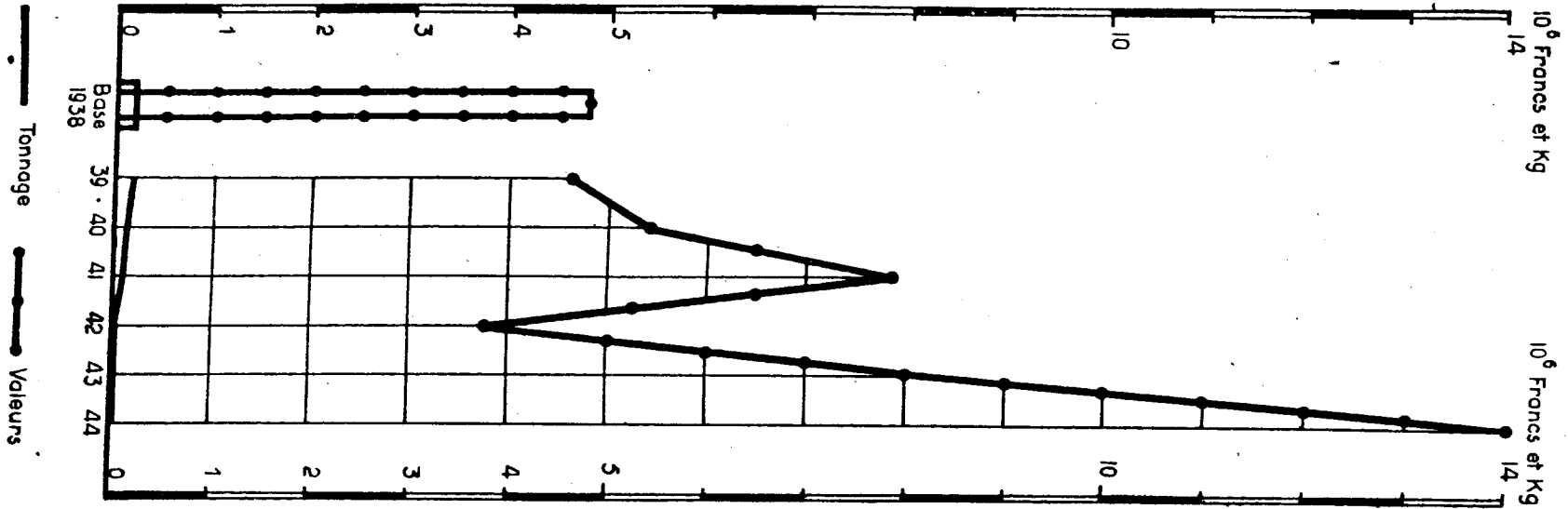


EXPORTATION
Tonnage et Valeurs
BABOUCHES



COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER DU MAROC (Exploitation)

	Réseau C.F.M. — lignes 1, 2, 4, 5			Réseau C.F.M. — ligne 6			Réseau C.F.M. — ligne 8			Réseau C.M.O.		
	1er trim.	2 ^e trim.	3 ^e trim.	1er trim.	2 ^e trim.	3 ^e trim.	1er trim.	2 ^e trim.	3 ^e trim.	1er trim.	2 ^e trim.	3 ^e trim.
<i>Voyageurs</i>												
a) Nombre de voyageurs à toutes destinations (1) :												
Classe 1 ^{re}	22.641	24.420	28.594	3.592	4.240	5.296	»	»	»	18	26	25
— 2 ^e	60.508	68.406	83.995	11.964	14.317	16.800	»	»	»	832	631	851
— 3 ^e	163.955	191.028	225.742	54.476	71.087	72.897	698	603	1.396	2.720	2.393	3.371
— 4 ^e	430.992	499.342	558.426	204.211	230.514	220.726	»	»	»	5.153	6.032	6.851
Total ..	678.096	783.196	896.757	274.243	320.158	315.629	698	603	1.396	8.723	9.082	11.098
b) Nombre de voyageurs-kilomètres	84.139.785	92.250.183	101.415.738	36.823.214	41.437.347	39.204.769	51.060	44.096	95.824	1.734.450	1.082.169	1.345.679
<i>Petite vitesse</i>												
Transports commerciaux (marchandises taxées à la tonne)	180.682	181.119	177.126	67.450	67.291	68.105	6.417	3.973	4.987	92.111	95.485	94.250
Transports de phosphates	223.762	295.320	256.229	»	»	»	95.596	77.257	109.398	»	»	»
Transports administratifs :												
Compte B.C.T.	2.052	3.357	3.864	10	51	32	»	»	»	»	»	»
Autres administrations civiles et militaires ..	182.611	194.752	277.700	74.573	63.211	67.665	2.576	3.736	2.731	676	1.124	897
Compte de la Compagnie	18.230	17.476	16.832	13.055	14.233	9.353	2.164	756	1.616	1.518	576	299
Total ..	607.337	692.024	731.751	155.088	144.786	145.155	106.753	85.722	118.732	94.305	97.185	95.446
Nombre de tonnes-kilomètres marchandises P.V. toutes catégories	99.504.663	114.880.191	127.767.608	47.261.239	44.908.185	42.190.900	9.241.183	7.355.559	10.209.697	12.848.465	12.009.622	12.910.136

La Compagnie des chemins de fer du Maroc, dont le trafic est reflété par le tableau ci-dessus pour les trois premiers trimestres de 1945, comprend 1.397 kilomètres de voies ouvertes à l'exploitation,

réparties entre les lignes suivantes :			
Ligne n° 1, de Port-Lyautey à Petitjean	85 kilomètres	Ligne n° 5, de Sidi-el-Aïdi à Oued-Zem	120 kilomètres
Ligne n° 2, de Casablanca à Port-Lyautey	127 —	Ligne n° 6, de Fès à la frontière algérienne ..	370 —
Ligne n° 4, de Casablanca à Marrakech-Guéliz.	247 —	Ligne n° 8, de Safi à Benguerir	142 kilomètres
		Réseau C.M.O., d'Oujda à Bouârfa	305 —

COMPAGNIE FRANCO-ESPAGNOLE DU CHEMIN DE FER DE TANGER A FEZ
(Exploitation)

Voyageurs	1939	1940	1941	1942	1943	1944	1945 (3 premiers trimestres)
a) Nombre de voyageurs à toutes destinations :							
Classe 1 ^{re}	19.005	43.496	76.382	95.876	43.775	51.717	52.818
— 2 ^e	88.884	123.143	253.218	245.079	97.877	134.131	135.763
— 3 ^e	240.073	566.516	552.230	617.724	766.101	783.835	465.124
— 4 ^e	778.709	1.296.710	1.985.585	1.667.540	769.940	819.547	999.108
Total	1.126.671	2.029.865	2.867.415	2.626.219	1.677.693	1.789.230	1.652.813
b) Nombre de voyageurs-kilomètres	68.077.657	127.164.027	164.131.126	153.874.079	120.996.484	128.554.576	101.557.739
<i>Petite vitesse</i>							
Transports commerciaux (marchandises taxées à la tonne)	228.174	636.339	645.466	532.369	349.790	384.997	285.966
Transports administratifs :							
Compte B.C.T.	59.149	55.440	36.470	22.013	1.470	13.161	3.783
Autres administrations civiles et militaires	32.485	95.128	83.672	103.086	454.013	358.943	253.460
Compte de la Compagnie	1.250	932	7.255	7.812	7.261	3.430	183
Total	381.058	837.839	772.863	665.280	812.534	760.531	543.392
Nombre de tonnes-kilomètres	31.002.088	75.719.089	70.582.788	58.458.756	77.688.769	70.974.689	50.929.422

La Compagnie franco-espagnole du chemin de fer de Tanger à Fez, dont le trafic est reflété par le tableau ci-dessus pour les années 1939 à 1944 et les trois premiers trimestres de 1945, comprend 311 km. 293 de voies ouvertes à l'exploitation :
202 km. 967 dans la zone française de Fès-Petitjean-Arbaoua ;
92 km. 162 dans la zone espagnole ;
16 km. 164 dans la zone tangéroise.

LES ROUTES AU MAROC

Dès l'établissement du Protectorat au Maroc (1912) un premier programme de routes fut conçu.

Il comprenait, tout d'abord, une route sensiblement parallèle à la côte, devant relier entre eux les différents ports de l'Atlantique et, en même temps, desservir les régions riches du littoral, notamment les plaines fertiles de la Chaouïa, des Doukkala, des Abda.

Deux autres routes devaient partir de Port-Lyautey, l'une vers le nord sur Souk-el-Arba avec prolongement futur sur Tanger, l'autre vers Fès par Petitjean et le col du Zegotta. De cette dernière, deux embranchements devaient se détacher, l'un vers Souk-el-Arba, aboutissant ainsi à la route reliant ce dernier centre à Port-Lyautey, l'autre vers Meknès puis Fès.

Par elles étaient réunies au reste du pays les grandes villes de Fès et de Meknès.

En outre, trois routes issues de Marrakech devaient joindre la capitale du Sud aux ports de Casablanca, Mazagan et Mogador.

C'était au total un réseau de 1.400 kilomètres, dont la dépense, évaluée à 36 millions, devait être couverte par une dotation sur l'emprunt 1914.

Cet emprunt réalisé, la construction du réseau fut immédiatement commencée.

Dès 1915, une extension de ce programme fut décidée ; elle comprit les routes de Rabat à Meknès par la Mamora, de Marrakech à Safi, de Berrechid à Boujad, et enfin les amorces, partant de Fès et d'Oujda, de la future route devant relier les régions occidentale et orientale du Maroc.

Mais on se rendait compte que l'établissement de ces « routes principales », destinées à relier les grands centres, n'était pas suffisant et qu'il était nécessaire, en outre, — la colonisation progressant rapidement — de doter également le pays de voies de communication recoupant les contrées déjà cultivées et drainant les produits vers les villes et la côte.

Ce fut l'origine d'un nouveau réseau : celui des « routes secondaires ».

Celles-ci ne différaient des routes principales que par une moins grande largeur ; la longueur des premières routes secondaires prévues fut de 450 kilomètres.

Ainsi, dès la fin de 1915, le programme total des routes, tant principales que secondaires, était porté de 1.400 à 2.400 kilomètres.

La réalisation de ce programme fut menée à vive allure et, au 31 décembre 1919, soit au bout de cinq ans, la longueur totale exécutée était de 2.600 kilomètres, dépassant déjà de 200 kilomètres le programme prévu en 1912 et commencé en 1914.

Le graphique ci-après donne la longueur de routes exécutée chaque année.

Après avoir complété l'accès à la côte des principaux centres de l'intérieur, on entreprit la construction de rocades à l'intérieur ; ce fut l'objet des programmes de 1920, 1928 et 1932, qui comportaient notamment la construction des routes de Fès à Marrakech, de Casablanca à Meknès. On poursuivit également la jonction de Fès à Oujda. Puis, au fur et à mesure de la pacification des différentes zones en dissidence, furent entreprises les grandes traversées des Moyen et Grand-Atlas : de Meknès à la Haute-Moulouya, de Marrakech au Dadès par le col du N'Tichka, de Marrakech à Taroudannt par le col du N'Test, ainsi que la route de Mogador à Taroudannt par Agadir. Cette dernière route est actuellement en voie de prolongement sur Ouarzazate ; sa construction est envisagée jusqu'à Ksar-es-Souk.

En outre, d'Agadir part vers le sud une antenne qui atteint actuellement Bou-Izakarn, et qui est en cours de prolongement vers Tindouf et ultérieurement la Mauritanie.

Dans les grandes mailles du réseau de routes principales ainsi constitué fut poursuivi et étoffé celui des routes secondaires.

Le réseau routier du Maroc fut soumis, dès le début, à une circulation intense ; aussi son entretien a-t-il demandé un gros effort.

On appliqua, pour cet entretien, les perfectionnements intervenus en matière d'entretien et de revêtements de routes au cours des quinze dernières années.

Parmi les procédés actuellement employés pour les revêtements, l'on peut citer :

1° Celui qui consiste à répandre sur l'empierrement cylindré une première couche de goudron de 2 kilos environ au mètre carré, sur laquelle il est répandu une couche mince de sable ; puis, à quelques mois de là, une couche d'émulsion de bitume de 1 kilo environ, recouverte d'une couche de gravette dure.

Le revêtement est terminé par un cylindrage léger ;

2° Le revêtement semi-épais pour les routes supportant un gros trafic, telles que la route de Rabat à Casablanca. Ce procédé consiste à recouvrir la chaussée d'un béton bitumineux, soit par semi-pénétration, soit par la méthode de tarmacadam. Ce béton est cylindré énergiquement et recouvert d'une couche d'un béton bitumineux spécial cylindré légèrement ;

3° L'emploi de goudron fillerisé (avec des fines d'antracite du Maroc oriental) dont les essais ont donné jusqu'à présent des résultats intéressants.

Par ailleurs, le développement croissant de la circulation automobile a nécessité l'élargissement et l'amélioration des premières routes construites. C'est ainsi que la largeur de la plate-forme a été portée, pour un grand nombre de routes principales, et pour toutes celles en cours de construction, à 10 mètres dont 6 mètres de chaussée, alors qu'auparavant ces dimensions n'étaient respectivement que de 8 mètres et 4 mètres. En particulier, pour la route de Rabat à Casablanca, ces dimensions ont été portées à 12 mètres et 7 mètres.

Les courbes sont particulièrement étudiées et réalisées de façon à rendre les tracés homogènes. Le bombement de la chaussée est réduit considérablement, ce qui facilite la circulation rapide.

Celui de la route de Rabat à Casablanca a été ramené à 1/150°.

Les devers des courbes sont calculés en fonction de la vitesse théorique que permet le tracé de la section considérée. La visibilité est particulièrement étudiée.

La signalisation elle-même a toujours été réalisée suivant les conceptions les plus modernes.

De plus, sauf dans les régions accidentées, des pistes latérales aux routes sont aménagées pour la circulation des bestiaux et animaux de bât.

Des postes téléphoniques de secours sont placés sur des distances variant entre 10 et 40 kilomètres.

* * *

Au 1^{er} janvier 1945, le Maroc était doté de :

1° 8.146 kilomètres de routes principales et secondaires (correspondant au réseau des routes nationales de France), dont 6.606 kilomètres pourvus de revêtements goudronnés ou bitumés ;

2° 635 kilomètres de chemins de colonisation empierrés ;

3° 450 kilomètres de routes militaires empierrées ;

4° 32.000 kilomètres environ de pistes, généralement non empierrées, mais praticables aux autos légères pendant une grande partie de l'année (variable, suivant l'altitude et la nature du terrain, de sept à douze mois).

Les hostilités n'ont pas permis aux services routiers d'entreprendre des travaux de construction de routes avec l'activité comparable à celle d'avant-guerre.

Les moyens très réduits en matériel de transport, carburants, matériaux contingentés et main-d'œuvre dont on a pu disposer n'ont permis de donner aux chantiers de construction qu'une activité très réduite.

Grâce aux importations de bitumes réalisées au titre prêt-bail, les travaux d'entretien des routes, et plus spécialement des routes présentant un intérêt militaire, ont pu être repris à une cadence qui est encore ralentie.

Un très gros programme reste à réaliser dans les années à venir pour remettre les routes marocaines dans leur état d'avant-guerre.

MOUVEMENT DE LA NAVIGATION DANS LES PORTS DE LA ZONE FRANÇAISE DU MAROC

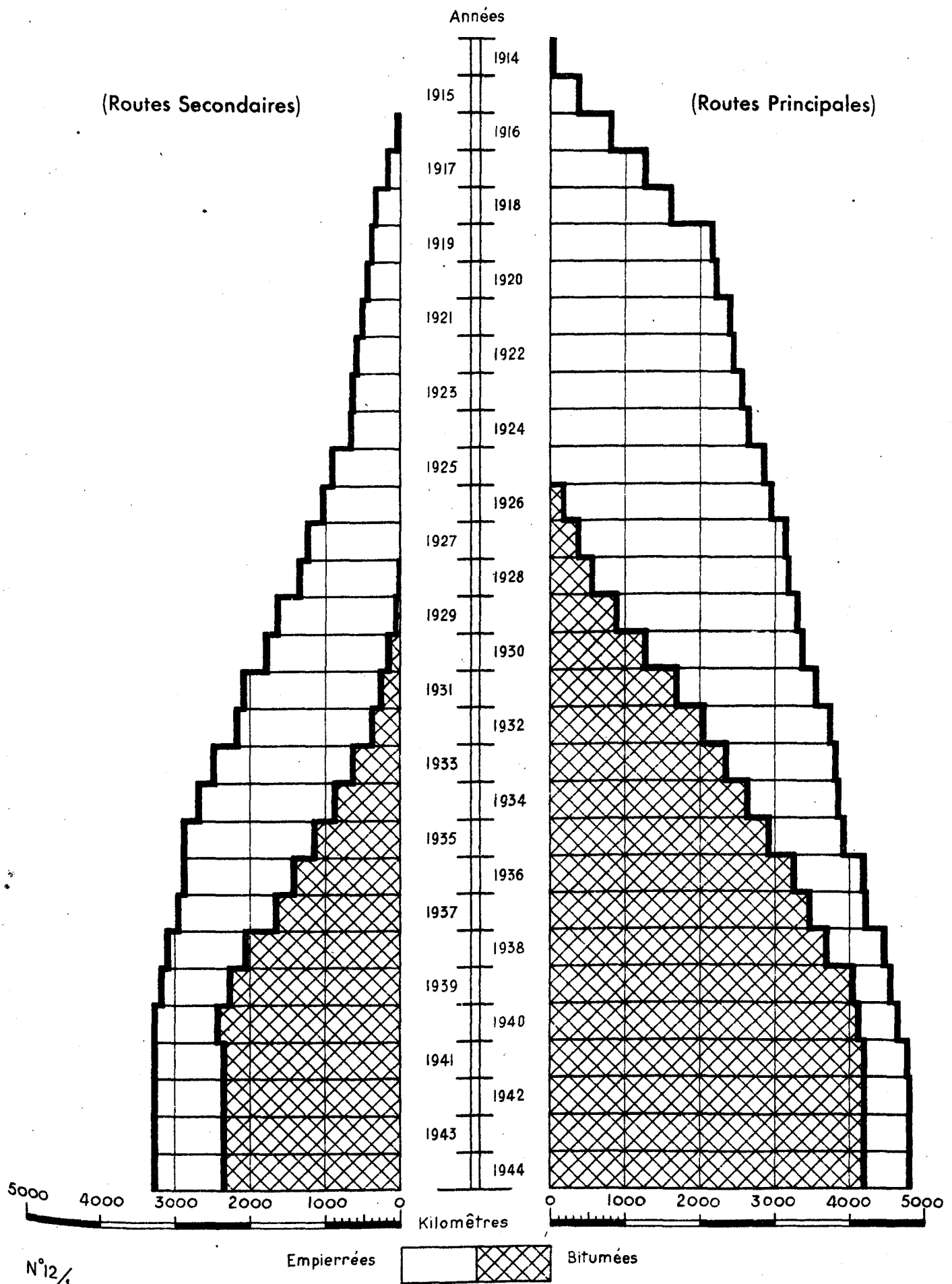
Nombre et tonnage des navires ayant opéré en droiture et en cabotage

pendant les années 1939 à 1944 et les trois premiers trimestres 1945

(Navires entrés et sortis. — Tonnage de jauge nette par pavillon.)

	1939		1940		1941		1942		1943		1944		1945		
	Nb.	Tonnage	Nb.	Tonnage	Nb.	Tonnage	Nb.	Tonnage	Nb.	Tonnage	Nb.	Tonnage	Nb.	Tonnage	
Casablanca ...	E.	2.039	4.261.496	1.279	2.513.275	1.098	2.198.694	667	1.297.109	234	400.990	574	510.684	487	682.161
	S.	2.006	4.219.177	1.233	2.451.566	1.106	2.237.369	666	1.293.675	329	415.782	574	517.634	490	658.934
Port-Lyautey ...	E.	292	261.033	193	155.181	93	59.394	34	25.970	18	9.109	5	2.139	6	1.988
	S.	285	265.084	171	132.607	101	65.356	29	21.722	11	4.949	11	6.802	7	1.998
Rabat	E.	139	107.650	14	5.083	8	1.129	1	125	2	272	3	408	2	272
	S.	123	109.103	14	5.083	8	1.129	1	125	2	272	3	408	2	272
Fedala	E.	164	161.721	87	72.243	42	48.735	22	37.555	2	272	1	131	"	"
	S.	163	161.389	80	71.976	40	40.315	25	45.989	2	272	2	344	"	"
Masagan	E.	116	131.847	51	50.975	52	75.756	35	38.885	30	22.477	42	19.148	42	7.611
	S.	116	131.847	51	50.975	52	75.756	34	38.259	30	24.251	43	19.284	42	9.859
Safi	E.	293	351.486	156	169.227	127	148.561	70	86.120	107	214.214	209	211.360	122	205.425
	S.	302	351.486	150	154.139	100	87.951	72	91.084	107	214.793	209	208.676	122	205.725
Mogador	E.	96	90.702	64	59.640	83	28.584	63	48.602	34	14.775	59	19.945	46	13.594
	S.	95	88.239	43	48.948	105	89.462	62	49.742	35	36.652	59	20.046	46	13.594
Agadir	E.	80	78.081	43	25.515	91	94.043	75	32.319	59	20.892	96	32.307	66	20.632
	S.	80	78.081	43	25.515	97	99.269	75	32.319	59	20.892	96	32.307	66	20.632
Total	E.	3.219	5.444.016	1.887	3.051.039	1.594	2.654.886	967	1.567.685	586	683.101	989	796.122	771	931.683
	S.	3.170	5.406.406	1.785	2.941.809	1.609	2.696.697	964	1.569.575	575	697.863	997	805.501	775	910.792

LES ROUTES DU MAROC



N°12/1

d'après les documents fournis par la Direction des Travaux Publics