

## E. — LES TRANSPORTS ET LIAISONS

### LES CHEMINS DE FER DU MAROC

Le réseau des chemins de fer marocains a actuellement une longueur de 1962 km.

Cette longueur était de :

119 Km en 1923

421 Km en 1928

C'est un réseau à voie normale.

Les lignes suivantes sont électrifiées (courant continu, 3.000 volts) :

Marrakech-Casablanca

Sidi El Aidi - Oued Zem } soit 718 Km.

Casablanca - Fès }

Il est prévu d'électrifier incessamment :

Fès - Taza 126 Km.

Les autres lignes : Taza - Oujda

Oujda - Bou Arfa

Benguerir - Safi

resteront exploitées par locomotives, à vapeur pour la première, diesel électrique pour les deux autres. (ceci à cause de la pénurie d'eau).

Le parc de matériel est à peine suffisant pour le trafic actuel, qui a considérablement augmenté pendant la période de guerre.

Il comprend : 146 locomotives à vapeur

35 locomotives électriques

4.785 wagons à marchandises

317 wagons à voyageurs

Le nombre des wagons de marchandises était de :

291 en 1923

2.509 en 1928

3.559 en 1938

Le parc de matériel est en cours d'augmentation par suite des achats suivants, qui sont actuellement engagés :

Locomotives diesel électriques 10

Locomotives électriques 14

wagons 280

Le trafic des chemins de fer ne cesse d'augmenter; la courbe de ses variations suit au plus près celle du développement économique du Maroc.

— Nombre de voyageurs transportés :

1923 139.500

1928 1.027.000

1938 2.068.000

1945 3.214.000

— Tonnage des marchandises transportées :

1923 83.500 T.

1928 2.096.000 T.

1939 3.200.000 T.

1946 3.737.000 T.

Le nombre des wagons chargés a été de 726 par jour en 1946 (contre 547 en 1944).

Le parcours kilométrique journalier a été de 10.500 en 1946 contre 7.500 en 1944.

Le trafic des chemins de fer marocains est très varié. Les phosphates de Kourigba et de Louis Gentil sont dirigés sur les ports de Casablanca et de Safi d'où ils sont expédiés par bateaux sur les divers pays d'Europe. Les charbons de Djerada trouvent leur débouché dans tout le Maroc. Le trafic des céréales varie suivant le résultat des récoltes annuelles, celui des engrais, ciment, minerais de manganèse, plomb, cobalt, est également très important.

Au point de vue du trafic voyageurs, chaque année voit une recrudescence constante de la clientèle marocaine. Les grandes relations entre le Maroc et l'Algérie, par la route Marrakech - Casablanca - Rabat - Oujda - Oran - Alger, sont assurées dans des conditions de rapidité et de confort semblables à celles des grands réseaux de chemin de fer modernes.

L'exploitation des chemins de fer est effectuée au Maroc par deux compagnies concessionnaires dont la plus importante est la Compagnie des Chemins de Fer du Maroc; la seconde est la Compagnie Franco-Espagnole du Chemin de fer de Tanger à Fès.

Il n'est pas prévu pour le moment d'extension très importante du réseau. Les nouvelles constructions affecteront surtout certaines lignes de caractère spécial, telles que celles qui seraient appelées à desservir des centres miniers importants (ainsi une ligne de 45 Km entre la houillère de Djerada et la gare de Guenfouda, dont les travaux vont être incessamment entrepris) et qui permettra l'évacuation de la production marocaine de charbon, suivant le rythme accru de son développement.

Les efforts du Protectorat portent essentiellement sur le renouvellement et le développement du parc de matériel, à qui il a été demandé un effort très intense pendant les années de guerre (en particulier pour assurer le trafic militaire à la suite de la rentrée de l'Afrique du Nord dans la guerre en 1942), et afin de pouvoir lui, permettre de répondre aux nécessités sans cesse accrues du trafic.

## TRAFIC DES CHEMINS DE FER

(2ème semestre 1946)

	Juillet	Août	Septembre	Octobre	Novembre	Décembre
Nombre de wagons chargés	19.627	24.246	19.143	19.669	23.691	18.462
Tonnage chargé (en tonnes)	415.662	504.929	365.477	400.772	483.611	365.680



## Recettes des chemins de fer du Maroc en 1946 (C. F. M., C. M. O. et T. F.)

MOIS	Lignes 1 à 5	Ligne 6	Ligne 8	C.M.O.	T.F.	TOTAL
JANVIER	44.278.000	14.550.000	1.194.000	5.246.000	9.793.800	75.061.800
FEVRIER	46.338.000	17.146.000	1.328.000	6.572.000	10.852.200	82.236.200
MARS	60.518.000	24.007.000	2.012.000	9.232.000	13.112.100	108.881.100
AVRIL	51.702.000	20.683.000	1.733.000	6.138.000	11.943.900	92.199.900
MAI	49.210.000	18.831.000	1.701.000	8.100.000	11.394.700	89.236.700
JUIN	58.772.000	23.588.000	2.131.000	9.786.000	13.362.700	107.579.700
JUILLET	46.368.000	15.075.000	1.631.000	7.767.000	10.671.000	81.512.000
AOUT	51.055.000	16.776.000	2.144.000	9.541.000	11.724.400	91.240.400
SEPTEMBRE	44.674.000	15.611.000	1.819.000	4.764.000	10.853.300	77.721.300
OCTOBRE (1)	61.543.000	22.468.000	3.567.000	9.965.000	15.728.500	113.271.500
NOVEMBRE	76.668.000	23.576.000	4.005.000	11.730.000	17.849.200	133.828.200
DECEMBRE	66.222.000	26.051.000	3.483.000	17.885.000	15.299.000	128.940.900

(1) augmentation des tarifs au 1/10/46

### Statistiques de la Navigation Aérienne du Maroc

(Trafic effectué par des avions civils)

	Avions	Passagers	Marchand. (kilogs)	Postes (kilogs)
Juillet 1946	132	392	4.994	5.020
		560	6.131	4.524
Août 1946	138	428	3.754	4.745
		615	3.419	4.560
Sept. 1946	153	363	4.570	3.786
		375	5.234	3.560
Octobre 1946	140	439	4.780	2.619
		137	321	6.560
Nov. 1946	154	288	1.722	6.448
		154	244	1.032
Déc. 1946	192	302	2.702	6.915
		187	332	1.146

### Radiodiffusion

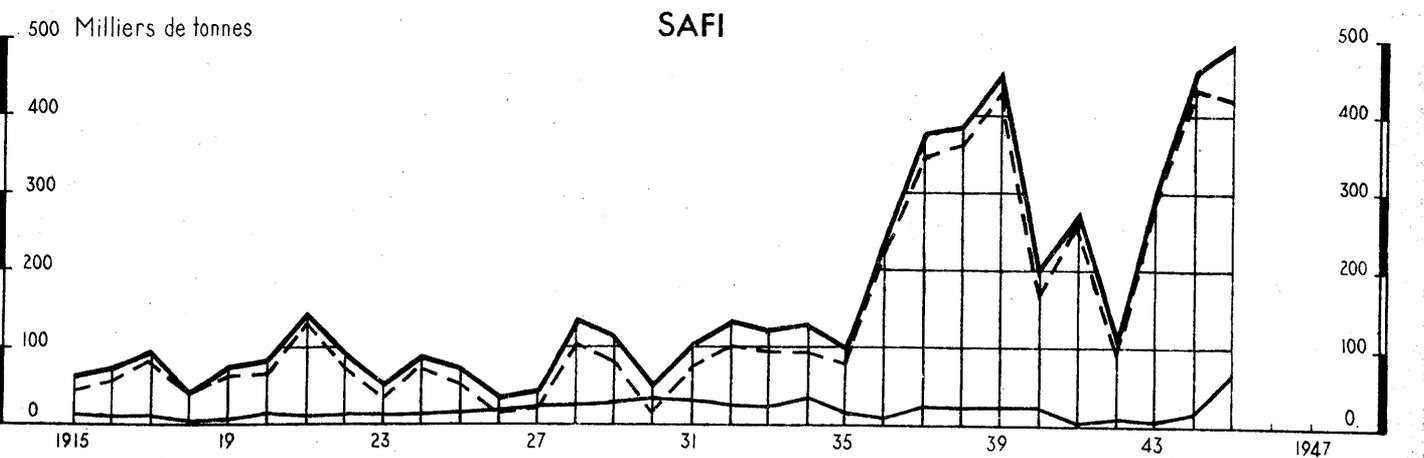
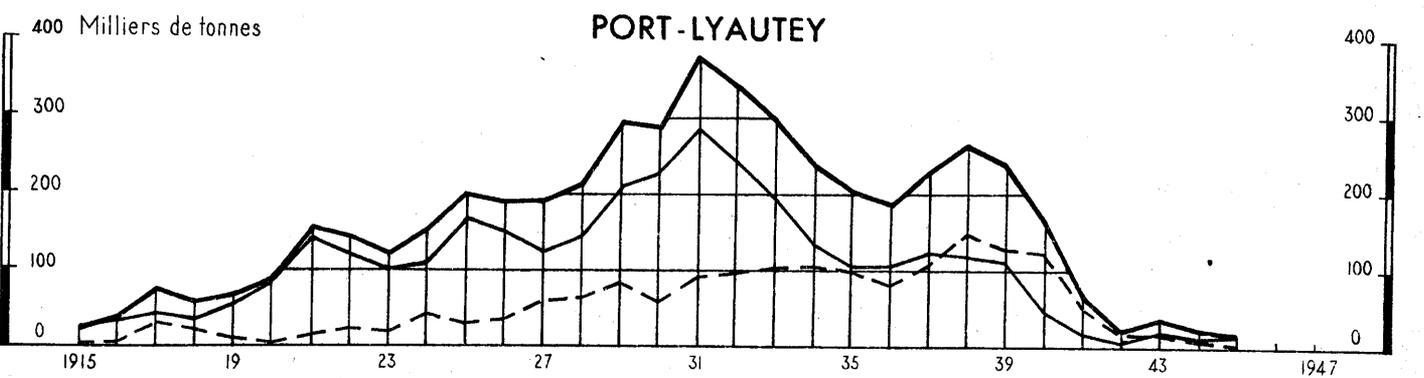
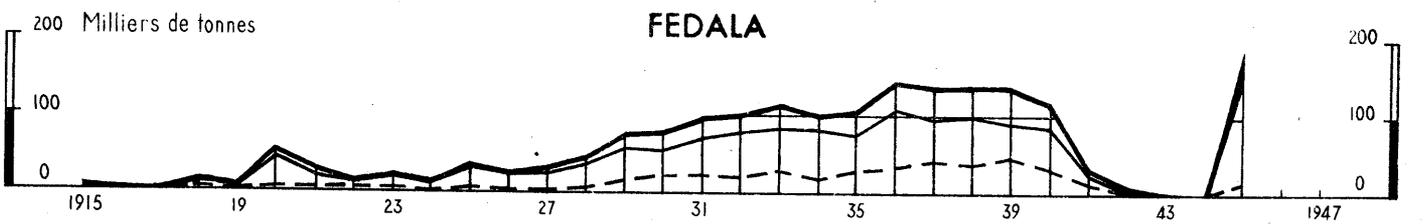
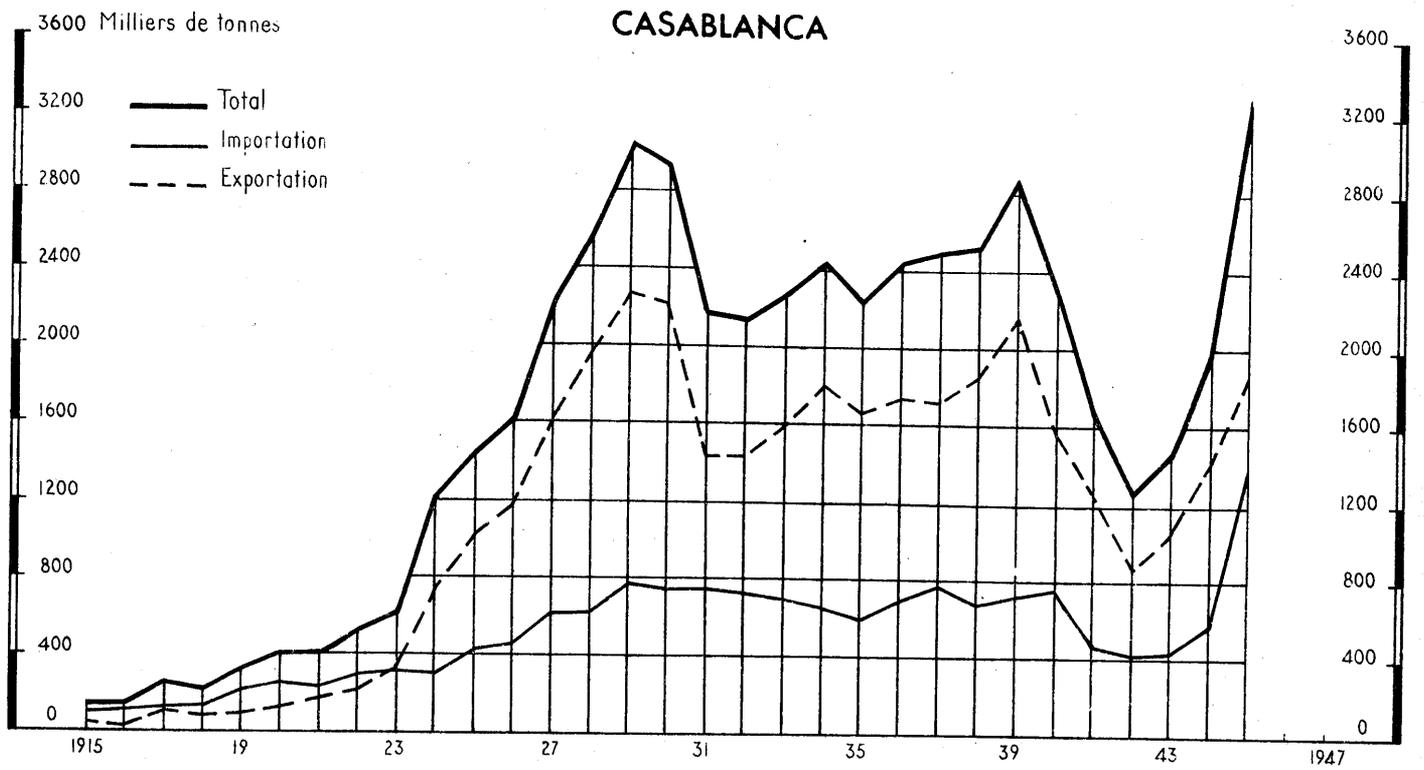
Le nombre des postes de T.S.F. déclarés au Maroc à la date du 1er janvier 1947 était au total de 59.169. Sur ce total 38.205 appartenaient à des Européens, et 20.214 à des Marocains.

Casablanca compte à elle seule 21.700 postes, Rabat 8.345, Fès 5.565, Meknès 4.538, Marrakech 3.799, Oujda 2.494.

### Mouvement général de la navigation 1946

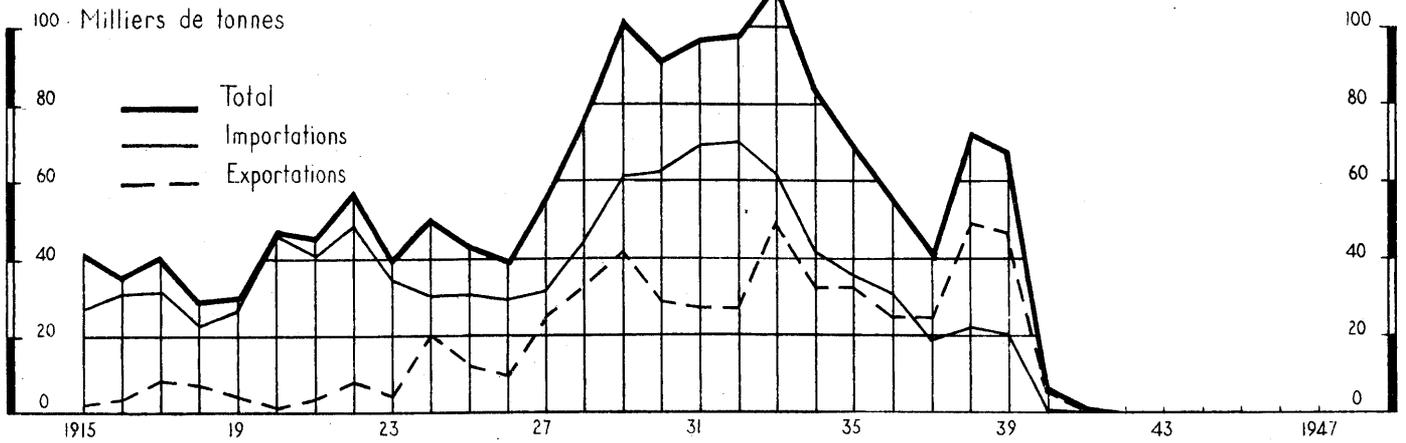
PORTS	Nombre de navires	Jauge nette
	Entrées & Sorties	
RABAT .....	«	«
PORT LYAUTEY ....	124	53.750
CASABLANCA .....	2.686	5.878.656
FEDALA .....	160	231.758
MAZAGAN .....	126	22.490
SAFI .....	552	650.006
MOGADOR .....	24	23.331
AGADIR .....	156	49.634
<b>Totaux .....</b>	<b>3.828</b>	<b>6.909.625</b>

# ACTIVITÉ DES PORTS DU MAROC

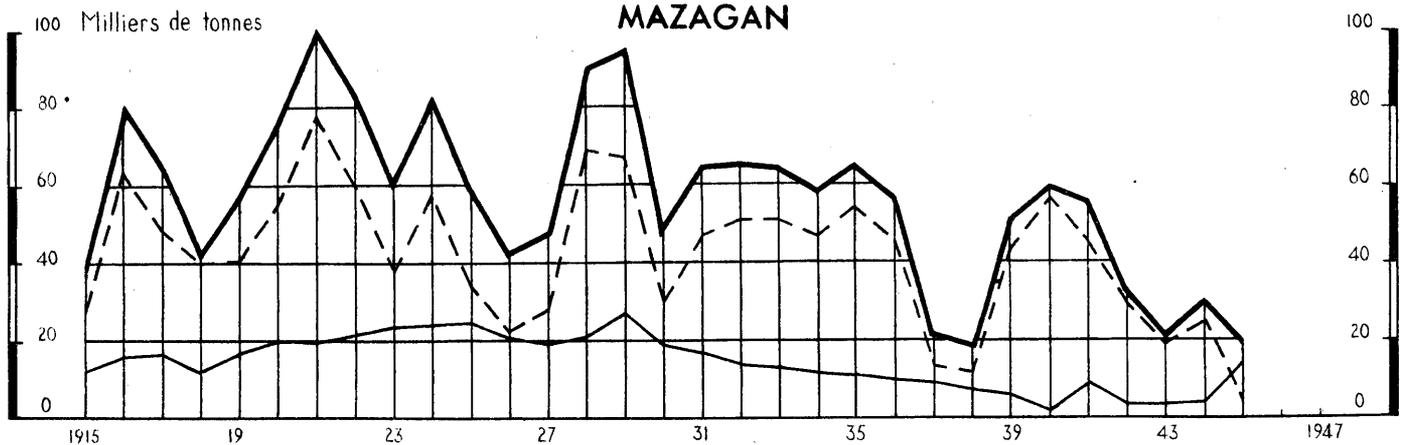


# ACTIVITÉ DES PORTS DU MAROC

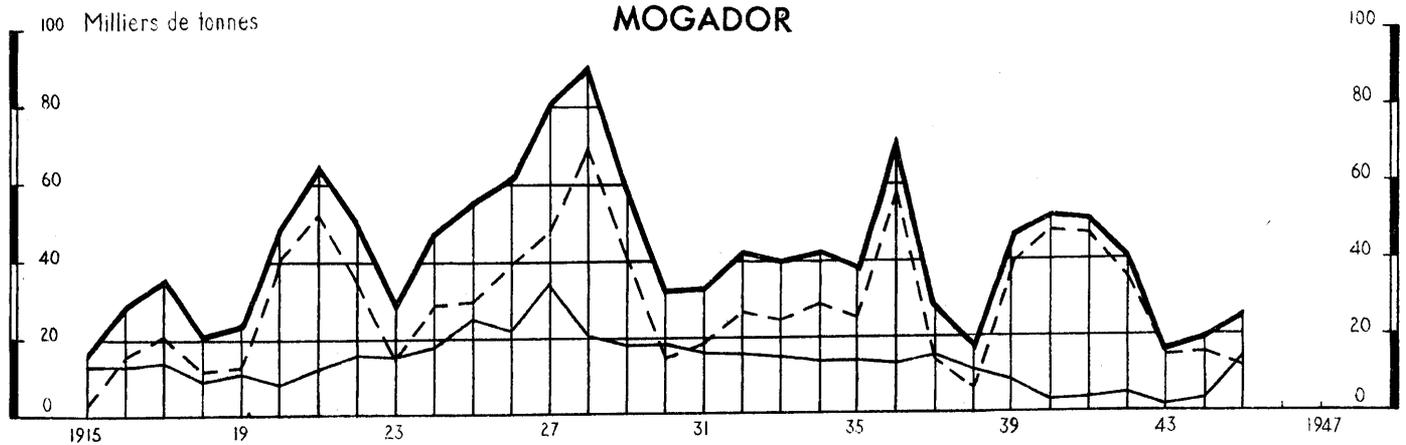
## RABAT



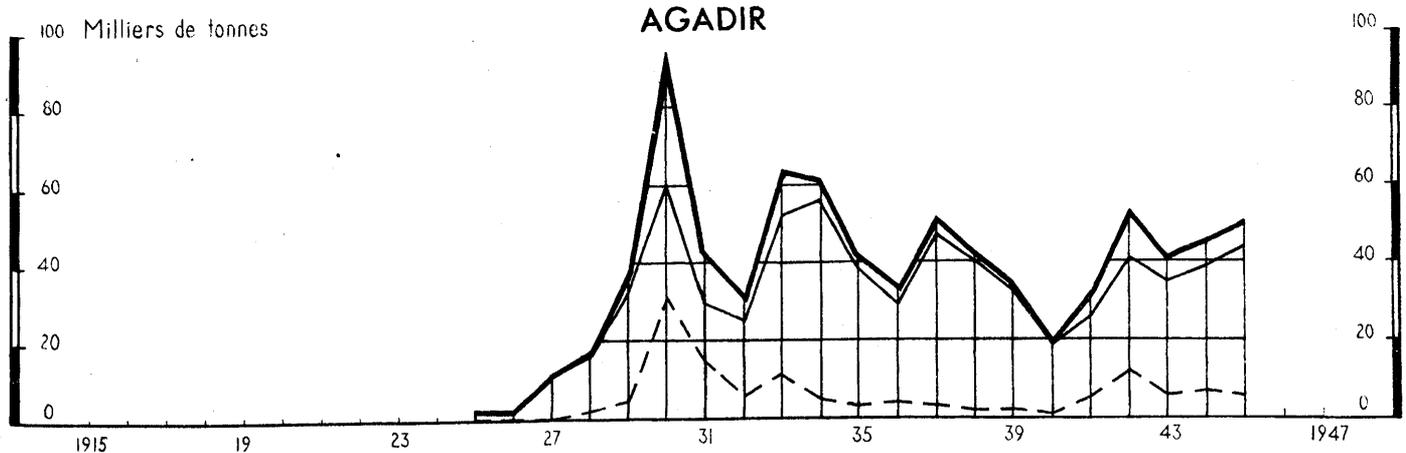
## MAZAGAN



## MOGADOR



## AGADIR



# LES PORTS DU MAROC

Autrefois privé de routes, le Maroc commerçait par ses ports : Melilla, Ceuta, Tanger sur la Méditerranée, Safi, Mogador, Agadir sur l'Océan.

La plupart de ces ports étaient de simples rades peu ou pas dotées d'ouvrages élémentaires.

A l'établissement du Protectorat, le Maroc ne disposait d'aucun organisme portuaire et les débarquements de marchandises et passagers se faisaient au moyen de barques à rames faisant la navette entre les navires en rade et la côte.

Le Maroc moderne, ayant de bonnes voies de communication intérieures, n'a pas besoin de ports très nombreux de manière à pouvoir concentrer l'effort nécessaire à leur équipements.

Sur l'Océan bordant la façade principale Ouest du Maroc, les principaux ports qui ont été aménagés sont par ordre d'importance :

1°. — CASABLANCA : dont l'importance dépasse de très loin celle des autres ports avec 4 millions de tonnes de trafic, dont 2.200.000 T. de phosphates; il y a 3.400 ml. de quais équipés de 37 grues; les fonds varient de (-8) à (-16). Il y existe 2 petits docks flottants.

2°. — SAFI : dont les 700.000 T. de trafic sont constituées en majeure partie par des phosphates et par la pêche; 390 ml. de quai; 7 grues, fonds variant de (-4) à (-10,50).

3°. — FEDALA : reçoit à peu près exclusivement des hydrocarbures : 130.000 T/an. C'est aussi un petit port de pêche. Ce port n'a que 150 ml. de quai et son tirant d'eau est insuffisant pour les bateaux modernes : fonds de -6m. Le report à Casablanca d'une partie du trafic des hydrocarbures conduira à faire diminuer l'importance de Fédala.

4°. — PORT LYAUTEY : à 15 kilomètres de la mer sur le Sebou, a remplacé Mehedy, situé à l'embouchure du fleuve. Le trafic a atteint autrefois 380.000 T. an pour retomber à 35.000 T. en 1946 par suite de circonstances exceptionnelles. C'est un port de divers, pour petits cargos ou caboteurs : 775 ml. de quai; 9 grues chenal d'accès dragué à (-3) soit 8m. d'eau.

5°. — AGADIR : est encore en construction; on y travaille activement, et son avenir, qui est lié à celui des richesses de son « hinterland », peut être très important; c'est un port de pêche et de divers. Son trafic de 50.000 T. est encore fait par barcasses : 160 ml. de quais avec fonds de (-4).

6°. — PETITS PORTS : Les deux ports de MAZAGAN

et MOGADOR ne peuvent recevoir que des petits caboteurs et des barques de pêche; leurs installations sont sommaires, les fonds y varient de 0 à -2.

Le port de RABAT a un trafic très irrégulier.

## TRAVAUX EN COURS.- à Casablanca

: La surface du port est en cours de doublement par prolongement de la grande jetée et exécution d'une nouvelle jetée transversale; travaux devant se prolonger sur plusieurs années. Une forme de radoub de 140 m. va être entreprise; on triple les cales de halage. On achève les quais du môle chaix (500 ml.) et on y installera une gare frigorifique. On a acheté 5 grues pour l'équiper. On a acheté de vastes surfaces en arrière du port et on remblaie l'arrière port pour avoir des terres-pleins.

On entreprend une gare de chemin de fer pour trains paquebots.

Des particuliers vont installer des dépôts d'hydrocarbures.

## à SAFI

: La surface du port de pêche est en cours de doublement par aménagement des surfaces d'eau existantes; on double les quais pour la pêche; on va y installer un frigorifique (en concession). Un môle intérieur offrant 660 ml. de quais par (-9,50) est en cours d'adjudication.

## à AGADIR

: On adjuge 260 ml. de quai par fonds variant de -3 à -4m. pour les bateaux de pêche; on construit une grande halle à poissons, on double la cale de halage.

Des études sont en cours, sur plan et sur modèle, pour déterminer les tracés des ouvrages extérieurs d'un port en eau profonde.

## à MEHEDYA

: On termine un grand ap- pontement pour la pêche.

Le trafic des ports a suivi la progression suivante:

	Nombre de navires	Tonnage des marchandises
1920	5.160	810.000
1928	8.100	3.300.000
1938	6.800	3.500.000
1946	3.828	4.885.055

Pendant la période 1943-1944, le port de CASABLANCA a fourni un effort remarquable pour le débarquement des forces armées alliées (trafic militaire évalué à 12.000.000 de tonnes pour ces deux années).