

LE COMMERCE MAROCAIN DES LAINES AU XIX^{me} SIECLE

Le développement des relations commerciales du Maroc au cours du XIX^e siècle ne manqua point de modifier les anciennes conditions de son économie. Les comptoirs installés sur la côte firent sentir leur influence de plus en plus avant dans le pays, et par eux les pulsations de la vie économique mondiale commencèrent d'atteindre les cantons de l'intérieur.

Nous avons, dans ce Bulletin, (1) analysé ce phénomène à travers les variations du commerce du sucre à Casablanca et montré la naissance, sous son influence, de routes nouvelles et de nouvelles habitudes commerciales. La laine, principal produit d'exportation du vieux Maroc, offre un exemple analogue, encore que sensiblement plus complexe. L'étude des produits d'importation, estimés d'après leurs mesures européennes, n'impose que quelques conversions monétaires, simples jusqu'à la crise du change espagnol des années 1890-1900. Mais avec les laines nous tombons dans l'extrême diversité des mesures marocaines, variant suivant les lieux et les époques. Même sur les marchés européens le produit n'est point aisé à suivre dans la valeur changeante que prend la balle sur les principales places.

La législation douanière de l'ancien Maroc, généralement si complexe, l'est tout particulièrement pour les laines, objet d'exportation important, mais aussi matière première fondamentale de l'artisanat local. Les tarifs de sortie reflètent toutes les oscillations du maghzen devant le désir d'accroître ses recettes douanières sans gêner le ravitaillement des ateliers, traduit tous ses efforts pour équilibrer une demande européenne liée à la conjoncture économique et une offre marocaine soumise aux aléas climatiques.

Aussi bien devons-nous, avant que de donner un aperçu du mouvement commercial et de ses transformations, définir les bases de ces échanges (2).

(1) Bulletin économique et social, 2^e trimestre 1952. « Le commerce du sucre à Casablanca à la fin du XIX^e siècle.

(2) Nous ne pouvons donner, dans le cadre de cet article, l'ensemble des références aux sources utilisées. On les trouvera indiquées dans un ouvrage sous presse sur l'Histoire du commerce de Casablanca.

Législation douanière et commerce des laines

1) DE 1830 A 1856

Durant toute la première partie du XIX^e siècle, la législation douanière du Maroc quant à l'exportation des laines se caractérise par la fréquence des modifications des droits de sortie. Le maghzen, désireux de limiter ses rapports avec les puissances européennes et d'accroître ses ressources frappait les produits embarqués de fortes taxes. Dans la fixation de ces droits, il obéissait non seulement à des motifs d'ordre économique, mais à des considérations politiques. Il s'agit souvent de favoriser telle région au détriment de telle autre que l'on veut punir, de faire pression parfois sur telle nation dont les ressortissants se livrent aux achats.

En fait, le commerce des laines ne présente qu'une importance infime dans ces années 1830, où les premiers vaisseaux sardes viennent prendre quelques cargaisons à Mazagan, Rabat ou Mogador, seules villes par lesquelles le Sultan en autorise la sortie.

Les droits d'exportation s'élèvent à trois piastres (3) (16 fr. 50) par quintal. Le quintal de laine était de 53 kg. 700 à Mogador et Mazagan, de 50 kg seulement à Rabat.

La hausse des prix en Europe, où ils passent de 1831 à 1832, sur le marché français, de 1 fr. 80 le kg à 2 fr. 40 (valeur moyenne) poussa un certain nombre de négociants européens à solliciter du Sultan l'autorisation d'acheter les laines, lui proposant même une augmentation des droits de sortie. Moulay Abderrahman maintint à trois piastres ces droits mais accepta, en 1833, quatre livres de poudre fine par quintal embarqué. Pendant près de vingt ans, la poudre demeura une des conditions de l'exportation des laines.

Ce tarif était élevé. La poudre revenant à environ une piastre le kilogramme (4), c'était, en fait, à près de 5 piastres, soit 27 fr. 50, que s'élevait le droit de sortie. Il représentait ainsi, en moyenne, 40 % de la

(3) Il s'agit évidemment, de francs or. Dans les pages qui suivent, toutes les monnaies ont été converties en franc or.

(4) Environ 5 francs 50. La valeur de la piastre baissa régulièrement pour se rapprocher de celle de l'écu de 5 francs.

valeur du produit sur les marchés marocains de la côte. Cependant, dès avril 1837, un ordre du Sultan l'élevait de une piastre forte par quintal pour les laines en suint. L'augmentation apparut plus forte encore sur les laines lavées pour lesquelles il finit, en 1841, par atteindre 8 piastres une once (5) plus deux kilogrammes de poudre. La douane recevait en outre l'ordre de n'admettre plus, pour cette prestation additionnelle, que des poudres de qualité, partant beaucoup plus chères. Seul adoucissement à l'aggravation du tarif : une remise de 25 % était accordée à tout exportateur payant comptant les droits. Ceux-ci représentaient pour les laines lavées, et compte tenu de la réduction de 25 %, une valeur de 7 piastres 8 onces, soit 41 fr. 25 le quintal et plus de 60 % du coût initial du produit.

Le commerce européen s'émut. Les nouveaux droits arrivaient fort mal. La constante poussée des prix sur les marchés européens faisait place à une dépression qui, pour les laines, se traduisait par une baisse rapide. Leur prix moyen passait en France de 1 fr. 90 le kilogramme en 1841 à 1 fr. 70 en 1842 et 1 fr. 60 en 1843. Déjà le Sultan pour favoriser le commerce de Mogador avait, par un ordre du 2 mai 1843, prescrit que les droits seraient, dans ce port, réduits à 3 piastres 10 le quintal en suint, et à 4 piastres 60 le quintal de laine lavée. La mesure n'était que de faible portée, les sorties par Mogador n'étant en rien comparables à celles de Rabat ou Mazagan. Mais elle amorçait une révision du tarif qui, à la fin de 1843, fut étendue à tous les ports de l'Empire. Les droits y furent abaissés dans des proportions variables, et s'établirent à 33 francs les 100 kilogrammes à Tétouan, Tanger et Larache, à 49 fr. 50 à Rabat, 30 fr. 75 à Casablanca et Mazagan, 31 fr. 75 à Mogador pour la laine en suint et pour la laine lavée à 49 fr. 50 pour Tétouan, Tanger, Larache, 60 fr. 50 à Rabat, 61 fr. 45 à Casablanca et Mazagan et 47 fr. 45 à Mogador. Tarif différentiel qui répondait à la fois au désir d'écarter le commerce européen de Rabat, considéré de par sa position comme capitale au point de vue militaire, et de ne pas ruiner les ateliers de Rabat, Fès et Tétouan, gros utilisateurs du produit. L'exportation par les ports du Sud se trouvait également favorisée par la disparité de valeur du quintal de douane : 53 kg 700 contre 50 kg pour les ports au nord de Casablanca, ce qui entraînait une différence de plus de 7 % dans les taxes de sortie. Nous verrons que le fait ne sera pas sans conséquences sur le mouvement du commerce.

En 1848, une nouvelle et brutale chute des prix en Europe, s'accompagnant d'un net ralentissement des achats au Maroc, amena le Sultan à baisser jusqu'à deux piastres le droit de sortie des laines en suint, et à trois piastres celui des laines lavées. Mesure sans lendemain. Les mauvaises récoltes de l'année 1850 entraînaient avec la disette et la famine une importante réduction du cheptel ovin. Le Sultan inaugurait sa politique de monopoles impériaux qui portait un rude coup à l'ensemble des transactions

(5) La piastre comprenait à cette date 16 onces. L'once était une monnaie de compte valant 24 flouss.

commerciales. Les laines furent frappées de façon radicale. En octobre 1852 leur sortie fut prohibée, exception faite toutefois pour les laines du Tadla (6).

La mesure provoqua la stupeur du commerce européen. Ses comptoirs n'avaient cessé, depuis quelques années, de se multiplier. Le mouvement de hausse des laines amorcé sur les marchés européens en 1849 s'était affirmé. Le prix moyen s'établissait à 2 francs en 1849, 2 fr. 10 en 1850, 2 fr. 20 en 1851 et 2 fr. 30 en 1852. La demande croissait. Les représentations des consuls européens, tout autant que les besoins financiers du maghzen, le conduisirent à une nouvelle décision. En 1853, la prohibition de sortie de laine fut levée, mais les droits furent parmi les plus hauts jamais fixés : 21 francs pour les laines en suint, et 31 fr. 50 pour les laines lavées. Reprenant une mesure de 1843, le Sultan, pour favoriser l'exportation par Mogador, décida, en 1854, la diminution de 25 % des droits dans ce port ; ce qui les établissait à 3 piastres ou 48 onces.

Il semble qu'à cette date la redevance supplémentaire de poudre à canon n'était plus exigée. La dépêche du consul de France à Mogador du 27-2-1854, qui annonce les nouveaux droits de sortie, n'en fait pas mention. A Rabat elle était, depuis quelques années déjà, convertie en argent, et confondue avec le droit principal.

En 1855 enfin, le droit d'exportation fut abaissé pour les laines en suint à 68 onces à Rabat, 84 onces à Mazagan, 88 à Casablanca, et pour le quintal lavé à respectivement 98 onces, 121 onces et 128 onces.

2) LE TARIF DE 1856 ET SES CONSEQUENCES

L'irrégularité de la tarification douanière, plus encore que sa lourdeur, entravait toute opération commerciale d'importance, enlevait toute sécurité aux établissements européens. Les négociants de Londres, comme ceux de Marseille et de Gibraltar, ne cessaient de réclamer la signature avec le Maroc d'une nouvelle convention commerciale instaurant des droits fixes et supprimant les monopoles. Les négociations furent longues. Entamées en 1853, suspendues par la crise orientale, reprises dès 1855 elles aboutirent, en décembre 1856, à la ratification d'un traité de commerce anglo-marocain étendu bientôt à la plupart des nations européennes par la clause de la nation la plus favorisée qui régissait leurs rapports avec le Maroc.

Le traité, entré en vigueur en avril 1857, proclamait le principe de la liberté commerciale, fixait un droit uniforme de 10 % ad valorem à l'importation et des droits spécifiques à l'exportation. Pour les laines, les disparités locales étant abolies, ces droits s'établissaient à 80 onces par quintal pour les laines lavées, 55 onces pour les laines en suint. Diminution qui représentait un gain de 48 onces et 33 onces pour

(6) Les droits de sortie par Casablanca et Mazagan avaient, peu auparavant, été augmentés de 50 % pour les laines en suint et de 40 % pour les laines lavées.

Casablanca, de 44 onces et 31 onces pour Mazagan, de 18 et 13 onces pour Rabat (7).

Ajoutons qu'une légère mais constante dépréciation monétaire avait, à cette date, porté la valeur de la piastre de 16 onces à 19 et rendait encore plus sensible l'abaissement des droits de douane, qui ne représentaient plus guère que 25 % du prix du produit. Les négociants européens saluèrent « l'aube d'une ère nouvelle » et les ordres d'achat affluèrent de France, d'Angleterre et de Belgique.

L'euphorie dura peu. L'exportation, accrue et stimulée non seulement par l'abaissement des droits, mais aussi par les hauts prix européens, provoqua un brusque renchérissement des laines dans le pays. Dans la période 1830-1835 le prix moyen en avait été de 14 à 15 francs le quintal, en 1850-1854 il atteignait pour les laines moyennes 30 à 35 francs, et en 1856, 50 francs. Mais en 1857 il dépassait 60 francs. Hausse énorme ; de 400 % en quelques vingt-cinq ans. La population se plaignait. Les artisans s'inquiétaient de la raréfaction et de la cherté de leur matière première. Des troubles se produisirent à l'occasion de l'achat des laines pour le compte d'européens ou de leur embarquement. Le malaise, provoqué ainsi par la brusque disparition de tout obstacle important au contact de deux mondes économiques si différents, s'accroissait avec l'épidémie de 1856 et la mauvaise récolte de 1857. Le Sultan décida à la fin de 1857 de prohiber à nouveau la sortie des laines, fondant son dahir sur « les plaintes occasionnées parmi la classe pauvre par leur excessive cherté ». Malgré les demandes des représentants étrangers, notamment du consul général de France, l'interdiction fut maintenue en 1858 et 1859. Elle ne fut levée qu'en septembre 1860. La défaite subie en face de l'Espagne rendait le maghzen plus sensible à la pression des consuls européens cependant qu'elle accroissait, par le paiement d'une forte indemnité de guerre, des besoins financiers que les douanes seules pouvaient satisfaire. La prohibition de sortie fut supprimée, mais pour un an seulement. En fait, l'autorisation d'embarquement se trouva prorogée en avril 1861, puis en juillet et devint définitive.

3) LA SITUATION APRES 1861

Le Sultan s'efforça de limiter la portée de cette mesure, d'abord en établissant un droit de porte en février 1861 qui frappait toute charge de chameau d'une taxe de 20 onces. En 1863, les achats de laine sur les souks de l'intérieur furent interdits. Le Sultan invoquait la guerre de Sécession qui entraînait un renchérissement notable des cotonnades anglaises par la « famine du coton » qu'elle provoquait. Les hauts prix des produits importés, disait-il, obligent les pauvres à se vêtir de laine, et si les marchés de l'intérieur demeurent ouverts aux négociants européens, celle-ci ne manquera pas à son tour d'augmenter, ce qui la mettra hors de portée de la classe malheureuse.

(7) Pour les deux seules maisons européennes installées à Rabat, le gain était évalué à plus de 150.000 francs or par an.

Une demande concertée de la France, du Royaume Uni et de la Belgique obtint, en juin 1864, avec la suppression de cette mesure l'autorisation, affirmée, d'acheter dans tout l'intérieur du pays. Désormais le commerce des laines demeurera entièrement libre. Les droits de douane fixés par le traité de 1856 ne seront pas changés. En réalité, ils s'abaisseront par le fait de la dépréciation monétaire. Dès 1862, une décision du Sultan portait la piastre de 19 onces à 32 onces 1/2. La mesure entraînait une diminution de plus de 40 % sur les droits de sortie des laines. Ils ne représentaient plus, dès lors, que 12 fr. 30 pour les laines lavées (quintal de 50 à 54 kilogrammes suivant les villes) et 8 fr. 46 pour les laines en suint, c'est-à-dire de 12 à 16 % du coût d'achat du produit sur les marchés de la côte.

Les conditions du commerce

1) LES LAINES MAROCAINES

C'était un article bien déterminé que les commerçants européens demandaient au Maroc et depuis fort longtemps. Au milieu du XVIII^e siècle les laines qu'on en importait à Marseille passaient à Montpellier et de là à Lodève où on les transformait en couvertures et à Carcassonne où on en faisait des draps pour le Levant (8). Nous verrons que, renouant avec cette tradition, Lodève, travaillant surtout pour l'armée, sera pour beaucoup dans la renaissance, au XIX^e siècle, du marché marocain des laines. Les qualités que fournissait le pays répondaient parfaitement aux besoins de la fabrication militaire.

Le commerce de Liverpool et de Marseille les classait en cinq catégories par le nom du port de sortie fournissant le principal type de laines (9) des plus fines nommées Urdighia étaient dites, également, de Casablanca. Elles provenaient en effet essentiellement du Mzab et du Tadla. Une catégorie de Casablanca, appelée Beldia et fournie par la Chaouia était cotée en troisième qualité, comme les laines de Mazagan et de Rabat. Ces dernières rivalisaient parfois avec les meilleures de Casablanca, et fournissaient alors la deuxième qualité connue sous le nom de Aboudia. Les laines de Larache et Safi étaient généralement moins estimées, encore qu'elles comportassent différentes qualités. Celles de Tanger et Mogador enfin ne jouaient qu'un rôle tout à fait secondaire.

(8) Un règlement du 9 décembre 1784 avait interdit l'emploi des laines de Barbarie, dites de Salé, dans la chaîne des draps de troupes. Cependant l'usage prévalut sur cette défense, et les marchés passés sous le premier Empire permirent de faire entrer de ces laines dans la fabrication jusqu'à concurrence d'un tiers. La tolérance fut bientôt portée à 50 %.

(9) Sur la classification actuelle des laines marocaines : cf. Payen, « Le mouton et la laine de l'Afrique du Nord », in Renseignements coloniaux, septembre 1927, et surtout H. Velu et A. Bigot, « Les laines et l'élevage de mouton au Maroc », Casablanca, 1928. Nous n'avons voulu donner ici que la classification de l'époque.

A l'intérieur de ces grandes catégories, dans lesquelles se répartissait le produit sur les marchés européens, se distinguaient de nombreuses qualités. Ainsi faisait-on le départ entre les Urdighia pures ou très fines et les Urdighia rabta moins appréciées. Les « Beldia » recevaient plusieurs dénominations par lesquelles on soulignait leurs différentes origines. Dues à la tonte de l'animal vivant, elles étaient dites « oleza » et payées plus cher que séparées des peaux de moutons après lavage (beldia msabua). Les « beldia abaghia » s'obtenaient par traitement des toisons à la chaux dans les tanneries. Les déchets de laine lavés ou cardés, s'appelaient « haluga ». En effet, quand on transporte la laine ou quand on la travaille, il s'en détache toujours des petits flocons que les enfants s'amusaient à ramasser et à vendre pour acheter des friandises (haluga). Les négociants exportateurs de laine en suint les battaient pour en faire tomber les plus grosses impuretés. Celles-ci entraînaient des morceaux de laine qui formaient la qualité dite « berroual ». Ces deux dernières catégories, les moins estimées, ne servaient guère qu'à la matelasserie ou à la fabrication des draps très grossiers.

En fait ces nombreuses distinctions nées de la provenance, des procédés de lavage, ou de la qualité, n'étaient utilisées qu'à l'achat dans le pays. A la vente en Europe on ne connaissait guère, comme nous l'avons indiqué, que les cinq catégories d'origine réduites le plus souvent à trois classes marchandes distinguées d'après l'utilisation du produit en France. Le numéro un s'employait à la fabrication des draps de sous-officier, le numéro deux faisait le drap des soldats, et le numéro trois produisait des capotes grises et des couvertures de campagne.

La différence de prix entre les classes de laine ne laissait point d'être notable. On peut l'apprécier sur le marché de Marseille qui faisait les prix marocains (10). La qualité Aboudia coûtait fréquemment plus cher (jusqu'à 10 % et 15 %), que les Urdighia qui elles-mêmes faisaient prime de 15 à 25 % sur les laines de troisième catégorie. L'écart entre la valeur des différents produits atteignait en moyenne 40 à 55 %.

Les principales opérations commerciales portaient sur les laines en suint. Les laines lavées se composaient surtout de débris et, à coup sûr, comprenaient différentes qualités mélangées. Le plus souvent lavées à l'eau de mer et séchées sur la plage, elles se chargeaient de sable, qui tout à la fois augmentait le poids et obligeait les exportateurs à de gênantes opérations de relavage en magasin. Seules étaient d'ailleurs lavées les laines Beldia. Les Urdighia et Aboudia s'exportaient en suint car, destinées essentiellement à la fabrication des tissus plus fins, elles auraient perdu de leur qualité dans une opération qui laissait toujours du sel dans les toisons et en ternissait la blancheur. La laine lavée n'allait guère que sur le marché de Londres et, même pour celui-ci,

ne cessa de perdre de son importance comparative aux laines en suint. Le produit, toujours fort sale, abandonnait généralement au lavage de 30 à 40 % de son poids, voire jusqu'à 50 % dans les années 1860-1866. Durant cette période de demande accrue et de hauts prix, les vendeurs fraudaient en chargeant artificiellement les balles d'impuretés lourdes. Protestations d'exportateurs et observations des Ministres européens amenèrent le maghzen à prendre d'importantes mesures pour sauvegarder la qualité marchande des laines. Le Sultan adressa un ordre aux caïds des principales régions productrices, leur enjoignant de confisquer pour le Gouvernement toute laine à vendre qu'ils trouveraient mélangée d'impuretés (sable et terre) pour tromper les acheteurs. L'édit eut l'effet escompté et à partir de 1866 les plaintes des négociants se firent beaucoup plus rares.

2) TECHNIQUES D'ACHAT PAR LES EUROPEENS

Dans les premiers temps, jusqu'aux années 1860, les négociants européens effectuaient leurs achats surtout sur le marché de leur résidence. De mars jusqu'à la fin de juillet arrivaient dans les villes côtières les laines apportées par les producteurs.

Quelques gros négociants indigènes, qui souvent s'entendaient pour empêcher toute augmentation de prix qu'aurait provoquée la concurrence dans les achats, accaparaient les chargements. Ils revendaient leurs stocks aux négociants européens, le plus souvent au comptant, rarement à terme. Les transactions portaient, en général, non pas sur le produit net cédé au poids, mais sur les toisons vendues par centaines. Il fallait une grande habileté pour déceler dans le lot les différentes qualités de laine ; la proportion par toison de chaque catégorie de fibres, le déchet possible, et pour évaluer d'un seul coup d'œil le poids approximatif de cent toisons. L'achat des laines, jamais chose aisée, nécessitait ici une véritable compétence qui explique la venue d'Europe d'un personnel spécialisé établi surtout à Casablanca.

Casablanca offrait sur les autres villes de la côte, non seulement l'avantage de sa position au débouché des principales régions productrices, mais aussi de l'absence de gros commerçants indigènes susceptibles d'accaparer la marchandise. Les transactions s'y faisaient généralement sans intermédiaires. A Médiouna se tenait, le jeudi, durant toute la saison de la tonte, un grand marché, sorte de vaste bourse aux laines où les négociants européens se rendaient pour effectuer leurs achats. Ils quittaient la ville tôt le matin, dès l'ouverture des portes, revenaient au début de l'après-midi. Le commerce affectait ainsi, en ses débuts, un caractère nettement saisonnier. Les agents européens s'installaient à Mazagan et à Rabat pour l'époque de la tonte, quittaient ces villes l'hiver soit pour occuper quelques établissements à Casablanca ou Tanger, soit même pour regagner l'Europe. Les achats étaient effectués pour le compte d'importantes maisons, françaises surtout, qui envoyaient dès le mois de février, avec leurs ordres d'achat, les fonds nécessaires en numéraire. Là jouait

(10) Le journal maritime Le Sémaphore, fournissait hebdomadairement les prix sur la place pour les différentes qualités en provenance du Maroc.

la spéculation. Les achats, opérés au comptant, ne donnaient lieu qu'à des ventes à terme.

Les exportateurs nolisaient des navires à Marseille ou à Gibraltar pour effectuer le transport. Les contrats d'affrètement leur réservaient le droit de placer gratis sur les voiliers deux passagers, les laines étant souvent accompagnées à Marseille par un ou deux commis qui surveillaient les opérations (11).

A partir des années 1860-1865, les techniques commerciales vont se transformer. La rapidité et la multiplicité des liaisons avec l'Europe grâce à l'établissement de lignes régulières de navigation à vapeur permettent des opérations accrues, plus rapides et plus sûres. Aussi bien ne peut-on plus se contenter des apports irréguliers des producteurs, ni de la seule fourniture des régions voisines des villes. Il faut aller quérir le produit plus loin, assurer à son transport plus de régularité. Pour ces relations avec l'arrière-pays, les négociants auront recours à des censeaux trafiquant dans tout l'hinterland lointain, jusqu'au Mzab et au Tadla, jusqu'aux environs de Marrakech. Ils achetaient les laines tôt dans la saison, bien avant la tonte, de façon à les payer moins cher, à devancer aussi les compétiteurs. Pour qui possédait des capitaux disponibles dès janvier, le profit se calculait à 20 ou 30 % supérieur.

Le droit de protection reconnu aux censeaux garantissait suffisamment les sommes hasardées dans l'intérieur. Certains négociants possédaient ainsi dans les douars éloignés, du Mzab par exemple, des

magasins où leurs courtiers entreposaient les laines au fur et à mesure de leur achat et qui servaient de relais commerciaux aux villes côtières.

Les commerçants européens ne se contentèrent point de cette prospection du marché, ils s'efforcèrent de fournir par eux-mêmes le produit. En association avec des éleveurs indigènes, ils entretenirent d'importants troupeaux. Dès avant 1870, le nombre de bêtes à laine possédées par les commerçants français en Chaouia dépassaient 20.000.

En outre, ce commerce d'exportation de plus en plus eut partie liée avec le commerce d'importation au Maroc (sucre, bougies, cotonnades, thé). Aussi d'année en année diminua le mouvement des fonds expédiés d'Europe, et s'atténua le caractère saisonnier des opérations commerciales.

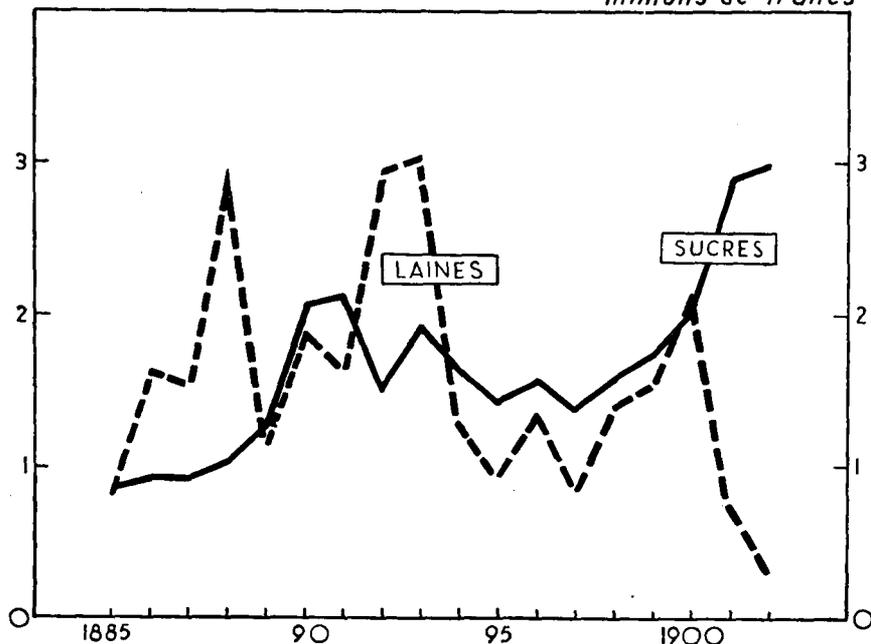
Tout ceci dénote une sensible évolution du commerce, évolution que souligne nettement les grandes phases du mouvement d'exportation.

Les exportations de 1830 à 1907

L'achat par les manufacturiers européens de laine au Maroc, fort ancien, avait connu des fortunes diverses. Relativement important au XVIII^e siècle (12) où le Maroc avait fourni jusqu'à 15.000 quintaux à Marseille, il avait été à la fin du siècle interdit par le Sultan qui, en 1820, avait renouvelé la prohibition de sortie. Ce n'est qu'assez lentement, dans les années 1830, que va reprendre l'exportation.

VALEUR DES EXPORTATIONS DE LAINES ET DES IMPORTATIONS DE SUCRES

millions de francs



1) LES EXPORTATIONS JUSQU'EN 1846

Le marché européen continuait de trouver dans les abondantes fournitures de Saxe ou de Silésie, d'Angleterre ou d'Espagne la matière première qu'une industrie en expansion, mais encore peu mécanisée, réclamait. Les troupeaux s'accroissaient encore, et la France qui comptait 30.000.000 de bêtes à laine en 1815 en avait 40.000.000 en 1848. Aussi bien les hauts droits d'importation exigés tant en Angleterre (6 pences par livre à partir de 1926) qu'en France (où ils atteignaient en moyenne 33 % de la valeur du produit), les taxes réclamées par le magh-

(11) La laine s'expédiait lavée en balle de toile et en suint en balle formée de nattes et recouverte de toile aux deux extrémités.

(12) On avait même tenté d'importer en France des moutons marocains pour améliorer le troupeau, cf. J.-L. Miège, « Chenier et les moutons marocains » in Bulletin de l'Enseignement public du Maroc, 2, 1954.

zen pour l'embarquement, le coût du fret, tout tendait à limiter le commerce marocain des laines. D'ailleurs, au boom spéculatif des années 1820-1825 avait succédé en Europe, à cette période où s'entrouvrait le marché marocain, une longue dépression qui, de 1827 à 1832, provoquait avec un sensible ralentissement des affaires, une notable baisse des prix. Montée jusqu'à 2 F 50, la valeur marchande moyenne du kilogramme de laine tombait en France à 1 F 80 en 1831.

Ce ne sont que quelques vaisseaux sardes qui viennent chercher les laines marocaines pour Gênes ou, en concurrence avec quelques voiliers Danois et Norvégiens, pour les ports des Pays-Bas. Point de chiffres précis pour ces premiers embarquements, mais des estimations qui se recoupent et évaluent à 60.000 kilogrammes les sorties annuelles, opérées essentiellement par Rabat et Mogador. Les premiers renseignements statistiques que nous trouvons ne permettent pas une meilleure appréciation.

Ne distinguant pas les exportations de laines, en suint ou lavées, de celles des tissus, ils fournissent en outre uniquement des valeurs. Toutefois, la faiblesse même de ces chiffres (entre 500.000 francs et 1.000.000 par an pour la période 1835-1840) ne laisse point que de souligner, en même temps que sa relative augmentation, le caractère restreint de ce commerce.

Ce n'est que vers 1840 qu'il commence de prendre une certaine importance. L'industrie lainière française voyait s'ouvrir, dans ces années, une période de brillant développement. Bien que sa mécanisation fût assez lente, surtout comparée à celle de l'industrie cotonnière, elle s'adaptait avec souplesse aux nouvelles conditions économiques et témoignait d'une profonde vitalité. La confiance qui animait les manufacturiers, au travers des crises passagères, les poussait à rompre avec les routines du marché. L'abaissement du tarif douanier, qui faisait passer les droits protecteurs de 33 % à 20 % à partir de 1836, favorisait leur initiative non moins, d'ailleurs, que la persistance de hauts cours après 1833.

L'aggravation de la concurrence sur les marchés européens allait ainsi provoquer une véritable révolution dans les affaires en laine : l'éclatement du négoce d'importation. Les fabricants qui se bornaient à fréquenter les foires de l'intérieur pour les laines du pays et les grands ports importateurs pour les laines étrangères (Londres, Le Havre, Anvers et Amsterdam) songèrent à chercher le produit sur les marchés d'exportation. De ce renversement d'habitudes commerciales nous verrons les conséquences lointaines, et somme toute fâcheuses, pour le commerce marocain. Mais, en ces débuts, il provoqua un brusque développement des affaires, les manufacturiers provençaux ayant, dès l'abord, pensé à renouer avec l'ancienne tradition des achats en Barbarie.

L'initiative vint surtout, en fait, d'un commerçant de Tanger, J.-B. Rey, en relation d'affaires avec Marseille, qui créa sur la côte marocaine des comptoirs d'achat et qui fit venir, pour les gérer, quelques

Lodévois. Nous avons, ailleurs, montré le rôle de ces Lodévois dans l'origine de Casablanca (13). Leur importance ne fut pas moindre dans le développement général des relations commerciales franco-marocaines au milieu du siècle dernier. Sous leur influence, les exportations de laine du Maroc triplent de 1840 à 1846. A cette date, elles atteignent un montant de 1.220.000 kg pour une valeur de 1.815.000 francs. Le rôle déterminant joué par les commerçants français dans cet essor est suffisamment souligné par le fait que leurs achats comptent dans ce total pour plus de 980.000 francs.

C'est à des Lodévois encore qu'allèrent s'adresser deux firmes importantes qui, sur ces premiers résultats, se proposent d'effectuer d'importants achats au Maroc : la maison Seillière (14) et la compagnie française de Lodève.

2) LE DEVELOPPEMENT DES EXPORTATIONS 1847-1858

F.-A. Seillière avait constitué sa fortune comme fournisseur aux armées durant les guerres de la Révolution et de l'Empire. La banque qu'il fonda ensuite fournit l'un des meilleurs exemples de ces banques privées de la monarchie de juillet gérées par des financiers entreprenants, véritables « promoteurs d'affaires », doués, avec un remarquable flair économique, d'une grande audace. Seillière qui entretenait à Lyon de puissantes relations, qui finança l'achat du Creusot par Schneider en 1836, qui continuait de s'intéresser aux fournitures militaires, s'occupait également du négoce et de l'industrie des laines. Il délégua au Maroc de 1846-1847 quelques-uns de ses employés pour y établir « un vaste courant d'affaires ». A partir de 1852, les principaux manufacturiers de l'Hérault spécialisés dans la fabrication de drap militaire, pour laquelle ils avaient de nombreux contrats avec le Ministère de la Guerre, se groupèrent en une association d'achat, la « Compagnie Française de Lodève ». La hausse constante du prix de la laine sur le marché de Londres, devenu le grand marché des produits lainiers, justifiaient ces tentatives. Dès 1850 on y calculait que la laine avait, depuis 1770, monté de 100 %. Le mouvement s'accroissait et entre janvier 1851 et janvier 1853 elle augmentait de 22 à 25 % suivant les qualités. Ces hauts prix expliquent le succès des comptoirs d'achat français installés au Maroc, qui allaient, pendant des années, enlever la meilleure partie des laines exportées du pays. Les profits de ce commerce conduisirent d'autres entreprises à s'intéresser au marché.

« La société de la fabrique Belge » installa un comptoir à Tanger, acquit des magasins à Mazagan et Casablanca en 1857, à Larache en 1858 et tenta d'inaugurer des liaisons maritimes directes entre

(13) *Les origines du développement de Casablanca au XIX^e siècle*, Hespéris, 1-2-1953, cf. également J.-L. Miège : « *Les européens à Casablanca au XIX^e siècle* », Larose, 1954.

(14) *La maison Seillière fut propriétaire, jusqu'au début de ce siècle, des usines de Pierrepont.*

Anvers et le Maroc. Le négoce anglais, au lendemain du traité de 1856 ne resta pas étranger à ce mouvement, surtout la place de Londres qui ne cessait de voir s'accroître, d'année en année, l'importance de ses importations et réexportations de laine; les exportations passant, de 1840 à 1855, de 1 million à plus de 29 millions de lb (13.000 t environ).

Cet intérêt porté par l'Europe aux laines marocaines, la facilité accrue donnée au commerce par les traités, rendent compte de l'augmentation constante des quantités expédiées du Maroc qui de 1.500.000 kg. en 1847 atteignent 2.900.000 en 1850 et 4.000.000 en 1857. Ce dernier chiffre ne sera que très rarement retrouvé durant tout le XIX^e siècle.

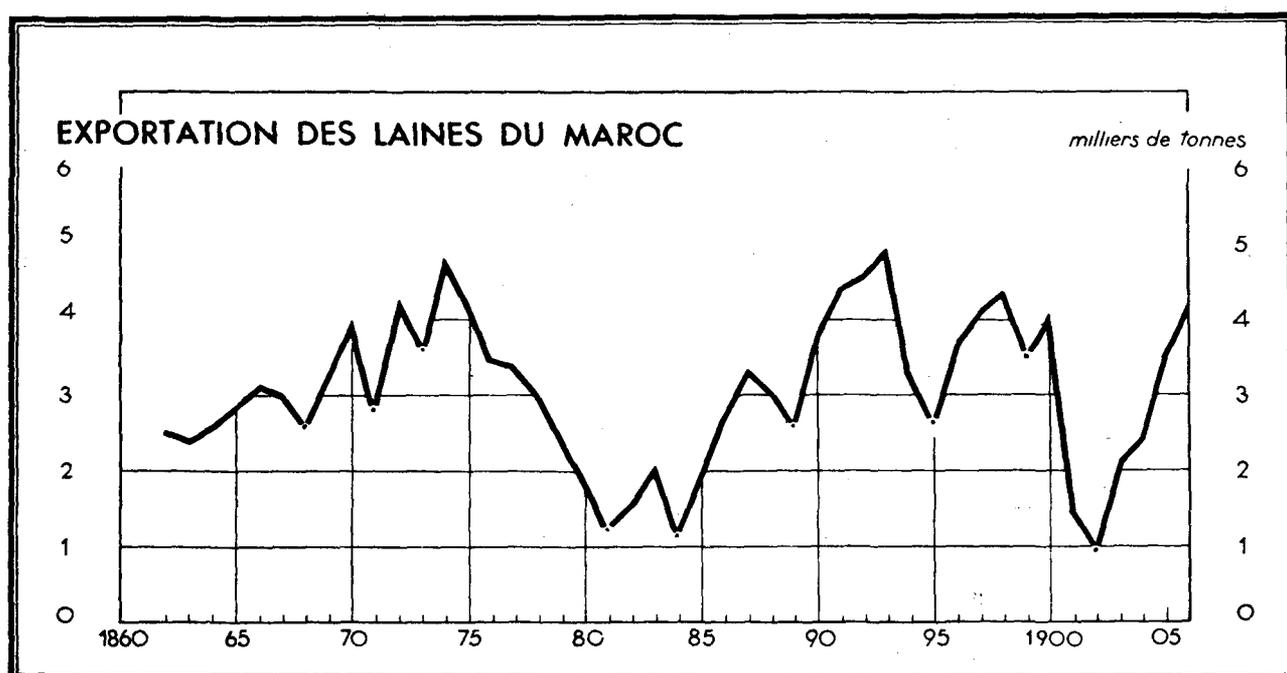
Mais la compétition des acheteurs européens ne pouvait que faire monter les prix. La hausse fut telle

certaines entreprises qui avaient été contraintes d'abandonner le pays.

La reprise pourtant fut rapide. Les conditions du marché européen, comme celles de la production marocaine, ne pouvaient être plus favorables.

Après une série de mauvaises années agricoles, des pluies abondantes revivifiant les pâturages avaient permis la reconstitution du cheptel marocain. La laine, de bonne qualité, abondait. Les opérations commerciales rencontraient des facilités nouvelles. L'avènement du Sultan Sidi Mohammed semblait ouvrir une ère de libéralisme dont témoignait l'autorisation de fréquenter les souks de l'intérieur.

En Europe l'industrie lainière connaissait de 1862 à 1865 une prospérité jamais encore atteinte. L'importation en France des laines en masse passait de 55 millions de kg en 1851 à 114 millions en 1868.



qu'elle inquiéta, nous l'avons vu, le maghzen. Une brutale prohibition de sortie vint mettre un terme à ce trop rapide essor.

3) LES EXPORTATIONS DE 1861 A 1874

L'interdiction fut en 1858 acceptée par les négociants européens sans trop de récriminations. Les arguments du Sultan n'étaient guère contestables. La crise survenue en Europe et qui paralysait les affaires ne rendait pas la mesure trop gênante. Mais surtout nul ne doutait de son caractère provisoire. La fin de l'année, pensait-on, reverrait la libre exportation. Il fallut se rendre à l'évidence : dans l'esprit du maghzen il s'agissait d'une mesure définitive. En fait les affaires ne reprendront qu'en 1861. Cette longue interruption de trois ans avait porté un rude coup à

Le peigne mécanique inventé par l'Alsacien Josué Heilman et qui avait donné ses premiers résultats en 1850 se répandait et transformait les conditions du travail de la laine. Là où un bon ouvrier peignait péniblement à la main 350 kg, la machine va en peigner 20.000 kg. Cette activité accrue soutenait les prix les plus hauts que l'on ait enregistrés sur les marchés européens. En Angleterre la laine Lincoln passait de 13 pences la livre en 1851 à 27 pences en 1864. Les quantités importées sur la place de Londres atteignaient, pour les années 1850-1854, en moyenne, 95 millions de livres, mais pour les années 1860-1864 elles dépassaient 167 millions et 307 millions en 1870-1874. Elles avaient plus que triplé en 20 ans.

L'exportation marocaine stimulée par les hauts cours et la forte demande oscille entre 1861 et 1865

autour de 2.500.000 kg et dépasse 3 millions de kg en 1866 et 1867.

La courte crise européenne de 1867 (si marquée sur les courbes de prix en Europe cf graphique), ne l'affecte guère, non plus que les mauvaises années agricoles 1867-68 où se conjuguent sécheresse, sauterelles et épidémie. La forte mortalité rend abondante la laine en peaux, abaisse son prix, le met au niveau des bas prix de crise du marché de Marseille.

Seule la guerre de 1870 marque un fléchissement sensible, moins accusé toutefois qu'on n'eût pu le craindre, une grande partie des opérations commerciales ayant été effectuées avant les hostilités ou les revers militaires. La quantité exportée atteint encore cette année près de 3 millions de kg (2.830.118). Et la reprise, immédiate et importante, permet d'obtenir les chiffres les plus importants du siècle.

Les années 1871-1874 furent sans conteste parmi les meilleures qu'ait connues l'industrie lainière européenne. Le prix de la balle de laine sautait à Londres de 16 livres un quart en 1870 à 20 livres 1/2 en 1871 et 26 livres 1/4 en 1872 et se maintenait jusqu'à la fin de 1874 au-dessus de 23 livres. Ce boom extraordinaire coïncidait avec d'excellentes années agricoles au Maroc, si bonnes que le maghzen autorisait, fait rare, la sortie des céréales. Ce commerce appelait de nouveaux négociants, multipliait les relations maritimes dont profitaient les affaires en laine.

Les exportations dépassent 4 millions de kg en 1872, atteignent un chiffre record de près de 5 millions de kg en 1874 (4.864.062) représentant une valeur d'environ 8 millions de francs or (15). Des maisons nouvelles apparaissent sur le marché marocain qui voit se produire un remarquable afflux de négociants et d'employés européens.

3) LA CRISE 1875-1885

Dès 1875 apparaissaient pourtant des signes de ralentissement dans les affaires. Les troubles qui avaient accompagné l'accession au pouvoir de Moulay Hassan gagnaient en importance, gênaient les transactions. Mais plus grave aux yeux des négociants avisés était la tendance du marché européen, marseillais surtout. Les dernières expéditions de 1874 n'avaient que difficilement pu se placer sur un marché lourd et demeuraient en partie invendues à l'ouverture de la campagne nouvelle. Les prix tombaient. Les exportateurs s'étaient tournés vers le marché anglais. Des laines débarquées à Marseille avaient été réexpédiées sur Londres. Mais la dépression gagnait cette place. La balle qui cotait encore 22 livres 1/4 en 1875 s'effondrait à 18 livres 3/4 en 1876, perdant près de 20 %. Le marché marocain enregistrerait ces fluctuations, et les quantités exportées diminuaient régulièrement. Encore supérieures à 4 mil-

lions de kilos en 1875, elles oscillaient en 1876 et 1877 autour de 3 millions 1/2.

Brusquement va se greffer sur la crise industrielle européenne une violente crise agricole marocaine qui, ouverte en 1878, va se prolonger jusqu'aux années 1884.

Au printemps de 1878 la pluie avait fait défaut, et dès mars il était apparu que la disette sévirait. L'automne apporta le choléra. L'épidémie dura de septembre à novembre, se prolongea dans l'intérieur pendant une partie de l'hiver. L'année 1879 n'amena que des pluies insuffisantes. La mortalité du bétail devint si grande que les peaux ne trouvaient plus que difficilement preneurs, que les travaux agricoles de 1879, ceux de 1880 encore virent hommes et femmes s'atteler à l'aire. Plus du tiers du cheptel disparut. L'abondance des laines en peaux masque en 1878 et même en 1879 l'importance de la diminution. Mais en 1880 la laine se fait rare, atteint de hauts prix auxquels la très lente reconstitution du troupeau ne peut porter remède. La cherté du produit gêne son placement sur le marché européen où la crise, à peine conjuguée, n'a pas permis de retrouver encore les cours antérieurs. L'exportation marocaine tombe aux chiffres les plus bas enregistrés depuis longtemps : 1.800.000 kg en 1880, 1.250.000 en 1881, 1.678.000 en 1882. Un léger relèvement en 1883 jusqu'à 2.000.000 de kg n'entretient qu'un espoir sans lendemain. Une nouvelle crise frappe les marchés européens. La diminution des prix de la laine amorcée en 1882 continue, chaque année plus accusée. A Londres le prix de la balle passe de 17 livres 1/4 à 16 livres 3/4 en 1883, 16 livres en 1884, 14 livres enfin en 1885, un des taux les plus bas du siècle. Tous les marchés sont affectés. Mais celui de Marseille, si important pour le Maroc, ajoute à la crise économique le choléra qui met pendant plusieurs semaines, en 1884, le port en quarantaine. Les troubles qui éclataient en Chaouïa la même année ne font qu'aggraver encore les conditions d'un commerce durement touché. Cette année 1884 est celle qui voit les plus faibles exportations : un peu plus d'un million de kg.

De cette crise le commerce marocain des laines ne se remettra que difficilement et jamais il ne retrouvera sa prospérité des années 1872-1874. Aussi bien pendant ces dix ans les conditions générales du commerce de laine n'avaient point été sans subir d'importantes transformations.

4) LES EXPORTATIONS DE 1885 A 1900

Comparé à celui des laines australiennes ou du Cap, le prix sur le marché européen de la laine marocaine baissait d'année en année. L'apport d'Australie transformait les données d'approvisionnement en produits laitiers. Certes, il n'était point nouveau. Depuis 1822 où l'English Society of Arts attribuait à Mac Arthur, le principal promoteur de l'élevage en Nouvelles Galles du Sud, une médaille d'or pour avoir importé la première balle de laine australienne en Angleterre, les envois de la

(15) Plus de 20 milliards de francs actuels.

colonie avaient dépassé ce que les plus optimistes espéraient. Mais ces arrivages, pour importants qu'ils fussent, n'avaient point, jusqu'aux années 1870, supprimé les vieux courants commerciaux. L'Angleterre importait encore en 1850 plus de 4.000 tonnes de laine d'Allemagne, si 17.000 tonnes lui parvenaient d'Australie. Le cheptel australien progressait mais assez lentement et en 1861 il n'atteignait pas 21 millions de têtes, près de moitié moins que le cheptel français.

Toutefois, les progrès vont être dès lors fort rapides. La demande soutenue du produit par l'industrie européenne, l'ouverture du canal de Suez, qui abaisse sensiblement les taux de fret stimulent les entreprises.

Le marché aux enchères publiques de Sydney, organisé en 1843 par M.T.S. Mort commence de connaître un vif succès. En 1872, année de prospérité incomparable pour le textile, le négoce roubaisien et tourquennois s'affranchissant de la servitude des grandes places envoie ses premiers acheteurs à Melbourne, puis Sydney, en même temps qu'à Buenos Ayres et à Montévideo. Dès 1878 cinq ou six maisons de Roubaix s'enracinaient par quelques représentants en Australie. De cet éclatement du commerce d'importation le Maroc n'avait manqué, nous l'avons dit, de tirer profit. Les firmes du Nord ne le négligeaient point. Mais les possibilités limitées de son marché ainsi que les difficultés de son commerce n'autorisaient point les entreprises durables. Intéressant en période de grande demande et de hauts cours où l'offre ne pouvait suivre la demande, il devenait négligeable en période de ralentissement des affaires. Le fait s'aggravait de la diminution du rôle de Marseille comme marché de redistribution. Il est évident que les laines marocaines perdaient là un de leurs atouts : celui de la proximité et des relations fréquentes.

Le troupeau australien s'accroissait, passait de 40 millions de têtes en 1871 à 65 millions en 1881, dépassait enfin les 106 millions en 1891, faisant plus que quintupler en 30 ans. L'afflux de ces laines n'avait point été sans aggraver la crise des années 1880-1884. Mais lors de la reprise, amorcée en 1886, l'Australie peut répondre aux besoins accrus d'une industrie mieux équipée et impatiente de réparer ses pertes. La hausse des laines, soudaine, dépassa les mouvements ascensionnels les plus remarquables de 1871, où les prix avaient monté de 75 % entre le début et la fin de l'année. De mai 1886 à la fin août, les laines passaient à Anvers de 0 franc 80 à 1 franc 60 le kg, soit 88 % de hausse. Les laines australiennes en bénéficièrent surtout et l'année suivante poursuivant leur mouvement elles s'enlevaient, sur le même marché, à 1 F 90.

Les laines marocaines ne rencontraient point une telle faveur. Il semble, notait avec désenchantement un négociant, qu'elles aient perdu la faveur du public. La constatation touchait juste. Le relèvement des exportations marocaines en cette période de vive expansion de l'industrie lainière ne s'opère qu'avec difficulté. En 1887 elles ne dépassent que de peu

les 3 millions de kg, elles stagnent en 1888, diminuent sensiblement en 1889 où elles n'atteignent que 2.587.000 kg. Leur part dans le total des importations françaises ne cessait de décroître. Rien de plus net à Marseille, leur principale place de redistribution. Les arrivées du Maroc y représentaient en moyenne, jusqu'aux années 1880 de 10 à 15 % des importations totales de laine. En 1883, grâce au tarif spécial consenti par la compagnie du P.L.M. les laines d'Australie pour Roubaix et Tourcoing, soumises à un tarif de 37 frs la tonne seulement (16), débarquent à Marseille pour la première fois. Le lot compte 17.218 balles soit 18 % du total. Mais dès 1885 leur pourcentage s'élevait à 35,5 %. Les laines marocaines au contraire passaient de 10 % en 1881 à 9 % en 1882, 8 % en 1883 et ne se relevaient à 8,5 % en 1885, que pour retomber très vite : 8 % en 1886, 7,8 % en 1887 et 5,5 % en 1888.

Chute qui témoignait certes des nouvelles conditions du négoce et, notamment, de la compétition des ports allemands (cf. infra). Elle n'en illustre pas moins, éloquemment, le déclin des laines marocaines sur le marché français et même européen. Elles pourront connaître une brève période de reprise lors de la grande demande des années 1890-1894, où leur exportation s'établira autour de 4 millions à 5 millions de kgs, ce dernier chiffre, le plus important du siècle, étant atteint en 1893. Ce ne sera là que mouvement éphémère dû aux exceptionnelles demandes du marché européen, ainsi qu'à des conditions particulières de transport ; la création de lignes de navigation allemande qui devaient s'assurer d'un frêt de retour.

La grande crise de la fin du siècle touchera les laines marocaines plus durement qu'à n'importe quelle autre période. Leur exportation tombera au-dessous d'un million de kg en 1901, et leur commerce ne jouera plus, désormais, qu'un rôle secondaire dans les échanges marocains.

Les ports exportateurs

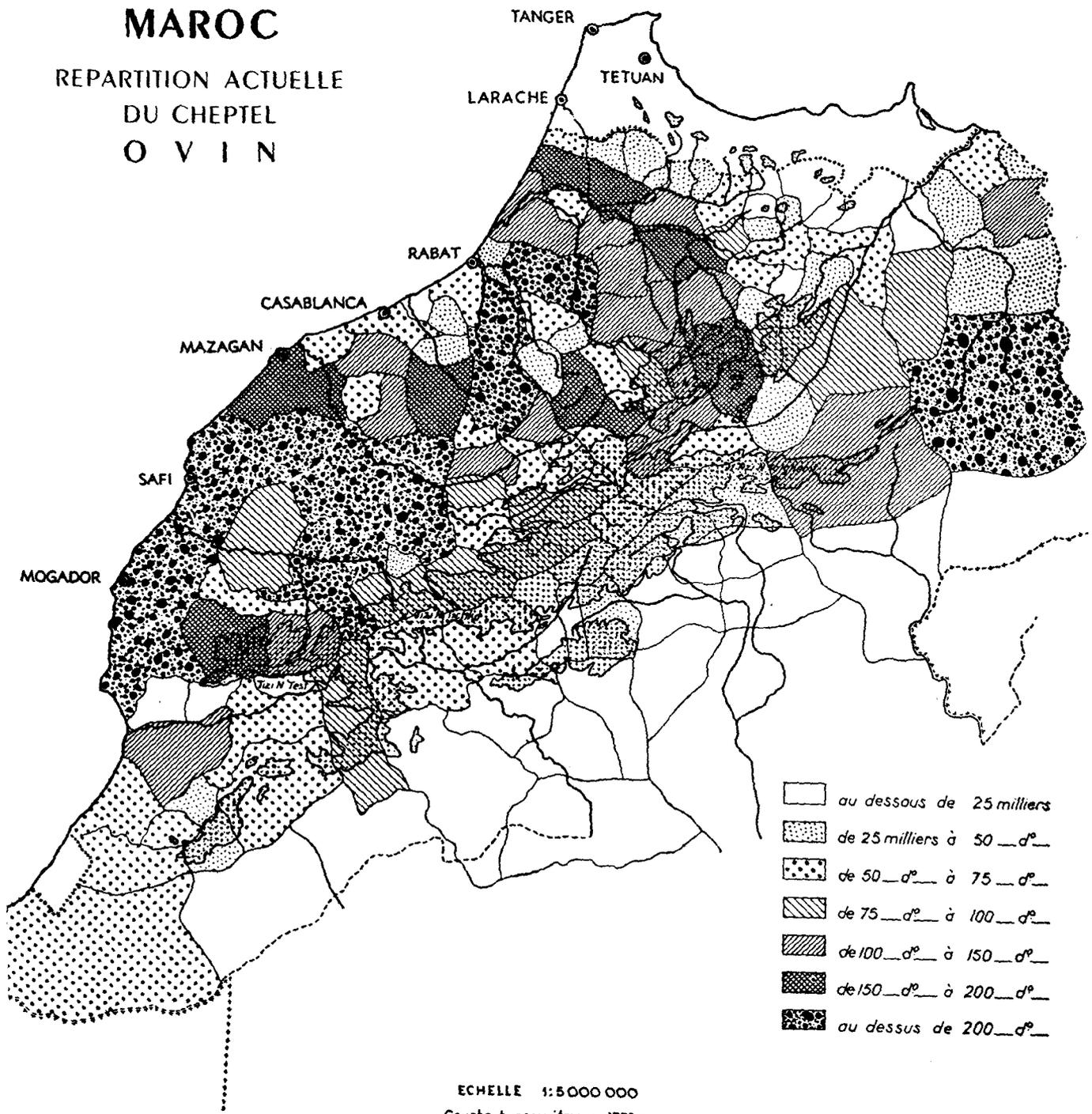
L'importance respective des différentes régions du Maroc dans la fourniture des quantités exportées ne fut point sans varier au cours du siècle.

Jusqu'en 1856, les tarifs différentiels faussent les conditions naturelles. La demande européenne ne manque pas de se faire sentir, surtout dans les villes où les droits d'exportation sont les plus faibles. Mogador se voit ainsi nettement favorisée. Les nombreuses importations auxquelles se livre le port, qui alimente tout le Sous, exigent aussi du frêt de retour. Toutefois, dès avant le traité anglo-marocain, les laines tendaient à s'exporter de plus en plus par les rades de Casablanca ou de Mazagan. La proximité des principales zones de production était un sérieux atout. Certes, le régime douanier de ces

(16) En 1861 la laine payait de Marseille à Roubaix 120 frs par tonne. On peut juger de l'importance de la réduction opérée en vingt-deux ans sur les prix du transport.

MAROC

REPARTITION ACTUELLE DU CHEPTEL O V I N



villes ne semblait pas des plus favorables. En fait, l'inégalité douanière ne laissait pas que d'être surtout théorique. Les oumana favorisaient éhontément les sorties par ces ports neufs, les déclarations de poids n'étaient pas vérifiées par des peseurs publics, et le quintal dont on usait à la douane était, nous l'avons vu, sensiblement supérieur en droit à celui des ports du Nord et, en fait, même à celui des ports du Sud.

Après 1857 les différents ports se trouvent dans les mêmes conditions douanières, et les facteurs naturels vont jouer librement. Un faisceau de causes influent sur les pourcentages de sortie par chaque ville. Troubles dans une région détournant les caravanes, qualités des laines demandées par la manufacture européenne, installation de comptoirs plus ou moins activement dirigés, conditions climatiques locales agissent tour à tour ou simultanément. Laissons ici de côté le jeu des facteurs proprement locaux qui n'ont qu'une influence épisodique et qui, en fait, n'altèrent pas le schéma général d'évolution. Quelques grandes tendances apparaissent alors.

1) LES SORTIES PAR SAFI ET MOGADOR

Mogador perd rapidement de son importance comme exportateur de laines. Diminution provoquée tout à la fois par la faible qualité de ses laines, de moins en moins demandées sur les marchés européens, et par la concurrence de Safi. Le développement de ce dernier port est remarquable dans les années 1860-1870, et il attire chaque année davantage les quantités autrefois portées plus au Sud. Tandis que le pourcentage de Mogador dans les exportations totales de laines marocaines tombe de 9 ou 10 % à 1,5 % en 1866, et à moins de 1 % les années suivantes, la part de Safi atteint 15 % en 1872, année de très forte demande où les produits de second ordre s'enlèvent fort bien, et normalement oscille entre 6 et 8 %.

D'une façon générale, le rôle des régions méridionales dans ce commerce demeure très faible. Leur importance ancienne tenait, nous l'avons vu, à des conditions exceptionnelles de sorties ; taux d'exportation favorable, quintal de douane élevé, faveur marquée par le Sultan aux négociants de Mogador. Les uns après les autres ses avantages disparaissent et les marchés du Sud retrouvent leurs conditions naturelles assez médiocres. Les laines qu'ils offrent sont les premières concurrencées par les apports de l'hémisphère Sud. Ainsi s'explique et leur faible part dans les exportations totales et sa diminution, décade après décade.

Les sorties ne s'accroissent qu'exceptionnellement en période de grosses demandes. Toute hausse des exportations totales des laines marocaines se traduit par une augmentation du pourcentage des ports du Sud. Le cas se produit très nettement en 1891-1892, où les embarquements à Safi et à Mogador représentent de 15 à 16 % du total. Au contraire les années de mévente, 1880-1885 par exemple, n'enregistrent qu'un pourcentage de 2,3 % (1886) à 6,4 % (1883).

2) TANGER ET LARACHE

Tétouan n'exportait pas de laine. La fourniture des troupeaux de la région ne suffisait pas à couvrir les exigences de la consommation. L'artisanat était contraint d'importer de la côte occidentale, voire même d'Espagne, une partie de la matière première qu'il traitait.

Les ports du Nord, Tanger et Larache voyaient, quant à eux, se produire le phénomène inverse de celui qui caractérisait les ports du Sud. La qualité plus soutenue des laines qu'ils expédiaient, la réduction aussi des frais de transport que leur valait la proximité de l'Europe, les rendaient moins sensibles aux crises. Reprenons l'exemple, si caractéristique, de la grande dépression 1880-1885. Le pourcentage moyen des sorties de Larache s'établissait pour les dix années antérieures autour de 12 %, celui de Tanger autour de 1,5 %. Or, en 1881, leur part s'élevait à 15 %, en 1882 à 20 %, pour atteindre 25 % en 1883 et 26,1 % en 1885. Dès revenue la période de prospérité, et avec l'accroissement considérable des exportations générales, les laines du Nord virent leur pourcentage tomber jusqu'à ne représenter plus que 8 % de 1890 à 1893. La crise de 1901-1902 le fait remonter à 22,4 % et 28,9 %, mais l'année de bonne exportation 1905 ne compte plus que 10,4 % de laines embarquées à Larache et Tanger.

Notons d'ailleurs que la part de Tanger s'amenuise continuellement au profit de Larache. Si vers 1870 la ville voyait s'embarquer environ 2 % des laines vendues, à partir de 1890 fréquentes sont les années de sortie nulle.

Pour Larache semble jouer l'influence des séjours du Sultan à Fès. La présence du Maghzen et des troupes chérifiennes entraînait un grand mouvement des affaires dans la capitale. L'artisanat y consommait une quantité accrue de matière première qui échappait ainsi à l'exportation.

3) RABAT

Le port de Rabat, longtemps, fut le principal exportateur des laines marocaines et des meilleures. Le Sultan s'efforçait bien de limiter le nombre des Européens dans une ville qu'il considérait comme le « nœud de l'Empire », indispensable aux liaisons entre les royaumes de Fès et de Marrakech, les oumanas s'y montraient bien d'une rigueur plus grande, et les gros négociants indigènes gênaient les opérations commerciales par leur entente ; néanmoins la ville attirait les plus importants acheteurs européens. Pour les petits voiliers, utilisés jusqu'aux années 1860, le Bou Regreg offrait les avantages d'un mouillage sûr, partant, d'un arrimage plus soigné. Le chargement était, ainsi, estimé de 15 % supérieur, à tonnage égal, à celui réalisé sur la rade foraine de Casablanca. La rigueur des oumanas n'ignorait point d'ailleurs les compromissions. La présence des consuls européens garantissait en outre parfaitement la sécurité des transactions.

Aussi, renouvelées les relations commerciales, les quantités de laines embarquées à Rabat ne cessèrent de s'accroître jusqu'aux années 1861-1864, passant d'une centaine de milliers de kg en 1842 à cinq cent mille en 1847, et plus d'un million en 1861-1864. Le pourcentage par rapport au total exporté du Maroc oscillait entre 26 et 41 %. Oscillations qui s'établissent en sens inverse de celles enregistrées à l'embarquement par Casablanca. Les deux villes desservent en partie le même arrière-pays, et seules les conditions locales font alors que tantôt l'une, tantôt l'autre l'emporte. En fait, et pendant toute la période qui nous occupe, la participation totale de Rabat et Casablanca aux exportations ne varie guère et représente de 60 à 75 %.

Après 1864, Rabat souffre de la concurrence de Casablanca. La relation entre le développement de la navigation à vapeur et la diminution des exportations par Rabat s'affirme nettement. Les nouveaux navires, d'un tonnage relativement élevé, ne peuvent pénétrer dans le Bou Regreg. Les difficultés de la barre s'aggravent du coût élevé des staries pour les steamers. Dès lors, le pourcentage de Rabat dans les sorties totales de laine tombe à environ 20 %, glisse de 1869-71 à 15 ou 16 %. Le pourcentage moyen s'établira, les années suivantes, autour de 10 à 12 %, et le port de Rabat ne retrouvera jamais l'importance qu'il avait connue avant 1860.

4) CASABLANCA ET MAZAGAN

Tout ce que perdaient ainsi les vieux ports, Tanger, Rabat et Mogador, accroissait l'importance des ports nouveaux de Mazagan et Casablanca.

Ports nouveaux, car ces deux villes, à l'histoire riche, disparues comme places commerciales dans les premières années du XIX^e siècle ne renaissent que vers 1830, et de rien, ou presque.

Casablanca et Mazagan vont être les principaux bénéficiaires des gros achats européens effectués à partir de 1850 et, longtemps, les deux ports resteront beaucoup plus actifs à l'exportation qu'à l'importation. En fait, ils ne drainaient pas les mêmes régions. Le cours de l'Oum-er-Rbia, difficilement franchissable, marque nettement leur zone d'attraction. La liaison que nous avons notée entre Rabat et Casablanca n'apparaît pas entre Mazagan et Casablanca. Nulle corrélation dans les variations du pourcentage embarqué dans l'un et l'autre port. Pourtant, jusque vers 1880 tout au moins, Mazagan fut une sorte d'annexe du négoce de Casablanca. Les grosses maisons européennes avaient dans ce dernier port leur comptoir principal, et déléguaient simplement quelques employés à la saison des laines dans la ville voisine. Le fait peut expliquer que les quantités exportées par Casablanca aient été toujours sensiblement plus importantes, et surtout n'aient point connu les brusques contractions qui affectaient celles embarquées par Mazagan.

Casablanca charge de 22 % (1897) à 65 % (1888) des laines marocaines vendues. Mais entre ces deux extrêmes les chiffres sont d'une remarquable constance, ne s'écartant guère de 40 à 50 %.

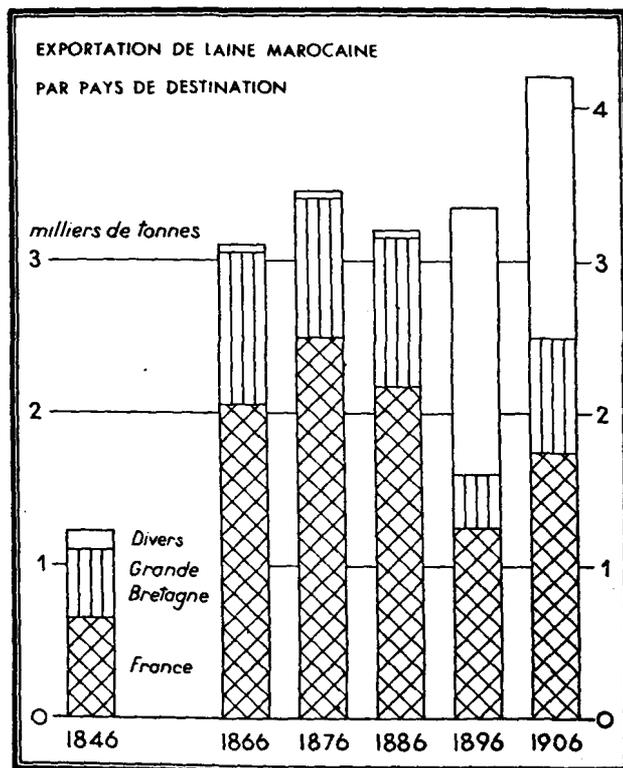
Tout au plus peut-on déceler une contraction en période de crise. Au cours du siècle, ce pourcentage moyen semble, aussi, avoir obéi à deux tendances opposées. Jusqu'aux années 1870 (et si l'on excepte un court effondrement en 1880), la part de Casablanca ne cesse de croître par rapport à celles des autres ports. Le taux moyen des exportations de laine y passe de 35 % avant 1840 à 40 % avant 1850 et près de 50 % dans la période 1871-1877 (49,8 %). Après 1894 s'amorce une crise sensible qui le fait au contraire diminuer régulièrement. La période 1902-1906 enregistre le taux moyen le plus bas (31,56 %).

Le comportement de Mazagan semble défier toute explication. Les embarquements de laine y sont soumis à une irrégularité inconnue dans les autres ports. Ils oscillent avant 1856 entre 10 et 20 % du total, puis, la liberté commerciale obtenue, l'amplitude des écarts d'une année à l'autre s'accroît. Le pourcentage tombe de 20 % en 1871 à 7,8 % en 1874, année d'activité semblable cependant. Il saute à 25,2 % en 1880, année de crise. Mais, année de crise également, 1883 le voit s'effondrer à 8,4 %. En 1889, il n'est plus que de 9,2 %, pour grimper à près de 36 % en 1903, chiffre le plus élevé atteint.

Les principales régions importatrices

1) JUSQU'EN 1850

Il semble que l'initiative des achats de laine soit venue des Sardes. Le traité que le royaume de Piémont-Sardaigne avait signé avec le Maroc encouragea les voiliers de Gênes et des petits ports de la



Riviera italienne à fréquenter à nouveau les quelques rades ouvertes au commerce, Rabat et Mazagan notamment. Les Anglais, suivant une vieille tradition, s'intéressaient surtout aux villes du Sud, particulièrement à Mogador.

Mais tous les vaisseaux anglais, et spécialement ceux de Gibraltar, étaient loin de charger exclusivement pour l'Angleterre. Beaucoup de laines indiquées comme exportées vers le Royaume-Uni s'entreposaient en fait à Gibraltar, où les venaient chercher les voiliers de Marseille et de Gênes qui se livraient au cabotage. Aussi bien n'est-il point aisé de faire le départ entre les pays de destination. Les renseignements, vagues et peu nombreux, sur le mouvement d'embarquement ne peuvent que difficilement être complétés et contrôlés par les indications sur le débarquement en Europe. Les statistiques douanières françaises ne distinguent pas dans l'importation, entre les différents états barbaresques (17), le port de Gênes ne possède plus ses archives. D'ailleurs la multiplicité des points de débarquement, en cette période où ne joue pas encore la concentration portuaire, décourage, sur ce point, l'investigation.

Ce n'est que pour les années postérieures à 1840 que nous pouvons avancer des estimations valables. Elles soulignent la part prise par l'Angleterre qui, entre 1841 et 1850, enlève de 42 à 36 % des laines marocaines en poids et sensiblement plus en valeur, car ses achats portent surtout sur les produits lavés plus chers.

Le Piémont enlève une part non négligeable, de 12 à 6 %. Le reste, de 55 à 39 %, suivant les années, s'exporte en France.

Ces chiffres moyens ne doivent pas masquer l'évolution sensible qui se dessine, et va s'affirmant, au profit des ports français, presque exclusivement méditerranéens.

2) JUSQU'EN 1870

A partir de 1847-50, l'évolution va en effet se préciser. La création des premières lignes de navigation à vapeur entre Marseille et la côte marocaine permet des embarquements plus importants. En même temps, le rôle du cabotage semble diminuer. Ces deux faits se traduisent dans les pourcentages d'exportation.

La part de la France s'accroît chaque année, et s'établit entre 1850 et 1870 de 54 % à 68 %, au détriment des importations du Piémont qui tombent de 5 % en 1851, à moins de 1 % en 1861, et qui n'apparaissent plus ensuite. Le Royaume-Uni achète environ 33 % des laines marocaines. Diminution légère par rapport à la période précédente, du moins en pourcentage. Les importations s'y font surtout par Liverpool, car il s'agit fréquemment de frêt de retour en échange des cotonnades de Manchester vendues

(17) Jusqu'en 1884, Maroc, Tunis, Tripoli sont confondus, sous ce nom, dans les statistiques douanières françaises.

au Maroc. Mais Londres participe également à ce commerce.

Un nouvel acheteur est apparu sur le marché marocain : la Belgique. Soutenue par la Banque d'Etat Belge, « La Société de la Fabrique Belge » s'est efforcée de créer des comptoirs au Maroc. Les embarquements à destination d'Anvers demeurent toutefois peu importants. Les liaisons nombreuses et régulières des vaisseaux anglais sont une sérieuse concurrence, et la difficulté de vendre les produits industriels belges dans le pays ne permet guère d'équilibrer les voyages. La part prise par la Belgique n'excède pas 3 %. La tentative, assez artificielle, résiste mal aux années de prohibition, à la crise de 1868, et après 1870, les envois directs en Belgique ne seront plus qu'épisodiques. Ce qui n'empêchera pas les achats par les manufacturiers belges de laines marocaines par l'intermédiaire anglais. Mais ce commerce indirect nous échappe.

3) DE 1870 A 1879

Après 1870, et jusqu'aux années de crise 1880-84, le commerce des laines marocaines semble une affaire française. Le pourcentage des importations en France s'accroît régulièrement, et ceci dans une phase de développement général des sorties de laines qui rend encore plus sensible l'importance de cette progression. De 66 % en 1866 la part de la France passe à 68 % en 1870, malgré la guerre, et se maintient les années suivantes entre 70 et 74 %. Désormais ce n'est plus seulement Marseille mais les ports du Nord qui s'intéressent à ce trafic : les voiliers de Dunkerque, de Rouen, ou du Havre, ne sont point rares sur la côte.

Ce progrès n'a pu se faire qu'au détriment de la Belgique, disparue, nous l'avons vu, de ce commerce, mais aussi de l'Angleterre, dont la part s'amenuise, et passe d'une moyenne de 33 % entre 1866 et 1870, à une moyenne de 27 % entre 1876 et 1879.

Exceptionnellement réapparaît l'Italie (1 % en 1877) et sont signalés quelques envois pour les Etats-Unis. Mais, de plus en plus, la France domine le marché. Les prolongements économiques et diplomatiques du fait ne sont point négligeables.

4) DE 1880 A 1890

L'importance des intérêts en jeu rend grave la crise survenue à partir de 1879. De cette crise, qui fait diminuer les exportations de laines marocaines des 3/4, le négoce français sort particulièrement frappé. Ses troupeaux décimés, ses comptoirs affaiblis, le marasme de l'industrie lainière en France ne lui permettant pas de rénover un marché marocain très diminué ; il renonce souvent et abandonne le pays.

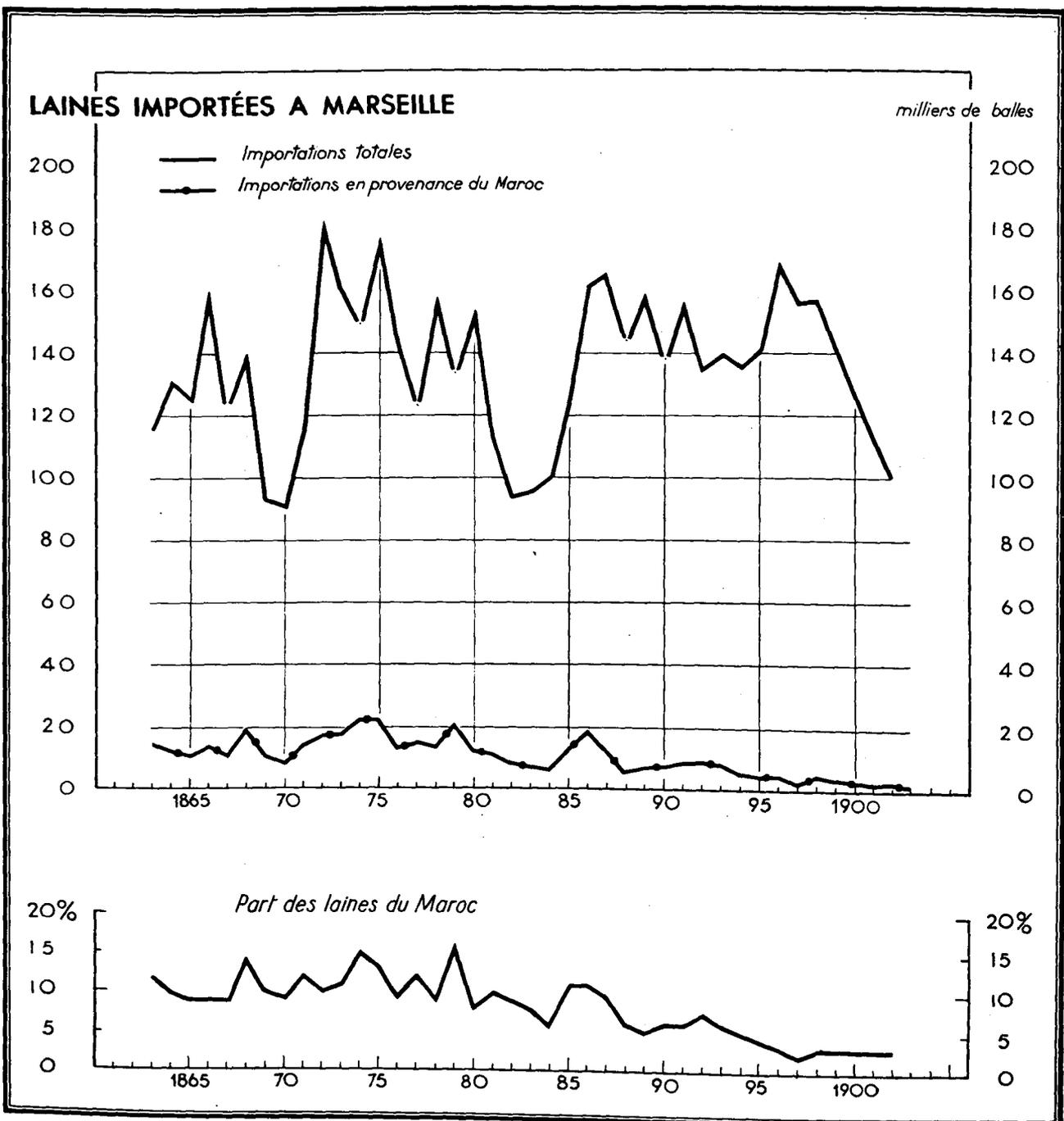
Dans la reprise, amorcée en 1884, la part du commerce français apparaît nettement plus faible

qu'auparavant, et n'atteint que 57 %. Il ne reprend que lentement ses anciennes positions, et en 1888 n'enlève encore que 62 % des laines marocaines. L'Angleterre n'a que relativement peu profité de ce recul, et ses achats (de 30 à 32 % du total) ne compensent pas la diminution des importations françaises.

En fait, un nouveau compétiteur est apparu sur le marché marocain. Dès 1884 les premiers embarquements ont été opérés à destination des ports de l'Allemagne du Nord. Le mouvement ne s'est que lentement amplifié jusqu'aux années 1890. Mais, dès lors, il prendra un rythme tel qu'il va profondément modifier les conditions anciennes du commerce.

5) DE 1891 A 1906

L'Allemagne, longtemps, avait été célèbre pour ses exportations de laines, laines de qualité fort estimées sur les places européennes. Son industrialisation rapide à partir de 1870 n'avait cessé de limiter les quantités disponibles, et ceci d'autant plus qu'elle coïncidait avec une profonde transformation de l'agriculture marquée par la réduction du cheptel ovin. L'Allemagne passait ainsi, brusquement, du rang des exportateurs à celui des importateurs. Elle ne manquait point de se heurter dans ce nouveau rôle à de grandes difficultés, dont les moindres n'étaient pas les liens déjà noués, les courants établis. Le fait était



visible au Maroc, où malgré l'énergie de la compétition, les négociants anglais et français restaient maîtres du marché.

Les commerçants allemands surent voir que, plus que nulle part ailleurs, la possession des moyens de transport seule permettait une concurrence efficace. Presque coup sur coup, dans les années 1890-93, furent créées trois lignes de navigation à vapeur reliant Hambourg au Maroc, et dotées de navires vastes et rapides. Les résultats furent immédiats, et d'autant plus spectaculaires que le nouveau tarif douanier français entravait les relations commerciales franco-marocaines. L'Allemagne, qui n'avait guère pris en 1888 que 6 % des laines marocaines, en importait en 1891 13,6 %, en 1892 28,2 %, et en 1895 près de 33 %.

Le progrès ainsi réalisé se faisait certes en partie au détriment de l'Angleterre dont le pourcentage d'importation passait de 31 % en 1890 à 23 % seulement en 1895. Mais cette diminution était plus apparente que réelle ; elle ne représentait que les laines autrefois entreposées à Gibraltar ou celles qui ne faisaient que passer par Londres pour une réexportation sur la Belgique. En fait, c'était les importations en France qui se trouvaient les seules vraiment touchées. La décadence de Marseille comme centre redistributeur, l'absence de liaisons maritimes régulières avec les ports du Nord, que la diminution du nombre des voiliers rendait particulièrement sensible, aggravait l'efficacité de la concurrence allemande. Le pourcentage des embarquements pour la France passait de 64 % en 1890, à 49 % en 1892, et à 44 % en 1895, trouvant là un des chiffres les plus bas enregistrés depuis cinquante ans mais qui, pourtant, tombait encore en 1896 pour n'être plus que de 38 %.

L'effort pour enrayer une telle chute si préjudiciable non seulement au commerce de la France dans le pays (les ventes de sucre se ressentaient, normalement, de cette diminution, des achats de laines) mais aussi ses intérêts politiques, ne permirent qu'une légère amélioration. Remonté exceptionnellement à 55 % en 1901, le pourcentage des importations françaises s'établit autour de 45 % dans les premières années du siècle. La part du commerce anglais était alors d'environ 20 %, celle des achats allemands de 30 %, Italiens, Belges parfois, enlevaient de 1 à 2 %, la participation de l'Espagne à ce commerce restant à peu près nulle.

Ces différents pourcentages soulignent les transformations du commerce des laines marocaines. Le rôle de l'Angleterre n'avait cessé, depuis soixante-dix ans, de diminuer avec une parfaite régularité, que n'altéraient qu'à peine les quelques mouvements de

reprise enregistrés entre 1880 et 1885. Sa part passait ainsi de 40 % en moyenne, dans les années 1850, à 20 % dans les années 1900. L'Italie avait été, malgré ses efforts pour renouer avec la tradition sarde, à peu près éliminée du marché, sur lequel n'avait pu prendre pied la Belgique. Quant aux négociants français, véritables créateurs du commerce des laines marocaines au XIX^e siècle, ils avaient pu, pendant près de trente ans, recueillir les fruits d'efforts nombreux, tenaces et cohérents. Et ils avaient fini, entre 1870-78, par enlever les 3/4 des laines exportées du pays. Mais les nouvelles conditions du commerce international, les circonstances locales, avaient commencé d'affaiblir leurs positions, avant même que les efforts allemands ne leur portassent un coup fort rude. S'ils avaient pu se défendre et résister à cette concurrence, ce n'avait point été sans l'abandon de leur position prééminente.

Conclusion

Les principales phases de ce commerce des laines ne sont point sans éclairer les épisodes de la lutte commerciale engagée sur le marché marocain à la fin du XIX^e siècle. Plus que dans aucun pays, le commerce du Maroc avait à cette date une importance politique considérable. Derrière la rivalité économique, c'est le développement de la question marocaine qui apparaît en filigrane, avec l'effacement anglais, la faiblesse des intérêts italiens, le caractère purement sentimental et historique des aspirations espagnoles, la montée des ambitions allemandes.

Certes, le cadre limité de cette étude nous oblige à laisser de côté un certain nombre de problèmes. Notamment celui, si important, de l'évolution des prix locaux, de leurs diversités régionales, de leur comparaison avec les prix sur les grandes places européennes. En fait, nos recherches sur ce point corroborent les grandes lignes d'évolution qui se dégagent de cette étude.

La comparaison entre le mouvement d'exportation des laines et celui de l'importation des sucres ne manque point, non plus, de renseigner sur les conditions de la vie économique du Maroc au siècle dernier. La rupture brutale de rythme provoqué par l'ouverture du pays aux techniques occidentales, depuis 1907, conduit à ne point remonter dans l'étude de l'économie marocaine au delà des premières années du siècle. Restituer l'histoire du commerce des principaux produits d'importation ou d'exportation, comme nous avons entrepris de le faire dans ce Bulletin, peut permettre de replacer dans une perspective plus vaste les mouvements économiques récents.

Janvier 1954.

Jean-Louis MIÈGE.