

## L'APPROVISIONNEMENT DU MAROC EN PRODUITS PÉTROLIERS

### ALLURE GÉNÉRALE DU MARCHÉ DES CARBURANTS AU MAROC

1° Le Maroc, comme toute l'Afrique du Nord, est rentré dans l'orbite alliée plus tôt que la France et a reçu de l'armée américaine des carburants pour les besoins civils depuis 1943. Le ravitaillement en carburants pour l'économie civile a été assuré par le G.A.C. à partir du milieu de 1945. Dès cette année, un programme assez complet de reprise économique avait été établi avec, notamment, un programme décennal de grands travaux, un vaste plan d'extension des surfaces irriguées et la modernisation du paysan indigène qui va de pair avec d'importants défrichements.

L'année 1946 livrait déjà à l'économie civile des quantités presque égales à celles de 1938 pour l'essence (72.000 m<sup>3</sup> contre 83.000) et très sensiblement supérieures pour le pétrole (13.700 m<sup>3</sup> contre 9.500), le gasoil (28.400 m<sup>3</sup> contre 19.300) et le fuel (95.000 m<sup>3</sup> contre 5.500).

Ces quantités étaient encore calculées dans un plan de ravitaillement restreint, mais cette même année 1946 voyait, au Maroc, la fin du système de rationnement par bons : le rationnement du pétrole et du gasoil était supprimé au mois de mars, celui de l'essence au mois de septembre, le seul contrôle restant étant celui des quantités importées qui continuait à être conditionné par les attributions de devises de la métropole.

Il est à noter que cette suppression du rationnement n'a pas entraîné une hausse immédiate de la consommation ; au contraire celle-ci a eu tendance, pendant un mois ou deux, à baisser légèrement (épuisement des stocks privés).

2° Par contre, pendant l'hiver 1946-1947 et surtout le printemps et l'été 1947, la consommation générale a marqué une progression importante et régulière qui allait de pair avec le rééquipement général du pays et la reprise de son activité sur une grande échelle.

Les graphiques reflètent bien cette vitalité profonde du Maroc pendant ces mois de liberté où la reprise générale était conditionnée seulement par l'aménagement du crédit devises, et les dispositions en matières premières. Les besoins normaux devaient continuer à s'amplifier régulièrement dans les années à venir, au fur et à mesure de l'exécution des programmes : il était prévu d'importer 1.500 tracteurs par an pour

la mise en valeur progressive de 400.000 nouveaux hectares, de porter la production annuelle des phosphates à 4 millions de tonnes en 1950, celle du charbon à 800.000 tonnes, celle du minerai de plomb à 80.000 tonnes, de pair avec le nouvel équipement hydraulique et hydro-électrique, et avec le développement général de toutes les branches de l'activité.

3° Les événements survenus à la fin de l'été étranglèrent brusquement cette vitalité et les besoins du pays risquent d'être déterminés uniquement par les reliquats de produits immédiatement disponibles.

4° En fonction des perspectives qu'on peut avoir aujourd'hui des crédits dollars et des possibilités de ravitaillement, un programme minimum a été établi pour le premier trimestre 1948 : il est indiqué sur les graphiques par un palier qui représente la consommation minima proposée aux pouvoirs publics à Paris pour éviter une régression permanente dans les différents secteurs. Ce palier ne sera atteint au mieux, qu'en février ou mars ; il a été maintenu faute d'indications meilleures, pendant tout le premier semestre 1948. Sans qu'il soit question de servir aucun nouvel équipement, il ne permettrait pas la pleine utilisation de l'équipement existant : l'agriculture resterait sérieusement handicapé, le développement minier en stagnation, les moteurs fixes industriels seraient utilisés à environ 55 %, les centrales électriques devraient encore faire des coupures pour 15 ou 20 % de la demande normale, l'expansion du trafic ferroviaire sur les lignes équipées en locomotives Diesel serait encore maintenue en sommeil et enfin les besoins dits « de luxe » seraient pratiquement supprimés, en particulier la circulation pour des usages autres que les liaisons utilitaires essentielles et le chauffage domestique qui, lui, reste complètement interdit. Mais on espère qu'il éviterait l'abandon définitif d'une partie de cet équipement et le licenciement correspondant d'un nombre élevé d'ouvriers.

5° Il est évident qu'on ne pourra pas s'en tenir à ce palier plus de quelques mois et que les activités qui se mettent actuellement en veilleuse pour durer, devront envisager, à brève échéance, soit un retour à un état plus normal, soit l'éventualité d'une liquidation.

Il faut donc prévoir un élargissement, dès le milieu de 1948, élargissement qui devrait intervenir à temps pour la poussée saisonnière

de la fin de l'été. Les bases sur lesquelles il a été calculé sont discutées ci-après : elles invoquent la mise supplémentaire sur le marché d'une tranche mensuelle de 2.000 mètres cubes d'essence et au moins 1.500 mètres cubes de gasoil.

6° Les prévisions minima pour 1949 et 1950 ont été faites en fonction des mises en valeur auxquelles il est impossible de renoncer, notamment dans le domaine agricole. En fonction des perspectives mondiales de ravitaillement, elles

ont été particulièrement serrées pour le gasoil où elles représentent un retard de deux ans dans les programmes ; pour l'essence, relativement plus facile à approvisionner, ce retard serait d'un an. Ces retards n'iront pas sans de profondes perturbations et toutes occasions devront être prises de les combler. L'année 1950 doit voir s'amorcer un relèvement en fonction des perspectives de ravitaillement du Moyen-Orient.

7° Au total, on arrive aux prévisions annuelles suivantes (normales et minima) :

CONSOMMATION ANNUELLE		1948		1949		1950	
		Normale	Minima	Normale	Minima	Normale	Minima
Essence	Mètres cubes ..	212.700	185.500	253.200	218.600	285.800	252.200
	Tonnes .....	154.207	134.487	183.570	158.485	207.205	182.845
Pétrole	Mètres cubes ..	42.700	25.400	48.520	39.280	57.840	48.640
	Tonnes .....	34.587	20.574	39.301	31.817	46.850	39.398
Gasoil	Mètres cubes ..	93.800	73.050	121.500	91.350	145.900	103.250
	Tonnes .....	79.730	62.092	103.275	77.647	124.015	87.762
Fuel-oil	Tonnes .....	147.996	147.996	165.744	165.744	175.296	175.296

8° Avant de passer à l'étude analytique du programme 1948, on soulignera quelques facteurs essentiels de cette expansion marocaine, qui démontrent l'impossibilité actuelle de s'arrêter à un palier déterminé.

#### FACTEURS DE L'EXPANSION DU MAROC

a) Le premier facteur fondamental, est le facteur démographique. Même en apportant les corrections les plus conservatives aux recensements de 1938 et de 1947, on estime que la population marocaine a augmenté, dans cette période, d'au moins 25 %, tandis que la population européenne s'accroissait d'environ 65 %. Aucun signe de ralentissement n'est à noter de ce côté.

b) Le développement général de la population ne peut aller sans un effort parallèle de l'agriculture. Sans cela le pays serait immanquablement amené à importer des céréales comme cela a dû être fait déjà dans les dernières années de la guerre et encore en 1945.

C'est d'abord l'effort entrepris pour obtenir le rendement maximum des terres déjà cultivées qui a porté rapidement la consommation de gasoil à un niveau supérieur à celui d'avant-guerre. Sans attendre que le parc des tracteurs soit renouvelé et augmenté, les colons ont été incités à le faire travailler au maximum. Les

engins, même vieux, travaillent couramment quinze à vingt heures par jour en période de labour et ils sont employés sur les domaines de plusieurs propriétaires qui labourent également pour le compte de marocains.

Ensuite on a cherché la mise en culture extensive de nouvelles terres et l'on pourrait prévoir un programme de mise en culture à l'aide de moyens modernes de 500.000 hectares de terres nouvelles avant 1951.

c) A côté de cette extension de la superficie des terres cultivées, il faut noter les projets hydrauliques qui doivent augmenter considérablement la superficie irrigable, seul moyen de mettre le pays à l'abri des années de sécheresse. En ne faisant état que des travaux déjà adjugés, cette superficie sera portée de 80.000 à 400.000 hectares. Certaines de ces terres seront livrées à la culture dès 1948.

d) Un secteur intéressant de l'agriculture, notamment pour ses possibilités d'exportation, est celui des primeurs et agrumes. Les cultures maraîchères utilisant 47.000 hectares contre 25.000 en 1939, on compte 4.000.000 de pieds d'orangers et citronniers contre 150.000 avant-guerre — expansion qui doit être encore rapidement accrue pour porter les tonnages exportés de 27.000 tonnes en 1947 à 100.000 tonnes en 1951.

e) La pêche a vu sa production moyenne passer depuis 1939 de 3.000 à 5.000 tonnes par mois, avec le développement parallèle des conserveries (49 usines en 1946, plus 19 en construction, contre 23 avant-guerre).

f) L'équipement énergétique se poursuit, essentiellement par la réalisation des grands barrages, avec la progression suivante :

1938 .....	159.000.000	kWh.
1946 .....	245.000.000	—
1949 .....	335.000.000	—
1951 .....	490.000.000	—
1957 .....	800.000.000	—

La part de production thermique est, en 1947, de 150 millions de kilowatt-heures et ne sera pas très sensiblement accrue.

g) L'industrie minière reste, en l'absence de grosse industrie de transformation, une des principales sources d'exportation productrice de devises. Par ailleurs, elle est devenue un complément important de l'industrie métropolitaine à laquelle elle évite des sorties de devises ; elle couvrira, en 1948, 50 % de besoins de la métropole en plomb et en manganèse. Elle a reçu une vigoureuse impulsion, notamment pour les phosphates, dont l'exportation est passée de 1.432.000 tonnes en 1938 à 2.800.000 tonnes en 1946 et 2.881.000 tonnes en 1947.

Cet effort est prolongé par un plan de recherches mis en œuvre par la Direction de la production industrielle et des mines, plan qui doit permettre d'augmenter les exportations de manganèse, plomb, fer, antimoine, zinc, cobalt. Une place particulière doit être réservée aux recherches de pétrole.

La production de charbon est passée de 115.000 tonnes en 1939 à 265.000 tonnes en 1947 et doit être portée à 800.000 tonnes en 1950. Le Maroc ne produit cependant que de l'antracite dont l'utilisation sur place est limitée et qui est en grande partie exporté, le Protectorat important, par ailleurs, 12.000 tonnes par mois de charbon gras.

h) Les industries et les chantiers divers connaissent depuis 1946 une expansion considérable qui porte en premier lieu sur les chantiers de construction (bâtiment, usines, ateliers) et sur les fabrications soit alimentaires (minoteries, huileries, conserveries), soit industrielles (textiles, produits chimiques, industries du bois, du papier).

La consommation de ciment a atteint 290.000 tonnes en 1947 (dont 218.000 de production locale) contre 203.000 tonnes en 1939 (dont 156.000 de production locale). La moyenne des

besoins nécessaires annuellement à partir de 1948 passe à 600.000 tonnes (programme de grands travaux).

La puissance installée en moteurs fixes dans ces industries diverses, soit 27.000 CV. pour les moteurs à essence et 67.000 CV. pour les moteurs gasoil, est par rapport à janvier 1946 en augmentation de 625 % pour les premiers et 275 % pour les seconds (le matériel fixe des grands travaux est compris dans ces chiffres).

i) Le parc des voitures automobiles légères est en régression depuis 1938 (12.000 contre 22.000). Par contre, camions et camionnettes sont passés de 7.500 à 10.000. Le nombre de tonnes kilométriques transportées était de 60 millions en 1939 et est maintenant aux alentours de 300 millions, ce qui, compte tenu du fait que les nouvelles unités sont plus puissantes que les anciennes, n'en démontre pas moins une augmentation considérable du taux d'utilisation.

Le parc des tracteurs est passé de 3.500 en 1938 à 4.500 en 1947 et doit s'augmenter de 1.000 à 1.500 unités par an.

#### En conclusion

On assiste à une expansion rapide dans tous les domaines, expansion impossible à freiner complètement et qu'il y aurait, au contraire, intérêt à favoriser de manière à ce que les programmes qui sont maintenant bien définis et qui ont reçu une vigoureuse impulsion ne subissent pas de retards trop considérables.

Les courbes de développement partent, par ailleurs, d'un niveau très bas qui était celui d'un pays dont la mise en valeur n'a commencé qu'entre les deux guerres. Malgré leur ascension rapide, les quantités de carburants à distribuer, même dans l'hypothèse la plus favorable, restent très faibles par rapport à celles de pays déjà développés comme la France.

La consommation totale du Maroc en produits pétroliers qui a été, en 1947, de 275.000 tonnes, s'établissait au 1/20<sup>e</sup> de la consommation française (6.400.000 tonnes) et au 1/1.000<sup>e</sup> de celle des U.S.A. (254.000.000 de tonnes).

#### ÉTUDE ANALYTIQUE DU MARCHÉ ESTIMATION DES BESOINS POUR 1948

Les quatre tableaux annexes nous donnent pour les années 1938, 1946 et 1947, la répartition mensuelle des ventes pour chacun des grands produits entre les différentes catégories d'utilisateurs.

On peut essayer de dégager de ces chiffres les besoins essentiels du marché en les rapprochant dans chaque secteur de l'équipement correspondant. On peut espérer se faire ainsi une idée des besoins essentiels pour 1948. Pour les années suivantes, jusqu'en 1950, une étude analytique aussi poussée est, à notre avis, prématurée, et il semble préférable de se référer aux tendances générales étudiées dans l'introduction à cette note.

#### 1° Essence.

Les statistiques groupent ensemble tous les besoins routiers et industriels qu'il est nécessaire de distinguer. Elles donnent séparément les petites consommations des chemins de fer et de la pêche et l'importante consommation agricole.

a) *Besoins industriels.* — Ils avaient atteint 800 mètres cubes par mois dès l'été 1947, pour



Vue aérienne du port pétrolier de Fedala.

retomber à 250 mètres cubes avec le rationnement (prévisions : 400 mètres cubes en décembre et 600 mètres cubes en janvier.)

La puissance totale des moteurs industriels marchant à l'essence s'établissant à 27.500 CV., pour permettre une marche minima de 150 heures par mois, les allocations seront portées à 900 mètres cubes pour le premier semestre et ce chiffre devra atteindre 1.000 mètres cubes dans le milieu de l'année.

b) *Besoins routiers.* — L'utilisation routière comprend aussi bien la consommation des véhicules légers que celle des transports lourds ; il est bon de garder à l'esprit que pour une population de plus de 8 millions d'habitants et une superficie égale à celle de la France, le Maroc

ne possède que 1.900 kilomètres de voies ferrées. Les transports, aussi bien de marchandises que de voyageurs, se font surtout par le réseau routier qui comprend 10.000 kilomètres de routes entretenues et 30.000 kilomètres de routes locales. Les besoins étaient déjà élevés en 1938 (8 à 9.000 m<sup>3</sup> par mois) ; réduits à moins de 4.000 mètres cubes au début de 1946, ils ont augmenté, au cours des années 1946 et 1947, d'une façon extrêmement régulière, pour atteindre le niveau de 1938 au milieu de l'année dernière, continuer leur marche ascendante et s'établir à plus de 11.000 mètres cubes dès l'été 1947.

Cette consommation n'est par ailleurs pratiquement pas affectée par les variations saisonnières. Le développement normal l'aurait portée, au début de 1948, à environ 13.000 mètres cubes

et elle aurait certainement continué à augmenter régulièrement au cours de l'année 1948, pour atteindre une moyenne de l'ordre de 15.000 mètres cubes.

Le rationnement a réduit le chiffre atteint pendant l'été (11.000 m<sup>3</sup> environ) de plus de 40 %, pour le ramener à 6.000 mètres cubes.

Les prochains arrivages permettront de porter, en janvier, les allocations à 8.000 mètres cubes, en diminution encore de 25 % sur l'été 1947 et de plus de 30 % sur le chiffre normal prévu pour cette époque.

Les prévisions pour le premier semestre 1948 permettraient une nouvelle allocation de 10.000 mètres cubes (quantité encore très inférieure aux besoins) et on devrait parvenir au milieu de l'année à 12.000 mètres cubes.

Cette augmentation de la demande est due à l'importation de nouveau matériel (3.000 à 3.500 camions achetés au cours de l'année 1946 et surtout 1947), la plupart étant d'une puissance supérieure à celle de l'ancien parc et qui sont utilisés à pleine capacité.

L'usage de ce parc est coordonné par le Bureau central des transports qui réglemente plus de 90 % de l'activité des coopératives de transports et des transports particuliers et assure un rendement maximum à l'utilisation du matériel. Le parc continue à être en augmentation, même après le rétrécissement des crédits dollars, par les livraisons de la métropole ainsi que par la réception des reliquats des commandes américaines.

Il y a lieu de mentionner parallèlement l'utilisation accrue des engins utilitaires provenant des surplus américains.

Dans tout ce programme, la consommation des voitures légères a été réduite au strict minimum.

c) *L'agriculture*, en opposition aux transports routiers, a des besoins variant considérablement avec les saisons. Celles-ci ne sont pas régulières et dépendent des dates d'arrivée des pluies. On peut distinguer, en gros, une pointe au printemps — plus ou moins étalée entre mars et juin (labours de printemps et moissons) et une pointe à l'automne — étalée d'octobre à décembre (labours d'automne et semailles). Les maxima observés au cours de ces deux périodes arrivent à doubler la consommation de la morte saison.

En 1947, cette consommation de la morte saison s'établissait autour de 1.700 mètres cubes pour passer à plus de 3.000 mètres cubes en période de pointe.

Malgré les difficultés de cet automne, l'agriculture a été rationnée le moins possible pour

des raisons évidentes. La consommation se trouvera accrue en 1948 par suite de la mise en œuvre de nouveau matériel. L'essence est utilisée, en effet, surtout dans les tracteurs dont 40 % marchent avec ce carburant. A ceux de l'ancien parc, maintenant fatigués, s'ajoute un programme d'importation de tracteurs légers à essence, notamment des Fergusson, qui sont utilisés pour les moissons, le maraîchage, l'arboriculture, les labours profonds étant réservés au gasoil.

Les petites installations fixes se multiplient d'autre part, ainsi que l'équipement en camionnettes et camions pour le service intérieur des propriétés.

Au total, l'agriculture doit continuer à recevoir 2.700 mètres cubes par mois au printemps, et au moins 4.000 mètres cubes à l'automne.

En conclusion, la consommation mensuelle moyenne pour 1948, devra être prévue comme suit :

	1 <sup>er</sup> SEMESTRE (mètres cubes)	2 <sup>e</sup> SEMESTRE (mètres cubes)
Industrie .....	900	1.000
Besoins routiers .....	10.000	12.000
Agriculture .....	2.700	4.000
Chemins de fer et pêche ..	100	155
	<hr/>	<hr/>
	13.700	17.155

## 2° Pétrole.

La consommation principale est celle des usagers privés qui utilisent le pétrole pour l'éclairage et le chauffage domestique. Cette consommation est à son minimum en été, pour doubler à peu près, pendant les mois d'hiver.

La consommation générale qui avait rattrapé celle de 1938 dès le début de 1946 est, depuis, en forte augmentation.

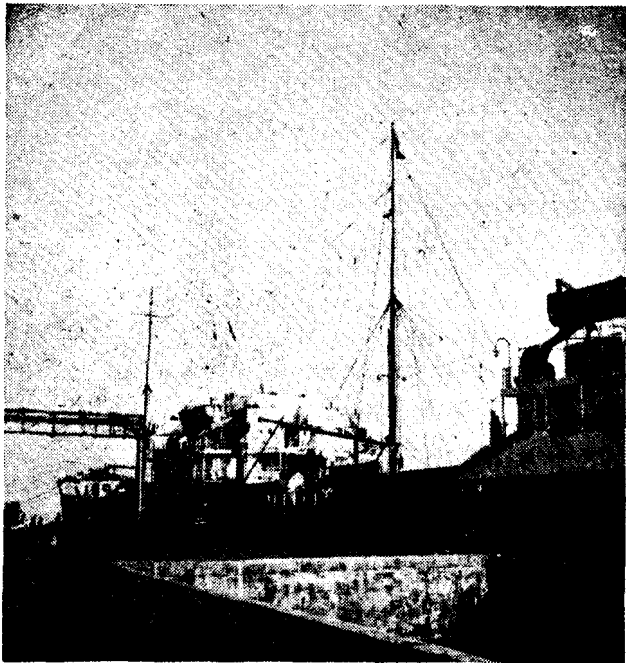
D'une part, parce que la population européenne, privée d'autres moyens de confort, et notamment de gaz, et qui a elle-même augmenté de plus de 60 % par rapport à 1938, a accru sa demande très sérieusement (éclairage, cuisine, chauffage).

D'autre part, et surtout parce que l'augmentation du standing de vie de la population marocaine et la rareté du charbon de bois, ainsi que le prix des huiles végétales, ont fait pénétrer le pétrole chez elle — pour l'éclairage et le chauffage — bien plus profondément qu'autrefois. A ceci, s'ajoute l'accroissement de cette même population de 25 % déjà signalé.

A ces besoins, on doit ajouter la fabrication des insecticides.

Au total, la consommation de pétrole dans les périodes creuses s'est établie, en 1947, à plus de 1.500 mètres cubes et aurait certainement dépassé 3.000 mètres cubes par mois pendant l'hiver 1947-1948.

Cette consommation est évidemment plus facilement compréhensible que celle des autres produits, quoique les économies de pétrole doivent entraîner fatalement une augmentation de la consommation des bougies, etc. Par ailleurs, étant donné les faibles quantités mises en jeu, il y a certainement intérêt à maintenir les allocations à un niveau raisonnable.



*Déchargement des produits pétroliers.*

En fixant les oscillations entre 1.800 et 3.500 mètres cubes par mois, on pourrait s'arrêter à une consommation mensuelle moyenne de 2.800 mètres cubes environ.

### 3° Gasoil.

Tous les besoins détaillés dans le tableau joint, correspondent à des activités vitales du pays et on peut souligner tout de suite que le gasoil n'est utilisé à la satisfaction d'aucun besoin de luxe (en particulier le chauffage domestique a été pratiquement supprimé, sauf pour quelques hôtels de classe internationale et pendant une très courte période d'hiver).

a) *Agriculture.* — La fluctuation saisonnière démarre aux labours d'été (les « préparés ») pour atteindre son pic en septembre, prolongé par les travaux de semailles jusque fin décembre.

Les nouveaux besoins correspondent à une mise en service en 1946-1947 d'un millier de nouveaux tracteurs presque tous au gasoil, car seuls ces derniers permettent les fortes puissances nécessaires aux labours profonds rendus indispensables par la faible pluviométrie du Maroc.

Ces nouvelles unités sont des Mac Cormick, Caterpillar, Cletra Allis Chalmers d'une puissance effective de 90 à 120 CV. En outre, comme cela a déjà été expliqué, le nombre d'heures annuelles d'utilisation pour l'ensemble du parc est deux à trois fois supérieur à celui de 1938.

L'agriculture utilise, en outre, un nombre croissant d'installations fixes : ateliers, pompage, notamment pour l'irrigation des vergers, ainsi qu'un nombre accru de camions Diesel.

Au total, la consommation agricole est au moins triple de celle de 1938 et avait en septembre-octobre 1947 dépassé largement le cap de 2.000 mètres cubes.

b) *Pêche.* — La consommation pourrait se chiffrer normalement au double environ de celle de 1938 à la suite, surtout, de la découverte de nouveaux bancs de poissons en Mauritanie, bancs dont l'importance peut être comparée à ceux de Terre-Neuve, et qui attirent un nombre de plus en plus élevé de chalutiers métropolitains qui pêchent à grande distance de leurs bancs.

Cette découverte va de pair avec l'extension du port de pêche d'Agadir et de celui de Safi, ainsi que de l'industrie annexe de la conserverie.

La consommation de gasoil pour la pêche, très saisonnière, devrait s'établir à 4.500 mètres cubes par an, soit une moyenne mensuelle de 370 mètres cubes (400 à l'automne).

c) *Chemins de fer.* — La mise en service au mois de mars 1947, de la première tranche de nouvelles locomotives Diesel, a fait passer brusquement la consommation de 30 à 130 mètres cubes environ. Les arrivées successives de nouveau matériel l'ont portée progressivement à 350 mètres cubes et elle doit atteindre, d'après les Chemins de fer, dans le cours de 1948, 650 mètres cubes. En plus des automotrices, les Chemins de fer ont reçu onze grosses locomotives Diesel électrique, et leur programme en prévoit encore huit autres de puissance plus faible.

Le Protectorat, tout en n'accordant que de très loin les quantités qui permettraient une exploitation rationnelle de cet équipement, s'efforce de permettre, cependant, une utilisation aussi large que possible pour les raisons suivantes :

D'abord l'économie la plus payante à réaliser est sur les transports routiers d'un rendement inférieur à celui des Chemins de fer et ces derniers doivent, par conséquent, prendre une part accrue des transports généraux ;

C'est ainsi qu'une locomotive Diesel électrique consomme environ 6 kilos de gasoil au kilo kilomètre, alors qu'une locomotive vapeur consomme, dans les mêmes conditions, 30 kilos de charbon gras au kilomètre. Ces deux combustibles étant achetés en dollars, l'emploi de locomotives Diesel électrique entraîne donc une économie de devises considérable ;

Le programme d'équipement en locomotives Diesel a été encouragé par les pouvoirs publics, il y a deux ans environ, au moment des difficultés d'approvisionnement en charbon. Il est trop tard maintenant pour faire machine arrière. Il est à souligner, d'ailleurs, que le Maroc est encore importateur de charbon gras.

d) Centrales électriques. — L'année 1947 a vu mettre en route, en juillet, la très importante centrale de Petitjean (moteur Sulzer de 5.200 CV.), ainsi que celle de Salé. La consommation est passée de 500-800 mètres cubes par mois à 1.100-1.200 mètres cubes par mois.

Rappelons que l'équipement du pays comportait déjà un réseau de centrales à moteurs Diesel (Agadir, Mogador, Safi, Mazagan, etc.), auxquelles il faut ajouter la centrale mixte d'Oujda, qui doit mettre en route souvent son moteur Diesel par suite de défaillance des chaudières à charbon.

On compte, en outre, une multitude de petites centrales régionales fournissant force et lumières aux petites villes et aux exploitations minières.

Le rationnement pour l'automne, fixé à 750 mètres cubes, a diminué la production d'énergie de 30 à 35 %. Le niveau de ravitaille-

### GRANDS TRAVAUX D'AMÉNAGEMENTS HYDRAULIQUES EN COURS AU MAROC

DÉSIGNATION DES AMÉNAGEMENTS	BUTS DES AMÉNAGEMENTS	CONSOMMATIONS MENSUELLES	
		Gasoil	Essence
		Litres	Litres
1° Dérivation de la Moulouya et irrigation de la plaine des Triffa.	Mise en valeur par l'irrigation de 30.000 hectares. Début des irrigations prévu pour 1950.	43.000	11.000
2° Dérivation de l'Oum - er - Rebia à Im'-Fout pour l'irrigation des Abda-Doukkala. Construction du canal de tête morte (17 kilomètres de souterrain de 6 mètres de diamètre).	Mise en valeur par l'irrigation de 200.000 hectares. Début des irrigations prévu pour 1951.	16.000	3.000
3° Aménagement des irrigations dans les Beni-Amir—Beni-Moussa.	Extension des irrigations de la plaine des Beni-Amir (50.000 ha.) sur la rive droite de l'Oum-er-Rebia et aménagement des irrigations dans la plaine des Beni-Moussa, sur la rive gauche de ce même oued (60.000 ha.). Début des irrigations dans ce dernier secteur prévu pour 1951.	84.000	14.000
4° Périmètre irrigué de Sidi-Slimane.	Extension des irrigations qui couvrent actuellement 10.000 hectares, alors que le périmètre dominé en compte 30.000.	»	15.500
5° Périmètre irrigué du N'Fis.	Construction du canal de tête morte et du canal principal d'irrigation. Amélioration des irrigations dans un périmètre de 30.000 hectares environ.	32.000	17.000
6° Travaux de drainage dans le Rharb.	Évacuation des eaux de ruissellement sur la plaine rive droite du Sebou (80.000 ha. environ).	102.000	32.000
7° Alimentation en eau de la ville de Safi.	Achèvement prévu pour 1949.	37.000	40.000
8° Travaux divers d'hydraulique agricole.	Amélioration des irrigations. Études. Recherches d'eau profondes, etc.	25.500	»
		339.500	228.500

ment prévu pour le 1<sup>er</sup> semestre 1948, devrait permettre de combler la moitié environ de ce déficit. Il restera encore un déficit de 15 à 20 %, qui doit être comblé — si possible — dans le milieu de 1948 et la consommation mensuelle moyenne de 1948 devrait alors s'établir aux environs de 1.200 mètres cubes. Sur ce chiffre, 300 environ seraient prélevés sur le fuel pour faire un mélange absorbable par certains moteurs de grosse puissance : la consommation gasoil pur serait ainsi de 900 mètres cubes.

e) *Utilisations routières.* — En plus du développement des autobus et camions gros porteurs des compagnies déjà installées, on doit noter la mise en service, au cours de 1946 et 1947 surtout, d'un nouveau matériel, en particulier la création de la Société des transports miniers, qui a maintenant en exploitation 156 camions Mack de 10 tonnes, lesquels évacuent 8 à 10.000 tonnes par mois de minerai de manganèse du sud de l'Atlas, à Marrakech. Les dernières restrictions ont fait baisser ce chiffre à moins de 6.000 tonnes, alors qu'il est impérieusement réclamé un minimum de 12.000 tonnes par mois.

Également, un nouvel équipement des travaux publics et des chantiers de grands travaux (hydrauliques et autres) en matériel lourd provenant des surplus.

C'est ainsi qu'on a vu croître régulièrement la consommation, surtout au cours de 1947 où elle a passé de 250 mètres cubes en janvier à 960 mètres cubes en octobre. Elle a été réduite

à 400, puis à 500 par le rationnement. Mais aussi bien le capital investi que les activités nouvelles qu'il dessert, ne peuvent supporter longtemps cet étranglement. Les allocations seraient remon- tées à 680 mètres cubes pour le premier semestre 1948 et devraient atteindre, au cours de l'année, un niveau minimum de 800 à 900 mètres cubes.

f) *Mines, grands travaux et industries diverses.* — L'activité générale dans ces domaines a une importance pour l'avenir immédiat dans le programme hydraulique et hydro-électrique, dont on trouvera, en annexe, le détail (tableau n° II), ainsi que pour le développement minier (équipement en Diesel et compresseurs, sondeuses de la Société chérifienne des pétroles, qui possède cinq nouveaux engins puissants, dont la consommation passera de 50 à 150 mètres cubes par mois au cours de 1948).

Elle a retrouvé progressivement, au cours de 1946, son niveau d'avant-guerre. Elle s'y est maintenue en 1947 avec une tendance vers une reprise. Cette fraction de l'économie devrait consommer, d'ores et déjà, 1.800 mètres cubes environ pour dépasser environ 2.000 mètres cubes à fin 1948. Il est prévu un rationnement de 850 mètres cubes en novembre et de 1.000 mètres cubes en décembre, chiffre qui sera maintenu pour le début de 1948, mais qui devrait être porté au minimum à 1.700 mètres cubes, dès que possible.

Au total, la consommation mensuelle minimum de gasoil pour 1948, s'établit comme suit :

	PROGRAMME 1 <sup>er</sup> SEMESTRE	PROGRAMME 2 <sup>e</sup> SEMESTRE
Agriculture .....	2.300	3.100
Pêche .....	370	400
Chemins de fer .....	350	650
Centrales électriques .....	700 + 200 fuel	900 + 300
Utilisations routières .....	680	900
Mines, grands travaux et industries .....	1.000	1.700
	<hr/> 5.400	<hr/> 7.650

#### 4° Fuel-oil.

Le trait caractéristique de ce marché est l'installation des chaudières à mazout de l'Énergie électrique de Casablanca qui, pour faire face aux besoins accrus de la ville, dû, à la fin de la guerre, employer la solution de fortune des chaudières d'un contre-torpilleur.

Cette consommation difficilement compressible oscille entre 6.000 et 7.000 tonnes par mois.

Après l'Énergie électrique, le marché est dominé par la consommation de l'Office chéri-

fien des phosphates, auquel seule la chauffe au mazout a permis de sécher les quantités importantes de minerais qui s'accumulaient sur le carreau. Cette consommation, qui conditionne étroitement les exportations de phosphates, s'établit autour de 1.500 tonnes par mois.

L'examen du tableau fuel-oil montre encore, à côté d'une consommation de 500 à 800 tonnes par mois pour la Compagnie sucrière, une augmentation progressive des quantités utilisées dans tous les secteurs industriels, augmentation qui traduit l'expansion de l'industrie marocaine.



Pour 1948, quelques installations importantes sont en cours de réalisation, notamment dans les huileries, savonneries et quelques industries diverses, le tout portant la consommation mensuelle à 13.000 tonnes environ.

#### 5° Essence aviation.

Les lignes étrangères sont ravitaillées par la compagnie avec laquelle elles ont un contrat, sur des stocks importés à part sous le régime de la consignation ou du crédit.

La consommation des lignes chérifiennes et françaises rentre dans un programme qui dépasse le cadre du Maroc et qui, à notre avis, peut être fixé plus utilement dans la métropole.

A titre d'indication, la consommation de ces lignes pendant le troisième trimestre 1947 a été de 700 mètres cubes par mois environ.

Dès le début de 1948 la compagnie Air-France a prévu une augmentation de 50 % de son trafic par rapport au deuxième semestre 1947. Donc un accroissement rapide de la consommation est à prévoir pour les mois à venir.

#### 6° Marine marchande. — Gasoil et fuel de soute.

Là également les lignes étrangères sont ravitaillées sur des stocks « consignation » ou « crédit » envoyés séparément par les compagnies avec lesquelles elles ont des contrats.

Pour les bateaux français, la consommation est assez variable et a oscillé, dans de larges mesures d'un mois sur l'autre pendant les mois écoulés de 1947.

Les transports maritimes ont prévu pour 1948 les consommations suivantes (bateaux français et chérifiens) :

	FUEL	GASOIL
1 <sup>er</sup> trimestre .....	6.000	1.000
2 <sup>e</sup> trimestre .....	10.000	1.200
3 <sup>e</sup> trimestre .....	14.000	1.500
4 <sup>e</sup> trimestre .....	10.000	1.200

Mais ce problème dépasse lui aussi le cadre marocain pour relever de l'organisation générale de la marine marchande française en ce qui concerne à la fois le nombre des voyages et aussi les points de ravitaillement.

#### 7° Autres produits.

Le tableau (page 106) suivant indique nos besoins en tonnes métriques.

Ce tableau donne une idée d'ensemble de nos besoins. Cependant nous voulons insister sur certaines rubriques :

*Essences spéciales.* — L'augmentation brutale et constante du chiffre des prévisions s'explique pour l'essence B en particulier, par l'ampleur que prend au Maroc l'industrie d'extraction : en 1947, 3 usines ont été créées et la plupart des autres modernisées et agrandies ;

*Lubrifiants.* — Les quantités indiquées découlent naturellement des prévisions faites sur les carburants ;

*Flintkote.* — Produit indispensable pour l'industrie (dallages) et l'étanchéité ;

*Insecticides et produits horticulturaux.* — Ces produits revêtent au Maroc une importance toute particulière du fait de la quantité et de la variété des parasites et de l'importance de l'agriculture dans l'économie du pays.

## BESOINS DU MAROC

Butane. — Essences spéciales. — Lubrifiants. — Paraffine. — Bitumes.

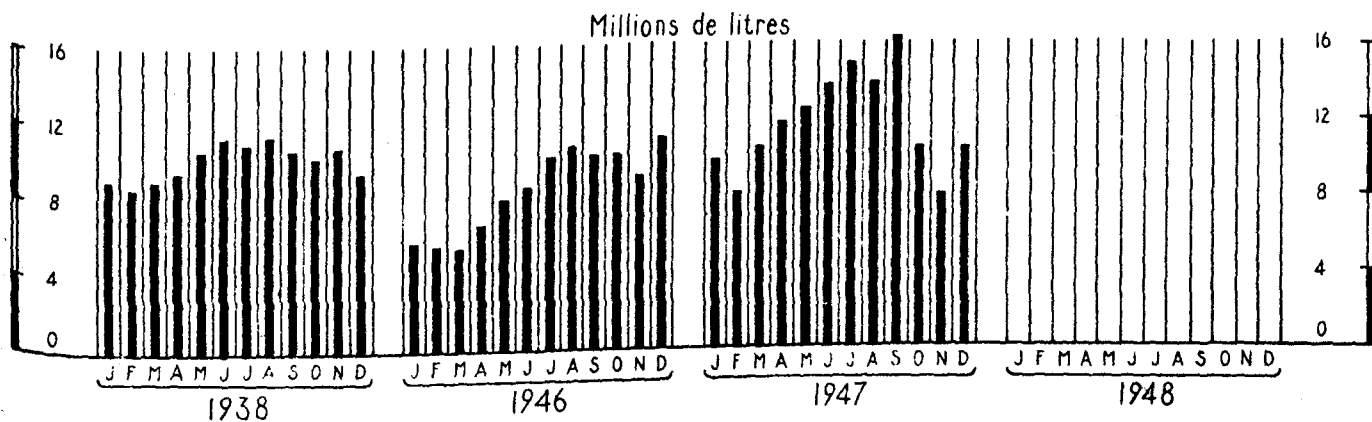
Produits horticulturaux et insecticides. — Produits chimiques.

(En tonnes métriques)

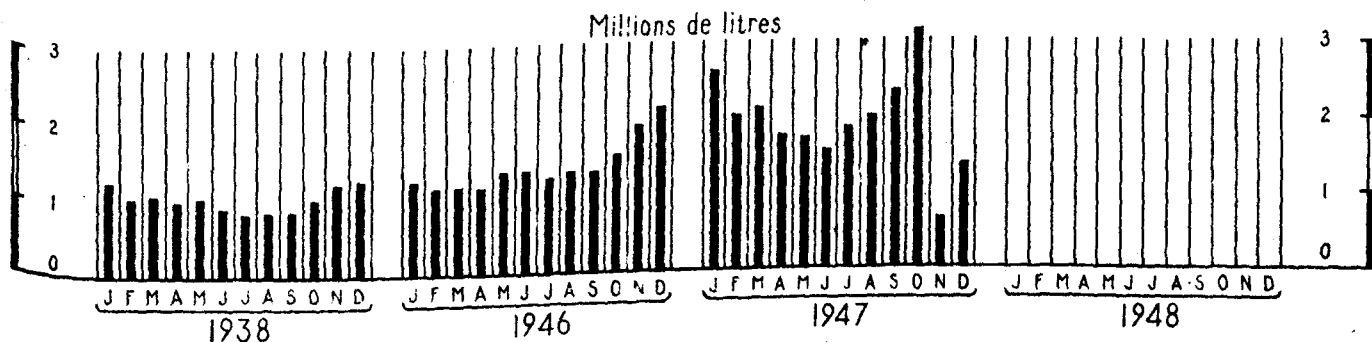
	1938	MOIS DE POINTE 1947	1947	1948	1949	1950	1951
1° Butane .....	651	66	»	1.200	2.400	3.000	3.750
2° Essences spéciales :							
Essence B 60/80 .....	33	»	687	2.570	3.060	3.110	3.160
Essence E 100/120 .....	18	»	191	480	510	590	660
Jupiter .....	6	»	73	150	160	180	200
Wite Spirit .....	33	»	334	750	910	925	935
3° Lubrifiants :							
Huiles et graisses .....	6.300	»	13.140	15.500	19.000	22.500	26.000
Huiles aviation .....	»	»	185	250	430	470	520
4° Paraffine .....	6.548	»	»	6.000	6.000	6.000	6.000
(Arrivages irréguliers pendant l'an- née 1947). Ventes mois de mars 1947 .....	»	775	»	»	»	»	»
5° Bitumes :							
Routiers .....	10.400	1.654	14.000	18.500	20.000	20.000	20.000
Industriels .....	947	283	1.600	2.000	2.200	2.200	2.200
Flintkote .....	55	60	500	600	650	650	650
6° Produits horticulturaux et insecticides:							
White Oil Spray .....	26	41	125	270	300	325	350
D.D. Soil Fumigant .....	»	2	3	35	150	200	400
Insecticides .....	45	»	81	136	150	173	175
Vaporisateurs (Unités) .....	2.485	2.277	7.200	20.000	25.000	30.000	30.000
7° Produits chimiques :							
Teepol .....	»	18	76	300	800	1.200	1.500
Diluants .....	20	5	28	50	100	100	100

# CONSOMMATION DE CARBURANTS ET PRODUITS PÉTROLIERS AU MAROC

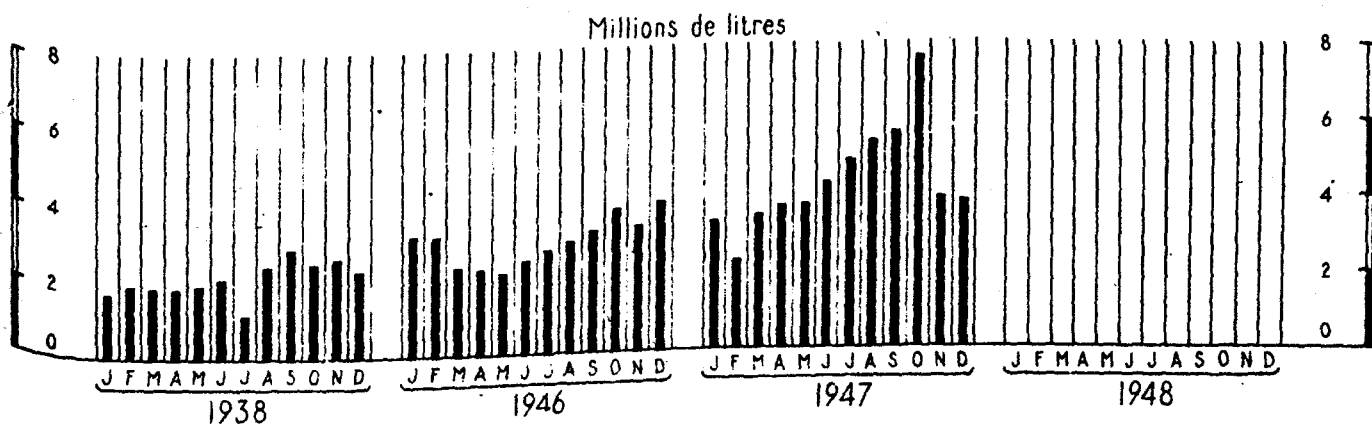
## ESSENCE



## PETROLE



## GASOIL



## FUELOIL

