

LES CHEMINS DE FER MAROCAINS

La situation difficile des réseaux ferroviaires fait qu'on entend souvent poser la question : « Construirait-on, à notre époque, des lignes de chemins de fer ? »

Les analyses très poussées de la question des transports terrestres, qui ont été faites récemment, notamment par la direction de la S.N.C.F., permettent de voir plus clairement quels sont les facteurs qui créent l'inégalité dont souffrent les réseaux français (charges de service public principalement).

En tout état de cause, l'exemple des chemins de fer du Maroc peut apporter une contribution à l'étude de ce problème.

I. — Première période de 1912 à 1925

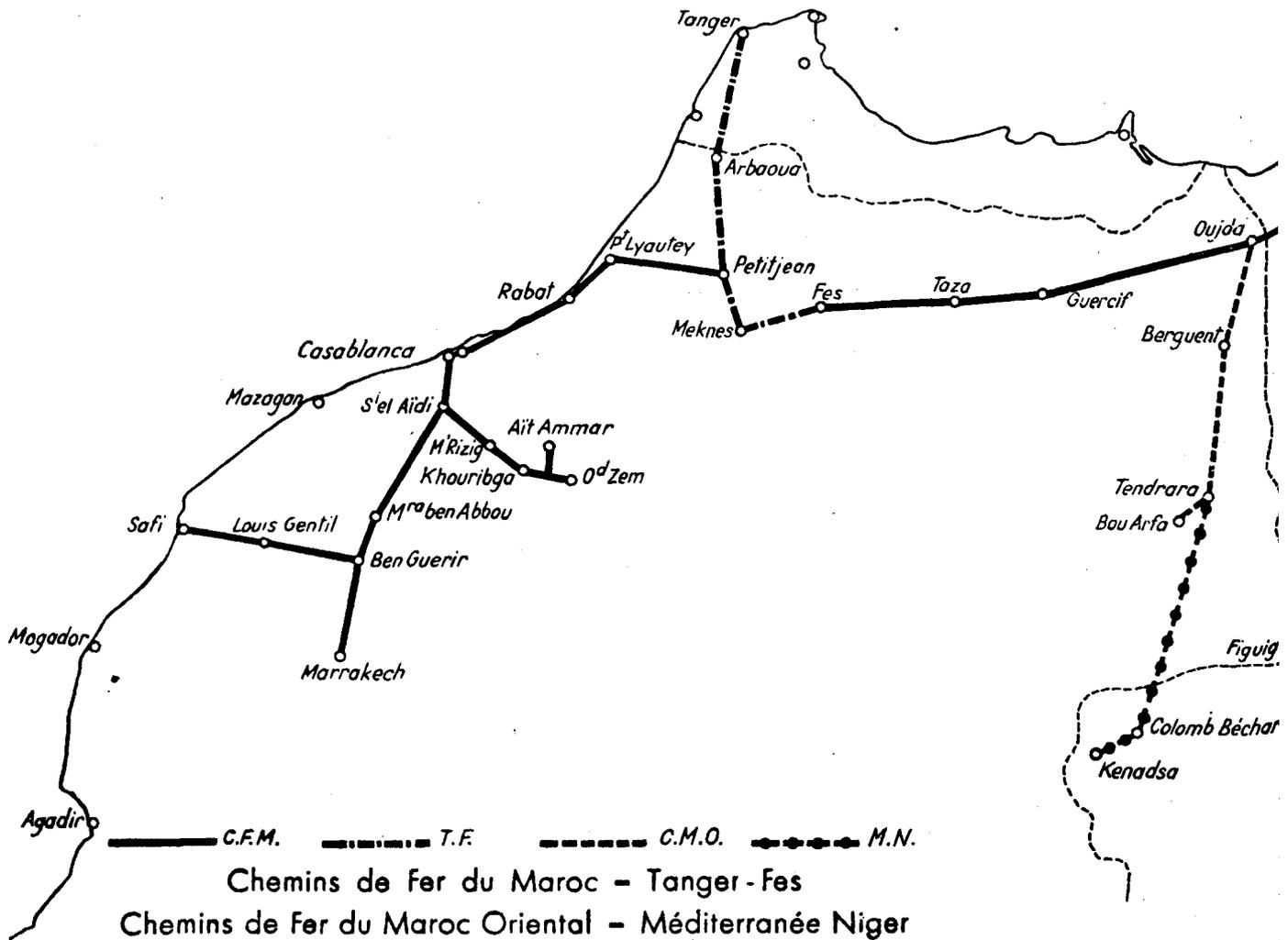
La voie de 0 m. 60

C'est la période de la pacification du pays.

Au début, le réseau routier est inexistant, comme le réseau ferroviaire. La technique routière n'était, d'ailleurs, pas au point, et l'on n'avait, presque partout, que des pistes « endroits autour desquels on passe ».

La construction d'un réseau à voie normale était entravée par le traité d'Algésiras qui imposait de

LE RESEAU FERROVIAIRE MAROCAIN ACTUEL A VOIE NORMALE



construire, en premier lieu, la ligne Tanger-Fès (1).

L'effort du Gouvernement s'est ainsi porté, au début, sur l'établissement d'un réseau ferré à voie de 0 m. 60 qui constitua, peu à peu, les grandes artères de circulation et de trafic.

Le Génie militaire commença les travaux dès la fin de 1911. Le matériel était amené dans les ports de Casablanca et Kénitra (aujourd'hui Port-Lyautey) et, via l'Algérie, à Oujda. La construction fut amorcée au départ de ces trois villes. Le Maroc oriental était, d'ailleurs, séparé du Maroc occidental par la région non pacifiée de Taza, qui formait une barrière absolue.

A la veille de la guerre de 1914-1918, les lignes :

- Casablanca - Rabat (89 km.),
- Casablanca - Berrechid (42 km. en direction de Marrakech),
- Port-Lyautey - Salé (35 km.),
- Port-Lyautey - Meknès (49 km.),
- Oujda - M'Soun (204 km.),

étaient déjà livrées à l'exploitation.

A la même époque, il n'y avait pas encore une seule route « en service ». Mais, très rapidement, la technique routière a évolué, et, au 31 décembre 1919, le programme de « routes principales », élaboré dès 1912, était réalisé.

Il s'agissait de :

- Safi - Casablanca - Rabat - Port-Lyautey ;
- Port-Lyautey - Souk-el-Arba, avec prolongement futur sur Tanger ;
- Port-Lyautey - Petitjean - Meknès et Fès ;
- Petitjean - Souk-el-Arba ;
- Marrakech - Casablanca ;
- Marrakech - Mazagan ;
- Marrakech - Mogador.

En tout, 1.400 km. de voies principales, auxquels s'ajoutaient 1.200 km. de routes secondaires.

Pendant la même période, le chemin de fer à voie de 0 m. 60 s'était enrichi de 515 km. de lignes et, le 31 juillet 1921, en présence du Maréchal Lyautey, les deux tronçons de la grande rocade Marrakech - Oujda, via Casablanca, se soudaient près de Dar-Caïd-Omar. C'est une date qui compte dans l'histoire des chemins de fer et du Maroc.

D'autre part, à partir de 1920, les chantiers de construction du chemin de fer à voie normale vont s'ouvrir (pour ceux de la Compagnie des chemins de fer du Maroc) ou entrer vraiment en activité (pour ceux de la Compagnie franco-espagnole du chemin de fer de Tanger à Fès).

A partir de 1923, tronçon par tronçon, la voie normale va être ouverte à l'exploitation.

(1) Cf. à ce sujet M. Bousser - le problème des transports au Maroc - Paris, Sirey, 1934.

II. — Deuxième période de 1926 à 1938

La voie normale La concurrence routière

Dès 1925, le chemin de fer à voie normale est en service de Settat (entre Casablanca et Marrakech) à Fès, ainsi que de Sidi-el-Aïdi à Kouribga et de Petitjean à Mechra-bel-Ksiri, en direction de Tanger. En 1936, le réseau à voie normale avait sa consistance actuelle.

Il s'agit d'un chemin de fer moderne, où les déclivités n'atteignent 15 mm. par mètre qu'en quelques points. La voie était, à l'origine, armée en rails de 36 à 37 kg., posés sur des traverses de chêne injecté. Peu à peu, les traverses métalliques ont remplacé les traverses en bois, et le rail de 46 kg., le rail de 36 ou 37 kg.

La traction électrique, en 3.000 volts continu, a été mise progressivement en service, de Marrakech à Fès et de Sidi-el-Aïdi à Oued-Zem.

Malgré la construction du réseau à voie normale, de longues lignes de chemin de fer à voie de 0,60 sont maintenues, pendant cette période, pour fonctionner comme antennes du chemin de fer à voie normale.

Jusqu'en 1927, le matériel de voie de 0,60, rendu disponible par la construction de la voie normale, est même utilisé pour la construction de nouvelles lignes.

Mais, simultanément, le réseau routier se développe et, avec lui, la concurrence routière.

Plus sensible, la voie de 0,60 a été la plus touchée. Elle a, naturellement, réagi :

— techniquement, en s'équipant avec des machines plus puissantes (elle a même eu des machines diesel), et en assurant des services rapides de voyageurs avec des automotrices à essence ;

— commercialement, par une politique extrêmement libérale et une tarification s'alignant sur la route.

Mais le handicap technique était trop lourd et, malgré les protestations des usagers (surtout des cultivateurs) qui, bien que n'utilisant pas le rail, désirent conserver le bénéfice d'un « service public », la voie de 0,60 fut progressivement déposée. Le 31 janvier 1937, le dernier tronçon de Mechra-bel-Ksiri à Ourtzarh était fermé au trafic.

Pour la voie normale, la situation n'est guère meilleure. Evidemment, la route a « écrémé » le trafic, mais, surtout, il n'y a pas alors assez de trafic à partager entre le rail et la route. De 1932 à 1938, il y a eu toujours moins de 350.000 tonnes-kilomètres transportées par kilomètre de ligne en service, le point le plus bas se situant, en 1936, avec 280.000 tonnes-kilomètres.

Le chemin de fer a lutté contre la concurrence routière par une politique commerciale libérale et une tarification très souple.

Les pouvoirs publics sont intervenus en imposant la coordination des transports publics. Un bureau central des transports (B.C.T.) recevait toutes les demandes de transport et les faisait exécuter, de la façon la plus rationnelle, par le rail ou par la route. Pendant très longtemps, cet organisme a certainement rendu de grands services à tous les transporteurs publics, mais, encore une fois, le volume du trafic qui pouvait être remis au fer était trop faible pour permettre la vie normale d'un réseau, et les bilans étaient déficitaires.

III. — Troisième période de 1939 à nos jours

Développement du trafic

Extension de l'activité

des Chemins de fer

Modernisation du réseau

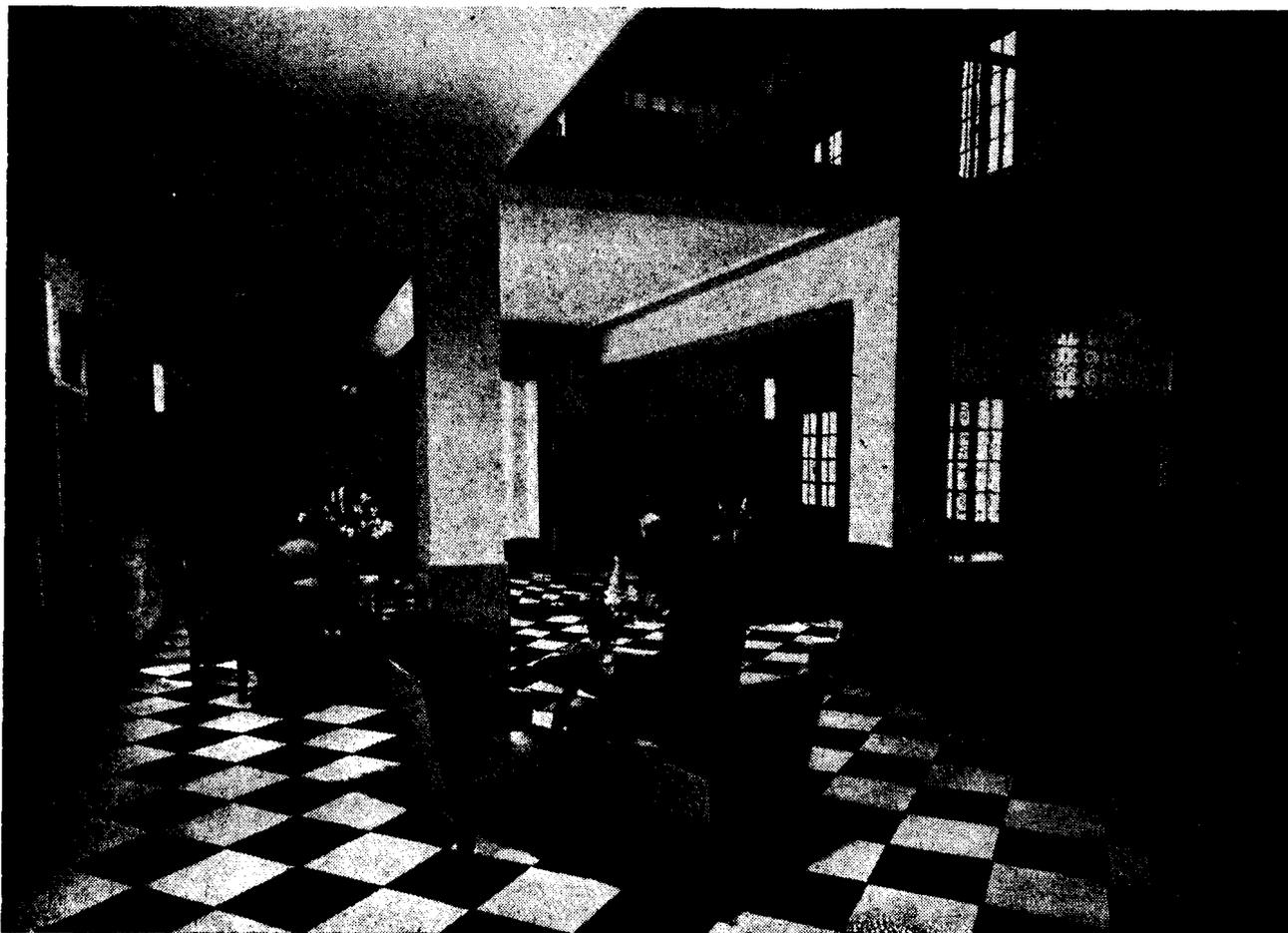
Depuis 1939, les transports de guerre, puis le développement économique du pays ont augmenté la masse des transports à assurer au Maroc. Cette augmentation considérable du trafic s'est fait sentir pour la route comme pour le rail.

Sur la route, le nombre de camions affectés à des transports publics a peu varié. Par contre, on a assisté à un foisonnement du nombre de transports

privés, le tonnage des camions privés étant, en 1950, dix fois celui des transporteurs publics. Comme les règles de la coordination n'ont pu être étendues de façon effective aux transports privés, elles ont perdu la majeure partie de leur efficacité.

Pour ne pas rester isolés, les chemins de fer du Maroc ont pris le contrôle de la principale entreprise routière de voyageurs assurant des transports parallèles au rail, ce qui leur a permis, tout en laissant les services sur rail et sur route pratiquer librement leur activité, d'assurer, au sommet, un arbitrage permanent, évitant le gaspillage des moyens. Ils se sont également assurés le contrôle d'une très grosse entreprise de transports de marchandises, qui prolonge les services ferroviaires vers le sud et le centre du Maroc, au delà des gares d'éclatement (Marrakech, Oued-Zem, Meknès).

Les chemins de fer marocains se sont, par ailleurs, intéressés à diverses branches de l'économie, en liaison avec leur activité. C'est ainsi qu'ils ont contribué, de façon essentielle, à l'électrification du pays en adoptant, dès le début, le système de traction électrique sur leurs premières lignes. C'est ainsi, également, qu'ils ont aidé puissamment le mouvement touristique dans le Protectorat par la création et la gestion d'une chaîne d'hôtels, dont certains,



Hall de l'hôtel des Iles à Mogador

comme l'hôtel Mamounia à Marrakech, ont acquis une grande renommée (2).

Sur la voie ferrée elle-même, les réseaux marocains se sont efforcés, constamment, d'augmenter leur productivité.

Ils ont été servis, d'une part, par la consistance du réseau, qui est réduit à quelques lignes situées sur les axes principaux de trafic du Maroc ; la ligne la plus productive étant la ligne des phosphates, en pente de 12 mm. vers la mer ; les lignes les moins riches étant celles de Tanger à Fès et de Fès à Oujda, à trafic très réduit.

La politique ferroviaire au Maroc a été de rechercher le trafic lourd de marchandises, sans insister sur le trafic de détail ni sur celui des voyageurs (sauf celui de masses), trop facilement attiré par les cars et par les voitures particulières sur les excellentes routes du pays.

Pour obtenir le taux le plus élevé de productivité la modernisation du réseau a été poussée au maximum. (3)

(2) Cf. Madras (D.) - L'effort hôtelier de la Compagnie des C.F.M., dans *Bulletin économique et social du Maroc*, vol. XIV, n° 48, 4^e trimestre 1950.

(3) Cf. « Note sur les améliorations apportées dans l'exploitation des chemins de fer du Maroc » - dans *Bulletin économique et social du Maroc*, vol. XIV, n° 51, 3^e trimestre 1951.

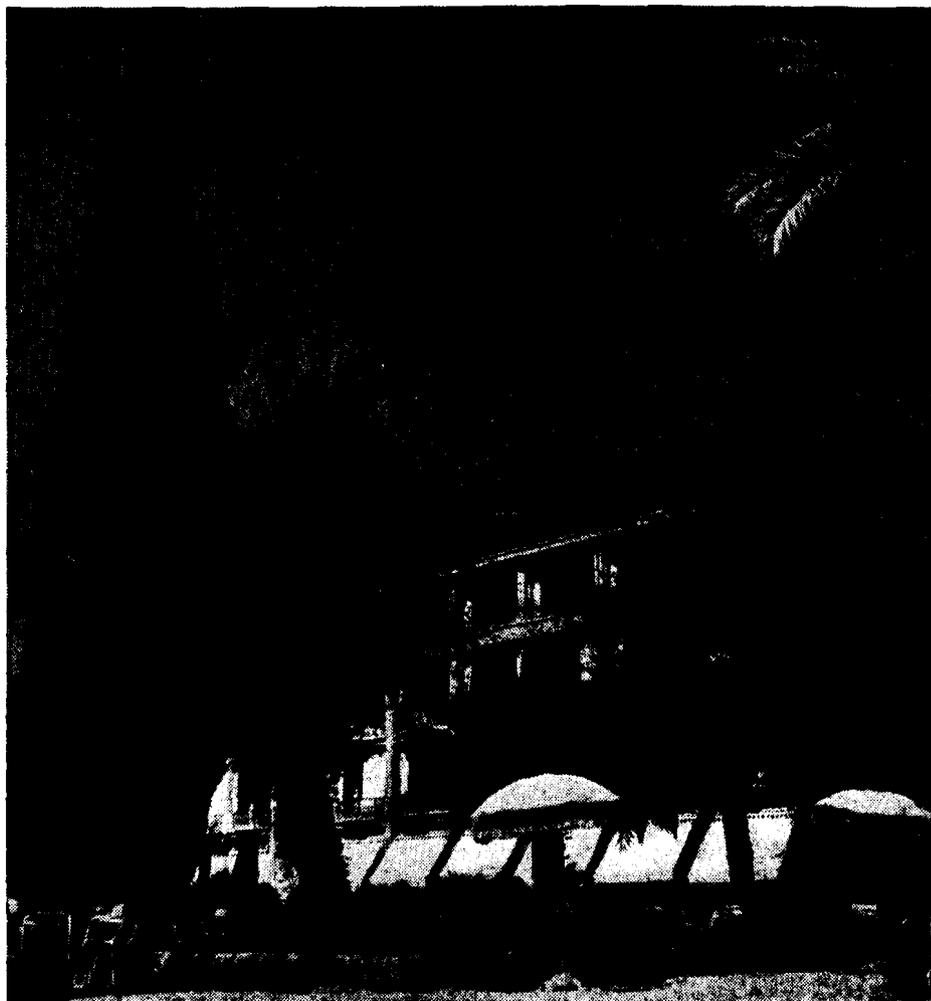
Au point de vue traction, la traction électrique, en courant continu à 3.000 volts, avait été réalisée sur toutes les lignes à l'ouest de Fès (sauf celle de Safi) dès avant 1932. Sur les autres lignes, les locomotives à vapeur, qui avaient dû assurer, de 1939 à 1945, un service particulièrement dur pour les transports militaires alliés et français, ont été remplacées, au fur et à mesure de leur amortissement, par des locomotives diesel-électriques, du type de 1.500 CV, adopté pour des raisons analogues, par l'ensemble des réseaux nord-africains après la Libération.

Le matériel wagon est constitué, en presque totalité, par du matériel à grande capacité (20 tonnes, 30 tonnes et 40 tonnes) et des trémies de 54 tonnes pour les phosphates.

Les voies sont progressivement armées en rails de 46 kg., avec des traverses métalliques.

Les gares sont restées très espacées ; il y a d'ailleurs, au Maroc, peu d'agglomérations rurales dispersées, en dehors des grandes villes. Les réseaux ont multiplié les embranchements particuliers, en établissant, à leurs frais, des voies mères, de façon à réduire les charges terminales pour les usagers.

La régulation automatique est utilisée sur les tronçons de ligne importants.



L'hôtel « Mamounia » à Marrakech

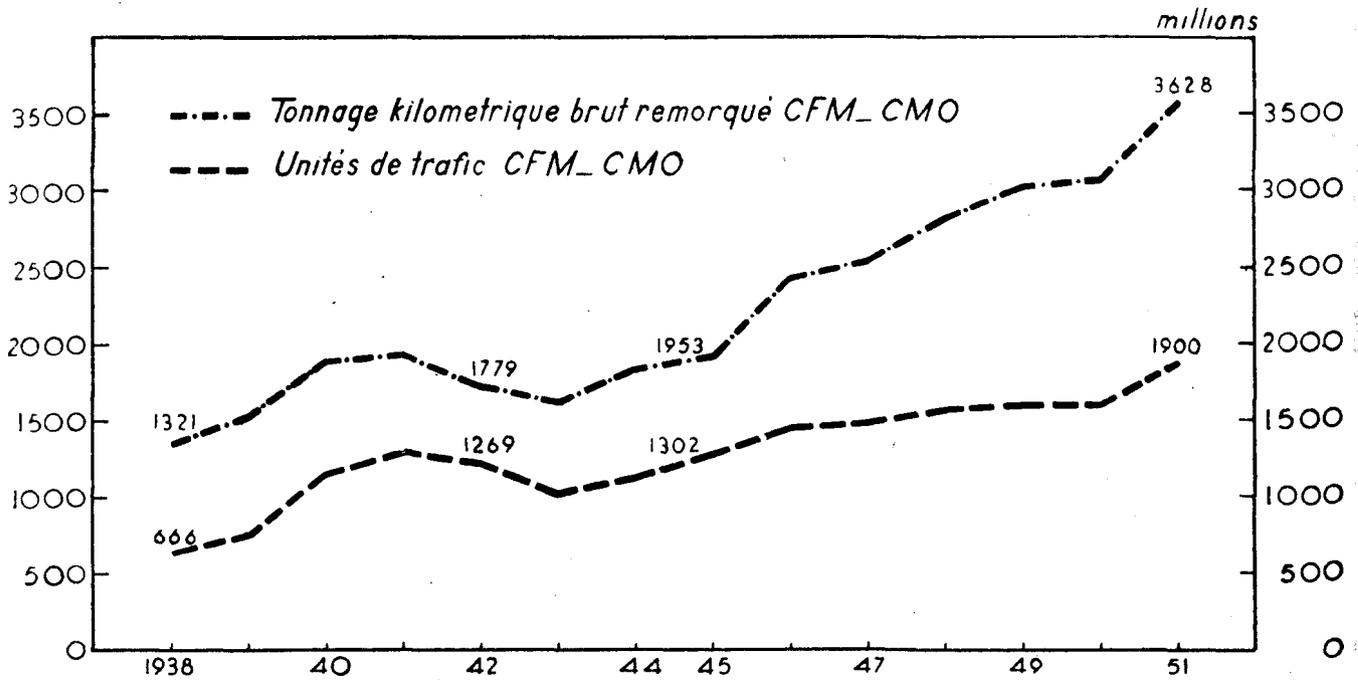
L'ensemble de ces conditions permet une bonne utilisation du matériel et une exploitation commerciale qui donne satisfaction.

été, pour les locomotives électriques en service, de 250 km., et, pour les locomotives diesel-électriques, de 320 km.

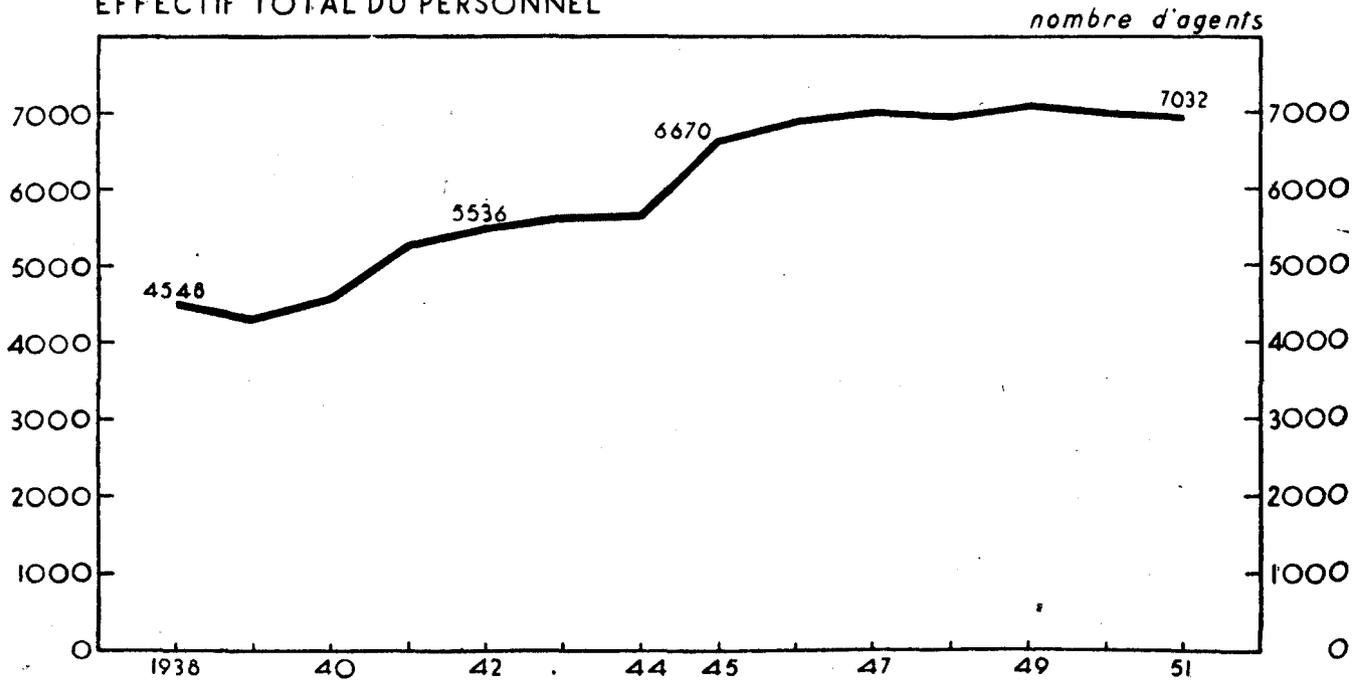
En 1951, le parcours journalier moyen, pour un service principalement de trains de marchandises, a

La charge moyenne utile, par tonne de wagons en service, est de 13.000 tonnes-kilomètres utiles.

EXPLOITATION DES CHEMINS DE FER DU MAROC (C.F.M. C.M.O.)



EFFECTIF TOTAL DU PERSONNEL



CFM : chemins de fer du Maroc
 CMO : d° d° Oriental

Le nombre de tonnes-kilomètres transportées, par kilomètre de ligne C.F.M., est passé de 407.000 en 1939, à 946.000 en 1950, et à 1.113.000 en 1951.

Le nombre de tonnes kilométriques brutes remorquées en 1951 est 2,75 fois celui de 1938.

Le nombre d'unités de trafic (tonnes-kilomètres et voyageurs-kilomètres), par agent, est passé de 146.409 en 1938, à 270.161 en 1951.

La modernisation du service de traction du réseau a permis, en augmentant de moins de 1 % le nombre des agents, d'augmenter de 39 % le nombre d'unités de trafic de 1946 à 1951.

• Les tarifs ont pu être maintenus à un niveau relativement bas, permettant de soutenir la concurrence routière. A titre d'indication, et pour un niveau des prix sensiblement le même qu'en France, ils étaient au 1^{er} janvier 1952 (4) :

- Pour les voyageurs : 1^{re} classe : 4 fr. ;
- 2^{me} classe : 3 fr. ;
- 3^{me} classe : 2 fr. 40.

Il existe en outre une 4^{me} classe, très fréquentée puisqu'elle comprend 61 % du nombre total de voyageurs transportés, au prix de 1 fr. 40 le kilomètre.

— Pour les marchandises P.V., les tarifs s'échelonnent, suivant les classes, de 5 fr. 50 (1^{re} série) à 2 fr. 80 (6^{me} série).

Il faut cependant noter que la charge moyenne par agent est moins lourde qu'en France.

La répartition des recettes entre les différents trafics a été, en 1950 :

- 11 % pour les voyageurs ;
- 53 % P.V. sauf Office chérifien des Phosphates ;
- 27 % P.V. Office chérifien des Phosphates ;
- 9 % autres transport (G.V., bagages, bétail, etc., etc.)

(4) N.D.L.R. — Un arrêté du Secrétaire Général du Protectorat, en date du 28 février 1952 (*Bulletin Officiel* n° 2.054 du 7 mars 1952) vient de relever ces tarifs, à compter du 1^{er} mars 1952, en les portant :

Pour les voyageurs, à :

— 1^{re} classe : 4 francs 50 ; 2^{me} classe : 3 francs 35 ; 3^{me} classe : 2 francs 70 ; 4^{me} classe : 1 franc 50.

Pour les marchandises P. V., par wagons complets, les tarifs par tonne et par kilomètre, s'échelonnent de 6 frs 20 (1^{re} série) à 3 frs 15 (6^{me} série).

Pour les bagages, le droit d'enregistrement est fixé à 67 frs. le tarif des excédents étant fixé à 48 frs par tonne et par kilomètre.

Pour les expéditions de détail, dont le poids excède 50 kgs, les taux sont ainsi fixés (par tonne et par kilomètre) :

- En grande vitesse
 - 1^{re} catégorie : 5 frs 60
 - 2^{me} catégorie : 10 frs 60
 - 3^{me} catégorie : 15 frs 20
- En petite vitesse
 - 1^{re} catégorie : 7 frs 80
 - 2^{me} catégorie : 9 frs 00

IV. — Conclusion

Les réseaux du Maroc ont été concédés à trois compagnies distinctes : (les chemins de fer du Maroc (5), les chemins de fer du Maroc oriental (6), et le Tanger-Fès (7). Conventionnellement, les réseaux ont des résultats financiers distincts. Mais l'administration du Protectorat a établi une certaine compensation entre eux. Si l'on considère l'ensemble des voies ferrées du Maroc (qui constitue un réseau qui n'a pas que de bonnes lignes), cet ensemble est en équilibre (recettes et dépenses d'exploitation, augmentées de 10 % des charges d'établissement).

En 1951, compte tenu de l'existence d'un impôt sur les transports de voyageurs et d'un léger bénéfice réparti entre le Protectorat et les réseaux, ce compte est, très largement, en grand équilibre pour les chemins de fer du Maroc et du Maroc oriental, à l'exclusion du Tanger-Fès.

Le réseau du Maroc oriental, qui comprend la ligne d'Oujda à Bou-Arfa, sur laquelle il n'y a, presque exclusivement, que des trains lourds de marchandises, trainés par des machines diesel-électriques, et très peu de gares intermédiaires, est, lui, au coefficient d'exploitation de 80 % malgré des tarifs bas.

Les résultats, exposés ci-dessus, montrent qu'un réseau ferroviaire peut rendre des services et ne pas constituer une charge pour les finances d'un pays, si diverses conditions sont réunies. Ce sont ces conditions que les études de la S.N.C.F. ont nettement définies pour la France, et que le Maroc, pays neuf, où tout était à créer, a pu réaliser dès le début.

Aussi la question qui s'était posée, récemment, pour l'évacuation des charbonnages de Djerada, de savoir, dans l'hypothèse d'une production annuelle d'un million de tonnes, quelle méthode il fallait employer (route, téléferique, bandes transporteuses) a été réglée par le Protectorat par le choix du rail, et c'est ainsi que les Chemins de fer du Maroc viennent de terminer la construction d'un nouveau tronçon de ligne de 45 kilomètres (8).

Rabat, le 19 février 1952.

(5) C.F.M.

(6) C.M.O.

(7) T.F.

(8) Cf. « La nouvelle voie ferrée de Guenfouda, pour la desserte du gisement d'anthracite de Djerada », dans *Bulletin économique et social du Maroc*, vol. XIV, n° 49, 1^{er} trimestre 1951.