

E. — LES TRANSPORTS.

ACTIVITÉ DES PORTS MAROCAINS AU COURS DE LA PÉRIODE 1938-1946.

I. — *Physionomie générale du trafic au cours de cette période.*

La période de guerre, par les restrictions qu'elle a apportées aux échanges commerciaux internationaux, a entraîné un ralentissement notable du trafic commercial des ports marocains.

Par contre, ces ports et surtout celui de Casablanca ont, au point de vue militaire, joué un rôle très important au cours de cette période.

Si les statistiques du trafic, purement commercial, font apparaître un fléchissement, il ne faut donc pas en déduire un ralentissement de l'activité des ports, le trafic purement militaire sur lequel il n'est pas possible de fournir des statistiques exactes, ayant au contraire atteint des tonnages très élevés.

Le tableau I, ci-joint, indique pour l'ensemble des ports marocains : le mouvement des navires et le trafic commercial effectué pour les besoins civils.

On constate que depuis 1938, dernière année complète d'avant-guerre, jusqu'à 1945, et quoique le nombre des navires ayant touché les ports marocains, et surtout leur tonnage de jauge, aient fortement diminué (par suite sans doute de la diminution du nombre des navires à passagers), le tonnage des marchandises après avoir baissé de plus de moitié en 1942, s'est relevé en 1945 à un chiffre supérieur à celui d'avant-guerre (3.500.000 t. en 1938, 4.100.000 t. en 1945).

L'augmentation du trafic des phosphates (1.446.000 t. en 1938, 1.676.000 t. en 1945) explique en partie cette augmentation, qui révèle toutefois une reprise importante des échanges commerciaux par la voie maritime.

Par suite des obligations résultant des conditions de la navigation en temps de guerre (navigation en convois, protection des côtes), le trafic commercial s'est concentré, de septembre 1939 au début de 1945, au port de Casablanca, les autres ports ne recevant généralement que des caboteurs pour le trafic intérieur marocain.

Cependant, le port de Safi a dépassé, en 1944 et 1945, son tonnage d'avant-guerre, en raison d'importantes exportations de phosphates du gisement de Louis-Gentil.

De même, le port de Fedala a rempli pleinement son rôle de port pétrolier.

Par contre, le port de Rabat a vu son trafic tendre vers zéro, et ne semble plus devoir reprendre la place modeste qu'il occupait avant-guerre, dans le trafic total des ports.

Le tableau II, ci-joint, donne le détail par port des manutentions des marchandises destinées aux besoins civils de 1938 à 1945.

Si le port de Casablanca semble devoir conserver, au cours des prochaines années, la part largement prépondérante que lui assure l'importance de ses installations et sa position de métropole commerciale du Maroc, il n'est pas douteux que les ports secondaires pourront, tout au moins en partie, leur activité antérieure justifiée par les besoins propres de leur hinterland.

Les chiffres donnés dans les tableaux ci-joints, ne font pas état du trafic militaire très important qui s'est effectué dans les ports marocains en 1943 et 1944 pour les besoins des armées alliées. On ne peut fournir de renseignements exacts à ce sujet, mais il semble que le tonnage des marchandises importées au cours de ces deux années, pour des besoins strictement militaires, atteigne ou même dépasse douze millions de tonnes, dont la presque totalité par le port de Casablanca.

Signalons également que le port de Fedala, a effectué, au cours des années 1943, 1944 et 1945, un trafic de carburants de l'ordre de 200.000 tonnes par an, soit près du double du trafic d'avant-guerre.

* * *

II. — *Le port de Casablanca.*

Le port de Casablanca a joué, pendant la guerre, un rôle extrêmement important pour le ravitaillement du Maroc, le stationnement et le ravitaillement des navires de guerre français et alliés, le débarquement des troupes américaines et de leur matériel, l'équipement de la nouvelle armée française.

D'immenses convois venant des États-Unis ont amené dans ce port des flots d'hommes et de matériel, et les installations modernes du port ont répondu parfaitement à l'effort intensif qui leur était demandé. Les autorités américaines les plus qualifiées ont souligné, à maintes reprises, le rôle joué par le port de Casablanca, qu'ils considéraient comme une des meilleures bases mondiales pour leurs opérations.

Depuis le mois de juillet 1945, le port a eu à faire face à des importations massives de céréales pour le ravitaillement du Maroc.

Le trafic moyen du 2^e semestre 1945 s'est maintenu à 350.000 tonnes environ par mois, soit une moyenne journalière de près de 12.000 tonnes se répartissant par moitié environ, entre l'importation et l'exportation.

A lui seul, le trafic moyen pour le débarquement des céréales a atteint au cours de la même période, plus de 4.000 tonnes par jour, avec des pointes journalières dépassant 7.000 tonnes.

Le débarquement d'une telle masse de céréales, s'ajoutant aux importations de marchandises diverses, résultant de la reprise des relations commerciales avec la métropole et l'étranger, a nécessité un effort constant du personnel et des organismes portuaires, un emploi intensif de l'outillage, des moyens de stockage et d'évacuation. Les difficultés du trafic sont encore accrues par le fait que de nombreux magasins du port sont encore occupés par des services ne concourant pas directement à l'exploitation du port, l'insuffisance des moyens de transport sur les quais, le manque de wagons et de camions pour l'évacuation des marchandises.

Cependant, grâce aux efforts combinés de tous les services et organismes intéressés à l'exploitation, la direction du port a pu faire face à cette situation difficile, et assurer, dans de bonnes conditions, l'écoulement de l'important trafic dont dépendait en partie l'existence même des habitants du Maroc.

Le port de Casablanca a ainsi fait la preuve qu'il était bien en mesure d'assurer la tâche que lui avaient assigné ceux qui avaient conçu et réalisé ses ouvrages, organisé et outillé son exploitation.

Nul doute qu'après avoir pu renouveler son matériel, et étendre ses installations, dans le cadre des projets d'extension, déjà mis au point, il puisse encore développer considérablement son trafic au cours des années d'après guerre.

*
*
*

III. — Aperçu sur les travaux en cours dans les ports.

Bien que la période de guerre ait amené des restrictions très sévères dans l'emploi des matériaux de construction, divers travaux ont pu cependant être poursuivis dans les ports.

Citons notamment, à Casablanca, le prolongement du quai Paul-Chaix, affecté à la pêche, la construction d'un quai spécialisé à minerais, à l'enracinement de la jetée transversale. En outre, les importants dégâts occasionnés par les bombardements des 8 et 9 novembre 1942 ont pu être réparés en presque totalité.

Divers améliorations ont été également apportées au port de Safi pour le débarquement du poisson et l'extension des cales de halage.

A Agadir, on a achevé l'abri permettant aux caboteurs l'accostage à quai et les travaux se poursuivent pour l'allongement des quais, la construction d'une cale de halage, de débarcadères pour le poisson, l'édification d'une halle aux poissons et d'un frigorifique pour la pêche.

A Mehdiâ, on a commencé le remblaiement d'une anse du Sebou, en bordure de laquelle un appontement de 60 mètres permettra, dans de bonnes conditions, le débarquement du poisson pêché dans les madragues calées à proximité.

Enfin, des projets ont été mis au point pour poursuivre, dans la plupart des ports, sur un rythme accru, dès que les disponibilités en matériaux seront plus abondantes, l'exécution des travaux nécessaires au développement des ouvrages et à l'amélioration des conditions d'exploitation.

Ainsi, les ports marocains pourront, au cours des prochaines années, s'adapter aux fluctuations du trafic, et permettre un accroissement des échanges extérieurs du Maroc.

H. CHEYRE.

TABLEAU I. — TRAFIC COMMERCIAL DES PORTS MAROCAINS DE 1938 A 1945.

ANNÉES	ENTRÉES ET SORTIES		TRAFIC DES MARCHANDISES (en milliers de tonnes)			
	Nombre de navires	Tonnage (Jauge nette)	Importation	Exportation	Total	Dont phosphates
1938	6.280	11.286.000	1.004	2.471	3.473	1.446
1939	7.100	11.969.000	1.018	2.905	3.921	1.476
1940	5.560	9.367.000	940	2.015	2.954	712
1941	4.850	5.640.000	550	1.678	2.226	743
1942	3.200	3.385.000	486	1.070	1.555	426
1943	2.980	4.104.000	512	1.398	1.907	912
1944	4.160	4.640.000	673	1.517	2.592	1.463
1945	4.320	4.663.000	1.769	2.341	3.924	1.676

TABLEAU II. — TRAFIC COMMERCIAL PAR PORT.

(Marchandises, importations et exportations en milliers de tonnes.)

Ports	1938	1939	1940	1941	1942	1943	1944	1945
Casablanca	2.526	2.881	2.326	1.706	1.279	1.479	2.013	3.319
Port-Lyautey	268	243	169	68	24	38	23	18
Rabat	73	68	7	2	»	»	»	»
Fedala	138	138	117	36	10	(1) 2	(1) »	(1) »
Mazagan	19	51	60	56	33	22	30	20
Safi	388	458	203	275	114	308	460	490
Mogador	18	47	52	51	42	17	20	27
Agadir	43	35	20	32	53	41	46	50
TOTAUX.....	3.473	3.921	2.954	2.226	1.555	1.907	2.592	3.924

(1) Plus environ 200.000 tonnes de carburants au titre trafic militaire.

LE TRAFIC FERROVIAIRE AU MAROC

(4^e trimestre 1945).

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER DU MAROC (EXPLOITATION) (1).

	RÉSEAU C.F.M. Lignes 1, 2, 3, 4 et 5	RÉSEAU C.F.M. Ligne 6	RÉSEAU C.F.M. Ligne 8	RÉSEAU C.M.O.	ENSEMBLE
<i>Voyageurs</i>					
a) Nombre de voyageurs à toutes destinations :					
Classe 1 ^{re}	30.780	6.774	»	151	
— 2 ^e	76.404	18.277	»	716	
— 3 ^e	195.822	100.630	1.841	3.641	
— 4 ^e	552.744	199.012	»	5.622	
TOTAL.....	855.750	324.693	1.841	10.130	1.192.414
b) Nombre de voyageurs-kilomètres	93.985.762	39.407.014	114.860	1.231.991	134.739.627
<i>Petite vitesse</i>					
a) Transports commerciaux :	TONNES	TONNES	TONNES	TONNES	TONNES
Alfa	606	909	»	859	
Amendements et engrais..	15.097	323	»	»	
Céréales	4.178	3.966	2.417	»	
Chaux, ciments, plâtres..	9.334	1.669	157	»	
Combustibles minéraux ..	34.968	26.679	315	83.437	
Combustibles liquides	15.967	2.183	»	»	
Emballages vides	1.207	697	13	»	
Minéraux	8.332	858	»	17.246	
Sucres	12.905	1.494	208	»	
Vins	1.844	2.733	19	»	
Cadres vides.....	103	93	»	»	
Autres marchandises	111.154	34.542	1.851	7.931	
Agrumes	3.933	43	»	»	
Sel	»	»	2.739	»	
TOTAL.....	219.718	76.189	7.719	109.473	413.099
b) Transports administratifs :					
Phosphates (O.C.P.)	464.570	»	109.839	»	
Transports pour le compte du B.C.T.	4.574	129	35	»	
Autres administrations (ci- viles et militaires) toutes marchandises	259.970	54.724	2.681	663	
Transports en service pour le compte de la compa- gnie	11.399	15.114	2.102	1.201	
TOTAL GÉNÉRAL.....	960.231	146.156	122.376	111.337	1.340.100
c) Nombre de tonnes-kilomètres :					
Marchandises P.V., toutes catégories	160.284.644	40.430.119	10.446.734	15.281.364	226.442.861

(1) Compagnie franco-espagnole du chemin de fer de Tanger à Fès, cf. p. 302.