

## 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
<b>NAVIRES ENTRES ET SORTIS</b>										
		nombre					jauge nette (milliers de tonneaux)			
1938 - moy. trim.	1.704	1.056	129	»	»	2.823	2.205	153	»	»
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	114	117
1950 - »	2.527	1.560	409	255	162	3.280	2.647	299	124	132
1951 - »	2.773	1.764	363	309	187	3.633	2.936	335	146	146
1952 - »	3.208	2.038	294	418	222	4.154	3.326	337	209	157
1951 - 1 <sup>er</sup> trimestre	2.618	1.748	312	276	148	3.591	2.979	258	166	146
1951 - 2 <sup>e</sup> trimestre	2.800	1.816	350	266	226	3.606	2.905	353	130	163
1951 - 3 <sup>e</sup> trimestre	2.789	1.714	394	326	167	3.576	2.902	335	124	137
1951 - 4 <sup>e</sup> trimestre	2.885	1.778	396	368	207	3.759	2.959	395	165	167
1952 - 1 <sup>er</sup> trimestre	3.112	2.004	348	379	199	4.193	3.368	349	196	163
1952 - 2 <sup>e</sup> trimestre	3.238	2.104	112	383	235	4.056	3.291	335	170	155
1952 - 3 <sup>e</sup> trimestre	3.224	1.978	368	475	229	4.072	3.217	330	239	162
1952 - 4 <sup>e</sup> trimestre	3.255	2.066	346	435	222	4.295	3.427	334	231	147
<b>MARCHANDISES MANIPULEES (milliers de tonnes)</b>										
		au débarquement					à l'embarquement			
1938 - moy. trim.	252	168	6	»	»	618	462	90	300	»
1948 - »	504	426	12	15	39	1.146	855	246	12	9
1949 - »	513	399	12	30	60	1.398	1.041	246	45	18
1950 - »	514	389	6	33	69	1.499	1.134	278	44	21
1951 - »	711	565	4	52	67	1.697	1.258	337	51	28
1952 - »	1.100	645	34	77	77	1.580	1.178	278	73	23
1951 - 1 <sup>er</sup> trimestre	590	468	3	37	58	1.640	1.281	248	68	22
1951 - 2 <sup>e</sup> trimestre	719	571	3	45	77	1.859	1.371	386	55	33
1951 - 3 <sup>e</sup> trimestre	780	627	2	68	60	1.555	1.135	334	30	24
1951 - 4 <sup>e</sup> trimestre	756	594	8	57	72	1.733	1.256	379	50	31
1952 - 1 <sup>er</sup> trimestre	841	694	1	61	64	1.786	1.313	330	78	23
1952 - 2 <sup>e</sup> trimestre	948	768	15	54	79	1.644	1.231	307	57	23
1952 - 3 <sup>e</sup> trimestre	713	556	4	75	57	1.401	1.014	272	67	27
1952 - 4 <sup>e</sup> trimestre	1.896	561	114	116	107	1.489	1.155	202	88	17

### Transports routiers

#### Transports sous contrôle du bureau central des transports

ANNEE ET TRIMESTRE	VOYAGEURS (1)		MARCHANDISES		
	Cars en service (2)	Places offertes (2)	Camions chargés	Tonnage transporté	Tonnes kilométriques
	nombre		nombre	milliers de tonnes	milliers
1948 - moyenne trimestrielle	»	»	39.522	369	92.235
1949 - »	»	»	33.540	279	69.498
1950 - »	»	»	32.024	262	46.480
1951 - »	929	31.930	33.444	298,0	53.011
1952 - »	1.092	34.100	29.413	313,6	49.436
1951 - 1 <sup>er</sup> trimestre	901	31.210	31.538	242,0	47.337
1951 - 2 <sup>e</sup> trimestre	901	31.210	34.363	285,0	48.692
1951 - 3 <sup>e</sup> trimestre	929	31.930	33.905	342,7	51.478
1951 - 4 <sup>e</sup> trimestre	929	31.930	33.971	322,2	54.538
1952 - 1 <sup>er</sup> trimestre	947	32.300	30.764	319,9	54.933
1952 - 2 <sup>e</sup> trimestre	979	32.712	27.615	321,1	47.893
1952 - 3 <sup>e</sup> trimestre	1.038	33.444	29.391	315,2	45.282
1952 - 4 <sup>e</sup> trimestre	1.092	34.100	29.882	298,1	49.635

(1) Cars de 1<sup>re</sup> et 2<sup>me</sup> catégorie. Les nombres publiés antérieurement n'avaient trait qu'à la 2<sup>me</sup> catégorie.  
 (2) En fin de période.

## Note sur l'autoroute de Casablanca - Rabat <sup>(1)</sup>

### I. — Caractéristique du projet

1°) Les caractéristiques techniques seront les suivantes :

Point de départ à Aïn Sebaa, face au Zoo, à proximité de la propriété « Vita ».

Les accès à Casablanca seront assurés par l'actuelle route n° 1, et par la rocade du grand Casablanca, appelée prolongement de l'autoroute.

En allant vers Rabat, l'autoroute sera à deux voies jusqu'à la traversée de l'oued Nefifik à Pont-Blondin.

D'Aïn Sebaa à Aïn Harrouda, le tracé de l'autoroute sera à droite de la route n° 1.

A Aïn Harrouda, l'autoroute traversera la route n° 1, et restera, jusqu'à Rabat, entre la mer et la route n° 1 :

— avant de traverser l'oued Mellah, on trouvera le raccordement vers Fédala ;

— à partir de Pont-Blondin jusqu'à Rabat, l'autoroute sera à une seule voie.

Entre l'oued Cherrat et l'oued Yquem, qui seront franchis par les ouvrages existants, l'autoroute empruntera l'actuelle route côtière.

Le point d'arrivée sera avant Rabat, sur la route n° 1, avant d'arriver devant les domaines de la société « Vita ».

L'accès à Rabat se fera par la route actuelle n° 1, et, ultérieurement, par le prolongement de l'autoroute qui passera devant le nouvel hôpital.

2°) La construction et l'exploitation de cette route seraient confiées à une société dont les points essentiels de la concession seraient les suivants :

— Durée : 30 ans.

— Le concessionnaire aura à sa charge la réalisation des travaux et l'exploitation de l'autoroute, soit une dépense de l'ordre de 2.500.000.000 de francs.

— L'Etat prendra à sa charge :

— l'achat des terrains, mais le concessionnaire lui prêterait 300.000.000 de francs, remboursables en 10 ans ;

— la construction des ouvrages sur les oueds Cherrat et Yquem, et la construction de la route entre ces deux oueds (travaux déjà exécutés) ;

— la construction des raccordements des routes secondaires à l'autoroute.

— Le concessionnaire aura le droit de percevoir un péage maximum de 200 francs pour une voiture de tourisme entre Casablanca et Rabat.

— La garantie de l'Etat sera la suivante :

a) garantie des emprunts nécessaires pour la réalisation des travaux ;

b) garantie d'un minimum de perception de péage de 150.000.000 de francs par an.

— En contrepartie, l'Etat aura droit à une participation aux recettes excédentaires à 150.000.000 de francs par an.

Ce chapitre a provoqué des réactions diverses au sein de la commission du budget.

Il paraît donc opportun, pour que le Conseil du Gouvernement puisse donner son avis en toute connaissance de cause, de faire une analyse très objective des avantages et des inconvénients que présente ce projet.

### II. — Avantages du projet :

— 1°) Il est unanimement reconnu que la construction d'une autoroute entre Casablanca et Rabat améliorerait, très sensible-

ment, les relations automobiles entre ces deux villes, et réduirait le nombre d'accidents, bien que, toutefois, il soit une catégorie bien connue d'automobilistes qui provoquent les accidents dans les alignements droits, soit par excès de vitesse, soit par manque de maîtrise au volant.

— 2°) Au point de vue technique, l'autoroute présentera de grands avantages sur la route actuelle n° 1, dont le profil en long ne présente pas les caractéristiques des voies modernes à grande circulation (virages nombreux, visibilité réduite sur certains tronçons, etc...), et dont le profil en travers présente de nombreux points de rétrécissement.

— 3°) Entre Casablanca et Fédala, l'autoroute constituera une quatrième voie parallèle à la route côtière, la route n° 1 et la route intermédiaire.

Entre Fédala et Rabat, l'autoroute constituera une troisième voie de circulation parallèle à la route côtière et à la route n° 1.

— 4°) Si la construction de l'autoroute n'est pas entreprise, il faudra vraisemblablement élargir la route n° 1 sur certains tronçons, et améliorer les passages sur les oueds Cherrat et Yquem. Ceci comporterait une lourde charge pour le budget d'équipement.

Si donc un groupe financier accepte d'améliorer la circulation entre Rabat et Casablanca, sans qu'il en coûte rien au budget du Protectorat, c'est une affaire intéressante.

— 5°) Il est à penser que la circulation augmentera au Maroc, et que, dans un avenir plus ou moins lointain, les automobilistes féliciteront le gouvernement d'avoir vu grand aujourd'hui.

### III. — Raisons qui pourraient être invoquées pour différer l'exécution de ce projet

Elles sont les suivantes :

— 1°) Les budgets à venir semblent hypothéqués par la construction de cette route. Qu'advierait-il si la dépense du concessionnaire dépassait 2.500.000.000 de francs ?

D'autre part, certains ont fait observer que le budget de travaux neufs a déjà contribué à la construction du tronçon compris entre les oueds Cherrat et Yquem, y compris les ouvrages sur ces oueds.

— 2°) Les agriculteurs craignent, à juste titre, que l'autoroute qui sera entièrement clôturée, coupe les propriétés, et constitue ainsi des parcelles d'un accès très difficile.

Il serait souhaitable que ce projet s'accompagnât d'un projet de remembrement.

— 3°) D'une manière générale, une autoroute est une voie de luxe qui ne paraît devoir répondre qu'aux trois objets suivants :

— a) liaison à grande distance, lorsque le réseau des routes ordinaires est insuffisant, soit en quantité, soit en qualité, et lorsque la circulation automobile y est très intense (cas des liaisons entre très grands centres) ;

— b) dégagement par voies radiales de la banlieue de certaines agglomérations ;

— c) rocades autour des grandes agglomérations.

(1) N.D.L.R. Extrait du rapport sur le projet de budget pour l'exercice 1953, des travaux publics, présenté par MM. Godard et Pierrat, à la session de décembre 1952 du conseil du Gouvernement.

Cf. aussi à ce sujet : « Projet d'autoroute à péage entre Casablanca et Rabat », dans Bulletin économique et social du Maroc, vol. XIV, n° 50, 2<sup>me</sup> trimestre 1951, p. 466.

Remarquons que la route n° 1 est, en principe, doublée sur presque tout son parcours par une route côtière, en voie d'achèvement, et que les liaisons par fer entre Casablanca et Rabat sont rapides et souvent pratiques.

De plus, la liaison Casablanca (place de France) à Rabat (place du Marché) est faite en 1 h. 1/2 par les cars de la C.T.M. Cela prouve que la circulation est très acceptable.

L'autoroute ne dégage, pour l'instant, ni la sortie de Casablanca (puisque son point de départ est au delà d'Aïn Sebaa), ni l'accès à Rabat (puisque son point d'arrivée se situe à environ 4 km. de la ville).

On a dit qu'aux Etats-Unis toutes les routes à trafic moyen supérieur à 3.000 ou 4.000 véhicules par jour, devaient être à deux voies de 7 m.

Les Etats-Unis sont des pays neufs, qui ont à construire un réseau ; ce sont des pays riches. Le Maroc a besoin, pour s'équiper, de l'argent du contribuable ou de l'épargnant français.

La situation du Maroc n'est pas comparable à celle des Etats-Unis.

En France, il y a très peu d'autoroutes (dégagement de Paris par l'autoroute de l'Ouest, dégagement de Marseille). Les raisons en sont l'existence d'un réseau routier et d'un réseau ferroviaire très importants. La France n'est pas un pays assez riche pour se permettre de doubler ses routes nationales par un système d'autoroutes, tout en continuant à entretenir ces mêmes routes nationales.

Si nous comparons le trafic sur les routes françaises et le trafic sur les routes marocaines, nous trouvons les résultats suivants :

a) En France.

Sur l'autoroute de l'Ouest, le trafic, en 1950, a atteint jusqu'à 30.000 véhicules par jour.

Aux pointages de 1934-1935, le trafic moyen journalier était le suivant aux environs de Paris :

Sur la R. N. 20 (sortie porte d'Orléans) : Croix-de-Berny : 26.700 véhicules par jour. — Arpajon (20 km. de Paris) : 3.100 véhicules par jour.

Sur la R. N. 7 (Paris, Lyon, Marseille, Nice) : Orly : 9.407 véhicules. — Athis-Mons : 6.652 véhicules. — Corbeil : 4.373 véhicules.

Sur la R. N. (Paris, Melun, vers Genève) : Charenton : 8.000 véhicules. — Montjeron : 4.922 véhicules.

C'était des chiffres 1935, et encore aujourd'hui, il n'y a pas d'autoroute sur ces parcours.

Par ailleurs, on doit remarquer que sur les routes françaises, les croisements sont plus nombreux qu'au Maroc et la densité des villages est beaucoup plus importante.

b) Au Maroc.

Les pointages sur la route de Casablanca-Rabat sont les suivants (2) :

— à Aïn Harrouda, entre Casablanca et Fédala, trafic moyen journalier de 5.100 véhicules ;

— à Bouznika, trafic moyen journalier de 3.200 véhicules, alors que le pont de la route côtière sur l'oued Yquem n'est pas en service ;

— à Témara, trafic moyen journalier de 3.500 véhicules.

La discussion qui s'ouvrira permettra probablement de dégager d'autres aspects que peut revêtir ce problème.

Nous pensons en avoir résumé les principaux.

(2) N.D.L.R. Cf. infra : « Note sur l'intensité de la circulation sur les routes du Maroc »

## Note sur l'intensité de la circulation sur les routes du Maroc <sup>(1)</sup>

Résultats provisoires des moyennes journalières pendant les premiers mois de 1952, aux points suivants :

— Route de Mazagan à Casablanca :

Sortie de Mazagan...	1.400	véhicules en moyenne par jour		
Bir Djid Chavent.....	1.100	»	»	»
Arrivée Casablanca...	2.500	»	»	»

— Route Casablanca-Marrakech :

Settat .....	1.000	»	»	»
Berrechid .....	1.000	»	»	»
Arrivée Casablanca...	3.900	»	»	»

— Route côtière Casablanca-Fédala :

Fédala .....	3.000	»	»	»
--------------	-------	---	---	---

— Route Casablanca-Rabat :

Aïn Harrouda .....	5.100	»	»	»
Bouznika .....	3.200	»	»	»
Témara .....	3.500	»	»	»
Arrivée Rabat.....	4.100	»	»	»

— Route Rabat-Fès :

Monod .....	1.300	»	»	»
Tiflet .....	1.400	»	»	»
Khemisset .....	1.300	»	»	»

Sortie de Meknès ....	2.000	véhicules en moyenne par jour		
Arrivée à Fès.....	1.300	»	»	»

— Route Meknès-Azrou :

Sortie de Meknès....	2.900	»	»	»
Arrivée Azrou.....	900	»	»	»

— Route Rabat-Port-Lyautey :

Bouknadel .....	2.600	»	»	»
-----------------	-------	---	---	---

— Route Port-Lyautey :

Sortie Port-Lyautey ...	1.000	»	»	»
Sidi-Slimane .....	1.000	»	»	»
Arrivée Petitjean....	1.800	»	»	»
Sortie de Petitjean vers				
Souk-el-Arba .....	1.400	»	»	»

— Pont de Rabat-Salé sur le Bou-Regreg :

Trafic sur Salé.....	5.000	»	»	»
Trafic sur Meknès....	3.000	»	»	»
Total sur le pont...	8.000	»	»	»

(1) N.D.L.R. — Extrait du rapport sur le projet de budget, pour l'exercice 1953, des Travaux publics, présenté par MM. Godard et Piallat, à la session de décembre 1952 du conseil du gouvernement.

## Transports ferroviaires (1)

## a) Résultats globaux (zone française seulement)

ANNEE ET MOIS	RECETTES			Voyageurs (km)	Tonnes (km)	Wagons transportés	Marchan- dises transportées (2)	
	Totales (1)	TRAFIC						
		Voyageurs	Bagages					Marchan- dises
		millions de francs			millions	milliers	milliers de tonnes	
1949 - Moyenne mensuelle .....	331,0	78,1	»	252,8	53,6	98,4	27,9	571
1950 - » » .....	350,2	68,1	»	282,1	47,8	101,4	25,7	584
1951 - » » .....	463,4	88,7	»	375,4	53,1	120,7	29,5	714
1952 - Janvier .....	506,6	76,5	1,4	423,5	47,0	120,3	31,3	723
Février .....	510,6	75,3	1,2	430,1	46,0	124,6	31,7	741
Mars .....	608,8	93,2	1,6	510,7	51,3	129,4	33,1	753
Avril .....	593,0	108,6	1,9	478,7	58,7	120,7	31,8	702
Mai .....	576,6	116,5	1,9	455,3	65,3	124,4	31,7	757
Juin .....	487,6	99,8	2,0	382,4	54,6	103,7	29,1	649
Juillet .....	530,7	115,9	2,1	408,5	64,3	110,3	31,1	669
Août .....	576,3	131,6	3,2	398,1	73,9	111,2	30,0	661
Septembre .....	532,6	136,1	2,2	359,5	76,3	102,4	26,8	584
Octobre .....	565,6	119,3	2,1	417,7	67,6	115,0	31,1	653,5

NOTA. — Augmentation générale des tarifs : 19-6-50. 1-6-51, 1-3-52.

(1) Y compris les recettes « bagages » mais non compris les recettes « hors trafic » en 1949-50-51. Y compris les recettes « hors trafic » et recettes diverses du Tanger-Fès, en 1952.

(2) Tonnage transporté pour les C.F.M. et C.M.O., tonnage chargé pour le Tanger-Fès et dans la zone française seulement.

## b) Détail du trafic (ensemble du Maroc)

RUBRIQUES	C.F.M. et C.M.O.		T.F.	
	2 <sup>me</sup> trimestre 1952	3 <sup>me</sup> trimestre 1952	2 <sup>me</sup> trimestre 1952	3 <sup>me</sup> trimestre 1952
	VOYAGEURS : milliers			
1 <sup>re</sup> classe .....	36	30	15	15
2 <sup>e</sup> classe .....	184	193	81	97
3 <sup>e</sup> classe .....	240	283	86	111
4 <sup>e</sup> classe .....	804	968	408	487
Total.....	1.264	1.474	590	710
	MARCHANDISES : milliers de tonnes (transportées)			
Céréales .....	25	31	31	20
Sucres .....	21	16	5	5
Vins .....	5	3	5	3
Combustibles solides .....	139	158	33	41
Combustibles liquides .....	41	43	18	20
Chaux et ciments .....	96	76	23	22
Minerais .....	314	325	3	1
Amendements et engrais .....	22	41	4	16
Phosphates .....	1.025	861	»	»
Autres .....	383	359	98	91
Total.....	2.071	1.913	220	219

NOTA. — L'addition des chiffres correspondant aux différents réseaux ne peut être faite ; le trafic de chacun d'eux comprend en effet non seulement les expéditions, mais les arrivages en provenance des autres réseaux.

## Transports aériens

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

ANNEE ET TRIMESTRE	NOMBRE D'AVIONS		NOMBRE de passagers civils (2)		MARCHANDISES (2)		Bagages (2)	Poste et journaux (2) (3)
	Arrivée	Départ	Arrivée	Départ	Arrivée	Départ	Arrivée + départ	
1948 - moyenne trimestrielle ....	1.419	1.422	13.713	14.010	739,1	»	»	»
1949 - » » .....	1.401	1.404	13.353	17.379	»	510,0	529,5	67,2
1950 - » » .....	1.584	1.582	17.675	19.404	725,1	608,1	572,0	65,5
1951 - » » .....	1.647	1.648	22.109	23.329	462,7	599,2	654,4	92,9
1952 - » » .....	1.735	1.746	24.034	22.866	544,7	62,4	771,2	161,5
					593,5			
1951 - 1 <sup>er</sup> trimestre .....	1.301	1.296	16.278	16.325		609,5	465,5	90,7
1951 - 2 <sup>e</sup> trimestre .....	1.555	1.548	18.854	24.758	493,0	673,7	626,4	87,3
1951 - 3 <sup>e</sup> trimestre .....	1.986	1.991	30.808	31.165	599,4	353,0	847,8	84,7
1951 - 4 <sup>e</sup> trimestre .....	1.745	1.757	22.495	21.068	530,1	760,8	677,7	108,7
					556,1			
1952 - 1 <sup>er</sup> trimestre .....	1.493	1.495	19.272	19.981		807,2	661,2	122,9
1952 - 2 <sup>e</sup> trimestre .....	1.527	1.555	20.338	20.898	532,0	687,3	680,2	153,2
1952 - 3 <sup>e</sup> trimestre .....	2.109	2.117	31.443	28.409	596,7	465,5	993,4	151,5
1952 - 4 <sup>e</sup> trimestre .....	1.810	1.815	25.081	22.174	506,2	1.036,9	749,9	218,3

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

(2) Transit exclu.

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

## Note sur la situation de la société « Air-Atlas » <sup>(1)</sup>

### I. — Considérations générales

Trois faits dominent cette situation, à la date du 15 octobre 1952 :

- Le passif 1947 a été apuré, et son règlement (échelonné sur ces trois dernières années) a pris fin.
- Le déficit des lignes intérieures s'est pratiquement stabilisé.
- Les résultats de l'exploitation des lignes extérieures, dont la compagnie doit assurer seule la rentabilité, s'avèrent satisfaisants.

#### A. — Compte d'établissement

Au 15 octobre 1952, il ne restait plus rien à apurer au titre du passif afférent aux années 1945 et 1947.

Conformément aux instructions de M. le Commissaire Résident Général, les recettes retirées de la vente des six avions JU-52, et de leurs pièces de rechange, sont venues en déduction des sommes prévues à cet effet au budget.

Précisons que ces ventes, aujourd'hui terminées, ont rapporté 10.493.868 francs.

Au 31 octobre 1952, le capital de la société « Air Atlas » se trouve donc reconstitué.

Mais si l'on considère, en outre, qu'à la même date, toute la flotte aérienne de la compagnie (intégralement payée) est entièrement amortie, on peut mesurer le chemin parcouru depuis 1948, et apprécier, à sa juste valeur, le redressement réalisé.

### B. — Comptes d'exploitation

Rien n'a été modifié aux conditions dans lesquelles sont tenus, depuis l'entrée en vigueur de la convention, les deux comptes d'exploitation :

- a) compte des lignes intérieures, dont l'équilibre est garanti par le Gouvernement chérifien en raison des services publics imposés par ce Gouvernement ;
- b) compte pour les relations extérieures, dont la société assure elle-même l'équilibre.

### II. — Examen des comptes d'exploitation

#### A. — Compte d'exploitation des lignes intérieures

— Année 1951 : Le déficit total des lignes intérieures Casablanca-Tanger, Casablanca-Marrakech-Agadir, Casablanca-Meknès-Fès-Oujda-Oran, s'est élevé, pour l'année 1951, à 62.523.539 francs contre 63.432.348 francs, pour l'année 1950.

(1) N.D.L.R. Extrait du rapport sur le projet de budget pour l'exercice 1953, des services financiers, présenté par M. J. Morlot à la session de décembre du conseil du Gouvernement. Cf. aussi, à ce sujet, Bulletin économique et social du Maroc, volume XV n° 48, 4<sup>me</sup> trimestre 1950, p. 124.

Il se décompose comme suit, pour les douze mois de 1951 :

— Janvier .....	5.058.682
— Février .....	4.676.285
— Mars .....	4.712.958
— Avril .....	4.293.907
— Mai .....	4.970.387
— Juin .....	4.919.241
— Juillet .....	4.815.737
— Août .....	5.759.280
— Septembre .....	5.424.773
— Octobre .....	5.478.692
— Novembre .....	6.115.577
— Décembre .....	6.298.022
<b>Total.....</b>	<b>62.523.539</b>

Si l'on analyse le déficit par ligne, on arrive aux chiffres comparés du tableau I pour les deux années 1950 et 1951 :

TABLEAU I  
Déficit par ligne en 1950 et 1951

Lignes	1950	1951
Casablanca-Tanger .....	34.498.473	4.535.134
Casablanca-Marrakech-Agadir .....	22.807.871	33.507.244
Casablanca-Oran (« laitier ») .....	6.126.004	24.481.161
<b>Total.....</b>	<b>63.432.348</b>	<b>62.523.539</b>

Il est intéressant de noter que le plafond budgétaire de 63 millions n'a pas été atteint.

— Année 1952 : Les résultats des neuf premiers mois de 1952 permettent d'ailleurs de penser que le déficit définitif de ces lignes, pour cet exercice, se chiffrera également à environ 63.000.000 de francs.

— Janvier 1952 .....	6.287.707
— Février » .....	5.736.844
— Mars » .....	4.973.768
— Avril » .....	5.094.260
— Mai » .....	4.655.512
— Juin » .....	4.889.923
— Juillet » .....	5.028.232
— Août » .....	5.318.672
— Septembre » .....	4.804.259

Total (neuf mois) ..... 46.789.177

TABLEAU II

Lignes intérieures — Résultats statistiques comparés  
(9 mois 1950 - 9 mois 1951 - 9 mois 1952)

Lignes Agadir-Casablanca-Agadir 017/018	1/1 au 30/9 1950	1/1 au 30/9 1951	1/1 au 30/9 1952
Nombre de voyages « Air Atlas » .....	234	233	227
Kilomètres parcourus .....	208.420	207.430	199.430
Passagers kilomètres offerts .....	4.537.220	4.769.530	4.586.800
Tonnes kilométriques offertes .....	527.776	520.051	487.213
Passagers kilomètres réalisés .....	2.869.405	3.469.450	3.734.647
Tonnes kilométriques réalisées .....	247.399	300.185	322.345
Coefficient de remplissage passagers .....	63,24 %	72,73 %	81,42 %
Coefficient de remplissage charge totale .....	46,87 %	57,72 %	66,16 %
Nombre de passagers transportés .....	8.582	10.511	11.095
Lignes Casablanca-Tanger-Casablanca 019/020 (2)	1/1 au 30/9 1950	1/1 au 30/9 1951	1/1 au 30/9 1952
Nombre de voyages « Air Atlas » .....	127	117	76
Kilomètres parcourus .....	82.760	76.365	49.128
Passagers kilomètres offerts .....	1.772.715	1.758.122	1.129.944
Tonnes kilométriques offertes .....	212.131	193.359	120.233
Passagers kilomètres réalisés .....	1.271.405	1.261.385	790.839
Tonnes kilométriques réalisées .....	116.570	122.930	73.722
Coefficient de remplissage passagers .....	70,02 %	71,74 %	69,98 %
Coefficient de remplissage charge totale .....	54,95 %	63,67 %	61,31 %
Nombre de passagers transportés .....	4.076	4.305	2.680
Lignes Casablanca-Oran-Casablanca 013/014	1/1 au 30/9 1950	1/1 au 30/9 1951	1/1 au 30/9 1952
Nombre de voyages .....	80	77	74
Kilomètres parcourus .....	119.675	118.405	113.612
Passagers kilomètres offerts .....	2.488.695	2.513.291	2.407.150
Tonnes kilométriques offertes .....	292.650	282.257	263.033
Passagers kilomètres réalisés .....	1.426.150	1.385.735	1.189.638
Tonnes kilométriques réalisées .....	157.254	153.551	142.843
Coefficient de remplissage passagers .....	57,30 %	55,13 %	49,42 %
Coefficient de remplissage charge totale .....	53,73 %	54,40 %	54,30 %
Nombre de passagers transportés .....	3.456	3.533	3.863

(2) Nota : Ligne 019/020, Casablanca-Tanger, fréquence :

- 1950 (4/7) jusqu'en juin 1950.
- 1950 (2/7) à partir de juillet.
- 1951 (3/7)
- 1952 (2/7)

Services réduits en mai-juin 1952, par suite de pénurie d'essence.

Les résultats financiers et statistiques (tableaux I et II) confirment, en définitive :

- a) La stabilisation du déficit d'exploitation des lignes intérieures, malgré les diverses hausses intervenues depuis deux ans.
- b) L'excellent fonctionnement de la ligne Casablanca-Marrakech-Agadir :
  - augmentation progressive du nombre des passagers transportés et du tonnage kilométrique réalisé,
  - coefficient de remplissage passé de 63,24 %, en 1950, à 81,42 %, en 1952, ce qui constitue un résultat de tout premier ordre.
- c) La très faible progression de la ligne Casablanca-Tanger.

Sur cette ligne, on peut considérer que le moment n'est pas loin où, pour répondre à la demande de la clientèle, « Air Atlas » se verra obligé d'augmenter ses fréquences, cause inévitable d'une augmentation corrélative du déficit.

Il n'est pas nécessaire de revenir sur les raisons du déficit des lignes intérieures (trajets trop courts, atterrissages trop fréquents, tarifs trop bas, et qu'il est impossible de relever sérieusement sans se heurter de front à la concurrence du rail et de la route). Il suffit de rappeler qu'au cours de l'année 1952, un effort sérieux s'est poursuivi pour atteindre à un rendement plus complet du matériel, du personnel, des agences et de l'ensemble des services.

**B. — Compte d'exploitation des lignes extérieures**

Cet effort, jusqu'ici, n'a pas été vain, puisqu'il a permis, d'une part, une stabilisation du déficit des lignes intérieures, d'autre part, des résultats particulièrement heureux dans le domaine des liaisons extérieures.

Les résultats du compte d'exploitation des lignes extérieures d'Air Atlas ne sauraient entrer dans le cadre de cette note annexe du fait que le fonctionnement de ces lignes est entièrement laissé à l'initiative de la compagnie, qui en supporte les risques sans garantie de l'Etat Chérifien.

Il paraît utile, néanmoins, de souligner que les résultats obtenus, sur ces lignes, en 1952, sont très satisfaisants, ainsi que le montre le tableau III.

TABLEAU III

**Résultats statistiques pour l'ensemble des lignes de la Compagnie**

	1950	1951	1952 (9 mois)
Kilomètres parcourus ...	1.825.435	2.063.366	
Passagers .....	45.795	50.112	
Passagers-kilomètres ...	27.215.162	31.724.457	
Tonnes de fret .....	416.663	495.021	
Tonnes de poste .....	65.605	77.218	
Total t. km. produites ..	2.704.300	3.090.102	
Coefficient charge passagers .....	67,3 %	66,2 %	75,74 %

En 1950, la flotte de la compagnie se composait de 6 D.C. 3, auxquels se sont ajoutés 2 Languedoc, en 1951, et un troisième Languedoc en 1952.

Le rendement du personnel est passé de 31.436 tonnes-km. offertes par employé ; en 1950, à 32.230 en 1951.

**III. — Conclusion**

Bien que l'équilibre du compte d'exploitation des lignes extérieures soit assuré par la société elle-même, le Protectorat ne peut que se féliciter des résultats obtenus par Air Atlas dans ses relations avec Alger et la Métropole.

Une incidence heureuse doit en découler, sans aucun doute, pour l'ensemble du réseau de la compagnie.

Bien plus, en application des dispositions statutaires qui régissent la société, une partie des bénéfices doit revenir, après certaines affectations prioritaires, au Gouvernement chérifien.

Le temps n'est peut-être pas loin où le Protectorat commencera à être payé des sacrifices qu'il consent depuis des années en faveur de la société chérifienne de l'Air.

**Trafic des P.T.T.**

a) Trafic postal

ANNEE ET TRIMESTRE	Courrier avion (compagnies françaises) (1)	NOMBRE DE COLIS POSTAUX		PAQUETS POSTAUX		MANDATS			
		expédiés	reçus	expédiés	reçus	Nombre		Montant	
						émis	payés	émis	payés
	tonnes					milliers		millions de francs	
1938 - moy. trimestr...	>	13.500	60.501	>	>	297	267	963	894
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
1951 - >	136,7	16.844	79.191	82.004	233.253	438	414	32.405	31.634
1952 - >	168,3	20.383	91.603	116.236	277.230	469	441	39.123	38.290
1951 - 1 <sup>o</sup> trimestre ...	131,2	17.031	70.423	81.199	243.106	418	411	26.766	26.609
1951 - 2 <sup>o</sup> trimestre ...	131,7	14.442	81.580	73.001	231.679	443	416	30.940	30.170
1951 - 3 <sup>o</sup> trimestre ...	124,3	13.848	69.217	66.665	173.733	425	397	35.183	33.505
1951 - 4 <sup>o</sup> trimestre ...	159,7	22.056	95.533	107.153	284.492	467	432	36.731	36.252
1952 - 1 <sup>o</sup> trimestre ...	169,1	20.350	92.191	101.157	276.988	455	467	41.284	41.255
1952 - 2 <sup>o</sup> trimestre ...	162,4	18.798	85.635	91.867	247.440	476	440	37.244	36.406
1952 - 3 <sup>o</sup> trimestre ...	141,2	15.578	79.942	110.636	231.142	455	415	40.141	38.107
1952 - 4 <sup>o</sup> trimestre ...	200,6	26.805	108.645	161.283	353.349	491	440	37.822	37.393

(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 période		Communications téléphoniques	
	privés		officiels		Total	dont privés	urbaines	interurb.
	expédiés	reçus	expédiés	reçus				
	milliers							
1938 - moyenne trimestrielle ....	165,0	222,0	11,4	9,9	15,5	»	3.138	1.002
1948 - » » .....	289,8	175,8	5,3	8,0	27,9	23,8	6.597	2.946
1949 - » » .....	240,0	167,5	4,3	6,8	31,5	27,2	6.792	3.162
1950 - » » .....	236,4	283,0	3,7	6,7	34,9	30,4	7.300	3.274
1951 - » » .....	267,0	267,2	3,4	7,1	39,2	34,4	8.704	3.568
1952 - » » .....	246,7	261,7	3,7	6,9	43,7	38,5	9.690	3.877
1951 - 1 <sup>er</sup> trimestre .....	255,9	268,9	3,3	7,0	36,2	31,7	8.129	3.449
1951 - 2 <sup>o</sup> trimestre .....	270,6	270,6	3,3	7,2	37,3	32,7	8.939	3.690
1951 - 3 <sup>o</sup> trimestre .....	256,1	265,1	3,0	6,5	38,2	33,6	8.390	3.443
1951 - 4 <sup>o</sup> trimestre .....	285,3	264,0	3,8	7,7	39,2	34,4	9.356	3.690
1952 - 1 <sup>er</sup> trimestre .....	259,0	255,4	3,8	8,9	40,5	35,6	9.690	3.849
1952 - 2 <sup>o</sup> trimestre .....	184,9	268,5	3,7	6,9	41,6	36,6	10.148	3.845
1952 - 3 <sup>o</sup> trimestre .....	264,1	255,2	3,5	6,0	42,5	37,5	8.965	3.712
1952 - 4 <sup>o</sup> trimestre .....	278,7	267,5	3,7	5,8	43,7	38,5	9.956	4.102

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

ANNEE ET TRIMESTRE	DECLARATIONS NOUVELLES (1)				NOMBRE DE POSTES DECLARES EN FIN DE PERIODE			
	par			AU TOTAL	par			AU TOTAL
	Non Marocains	Marocains			Non Marocains	Marocains		
		Musulmans	Israélites		Marocains	Musulmans	Israélites	
1938 - moyen. trim.	»	»	»	»	31.714	7.000		38.714
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
1951 - »	3.073	3.863	680	7.615	82.113	59.441	11.602	153.156
1952 - »	3.933	5.513	715	10.160	96.516	78.504	14.369	189.389
1951 - 1 <sup>er</sup> trim. ....	3.795	3.828	699	8.322	77.799	53.126	10.540	141.465
1951 - 2 <sup>o</sup> trim. ....	2.784	4.431	719	7.934	80.583	57.562	11.260	149.405
1951 - 3 <sup>o</sup> trim. ....	3.177	4.714	846	8.737	83.760	62.300	12.076	158.136
1951 - 4 <sup>o</sup> trim. ....	2.536	2.477	455	5.468	86.302	64.777	12.531	163.610
1952 - 1 <sup>er</sup> trim. ....	3.685	4.478	664	8.827	90.017	69.223	13.197	172.437
1952 - 2 <sup>o</sup> trim. ....	5.769	7.470	990	14.229	95.786	76.693	14.187	186.666
1952 - 3 <sup>o</sup> trim. ....	2.412	4.609	512	7.533	98.198	81.302	14.699	194.199
1952 - 4 <sup>o</sup> trim. ....	3.866	5.494	692	10.052	102.064	86.796	15.391	204.251

(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 francs		milliers	millions de francs			milliers	millions de francs
1938 - moyen. trim. ..	180,9	»	»	161,4	»	»	31-12-38	14,5	126
1948 - » ..	362,1	40.140	30.588	386,1	39.534	34.701	31-12-48	34,7	6.137
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	40,3	9.086
1951 - » ..	543,8	89.426	70.946	682,3	88.792	77.936	31-12-51	42,5	11.980
1952 - » ..	638,1	113.245	93.665	789,7	112.769	98.655	31-12-52	45,5	13.887
1951 - 1 <sup>er</sup> trimestre ...	543,6	81.275	66.602	701,0	80.954	71.443	31- 3-51	41,3	9.407
1951 - 2 <sup>o</sup> trimestre ...	547,5	87.602	70.173	645,9	86.602	76.123	30- 6-51	40,8	10.407
1951 - 3 <sup>o</sup> trimestre ...	503,3	86.392	66.851	651,6	86.697	74.639	30- 9-51	40,8	10.102
1951 - 4 <sup>o</sup> trimestre ...	580,7	102.433	80.159	730,8	100.555	89.538	31-12-51	42,5	11.980
1952 - 1 <sup>er</sup> trimestre ...	655,1	121.455	98.063	800,5	120.492	105.860	31- 3-52	43,6	12.945
1952 - 2 <sup>o</sup> trimestre ...	641,9	108.766	88.971	800,4	109.574	95.814	30- 6-52	43,7	12.137
1952 - 3 <sup>o</sup> trimestre ...	594,5	111.712	96.404	745,7	109.995	96.048	30- 9-52	43,9	13.853
1952 - 4 <sup>o</sup> trimestre ...	661,0	111.048	91.221	812,1	111.016	96.899	31-12-52	45,5	13.887



e) Opérations de la caisse nationale d'épargne

ANNEE ET TRIMESTRE	VERSEMENTS				REMBOURSEMENTS		ETAT DES COMPTES		
	Nombre		Montant		Nombre	Montant	Date	Nombre de comptes	Avoir des comptes (1)
	Total	Dont 1 <sup>er</sup> versem.	Total	Dont 1 <sup>er</sup> versem.					
			millions de francs			millions de francs			
1938 - moyen. trim. ...	24.999	»	36	»	19.248	30	31-12-38	88,9	203
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	180,0	4.557
1951 - » ...	30.505	2.751	840	101	20.109	861	31-12-51	182,6	4.943
1952 - » ...	31.819	2.907	1.033	122	20.332	799	31-12-52	188,1	6.023
1951 - 1 <sup>er</sup> trimestre ...	34.884	2.931	857	101	19.261	669	31- 3-51	180,6	4.745
1951 - 2 <sup>e</sup> trimestre ...	29.577	2.369	785	83	21.716	852	30- 6-51	180,4	4.677
1951 - 3 <sup>e</sup> trimestre ...	28.829	2.767	827	103	19.965	764	30- 9 51	181,5	4.740
1951 - 4 <sup>e</sup> trimestre ...	29.666	2.933	892	115	20.621	814	31-12-51	182,6	4.943
1952 - 1 <sup>er</sup> trimestre ...	36.866	3.484	1.042	132	19.301	816	31- 3-52	184,4	5.167
1952 - 2 <sup>e</sup> trimestre ...	29.965	2.502	901	103	21.198	829	30- 6-52	185,1	5.239
1952 - 3 <sup>e</sup> trimestre ...	30.107	2.806	1.079	125	20.466	802	30- 9-52	186,6	5.517
1952 - 4 <sup>e</sup> trimestre ...	30.337	2.834	1.110	126	20.364	747	31-12-52	188,1	6.023

(1) Y compris les intérêts capitalisés.

## F. — FINANCES

### Fixation définitive du budget général de l'Etat pour l'exercice 1953 <sup>(1)</sup>

#### EQUILIBRE

(en milliers de frs)

	1 <sup>re</sup> partie	2 <sup>me</sup> partie	3 <sup>me</sup> partie
	Budget ordinaire	Budget extraordinaire	Recettes et dépenses avec affectation spéciale
Recettes .....	61.751.000	31.980.450	6.919.110
Dépenses .....	61.750.188	31.980.450	6.919.110
Excédent de recettes .....	812	»	»

OBSERVATION. — Il y a lieu de noter que dans le total du budget ordinaire est comprise une somme de 6.800.000.000 de francs représentant la participation de la première partie du budget à la couverture des dépenses du budget extraordinaire. Cette somme est reprise, par ailleurs, dans le montant du budget extraordinaire.

(1) Les budgets initiaux des exercices 1951 et 1952 ont été les suivants :

#### BUDGET GENERAL POUR L'EXERCICE 1951

	1 <sup>re</sup> partie	2 <sup>me</sup> partie	3 <sup>me</sup> partie
	Budget ordinaire	Budget extraordinaire	Recettes et dépenses avec affectation spéciale
Recettes .....	37.898.000.000	10.315.000.000	3.188.700.000
Dépenses .....	37.895.000.000	10.315.000.000	3.188.700.000
Excédent de recettes .....	2.487	—	—

#### BUDGET GENERAL POUR L'EXERCICE 1952

Recettes .....	53.153.000.000	13.462.000.000	5.253.250.000
Dépenses .....	53.152.541.000	13.462.300.000	5.253.250.000
Excédent de recettes .....	459	—	—