

marchandises dans des rades foraines, exposées à tous les vents ; mais encore quelques rades, notamment celle d'Agadir, le meilleur mouillage de toute la côte de l'Atlantique, sont complètement interdites au commerce. Quant aux chemins de fer, le Maroc refuse absolument qu'il en soit construit sur son territoire. Les routes sont de simples pistes, frayées par un usage séculaire, qui ne permettent l'emploi d'aucun véhicule lourd. Cette circonstance, à elle seule, serait un obstacle à toute exportation importante de céréales et de minerais, si les prohibitions légales ne suffisaient pas à l'entraver. Les « trois royaumes » de Fez, de Marrakech et du Sous, dont la juxtaposition constitue ce que nous appelons « l'empire du Maroc », ont chacun leur vie commerciale, leur activité économique particulière ; l'incommodité et l'insécurité des transports rendent les communications de l'un à l'autre si malaisées, que l'on a vu parfois l'un d'eux manquer de tout, tandis que les autres étaient dans l'abondance. De Marrakech, pour se rendre à Tarroudant, dans le Sous, ou aux oasis du Tafilelt, il faut franchir des cols élevés, traverser des régions dangereuses ; de Fez à Marrakech, que nos livres de géographie appellent « les deux capitales du Maroc », l'on ne va que par Rbât et la côte ; et il est plus aisé de se rendre de Fez à Tlemcen, par Oudjda, que de Marrakech à Fez ; le sultan n'entreprend que rarement ce dernier voyage, et encore se fait-il escorter par une véritable armée, car l'antique Fez est une cité capricieuse où les *tolba* s'agitent volontiers et qui n'ouvre pas toujours ses portes à « l'empereur ». A plus forte raison le