

## E. — LES TRANSPORTS

### L'ACTIVITÉ FERROVIAIRE

#### Le transport des céréales vers le port de Casablanca.

Le transport des céréales constitue un élément important de l'activité des chemins de fer marocains, et cette importance se trouve accrue du fait que la majeure partie de la récolte, étant destinée à l'exportation, est soumise à des recensements permettant l'attribution de licences correspondant aux différentes tranches du contingent exportable en franchise sur le territoire français.

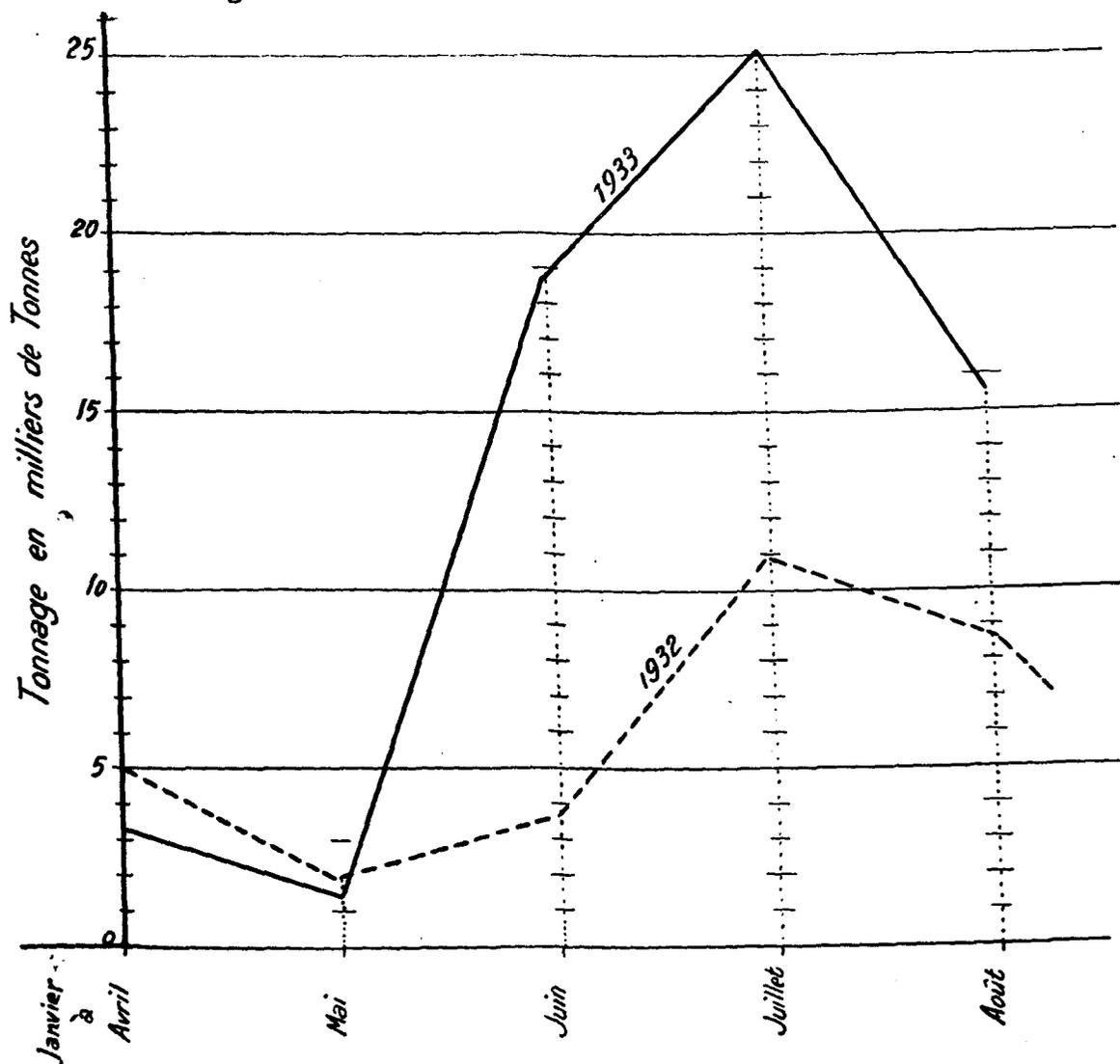
Ces recensements devant s'effectuer, pour la zone occidentale du Maroc, dans les ports ou les docks-silos, ont entraîné des apports considérables

de céréales qu'il convenait de stocker dans les points désignés, avant la date fixée pour ces opérations (10 juillet, 20 août pour les blés tendres, 15 juin et 15 juillet pour les orges, etc.).

Dans ces conditions, le rythme des transports de céréales vers les ports s'est accéléré de façon très sensible en juin, juillet et août, en raison du désir des exportateurs de constituer le plus rapidement possible les stocks faisant l'objet de recensements.

Les pointes de transport ont été plus particulièrement importantes à Casablanca, dont l'hinterland est absolument dépourvu de docks-silos où puissent être emmagasinées les céréales exportables. Il suffit pour se rendre compte de l'effort fourni, d'examiner le graphique suivant qui indique le tonnage des céréales transportées par les C.F.M. au départ des gares de Settat et de la ligne d'Oued-Zem, à destination de Casablanca.

Arrivages des Céréales par Chemin de fer à Casablanca.



A la date du 31 août 1933, le tonnage total des céréales transportées par chemin de fer à Casablanca, s'établissait à près de 63.000 tonnes, se décomposant de la façon suivante :

Du 1 <sup>er</sup> janvier au 30 avril 1933	2.800 tonnes.
Mois de mai 1933	1.700 »
Mois de juin 1933	18.800 »
Mois de juillet 1933	24.600 »
Mois d'août 1933	14.800 »

Ainsi pour les seuls mois de juin, juillet et août 1933, plus de 58.000 tonnes de céréales chargées sur wagons ont pu être acheminées dans de bonnes conditions vers le port de Casablanca.

La comparaison de ces résultats avec ceux obtenus pendant la même période de l'année 1932 (22.800 tonnes en juin, juillet et août) appelle quelques réflexions.

L'augmentation des transports de céréales remis au chemin de fer dans les régions de Settat, Khouribga et Oued-Zem ne résulte pas seulement, en effet, des rendements satisfaisants de la culture dans ces régions, ou de la nécessité de transporter de gros tonnages avant les dates fixées pour les recensements. La Compagnie des chemins de fer du Maroc, poursuivant sa politique de liaison avec les transporteurs automobiles, a tenu à s'assurer dans les centres les plus importants, la collaboration efficace de camionneurs qui, en réalisant la jonction des fermes et des centres d'achats avec les gares de départ, ont fait bénéficier les expéditeurs, colons et commerçants, des plus grandes facilités pour l'enlèvement à domicile des céréales. Aussi les C.F.M. ont-ils pu, pendant le mois de juin 1933, quintupler le tonnage correspondant transporté pendant le mois de juin de l'année précédente, et réaliser, malgré le maintien des tarifs au taux de la morte-saison, des recettes en plus-value sensible.

Il convient également d'ajouter que, s'inspirant des facilités obtenues pour le transport des phosphates par l'emploi de wagons-trémies, les C.F.M. se sont efforcés de lancer le transport des céréales en vrac entre les centres de production et les docks-silos du port de Casablanca, dont la récente utilisation rendait souhaitable et possible l'absence de manutention des grains à l'arrivée des wagons. L'emploi des wagons-trémies a également été décidée pour l'évacuation rapide du trop-plein des docks-silos coopératifs de Casablanca, vers les docks-silos du môle du commerce. A la fin du mois d'août, environ 9.000 tonnes de céréales en vrac, en provenance de l'intérieur, ou des docks-silos coopératifs ont été ainsi amenées aux silos du môle du commerce.

Ce moyen s'est révélé parfaitement apte aux transports de dock-silos à docks-silos, les wagons-trémies étant chargés automatiquement et, grâce

au plombage des vannes et ouvertures, transformés en véritables coffre-forts roulants, dont le déchargement à destination s'opère en quelques minutes. Ce perfectionnement important mis à la disposition des expéditeurs de céréales, et évitant de nombreux frais de sacherie et de manutention, tend à se généraliser parmi les usagers des docks-silos du commerce, qui utilisent de plus en plus les wagons-trémies de 20 tonnes, que l'acquisition d'un matériel plus puissant pour les transports de phosphates a rendus disponibles.

### L'ACTIVITÉ FERROVIAIRE PENDANT LE 2<sup>e</sup> TRIMESTRE 1933.

L'augmentation du trafic de la gare de Casablanca-voyageurs s'explique en général :

1° Par l'ouverture de l'embranchement Polliet et Chausson ;

2° Par le développement du commerce et de l'industrie dans les quartiers de la ville avoisinant la gare.

La pointe de trafic qui se remarque en 1932 correspond aux transports massifs de tuyaux de ciment pour les travaux d'adduction d'eau du Fouarat.

La régression du mouvement de la gare maritime s'explique :

1° Par la diminution des envois de matériel et de matériaux servant à l'exploitation des gisements de phosphates, par suite de la baisse des exportations ;

2° Par le ralentissement des envois de matériel pour les grands travaux (pylônes, matériel de lignes téléphoniques, etc.) ;

3° Par le déplacement du centre du trafic.

A Port-Lyautey, la régression est à peu près constante depuis la fin de 1931.

Elle correspond au ralentissement des travaux urbains de Meknès et Fès qui procuraient un sérieux appoint de trafic au port de Kénitra.

Les grands travaux du barrage de l'oued Beth avaient également causé des envois massifs de ciment.

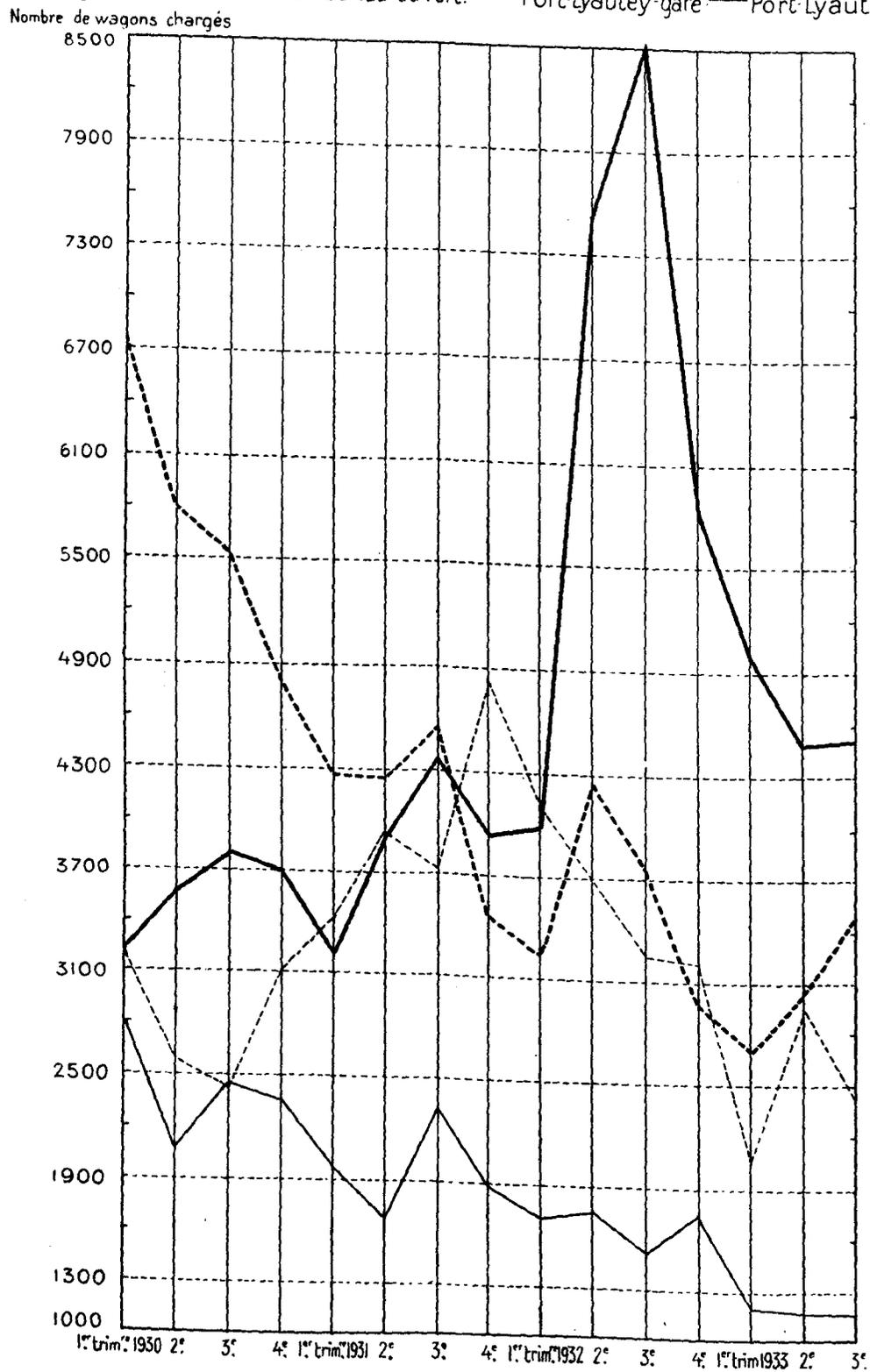
Enfin, l'achèvement des travaux ferroviaires du Maroc oriental prive le port des importations de matériaux de toute nature qui alimentaient précédemment son trafic.

On a d'ailleurs l'impression que le trafic local est voué à une médiocrité qui explique la régression continue du mouvement de la gare.

(Ces chiffres ne représentent que la seule activité de la Compagnie des chemins de fer du Maroc).

## Activité comparée des gares de Casablanca et Port Lyautey du 1<sup>er</sup> janvier 1930 au 30 septembre 1933

Casablanca voyageurs: — Casablanca Bureau du Port. - - - Port-Lyautey-gare — Port-Lyautey-Marine: - - -



TRANSPORTS DE PHOSPHATES

	1933			1932		
	Mai	Juin	Juillet	Mai	Juin	Juillet
De Khouribga .....	86.035 t.	103.457 t.	94.700 t.	90.563 t.	85.181 t.	95.664 t.
De Louis-Gentil .....	»	4.183 t.	6.580 t.	»	»	»
Total .....	86.035 t.	107.640 t.	101.280 t.	90.563 t.	85.181 t.	95.664 t.
Au total .....	1933 (Janvier à juillet inclus) 606.796 tonnes.			1932 (Janvier à juillet inclus) 560.941 tonnes.		

TRANSPORTS DE CÉRÉALES

	1933		1932	
	Expéditions des gares C.F.M.	Arrivages du T.-F.	Expéditions des gares C.F.M.	Arrivages du T.-F.
Mai .....	2.500 t.	5.600 t.	2.900 t.	1.300 t.
Juin .....	23.200 t.	9.400 t.	7.700 t.	8.500 t.
Juillet .....	28.800 t.	11.200 t.	13.900 t.	10.100 t.
	54.500 t.	26.200 t.	24.500 t.	19.900 t.
	80.700 tonnes.		44.400 tonnes.	
De janvier à juillet inclus .....	53.700 t.	27.400 t.	36.600 t.	22.700 t.
	86.100 tonnes.		59.300 tonnes.	

NOMBRE DE VOYAGEURS TRANSPORTÉS (1)

	1933			1932		
	Mai	Juin	Juillet	Mai	Juin	Juillet
1 <sup>re</sup> classe .....	3.657	3.482	3.010	3.017	2.937	3.062
2 <sup>e</sup> classe .....	9.880	10.529	9.610	11.333	10.335	11.166
3 <sup>e</sup> classe .....	16.937	19.140	18.365	21.904	17.105	20.482
4 <sup>e</sup> classe .....	83.914	76.747	93.969	97.418	88.086	106.878
1 <sup>re</sup> classe .....	1933 (De janvier à juillet inclus) 21.338			1932 (De janvier à juillet inclus) 19.596		
2 <sup>e</sup> classe .....	67.371			71.414		
3 <sup>e</sup> classe .....	126.150			145.470		
4 <sup>e</sup> classe .....	516.320			610.238		

(1) Y compris les voyageurs transportés sur la ligne n° 6. Les chiffres figurant sur le numéro de juillet ne tenaient pas compte du trafic de cette ligne.

## EXPÉDITIONS DE CIMENT

1933			1932		
Mai	Juin	Juillet	Mai	Juin	Juillet
12.480 t.	8.300 t.	13.223 t.	17.943 t.	17.494 t.	16.571 t.
1933 (De janvier à juillet inclus) 81.995 tonnes			1932 (De janvier à juillet inclus) 115.176 tonnes		

### LES ÉTAPES DU DÉVELOPPEMENT DE LA COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER DU MAROC.

*Constitution du service de la construction  
de la Compagnie des chemins de fer du Maroc  
(Fin 1920 début 1921)*

Nombre de kilomètres livrés à l'exploitation :

1923 .....	263
1925 .....	104
1926 .....	32
1928 .....	181
1932 .....	230
1933 .....	66

Soit un total, courant 1933, de.... 876

Au début de 1934 interviendra la mise en exploitation du dernier tronçon de la ligne Fès-Oujda, soit 120 kilomètres, et fin 1935 entrera en jeu la section Louis-Gentil-Safi, soit 143 kilomètres. A cette dernière date, le réseau de la Compagnie des chemins de fer du Maroc englobera 1.079 kilomètres. En douze années, cette compagnie aura implanté près de 1.100 kilomètres de chemin de fer à voie normale.

*Ligne Fès-Oujda.* — Par l'achèvement du tronçon Fès-Oujda, au début de 1934, Fès sera ainsi relié à l'Algérie et la grande artère Tunis-Alger-Oujda-Fès-Casablanca-Marrakech réunira par un long ruban ferré nos trois grandes possessions nord-africaines.

On se rendra compte de l'importance de cette ligne et de sa rapidité d'exécution par le résumé ci-dessous.

Les travaux ont été attaqués en 1928 ; la mise en exploitation de la section Oujda-Guercif a eu lieu les 1<sup>er</sup> février 1932 pour les marchandises et voyageurs de 3<sup>e</sup> et 4<sup>e</sup> classes, et le 1<sup>er</sup> juin 1932 pour les trains express avec voyageurs de toutes classes ; elle est prévue pour la section Guercif-Taza en avril-mai 1933, et pour la ligne entière en 1934.

Les terrassements s'élèvent à près de 6 millions de mètres cubes.

Les ouvrages d'art (viaducs, ponts, aqueducs) sont au nombre d'un millier environ ; les onze souterrains totalisent une longueur de plus de 11 kilomètres.

Près de 600.000 mètres cubes de maçonneries sont mis en œuvre pour la construction de ces ouvrages.

Environ 1 million de mètres cubes de ballast seront employés à l'établissement de la voie.

En outre, sont construits de nombreux bâtiments et prises d'eau de toutes sortes pour les six gares importantes de Fès - Bab-Ftuh, Taza, Guercif, Taourirt, El-Aïoun et Oujda, les quatorze gares intermédiaires réparties sur le parcours de la ligne, et le logement des agents de la compagnie.

Enfin, de nombreux et puissants engins mécaniques fonctionnent un peu partout, venant en aide à la main-d'œuvre difficile à recruter ou à conserver à certains moments.

*Ligne de Safi à Benguerir.* — Appelée essentiellement à desservir le bassin phosphatier de Louis-Gentil, cette ligne comporte déjà une section achevée entre Benguerir et Louis-Gentil et mise en exploitation partielle pour les transports de phosphates depuis novembre 1932. Les travaux de Louis-Gentil à Safi sont entrepris et pourront vraisemblablement s'achever fin 1935.

La ligne d'exécution relativement faible est établie avec des courbes d'au moins 500 mètres de rayon et de faibles déclivités (8 m/m maximum) dans un seul sens, évitant ainsi toute contre-pente fâcheuse pour une exploitation. En pente continue vers la côte, la ligne Safi-Benguerir se présente comme celle de Casablanca-Khouribga dans des conditions parfaites pour l'évacuation au port de Safi des phosphates de Louis-Gentil, c'est-à-dire descente continue pour les lourds trains miniers, et remonte pour les rames de wagons vides.

### LE TRANSBORDEMENT DIRECT MARSEILLE-MAROC.

Le nouveau service Paris - Marseille - Casablanca a été inauguré le 26 par la Compagnie Paquet en accord avec la Compagnie du P.-L.-M. Ce service, analogue à celui qui se pratique depuis quelques semaines avec les paquebots desservant le port d'Alger, permet aux trains venant de Paris de détacher vers les quais de Marseille les wagons de voyageurs se rendant au Maroc.

Le 26, ces wagons furent acheminés au môle A, à proximité du Koutoubia de la Compagnie Paquet et de la Compagnie P.-L.-M.

A 11 heures, le Koutoubia levait l'ancre à destination de Tanger et de Casablanca. Ce service de transbordement direct à Marseille est appelé à donner de grandes facilités aux passagers, tant à l'aller qu'au retour.

**TRANSPORTS ROUTIERS.**

« Les cars affectés aux services de voyageurs ont accompli un kilométrage légèrement supérieur à celui de l'année précédente : 10.838.566 kilomètres au lieu de 10.350.310 kilomètres. Le nombre des voyageurs transportés atteste aussi une légère augmentation : il approche de 1 million 400.000.

« Nous avons intensifié nos services de messagerie en nous appliquant à réaliser de plus en plus complètement la formule du transport des colis légers de porte à porte.

« Au cours de l'année, nous avons participé à la constitution d'un comptoir de fret qui porte le nom d'Office général des transports au Maroc. Il compte un nombre sans cesse grandissant d'adhérents. Tout en laissant à ses associés leur pleine autonomie pour la gestion de leur entreprise, l'O.G.T.M. groupant d'une part les frets, d'autre part les moyens de transport, permet de réaliser une économie importante sur les frais généraux et d'obtenir une meilleure exécution du service.

« D'autre part, nous poursuivons nos essais industriels pour mettre au point des véhicules de tonnage moyen bien adaptés aux conditions générales du roulage de ce pays.

« Fidèle au programme que nous nous sommes tracé de desservir non seulement le Maroc organisé, mais aussi les régions les plus récemment pacifiées, nous avons créé, avec la collaboration de nos filiales de transports, des services réguliers au fur et à mesure de l'avance de nos

troupes dans les massifs du Grand-Atlas et de l'Anti-Atlas. Nos transports de voyageurs et de marchandises vont actuellement jusqu'aux limites extrêmes de la sécurité.

« Notre contrat de subvention auquel se liait une convention pour les transports postaux a pris fin, comme il était prévu, le 31 décembre 1932. Le Protectorat a confié aux chemins de fer le transport des dépêches et des colis postaux dans toute l'étendue du Maroc. Sur les parcours qu'elle ne peut desservir directement, l'administration des chemins de fer nous a confié l'exécution de ces transports à des conditions normales de rémunération. »

(Extrait du rapport présenté à l'assemblée générale de 1933 de la Compagnie de transports et tourisme au Maroc.)

**TRAFIC AERIEN FRANCE-MAROC**

Le bulletin publiera régulièrement à l'avenir les données mensuelles du trafic aérien France-Maroc. Nous nous bornons à enregistrer des chiffres postérieurs au 30 juin 1933, car en vertu d'une modification intervenue dans la présentation des résultats, les statistiques établies par la Compagnie Air-France concernent les lignes prévues à la convention du 10 mai 1933. Par conséquent, les données du trafic Toulouse-Casablanca englobent tout ce qui emprunte la ligne, c'est-à-dire tout le fret provenant de Toulouse et de Marseille, de même celui émanant de l'Afrique occidentale française et de l'Amérique du Sud. Le nombre des lignes étant plus élevé, les statistiques produites depuis le 31 mai 1933 ne sont donc pas susceptibles de confrontation avec les précédentes. A titre comparatif, nous avons cru devoir relever les résultats des principales lignes aériennes françaises.

**STATISTIQUES DU TRAFIC AERIEN FRANÇAIS**  
Mois de juillet 1933

LIGNES AERIENNES	LONGUEUR des lignes kilomètres	KILOMÈTRES parcourus	TRAFIC PAR LIGNE				TRAFIC KILOMETRIQUE			
			PASSAGERS		Messageries Journaux bagages kilos	Poste kilos	PASSAGERS		Messageries Journaux inc. bagages inc. T. M.	Poste T. M.
			payants	gratuits et service			payants	gratuits et service		
Toulouse-Casablanca ..	1.845	121.770	147	101	5.138	6.115	211.960	130.480	5.586	10.217
Marseille-Barcelone ....	495	30.690	52	12	788	1.513	25.740	5.940	390	749
Casablanca-Santiago du Chili .....	12.033	104.801	2	49	533	3.140	2.310	107.302	830	17.695
Marseille-Alger .....	803	48.180	13	23	1.479	1.113	10.439	18.469	1.187	894
Paris-Bucarest .....	2.241	116.532	582	95	27.062	1.356	409.102	117.874	33.133	1.564
Prague-Varsovie .....	530	13.780	31	3	761	28	16.430	1.590	403	15
Bucarest-Istanboul ....	516	13.416	26	6	206	88	13.416	3.096	107	45
Belgrade-Sofia .....	330	8.580	4	4	451	21	1.320	1.320	149	7
Belgrade-Salonique ...	590	15.340	58	15	1.357	63	27.800	5.470	626	42
Paris-Amsterdam .....	460	42.255	590	89	12.831	291	163.615	20.575	4.181	83
Paris-Cologne-Berlin ..	888	28.416	264	17	1.995	941	150.240	9.648	1.156	504
Paris-Francfort-Berlin ..	1.010	26.260	285	25	3.063	2.022	113.980	10.755	1.310	718
Bruxelles-Malmœ .....	815	25.265	312	25	1.638	344	116.990	8.320	995	164
Marseille-Saïgon .....	12.289	118.641	76	12	669	1.496	238.444	18.940	3.781	12.466
Paris-Londres .....	375	117.617	2.141	79	72.872	1.423	792.627	29.625	18.407	534
Paris-Marseille .....	730	62.525	542	62	7.555	1.258	275.750	34.680	4.184	667
Lyon-Cannes .....	350	18.900	140	16	1.120	41	49.000	5.600	392	14
Lyon-Genève .....	113	9.831	429	16	3.763	769	48.477	1.808	426	87
Marseille-Tunis .....	1.000	53.000	275	19	1.152	1.081	208.960	21.110	692	928
	37.413	975.799	5.969	668	144.433	23.103	2.882.600	552.602	77.935	47.393

(1) La compagnie n'ayant pas encore fourni ce renseignement, celui-ci sera publié le mois prochain.

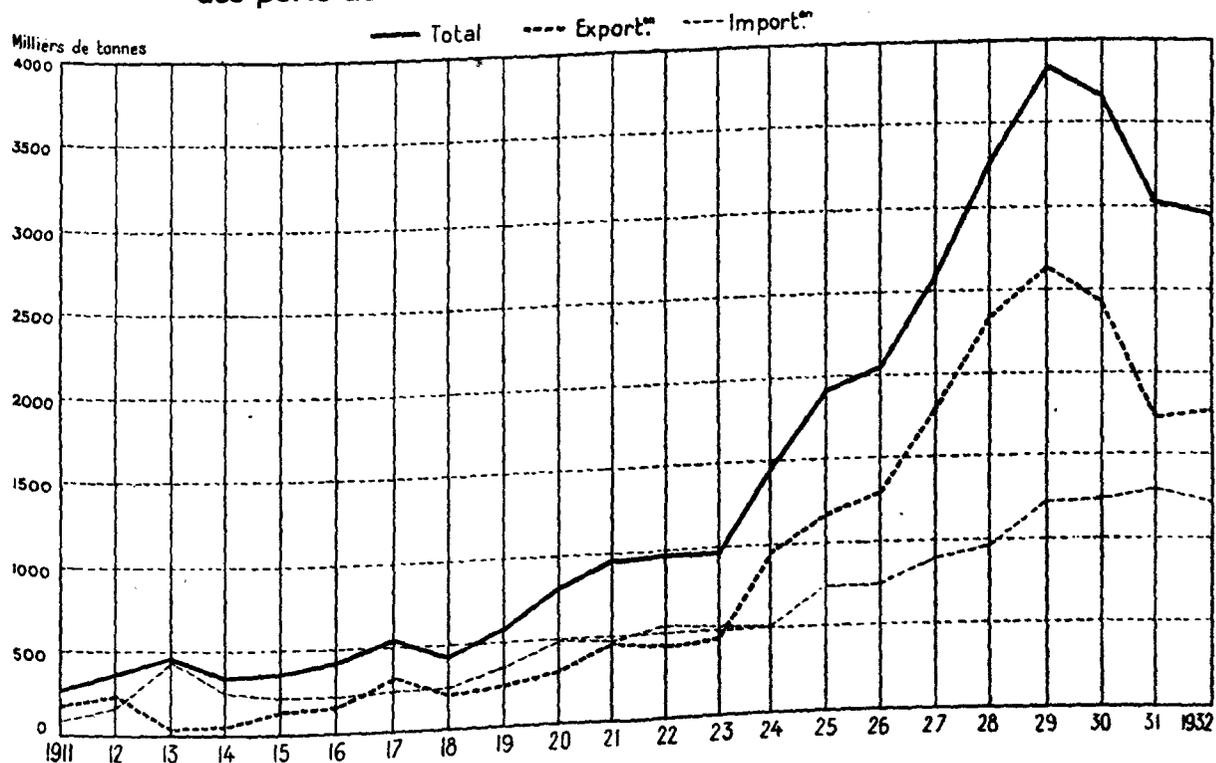
(2) Tous les passagers à l'exclusion de l'équipage.

REMARQUE. — A partir du 1<sup>er</sup> juin 1933, les statistiques du trafic aérien sont établies en tenant compte des lignes prévues à la convention du 30 mai 1933. Le nombre des lignes étant plus élevé, les chiffres du trafic par ligne se trouvent modifiés. Ces nouvelles statistiques ne pourront donc pas être comparées avec celles qui ont été publiées jusqu'à ce jour, pour les lignes ayant subi des modifications.

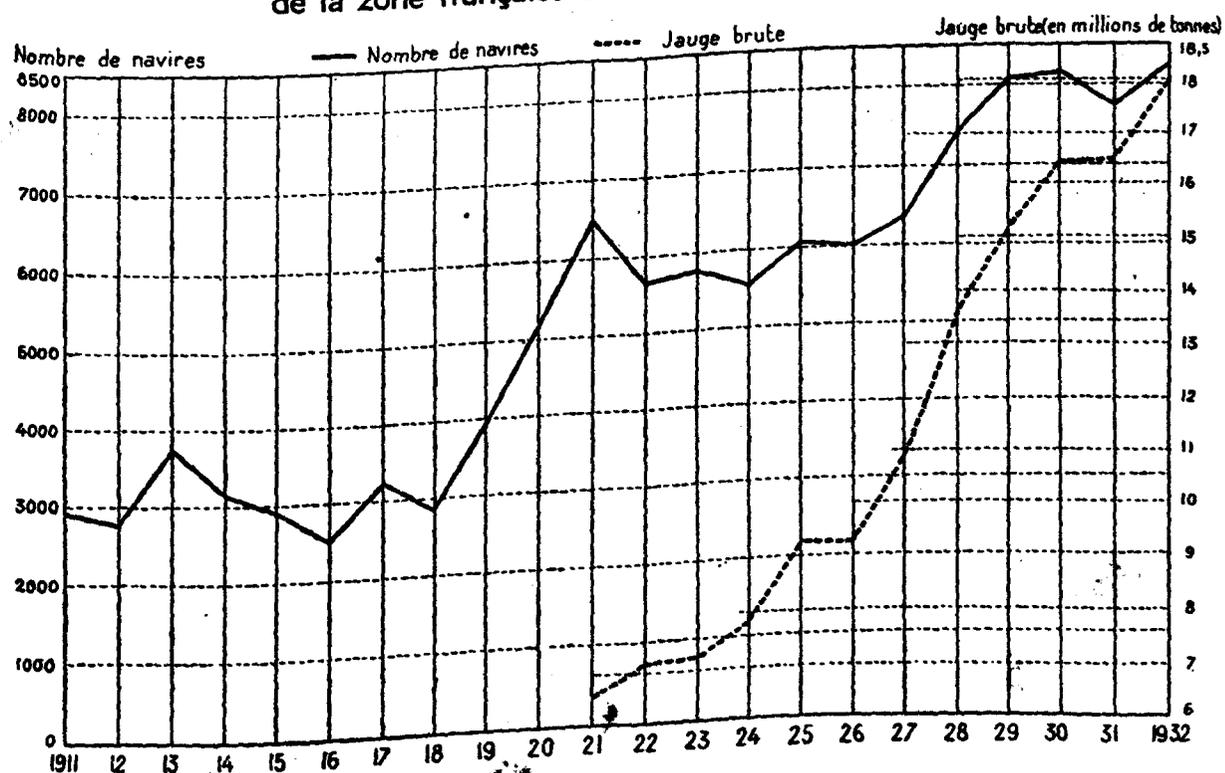
RENSEIGNEMENTS STATISTIQUES CONCERNANT L'ACTIVITÉ DE L'OFFICE DES P. T. T.  
AU COURS DU 3<sup>e</sup> TRIMESTRE 1933.

NATURE DES RENSEIGNEMENTS	3 <sup>e</sup> TRIMESTRE 1933	3 <sup>e</sup> TRIMESTRE 1932	DIFFÉRENCE	
			EN PLUS	EN MOINS
Nombre de télégrammes officiels en franchise :				
Expédiés .....	12.975	13.788	»	813
Reçus .....	20.774	26.024	»	5.250
Poids du courrier transporté par avion :				
1 <sup>o</sup> Sens Maroc-France .....	5.439 kg. 101	5.554 kg. 399	»	115 kg. 298
2 <sup>o</sup> Sens France-Maroc .....	5.710 kg. 990	5.977 kg. 770	»	266 kg. 780
Nombre de mandats émis au Maroc à destination du Maroc, de la France, des colonies et de l'étranger .....	241.751	264.242	»	22.491
Nombre de mandats payés au Maroc, originaires du Maroc, de la France, des colonies et de l'étranger .....	187.596	188.698	»	1.102
Chèques postaux :				
Nombre de titulaires de c/c. de chèques postaux .....	8.026	7.128	898	»
Nombre d'opérations de crédit .....	101.784	96.873	4.911	»
Nombre d'opérations de débit .....	82.551	76.775	5.776	»
Caisse nationale d'épargne :				
Nombre de comptes de C.N.E. ouverts .....	1.904	2.199	»	295
Versements :				
Nombre .....	20.190	20.032	158	»
Montant .....	26.884.697 fr. 64	27.395.272 fr. 87	»	510.575 fr. 23
Remboursements :				
Nombre .....	12.603	11.675	928	»
Montant .....	20.890.237 fr. 18	19.310.077 fr. 88	1.580.159 fr. 30	»
Nombre total des colis postaux :				
Expédiés par le Maroc .....	15.467	18.597	»	3.130
Reçus par le Maroc .....	88.835	104.483	»	15.648
Nombre total des télégrammes :				
Taxés expédiés .....	267.370	282.680	»	15.310
Taxés reçus .....	215.541	302.514	»	86.973
Nombre total de communications téléphoniques :				
Urbaines .....	4.763.647	3.998.023	765.624	»
Interurbaines .....	652.490	664.163	»	11.673
Nombre de communications radiotéléphoniques :				
Sens Maroc-France .....	712	318	394	»
Sens France-Maroc .....	753	417	336	»
Nombre de postes récepteurs de T. S. F. déclarés par :				
Des Européens .....	1.031	271	760	»
Des indigènes .....	64	8	56	»

Tableau du mouvement commercial (importation et exportation) pour l'ensemble des ports de la zone française du Maroc de 1911 à 1932

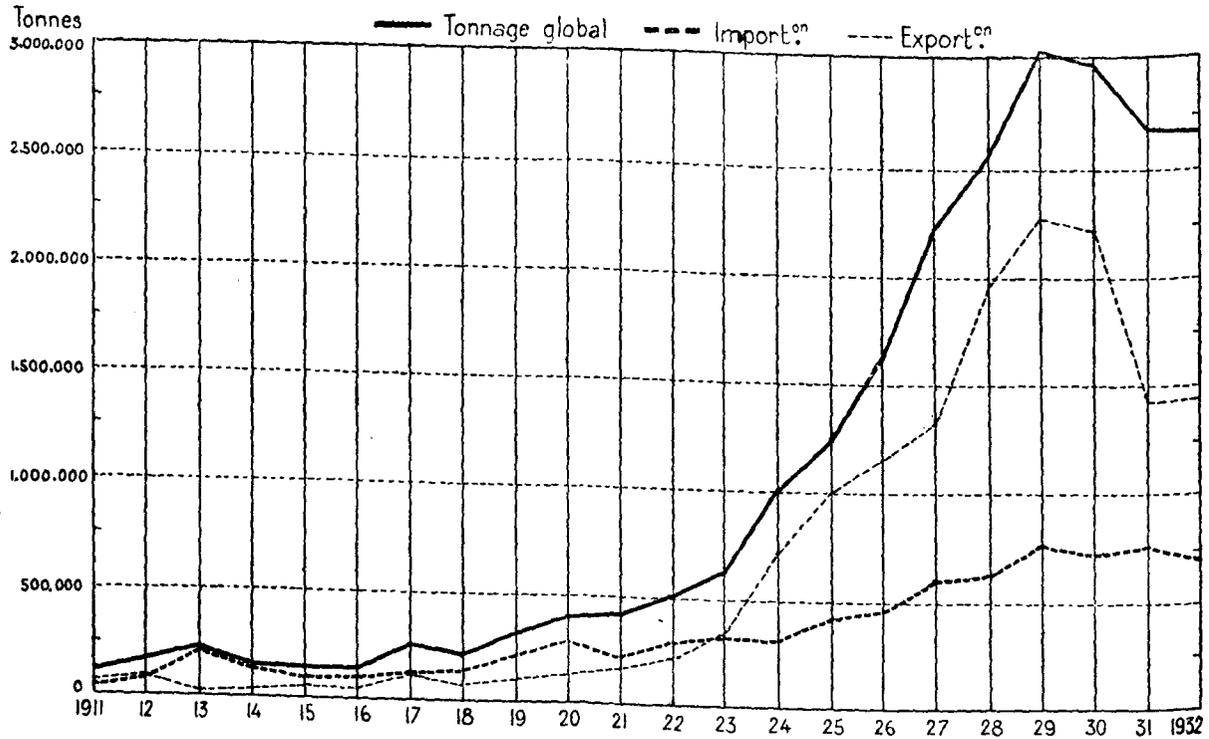


Mouvement de navigation (entrées et sorties) pour l'ensemble des ports de la zone française du Maroc de 1911 à 1932



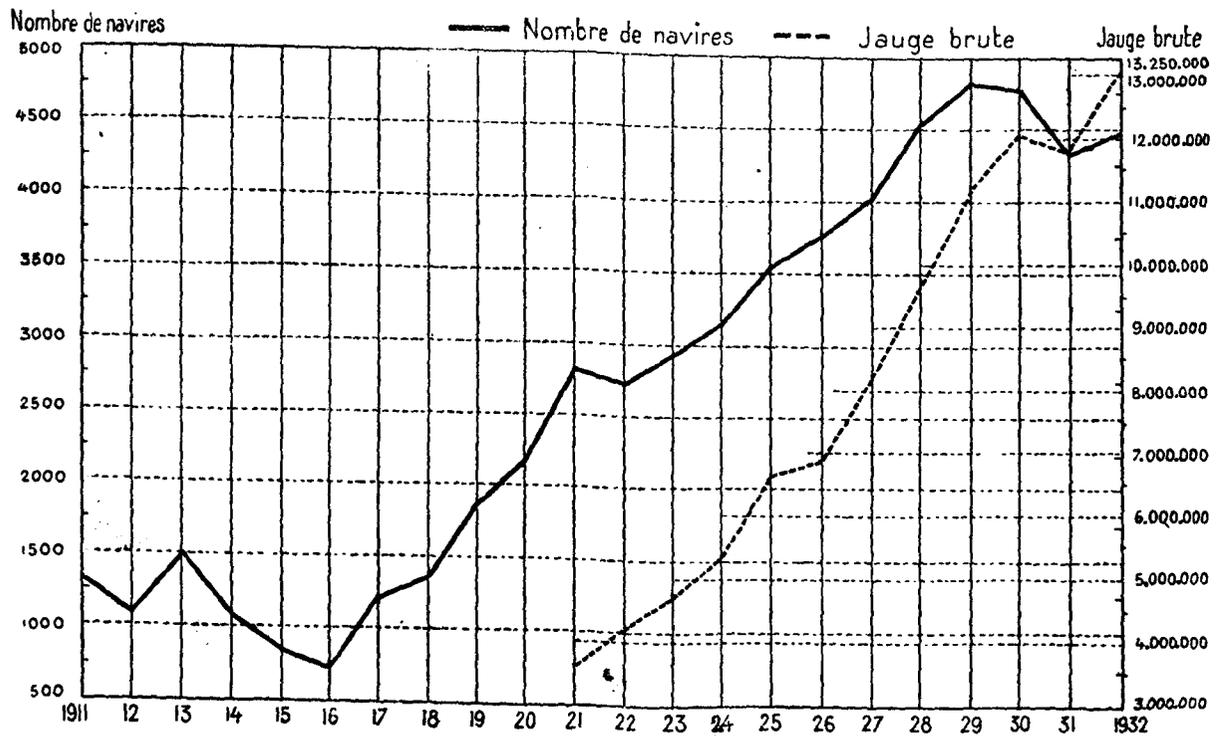
### CASABLANCA

Graphique des tonnages manutentionnés de 1911 à 1932



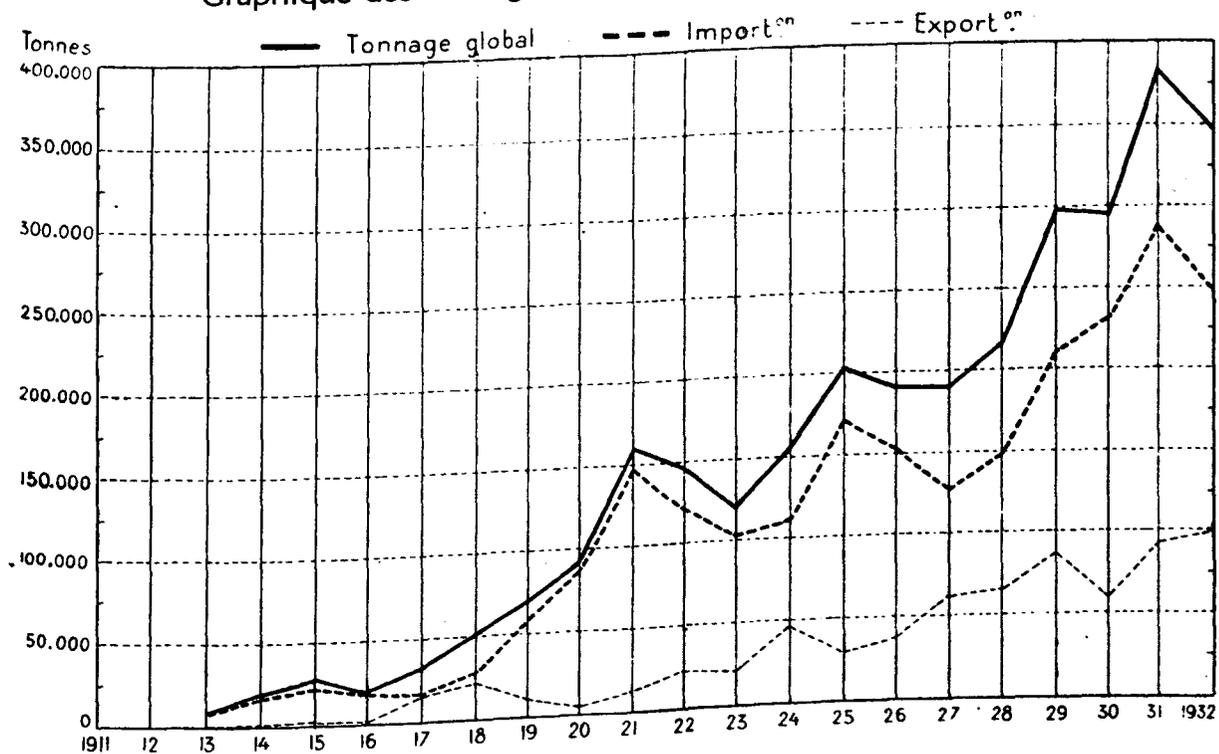
### CASABLANCA

Mouvement de la navigation (entrées et sorties) de 1911 à 1932



### PORT-LYAUTEY

Graphique des tonnages manutentionnés de 1911 à 1932



### PORT-LYAUTEY

Mouvement de la navigation (entrées et sorties) de 1911 à 1932

