

## LE COMMERCE DU SUCRE A CASABLANCA A LA FIN DU XIX<sup>e</sup> SIECLE

Certains produits ont joué un grand rôle dans l'histoire économique et sociale, voire politique, les routes du hareng, à l'époque médiévale, celles des épices ou de la soie l'attestent. Hauser a souligné l'importance du sel dans l'Europe des xvi<sup>e</sup> et xvii<sup>e</sup> siècles, ce « vulgaire sel de cuisine » qui fut, longtemps, le principal aliment des caravanes qui, à travers le Sahara, reliaient, par Taoudéni, le Maroc au Soudan.

Le pain de sucre, à la fois aliment et denrée de luxe, symbole de l'aisance, cadeau le plus fréquent et pot de vin usuel, lié à toutes les cérémonies de la vie sociale, apparaît, à cet égard, comme un des grands « personnages » historiques marocains.

Personnage, dont le rôle est cependant demeuré presque aussi obscur qu'il fut important.

La disparition de la production marocaine de sucre, à la fin du xvii<sup>e</sup>, pose de nombreux problèmes. Sans doute fut-elle due, à la fois, à l'essor des plantations antillaises, au développement des relations maritimes, à l'anarchie politique marocaine. Mais dans quelles proportions respectives, à quelles dates ?

La question des importations marocaines au xix<sup>e</sup> siècle, pour être moins complexe, n'en offre pas moins un grand intérêt.

Ces importations ont, en effet, lieu dans un Maroc qui s'ouvre chaque jour davantage au commerce européen, et au moment où, sur le marché mondial du sucre, se déclenche une lutte d'autant plus vive que le problème des débouchés se pose, avec une acuité accrue, à l'industrie sucrière européenne dont la production augmente alors progressivement.

Notre propos est de présenter ici quelques réflexions suggérées par des recherches d'archives qui nous ont permis d'établir la statistique, ci-après, des importations de sucre à Casablanca de 1869 à 1909 (1).

### I. — Evolution des importations de sucre par Casablanca au cours du XIX<sup>m</sup> siècle

1°) De l'ouverture de la rade de Casablanca, en 1830, à 1855.

(1) Cette statistique ne peut prétendre à une parfaite exactitude, d'ailleurs impossible en pareille matière. La diversité des sources, la variété des poids et des monnaies, les fluctuations du change local sont autant de difficultés que nous n'espérons pas avoir entièrement surmontées.

C'est en 1830 que le Sultan Moulay Abderrahman rouvrit la rade de Dar el Beïda au commerce. Les échanges furent lents à s'établir, et jusqu'en 1856, ne dépassèrent pas deux millions de francs par an.

L'essentiel du trafic était fourni par les ventes de laines et de grains, les importations, beaucoup plus faibles, portaient sur les bougies, les cotonnades et un peu de sucre. Pour cette denrée, les renseignements numériques manquent de continuité.

Dans la période 1845-1850, ils indiquent toutefois, avec des écarts peu sensibles d'une année à l'autre, une importation moyenne de 20.000 kgs., chiffre infime.

Casablanca n'est, à cette date, qu'une bourgade plus rurale qu'urbaine, avec une très faible population : « une centaine de familles végétant misérablement au milieu des décombres baignés de cloaques empestés ». D'autre part, le commerce du sucre est monopole impérial, et, comme tel, grevé de droits fort lourds, acheté 100 francs le quintal par les commerçants impériaux, il est revendu 210 francs au consommateur.

2°) de 1856 à 1877.

Le commerce de Casablanca ne va réaliser de sensibles progrès qu'à partir des années 1856-1863, années décisives dans l'histoire du commerce marocain. La convention commerciale anglo-marocaine de 1856 établit des droits de douane fixes (10 % de la valeur du produit importé, estimée au cours du marché), et supprime les monopoles d'achat du Sultan. La paix avec l'Espagne, au lendemain de la « guerre de Tétouan », le règlement franco-marocain sur la protection en 1863 (convention Béclard) achèvent de fixer le statut des échanges commerciaux. Enfin, des lignes régulières de bateaux à vapeur relient la côte marocaine à Gibraltar, Londres et Marseille (compagnies Bland Line, Paquet, Forwood) et supplantant, peu à peu, les voiliers aux voyages irréguliers, au fret onéreux.

Le commerce de Casablanca s'élève, dès lors, rapidement, et atteint 7 millions de francs dès 1861, une douzaine de millions dans les années 1875-77 (dont 700 à 800.000 francs de sucre pour 800 à 900 tonnes).

3°) de 1878 à 1909.

Après une période de stagnation, de 1878 à 1885, les échanges vont se développer à nouveau, après

1886, pour atteindre une vingtaine de millions de francs à la fin du siècle.

Dans cet essor, le sucre joue un rôle, d'années en années, plus important, et devient l'élément essentiel du trafic par ce « port ». Les quantités débarquées passant de 900.000 kg. (moyenne 1876-1880) à

2.800.000 kg. en 1890, 2.900.000 en 1895, 4.800.000 en 1900, 8.500.000 en 1905, soit dix fois plus que trente ans auparavant.

Ces chiffres, en eux-mêmes et comparés à ceux du commerce total de la place, appellent quelques remarques.

TABLEAU I  
COMMERCE DU SUCRE A CASABLANCA  
1869-1909

Années	Quantités totales importées au Maroc (en kilog)	Valeur de l'ensemble des importations de sucre (en francs)	Prix moyen au quintal (en francs)	% importé de France	% importations par Casablanca
1869	240.000	286.000.	120	80	9
1870	—	—	120	—	—
1871					
1872					
1873	360.980	413.160	114,4	92	
1874					
1875					
1876	700.000	657.630	106		9,66
1877	890.865	890.865	100		13,5
1878	838.250	853.900	101,8	97,3	19,3
1879	1.010.000	1.010.000	100	94,6	39,9
1880			90		
1881			92,5		
1882	488.000	432.900	92,5		
1883	760.000	665.000	87,5		
1884	800.000	660.000	82,5	70	
1885	1.110.771	881.546	79,3	—	18
1886	1.556.762	960.271	61,7	86,63	19,18
1887	1.598.773	953.769	59,1	85	19,85
1888	1.642.377	1.059.534	64,5	80	17,94
1889	2.000.935	1.290.870	64,5	81	17,63.
1890	2.805.836	2.087.416	70,4	77,16	24,3
1891	3.729.626	2.159.186	59,4	72,21	26,1
1892	2.819.305	1.538.208	54,5	95,7	21,97
1893	3.271.858	1.943.449	59,3	87,3	22,2
1894	2.795.134	1.640.489	58,6	90,48	36
1895	2.927.619	1.432.443	48,9	87,38	30,6
1896	3.450.552	1.582.207	45,8	79,36	35
1897	3.189.639	1.400.389	43,9	67,5	30
1898	4.259.172	1.565.197	36,7	73,26	25,2
1899	4.826.690	1.768.274	36,6	88,80	24,6
1900	4.865.888	2.098.202	43,1	92,60	28,6
1901	6.622.442	2.881.468	43,3	92,74	30
1902	7.829.301	2.959.200	38	96,30	31
1903	7.866.086	2.992.200	38	—	31,5
1904	7.265.510	2.870.431	39	—	—
1905	8.577.476	3.146.348	36,7	—	—
1906	8.342.614	3.291.054	39,5	—	—
1907	4.280.065	1.593.295	37,2	—	—
1908	7.044.368	3.478.985	49,3	—	—
1909	12.160.139	5.187.042	41,9	—	—

II. — Les facteurs de l'accroissement régulier des importations casablancaises

Le fait le plus frappant est la régularité de l'accroissement des importations.

Plusieurs facteurs peuvent l'expliquer.

1°) Le développement de la population de Casablanca en est un, sans doute.

L'évolution de cette population a présenté, en effet, la même régularité d'augmentation. La ville

comptait moins de 6.000 habitants en 1880 , en 1900, ils étaient 25.000.

Le nombre des commerçants européens qui s'y concentraient et qui faisaient, de plus en plus, appel à leur famille, augmentait également.

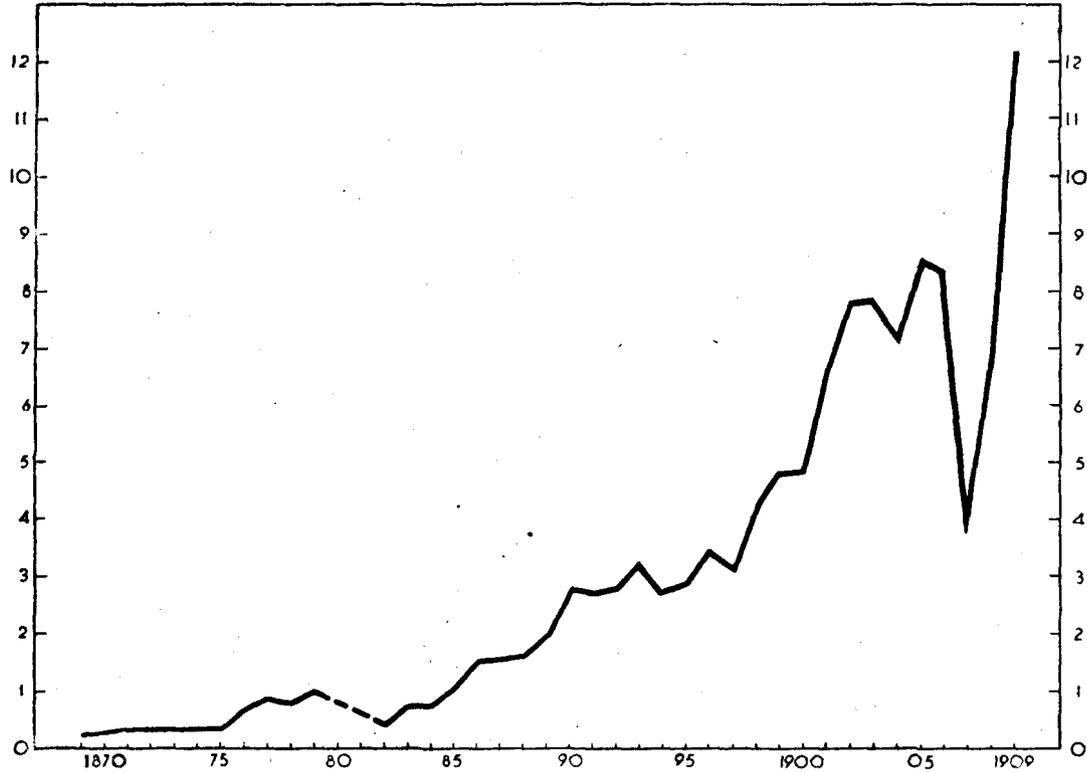
La colonie européenne, estimée à 300 personnes en 1886, à près de 400 en 1891, 500 en 1896, était d'environ 1.000 individus en 1905.

Cet accroissement démographique ne suffit pas cependant à expliquer, à lui seul, le développement

### COMMERCE DU SUCRE A CASABLANCA

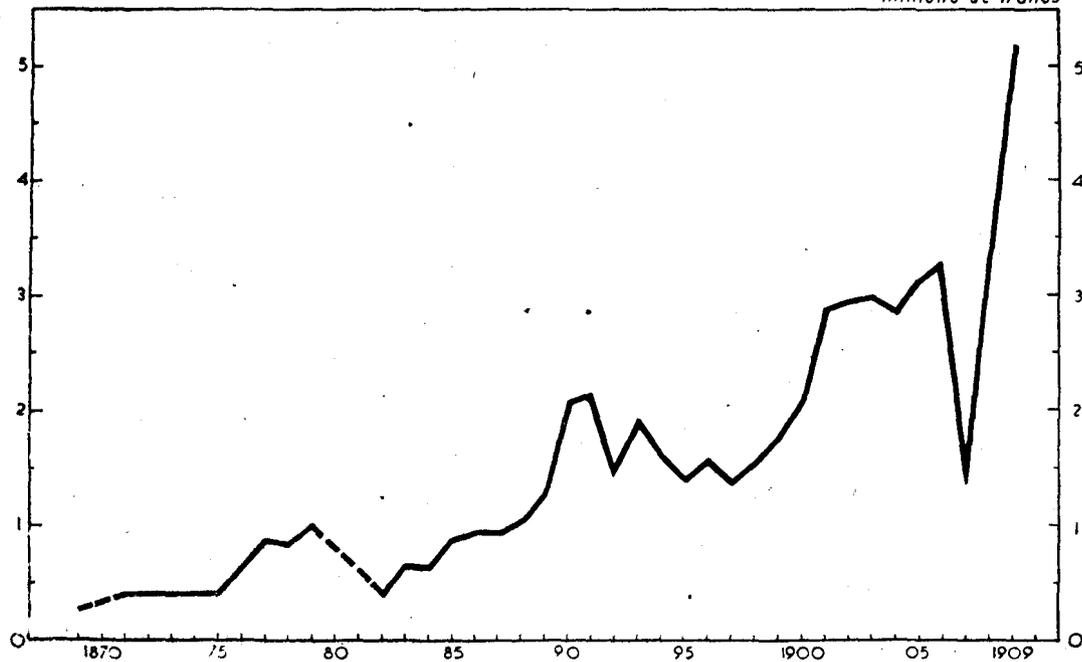
QUANTITES TOTALES IMPORTEES AU MAROC

*milliers de tonnes*



VALEUR DES QUANTITES IMPORTEES

*millions de francs*



si marqué des importations. Celles-ci ont, en effet, décuplé dans le temps où la population n'a fait que quintupler. Chaque habitant eut-il, d'ailleurs, consommé 25 kg. de sucre par an (ce dont, à tout le moins, on peut douter, les chiffres actuels de consommation de cette denrée étant inférieur à 26 kg.), la ville n'aurait absorbé qu'une centaine de milliers de kilogs, vers 1870, et environ 500.000, au début du siècle.

2°) *L'extension de l'aire commerciale de Casablanca est une autre raison de cet accroissement du trafic casablançais.*

Casablanca approvisionnait évidemment les régions voisines. L'essor des importations semble ainsi, en partie du moins, lié à l'extension de son aire commerciale.

Dès 1865, les provinces assez lointaines, telles que le Tadla, étaient parcourues par les censaux des négociants casablançais. D'année en année, ils s'aventurèrent plus avant dans le pays. Un rapport de 1892 évalue à plus de 50.000 km<sup>2</sup> la région où opèrent, alors, les agents commerciaux, et « à plus encore, celle où se vendent les produits de la ville ». Les commerçants fassis, venus s'installer nombreux, entre 1875 et 1880, et les commerçants israélites (dont le nombre sera triplé à Casablanca en moins de 20 ans) multiplient, à ce moment, les relations avec l'arrière pays lointain.

Casablanca devient ainsi, au cours de cette période, l'emporium des provinces voisines et passe du quatrième au premier rang des « ports » marocains.

Cette promotion n'est pas uniquement due à la richesse agricole bien connue de la Chaouïa, mais procède d'un ensemble complexe de causes, dont les principales sont la décadence du port de Rabat (d'accès de plus en plus difficile), la stagnation de Mazagan (moins bien située, et à l'hinterland moins riche), l'abaissement des taux de fret, donnant à la position de Casablanca, à égale distance de Fès et de Marrakech, toute sa valeur...

Aussi bien, si les importations de sucre à Casablanca ont décuplé, elles n'ont que quadruplé à Rabat, et quintuplé à Mazagan.

Resterait à savoir si, à cette époque, une plus grande prospérité économique du Maroc atlantique comparé aux autres régions marocaines, et, notamment, à celle du Sud, n'a pas joué un rôle aussi dans cette évolution du commerce casablançais. Mais, dans l'état actuel de nos recherches, une telle rupture d'équilibre économique régional, que certains faits laissent d'ailleurs entrevoir, ne peut être qu'une supposition.

3°) *Accroissement relatif des importations de sucre.*

Quoi qu'il en soit, ces explications ne rendent, toutefois, pas compte du fait que l'accroissement des achats de sucre fut plus rapide que l'essor du trafic total de la place. Si celui-ci triple dans les trente dernières années du XIX<sup>e</sup> siècle, celui-là, nous l'avons

vu, décuple en tonnage dans le même temps, et quintuple en valeur. La part du sucre, dans l'ensemble du commerce casablançais, passe ainsi de 8 % en 1877, à 9,5 % en 1887, 17 % en 1896 (date à laquelle il atteint son plus fort pourcentage), et à 15,6 % en 1903.

Certes, le développement des importations fut, tout au long du siècle, un des traits les plus remarquables de l'évolution du commerce de Casablanca. L'excédent des exportations se réduisit chaque année pour disparaître à la fin du siècle où les achats l'emportèrent, et, certaines années, nettement sur les ventes.

Mais le sucre n'a pas seulement suivi cette évolution, il l'a, en grande partie, commandée.

En effet, si l'on fait abstraction des achats de sucre au cours de cette période, on constate que le rythme d'accroissement des importations diminue notablement. Cotonnades et bougies, par exemple, sont loin de marquer des progrès comparables. Dans le total des achats, d'année en année, la part du sucre ne cesse de s'élever (13,5 % en 1877, 19,85 % en 1887, 35 % en 1896, 31,5 % en 1903). De moins du 1/10<sup>e</sup> des achats de la place en 1871, le sucre finit par en représenter le tiers à la fin du siècle.

Ainsi, non seulement il y eut accroissement absolu des importations de sucre, mais aussi accroissement relatif des entrées de ce produit.

4°) *Cet accroissement n'est pas spécial à Casablanca.*

On pourrait, ainsi, être conduit à expliquer l'importance prise par le sucre dans ces importations en pensant à une concentration de son commerce à Casablanca. L'explication paraîtrait d'ailleurs plausible, le sucre étant surtout de provenance française, et les principales maisons françaises étant, alors, installées dans cette ville. Aussi bien, les sucres vendus à Tanger n'étaient que pour 40 % d'origine française, à Larache, pour 55 %, à Casablanca, pour 90 %. Mais cette explication ne suffit pas, car, en fait, la part du sucre français, malgré des fluctuations que nous exposerons plus loin, n'a pratiquement pas varié sur les différentes places marocaines de 1870-75 à 1895-1900.

D'autre part, le pourcentage du sucre importé à Casablanca n'augmente qu'assez peu par rapport aux quantités totales introduites au Maroc, passant de 19 % (moyenne 1885-1890) à 22 % (moyenne 1900-1905).

On ne peut pas davantage invoquer une diminution du commerce terrestre par la frontière algérienne. Dans les années considérées, l'introduction du sucre par terre ne marque pas en effet de baisse sensible ; au contraire, les années de fort commerce algéro-marocain correspondent aux années de pointe du commerce casablançais.

Aussi bien, compte tenu de l'extension de l'aire commerciale de la ville, l'accroissement des achats de sucre, qui n'est pas particulier à Casablanca,

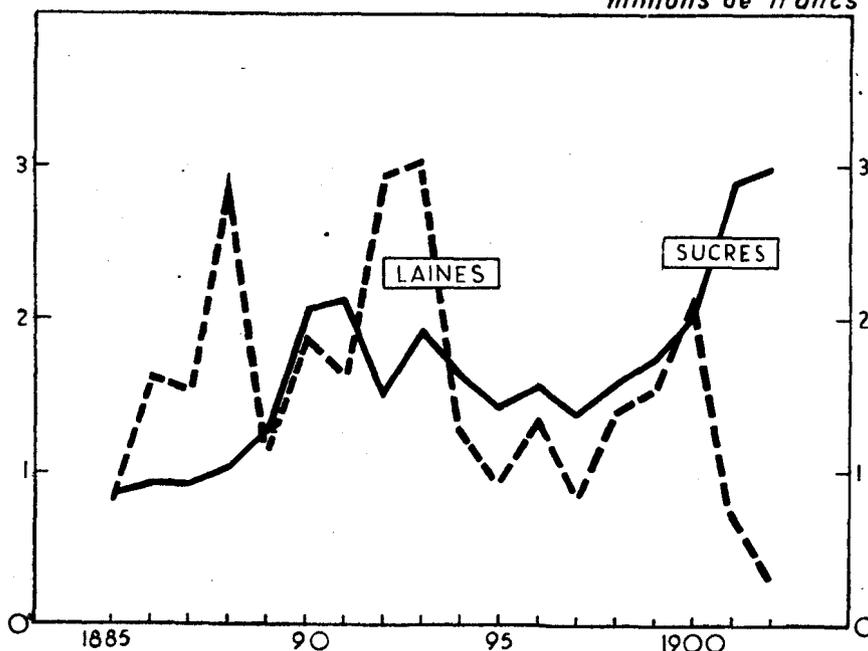
traduit une tendance générale du commerce marocain au XIX<sup>e</sup> siècle.

#### 5°) *Accroissement de la consommation.*

Faut-il, alors chercher l'explication de cette tendance constante dans l'amélioration de la situation économique, qui aurait permis de plus larges dépenses. Le renversement de la balance commerciale, les troubles, la dépréciation de la monnaie locale, tout souligne, au contraire, le délabrement de l'économie marocaine. Les marchands de cotonnades notent, avec amertume, que la « pauvreté, chaque jour plus grande, de la population, rend, chaque année plus difficile, le placement d'une marchandise, pourtant de moins bonne qualité et moins chère ».

La laine, principal produit d'exportation de la Chaouïa, est l'un des baromètres de la prospérité de cette région. Or, la comparaison des ventes de laine et des achats du sucre prouve bien qu'il n'y a pas de relation absolue entre la richesse du pays, et les importations du sucre. Celles-ci apparaissent, nous le verrons, presque entièrement indépendantes des fluctuations des récoltes, la régularité même de son accroissement, pendant cette période, en est une preuve. S'il en fallait une autre, elle serait fournie par les importations de thé et de café. Si, pour le café, nous manquons de données précises et continues, il semble néanmoins que sa consommation se soit accrue au cours du XIX<sup>e</sup> siècle. La courbe d'importation du thé suit très fidèlement celle du sucre, les achats doublent de 1885 à 1890, ils doublent à nouveau de 1890 à 1902.

VALEUR DES EXPORTATIONS DE LAINES  
ET DES IMPORTATIONS DE SUCRES *millions de francs*



Le développement considérable des importations de sucre à Casablanca, au cours du XIX<sup>e</sup> siècle, apparaît ainsi être dû, tout à la fois à une consommation générale de sucre accrue, et à l'extension de

l'aire commerciale de la ville, faisant d'elle, de plus en plus, la pourvoyeuse des tribus de l'intérieur où le thé se prépare si sucré, que l'expression courante est, non pas « boire le thé », mais « boire le sucre ».

Le sucre devint ainsi, au XIX<sup>e</sup> siècle, un véritable besoin pour le marocain, un produit fondamental dans son alimentation. Fait que corrobore l'étude des importations dans les années de crise.

### III. — Fluctuations des importations Explication

Malgré sa tendance, en général largement ascendante, la courbe des achats, dans le détail, est irrégulière, brisée par des périodes de crise (1867-68, 1878, 1882-84, 1892-97). Deux séries de facteurs peuvent expliquer la contraction des achats aux époques considérées.

#### 1°) *Facteurs locaux.*

La diminution des importations est moins due aux mauvaises récoltes, nous l'avons vu, qu'aux épidémies et surtout aux troubles, lorsque ceux-ci dépassant la moyenne habituelle (à laquelle, d'ailleurs, s'était adapté le commerce), notamment lors des crises de succession au Trône.

Ainsi s'explique la baisse des achats constatée en 1873, au moment où la mort du sultan Sidi Mohamed provoque des troubles graves en Chaouïa, interrompant les communications avec l'intérieur. Ainsi encore, en 1878, la disette, et surtout le choléra (qui entraîne la disparition du dixième de la population) frappent durement le Maroc. Ainsi, en 1894, où la mort de Moulay Hassan provoque l'agitation des tribus.

#### 2°) *Causes extérieures.*

Mais, plus que ces facteurs locaux jouent les crises européennes.

a) La crise financière de Londres, en 1867, met en difficulté de nombreux commerçants.

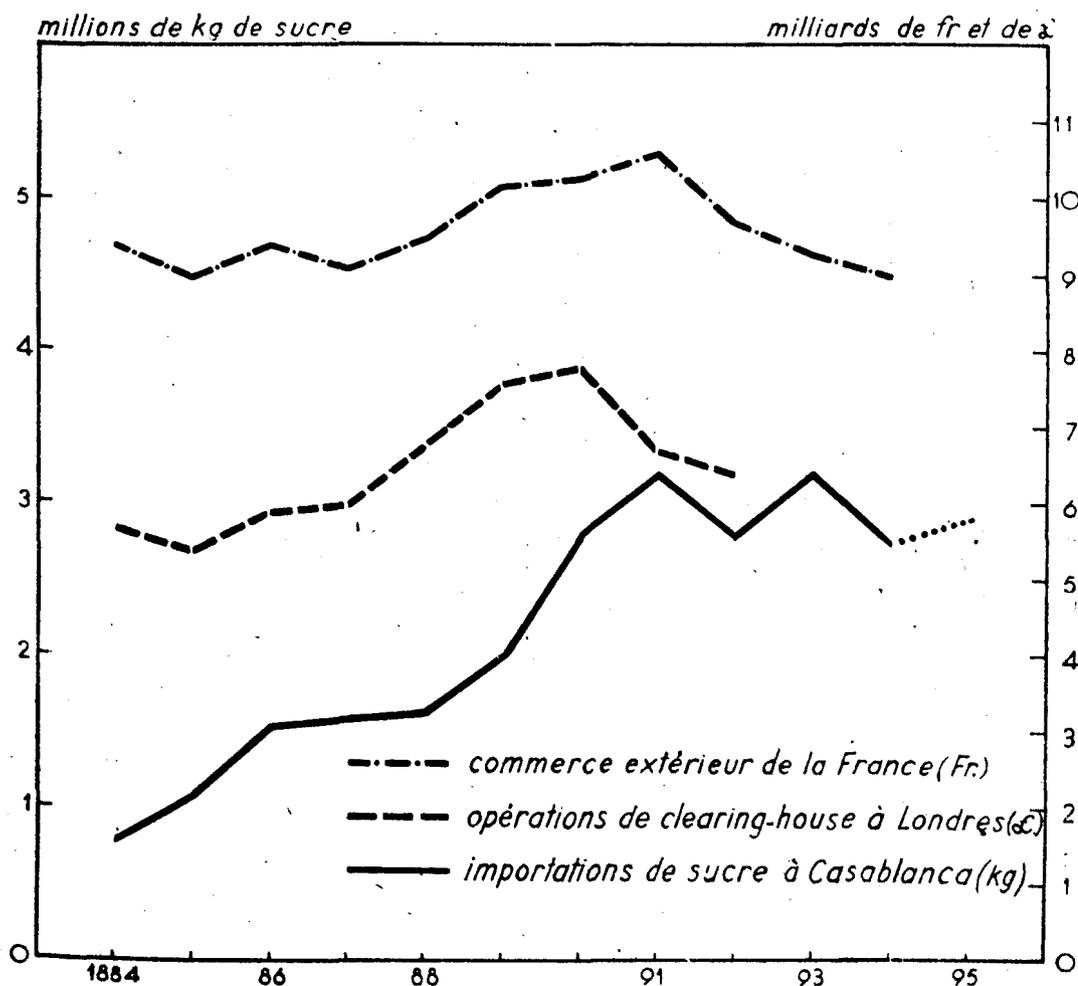
Si son influence est un peu perceptible à Casablanca, où les principales maisons sont françaises, elle est très marquée à Mogador, où les Anglais dominent le marché, et où l'importation du sucre tombe de 468.000 kg. en 1866, à 179.576 kg.

La panique financière, la chute des prix, le ralentissement des affaires en Europe, dans les années 1882-84, provoquent un nouvel effondrement des importations de sucre au Maroc, très accusé, cette fois, à Casablanca, où se fait sentir, également, l'influence de l'épidémie du choléra de Marseille.

b) L'influence de la conjoncture économique européenne est surtout visible dans les années de forte importation de sucre. Les perspectives économiques favorables stimulent les négociants, assurés de trouver un bon débouché aux produits locaux et un emploi rémunérateur de leurs bénéfices. Le meilleur exemple en est fourni par la période de gros achats

de 1889-1891, qui correspond à une très nette reprise économique européenne et à un relèvement général des prix stimulant les échanges. Sans accorder à cette corrélation une valeur absolue, on ne peut qu'être frappé de la similitude d'allure des courbes de l'importation du sucre à Casablanca et du commerce extérieur français de 1886 à 1892.

MOUVEMENT DU COMMERCE EXTÉRIEUR DE LA FRANCE  
DES OPÉRATIONS DE CLEARING A LONDRES ET DES IMPORTATIONS  
DE SUCRE A CASABLANCA



3°) Liaison des facteurs locaux et européens.

Le plus souvent, d'ailleurs, les deux séries de facteurs, locaux et européens, se combinent. C'est le cas pour les années 1882-84, et surtout pour les années 1892-97, où agissent troubles, sauterelles, mort du souverain (Moulay Hassan), crise européenne (dont le fond est atteint en 1896), crise financière espagnole de 1897, aggravant la crise financière marocaine.

tion, des secteurs privilégiés. Elles permettent de voir, en effet, les produits sur lesquels les marocains opèrent, d'abord, leurs réductions d'achat. Jamais l'importation du sucre ne subit les oscillations extrêmes qui affectent cotonnades ou bougies.

Dans les mauvaises années, le marocain se prive de tout, surtout de tissus, il n'abandonne le sucre qu'en dernier ressort. Toutes les années de crise permettent de constater ce fait.

IV. — Résistance des achats de sucre aux crises

Ces années de crise économique, pendant lesquelles le commerce se restreint, offrent, à l'observa-

Considérons, par exemple, l'année 1895. Sécheresse, sauterelles, troubles en Chacouia, incertitude économique en Europe en font une des plus mauvaises de la fin du XIX<sup>e</sup> siècle à Casablanca. Les échan-

ges diminuent de 25 % par rapport à 1894, de 100 % par rapport à 1893, de près de 150 % par rapport à 1891. L'importation de sucre ne baisse, en valeur, que de 30 % de 1891 à 1895. Le chiffre est encore plus éloquent si l'on tient compte de l'abaissement du prix de vente, qui ramène la diminution réelle des achats en quantité, à moins de 10 %.

On ne peut pourtant pas invoquer le bon marché du produit pour expliquer le maintien des achats, effectués par une clientèle si appauvrie qu'elle doit « vendre ses quelques bijoux pour vivre ». Le prix des cotonnades a en effet baissé trois fois plus, sans que les importations arrivent à se maintenir. Dès que la crise s'amorce, elles se vendent très mal, et leur pourcentage, dans le commerce d'importation, s'effondre.

Les achats de cotonnades sont, avec les ventes de laine, le véritable critère de la prospérité économique. Le sucre offre une résistance remarquable aux crises, comme si son importation n'était guère

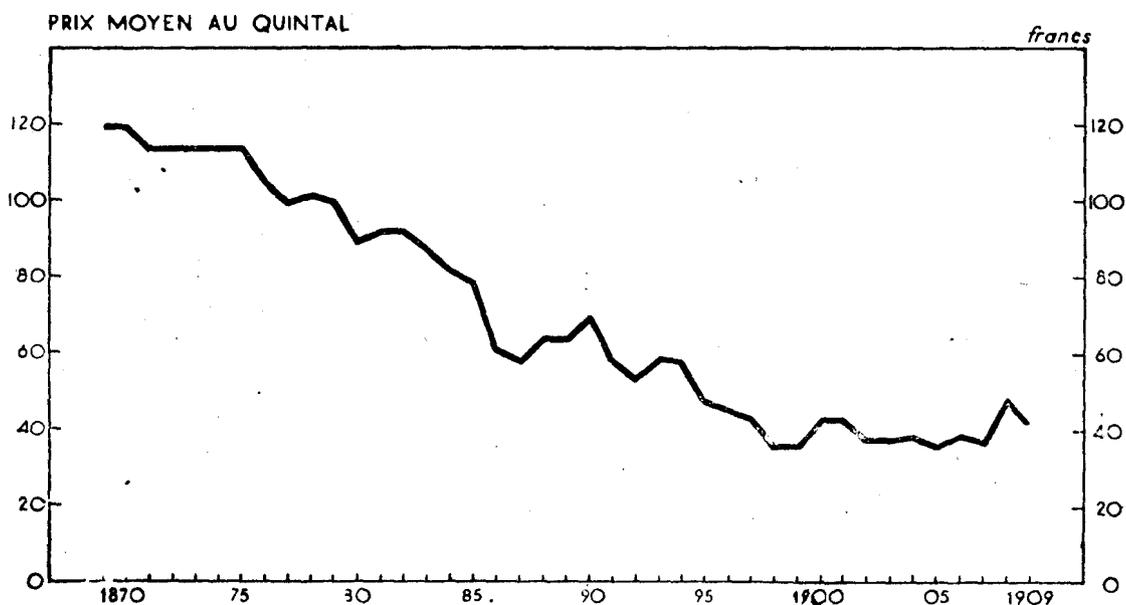
compressible comme le sont celles des produits de première nécessité.

### V. — Baisse du prix du sucre

La diminution du prix du sucre, sur le marché de Casablanca, fut importante et quasi-régulière au cours du XIX<sup>e</sup> siècle. Si la quantité importée augmente de 600.000 kg. à 8.577.000, de 1876 à 1905, la valeur ne passe que de 657.000 à 3.146.000 francs. Le prix diminue d'abord lentement, de 120 francs le quintal, en 1863, à 114 francs, pour les années 1870-73, et à 100 francs, en 1875.

Dès lors, la baisse devient rapide. Le quintal ne vaut plus que 90 francs, en 1880, et, après de légères fluctuations, que 80 francs, en 1885. Il tombe à 64 francs, en 1888, et s'il se relève, avec les années de prospérité, de 1889-1890, jusqu'à 70 francs 40, il s'effondre, les années suivantes (59 frs 3 en 1893 ; 45 frs 8 en 1896 ; 36 frs 6 en 1899 ; 38 frs en 1902).

### PRIX DU QUINTAL DE SUCRE A CASABLANCA DE 1869 A 1909



1°) *Les facteurs locaux et saisonniers des fluctuations de prix.*

Les prix marocains suivent, évidemment, ceux des marchés européens fournisseurs.

Pas exactement toutefois.

Des événements locaux interviennent dans leur variation. Les troubles à l'intérieur, empêchant l'écoulement des stocks constitués, entraînent forcément un effondrement des cours sur le marché.

D'autre part, les chiffres indiqués sur le graphique ci-dessus sont des prix annuels moyens. Dans le cours de l'année il y avait de nombreuses fluctuations, certaines à peu près constantes.

Le prix du sucre baissait au printemps et durant l'été, la campagne de laine accroissait, à cette époque, les relations maritimes, et les voiliers, ne cherchant qu'à couvrir leurs frais de voyage, apportaient alors du sucre à très bon compte.

Le débarquement, plus facile à la belle saison, influait aussi sur les prix. En hiver, au contraire, les cours montaient.

2°) *Les facteurs extérieurs.*

a) *La concurrence des producteurs européens.*

Le prix du sucre baissa considérablement en Europe, surtout à partir de 1873, par l'extension considérable de la production, les progrès de la fa-

brication et, dans une plus faible mesure, les primes accordées par les gouvernements. Mais la baisse du prix fut plus rapide sur le marché de Casablanca.

La concurrence, de plus en plus vive, provoque un véritable dumping, à l'abri duquel se trouvent la plupart des nations européennes, protégées par des tarifs douaniers. Les gouvernements européens distribuant, de plus en plus généreusement, les primes à l'exportation, les prix baissent sur les marchés extérieurs, se maintiennent sur le marché intérieur où les taxes à la consommation permettent de financer une partie des ristournes versées aux exportateurs. Résultat paradoxal, le sucre vaut parfois moins cher sur le marché casablancais que sur le marché marseillais.

Les mêmes causes rendaient d'ailleurs le sucre beaucoup moins cher en Angleterre, qui n'est pourtant pas productrice, qu'en Europe continentale (près de 30 % de moins).

#### b) La baisse du coût du fret

Un autre élément de la baisse du prix fut, en dehors de la sévère et progressive concurrence entre les fournisseurs, l'abaissement régulier du prix du fret entre le Maroc et l'Europe.

Jusqu'à l'établissement de lignes régulières de bateaux à vapeur, le fret demeura élevé (de l'ordre de 6 à 7 francs les 100 kg.). Mais, avec la multiplication de lignes de navigation, le fret tomba à 4 francs dans les années 1880, et à 2 francs 50 à la fin du siècle.

#### 3°) La faiblesse des marges bénéficiaires des commerçants.

Ajoutons que la différence entre les prix de gros et de détail était alors très faible, le bénéfice du détaillant se situant de 6 à 7 %. L'essentiel du revenu, même pour les gros importateurs, provenait surtout de la vente des produits agricoles marocains en Europe. Le sucre avait, pour eux, l'avantage de fournir du fret de retour aux navires. Toutes proportions gardées, et fournissant, malgré tout, un léger gain, cette denrée jouait, en fait, le rôle du sel apporté gratuitement par les voiliers espagnols de Cadix qui venaient charger des grains.

#### 4°) L'élévation du prix à l'intérieur du Maroc.

L'abaissement du prix cependant n'était guère sensible que sur la côte. Le transport à l'intérieur, par des moyens lents et précaires, coûtait très cher (2). Le prix du transport de Marseille à Casablanca n'atteignait pas, nous l'avons vu 2 fr. 50 par quintal, de Tanger à Fès, par caravane, il dépassait 18 francs. Quand le sucre se vendait 80 francs le quintal à Casablanca, il atteignait 160 francs à Fès, et 400 francs dans le Tafilalet.

(2) Cf. M. Bousser - Le problème des transports au Maroc - Paris, Sirey, 1934.

## VI. — Les fournisseurs

### 1°) Surproduction européenne et concurrence.

La lutte pour le marché du sucre opposa, à partir de 1828, producteurs de sucre de canne et producteurs de sucre de betterave. Au cours de la décade 1860-1870, la production de betterave prit un tel essor que les raffineries se trouvèrent bientôt devant une crise de surproduction.

Acharnés à trouver des débouchés, les grands pays producteurs eurent, tous, plus ou moins ouvertement, recours à une politique de primes à l'exportation, qui, nous l'avons noté, eut pour premier résultat de permettre la vente à l'étranger à un prix inférieur parfois au prix de revient. En 1889, le total des primes ainsi distribuées dépassait 225 millions de francs.

Cette politique accrut la production au delà des besoins, avilissant les prix, renforçant l'aide de l'Etat.

La production allemande de sucre passait de 291.000 tonnes, en 1871, à 559.000, en 1880, 1.284.000, en 1890, celle de la Belgique s'élevait de 65.000 tonnes, en 1871, à 150.000, en 1890, et celle de la France de 449.000 à 615.000 tonnes, pendant la même période.

C'est dans cette perspective de surproduction européenne qu'il faut placer les importations du petit marché casablancais.

Les phases de la grande lutte entre producteurs européens viennent s'y enregistrer, adaptées aux conditions locales.

### 2°) La prépondérance française (1860-1884)

Jusqu'aux années 1860, l'Angleterre fournissait la majeure partie du sucre importé au Maroc. A cette date, l'abaissement des droits d'importation en Angleterre et l'abolition des avantages à la raffinerie (en vertu de la politique libérale suivie par le Gouvernement britannique) portèrent un rude coup à la production de la Grande-Bretagne.

Au même moment, les primes instaurées par le Second empire stimulaient la production française qui allait plus que quadrupler, de 1856 à 1870. Dès 1866, les raffineries françaises fournissaient le marché des sucres importés à Casablanca. La fondation des Raffineries Saint-Louis à Marseille, en 1867, allait hâter l'évolution. En 1869, la quasi-totalité des sucres, vendus sur la place, viennent de France. Dans les années 1871-1875, les 94,25 % du sucre importé, l'étaient de Marseille, le reste venait d'Angleterre, mais était, en fait, du sucre belge ou hollandais. La part des importations de France s'accrut encore les années suivantes et jusqu'en 1884 : durant la décade 1875-1884, les raffineries françaises fournissent ainsi de 95 à 98 % des importations totales de sucre.

### 3°) La concurrence belge et allemande.

A partir de 1884, la situation se transforme avec le développement de la concurrence belge et allemande.

C'est en 1877 qu'apparurent les premiers sucres belges importés directement. Un chargement, expédié d'Anvers par voilier, arrivait alors à Casablanca. Les pains étaient du type de ceux de Marseille (même poids : 2 kg. 1/2, même apparence extérieure : papier bleu, macaron rouge et or).

Ils se vendaient moins cher. Le cours du sucre brut, de 55 fr. 50 le quintal à Marseille, était de 53 francs à Anvers, le prix du quintal de sucre raffiné belge était de 5 francs inférieur au prix du quintal de sucre français, sur la place de Casablanca. Ce bon marché était un élément de première importance pour une clientèle en pleine période de disette et d'épidémie.

Mais, dès que furent revenues les conditions économiques normales, le sucre belge fut abandonné. Les consommateurs lui reprochaient d'être enveloppé d'un papier trop lourd et surtout de n'avoir pas le brillant du sucre marseillais. D'après eux, il contenait un grand mélange de farine le rendant moins « sucrant », moins « doux ». Le stock de sucre anversois, constitué par quelques commerçants à Casablanca, fut long à s'écouler, à mauvais prix, et ne put, finalement être vendu que grâce à la médiocre récolte de 1881. Les raffineurs belges profitèrent de la quarantaine dont les ports français furent frappés en 1884, par suite de l'épidémie de choléra (ce qui fit monter le prix du sucre de 10 %, en quelques semaines), pour reprendre la tentative.

La crise économique qui sévissait, à cette date, en Europe, frappait, d'ailleurs, particulièrement la France. Sa production de sucre était tombée à 298.000 tonnes, en 1885, contre 450.000 en 1883, cependant que les raffineurs belges pouvaient maintenir la leur (3).

Au concurrent belge s'ajouta le concurrent allemand. Le premier négociant allemand installé dans la ville fut Carl Fick en 1876. Une deuxième maison allemande de commerce s'y établissait en 1883. Mais les sucres allemands n'arrivaient que par les bateaux anglais, et en très faible quantité (quelques centaines de kilogs).

En 1886, le professeur Jannasch, directeur de l'Export-bank, « appendice de la société de géographie commerciale de Berlin », dirige une grande expédition commerciale sur la côte marocaine. Le navire « Galtop », de Hambourg, s'ancre, en mars, dans la rade de Casablanca, et débarque du sucre, vendu à très bas prix pour conquérir la clientèle. Dès 1887, un observateur note que la suprématie française est menacée et que les Allemands « sont les plus énergiques à pousser leurs marchandises ».

Les importations de sucre français tombent alors à 86 %, en 1886, et à 81 %, en 1889. Mais le transport et la revente de ces sucres belges et allemands étaient encore effectués, principalement, par l'intermédiaire des maisons anglaises installées à Casablanca.

(3) Cet effort belge, et aussi hollandais, se portait d'ailleurs sur l'ensemble de l'Afrique du Nord : la diminution des ventes françaises fut tout aussi sensible, à cette époque, en Tunisie.

La création d'une ligne de navigation allemande de Hambourg à Casablanca, via Anvers, en 1890, permit aux sucres allemands et belges, de se passer de ces transitaires, et introduit les sucres hollandais.

En 1890, les raffineries françaises ne fournissent que 77,16 %, et 72 % seulement en 1891.

#### 4°) La réaction française.

Un gros effort est alors fait par les raffineries Saint-Louis et par la compagnie Paquet, pour enrayer une chute, d'autant plus désastreuse que le sucre formait, de loin, la principale importation de la France au Maroc et la contre-partie des achats de laine qu'elle y effectuait.

En 1892, pour reconquérir un marché qui leur échappe, les maisons françaises vendent le sucre au prix coûtant. Les prix diminuent de plus de 10 %. Le profit est nul, mais les raffineries Saint-Louis, ayant des intérêts dans la compagnie de navigation Paquet, assurent ainsi à cette dernière du fret, en même temps qu'elles maintiennent leurs positions sur le marché casablançais. Signe des transformations introduites dans les relations maritimes : les lignes régulières doivent, coûte que coûte, conserver un aliment à leur activité.

#### 5°) Acuité de la lutte - 1894-1898.

Le redressement n'est cependant que temporaire, et, dès 1894, une nouvelle et grave crise affecte les sucres français. Crise due à l'abaissement des prix belges, à l'adaptation des sucres étrangers, aux goûts de la clientèle marocaine, à la contrefaçon des marques de fabrique.

Le bon marché des sucres belges s'explique, en partie, par la multiplicité des lignes de navigation reliant Casablanca à l'Europe du Nord-Ouest (trois lignes allemandes, une anglaise). Les navires allemands, faisant escale à Anvers, importent directement les sucres qui, autrefois, prenaient le chemin de Londres, ce qui les obligeait à de coûteux transbordements et à se soumettre aux tarifs des compagnies anglaises. La rivalité entre les lignes britanniques, désormais privées d'une partie de leur aliment, et les lignes allemandes, désireuses de conserver leurs nouveaux clients, provoque une baisse très sensible du prix des transports de Belgique au Maroc.

Au dumping sur le sucre, s'ajoute ainsi un véritable dumping sur le fret. Dumping qui profite peut-être à la navigation allemande, mais surtout au sucre belge.

Raffineurs belges et allemands s'efforcent d'adapter, le plus étroitement possible, leur produit aux goûts de l'acheteur marocain, si précis dans ses désirs, et traditionaliste dans ses achats. Un meilleur conditionnement leur permet de vendre leurs sucres en tonneaux de 125 kg., dont deux faisaient exactement la charge d'un chameau, évitant ainsi les manipulations qu'imposaient, pour leur transport à l'intérieur du Maroc, les emballages en caisses des sucres français.

Profitant du renom des sucres marseillais, les négociants allemands vendent leurs sucres sous la même marque de fabrique, ou des marques présentant un aspect à peu près semblable. Les pains sont de même poids, entourés du même papier bleu, ornés du même macaron surmonté d'une étoile et d'un croissant, et présentant un lion accroupi. Deux seules différences, que l'observation attentive ne permet qu'à peine de déceler : la queue du lion, ici



Marque belge

droite, est, là, recourbée, l'écu qu'il tient entre ses pattes porte, sur la marque française, les lettres S.L. entrecroisées, sur la marque allemande, la lettre P.

Le pourcentage de sucre fourni par les raffineries françaises tombe alors à 89 %, en 1895, 79 %, en 1896, et n'atteint que 67,5 % seulement, en 1897 ; chiffre le plus bas depuis 1862.

Contre ces actes de « piraterie commerciale », raffineries et chambres de commerce ne cessent de



Marque française

protester. La « bataille des lions » devient affaire diplomatique. Les légations sont alertées. Les agents consulaires sont mobilisés pour détecter les fraudes.

6°) La « reprise » française (1898) et l'assainissement du commerce du sucre (1902).

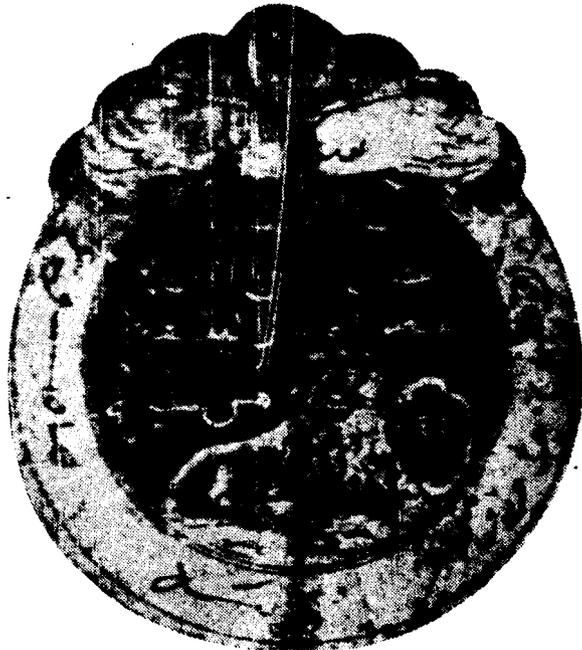
La situation ne fut rétablie que par la diminution, jusqu'à l'extrême limite, du prix du fret de Marseille sur Casablanca ; le transport finit par représenter moins de 5 % du prix de vente du sucre ; en 1898, le quintal paie 1 fr. 50 de Marseille, et 2 fr. 025 d'Anvers...

La défense de la propriété industrielle fut assurée, grâce à une série d'accords entre le Maghzen et les différents gouvernements intéressés.

On s'engagea, enfin, plus avant dans la politique de protection et de dumping. En avril 1897, une prime de 4 fr. 50 par quintal fut accordée aux sucres raffinés exportés ; prime qui venait renforcer les avantages déjà accordés par les lois de 1884 et 1888.

Les sucres de Marseille avaient aussi, pour eux, leur grande dureté qui les empêchait de fondre sous l'effet du climat humide de Casablanca. En 1898, le Consul de France pouvait dire, avec quelque lyrisme, que « le pain de sucre d'Anvers s'était brisé sur le pain de sucre de Marseille ».

Et, de fait, le pourcentage des sucres français fournis à Casablanca remontait à 73,26 % en 1898,



Marque allemande

88,80 % en 1899, et 92,60 % en 1900. Si l'apparition des sucres égyptiens (« Société des sucreries et de la Raffinerie d'Egypte »), et surtout autrichiens, importés à partir de 1901, grâce à la création d'une nouvelle ligne de navigation (ligne Adria), soulignait l'élargissement du marché marocain et le développement de la concurrence européenne, elle ne modifia pas sensiblement la part des sucres français.

Après 1902, la suppression des primes à l'exportation et à la production, décidée par la Conférence de Bruxelles, allait modifier, et assainir, les conditions du commerce des sucres. L'évolution en devient

alors beaucoup plus facile à suivre, grâce, depuis 1904, aux statistiques, assez précises et complètes, du contrôle de la Dette.

\*\*

### Conclusion

L'importance du sucre dans la vie économique du Maroc au XIX<sup>e</sup> siècle apparaît ainsi nettement, à travers les vicissitudes du commerce casablancais. L'accroissement considérable des importations marque le développement d'un goût, devenu besoin. L'anecdote que rapportait, quelques années plus tard, le *Bulletin de l'Afrique française*, en témoigne.

« L'un des délégués (des Ait Saïd ou Ichou, alors encore en dissidence) avait juré qu'il n'adresserait pas la parole au chef français, et se refusait à toute concession. Ses collègues tentaient de le persuader. Il demanda : « Et que nous donnera-t-on si nous nous soumettons ? » — « Le sucre ! Le droit d'en acheter et d'en revendre ». Alors l'irréductible vieillard, oubliant son serment, demanda au chef français de confirmer cette promesse, et la conversation prit un ton plus facile, qui aboutit, cette fois, à l'accord complet. »

Cette brève étude montre aussi la place, de plus en plus grande, prise par Casablanca dans la vie

commerciale du pays, et l'extension, année après année, de son aire commerciale.

Dès avant 1900, Casablanca était le « port » le plus actif du Maroc, grâce à l'activité d'une population assez importante et cosmopolite d'Européens (espagnols, français, anglais et allemands, mais français surtout) qui s'était groupée, depuis quelques années déjà, dans cette ville. Ce ne fut donc pas tellement effet du hasard si l'intervention française se fit en ce point.

Faisant, chaque jour davantage, participer le Maroc aux échanges internationaux, de façon certes fort modeste, cette colonie permit à la petite place marocaine d'enregistrer, dès cette époque, les vicissitudes économiques du monde européen.

Enfin, l'exemple du commerce du sucre permet de constater, sur un point précis, le déclenchement plus général des rivalités européennes au Maroc, la lutte pour un marché qui s'ouvre. La rivalité qui oppose, alors, raffineries françaises, belges et allemandes n'est qu'un aspect et un épisode d'un débat plus vaste.

Si l'on a pu affirmer que « les chapitres de l'histoire du monde se rythment à la cadence des métaux précieux », on peut, sans trop d'exagération, dire qu'une partie de l'histoire marocaine s'est rythmée à la cadence du sucre.

Février 1952  
J. L. MIEGE.