

E. — Transports et liaisons

Transports maritimes : Mouvement des ports

ANNEE ET TRIMESTRE	Ensemble des ports	D O N T				Ensemble des ports	D O N T			
		Casa-blanca	Safi	Port-Lyaut.	Fédala		Casa-blanca	Safi	Port-Lyaut.	Fédala
NAVIRES ENTRES ET SORTIS										
		nombre				jauge nette (milliers de tonneaux)				
1938 - moy. trimestrielle	1.704	1.056	129	»	»	2.823	2.205	153	»	»
1946 - » »	972	672	138	30	39	1.743	1.485	162	12	57
1947 - » »	1.194	843	156	66	63	1.986	1.641	222	36	60
1948 - » »	1.665	1.152	189	138	78	2.412	1.986	255	63	75
1949 - » »	2.325	1.506	291	231	159	2.994	2.370	297	111	117
1950 - » »	2.527	1.560	409	255	162	3.280	2.647	299	124	132
» - 1 ^{er} trimestre	2.417	1.562	310	239	148	3.335	2.619	339	112	122
» - 2 ^e »	2.432	1.520	338	260	180	3.103	2.548	238	120	138
1951 - 1 ^{er} trimestre	2.618	1.748	312	276	148	3.591	2.979	258	166	116
» - 2 ^e »										
MARCHANDISES MANIPULEES (milliers de tonnes)										
		au débarquement				à l'embarquement				
1938 - moy. trimestrielle	252	168	6	»	»	618	462	90	300	»
1946 - » »	333	273	12	6	27	888	711	165	»	6
1947 - » »	396	330	9	9	42	957	714	213	3	6
1948 - » »	504	426	12	15	39	1.146	855	246	12	9
1949 - » »	513	399	12	30	60	1.398	1.041	246	15	18
1950 - » »	514	389	6	33	69	1.499	1.134	278	14	21
» - 1 ^{er} trimestre	475	358	6	26	73	1.461	1.066	296	39	15
» - 2 ^e »	494	367	8	33	66	1.392	1.091	221	44	23
1951 - 1 ^{er} trimestre	590	468	3	37	58	1.640	1.281	248	68	22
» - 2 ^e »										

Transports routiers

Transports sous contrôle du bureau central des transports

ANNEE ET TRIMESTRE	VOYAGEURS			MARCHANDISES		
	Cars en service (1)	Places offertes (1)	Kilomètres parcourus (2)	Camions chargés	Tonnage transporté	Tonnes kilométriques
	nombre		milliers	nombre	milliers de tonnes	milliers
1948 - moy. trimestrielle	676	19.920	6.810	39.522	369	92.235
1949 - » »	697	20.430	9.591	33.540	279	69.498
1950 - » »	706	20.704	10.277	32.024	262	66.480
» - 1 ^{er} trimestre	700	20.526	10.200	29.865	232	66.141
» - 2 ^e »	706	20.670	10.253	29.828	240,3	64.419
1951 - 1 ^{er} trimestre	713	20.950	9.815	31.538	242	67.337
» - 2 ^e »	722	21.200	10.516	34.363	285,0	68.692

(1) En fin de période.

(2) Evaluation d'après le nombre de cars en service.

Transports ferroviaires (1)

ANNEE ET TRIMESTRE	RECETTES DU TRAFIC			Dépen- ses	Voya- geurs kilom.	Tonnes kilom.	Wagons chargés trans- portés	Marchan- dises transpor- tées
	Voya- geurs	Marchan- dises	Total (2)					
	millions de francs				millions		milliers	milliers de tonnes
1946 - moy. trimestrielle ..	93,6	186,6	280,2	»	172,5	245,1	57,3	1.176
1947 - » »	128,7	292,5	421,2	»	177,9	247,5	67,2	1.356
1948 - » »	200,7	539,7	740,4	»	178,2	269,1	75,0	1.554
1949 - » »	235,2	731,4	966,1	»	159,6	292,8	78,3	1.608
1950 - » »	240,2	841,6	1.050,5	»	143,5	304,2	77,0	1.751
» - 1 ^{er} trimestre	158,0	699,9	861,9	836,9	115,4	279,6	70,8	1.533
» - 2 ^e »	206,8	878,9	1.090,1	918,4	149,3	303,4	77,2	1.772
1951 - 1 ^{er} trimestre	171,8	1.124,4	1.300,4	944,6	123,1	358,5	80,8	1.999
» - 2 ^e »								

Nota. — Augmentation générale des tarifs à partir des 4-3-48, 2-12-48, 19-6-50 et 1^{er}-6-51.

(1) Jusqu'en 1949 inclus, les chiffres ci-dessus englobaient la totalité du trafic de la C^{ie} du Tanger-Fès ; à partir de janvier 1950 il n'est plus tenu compte que du trafic intérieur à la zone française du Maroc.

(2) Y compris les bagages et les divers.

Transports aériens

Activité de l'aviation française et étrangère sur les principaux aérodromes du Maroc (Aviation civile) (1)

ANNEE ET TRIMESTRE	Nombre d'avions		Nombre de passagers civils (2)		Marchandises (2)		Bagages (2)	Poste et journaux (2) (4)
	Arrivée	Départ	Arrivée	Départ	Arrivée	Départ	Arrivée + départ	
	tonnes							
1946 - moy. trimestrielle ..	930	930	4.944	5.874	»	»	»	»
1947 - » »	1.449	1.437	7.443	7.527	369,3(3)	404,4(3)	»	»
1948 - » »	1.419	1.422	13.713	14.010	»	»	»	»
1949 - » »	1.401	1.404	16.353	17.379	725,1	510,0	529,5	67,2
1950 - » »	1.584	1.582	17.675	19.404	462,7	608,1	572,0	65,5
» - 1 ^{er} trimestre	1.359	1.358	11.642	13.399	439,9	816,2	378,3	65,5
» - 2 ^e »	1.623	1.625	15.431	23.241	533,3	614,0	551,1	62,6
1951 - 1 ^{er} trimestre	1.301	1.296	16.278	16.325	493,0	609,5	465,5	90,7
» - 2 ^e »	1.555	1.548	18.854	24.758	599,4	673,7	626,4	87,3

(1) Aéroports contrôlés par la direction de l'aéronautique civile : Agadir, Casablanca-Cazes, Rabat-Salé, ainsi que : Oujda les Angads de juillet à octobre 1948 et depuis avril 1949 — 2^e Marrakech depuis novembre 1949.

(2) Transit exclu.

(3) Ensemble du fret : marchandises, bagages, poste et journaux.

(4) A partir de novembre 1949, les journaux sont compris dans les marchandises.

PROJET D'AUTOROUTE A PEAGE ENTRE CASABLANCA ET RABAT (1)

L'autoroute sera réservée exclusivement aux véhicules automobiles, l'accès en sera donc interdit aux piétons, troupeaux, cyclistes, véhicules hippomobiles. Elle ne communiquera avec les voies existantes que par des accès en nombre limité, et aménagés de telle façon qu'il soit impossible de circuler par tout cisaillement de circulation soit impossible. Elle sera isolée des terrains riverains et sera traversée par les autres voies à des niveaux différents. Elle évitera les agglomérations tout en étant raccordée aux plus importantes. Les sens de circulation y seront séparés, et l'autoroute sera partagée en 2 chaussées de 7 m. 50 de large à sens unique, par un terre-plein central de 4 mètres de large, planté d'arbustes pour éviter l'éblouissement. Elle pourra être éclairée dans l'avenir.

L'autoroute part de l'autoroute périphérique de Casablanca, elle franchit la route 1 actuelle, près d'Aïn-Harrouda, traverse l'Oued-Mellah, près du pont de chemin de fer, longe Fédala, franchit la voie ferrée et l'Oued-Nefik près de pont Blondin. Elle se développe ensuite, entre la mer et la voie ferrée, franchit l'Oued-Cherrat, passe près de la Kasbah de Skirrat, franchit l'Oued-Yquem (la section Oued-Cherrat-Oued-Yquem est en construction à une voie). Elle passe au-dessus de la voie ferrée et de la route 1 par un ouvrage double, et redevient parallèle à la route 1, pour arriver à Rabat près de l'hôpital où elle se raccorde au réseau urbain.

L'autoroute est susceptible d'être prolongée du côté de Casablanca vers la route de Mazagan, avec embranchement possible vers Marrakech, et, du côté de Rabat, vers Meknès et Port-Lyautey, après franchissement du Bou-Regreg près du Chellah.

Dix accès avec voies de raccordement sont prévus :

3 à Casablanca, 1 à Aïn-Harrouda, 1 à Fédala, - vers Boulhaut, 1 à Bouznika, 1 à Skirrat, 1 à Témara, 1 à Rabat.

Des voies latérales seront à construire, partout où ce sera nécessaire, pour la desserte ou le désenclavement des propriétés traversées.

Les caractéristiques de l'autoroute ont été prises, égales à celles prévues en France pour les autoroutes de 2^{me} catégorie, soit pour une vitesse de 140 kms-heure ; en particulier, les rayons en plan seront normalement de 1.200 mètres et au minimum de 750 mètres, et la distance de visibilité sera partout au minimum de 400 mètres. La pente maximum sera de 4 %.

L'emprise sera de 60 mètres, entre Casablanca et Fédala, et 50 mètres, entre Fédala et Rabat. La plateforme sera de 30 mètres, entre Casablanca et Fédala, et 25 mètres entre Fédala et Rabat. Il y aura 2 accotements de 5 m. 50, entre Casablanca et Fédala (susceptibles d'être réduits ultérieurement à 3 mètres en élargissant les chaussées à 10 mètres), et 2 accotements de 3 mètres, entre Fédala et Rabat.

Avec ces caractéristiques, l'autoroute permettra un débit de 15.000 véhicules par jour.

I. — CIRCULATION

a) Comptages 1948-1949.

Le nombre de véhicules circulant en moyenne par jour à cette date était le suivant :

(1) N.D.L.R. — L'accroissement de la circulation entre les deux capitales (administrative et économique) du Maroc a fait naître le projet, évoqué à la session de novembre-décembre 1950 du conseil du Gouvernement, de construction d'un autostrade, dont l'idée était « en l'air » depuis quelques années entre Rabat et Casablanca. L'insuffisance des ressources budgétaires nécessaires à cette réalisation a conduit à envisager la construction d'une autoroute à péage. L'exposé ci-dessus de cette question a été présenté par M. Mathis, ingénieur en chef des ponts et chaussées, à la séance du 21 mars 1951 de la chambre française de commerce et d'industrie de Casablanca. Il a été publié dans le n° 291, mars-avril 1951 du *bulletin* de cette chambre.

	Tou-ristes	Ca-mions	Auto-bus	Motos	Total
Route 1, sortie Casablanca ..	3.030	1.200	180	190	4.600
Route 1, Oued-Mellah	1.330	1.000	125	95	2.550
Route 1, Bouznika-Rabat ...	1.245	550	75	30	1.900
Sortie Fédala sur route côtière.	378	550	2	20	950

b) Circulation sur l'autoroute d'après la circulation 1948-1949.

Lorsque l'autoroute existera, le nombre de véhicules sur l'autoroute peut être évalué de la manière suivante, en se basant sur les chiffres 1948-1949 :

	Tou-ristes	Ca-mions	Auto-bus	Total
<i>Casablanca-Fédala :</i>				
Route 1, Oued-Mellah	90 %	75 %	75 %	2.480
Route côtière	50 %	50 %	0	
Total	1.400	1.000	80	
<i>Fédala-Rabat :</i>				
Route 1, Bouznika-Rabat	90 %	75 %	50 %	1.540
Total	1.100	400	40	

c) Circulation sur l'autoroute en 1955.

(Augmentation de 150 % pour les touristes, 100 % pour les camions, 50 % pour les autobus).

	Tou-ristes	Ca-mions	Auto-bus	Motos	Total
Casablanca - Fédala	3.500	2.000	120	220	5.840
Fédala-Rabat ..	2.700	800	60	70	3.630

A noter que sur Casablanca-Fédala, on trouve un nombre total de véhicules de 5.840, alors qu'en 1948-1949 le nombre de véhicules passant sur la route 1 à la sortie de Casablanca était de 4.600 et qu'il doit être de l'ordre de 6.000 actuellement.

II. — ECONOMIE PAR VEHICULE-KILOMETRE (Evaluation 1950)

	Touris-tes	Camions	Autobus
Carburant	0,30	0,20	0,20
Lubrifiant	0,05	0,04	0,04
Pneumatiques ...	0,20	1,00	1,00
Entretien	0,30	1,50	1,50
Frais généraux ...	0,09	0,27	0,27
Vitesse	0,50	0,50	4,00
Accroissement de charge	—	1,00	—
Sécurité	0,15	0,30	0,30
Total	1,59	4,81	7,31

A déduire le coût de l'autoroute périphérique de Casablanca, et d'une voie Oued-Cherrat-Oued-Yquem, travaux exécutés ou à exécuter par l'Etat, représentant au minimum 500 millions.

La charge en capital est donc au maximum de 3 milliards.

IV. — DEPENSES ANNUELLES

DETAIL DES DEPENSES	Evaluation (en millions de francs)
Intérêt à 5% amorti en 30 ans de 3 milliards : 3.000 × 0,06505	195,15
<i>Petit entretien :</i>	
Par an : 100.000 frs × 82 kms ...	8,2
<i>Gros entretien :</i>	
(Revêtement épais à renouveler au bout de 15 ans) :	
— Coût du m ² : 400 frs.	
— Dép. totale : 429 millions par an	32,8
<i>Exploitation :</i>	
10 accès à 6 gardiens à 600 frs pendant 365 jours	13,2
Charges sociales 25 %	3,3
Direction, contrôle, comptabilité et frais généraux 25 %	3,3
Total	19,8
Divers et imprévus	4,05
Soit un total général, pour les dépenses annuelles, de	260

V. — RECETTES

REDEVANCE PAR VOYAGE	Tou- ristes	Ca- mions	Auto- bus	Motos
Casablanca-Fédala .	40	100	200	10
Casablanca-Rabat .	100	300	500	20

La recette journalière peut donc être estimée à 702.900 francs, soit, par an : 257 millions de francs.

Les recettes pouvant être escomptées sont, ainsi, très sensiblement égales aux charges. La construction d'une autoroute à péage n'est donc pas déraisonnable dès à présent ; elle peut constituer d'ici quelques années une affaire financière intéressante.

Trafic des P.T.T.

a) Trafic postal

ANNEE ET TRIMESTRE	Courrier avion (compagnies françaises) (1)	Nombre de colis postaux		Paquets postaux		M A N D A T S			
		expédiés	reçus	expédiés	reçus	Nombre		Montant	
						émis	payés	émis	payés
	tonnes					milliers		millions de frs	
1938 - moy. trimes.	»	13.500	60.501	»	»	297	267	963	894
1947 - »	97,8	18.810	48.363	227.100	174.300	375	387	8.838	8.652
1948 - »	111,0	19.485	58.836	157.500	198.900	429	447	16.050	15.651
1949 - »	105,6	13.122	61.779	»	»	459	423	20.976	20.616
1950 - »	117,6	15.916	68.451	75.966	200.550	459	435	23.548	23.167
» - 1 ^{er} trim. ...	114,2	22.372	64.695	81.415	197.231	467	456	20.680	20.655
» - 2 ^e »	112,5	13.101	63.892	68.413	186.100	485	449	22.749	22.276
1951 - 1 ^{er} trimestre	131,2	17.031	70.423	81.199	243.106	418	411	26.766	26.609
» - 2 ^e »	131,7	14.442	81.580	73.001	231.579	443	416	30.940	30.170

(1) Trafic intérieur marocain, courrier à destination ou au départ du Maroc et transit.

b) Trafic télégraphique et téléphonique

ANNEE ET TRIMESTRE	TELEGRAMMES				Abonnés au téléphone en fin de mois		Communications téléphoniques	
	Privés		Officiels		Total	dont privés	urbaines	interurb.
	expédiés	reçus	expédiés	reçus				
	milliers							
1938 - moyenne trimestr.	165,0	222,0	11,4	9,9	15,5 (1)	»	3.138	1.002
1947 - »	295,8	339,0	»	»	25,5 (1)	21,5	6.282	2.778
1948 - »	289,8	175,8	5,3	8	27,9 (1)	23,8	6.597	2.946
1949 - »	240,0	167,5	4,3	6,8	31,5 (1)	27,2	6.792	3.162
1950 - »	236,4	283,0	3,7	6,7	33,7	29,3	7.309	3.274
» - 1 ^{er} trimestre	218,9	282,7	4,1	6,6	32,4	28,1	7.280	3.262
» - 2 ^e »	231,3	301,3	3,3	5,6	33,5	29,1	14.770	6.746
1951 - 1 ^{er} trimestre	255,9	268,9	3,3	7,0	36,2	31,7	8.129	3.449
» - 2 ^e »	270,6	270,6	3,3	7,2	37,3	32,7	8.939	3.690

(1) Au 31 décembre.

c) Déclarations de postes récepteurs de T.S.F.

ANNEE ET TRIMESTRE	Déclarations nouvelles (1)				Nombre de postes déclarés en fin de période			
	P A R			Au total	P A R			Au total
	Non Maroc.	Marocains			Non Marocains	Marocains		
		Musulm.	Israél.		Musulmans	Israélites		
1938 - m. trim.	»	»	»	»	31.714	7.000		38.714
1947 - »	5.208	2.703	780	8.691	44.925	19.106	5.414	69.445
1948 - »	4.926	3.612	621	9.159	53.640	25.927	6.706	86.273
1949 - »	3.741	3.834	558	8.133	64.024	36.853	7.868	108.745
1950 - »	2.495	3.111	494	6.100	74.004	49.298	9.841	133.143
» - 1 ^{er} trim.	3.440	3.612	624	7.676	67.464	40.465	8.492	116.421
» - 2 ^e »	2.230	3.624	468	6.322	69.694	44.090	8.959	122.743
1951 - 1 ^{er} trim.	3.795	3.828	699	8.322	77.799	53.126	10.540	141.465
» - 2 ^e »	2.784	4.431	719	7.934	80.583	57.562	11.260	149.405

(1) Compte tenu des suppressions.

d) Opérations des chèques postaux

ANNEE ET TRIMESTRE	OPERATIONS de CREDIT			OPERATIONS de DEBIT			ETAT des COMPTES		
	Nombre	Montant		Nombre	Montant		Date	Nombre de comptes	Avoir des comptes
		Total	Dont virement		Total	Dont virement			
milliers	millions de frs		milliers	millions de frs			milliers	millions de frs	
1938 - moy. trim..	180,9	»	»	161,4	»	»	31-12-38	14,5	126
1946 - »	280,6	»	»	281,4	»	»	31-12-46	32,1	3.136
1947 - »	329,1	25.938	»	342,6	25.713	»	31-12-47	33,8	3.761
1948 - »	362,1	40.140	30.588	386,1	39.534	34.701	31-12-48	34,7	6.187
1949 - »	389,7	51.048	37.380	432,0	50.640	45.681	31-12-49	39,1	7.818
1950 - »	459,1	57.450	44.314	535,6	57.133	50.547	31-12-50	40,1	8.223
» - 1 ^{er} trim. ...	456,1	52.122	41.350	498,7	52.126	45.258	31-3-50	39,6	7.814
» - 2 ^e »	448,3	50.320	37.344	510,6	50.182	52.836	30-6-50	40,2	7.952
1951 - 1 ^{er} trimestre	543,6	81.275	66.602	701,0	80.954	71.443	31-3-51	41,3	9.407
» - 2 ^e »	547,5	87.602	70.173	645,9	86.302	76.123	30-6-51	40,8	10.407

e) Opérations de la caisse nationale d'épargne

ANNEE ET TRIMESTRE	VERSEMENTS				REBOUR- SEMENTS		ETAT des COMPTES		
	Nombre		Montant		Nombre	Montant	Date	Nombre de comptes	Avoir des comptes (1)
	Total	Dont 1 ^{er} versem.	Total	Dont 1 ^{er} versem.					
	millions de frs		millions de frs			millions de frs	milliers	millions de frs	
1938 - moy. trimes.	24.999	»	36	»	19.248	30	31-12-38	88,9	203
1946 - »	24.648	2.760	210	36	19.443	195	31-12-46	152,6	1.673
1947 - »	25.785	2.760	249	33	17.913	222	31-12-47	157,7	1.816
1948 - »	28.290	3.135	402	54	17.037	276	31-12-48	164,9	2.357
1949 - »	31.725	3.552	588	96	16.437	378	31-12-49	173,4	3.265
1950 - »	35.450	3.988	819	91	18.162	520	31-12-50	178,4	4.130
» - 1 ^{er} trim. ...	40.446	7.529	810	101	15.409	402	31-3-50	176,4	3.673
» - 2 ^e »	38.013	3.296	861	89	19.156	511	30-6-50	177,9	4.023
1951 - 1 ^{er} trimestre	33.947	2.931	857	101	19.261	669	31-3-51	180,6	4.745
» - 2 ^e »	29.577	2.369	785	83	21.716	852	30-6-51	180,4	4.677

(1) Y compris les intérêts capitalisés.

LA RADIODIFFUSION (1)

Dans la conjoncture présente, la radio est, sinon l'arme (ce mot pourrait paraître belliqueux), du moins l'outil indispensable de tout gouvernement moderne.

Un gouvernement doit pouvoir parler à son peuple, un pays doit pouvoir parler au monde.

(1) N.D.L.R. — Cette étude a été rédigée, avec l'aide de la direction de l'office des P.T.T., d'après le rapport sur le budget de cette direction pour l'exercice 1951, présenté par M. Morlot, président de la chambre française d'agriculture d'Oujda, à la session de novembre-décembre 1951 du conseil du Gouvernement.

La place d'un pays dans la hiérarchie des nations est en partie fonction de sa radio, qui, si elle ne peut évidemment suppléer son économie, peut la compléter et l'étayer très heureusement, en même temps qu'elle est un moyen puissant d'évolution et de compréhension politique.

A. — BILAN

Les auditeurs, tellement exigeants vis-à-vis de la radio — et ils ont raison de l'être — ont tendance à

oublier les progrès considérables qui ont été réalisés en peu d'années, et ils ignorent souvent de quels moyens dispose Radio-Maroc.

Un premier fait doit tout d'abord être rappelé aux français de ce pays ; c'est que Radio-Maroc est un poste franco-marocain et que les émissions de langue arabe ont leur importance comme celles de langue française. Ceux qui déplorent que les émissions françaises ne disposent pas de deux chaînes, l'une sérieuse, l'autre légère, entre lesquelles ils pourraient avoir le choix, ne savent pas, ou oublient, qu'avec son budget actuel, Radio-Maroc ne peut pas alimenter plus de deux chaînes et que la deuxième est réservée aux émissions arabes.

Jusqu'en octobre 1949, l'unique et ancien émetteur de 20 kw était partagé entre les français et les marocains, la seconde chaîne étant constituée par de petits émetteurs de 1 kw à Rabat, Casablanca et Fès, fonctionnant en relais. La mise en service de deux émetteurs modernes de 20 kw, affectés l'un aux émissions de langue française, l'autre à celles de langue arabe, a représenté une amélioration de grande importance.

Mais c'est encore insuffisant du point de vue de la puissance (un émetteur O.M. de 20 kw ne porte normalement, dans des conditions d'écoute agréable, qu'à 250 kms). C'est la raison pour laquelle deux émetteurs de 120 kw ont été commandés, qui sont en cours d'installation entre Meknès et Fès, à Sebâa-Aïoun, et entreront en service au début de l'année 1952. A ce moment là, le Maroc sera convenablement couvert toute la journée et dans son entier, tant pour les français que pour les marocains. Mais on sera encore loin, avec 240 kilowatts au total, des 2.000 kw dont dispose la radio-diffusion française.

Si la puissance des émetteurs garantit la portée, il faut que la qualité technique des émissions soit assurée par des studios et un matériel de prise de son de premier ordre. Dans ce domaine, les anciens studios de Rabat ont été modernisés, il en a été installé un nouveau à Casablanca ; tout le matériel est entièrement moderne : trois voitures de reportage ont été équipées et mises en service ; l'enregistrement sur magnétophones se fait, depuis deux ans, de façon courante à Radio-Maroc. Si les auditeurs étaient à même de comparer, du point de vue audibilité, qualité de la modulation musicale, une émission de Radio-Maroc d'il y a deux ans, avec ce qu'ils entendent aujourd'hui, ils se rendraient compte de l'immense chemin parcouru.

En ce qui concerne les programmes, on constate le même progrès en quantité, en variété et, dans l'ensemble, en qualité.

Radio-Maroc émet pendant 152 heures par semaine, soit 75 heures d'émission en langue française, 63 heures en langue arabe et berbère, et 14 heures en espagnol.

La nécessité de concentrer, sur une seule chaîne, l'ensemble des programmes de langue française, a imposé un effort spécial d'équilibre et d'harmonie ; mais on ne peut évidemment pas contenter tous les auditeurs en même temps, car chacun, à la limite, voudrait presque que le poste soit fait pour lui et lui donne à chaque instant ce qu'il désire à ce moment là. Le même jour, la radio reçoit des lettres dont les unes se félicitent qu'il y ait davantage de musique classique, alors que les autres déplorent qu'il y en ait trop... et pas assez de musique gaie. Dans ces conditions, on ne peut qu'essayer, dans la composition des programmes, de réaliser le meilleur dosage pour remplir les trois missions essentielles de la radio : informer, distraire, éduquer, en n'oubliant jamais que la radio, c'est avant tout l'actualité.

On peut porter à l'actif de Radio-Maroc des réalisations intéressantes. Laissons de côté l'aspect « d'instrument politique » qui va de soi. Dans le domaine économique, il n'est pas une foire, pas une manifestation dont la radio ne se fasse l'écho et, dans une certaine mesure, l'agent publicitaire. De grandes épreuves sportives, comme le « tour du Maroc », doivent une partie de leur succès à l'appui de la radio.

Le rôle d'information qui incombe à Radio-Maroc est rempli avec un entier souci d'objectivité et d'actualité. De nombreux reportages évoquent ce qui se fait de nouveau, et, d'une façon générale, comme il a été dit plus haut, l'activité économique du Maroc, sous l'égide des chambres d'agriculture, de commerce et d'industrie.

Enfin, dans le domaine artistique, il faut faire ressortir l'importante contribution de Radio-Maroc, avec ses concerts publics gratuits pendant six mois de l'année à Rabat et Casablanca. Le seul orchestre symphonique du Maroc, c'est celui de la radio, à tel point qu'il a même dû, pendant deux ans, assurer la saison lyrique du théâtre municipal de Casablanca. Ces concerts publics, qui remplissent les salles du « royal » à Rabat, et du théâtre municipal à Casablanca, présentent chaque fois, en dehors de l'orchestre, un soliste de réputation internationale.

Au point de vue théâtral, la troupe de Radio-Maroc, maintenant étoffée et homogène, offre au public, souvent privé de théâtre vivant, les grandes pièces du répertoire et les comédies modernes de valeur. Il y a quasi-unanimité sur la qualité de la troupe et de ce qu'elle donne.

Quant aux variétés, Radio-Maroc est toujours prêt aussi à prêter le concours de ses animateurs.

B. — ETAT DES BESOINS ET PROBLEMES QUI SE POSENT

Pour faire face à toutes ces obligations, Radio-Maroc dispose d'un budget qui se révèle malheureusement, chaque année, insuffisant en regard des besoins.

Si le Protectorat a fait un effort considérable et donné des crédits d'importance pour l'équipement (achat des émetteurs et du matériel de studio), le budget d'exploitation reste insuffisant. Celui qui est prévu pour 1951 atteint le chiffre de 95 millions. Il correspond en réalité à deux postes : celui de langue arabe et celui de langue française qui n'ont vraiment de commun, comme personnel, que le personnel technique. Avec ce budget, il faut donc payer : le personnel fixe (exemple : entre l'orchestre et la troupe de comédie, on atteint déjà 45 personnes, à environ 35.000 francs par mois chacune, soit déjà 19 millions) ; les dépenses diverses de fonctionnement et de bureau, l'achat et l'entretien du matériel automobile, les achats de disques du commerce et de disques vierges pour l'enregistrement, les abonnements aux agences, les droits d'auteurs (8 % du produit de la redevance radiophonique) et, surtout, tous les cachets pour artistes de passage.

Ce chapitre des collaborateurs occasionnels est, à la fois, le plus élastique et le plus important. Avec ses moyens actuels Radio-Maroc ne peut envisager de payer que 15.000 francs pour une demi-heure d'émission, alors que cette même demi-heure, en France, coûte de 80.000 à 120.000 francs, voire plus. Cette disproportion explique que nous ne puissions pas, le plus souvent, faire appel à des « vedettes », lesquelles demandent, au Maroc, les mêmes prix qu'à Paris.

Une autre comparaison est significative : Radio-Algérie et Radio-France-Asie (Saïgon) ont des budgets d'exploitations triples de celui de Radio-Maroc qui doit pourtant faire face à des obligations du même ordre et du même volume.

On répondra, peut-être, que la radio devrait vivre avec le seul produit de la taxe radiophonique. Remarquons d'abord que celle-ci n'est que de 600 francs au Maroc, contre 1.000 francs en France et en Algérie, et qu'il ne paraît pas opportun de l'augmenter pour le moment. Les recettes de ce chef se sont pourtant notablement accrues ces dernières années ; en effet, en février 1948, le nombre des postes récepteurs déclarés était de 71.000 ; un an plus tard, il atteignait 115.000 ; en février 1951, il a dépassé 138.000. Ainsi, 80 millions au moins, seront encaissés par le budget général au titre de la radio, sans compter le produit des droits de douane sur les postes et les lampes.

Il demeure néanmoins que la radio restera longtemps encore déficitaire. Quelle solution alors ? Ou augmenter la contribution du Protectorat (pour bien faire, il faudrait cette année un budget d'exploitation de 120 millions au lieu de 95), ou recourir à des ressources exceptionnelles, mais lesquelles ? La publicité proprement dite est une mesure qui pourrait certes, donner des ressources, mais qui risquerait d'entamer le rayonnement de Radio-Maroc.

Parmi les problèmes qui se posent actuellement à Radio-Maroc, certains sont quasi-insolubles, d'autres sont susceptibles d'être résolus. C'est ainsi qu'au point de vue technique, la radio reste dépendante de l'alimentation en énergie électrique. On ne peut pas, en effet, avoir partout des groupes électrogènes. D'autre part, certaines disjonctions aux émetteurs viennent de sautes brusques de tension : pour éviter de brûler les lampes qui valent un demi-million, chacune, des appareils de sécurité fonctionnent qui occasionnent des interruptions de deux à trois minutes. Ces incidents sont inévitables tant qu'on n'aura pas une stabilité suffisante dans le voltage du courant fourni par l'énergie électrique.

C. — PERSPECTIVES D'AVENIR

Il a déjà été fait allusion à l'installation à Sebâa-Aïoun du grand centre émetteur du Maroc. Deux 120 kw O.M. de la compagnie Thomson-Houston sont en

cours d'installation, et c'est ce qui se fait de plus puissant dans le domaine. Au moment de leur fonctionnement, en 1952, Radio-Maroc sera, en ondes moyennes, la station émettrice la plus puissante d'Afrique.

Mais il est évident que les frais augmenteront aussi beaucoup, car la consommation d'un émetteur de 120 kw est de 300 kilowatts. L'heure d'émission, en simple coût d'électricité, sera ainsi multipliée par sept ou huit par rapport à aujourd'hui et pour chaque émetteur.

D'autre part, quand les programmes seront entendus non seulement au Maroc, mais encore dans toute l'Afrique du Nord, l'Espagne et de sud de la France, l'exigence de la qualité sera encore plus impérative. Si on n'a pas plus d'argent à ce moment là, il faudra diminuer les heures d'émission. Voilà un problème signalé déjà à l'attention gouvernementale.

Ainsi, tout le problème de Radio-Maroc sera à reposer dans un an. Un instrument technique de haute valeur sera en place : pour fonctionner, il aura besoin de moyens financiers plus grands. Ou alors, il faudra se contenter d'assurer des émissions typiquement destinées au Maroc, aux heures où on n'entend pas les postes français ou étrangers, c'est-à-dire dans la journée.

Entre une position de repli ou une formule complète audacieuse, mais coûteuse, le choix reste ouvert. Il appartient à l'autorité politique et aux représentants de l'opinion publique d'en décider.

F. — Finances

Moyens de paiement

DATE	Circulation monétaire	DEPOTS				Bons du Trésor	Solde du compte d'opérations
		Banques	Chèques postaux	Trésor. générale	Caisse d'épar.		
millions de francs							
1938 - 31 décembre	638	831	126	»	203	»	1.028
1946 - 31 »	14.887	24.198	3.136	2.802	1.605	18.094	15.287
1947 - 31 »	19.107	31.265	3.761	4.259	1.756	21.895	15.016
1948 - 31 »	24.151	46.999	6.187	2.818	2.165	33.562	16.021
1949 - 31 décembre	26.721	49.888	7.818	4.031	2.916	22.544	10.560
1950 - 31 mars	25.693	53.516	7.814	5.055	3.307	22.240	9.109
» - 30 juin	27.165	54.353	7.952	4.648	3.644	24.529	6.397
» - 30 septembre	28.628	63.093	8.039	5.872	3.883	26.524	5.286
» - 31 décembre	29.926	67.920	9.086	6.593	4.066	25.403	4.476
1951 - 31 mars	31.056	71.645	9.407	8.298	4.267	27.504	8.243
» - 30 juin	34.357				4.196		6.066