

GEORGES HERSENT, LE MAROC ÉCONOMIQUE

LA FRANCE AU TRAVAIL
Une conférence de M. Georges Hersent
sur le Maroc économique
(*Les Annales coloniales*, 1^{er} février 1923)

.....
Nous sommes heureux de donner ci-dessous, dans son intégralité, la sténographie de la conférence si instructive et si documentée de M. Georges Hersent qui, avec son frère Jean Hersent, a contribué à la mise en œuvre de plusieurs des plus grandes affaires d'entreprises au Maroc et a attaché le nom d'Hersent au port de Fédhala comme leur père avait lié indissolublement le sien à l'autre bout de la France africaine du Nord au port de Bizerte.

E. D.

Messieurs,

Il y a huit mois, lors d'un dîner offert par l'Union française à M. le maréchal Lyautey, j'ai eu l'occasion de parler de l'œuvre considérable accomplie au Maroc, par ce grand Français que nous admirons tous, et j'ai essayé de montrer tous les avantages économiques et moraux qui en sont déjà le superbe résultat pour la France.

C'est ce sujet que je désire reprendre aujourd'hui, devant vous, avec plus de détails, que je ne pouvais le faire à l'issue d'un banquet. Je me propose de faire ressortir, d'un examen plus spécialement économique cette fois, l'épanouissement d'une entreprise conduite avec un esprit de suite et une sûreté de méthode dont aucune initiative analogue n'avait donné, jusqu'ici, pas plus en France qu'à l'étranger, un exemple aussi remarquable. Je tiens enfin à mettre en lumière, pour autant que le passé nous réponde de l'avenir, le brillant développement que nous sommes en droit d'espérer d'une colonisation adroite, clairvoyante, énergique et patiente.

Je sais que j'assume une tâche un peu ingrate en rappelant, à cette occasion, les indices les plus caractéristiques du développement économique marocain, tâche ingrate puisqu'elle s'accompagne de chiffres ; mais, d'autre part, vous devez comprendre que l'outillage économique ayant marché de pair avec la conquête, il faut, pour mesurer la valeur de celle-ci, rendre évidents les progrès de celui-là et ce n'est que par des chiffres et des faits précis que l'on peut en donner une idée exacte et probante.

Le plan de cette communication sera, si vous le voulez bien, le suivant : Pacification, organisation administrative, création de l'outillage économique, la production sous ses diverses formes : commerce, industrie, mines, agriculture, élevage.

J'y ajouterai certaines considérations sur la politique à préconiser pour une mise en valeur plus rapide de notre domaine marocain de manière à le mettre à même de subvenir dans une mesure plus appréciable aux difficultés financières de la Métropole que vous connaissez tous. Pour terminer, quelques projections et films vous montreront une partie des résultats déjà acquis.

Les débuts de l'occupation

Sans remonter au début de l'occupation française, c'est-à-dire en 1907, et sans rappeler les diverses phases de cette conquête dont nous voulons mettre en lumière les principaux aspects, on peut dire que la pacification du Maroc, ou tout au moins de la partie économiquement utilisable, est aujourd'hui pleinement réalisée.

Nommé par décret du 28 avril 1912, il y a onze ans à peine, M. le Résident général Lyautey se trouva dès le début dans une situation très difficile ; car si la Chaouïa et les régions du littoral étaient, à cette époque, à peine calmées, les éléments de révolte venus de l'intérieur exigeaient des mesures militaires très sérieuses.

C'est alors que le général Gouraud se trouve assiégé à Fez ; mais les envahisseurs de la ville sont bientôt rejetés hors des murailles. Malgré cela, l'ordre n'est pas encore assuré et le Maghzen est impuissant à le rétablir ; il conspire même contre nous.

Jusqu'en 1913, ce ne sont que révoltes et batailles pour réduire les tribus insoumises et agrandir la zone pacifiée. Enfin, nous tenons à Fez et Marrakech et un nouveau sultan, rallié aux idées françaises, collabore très loyalement à notre action. En 1914, le Maroc est déjà devenu habitable sur une étendue très considérable.

C'est alors qu'éclate la grande guerre européenne. On ne laissera au Maroc que le minimum de forces indispensable mais, cela, sans abandon ni retraite. Les éléments de trouble ne profiteront pas de la nécessité, où se trouve le gouvernement, de disposer de tous ses moyens contre l'ennemi d'Europe. Bien mieux, le Maroc fournira des troupes indigènes et, non seulement ce pays aura été gardé, jusqu'au bout, à la France, mais il aura collaboré, brillamment, à sa défense.

Il n'y a plus, dès lors, que des opérations partielles à réaliser et la pacification gagne de jour en jour jusqu'aux districts les plus reculés et le Maroc français se trouve définitivement relié à l'Algérie.

La pacification

En résumé, près des deux tiers de la zone marocaine française sont aujourd'hui sous notre contrôle effectif, après douze ans seulement d'occupation.

Notre politique d'entente avec les grands caïds nous a valu une paix véritable à l'intérieur de la zone contrôlée. L'indigène reconnaît les bienfaits du protectorat français, ses biens sont en sécurité ; il peut produire et vendre sans la menace constante des razzias ; tout l'odieux arbitraire de l'ancien modèle de perception des impôts a disparu. Les conditions d'ordre public indispensables à tout essor économique sont réalisées.

Les services administratifs, qui ne doivent être que les auxiliaires de la production, ont été organisés et fonctionnent normalement sur tout le territoire occupé. La justice est rendue, la propriété protégée.

Plus de 200 écoles avec 25.000 élèves sont en plein fonctionnement. Les œuvres d'assistance médicale et d'hygiène ont reçu toute l'impulsion qu'elles méritent et ceux qui ont été au Maroc savent quel admirable collaborateur la Résidence a trouvé dans le généreux dévouement aux œuvres humanitaires de Mme la maréchale Lyautey.

Les villes

L'axiome qu'une bonne administration s'accompagne de progrès économiques s'est trouvé pleinement vérifié dans le Protectorat. Le prodigieux développement des villes en est un indice certain. Casablanca dont les rues s'étendent déjà sur plus de 100 kilomètres (contre 16 kilomètres en 1914) abrite une population de 101.000 habitants, dont 17.000 Français et 16.000 Européens d'autres nationalités. Les recettes de la municipalité étaient, dès 1919, de plus de 6 millions de francs, et, alors que le total des recettes des différentes municipalités du Maroc n'était, en 1915, que de 4.600.000 francs, il avoisinait 19 millions en 1919.

L'urbanisation fut toujours, au surplus, l'une des grandes préoccupations de M. le maréchal Lyautey ; il y a consacré une inlassable énergie. Dès que les opérations

militaires eurent assuré la sécurité d'une vaste zone, il s'employa à organiser le développement des villes. Il sépara les villes indigènes des villes nouvelles, celles-ci restant indépendantes avec leurs installations modernes, leurs grandes voies, leurs espaces libres favorisant l'hygiène publique.

Aussi sont-elles toutes en progrès, sans que, cependant, l'uniformité nuise à leur esthétique particulière. Les unes comme Rabat, Fez, Meknès, Marrakech ont gardé toute leur originalité ; les autres, comme Casablanca, se sont modernisées davantage.

Rabat, siège de la Résidence générale, offrait un superbe programme à réaliser dans un cadre merveilleux. Là furent groupés d'une façon logique et pratique tous les services de l'administration centrale du Protectorat.

L'ensemble de ces édifices est non seulement d'un aspect des plus heureux, mais il représente, chose beaucoup plus rare, la réalisation tangible d'une organisation administrative conçue de toutes pièces pour faciliter les rapports entre le public et les services du Protectorat.

Casablanca, ville indigène, médiocre il y a quinze ans, est devenue aujourd'hui une grande cité moderne. Le port et les gares ancienne et nouvelle heureusement disposés vont être reliés à la ville et aux quartiers industriels.

Fait curieux, une nouvelle ville indigène est en train de naître et se développe parallèlement à la ville européenne. Casablanca restera, sans aucun doute, la grande capitale commerciale du Maroc.

Partout ailleurs, à Meknès, Fez et Marrakech, les agglomérations nouvelles ont été prévues dans les conditions d'hygiène les plus favorables à proximité, mais en dehors des villes indigènes dont en principe on respectera le style et l'originalité tout en améliorant leur voirie.

Quant aux autres villes du littoral, c'est surtout comme ports qu'elles suscitent un grand intérêt. Elles étaient autrefois les seuls points où les échanges se faisaient entre l'Europe et le vieux Maghreb et elles doivent aujourd'hui se moderniser, car le perfectionnement des moyens d'accès et de transport doit marcher de pair avec les progrès de la pacification.

Les installations maritimes sur la côte et les moyens de transport à l'intérieur sont la condition première du maintien et du renforcement de notre influence. Huit ports offrent désormais des installations praticables sur la côte particulièrement inhospitalière de l'Atlantique. Dans quatre d'entre eux, les ouvrages réalisés permettent déjà un trafic important. Le port de Casablanca, créé de toutes pièces sur l'océan, et dont les travaux, activement poussés, permettent déjà l'accostage des grands navires, constituera un établissement de grande envergure qui justifiera pleinement les crédits qui y ont été affectés.

Voici quelques brefs renseignements sur les principaux ports :

Port de Casablanca

www.entreprises-coloniales.fr/afrique-du-nord/Port_de_Casablanca.pdf

Port de Rabat-Salé

Le port de Rabat-Salé est situé à l'embouchure du Bou-Regreb ; l'hinterland relativement fertile et la proximité d'une ville importante ont paru justifier ces installations, bien que faisant un peu double emploi avec celles de Kenitra.

L'amélioration du chenal et la suppression de la barre du Bou-Regreb sont indispensables si l'on considère la nécessité de développer les éléments économiques de l'hinterland.

Elles consistent en un chenal de 100 mètres de largeur à la profondeur 3, de Rabat à la mer et en deux jetées en blocs naturels de 475 mètres de longueur chacune.

La jetée sud est construite sur 280 mètres et la jetée nord est déjà enracinée. Il y aura, en plus, un quai de 200 mètres accostable aux navires et un autre de 140 mètres

pour les chalands. Sur la rive gauche, en face de Rabat, Salé disposera d'un quai de 80 mètres.

Les travaux sont poussés activement.

Au point de vue du trafic, il suffira pour le faire apprécier de citer le tonnage manutentionné en 1921 et 1922.

1921	60.000 t.
1922	150.000 t.

Port de Kenitra Mehdia

L'entrée du Sebou, avec les immenses terrains fertiles de la vallée du Sebou et du Rharb, justifiaient des installations maritimes sur le point de la côte ; mais le problème de la barre et de la régularisation de l'estuaire étaient la condition essentielle du développement de cette région.

Mehdia comporte un chenal à - 3 sur 100 mètres de largeur avec deux jetées de 1.525 mètres de longueur. La jetée nord est exécutée sur 450 mètres.

Un pont doit réunir les deux rives du Sebou.

A Kenitra même, on a construit un quai en béton de 475 mètres et des magasins de 4.200 m² de superficie.

On peut y manutentionner 600 tonnes par jour.

La dépense de ces deux ports (Rabat et Kenitra) peut être évaluée entre 100 et 120 millions.

Ces deux ports ont été donnés en concession à la Société Marocaine du port de Rabat-Salé au capital de 5 millions et leur construction est assurée par la Société Générale d'Entreprises au Maroc.

A Kenitra, la jauge brute (entrées et sorties), a atteint

en 1918	4.000 t,
en 1919	78.000 t.
en 1920	98.000 t.
en 1921	169.000 t.

Les autres ports

La ville de Saffi, située au sud de Mazagan, abrite une population d'environ 26.000 habitants. Son commerce est surtout d'ordre local et repose en partie sur l'exportation des céréales de la région.

Le port actuel de Saffi ne peut abriter que des barques et les opérations des navires s'y font au large, comme c'était l'usage autrefois dans toutes les rades du Maroc. Pour améliorer ces conditions, on y exécute en ce moment une jetée-abri de 400 mètres et une petite jetée transversale pour couvrir une surface d'eau d'environ 4 hectares avec une profondeur d'eau d'environ 4 mètres sous le zéro hydrographique à l'entrée.

Le service des barques et des petits vapeurs côtiers sera ainsi assuré dans des conditions plus normales.

La dépense pour ces premiers travaux est d'environ 17 millions en y comprenant le matériel. L'entreprise en a été confiée au groupe qui construit le port de Casablanca avec la participation de la Société Générale d'entreprises au Maroc.

Parmi les ports les plus intéressants du Maroc, il convient de citer celui de Fédhala, situé à 28 kilomètres environ au nord de Casablanca. La baie de Fédhala abritée par deux îles et un promontoire rocheux, était indiquée sur les plus anciennes cartes du Maroc en raison des avantages naturels qu'elle présentait. Cette situation a été mise à profit [par MM. Hersent] pour y construire d'abord un petit port qui a déjà permis de faire face à un tonnage de jauge de 190.000 tonnes pour l'année 1922.

L'expérience qui a été faite depuis dix ans à peine permet aujourd'hui d'être assuré que, moyennant une dépense supplémentaire de tout au plus 15 millions à ajouter aux

10 millions déjà dépensés, soit pour un total de 25 millions de francs, on pourra avoir à Fédhala un port annexe de Casablanca. susceptible d'embarquer ou débarquer environ 1.500.000 tonnes de marchandises.

Les initiateurs de cette entreprise ont déjà groupé à Fédhala. un certain nombre d'industries : frigorifique, briqueterie, tuilerie, usine de transformation des lièges, fabriques de phosphates naturels en poudre, etc.

Fédhala est, en outre, le port de pêche le plus important du Maroc.

Des travaux sont également projetés ou en cours d'exécution à Mogador, Mazagan et Agadir. Ils sont moins importants que ceux qui précèdent ; il s'agit surtout pour le moment d'abris pour les barcasses et pour les embarcations de pêche.

Routes et chemins de fer

Après les ports, qui sont les moyens d'accès dans le pays, les chemins de fer et les routes, qui sont les moyens de transport, devaient naturellement attirer l'attention de l'Administration du Protectorat.

Environ 4.000 kilomètres de routes, c'est-à-dire près de quatre fois la longueur totale de la France, du nord au sud, sillonnent déjà le pays. D'autre part, le réseau des chemins de fer militaires s'étend sur 1.500 kilomètres et la jonction par voie ferrée est réalisée avec l'Algérie. Enfin, un réseau de chemin de fer à voie normale, qui aura 1.200 kilomètres de développement, est en cours d'exécution. Le tronçon Meknès-Kenitra-Rabat sera achevé à la fin de cette année.

Ces réseaux ferré et routier demandent à être exposés avec quelques détails.

Le réseau routier actuellement prévu comportera, quand il sera terminé, 3.176 kilomètres de routes principales et 967 kilomètres de routes secondaires. Les premières ont une plate-forme de 8 mètres avec une chaussée de 4 mètres, portées à 10 et à 5 mètres dans les parties où l'on prévoit un mouvement de circulation plus intense.

Les routes secondaires ont une plate-forme de 6 mètres et une chaussée de 3 mètres. Les crédits prévus au budget de 1914 étaient de 36 millions (en chiffres ronds).

Ils ont été augmentés de 35 millions par l'emprunt complémentaire de 1916 ; enfin une dotation de 60 millions a été inscrite au budget de 1920.

Voici d'ailleurs l'état d'avancement par année du réseau routier :

en km au 31/12	1916	1917	1918	1919	1920	1921
Routes principales						
Long. const.	822	1.290	1.650	2.184	2.292	2.426
En construct.	904	680	680	451	207	76
A l'étude	345	104	2	128	133	674
Total	2.071	2.074	2.092	2.519	2.553	3.176
Routes secondaires						
Long. const.	66	206	374	423	491	551
En construct.	98	221	226	139	69	54
A l'étude	286	142	165	119	234	362
Total	450	569	765	681	794	967
Total général	2.521	2.643	2.857	3.200	3.347	4.143

Le réseau routier déjà très impressionnant puisqu'il a été construit depuis dix années au plus, devra cependant être encore doublé d'ici dix ans si l'on veut assurer la mise en valeur rationnelle de l'intérieur du pays et fournir du trafic aux voies ferrées.

Le premier réseau ferré est constitué par des lignes à voie de 0,60 construites pour

les besoins militaires, puis affectées au trafic commercial. Il a fait face, en 1920, à un mouvement de 92 millions de voyageurs-kilomètres, tant militaires que civils et de 32 millions de tonnes kilométriques pour une longueur de 1.200 kilomètres. Inutile d'ajouter. que ce trafic continue à progresser.

Le réseau définitif à voie normale est actuellement en construction sur la majeure partie de son étendue - 870 kilomètres.

La ligne internationale Tanger-Fez aura 310 kilomètres dont 205 en zone française.

De Fez, une ligne gagnera Taza et Oudjda et se soudera au réseau algérien allant sur Oran.

A l'ouest, un embranchement réunira par Petitjean, Fez et l'Algérie avec Kenitra. De Kenitra, la voie se prolongera jusqu'à Casablanca avec un embranchement vers Settat et Oued Zem (région phosphatière).

Au fur et à mesure de la mise en exploitation du réseau à voie normale, il est à présumer que l'on replacera aussitôt les voies militaires devenues inutiles sur des lignes de pénétration pouvant favoriser l'exploitation de l'intérieur du pays et alimenter ainsi le réseau principal.

On envisage d'autre part, le prolongement de la ligne de Casablanca vers Mazagan, Mogador, Saffi et Agadir, ce sera peut-être là l'amorce du grand tronçon Paris-Dakar.

Dès à présent, on prévoit que la majeure partie du réseau à voie normale pourra être mis en exploitation d'ici un an ; Tanger-Petitjean sera achevé, en 1925, Petitjean-Fez en avril 1923 ; Petitjean-Kenitra-Rabat est terminé et il ne reste à finir que les ponts actuellement en construction entre Rabat et Casablanca, dont l'exploitation commencera en juillet prochain. Casablanca-Oued-Zem sera en exploitation vers le 1^{er} août 1923. Le prolongement sur Marrakech en 1925 et le Fez-Oudjda, dans quatre ans, au plus.

Toutes ces lignes y compris celle de Tanger-Fez, coûteront environ 1 milliard de francs.

Le budget marocain

Les faits sont donc là pour attester la réalité d'un développement rapide et général. Celui-ci se reflète encore dans les recettes budgétaires, qui équilibrent les dépenses. Les impôts ont rendu 290 millions en 1921, alors qu'ils n'en fournissaient que 41 en 1913. L'impôt du Tertib, c'est-à-dire l'impôt indigène sur les revenus agricoles, a fourni à lui seul 56 millions.

Assurément, ces résultats n'ont pas été obtenus sans d'importantes mises de fonds préalables. Mais ce qu'il importe de souligner, c'est que le Maroc n'a pas coûté un milliard aux contribuables français. Les dépenses totales de pacification atteignent 980 millions : c'est indiscutablement peu, par ces temps où la valeur des milliards est si relative. Par ailleurs, les dépenses sur fonds d'emprunts ont absorbé 500 millions environ. Le budget de la colonie assimile d'ailleurs, chaque année, de nouveaux chapitres de dépenses, jusqu'ici à la charge de la Métropole, et nous savons que l'ambition de la Résidence est d'arriver à un budget, marocain se suffisant à lui-même.

Le commerce extérieur du Maroc, qui n'était que de 177.730.000 francs en 1912, dépassait 708 millions en 1919 ; dans ce total, la part de la Métropole dépassait 60 %.

Le mouvement dans les ports a été de 600.000 tonnes environ en 1920.

L'activité économique se traduit également dans le nombre de voyageurs. Il y a eu, en 1919, 50.000 entrées et sorties de voyageurs au Maroc, dont près de 26.000 Français. Les chemins de fer transportent annuellement près de 600.000 civils.

A ceux qui objecteront que le commerce n'est pas créateur de richesses, nous répondrons que l'agriculture et l'industrie extractive ou manufacturière sont également en progrès, ainsi qu'il est aisé de l'établir.

L'ARGENT FRANÇAIS AU MAROC

Alors que l'industrie et le commerce étaient relativement inexistantes au début de l'occupation, on estimait, en 1920, à 450 millions de francs le capital des sociétés anonymes dont le champ d'activité est limité au Maroc. Les surfaces ensemencées sont passées de 1.582.000 hectares en 1915, à 2.148.000 en 1919.

Sans passer en revue tous les établissements qui se sont fondés depuis la conquête et au cours même de la conquête, sur le sol du Protectorat, nous pouvons citer quelques exemples particulièrement intéressants.

Les phosphates

Tout d'abord, n'oublions pas que nous avons, au Maroc, des gisements de phosphate importants d'une teneur de 72 % s'étendant sur 80 kilomètres depuis El Bourouj jusqu'à Oued-Zem. et estimés à plus de 10 milliards de tonnes.

Voici, d'ailleurs, l'état actuel de l'exploitation de ces gisements :

L'Office Chérifien des Phosphates [OCP] vient de terminer sa deuxième année de travail réel, les cinq mois qui se sont écoulés en 1920, après le dahir constitutif du 7 août, ayant été absorbés par la préparation générale de l'affaire et le choix du personnel dirigeant. Cette deuxième année a enregistré un montant de livraisons se montant à 80.583 tonnes, dont 37 tonnes pour le Maroc.

La teneur commerciale, constatée dans les laboratoires des acheteurs, est extrêmement régulière. Il est maintenant établi que le phosphate riche du Maroc peut soutenir la comparaison avec les plus hauts titres. Il donne à la France, qui dispose déjà des phosphates d'Algérie et de Tunisie, la possibilité d'utiliser, à elle seule, presque toute la gamme des teneurs qui sont demandées.

Il est possible et même probable que la formule actuelle de l'exploitation directe des gisements phosphatiers de l'Oued Zem-El Bourouj donne lieu, dans un avenir prochain, à d'autres modalités, sous forme de concessions, de manière à augmenter la production et, par là, les perceptions du Protectorat, tout en donnant à la Métropole des éléments pouvant balancer notre change défavorable.

Autres richesses minérales

Indépendamment des phosphates, on a tout lieu de croire que le Maroc contient d'immenses richesses minérales. On y a reconnu déjà des gisements de plomb, d'étain, de fer, de cuivre et même d'argent.

La Société de Recherches et Forages, au capital de 10.000.000 de francs, a dépensé au Maroc 7.500.000 francs sous le nom de la Compagnie Chérifienne de Recherches et Forages pour des recherches de pétrole.

La Société Lille-Bonnières a, de son côté, fait des recherches analogues dans le Rharb, mais jusqu'ici, on n'a encore trouvé que des indices constatant la présence du pétrole, dont notamment un puits au Isselfatt, foré à 90 mètres, avec une production de 2 tonnes par 24 heures. La Société Lille-Bonnières poursuit d'autre part un sondage à 300 mètres dans le Rharb.

L'avenir dira ce qu'on peut espérer de ces forages. Retenons simplement que les premières indications, sans être concluantes au point de vue industriel, sont cependant très intéressantes.

Les Industries

Pour ce qui concerne les industries marocaines, on peut dire qu'à l'heure actuelle, le Maroc possède des industries lui permettant déjà de faire face aux besoins essentiels pour ce qui concerne l'alimentation et, dans une large mesure, pour ce qui a trait au bâtiment.

Il y avait, en 1918, 157 établissements, dont le capital investi était de 35 millions et occupant 2.666 ouvriers, avec une force motrice de 5.933 HP.

Or, en 1921, le nombre des établissements industriels atteignait 268, avec un capital

investi de 173 millions ; ils occupaient 4.060 ouvriers, avec une force motrice de 14.259 HP.

Les principaux établissements sont les suivants :

	nombre	Capital investi (MF)
Usines Électriques	8	42
Minoteries	33	38
Pâtes alimentaires	15	3
Biscuiteries	2	3
Glace, limonade, sirops	21	5
Huileries	8	5
Salaisons	2	2
Industrie frigorifique	1	5
Brosserie	1	6
Fabriques de chaux et ciments	17	17
Briqueteries	15	3
Fabriques de plâtre	3	1
Poterie, articles en ciment et mosaïques	2	0,375
Scieries	7	5
Menuiseries	34	10
Carross., charronnage	11	17
Constructions mécaniq	2	0,75
Ateliers de réparations, garages	27	17,3
Fabriques d'explosifs	1	1
Acétylène, gaz	1	0,6
Manufacture de lits métalliques	1	0,38
Fabriq. de boîtes métalliques.	8	0,2
Blanchisserie mécaniq.	1	0,125
Fabrique de tapis	1	0,1

A côté des industries, européennes à grands capitaux, il ne faut pas omettre les industries indigènes : tapis, cuivres et cuirs travaillés, sellerie, poterie, parfumerie, etc. qui, pour être exercées par les artisans marocains, n'en constituent pas moins un élément très actif et très intéressant du travail général dans le Protectorat.

Cependant, laissant de côté les industries secondaires, qui nous entraîneraient trop loin, il convient de dire quelques mots des grandes entreprises françaises.

Nous avons parlé des ports et des mines.

Il reste à passer rapidement en revue les établissements les plus marquants de la grande industrie.

Société des ciments et chaux du Maroc à Casablanca et à Petitjean

www.entreprises-coloniales.fr/afrique-du-nord/Chaux-ciments_Maroc.pdf

Tramways et omnibus *[sic]* de Casablanca*

www.entreprises-coloniales.fr/afrique-du-nord/Tramways+autobus-Casablanca.pdf

Grande Briqueterie de Fédhala*

La Société des Briqueteries de Fédhala a été fondée en mai 1914, au capital de 300.000 francs porté à 625.000 en juillet 1919, puis à 1.800.000 en août 1922.

Elle a pour but la fabrication des briques (pleines et creuses), des tuiles, des carreaux, des pots à fleurs et autres produits céramiques.

Jusque présent, elle n'a fait que des briques : environ 4 millions 1/2 en 1921 et cinq millions et demi en 1922.

Des extensions de bâtiments sont en œuvre pour permettre la fabrication des autres produits céramiques.

Les briques sont écoulées en majeure partie vers Casablanca, qui absorbe pour ainsi dire sa production ; l'usine est reliée à la voie ferrée.

Cet établissement occupe environ 160 ouvriers, presque tous indigènes, lesquels sont payés de 3 à 7 francs par jour.

La production annuelle, qui augmente régulièrement, atteindra d'ici un an 7 millions de briques.

Société des Brasseries du Maroc

www.entreprises-coloniales.fr/afrique-du-nord/Brasseries_du_Maroc.pdf

Les abattoirs de Casablanca

www.afrique-du-nord/Abattoirs_industriels_Maroc.pdf

Régie des tabacs au Maroc

www.entreprises-coloniales.fr/afrique-du-nord/Tabacs_au_Maroc.pdf

La Construction Marocaine*

Cette société a été fondée au début de 1914 pour l'édification d'immeubles ; la guerre suspendit l'essor de cette entreprise, mais depuis le traité de Versailles, elle a repris ses travaux avec activité.

Le capital a été porté de 1 à 4 millions.

La société possède des chantiers et agences de travaux à Casablanca, Rabat, Meknès, Safi et Tanger.

Société des Moulins du Maghreb

www.entreprises-coloniales.fr/afrique-du-nord/Moulins_du_Maghreb.pdf

Forces hydrauliques et électriques

Les installations de distribution d'eau et de lumière électrique ainsi que d'énergie motrice sont à l'étude ou partiellement réalisés dans presque tous les centres importants du Protectorat. Le Syndicat d'Études dirige actuellement la construction d'une centrale de 20.000 HP à Casablanca ; il procède également à l'étude d'une usine hydro-électrique de 10.000 HP sur l'oued Oum-er-Rebia ; ces études sont très avancées et la centrale de Casablanca sera vraisemblablement terminée cette année ; elle fournira la force nécessaire à la traction des chemins de fer du Maroc entre Rabat, Casablanca et Oued Zem.

D'autres usines sont également à l'étude ou en exploitation dans d'autres villes : Rabat, Mazagan, Marrakech et Fédhala.

A Fez, une société a été constituée au capital de 1 million 1/2 porté depuis à 4.150.000 francs. Elle a commencé son exploitation en 1920, elle compte 2.357 abonnés, ses affaires sont en progression continue. L'usine génératrice a dû être augmentée par l'addition d'un second générateur, mis récemment en service ; elle utilise la force hydraulique de l'Oued Fez.

N'oublions pas la Société des Houilles et Agglomérés.

*
* *

Superphosphates

www.entreprises-coloniales.fr/afrique-du-nord/Kuhlmann-Maroc.pdf

La Compagnie des frigorifiques de l'Afrique du Nord à Fédhala

www.entreprises-coloniales.fr/afrique-du-nord/SEFAN-Fedhala.pdf

*
* *

Une autre société a été créée à Fédhala en 1922, au capital d'un million pour fabriquer des agglomérés de liège ; elle n'a commencé à travailler qu'en janvier courant.

*
* *

Enfin, une société au capital de 500.000 fr. a été également constituée en 1923, au même endroit pour la préparation des phosphates moulus (Procédé Claude). Elle n'a pas encore commencé sa fabrication à l'heure actuelle.

Nous ne pouvons clore cette énumération sans dire un mot de l'industrie de la pêche au Maroc.

La côte marocaine sur l'Atlantique est particulièrement riche en poisson, d'excellente qualité, surtout dans les parages de Mazagan et de Fédhala. Il y a là un réservoir presque inépuisable.

Le port de Fédhala est doté d'installations modernes offrant aux bateaux de pêche l'approvisionnement facile de ce qui leur est nécessaire (charbon, glace, vivres, etc.) et leur permettant de débarquer le poisson dans les meilleures conditions, de le réfrigérer, de le préparer et de le diriger ensuite sur les marchés de l'intérieur ou vers les ports de France, d'Espagne ou d'Italie.

La pêche y est pratiquée par des balancelles à voiles, des chalutiers et, plus récemment, un essai de pêche à la madrague y a été fait.

La Société des Entrepôts Frigorifiques de l'Afrique du Nord à Fédhala achète une grande partie du poisson dès son arrivée au port et fournit la glace et les emballages.

La Compagnie Transatlantique a installé des cales froides sur les paquebots qui font le service entre Bordeaux et le Maroc. La Compagnie Paquet étudie un service semblable.

On voit que le Maroc, lorsqu'il sera doté des ports et des voies de communication en cours d'exécution, sera dans les conditions voulues pour assurer le succès des entreprises qui y sont établies et dont le capital ne laisse pas d'être considérable.

Pour le tourisme

La Compagnie Transatlantique comprit, pendant la guerre, le rôle important que l'Afrique du Nord jouait dans le ravitaillement en hommes et en produits alimentaires. Aussi son éminent Président, M. Dal Piaz, conçut aussitôt un programme de tourisme pour faciliter les voyages, aussi bien en Tunisie et en Algérie qu'au Maroc, en créant 24 hôtels dont 8 au Maroc, avec des circuits faciles pour les voyages tant sur terre que sur mer.

Cette initiative est très heureuse pour le Maroc.

*
* *

Il ressort de tout ce qui vient d'être exposé que d'excellents éléments de réussite seront mis à la disposition des sociétés françaises qui ont, dans le Protectorat, leur champ d'activité, à la condition toutefois que le Gouvernement complète son œuvre en favorisant l'exploitation des terres et l'élevage dont nous allons d'ailleurs dire quelques mots ; le sujet en vaut la peine.

Sans développement agricole, le pays ne soutiendra pas son industrie, fût-elle trois fois plus importante qu'à l'heure actuelle ; les capitaux et les efforts dépensés doivent porter leurs fruits sous peine de voir la désaffection succéder à l'enthousiasme des débuts ; et ce serait alors la perte de la colonie et de ce qu'elle a coûté jusqu'ici.

AGRICULTURE — ÉLEVAGE

La propriété européenne au Maroc ne s'étend, à l'heure actuelle, que sur 200.000 hectares environ, lesquels sont répartis entre 4 à 500 exploitants, français pour la plupart ; les colons vivent en bons termes avec les indigènes, et dans une sécurité parfaite.

Cette proportion est bien faible si l'on considère l'étendue des terres à exploiter.

La culture s'étend, en effet, sur environ 2 millions d'hectares et une quantité à peu près égale reste à défricher, sans parler de 50.000 hectares en marécages et autant en jardins, vergers et vignobles.

En outre, plus de 4 millions d'hectares sont utilisés comme terres de parcours.

A propos des marais, il convient de noter que la Compagnie du Sebou, constituée en 1920, a entrepris le dessèchement de vastes étendues, dénommées marais de la Merktana et du Bou Kaardja. Cette société est au capital de 8 millions ; ses travaux suivent une marche très active.

Les résultats qu'elle obtiendra pourront servir d'exemple pour le dessèchement et l'irrigation de la très riche plaine du Sebou.

Les régions les plus fertiles sont la Chaouïa, les Abda et les Doukkala.

On évalue la production en céréales à 12 millions 1/2 de quintaux en année moyenne.

En 1918, la récolte a été :

Blé	6.177.000 quintaux
Orge	7.667.000
Avoine	38.772
Maïs sorgho	1.169.630
Légumineuses	400.000

Ces chiffres sont en progression de 10 à 12 % sur ceux de l'année précédente.

Le cheptel se compose approximativement de :

98.000 chameaux,
144.000 chevaux,
478.000 mulets et ânes,
2.000.000 de chèvres,
7.000.000 d'ovins,
120.000 porcins.
1.500.000 bovins.

L'Administration du Protectorat a fondé quatre fermes expérimentales, dans l'intention de donner aux colons des renseignements, des appuis, des conseils et aussi de leur fournir des semences et des animaux reproducteurs sélectionnés. Mais tout cela n'est encore qu'une façade.

L'agriculture et l'élevage sont loin d'avoir suivi au Maroc, les progrès réalisés dans l'organisation civile, les transports et les autres branches de la colonisation. Il est fort

difficile de faire comprendre et adopter, surtout par les indigènes, les méthodes modernes de culture et d'élevage. Cette éducation sera forcément lente, mais elle doit être poursuivie sans relâche, avec la collaboration et l'exemple donné par des colons européens.

Il ne suffit pas de bonnes intentions et nous serions sans excuse si, à l'avenir, une politique appropriée ne permettait pas à notre agriculture au Maroc de quintupler d'ici dix ans.

Les pays neufs subissent une évolution presque invariable ; le premier stade en a toujours été agricole. Présentement, le Maroc est un pays agricole dont la puissance agricole doit être multipliée. Logiquement, il devrait fournir à la Métropole une large portion des céréales, du bétail et des fruits qu'elle demande à d'autres pays. Mais ce ne sont que des possibilités dont la matérialisation dépend de nombreuses conditions :

Les races de bétail marocaines ont besoin d'être rajeunies et améliorées ; il en va de même des semences de céréales, des essences d'arbres fruitiers et des méthodes de culture. Nous risquerions de courir à mécomptes, si nous ne savions pas procéder à toute une série d'améliorations agricoles véritablement radicales.

Mais il est impossible de songer à un élevage pratique et productif si l'on ne dispose pas de l'eau nécessaire et si les animaux doivent être conduits, parfois à une vingtaine de kilomètres, pour s'abreuver.

Il faut donc que nous ayons une politique de l'eau, comme une politique des engrais. Suivant les régions, il conviendra de pratiquer des barrages sur les cours, d'eau, soit pour irriguer les terres riveraines, soit pour la distribuer à distance. Dans d'autres, de creuser des puits, faire en somme ce que l'on a fait aux États-Unis, en Argentine et en Australie. L'eau est assez abondante au Maroc pour que la solution de ce problème ne constitue pas une difficulté sérieuse.

D'autre part, les animaux n'ont pas été, jusqu'ici, améliorés par des croisements. Ils offrent, en général, les caractères des races non sélectionnées, ossature et cornage développés, tandis que les parties marchandes le sont très peu. Cela n'a rien d'étonnant ; c'est ce que l'on constate dans tous les pays où l'élevage est aux mains des indigènes, Arabes, Persans, Mongols, Indiens du Nord ou du Sud.

Mais ces animaux peuvent, par les soins, la sélection et de judicieux croisements, acquérir les qualités de notre bétail moderne.

Le Maroc, par son climat, son sol, sa flore et ses rivières est susceptible de devenir un pays producteur de bétail et surtout de moutons ; il devrait même être appelé, par sa position géographique, à approvisionner l'Europe Occidentale dont le cheptel est insuffisant.

L'obstacle actuel au développement de cette richesse est dans l'absence d'un programme bien défini de la part du Protectorat, pour la question foncière et pour la question de l'eau.

On peut dire que le Maroc est encore un peu près en friche ; la production du blé n'atteint que 6 à 9 quintaux à l'hectare ; celle du maïs, 6 ; celle de l'avoine, 10. Une population clairsemée, sans grands besoins, produit tout au plus ce qui lui est nécessaire pour assurer sa vie. Mais un nouvel état de choses se crée, petit à petit, du fait de l'occupation, qui se traduit, pour l'indigène, non seulement par la stabilisation de ses biens, mais aussi par des besoins nouveaux et par des taxes dont l'effet est de rompre l'équilibre de son budget. Le remède ? Produire davantage, comme nous serons fatalement amenés à le faire en France. Il faut que le pays donne les revenus qu'il contient en puissance.

Les conditions de la propriété

Malheureusement, on a trouvé, en entrant au Maroc, une propriété très compliquée : terres Maghzen, terres de tribus, terres Juich, bien habous, etc., dont les droits sont très vagues. En somme, tout était soumis au bon plaisir du Maghzen dont

l'arbitraire se tempérait par la négligence. Et comme il y avait dix fois plus de terres qu'on ne pouvait en cultiver, chacun trouvait toujours où s'installer. Les Français, en prenant l'administration du pays, ont, d'instinct, cristallisé cette situation et donné au mot propriété un sens précis qu'elle n'avait pas auparavant dans le pays ; ils ont consacré un état de choses au lieu de le faire évoluer.

Le résultat est que l'on trouve des terrains de 40.000 hectares occupés par 800 tentes, soit 4.000 personnes, dont un millier d'hommes valides, au plus, lesquels peuvent exploiter tout juste 4 ou 5.000 hectares.

Des Australiens qui désiraient louer près du Tadla, un terrain de 15.000 hectares et qui étaient susceptibles d'y créer une exploitation du mouton analogue à celles de leur pays ont été repoussés, parce qu'on ne pouvait leur assurer les terres demandées.

Cela est d'autant plus fâcheux que 60 à 70.000 moutons Lincoln auraient pu y vivre à l'aise, produisant annuellement 40. à 50.000 carcasses de 80 livres et 5 à 600 kilos de laine.

La location et les taxes que le Gouvernement en aurait retirées auraient été supportées sans peine.

En résumé, la possibilité de production du Maroc est considérable, il y a quantité de terres à exploiter, mais le Protectorat ne dispose pas de terres en quantités suffisantes pour les colons offrant des garanties sérieuses.

Il lui serait pourtant indispensable de pouvoir céder, en toute propriété, ou de concéder avec des baux à long terme, des propriétés, petites, moyennes ou grandes, sans léser les indigènes et de favoriser ainsi la production des exploitations qui serviraient de modèles et développeraient l'élevage marocain, la sélection des animaux et celle des semences, l'emploi des engrais, tout en adoptant les cultures les plus appropriées au sol et au climat.

Une politique de l'eau

Mais, pour cela, il faut, sans hésiter et sans plus tarder, instaurer dans ce pays une véritable politique de l'eau, sans laquelle tous les sacrifices publics ou privés seront stériles.

Cette partie du programme est-elle plus difficile à réaliser que les autres questions qui ont déjà reçu de si heureuses solutions ? Nous ne le croyons pas.

Un bel avenir en perspective

Il ne faut pas oublier que, pour arriver à ce résultat, nous disposons sur place d'une main-d'œuvre excellente. Le Marocain est assez docile, intelligent et apte à faire un bon agriculteur ou pasteur, de même qu'il peut faire un très bon artisan.

On ne peut s'empêcher de faire, cependant, quelques observations en ce qui concerne les impôts supportés par l'agriculture et qu'il ne faudrait pas exagérer. C'est ainsi qu'une population de moins de cinq millions d'habitants a payé, en 1921, 56 millions de francs sur les revenus agricoles, alors que l'impôt sur le revenu agricole de la France fournissait, la même année, 23 millions seulement.

Toute une nouvelle politique d'organisation agricole et de production peut et doit donner des résultats rapides, à condition qu'elle soit engagée sans retard, avec l'idée bien nette de la nécessité des résultats à obtenir, sans léser personne, mais en tenant compte des intérêts de la Métropole. Il est, en effet, juste que celle-ci ne se soit pas sacrifiée en vain et qu'elle retire des avantages de ses avances, en capitaux et en hommes.

Il faut enfin préparer la jeunesse marocaine aux problèmes de la production moderne intensive par une instruction technique appropriée, de même qu'il faut préparer la jeunesse française à coopérer davantage à la mise en valeur de nos Colonies.

C'est ce que nous désirons faire entendre au Gouvernement du Protectorat, non par esprit de critique, mais parce que nous saisissons toute l'importance de cette question

agricole, qui doit être le complément de l'œuvre superbe accomplie dans tous les autres domaines.

Résultats brillants et tangibles

Devant l'ampleur des résultats obtenus, on serait mal venu à trouver quelque exagération dans les sacrifices financiers consentis en faveur de la nouvelle Colonie, ou à lui marchander de nouveaux emprunts.

On a construit, au Maroc, en un laps de temps extraordinairement court, le cadre des institutions administratives et de l'outillage économique sans quoi aucune vie économique intense n'est possible. Les progrès accomplis sont certains, ceux qui restent à faire sont considérables. On a raison de dire que le Maroc offre des perspectives infinies, mais ses richesses sont encore virtuelles. Il appartient à la volonté française de les réaliser, de les mettre au jour. Et, pour cela, il faudra encore plus d'opiniâtreté que pour la conquête et pour l'organisation administrative. Le vrai travail de mise en valeur commence. La France commerciale et industrielle compte pour cela sur l'impulsion énergique du Gouvernement du Protectorat. Les grandes œuvres ne sont jamais finies ; elles en appellent sans cesse de nouvelles.

Avant de terminer, il nous resterait à dire quelques mots de la spéculation. Certains s'en sont effrayés. C'est une erreur ; il n'y a pas lieu de s'en alarmer. Dans tous les pays neufs — et le Maroc peut être considéré comme tel — on a constaté les mêmes phénomènes d'engouement parfois exagéré. Il en est résulté quelques mécomptes, mais après les imprudents, d'autres, plus sages, sont venus, qui ont relevé les ruines et continué l'œuvre dans le progrès.

Dans l'œuvre de colonisation, il ne faut jamais regarder derrière soi, mais toujours en avant. L'œuvre de M. le maréchal Lyautey est déjà magnifique, elle est admirée non seulement des Français qui ont été à même de la constater, mais de tous les étrangers qui l'ont suivie de près. Les indications que j'ai pu donner au cours de cette conférence constituent une manifestation du désir que nous avons de voir cette œuvre s'épanouir encore davantage au grand jour au profit de la France et du monde entier qui saura ainsi mieux apprécier nos qualités de persévérance et d'organisation.