

Dans un but de déconcentration de Casablanca, l'administration se préoccupe de faire monter un quatrième four à ciment à Meknès. La mise en service de ce four est prévue en 1953. En outre, une usine de ciment est actuellement en construction à Agadir, d'une capacité de 50.000 tonnes environ.

En ce qui concerne les *carreaux en ciment*, quarante-six usines fabriquent des matériaux en ciment (agglomérés, hourdis, carreaux, buses). Quinze comptent plus de vingt ouvriers, toutes à Casablanca. Une seule dépasse les cent ouvriers. Le développement de leur production est fonction de la production du ciment, et partiellement subordonné à la production de l'industrie céramique.

Pour les *produits céramiques*, le caractère restreint des exploitations apparaît à nouveau. Vingt usines, dont quatorze de plus de vingt ouvriers, et quatre de plus de cent, se répartissent une production totale de 100.000 tonnes de tuiles, briques et hourdis. Ici, toutefois, les installations sont plus dispersées, chaque région possédant ses usines destinées à la satisfaction des besoins locaux. L'installation, en cours, de cinq nouvelles usines permettra de couvrir les besoins du pays.

Le *plâtre* est fabriqué dans la région de Safi en quantité suffisante et même disponible pour l'exportation.

Les *ateliers de constructions métalliques* sont au nombre de cinquante-quatre, dont vingt emploient plus de vingt ouvriers, et cinq plus de cent. Concentrés dans la région de Casablanca, ils fabriquent les charpentes métalliques et effectuent des travaux de chaudronnerie et de tôlerie.

Il faut noter que, sauf en ce qui concerne le ciment, l'industrie des matériaux de construction conserve le caractère presque artisanal.

3° INDUSTRIES CHIMIQUES.

Deux fabriques d'*explosifs* à Casablanca, employant cent cinquante ouvriers, fabriquent des explosifs et des mèches de mines, à partir de matières premières importées. La production couvre les besoins marocains, sauf en ce qui concerne les mèches. Mais la situation est rendue délicate du fait de l'absence complète de production d'amorces électriques et de détonateurs.

Une usine de *nitroglycérine* est actuellement en voie d'achèvement, elle permettra l'approvisionnement en dynamite des usines d'explosifs, actuellement instal-

lées au Maroc, et évitera ainsi d'avoir recours aux importations étrangères.

Pour les *gaz comprimés*, l'usine de l'« air liquide » fournit l'oxygène, l'acétylène et l'hydrogène nécessaires aux besoins du Maroc.

Une usine installée à Casablanca fabrique de l'*acide sulfurique*, par le procédé des chambres à plomb, et utilise sa production à la fabrication de *superphosphates*. La pyrite nécessaire est entièrement importée, à raison de 17.000 tonnes par an.

L'installation d'usine de *grillage de la blende*, fournie par les gisements du Maroc oriental, est à l'étude et l'on peut espérer que le problème de la matière première, pour la fabrication de l'acide sulfurique sera prochainement résolu. Ceci permettra d'obtenir le SO^4H^2 nécessaire à l'alimentation des *accumulateurs d'automobiles*, actuellement fabriqués dans trois ateliers de Casablanca.

Les *sulfates de cuivre et de fer* sont produits en quantité suffisante.

L'approvisionnement des principaux autres produits chimiques divers se fait par l'importation soit de France, soit de l'Etranger. Cependant, une importante usine de produits chimiques est actuellement en construction à Port-Lyautey, et doit démarrer dans les premiers mois de 1952. Elle fabriquerait en grande quantité des produits chimiques, tels que : sulfure de sodium, sulfhydrate, silicate de soude, nécessaires aux mines, et des engrais, ainsi que tous les sous-produits. Cette société envisage également l'installation, dans le courant de l'année 1952, d'un atelier de fabrication d'acide sulfurique, à partir des blendes du Maroc oriental.

Une usine de *cartons et papiers* s'est installée au Maroc, également à Port-Lyautey ; son installation est actuellement terminée, et elle a commencé ses fabrications. Sa capacité de production est très importante, elle s'élève, pour l'année 1952, à 20.000 tonnes.

Cette production permettra l'approvisionnement total du Maroc, et une exportation d'environ 50 % de la production, ce qui permettra une rentrée de devises étrangères appréciable.

Outre la principale usine de *verrerie* établie à Casablanca, d'autres verreries et fabriques de céramique se sont créées depuis un an. Elles sont sans doute encore au stade artisanal, mais envisagent de se développer rapidement.

4° PRODUCTION INDUSTRIELLE

Energie électrique

a) Production

ANNEE ET TRIMESTRE	HYDRAULIQUE		THERMIQUE		Production nette totale	PRODUCTION	
	Puissance installée (1)	Production nette	Puissance installée (1)	Production nette		d'Algérie	de Tunisie
	milliers kva	millions de kWh	milliers kva		millions de kWh		
1938 - moy. trim.	»	27,39	»	7,86	35,25	69,3	16,8
1946 - »	54,45	35,28	32,98	30,09	65,37	89,7	24,2
1947 - »	54,45	37,14	37,84	41,97	79,11	103,8	27,4
1948 - »	70,45	50,91	44,56	43,38	94,29	113,7	31,7
1949 - »	86,45	62,82	46,76	45,72	108,54	129,0	33,5
1950 - »	96,29	63,76	56,74	56,50	120,26	146,4	35,3
1951 - »	122,79	98,25	89,17	54,71	152,96		40,7
1950 - 2° trim. ...	87,55	54,60	53,62	62,18	116,78	137,8	32,8
1950 - 3° trim. ...	96,15	34,09	53,35	70,73	104,82	146,9	34,8
1950 - 4° trim. ...	122,79	86,45	66,38	49,80	136,25	156,2	41,4
1951 - 2° trim. ...	122,79	106,09	66,91	39,27	145,36	158,3	39,8
1951 - 3° trim. ...	122,79	64,54	71,77	78,86	143,40	167,5	38,8
1951 - 4° trim. ...	122,79	91,05	89,17	72,69	163,74		42,6

(1) En fin de période.

b) Situation de l'électricité

ANNEE ET TRIMESTRE	HYDRAULIQUE		THERMIQUE		
	Réserves en fin de trimestre		Stocks en fin de trimestre		
	milliers de m3	milliers de kwh	Charbon	Gasoil	Fuel-oil
			tonnes		
1950 - 2 ^e trimestre	125.700	9.013	8.556	2.380	1.528
1950 - 3 ^e trimestre	118.900	12.636	10.039	2.300	1.494
1950 - 4 ^e trimestre	189.870	17.490	4.885	3.180	3.044
1951 - 2 ^e trimestre	275.871	24.640	9.191	3.060	1.511
1951 - 3 ^e trimestre	121.852	9.742	5.337	2.770	1.194
1951 - 4 ^e trimestre	106.396	10.653	7.341	3.023	2.762

Bilan charbonnier

a) Production

ANNEE ET TRIMESTRE	PRODUCTION			STOCKS en fin de trim.		EFFECTIF ouvrier inscrit en fin de trim.		Rendement de l'ouvrier du fond (1)	Nombre de jours ouvrés	Algérie	Tunisie
	Anthracite		Agglomérés	aux mines et aux ports		en fin de trim.				Production	
	Total lavé	dispon. pour la vente		Anthra-cite	Agglo-mérés	Fond	Jour : mines et annexes			milliers de t.	
	milliers de tonnes							kg.		milliers de t.	
1938 - moy. trim.	35,4	»	»	»	»	»	»	»	»	3,3	»
1946 - »	55,5	51,9	5,7	29,5	0,05	3.273	1.015	300	»	53,7	23,9
1947 - »	67,2	60,6	8,7	25,1	0,2	3.463	1.064	349	75	51,5	19,0
1948 - »	72,6	68,1	5,7	20,5	0,7	3.161	673	394	75	55,7	17,6
1949 - »	86,7	47,2	3,3	47,9	0,5	3.806	1.900	429	75	64,5	11,9
1950 - »	92,0	89,0	8,7	77,0	1,1	3.653	2.034	469	75	62,6	10,2
1951 - »	93,3	94,9	6,1	45,7	0,5	3.969	2.410	494	76		
1950 - 2 ^e trim. ...	86,5	82,7	12,5	66,6	0,4	3.779	1.074	426	74	64,9	10,7
1950 - 3 ^e trim. ...	96,3	92,9	4,5	93,5	3,3	3.388	2.008	504	76	54,2	8,5
1950 - 4 ^e trim. ...	95,7	93,3	8,2	91,3	0,2	3.481	2.081	558	72	58,4	8,7
1951 - 2 ^e trim. ...	91,5	89,1	4,9	47,7	0,6	3.588	2.245	491	77	22,9	(2)
1951 - 3 ^e trim. ...	81,9	82,2	4,2	31,1	0,5	3.743	2.294	479	74	70,2	(2)
1951 - 4 ^e trim. ...	109,5	125,9	5,1	45,7	0,5	3.969	2.410	537	75		(2)

(1) Par journée de travail effectif.
(2) Exploitation arrêtée.

b) Commerce extérieur du charbon

ANNEE ET TRIMESTRE	IMPORTATIONS					EXPORTATIONS			
	Total	Dont en provenance de				Total	Dont à destination de		
		Etats-Unis	Grande-Bretagne	Algérie	Ruhr		France	Algérie	Tunisie
	milliers de tonnes								
1946 - moy. trim. .	37,8	13,2	18,6	3,0	—	22,2	6,9	8,4	3,0
1947 - »	49,2	36,6	2,4	9,3	—	31,2	22,5	6,6	1,8
1948 - »	39,3	25,5	4,8	5,1	1,2	31,2	17,4	7,2	4,2
1949 - »	36,3	16,8	7,5	3,3	5,7	41,7	17,4	10,5	9,0
1950 - »	30,5	—	5,6	4,5	12,4	40,6	5,2	19,3	3,0
1951 - »	31,7	18,5	—	6,8	—	60,1	7,0	18,6	2,3
1950 - 2 ^e trimestre	26,4	—	—	5,3	12,8	31,1	—	15,5	4,6
1950 - 3 ^e trimestre	29,2	—	14,5	4,1	4,5	29,4	—	17,7	2,0
1950 - 4 ^e trimestre	21,6	—	—	3,5	7,5	55,5	6,1	20,2	1,4
1951 - 2 ^e trimestre	30,0	17,2	—	3,6	—	56,3	7,8	17,9	1,6
1951 - 3 ^e trimestre	37,0	21,1	—	9,1	—	51,4	7,7	12,6	1,5
1951 - 4 ^e trimestre	22,5	10,2	—	7,4	—	60,7	7,8	26,8	3,0

c) Consommation de charbon par les principaux utilisateurs

ANNEE ET TRIMESTRE	Centrales électriques	Chemins de fer	Cimenteries	Sucreries	O. C. P.	Divers	Total
milliers de tonnes							
1947 - »	13,5	15,9	10,5	3,9	8,1	27,3	79,2
1948 - »	17,4	9,9	10,2	4,2	6,6	35,1	83,4
1949 - »	19,5	9,6	11,7	5,1	6,6	32,4	84,9
1950 - »	20,0	6,7	13,4	5,3	6,6	30,2	82,2
1951 - »	20,8	6,4	15,2	3,8	5,1	30,5	81,8
1950 - 2 ^e trim. ...	22,4	5,6	15,5	6,2	6,8	32,5	89,0
1950 - 3 ^e trim. ...	21,0	6,1	12,0	4,7	6,3	28,8	78,9
1950 - 4 ^e trim. ...	21,7	6,2	12,9	4,8	7,5	30,0	83,1
1951 - 2 ^e trim. ...	15,6	5,7	14,2	4,5	5,1	30,7	75,8
1951 - 3 ^e trim. ...	26,2	5,6	15,5	4,5	3,7	30,0	85,5
1951 - 4 ^e trim. ...	23,2	7,3	15,7	2,1	4,9	28,2	81,4

Carburants

ANNEE ET TRIMESTRE	ESSENCE pour automobiles		PETROLE		GASOIL		FUEL LOURD		
	Récep- tions	Sorties	Récep- tions	Sorties	Récep- tions	Sorties	Récep- tions	Sorties	
milliers de mètres cubes								milliers de tonnes	
1948 - moyenne trim.	36,4	38,7	7,4	6,6	17,7	17,4	26,9	34,4	
1949 - »	51,0	50,6	7,7	7,4	23,5	19,5	»	»	
1950 - »	69,2	62,9	9,5	9,0	26,5	26,7	48,9	42,8	
1950 - 2 ^e trimestre ..	67,8	60,8	9,7	7,9	22,9	22,7	27,9	33,9	
1950 - 3 ^e trimestre ..	70,8	73,4	11,0	8,6	24,7	32,3	54,1	51,5	
1950 - 4 ^e trimestre ..	76,1	64,5	7,5	10,4	34,6	31,7	56,3	41,4	
1951 - 2 ^e trimestre ..	99,2	74,8	12,1	9,9	34,1	27,4	50,2	41,3	
1951 - 3 ^e trimestre ..	65,6	78,8	9,7	9,0	19,8	30,6	73,6	60,3	

Construction

a) Matériaux de construction

ANNEE ET TRIMESTRE	C I M E N T S			BOIS	FERS laminés ou forgés
	Production	Importa- tion	Disponi- bilités totales	Importations	
t o n n e s					
1938 - moyenne trimestrielle	39.249	11.751	51.000	»	4.536
1946 - »	43.794	498	44.292	»	6.900
1947 - »	54.714	12.501	67.215	»	»
1948 - »	65.559	28.836	94.395	»	16.584
1949 - »	66.522	52.047	118.569	31.260	20.637
1950 - »	80.359	51.639	131.997	30.564	28.480
1951 - »	94.031	84.349	178.380	39.863	33.730
1950 - 2 ^e trimestre	87.935	42.316	130.251	32.861	16.215
1950 - 3 ^e trimestre	76.834	51.126	127.960	29.418	10.512
1950 - 4 ^e trimestre	83.105	65.069	148.174	30.079	36.475
1951 - 2 ^e trimestre	93.674	92.713	186.387	39.817	41.074
1951 - 3 ^e trimestre	97.830	103.295	201.125	52.147	31.681
1951 - 4 ^e trimestre	93.542	88.913	182.455	41.869	32.679

b) Mouvement de la construction dans les municipalités du Maroc
d'après les autorisations de bâtir délivrées

NOMBRE — SURFACE

ANNEE ET TRIMESTRE	Autorisations délivrées	Logements	Pièces	SURFACE DES PLANCHERS						
				Villas	Immeubles de rapport	Bâtiments adminis- traifs	Bâtiments industr. et commerc.	Construc- tions marocaines	Divers	Total
			nombre	milliers de mètres carrés						
1938 - moyenne trim. ...	»	»	»	14,7	25,5	5,4	30,0	27,6	0,6	103,8
1949 - » »	»	»	»	38,7	53,4	24,6	75,0	43,8	8,4	243,9
1950 - » » (1)	2.235	»	»	44,1	86,7	34,5	74,1	57,0	15,6	312,0
1951 - » »	1.673	3.487	8.858	101,7	158,9	37,0	132,2	» (3)	10,0	485,3
1951 - 2 ^e trimestre	1.814	3.488	8.857	115,1	184,4	27,4	141,4	31,8 (2)	4,4	504,5
1951 - 4 ^e trimestre	1.569	3.609	8.783	80,0	152,7	33,2	132,9	63,0	10,6	472,4
1951 - 3 ^e trimestre	1.575	3.977	9.673	74,4	136,7	63,7	133,0	87,4	6,1	498,3

(1) Non compris les municipalités de : Azemmour, Ifrane, Ouezzane, Salé, Sefrou, Settat, Taza.
(2) Total mai et juin.
(3) De janvier à avril. les constructions marocaines sont réparties dans les diverses catégories.

VALEUR

ANNEE ET TRIMESTRE	Villas	Immeubles de rapport	Bâtiments adminis- traifs	Bâtiments industr. et commerc.	Construc- tions marocaines	Divers	Total
millions de francs							
1938 - moyenne trimestrielle ...	9	12	3	9	2	8	35
1949 - » »	651	1.014	468	891	187	29	3.240
1950 - » » (1)	648	1.173	534	627	158	5	3.145
1951 - » »	1.540	2.369	596	1.744	» (3)	116	6.778
1951 - 2 ^e trimestre	1.863	2.730	437	1.955	310 (2)	44	7.339
1951 - 3 ^e trimestre	1.321	2.446	453	1.595	533	127	6.475
1951 - 4 ^e trimestre	1.225	2.103	1.100	2.023	810	54	7.315

(1) Non compris les municipalités de : Azemmour, Ifrane, Ouezzane, Salé, Sefrou, Settat, Taza.
(2) Total mai et juin.
(3) De janvier à avril, les constructions marocaines sont réparties dans les diverses catégories.

APERÇU SYNTHETIQUE SUR L'ŒUVRE DES TRAVAUX PUBLICS AU MAROC (1)

Donner aux populations l'habitude de circuler, apporter dans leurs conditions de vie des changements matériels, élargir leur horizon, c'est justement là le but de l'action des travaux publics.

Il faut donc que je vous tienne au courant de l'action de ce service, et c'est ce que maintenant je vais faire.

Il est bon, au préalable, de faire un rapide retour sur le passé. Chacun d'entre vous connaît l'histoire de ce pays ; je n'insisterai donc pas longuement.

Mais il me paraît nécessaire de rappeler que le port de Casablanca n'a été mis en construction qu'en 1913 ; en 1906, en fait, des travaux commencèrent

lentement ; mais ce n'est qu'en 1913 que la construction fut grandement entreprise, et, comme vous le savez, c'est à la suite du massacre de quelques-uns des ouvriers qui travaillaient au port, que la France vint exercer son action au Maroc.

Pour ce qui concerne le réseau routier, sa construction ne débuta qu'en 1915. A la fin de cette année 1915, 300 kilomètres de routes environ étaient construits.

Vers la même époque, la voie de 0 m. 60 fut également entreprise ; mais les chemins de fer à voie normale n'ont commencé à circuler qu'en 1923. Et le premier kilowatt a été distribué par l'énergie électrique du Maroc en 1924.

On peut donc dire que le Maroc moderne date de vingt-cinq ans : c'était hier.

La croissance, au cours de ces vingt-cinq années, a été considérable, malgré des années de guerre et des années d'après-guerre où les services n'ont pas disposé de tous leurs moyens d'action.

(1) N.D.L.R. — Extrait de l'exposé fait par M. Girard, directeur des travaux publics au Maroc, à la « semaine pédagogique » (Pâques 1950), et publié dans le n° 213 (1^{er} et 2^{me} trimestres 1951) du *bulletin de l'enseignement*.
Nous remercions vivement l'auteur d'avoir bien voulu nous autoriser à présenter cette synthèse à nos lecteurs en acceptant de mettre à jour les chiffres donnés en 1950 dans cet exposé.

Que voit-on aujourd'hui ? Pour un pays offrant une surface de 415.000 km², dont seulement la moitié environ est habitée, on dispose de 40.000 kms de voies automobilables, soit 1 km. de route pour 10 km². La puissance de l'énergie installée est de 1 kw. pour 80 habitants ; bientôt elle sera de 1 kw. pour 20 habitants ; Casablanca est le quatrième port de France.

Tous ces chiffres sont tels que bien des nations que l'on place au premier rang des pays civilisés pourraient s'émerveiller de résultats semblables. Ces chiffres sont très supérieurs à ceux qu'on pourrait citer à propos de pays tels que l'Égypte, l'Irak, la Yougoslavie et même l'Italie. Je n'en finirais pas si je voulais démontrer l'excellent rang de classement du Maroc par rapport aux autres nations.

La France a donc apporté ici un degré de civilisation considérable, et il ne faut jamais oublier que cet outillage magnifique, dont nous pouvons, à juste titre, nous enorgueillir, a, en fait, été payé par la France, avec son épargne.

Ce n'est pas, en effet, avec les ressources propres du pays, ressources qui sont encore faibles, et qui, au moment où la France prit son avenir en charge, étaient encore plus faibles, que l'on a pu réaliser les ouvrages que je viens d'énumérer. C'est à l'aide d'emprunts émis dans la Métropole, souscrits par les Français, que l'outillage a été construit. Et, comme la valeur de l'argent a, depuis, subi une telle baisse, les valeurs sont descendues dans des proportions tellement grandes, que l'on peut dire que c'est un cadeau que les épargnants français ont fait là au Maroc.

Mais il est inutile d'insister. Une voix bien plus autorisée que la mienne a dit dans un discours récent :

« Le dossier de la France au Maroc n'a pas à être plaidé ».

L'effort fait par les cerveaux et les capitaux français dans ce pays, secondés, il faut le reconnaître bien haut, par le travail de ses habitants marocains ne se ralentit pas et se poursuit en s'amplifiant. En 1951, sur 67 milliards 350 millions, total des budgets de l'Etat marocain, 19 milliards 600 millions, soit 30 % de ce total, sont affectés aux services des travaux publics, tant pour les travaux neufs que pour les travaux d'entretien qu'ils exécutent ; et sur 29 milliards de travaux neufs, 17 milliards soit 59 %, sont affectés aux travaux neufs dépendant de cette direction.

Ainsi, loin de se ralentir, notre effort va en s'accroissant et il me faut maintenant vous montrer où passent les sommes considérables qui sont affectées aux travaux publics et où passeront les sommes qui, je l'espère, nous seront allouées au cours des exercices à venir.

VOIES ROUTIERES.

Le Maroc dispose maintenant de 10.000 kms de voies principales ou secondaires, empierrées et bitumées à peu près sur toute leur longueur.

Rappelons qu'en 1914, il n'existait que 50 kms de mauvaises routes ; qu'en 1915, 300 kms de routes étaient déjà construits ; et qu'en 1945, le réseau s'étendait sur 9.000 kms.

C'est sur la voirie routière qu'a porté, en grande partie, le premier effort des services. Et ceci est fort compréhensible, car c'est bien là, la première des choses à faire pour appeler un pays à la vie moderne ; il faut permettre, avant tout, la circulation des biens, des personnes et des idées.

Ces 10.000 kms de routes sont en très bon état et permettent la circulation d'un bout à l'autre du Maroc et les relations entre les principales villes dans des conditions satisfaisantes.

Sur ces 10.000 kms de routes circulent plus de dix mille véhicules poids lourds et de vingt-cinq mille voitures de tourisme.

Le réseau routier général étant en bon état, il

n'est pas prévu de l'augmenter beaucoup au cours des années à venir. Le grand quadrillage qu'il trace sur la surface du pays sera simplement terminé et amélioré.

En plus de ces 10.000 kms de routes principales le Maroc dispose de 35.000 kms de voies, dites tertiaires, que j'appellerai, pour reprendre une terminologie française, des voies vicinales. Ces 35.000 kms de chemins sont terrassés et automobilables, à peu près en toutes saisons ; ils ne sont pas empierrés ni goudronnés sur toute leur longueur. C'est principalement sur eux que l'activité des services devra se porter au cours des années qui viennent, car, dans ce pays à économie rurale, il est bien évident que les voies vicinales offrent un intérêt tout particulier.

Il est frappant de constater que, partout où la voirie tertiaire se développe, la mise en culture des terrains se développe également et que l'agriculture se modernise ; les camions, les tracteurs, les véhicules, qui ravitaillent les fermes en essence, ayant le moyen de se rendre dans les coins les plus éloignés du bled, c'est le modernisme qui gagne du terrain, en même temps que les routes s'ouvrent.

Nous poursuivrons donc, au cours des années qui viennent, la mise en état de ces 35.000 kms de routes tertiaires et le développement de ce réseau, qui constitue les petites mailles à l'intérieur des grandes mailles générales constituées par les routes primaires et secondaires.

CHEMINS DE FER.

Les chemins de fer avaient commencé à circuler au Maroc en 1924 ; ils sont donc très récents et dotés de tous les perfectionnements modernes.

1.700 kms (2) de voies normales (1 m. 44), équipées de rails lourds, permettent de relier, entre elles et aux principaux ports, les grandes villes du Maroc. 720 kms de ces voies sont électrifiées (3).

Sur ce réseau circulent quatre-vingts locomotives à vapeur et quarante-sept (4) locomotives électriques.

D'autre part, quinze locomotives Diesel électriques de 1.500 CV., et de six de 660 CV. sont déjà en service, et une commande d'importance analogue est en cours de livraison.

L'effectif des voitures et fourgons de trains de voyageurs est de 310 unités (dont 41 % à boggies) ; celui des wagons de marchandises est d'environ 5.650 unités.

Les chemins de fer du Maroc présentent cette particularité, tout à fait étonnante parmi les chemins de fer mondiaux, que leur budget d'exploitation est en équilibre. C'est ici le lieu de rappeler que les chemins de fer d'Algérie auront fait, en 1949, à peu près 3 milliards de déficit ; et que la S.N.C.F. a, de son côté, un déficit de 95 milliards. Et cependant, les tarifs des chemins de fer marocains sont particulièrement bas. On peut dire, en gros, qu'ils sont, dans les diverses catégories de marchandises ou dans le prix des billets de voyageurs, la moitié des tarifs métropolitains et à peu près les deux-tiers des tarifs algériens.

L'excellence du coefficient d'exploitation des chemins de fer se comprend lorsque l'on remarque que nos lignes de chemins de fer desservent surtout des régions à trafic pondéreux et que nous n'avons pas construit, comme en France, de nombreuses petites lignes qui n'ont qu'un très faible trafic et qui chargent lourdement le bilan d'exploitation de la S.N.C.F.

Nous ne comptons pas développer grandement le réseau des chemins de fer.

Poursuivant la politique qui l'a guidé dès le début,

(2) 1.750 km. environ après l'achèvement du tronçon Guen-fouda-Djérada prévu pour le début de 1952, et constituant le 2^{ème} réseau des chemins de fer du Maroc oriental (C.M.O.).

(3) L'électrification a lieu en courant continu de 3.000 volts.

(4) Dont 14 à grande puissance.

le Maroc ne construira, dans l'avenir, que des lignes reliant aux ports, ou à des points de lignes existantes, des centres offrant les possibilités d'un trafic très important. C'est par application de ce principe, par exemple, qu'on est en train de construire en ce moment une ligne de 45 kms qui reliera la mine de charbon de Djérada à la gare existante de Guenfouda. De même, on étudie une ligne susceptible d'amener vers un point du réseau existant, ou vers un port de la côte, les minerais qui se trouvent derrière l'Atlas, dans la région de Ouazzate. La construction de cette dernière ligne n'est d'ailleurs pas décidée.

En dehors de ces deux lignes nouvelles, les seuls travaux effectués par les chemins de fer sont ceux nécessités par l'augmentation du trafic sur le réseau existant. Ces travaux comportent principalement : le doublement des voies dans la région de Casablanca ; l'aménagement d'une grande gare de triage près du port ; le renforcement de l'équipement en matériel, en particulier, comme je l'ai déjà dit, l'achat de locomotives diesel électriques ; l'achat d'un parc de wagons gros porteurs pour le transport des phosphates (la production de ceux-ci augmentant continuellement) ; enfin l'équipement des wagons en frein continu ; cet équipement permettant de grandes économies en personnel.

PORTS MARITIMES.

Donner au Maroc des fenêtres sur la mer était également une des besognes essentielles qu'il fallait accomplir pour appeler ce pays à la vie moderne. C'est pourquoi les premiers efforts ont commencé par la construction du port de Casablanca.

Casablanca est aujourd'hui le quatrième port de France. Son trafic était nul en 1913. Il était de 2.500.000 tonnes de marchandises dès 1938, de 4 millions de tonnes en 1946, de 5.600.000 tonnes en 1949, et de 6.000.000 de tonnes en 1950 ; il atteindra vraisemblablement 7.100.000 tonnes en 1951.

C'est dire avec quelle rapidité croît le trafic de cet ouvrage essentiel du pays.

Les principaux postes de trafic de Casablanca sont les suivants :

3.030.000 tonnes de phosphates,
1.670.000 tonnes de produits divers,
530.000 tonnes de minerais,
390.000 tonnes de combustibles liquides,
260.000 tonnes de grains,
120.000 tonnes de charbons.

On sait le magnifique équipement de ce port.

3.710 mètres de quais, offrant toutes les profondeurs, soixante grues, un ponton-mâtine susceptible de porter 150 tonnes, un dock flottant, de petite puissance d'ailleurs, etc... en font l'un des instruments économiques essentiels du monde.

Et cependant, dès à présent, ce port est bien trop petit.

Son doublement est prévu. La grande jetée doit être prolongée vers le large sur une très grande longueur ; les travaux sont en cours depuis plusieurs années et ils atteindront bientôt leur terme. Une nouvelle jetée transversale sera établie à hauteur des « Roches-Noires », délimitant un nouveau bassin, qui sera aussi grand que le port actuellement existant.

A l'intérieur du port actuel, et ultérieurement à l'intérieur du nouveau bassin qui sera délimité, comme je viens de dire, de nouveaux quais seront construits. Chaque année, 150 à 200 mètres de quais s'ajoutent à ceux déjà existants.

En outre, une grande forme de radoub va être construite ; les travaux préparatoires en sont achevés.

Là encore, il est inutile de signaler que les tarifs pratiqués pour le débarquement des marchandises dans le port de Casablanca sont parmi les plus faibles du monde.

En dehors de Casablanca, existe un certain nombre d'autres ports ; mais le Maroc n'est pas tombé dans l'erreur où bien d'autres pays sont tombés autrefois ; et il n'a pas dispersé ses efforts sur un nombre de ports trop important, politique qui conduit à n'équiper correctement aucun d'entre eux.

Seuls, Safi et Port-Lyautey ont été traités comme des ports tout à fait notables. Agadir le sera aussi bientôt.

Safi, deuxième port du Maroc, a un trafic de 1.125.000 tonnes par an, constitué, pour environ 1 million de tonnes, par l'exportation des phosphates de Louis-Gentil. Les travaux nécessaires à son doublement sont adjugés et commencent. Depuis 1950, des quais nouveaux ont d'ailleurs été mis à la disposition des navires de commerce, et, dans le courant de l'année prochaine, la longueur des quais affectés aux bateaux de pêche sera multipliée environ par deux.

Quant à Port-Lyautey, son trafic, tombé très bas à la suite de la guerre, est remonté à 310.000 tonnes en 1950, et on compte qu'il atteindra près de 400.000 tonnes en 1951.

Des travaux neufs proprement dits ne sont pas prévus dans ce port, qui est largement équipé et peut faire face à un trafic double.

Seules les conditions d'accès limitent actuellement le développement du trafic.

Pour les améliorer et approfondir le chenal du Sebou, l'administration a fait construire une puissante drague suceuse dont le coût dépasse 300 millions. Cette drague est au travail depuis le milieu de l'année 1951.

Le port ne sera d'ailleurs jamais un port pour transatlantique ; les conditions naturelles s'y opposent.

L'avenir qui lui est réservé est celui que peut espérer un port servant des cargos d'un tonnage moyen de 4 à 5.000 tonnes ; cet avenir est déjà très large.

Enfin, Agadir, quatrième port du Maroc, a vu depuis quelques années son trafic se développer notablement : de 41.000 tonnes en 1943, il est passé à 87.000 tonnes en 1950 et atteindra 105.000 tonnes en 1951. La pêche y est également en accroissement (6.700 tonnes en 1945, 31.000 tonnes en 1950).

La décision a été prise de quadrupler ce port de pêche et de le doter de deux à trois postes à quai pour cargos du genre Liberty-Ship. Les travaux ont commencé fin 1950, et on peut penser que le port, ainsi équipé, pourra faire face, pendant de longues années, au trafic qui pourrait éventuellement s'y présenter.

Pour les autres ports, rien n'est prévu, sauf des aménagements de détail sur lesquels il est inutile d'insister. Il faut signaler toutefois une innovation en ce qui concerne le port de Fédala, spécialisé dans le trafic pétrolier : deux « sea-lines » viennent d'y être lancés et permettront le déchargement direct, en rade, des grands pétroliers modernes.

Il est inutile également de s'appesantir longuement pour signaler que les côtes et les ports du Maroc sont largement équipés en balises, signaux lumineux, phares, radiophares ; un radar de surveillance vient même d'être installé à l'entrée du port de Casablanca.

AVIATION.

Nouvelle venue dans les moyens de transport, mais déjà progressant avec une rapidité étonnante, l'aviation n'a pas laissé le Maroc indifférent.

Huit grands aérodromes peuvent recevoir, dans ce pays, les grands courriers aériens.

Dix aérodromes moyens permettent une sorte de cabotage aérien à l'intérieur du pays, pour desservir les principales villes ; et cent trente petits aérodromes sont répartis sur la surface du Maroc, permettant l'accès des avions légers ou des avions sanitaires sur les terrains voisins de tous les postes même les plus éloignés du bled.

Dès aujourd'hui, l'aérodrome de Casablanca-Cazes assure un trafic de passagers supérieur à celui du port maritime de Casablanca.

En 1950, en effet, 95.000 passagers sont entrés au Maroc par voie aérienne, contre 42.600 par voie maritime ; la même année, 70.000 sont sortis en empruntant l'avion contre 34.200, le bateau.

Pour les 8 premiers mois de 1951, le nombre des entrées par voie aérienne est de 68.400 contre 22.600 par voie maritime, et celui des sorties de 57.900 (avion) contre 32.500 (navire).

C'est ici le lieu de signaler que nous ne sommes pas à l'échelle des dépenses qu'il faudrait faire pour réaliser un équipement aéronautique complet. Ces dépenses sont en effet énormes.

On compte, aux Etats-Unis, qu'il ne faut pas moins d'une vingtaine de millions de dollars, soit 6 milliards de francs, pour réaliser un aéroport correct.

A titre de comparaison, les services chérifiens disposent en 1951, de 160 millions de francs pour tous les aérodromes du Maroc, c'est-à-dire pour 148 terrains. Malgré cela, la nécessité du développement de ce genre d'équipement économique, n'est pas perdue de vue.

C'est ainsi que la construction d'un grand aéroport près de Casablanca est projetée ; les études sont en cours et l'achat des terrains entrepris.

Par ailleurs de nombreuses aérogares viennent d'être achevées à Rabat, Rabat-Salé, Oujda, etc... et de nombreux terrains civils sont en cours d'aménagement pour les avions de transports aériens à Fès, à Meknès, à Taza.

HYDRAULIQUE.

C'est sur les dépenses d'hydraulique et d'électricité que, depuis quatre années, nous avons surtout axé nos moyens de travail. Il ne faut pas perdre de vue, en effet, que ce pays est un pays essentiellement rural, et que, par conséquent, tout ce qui permettra d'augmenter le rendement de l'agriculture ou de fertiliser les terres aura, sur le niveau de vie de ses habitants, une influence essentielle.

Les travaux d'hydraulique sont d'ailleurs liés à ceux destinés à produire l'électricité. Les barrages servent, simultanément, à produire de la force motrice et à mettre en réserve l'eau qu'il sera nécessaire de répandre sur les champs au moment où on en aura besoin.

Rappelons-nous que un litre-seconde d'eau, répandu sur les terres, permet de nourrir de une à trois familles ; et rappelons-nous que un kw. installé permet également de faire vivre une famille de travailleurs, d'où l'importance des travaux d'hydraulique (liés à ceux d'électricité) en raison de l'accroissement de la population.

D'un inventaire qui a été fait, il y a quelques années, et qui a porté sur toute la surface du Maroc, il résulte que si l'on mettait en réserve le débit de toutes les rivières, de toutes les sources, et si on lâchait ce débit d'une façon continue, on pourrait disposer de 285 m³ à la seconde.

Réfléchissons un instant, et voyons combien ce chiffre est faible. Songeons aux énormes débits du Saint-Laurent, de l'Orénoque, voire du Nil, et constatons comme nos ressources sont faibles. Notre avenir hydraulique est donc fatalement limité.

Quoi qu'il en soit, le débit continu dont nous pourrions disposer pourrait donc être de 285 m³ à la seconde. On a calculé que, par infiltration, un débit d'environ 60 m³ à la seconde sera toujours perdu et irrécupérable ; le maximum que l'on puisse espérer est donc de récupérer quelque chose de l'ordre de 225 m³ à la seconde. Sur ces 225 m³ à la seconde, les barrages et aménagements hydrauliques, déjà réalisés, utilisent 43 m³ à la seconde.

Je vous montrerai dans un instant que nos travaux

en cours vont permettre d'aménager 75 m³ à la seconde et il ne restera plus que 100 à 110 m³ à utiliser dans l'avenir. Les projets que nous avons entrepris et réalisés ne laisseront donc pas un avenir bien considérable.

Nous pourrions donc bientôt utiliser 118 m³-seconde et il ne restera plus que 100 à 110 m³ à utiliser dans l'avenir. Les projets que nous avons entrepris et réalisés ne laisseront donc pas un avenir bien considérable.

Quoi qu'il en soit, rappelons, pour le moment, les travaux qui sont exécutés, et ceux qui sont en cours :

1° Projets déjà réalisés :

- *Sidi-Simane* : 10.000 ha. par le barrage de Beth (227 millions de mètres cubes).
- *Beni-Amir* : 17.500 ha. par le barrage de Zidania.
- *N'Fis* : 5.000 ha. par le barrage de Lalla Takerkoust (50 millions de mètres cubes), plus 7.000 ha. améliorés.
- *Petits travaux* : 5.000 ha.

C'est donc au total, près de 45.000 ha. qui ont été mis en valeur à l'aide de trois barrages, dont deux importants et un tout petit.

2° Travaux en cours :

- *Sidi-Slimane* : 22.000 ha. (extension du réseau existant).
- *Beni-Amir* : 26.000 ha. (extension du réseau existant).
- *N'Fis* : 20.000 ha. (extension du réseau existant).
- *Beni-Moussa* : 90.000 ha. par le barrage de Bin-el-Ouidane et Aït-Ouarda.
- *Triffa* : 30.000 ha. par le barrage de Mechra Homadi.
- *Abda-Doukkala* : 80.000 ha. par le barrage d'Im-Fout.
- *Petits travaux* : 20.000 ha.

Soit, au total : 288.000 hectares.

On voit donc que la surface, dont l'irrigation a été entreprise et se poursuit actuellement, représente à peu près sept fois celle qui est déjà irriguée.

Les barrages en construction, ou qui viennent d'être achevés, sont au nombre de quatre, c'est-à-dire qu'en une seule fois on fait plus qu'il n'a été fait au cours des 25 années précédentes.

En outre, des études ont été entreprises et sont en voie d'achèvement et qui intéressent les périmètres suivants.

3° Travaux étudiés :

- *Oued Massa* : 20.000 ha. (région d'Agadir).
- *M'dez* : 30.000 ha. (région du Sebou à Fès).
- *El Kelaa* : 20.000 ha. (par l'oued el Abid).
- *Haouz* : 30.000 ha. (par le barrage de la Tessaout).
- *Abda Doukkala* : 40.000 ha. (extension au départ d'Im-Fout).
- *Melaina-Mjarra* : pour mémoire.
- *Melloulou* : 1.000 ha. (région de Guercif).
- *Petits travaux* : 10.000 ha.

Soit au total : 150.000 hectares.

Ainsi, 328.000 ha. irrigués ou en voie d'irrigation ; 150.000 ha. dont l'irrigation est prévue et étudiée, voilà donc l'énorme programme dont la réalisation est en cours.

Encore faut-il ajouter à cet ensemble, les travaux de drainage qui ont été entrepris dans la plaine du Rharb, car, paradoxalement, si certaines régions du Maroc manquent d'eau, le Rharb au contraire, à certains moments, a trop d'eau.

Plus de 2 millions 500.000 m³ de terre ont été remués depuis trois ans et demi dans le Rharb qui a été couvert d'un vaste réseau de canaux de drainage, permettant de récupérer à la culture plusieurs dizaines de milliers d'hectares de terrains et valorisant une surface totale de 75.000 ha. Des travaux seront entrepris dans quelque temps sur la rive gauche du Sebou et porteront sur des surfaces d'un ordre de grandeur analogue.

Ainsi apparaît l'énormité des travaux que nous exécutons dans l'ordre hydraulique. On s'en rendra mieux compte lorsque l'on saura qu'en 1951, 4 milliards 500 millions, environ, auront été dépensés pour ces travaux.

S'il existe des travaux éminemment rentables, ce sont bien ceux-là, puisqu'on sait que dans une région telle que celle de Marrakech, la terre privée d'eau a une valeur de l'ordre de 3 à 4.000 francs l'hectare, alors que la terre équipée par des canaux d'irrigation a une valeur qui doit, aujourd'hui, certainement dépasser 180.000 l'hectare.

EQUIPEMENT ELECTRIQUE.

Les travaux d'équipement électrique sont liés, en grande partie, aux travaux d'hydraulique qui viennent d'être énumérés.

Là également la progression a été considérable. Voici quelques chiffres de la consommation au cours des années passées.

En 1924, le premier kwh. a été distribué et la distribution annuelle n'a porté que sur quelques kwh. Dix ans après, en 1934, la production annuelle a été de 120 millions de kwh. En 1943, elle était de 210 millions de kwh. ; en 1946, de 275 millions ; en 1949, elle était de 450 millions de kwh.

Cette progression, extrêmement rapide, donne la mesure du degré d'industrialisation du pays. Pour faire face à une consommation aussi grande et aussi rapidement croissante, il était nécessaire d'avoir un programme à l'échelle de nos besoins.

Ce programme doit porter à la fois sur la réalisation d'usines hydrauliques (la puissance hydraulique revenant moins cher que la puissance thermique) et aussi de quelques usines thermiques pour parer aux déficiences de la pluviométrie, et par conséquent de l'hydraulicité.

Quatre grandes centrales hydrauliques ont donc été installées au cours des années précédentes : à Si-Saïd Machou à El-Kansera du Beth, à Kasba-Zidania et au barrage du N'Fis, totalisant 62.550 kwh. installés (5).

Une grande centrale thermique a été installée à Casablanca, secondée par quelques centrales un peu moins importantes à Agadir et à Safi ; le total représentant 28.700 kwh. installés (6).

L'énergie moyenne que peuvent produire ces installations (qui n'ont été portées aux chiffres qui viennent d'être cités qu'au cours des cinq ou six dernières années) est la suivante :

- Energie thermique : 147 millions de kwh.
- Energie hydraulique (en année moyenne) : 370 millions de kwh.
- Total de la production possible : 517 millions de kwh.

(5) Soit :	
Si Saïd Machou	27.200
El Kansera	15.440
Kasba Zidania	8.900
Lalla Takerkoust	11.000
Total.....	62.550 Kwa

(6) Soit :	
Roches Noires	24.000
Agadir	2.910
Safi	1.790
Total.....	28.700

En 1949, on l'a vu, environ 450 millions de kwh. ont été consommés ; c'est donc que nous sommes extrêmement juste ; et si l'hydraulicité est faible, le déficit est certain.

Aussi avons-nous entrepris, depuis environ quatre ans et demi, la mise en œuvre d'un énorme programme d'accroissement de nos ressources électriques. Nous voulons multiplier la puissance installée par plus de trois, et la capacité de production par un chiffre analogue.

— 67.000 kw. thermiques et 212.000 kw. hydrauliques sont en cours d'installation, faisant passer la puissance installée de 115.000 à 394.000 kw. ; 266 millions de kwh. thermiques et 450 millions de kwh. hydrauliques s'ajouteront à ceux actuels, faisant passer le courant vendable de 517 à 1.250 millions de kwh.

Pour réaliser ces augmentations considérables de nombreux travaux ont été entrepris, et sont en cours sur toute la surface du Maroc. Citons rapidement les plus importants :

1° Usines thermiques :

- A Casablanca : nouvelle centrale à vapeur de 40.000 kwh.
- A Oujda : nouvelle centrale à vapeur de 28.000 kwh.
- A Agadir : nouvelle centrale diesel de 1.900 kwh.

2° Usines hydrauliques :

- A Daourate : 20.000 kwh.
- A Bin el Ouidane : 90.000 kwh.
- A Afourer : 105.000 kwh.

Un grand poste de transformation, situé à Tit-Mellil, près de Casablanca, répartira dans tout le Maroc le courant ainsi produit, grâce à des lignes à 150.000 volts qui se construisent partout, d'Oujda à Casablanca.

La pièce maîtresse de cet ensemble est le groupe des ouvrages de l'Oued el Abid (barrages de Bin el Ouidane et d'Aït Ouarda ; tunnel d'Afourer). Tous ces ouvrages sont en cours d'exécution.

Le barrage de Bin el Ouidane aura 140 m. de hauteur et retiendra un milliard et demi de mètres cubes d'eau.

Le tunnel d'Afourer aura 10.000 mètres de long, 4 m. 50 de diamètre et dérivera 43 m³ seconde.

Tous ces ouvrages seront achevés d'ici trois à quatre ans.

On voit donc l'importance de l'effort entrepris. Cet ensemble de travaux ne coûtera pas moins de 32 milliards. En 1950, 8.700 millions furent consacrés à cette œuvre.

*
**

Il me faudrait encore détailler les travaux urbains, si importants, que nous avons réalisés dans ce pays et que nous continuerons à développer.

Citons, surtout, les immenses adductions d'eau que nous avons aménagées. Rappelons que la grande conduite du Fouarat qui alimente les villes de la côte, de Port-Lyautey à Casablanca, a vu son débit passer annuellement de 2.200.000 m³, en 1933, à 15.300.000 m³, en 1943, 25.000.000 m³, en 1949 ; elle atteindra 27.000.000 m³ en 1951.

Signalons que nous avons entrepris la construction d'une nouvelle conduite de 75 kms de long qui n'apportera pas moins de 60.000.000 m³ d'eau à la ville de Casablanca ; que, dans le même temps, un tunnel de 50 kms de long vient d'être achevé à Safi, pour amener à cette ville, les eaux de l'Aïn Rhor ; et qu'on réalise des adductions d'eau à Fès, Meknès, et dans de très nombreux centres secondaires.

*
**

Avant de terminer, quelques chiffres encore permettront de mesurer la grandeur des sommes qui doivent être investies pour réaliser un tel équipement économique. Ces chiffres sont, en général, ignorés, ou perdus de vue, par ceux qui veulent juger notre action.

Il faut savoir qu'un kilomètre de route coûte un minimum de 4 millions, lorsqu'il s'agit de faire une route de première importance, et de 1 million lorsqu'il s'agit de faire uniquement un petit chemin. Une grande route, comme celle de Casablanca à Rabat, coûte environ 6 millions au kilomètre.

Un kilomètre de chemin de fer coûte, lorsqu'il est établi en pays facile, 25 millions environ, et lorsqu'il est établi en pays montagneux, 50 millions.

Le mètre linéaire des jetées extérieures du port de Casablanca revient environ à plus de 2 millions et le mètre de quai de Casablanca coûte, aujourd'hui environ 5 millions.

Un kilomètre de tunnel coûte 100 millions, lorsqu'il n'y a aucune difficulté pour le faire. La moindre piste d'avion coûte 50 millions ; un hectare irrigué revient à 73.000 frs, et 1 kva. installé, à 90.000 frs au moins.

Ces chiffres, qui sont valables aujourd'hui et qui, demain, seront peut être dépassés, montrent qu'elle est l'importance des sommes qu'il faut réunir pour exécuter le programme dont j'ai tracé les grandes lignes.

Pêche maritime

a) Poisson débarqué dans les ports

ANNEE ET TRIMESTRE	Port- Lyautey	Rabat	Fédala	Casablanca	Mazağan	Safi	Mogador	Agadir	Total	Dont sardines
1938 - moyenne trim. ...	240	300	564	2.670	246	2.364	648	543	7.575	4.653
1946 - » »	191	156	717	2.250	144	6.318	729	2.211	12.716	9.918
1947 - » »	221	143	558	2.442	114	5.199	774	3.216	12.667	9.984
1948 - » »	504	180	447	3.216	123	5.889	588	3.012	13.959	10.830
1949 - » »	483	118	582	3.123	387	11.352	1.788	5.409	22.242	19.147
1950 - » »	508	185	279	2.988	839	12.785	5.575	7.639	30.796	27.649
1950 - 2° trimestre	1.486	78	223	2.652	142	16.330	232	12.904	34.047	29.243
1950 - 3° trimestre	141	313	553	2.420	234	25.575	8.013	7.317	44.566	41.981
1950 - 4° trimestre	249	314	181	3.633	2.872	8.035	12.957	7.700	35.941	41.981
1951 - 2° trimestre	851	61	297	2.593	60	10.746	148	14.431	29.187	25.427
1951 - 3° trimestre	40	82	542	4.054	843	12.281	4.372	3.813	26.027	16.726
1951 - 4° trimestre										

b) Répartition du poisson pêché

ANNEE ET TRIMESTRE	CONSOMME FRAIS			Livré à la conserve	Dont sardines	Utilisé comme appâts	Total
	dans les centres de pêche	EXPÉDIÉ					
		au Maroc	hors du Maroc				
	tonnes						
1946 - moyenne trimestrielle	1.890	591	9	10.167	>	60	12.717
1947 - » »	2.451	831	168	9.153	8.568	63	12.666
1948 - » »	2.214	969	165	10.557	9.652	54	13.959
1949 - » »	3.351	831	144	18.861	17.383	54	23.241
1950 - » »	2.575	778	197	27.188	25.321	59	30.796
1950 - 2° trimestre	2.902	805	746	29.534	25.663	60	34.047
1950 - 3° trimestre	1.709	609	8	42.188	40.026	60	44.566
1950 - 4° trimestre	2.530	792	17	32.541	31.261	60	35.940
1951 - 2° trimestre	2.284	800	990	25.054	20.167	60	29.188
1951 - 3° trimestre	2.656	808	141	22.362	16.726	60	26.027
1951 - 4° trimestre							

ACTIVITE DES HUILLERIES COOPERATIVES MAROCAINES (1)

Tonnage des olives traitées (O) et huiles obtenues (H) en tonnes par campagne et par coopérative du 1^{er} janvier 1941 au 30 septembre 1951

DESIGNATION DES HUILLERIES	Date de constitution	1940-41		1941-42		1942-43		1943-44		1944-45		1945-46		1946-47		1947-48		1948-49		1949-50		1950-51	
		O.	H.	O.	H.	O.	H.	O.	H.	O.	H.	O.	H.	O.	H.	O.	H.	O.	H.	O.	H.	O.	H.
		1) Amizmiz ...	14-9-1941	308	52	1.873	319	371	63	2.228	379	152	26	121	21	1.876	345	935	182	1.123	214	1.781	308
2) Chichaoua ..	18-7-1941	—	—	—	—	125	22	346	62	276	50	374	67	1.260	218	204	43	813	142	374	58	324	48
3) El-Kelaa (2).	6-8-1941	—	—	—	—	1.120	190	1.636	278	Usine fermée (6)				1.380	260	500	93	1.894	314	918	172	303	37
4) Mogador (3).	6-8-1941	—	—	79	13	91	15	249	42	262	44	340	58	581	95	935	191	244	40	904	142	38	6
5) Bou-Adel ...	6-8-1941	—	—	102	17	1.202	204	765	130	223	38	334	57	1.534	270	1.173	213	297	55	302	52	410	72
6) Ait-Attab ...	16-8-1941	—	—	—	—	—	—	—	—	77	13	Usine fermée (6)		1.490	274	714	131	363	67	874	149	198	30
7) Ksar-es-Souk	22-8-1941	—	—	—	—	—	—	431	73	193	33	310	53	1.150	313	218	39	579	93	900	159	674	122
8) Demnate ...	26-8-1941	—	—	—	—	—	—	994	159	213	34	28	4	1.637	284	1.352	204	509	88	1.324	207	Usine fermée (6)	
9) Karia ba Mo- hamed	21-5-1942	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1.200	153	1.032	121	Usine fermée (6)		—	—	333	28
10) Tafrant	21-5-1942	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	386	49	663	104	37	6	519	76	746	124
11) Térroual (4)...	21-5-1942	—	—	—	—	—	—	880	132	768	115	729	109	1.273	191	3.163	507	79	13	1.388	211	1.110	168
12) Rhafsai	7-5-1947	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	875	157	—	101	17	2.095	393	848
13) Ouezzane ...	16-5-1947	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1.097	175	1.023	164	617	92
14) Imin-Tanoute	2-9-1947	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1.319	225	508	95
15) Zoumi	20-2-1948	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	484	92	602	93	239	38	320	55	810	110
16) Bahlil (5)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
(Huill. collect.)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Totaux ...	—	308	52	2.056	349	2.909	494	7.529	1.255	2.164	353	2.236	369	14.253	2.544	12.366	2.062	7.369	1.263	14.722	2.506	7.538	1.202

Total général ... Olives : 73.450 tonnes.

Huiles : 12.449 tonnes.

Rendement moyen général : 16,94 %.

(1) Source : Direction de l'intérieur.

(2) 2 usines. La seconde a commencé à fonctionner à partir de la campagne 1948-1949.

(3) Cette huilerie a été transférée à Souq-el-Had du Draa à partir de la campagne 1949-1950.

(4) 2 usines. La seconde a commencé à fonctionner à partir de la campagne 1947-1948.

(5) Les statistiques antérieures à la campagne 1946-1947, époque de mise en fonctionnement de la nouvelle usine, n'ont pu être reconstituées.

(6) La mention « usine fermée » correspond à des récoltes nulles ou très faibles.

5° PRODUCTION ARTISANALE

Tapis estampillés

ANNEE ET TRIMESTRE	Nombre	Indice 100 en 1938	Surface m ²	Indice 100 en 1938
1938 - moyenne trimestrielle	4.968	100	18.939	100
1946 - »	4.929	99	23.310	123
1947 - »	4.485	90	17.802	94
1948 - »	4.695	95	18.354	97
1949 - »	5.473	110	20.404	108
1950 - »	5.133	104	17.147	91
1951 - »	4.879	98	17.000	90
1950 - 2° trimestre	6.164	124	21.472	113
1950 - 3° trimestre	4.816	97	15.543	82
1950 - 4° trimestre	4.554	92	13.454	71
1951 - 2° trimestre	5.201	105	18.243	96
1951 - 3° trimestre	4.319	87	15.414	81
1951 - 4° trimestre	4.952	100	16.019	85

SITUATION DES ATELIERS PILOTES (1)

Rappelons que le programme de modernisation technique de l'artisanat, arrêté en décembre 1948, prévoyait la création échelonnée sur quatre ans, d'*ateliers-pilotes* intéressant les principales industries artisanales : industries textiles (tapis et tissages ras) — industries du cuir (tannerie, maroquinerie, cordonnerie) — industries du bois (ébénisterie, marqueterie) — industries de la poterie céramique.

Ces ateliers visent à permettre à l'élite des artisans de se familiariser, sous la direction de techniciens

spécialistes, avec un outillage et des méthodes de travail modernes.

Parallèlement est encouragé le groupement des artisans en *coopératives*, qui utilisent, moyennant loyer, les installations des ateliers-pilotes pour les travaux à façon et qui permettent, en outre, d'une part, l'achat en gros des matières premières et leur rétrocession, au meilleur prix, aux artisans coopérateurs, d'autre part, la vente de produits dont la qualité a été contrôlée.

Voici le tableau des ateliers-pilotes et coopératives en fonctionnement à la date du 1^{er} novembre 1951 :

REGIONS	ATELIERS-PILOTES	COOPERATIVES	OBSERVATIONS
Fès	— Tannerie. — Maroquinerie. — Tissage. — Poterie et céramique.	Dahir du 8 juin 1938 Dahir du 8 juin 1938 Dahir du 8 juin 1938	Coopérative en projet.
Marrakech ..	— Tannerie. — Tissage. — Mogador (ébénisterie-marqueterie).	Dahir du 8 juin 1938 Dahir du 8 juin 1938	Coopérative en cours de construction.
Rabat	— Tissage de tapis et teinturerie. — Maroquinerie.	Dahir du 8 juin 1938 Dahir du 8 juin 1938	
Meknès	— Tissage. — Cordonnerie.		Coopérative en projet. »

Onze ateliers-pilotes sont donc actuellement en fonctionnement ; les ateliers-pilotes de tannerie à Rabat et à Meknès, l'atelier-pilote de maroquinerie à Marrakech, sont en voie d'achèvement ; l'atelier-pilote de tissage

à Rabat est en cours de construction ; enfin l'atelier-pilote de poterie et céramique à Meknès, à l'étude, sera construit, comme prévu, en 1952.

En outre, il faut signaler le développement, en dehors de ce programme, des ateliers fonctionnant déjà, avant 1948, sous le contrôle ou avec l'aide du service des métiers et arts marocains (ateliers de tissage de tapis à Fès, Meknès, Azrou — coopératives de tissage de tapis de Chichaoua, Ouarzazate et Tazenakht).

(1) N.D.L.R. — Source : Direction de l'intérieur — Service des métiers et arts marocains — cf. également à ce sujet : « Modernisation de l'artisanat marocain », dans *bulletin économique et social du Maroc*, vol. XIV, n° 48, 4^{me} trimestre 1950, p. 99.