à 1000 chameaux chacune. Suivant des itinéraires différents, elles se réunissent à Sous, mais, dans le Sahara, elles se séparent pour profiter du plus grand nombre de puits. C'est à Timbouktou qu'elles se rendent pour la plupart, mais quelques-unes moins importantes se dirigent sur l'Adrar ou le Tiris. Elles portent au Soudan des draps anglais, des étoffes de soie, de laine et de coton de Fez, de la verroterie provenant de la Bohême et de Venise, du corail d'Italie, des épices et des aromates, du sucre, du tabac, des armes et des munitions, des spiritueux, de la quincaillerie et une foule de produits de fabrication européenne, tels que des miroirs de provenance allemande, des boîtes peintes du Tyrol, etc. Le sel, dont manque le Soudan, forme un des principaux articles du commerce avec ce pays auquel les marchands achètent en échange de la poudre d'or, des gommés, des esclaves, des plumes d'autruche, de l'ivoire, du séné, etc. Il se fait aussi du commerce par petites caravanes entre le Maroc et l'Algérie occidentale, de Fez, Tafilelt, Figuig et Ouchda à Tlemcen, Lella Maghnia et Nemours.

Mais c'est par les *échelles* ou ports de l'Atlantique et de la Méditerranée, plutôt que par les frontières de terre que se fait le principal commerce du Maroc. L'Angleterre en absorbe la moitié environ, à cause du voisinage de Gibraltar dont Tanger est le principal centre d'approvisionnement ; puis viennent la France, par Marseille surtout ; l'Espagne, par Cadix et les Canaries ; le Portugal, par Lisbonne et Madère ; la Belgique, par Anvers, et l'Italie, par Livourne. Des traités de commerce existent entre le Maroc d'une part, l'Angleterre, l'Espagne, la France et l'Allemagne, d'autre part. Ils stipulent un droit de douane uniforme de 10% sur toutes les marchandises importées. Des consuls des principales nations commerçantes résident dans les villes du littoral, et plusieurs d'entre elles ont leur représentant à Fez. Le mouvement total des échanges avec l'extérieur a été, en 1883, de 20 millions de francs à l'importation, et de 17 à l'exportation. Il est plutôt en décroissance, car, en 1861, on l'estimait en tout à 50 millions et, en 1873, à 68 millions. Ce sont, en tout cas des chiffres bien faibles comparés à ce que serait la productivité du Maroc avec une meilleure administration. Les exportations consistent surtout en dattes, huiles d'olives, céréales, légumes secs, amandes, laine, cuirs, peaux non préparées, babouches, cire, miel, gomme, sangsues, plumes d'autruche, ivoire, poudre d'or, tapis, maroquins, tissus de laine et de soie, écorces, alfa, bois, plantes textiles, médicinales et tinctoriales, poterie grossière. Les importations se composent d'objets manufacturés,

de provenance anglaise et française principalement. La Grande-Bretagne vend à elle seule au Maroc les deux tiers des marchandises qu'il reçoit, consistant surtout en cotonnades ou guinées, sucre, cuirs de l'Amérique du Sud, thé, épices et drogues, café, soies grèges et tissées, galons d'or, draps, tissus de soie, armes, munitions, quincaillerie, fer en barres etc.

Le mouvement total de la navigation a été, en 1880, de 2700 navires, entrées et sorties réunies, naviguant surtout sous pavillon anglais ou français. L'Espagne, le Portugal, l'Allemagne et les autres pays ne sont que très faiblement représentés dans les ports marocains. La marine marocaine est en complète décadence ; les barques des forbans du Rif sont les seuls navires de guerre ou de commerce dont elle se compose.

Les deux sociétés d'armateurs qui font le plus d'affaires avec le Maroc sont la *Compagnie de navigation marocaine, N. Paquet*, de Marseille, et la *Mersey steam ship Company : Marocco and Canary island Line*. La première expédie tous les vingt jours environ un de ses vapeurs pour Gibraltar, Tanger, Casablanca, Mazagan, Mogador, Las Palmas, Sainte-Croix-de-Ténériffe et retour. La seconde dessert au moins une fois par mois la ligne de Londres, Lisbonne, Gibraltar, Tanger, Larache, Rbat, Casablanca, Mazagan, Asfi, Mogador et Canaries et vice versa. Le trajet de Marseille à Mogador dure neuf jours, et de cette ville à Londres, douze à quinze.

Le littoral méditerranéen du Maroc ne participe que pour une faible part au mouvement général du commerce de l'empire. Les Présides espagnoles, *Ceuta, Penon-de-Velez, Alhucémas, Melilla* et les îles *Zaffarines* n'ont de valeur qu'au point de vue militaire. *Tetouan*, dont le port ne peut recevoir que les petits navires, expédie les produits de ses champs et de ses jardins qui alimentent en partie la garnison de Gibraltar. On y fabrique, par la distillation du raisin, une sorte d'eau-de-vie appelée mahaya.

Sur l'océan Atlantique, *Tanger*, résidence de quinze ministres plénipotentiaires et consuls et de nombreux Européens, qui possèdent en dehors de la ville de belles villas entourées de jardins embaumés, est le principal port du Maroc, non pour la population mais pour le trafic. Ses maisons neuves, son débarcadère, ses usines lui donnent un aspect européen. Le port est peu profond et les grands navires doivent mouiller au large. Tanger est en relations régulières avec Londres, Marseille, Oran, et surtout avec Gibraltar. Deux ou trois petits steamers font régulièrement quatre ou cinq fois la semaine le trajet entre Gibraltar

et Tanger. Au cap Spartel, voisin du port de Tanger, a été érigé un phare, dont les frais d'établissement et d'entretien sont couverts par les contributions des principaux États maritimes en relations avec le Maroc.

El-Araïch, dont le port est obstrué par une barre, est surtout fréquenté par des navires marseillais et des embarcations de pêche portugaises. *Rbat*, port dangereux à cause des longues vagues de l'Atlantique qui y déferlent et de son peu de profondeur, a une industrie assez active s'exerçant surtout dans la fabrication de tapis de laine, de nattes de jonc, de haïk, de souliers.

Casablanca (forme espagnole du nom marocain Dar-el-Baïda ou la Maison blanche), peut recevoir de grands navires. Son commerce est, par suite, très actif. Elle expédie, par Gibraltar, des milliers de babouches à Alexandrie.

Mazagan a surtout beaucoup de relations avec les Canaries. *Asfi*, ou *Saffi*, est beaucoup moins fréquenté que Mogador, quoique plus rapproché de Maroc. Mais les vents d'ouest et du sud-ouest rendent son port dangereux pour les navires.

L'absence totale de bons ports sur une grande étendue de la côte marocaine au sud d'Asfi fait de *Mogador* le débouché d'une vaste région comprenant même Maroc, le Sous et le Drâa. Son port a plus de 6 mètres de profondeur, mais il est exposé à des vents assez violents en hiver. Les Juifs qui forment la moitié de la population de la ville habitent dans le quartier appelé *Mellah*; une autre partie, la *Casba*, renferme les maisons du gouvernement et des Européens; la *Médina* est habitée par les musulmans. Ces trois quartiers sont entièrement distincts, clos de murs, et ne communiquent entre eux que par trois portes que l'on ferme la nuit. Longtemps le siège d'une active piraterie, Mogador s'enrichit maintenant par un commerce important.

Parmi les villes de l'intérieur, *Fez* occupe le premier rang comme place de commerce et d'industrie. Le système des corporations si usité en Europe autrefois, y est encore en vigueur. La confection de vêtements de luxe, les travaux de tissage et de broderie, la fabrication des cuirs, des poteries, des vases émaillés, des armes damasquinées, et chose curieuse à trouver dans une cité sainte des musulmans, la distillation des figues et des dattes dont on tire de l'eau-de-vie, occupent tous les habitants.

Maroc, si renommée jadis pour ses ateliers de corroyage et pour ses tapis, est en décadence au point de vue industriel. Mais, située au milieu

de fertiles campagnes, elle tire un grand parti des fruits et des légumes de ses jardins. Un verger appartenant au sultan rapporte pour plus de 500,000 francs de fruits par an.

Tout en fabriquant des cuirs et des étoffes comme les autres cités marocaines, *Taroudant* s'adonne surtout à la chaudronnerie dont elle tire, de l'Angleterre, la matière première, le cuivre. Ses batteries de cuisine pénètrent jusqu'au cœur du Soudan. *Abouam*, dans le pays de *Tafilelt*, a une autre spécialité, celle de la cordonnerie, et il paraît que jadis cette profession était en si grand honneur que les nobles seuls avaient le droit de l'exercer. La fabrication des armes, des vêtements, des meubles, des selles y a aussi de nombreux représentants. Le commerce y est énorme et chaque spécialité possède son quartier ou sa rue : drapiers, merciers, marchands d'huile, de beurre, de savon, de thé, de plumes d'autruche, de poudre d'or ou d'esclaves forment autant de groupes distincts.

Près de la frontière de l'Algérie, *Figuig* est loin d'avoir l'importance d'Abouam comme centre de production et de négoce. Son rôle est plutôt politique, car c'est là que se nouent les fils des complots et des insurrections qui éclatent de temps à autre dans la province d'Oran, là encore que se réfugient les chefs de ces soulèvements. Aussi la présence d'un étranger y est-elle vue de très mauvais œil et, parmi les villes du Maroc, est-ce l'une des plus réfractaires à l'influence européenne. Mais bon gré, mal gré, elle devra, elle aussi, suivre le mouvement qui entraîne tout l'empire vers une civilisation mieux en harmonie avec sa situation et sa productivité. Comme le dit M. Reclus, « le cercle commercial se resserre autour de l'enclave mahométane. Les voyageurs ne reçoivent plus à Maroc et à Fez, l'accueil défiant d'autrefois. Ils y sont au contraire bien reçus. Une colonie de plus de cinq cents Espagnols vit en sécurité à Fez, et les détails de l'architecture mauresque et la campagne marocaine sont parmi les sujets préférés des peintres. Les usages commerciaux des nations occidentales s'établissent peu à peu dans tout l'empire. Ne pèse-t-on pas les marchandises, même à Tafilelt, à la livre de 500 grammes, et ne les paye-t-on pas au moyen d'écus de 5 francs ? Le temps n'est pas loin où le Maroc sortira complètement de son isolement séculaire et occupera la place à laquelle il peut prétendre dans le mouvement général des échanges ¹. »

Voici quelques renseignements de statistique sur les villes du Maroc,

¹ Voyez p. 71.

puisés dans le dernier volume de la *Nouvelle géographie universelle* de M. Reclus.

Villes.	Population.	Mouvement de la navigation (1883).	Valeur des échanges (en francs) 1883.
Fez.....	70,000 hab.		
Maroc.....	50,000 »		
Rbat.....	35,000 »	69 navires	2,220,000
Meknès.....	25,000 »		
Tétouan.....	22,000 »		1,000,000
Tanger.....	20,000 »	564 »	12,339,000
Mogador.....	18,000 »	62 »	5,504,000
Taroudant.....	8,300 »		
Ouchda.....	8,000 »		
Casablanca.....	7,000 »	125 »	6,682,000
Ceuta.....	7,000 »		
Zerhoun.....	6,000 »		
Kasr-el-Kébir.....	5,500 »		
Zenaga (Figuig).....	5,000 »		
El-Araïch.....	4,000 »	149 »	1,174,000
El-Zerigat (Tafilelt).....	4,000 »		

LES DERNIERS TRAVAUX DE SAVORGNAN DE BRAZZA

Au moment de l'arrivée de Savorgnan de Brazza en France, nous avons résumé très sommairement¹ les derniers travaux accomplis par lui sur l'Ogôoué, l'Alima et le Congo. Dès lors, et grâce à la bienveillance de M. Ch. Maunoir, secrétaire général de la Société de géographie de Paris, nous avons eu la primeur de l'exposé que l'explorateur a fait de sa dernière expédition, dans la région que les Français ont nommée l'Ouest africain. Ce document nous a instruits de beaucoup de détails encore inconnus de cette mission, parmi lesquels nous recueillons ceux qui nous paraissent les plus intéressants pour nos lecteurs, auxquels nous n'avons malheureusement pas pu les donner le mois passé.

Jusqu'ici l'on savait bien qu'une station, sur le haut Ogôoué, avait reçu le nom de Franceville, mais il était difficile de se la représenter d'une manière un peu précise ; sa position méritait cependant une description : « La situation est réellement belle, » dit M. de Brazza, « sur la haute pointe d'un mouvement de terrain qui, après s'être insensiblement

¹ Voy. VI^e année p. 371-375.