

LES TRANSPORTS AERIENS

COMPAGNIE ROYAL AIR MAROC

LES ORIGINES

LA COMPAGNIE AIR ATLAS

La première Compagnie Aérienne Marocaine avait été créée au mois d'octobre 1946 sous la dénomination d'Air Atlas.

Dans l'esprit des promoteurs, cette entreprise devait :

- 1°) seconder Air France dans ses liaisons avec la France,
- 2°) relier entre eux les principaux centres de l'activité marocaine et les relier à l'Algérie et à la Tunisie,
- 3°) préparer les pèlerinages aériens sur la Mecque,
- 4°) étudier la possibilité de renouer, par la voie aérienne, l'ancien trafic de marchandises entre le Maroc et le Centre Afrique.

Dans le cadre de ces objectifs, les premiers itinéraires entrepris furent les suivants :

Lignes intérieures du Maroc et liaisons avec l'Algérie

- une ligne Casablanca-Marrakech-Agadir et retour, tri-hebdomadaire,
- une ligne Casablanca-Rabat-Tanger-Oran et retour, tri-hebdomadaire,
- une ligne Casablanca-Rabat-Meknès-Fès-Oujda-Oran-Alger, tri-hebdomadaire,
- une ligne Casablanca-Rabat-Oran-Alger, en pool avec Air France, tri-hebdomadaire.

Lignes extérieures du Maroc

- a) en accord avec la Tunisie :
 - une ligne Casablanca-Oran-Alger-Tunis et retour, tri-hebdomadaire.
- b) en accord avec la France :
 - une ligne Casablanca-Rabat-Oran-Perpignan, tri-hebdomadaire,

— une ligne de frêt : Casablanca-Oran-Perpignan-Paris

— une ligne saisonnière : Casablanca-Alger-Tunis-Le Caire-La Mecque, pour les pèlerinages.

Sur le plan financier, la Société Air Atlas s'était constituée avec un capital de 150 millions répartis sur les bases ci-après :

- **Groupe Français** (avec possibilité d'attribuer plus tard 33,50 % à la Société Air France) — 51 %
- **Groupe Marocain** (avec attribution de 34 % au Gouvernement marocain et 15 % aux intérêts privés marocains) 49 %

Les débuts furent néanmoins difficiles en raison de l'utilisation d'un matériel périmé et commercialement inexploitable.

Dès 1948, un remaniement complet de la Société fut réalisé, avec l'appui de la Compagnie Air France.

Celle-ci céda à Air Atlas, en location-vente, quatre DC. 3 en excellent état et entra, en même temps, comme actionnaire dans la Société dont le capital de 150 millions fit alors l'objet d'une nouvelle répartition :

— Etat Chérifien	34	%
— Air France	33	%
— Banque d'Etat du Maroc	6,66	%
— T.A.I.M. (Transports Aériens intercontinentaux - Maroc)	2,66	%
— Intérêts divers	23,68	%

Convention du 15 Janvier 1951

Une convention passée entre le Gouvernement Chérifien et la Société Air Atlas fut signée le 15 Janvier 1951 et approuvée par dahir de Sa Majesté le 23 Avril 1951.

Elle était conclue pour dix ans et prenait effet du 1^{er} Janvier 1950.

Aux termes de l'article premier, le Gouvernement concédait à la Société Air Atlas (avec principe d'exclusivité) l'exploitation des services publics de transports aériens desservant le territoire marocain,

y compris Tanger, et, sous réserve de l'accord du Gouvernement français, les liaisons Maroc-Toulouse, Maroc-Perpignan, Maroc-Alger.

La principale particularité de cette convention était la distinction établie entre les deux sortes de relations :

a) Relations intérieures marocaines dont le compte d'exploitation était garanti par le Gouvernement Chérifien,

b) Relations extérieures dont la Société devait assurer elle-même l'équilibre financier.

Depuis le 1^{er} Janvier 1957, cette distinction a disparu et la Société assure elle-même l'équilibre financier de l'ensemble de ses lignes sans recourir à l'appui du Budget Général.

La fusion Air Atlas / Air Maroc

L'année 1953 vit se réaliser la fusion de la Compagnie privée Air Maroc avec la Compagnie officielle Air Atlas, opération mettant fin à une concurrence qui, à la longue, se serait révélée désastreuse pour les deux sociétés marocaines.

La nouvelle Société prenait le nom de Compagnie Chérifienne de Transports Aériens : Air Atlas / Air Maroc (C.C.T.A.) et portait, en même temps, son capital à 672 millions, la part de l'Etat Marocain se trouvant toujours fixée à 34 % du capital (228.480.000 francs), tandis que le solde était réparti à raison de :

- 33 % pour la Compagnie Paquet et l'ancienne Société Air Maroc,
- 21,50 % pour Air France,
- 10,75 % pour Air Transport.

Après une nouvelle période difficile, due surtout au caractère hétérogène des matériels employés (S.O. 30 P. - Curtiss commande - DC. 4 et DC. 3), la C.C.T.A. reprenait sa marche en avant et amorçait un véritable redressement qui se traduisait, au 31 Décembre 1955, par un effectif de 101.060 passagers transportés contre 90.164 en 1954.

Ces résultats étaient dus, à la fois, à une politique rationnelle d'exploitation du matériel, la Compagnie n'utilisant plus que des DC. 4 et des DC. 3 et à l'appui technique et commercial de la Société Air France avec laquelle était formé un pool d'exploitation conjointe pour la desserte d'un certain nombre de lignes extérieures.

L'INDEPENDANCE DU MAROC ET LA NAISSANCE DE « ROYAL AIR MAROC »

La déclaration d'indépendance du Maroc allait donner une impulsion toute nouvelle à la C.C.T.A.

Trois faits caractérisent l'année 1957 :

- 1^{er}) La Compagnie Chérifienne de Transports Aériens (C.C.T.A.) devient la Compagnie Nationale « Royal Air Maroc » ;
- 2^o) Une nouvelle convention, datée du 1^{er} Juillet 1957, se substitue à celle du 15 Janvier 1951, confirme le monopole antérieur et fait de la Cie « Royal Air Maroc » l'instrument agréé par le Gouvernement de Sa Majesté pour représenter l'aviation civile marocaine dans le Monde ;
- 3^o) La majorité des capitaux de la nouvelle Société se trouve placée entre les mains du Gouvernement et d'intérêts privés marocains, le solde étant dévolu à la Compagnie Nationale Air France et à la Société Air Transports, cette nouvelle orientation financière lui conférant, vis-à-vis de l'étranger, une position beaucoup plus forte que celle que détenaient les Sociétés successives auxquelles elle succédait.

A la suite de ces remaniements, le capital social fut réparti de la façon suivante :

- 51 % à l'Etat marocain,
- 6,5 % à des intérêts privés marocains,
- 37,5 % aux Compagnies Air France et Air Transport ainsi qu'à divers propriétaires privés, non marocains,
- 5 % à une Compagnie de Navigation espagnole.

Le nombre des membres du Conseil d'Administration fut maintenu à dix-neuf, ceux-ci étant désignés comme suit :

- 10 administrateurs représentant l'Etat Marocain ou présentés par lui,
- 1 administrateur représentant les intérêts privés marocains,
- 7 administrateurs représentant les Compagnies Air France et Air Transport ou présentés par elles,
- 1 administrateur représentant la Compagnie de Navigation Aérienne espagnole.

Parallèlement aux efforts déployés pour aboutir à la constitution juridique de la Compagnie, « Royal Air Maroc » n'avait pas attendu ces changements statutaires pour améliorer la qualité des services fournis, adopter une politique sociale hardie et accroître dans des proportions extrêmement élevées son activité aéronautique.

LE MATERIEL

La « Royal Air Maroc » dispose, actuellement, de 3 DC. 3 utilisés pour les lignes intérieures dites « d'apport » et de 4 DC. 4 assurant l'ensemble des lignes extérieures.

Ces DC. 4 ont été entièrement modernisés et équipés d'ailes « long range » leur permettant de

décoller avec un poids total de 33.110 kg. Ils conservent toute la faveur de la clientèle de 2^{me} classe, tant européenne que marocaine, clientèle particulièrement nombreuse au Maroc.

Depuis le 16 Octobre 1957, la flotte de « Royal Air Maroc » s'est, en outre, enrichie d'un **Constellation**, - appareil moderne qui lui permet non seulement d'améliorer la qualité des services fournis jusqu'à ce jour dans les relations avec la France, mais encore d'ouvrir de nouvelles lignes à destination d'autres pays étrangers.

Ajoutons que, dès maintenant, le Conseil d'Administration de la Société et ses services techniques se penchent sur l'étude des nouveaux appareils mis à la disposition des transporteurs aériens par l'industrie aéronautique internationale, de façon à ouvrir ses lignes au transport à réaction, dans les mêmes conditions que toutes les autres grandes compagnies aériennes.

PERSONNEL — EFFECTIFS

Au 1^{er} Octobre 1957, la situation des effectifs de la Compagnie se présentait de façon suivante :

	Européens Marocains	
— Service administratif et financier	39	10
— Service commercial	49	14
— Service technique	160	102
— Personnel navigant	62	7
	———	———
Total	310	133

Au 1^{er} Janvier 1957, ces mêmes effectifs se décomposaient en 280 européens et 112 marocains, alors qu'au 1^{er} Janvier 1956, on ne comptait que 250 européens et 80 marocains.

Les effectifs augmentent ainsi d'année en année parallèlement à l'extension et à l'importance que prend la Compagnie, et, en outre, le personnel marocain participe de plus en plus activement à la vie de l'entreprise.

En effet, et surtout depuis que la Société est devenue Compagnie Nationale, il est fait presque exclusivement appel à la jeunesse marocaine pour satisfaire les besoins des différents services, en particulier ceux des services techniques et commerciaux.

Mais le personnel d'une Compagnie Aéronautique doit nécessairement être hautement qualifié pour remplir, dans quelque service qu'il se trouve, la tâche qui lui est dévolue. C'est ainsi que, pour former des mécaniciens spécialistes par exemple, de jeunes stagiaires marocains, titulaires du Certificat d'Aptitudes Professionnelles, et sélectionnés à la suite d'examens appropriés, sont envoyés, à la charge de la Compa-

gnie, dans des Ecoles d'apprentissage de France, telle que celle du Centre d'Instruction de la Compagnie Air France à Vilgenis.

Ces jeunes gens y suivent trois années d'études en vue d'être appelés à devenir soit mécaniciens de moteurs ou de cellules, soit encore monteurs électriciens spécialistes d'instruments de bord.

D'autres stagiaires marocains sont formés directement au Maroc par les soins de la Compagnie.

Pour ce qui concerne le personnel navigant, les stewards, tous marocains, sont diplômés de l'Ecole Hôtelière de Rabat et possèdent ainsi de sérieuses références hôtelières. La Compagnie envisage, par ailleurs, de former des pilotes de ligne marocains par l'entremise de l'Armée Royale.

Pour le Service Commercial et pour les Services administratif et financier enfin, les jeunes marocains doivent pouvoir justifier de connaissances et de diplômes universitaires tels qu'ils puissent remplir convenablement les divers emplois correspondants. Des stages de formation sont également organisés dans ces services.

Services Sociaux

Un soin particulier a été apporté à la mise en place et au développement des services sociaux, témoignant du souci de l'entreprise de donner à son personnel, en toute occasion l'aide matérielle et morale souhaitable.

A cet effet, un service médical a été créé et doté de moyens efficaces ; le personnel entier bénéficie des avantages d'une Caisse Mutuelle et de la retraite ; enfin, d'autres œuvres sociales achèvent de compléter l'édifice.

Service Médical

Le but du service médical de la Compagnie est de promouvoir le bon état sanitaire du personnel.

Son rôle consiste essentiellement à surveiller la condition physique du personnel et à dépister les maladies par le moyen d'examens et de contrôles appropriés.

Il faut souligner aussi qu'il a pour mission de prodiguer des soins de toute nature au personnel de la société. En fait, des consultations sont organisées plusieurs fois par semaine et rendent les meilleurs services sociaux, notamment en matière de médecine infantile et de médecine de nourrissons.

Le service médical comprend :

- Le médecin de la Compagnie, qui est assisté d'une infirmière française, jouant également le rôle d'assistante sociale, et d'un infirmier marocain qui, lorsque c'est nécessaire, va à domicile, prodiguer ses soins dans les foyers des ouvriers.

— Le conseil médical qui constitue l'organisme d'appel contre les décisions médicales du médecin de la Compagnie et qui, formé de spécialistes qualifiés, est chargé des examens dépendant de chaque spécialité (neurologie - encéphalographie - cardiologie - ophtalmologie).

Retraite et Mutuelle

L'ensemble du personnel de la Compagnie est affilié par la Compagnie à un organisme de retraites :

— La Caisse Interprofessionnelle Marocaine de Retraites pour l'ensemble du personnel marocain au sol et du personnel navigant.

— La Caisse Française de Retraites du Personnel Navigant Professionnel de l'Aéronautique Civile pour le personnel navigant français.

En outre, une Caisse Mutuelle, formée par le personnel et avec l'aide financière de la Compagnie, est ouverte à l'ensemble du personnel, marocain et étranger.

Cette Caisse offre le remboursement des frais médicaux et pharmaceutiques à des taux élevés (70 ou 80%) et participe financièrement à certaines œuvres sociales.

Ainsi, l'ensemble du personnel est efficacement protégé contre les risques maladies et vieillesse, les agents les moins bien rémunérés bénéficiant d'un surplus de soins gratuits pour eux et leur famille.

Autres œuvres sociales

Il convient de citer, parmi les autres œuvres sociales de la Compagnie :

— Les Colonies de vacances, qui, chaque année, regroupent les enfants du personnel, envoyés en été, par les soins de la Compagnie, dans des Centres de France, situés principalement en montagne.

— L'arbre de Noël qui, chaque année, rassemble les enfants de l'ensemble du personnel, marocain et étranger, en une joyeuse et sympathique fête commune, agrémentée d'un goûter et d'une distribution de cadeaux.

LE RESEAU

Le réseau de « Royal Air Maroc » se divise en deux parties, un réseau intérieur Maroc et un réseau Maroc / Europe.

Le premier a pour but de relier entre elles les principales villes du Royaume : Casablanca (Capitale Industrielle), Rabat (Résidence du Souverain et capitale administrative), Fès, Meknès, Oujda, Tanger, Marrakech, Agadir, Tetuan et Nador. Ces lignes sont exploitées en DC 3. En outre, depuis le 12 mars 1956, une ligne intérieure bi-hebdomadaire

dessert Tetuan et Nador, et une autre relie Nador à Casablanca via Oujda et Meknès.

Le réseau Europe / Maroc, exploité en DC 4, permet des liaisons quasi-quotidiennes entre Casablanca, Rabat, Tanger, et, depuis la fin de l'année 1956, Meknès, d'une part et les principales villes d'Europe : Paris, Lyon, Marseille, Nice, Toulouse, Bordeaux, Madrid, et Genève d'autre part.

Une rocade transversale d'Afrique du Nord joint Casablanca et Rabat à Oran et à Alger, avec d'excellentes correspondances directes sur Tunis.

L'année 1956, outre l'ouverture de l'escala de Meknès sur les moyens courriers, a vu aussi la Compagnie s'intéresser pour la première fois, au transport des pèlerins marocains sur la Mecque : elle a dans ce but exécuté un certain nombre de voyages spéciaux, l'un d'eux ayant été honoré par les membres de la Délégation Officielle de Sa Majesté.

En Décembre 1956, la C.C.T.A. a inauguré un service hebdomadaire sur Las Palmas qui permet, grâce à une correspondance immédiate, d'unir, dans la même journée, la Suisse alémanique et romande, à l'archipel des Canaries.

La structure de ce réseau a peu changé en 1957 ; il a fallu toutefois attendre le mois de Novembre pour voir la Compagnie, devenue entre temps « Royal Air Maroc », faire un nouveau bond en avant en procédant à l'achat d'un « Constellation » qui lui permet dorénavant d'offrir à sa clientèle des services de luxe, à la fois sur l'Europe et sur l'Algérie.

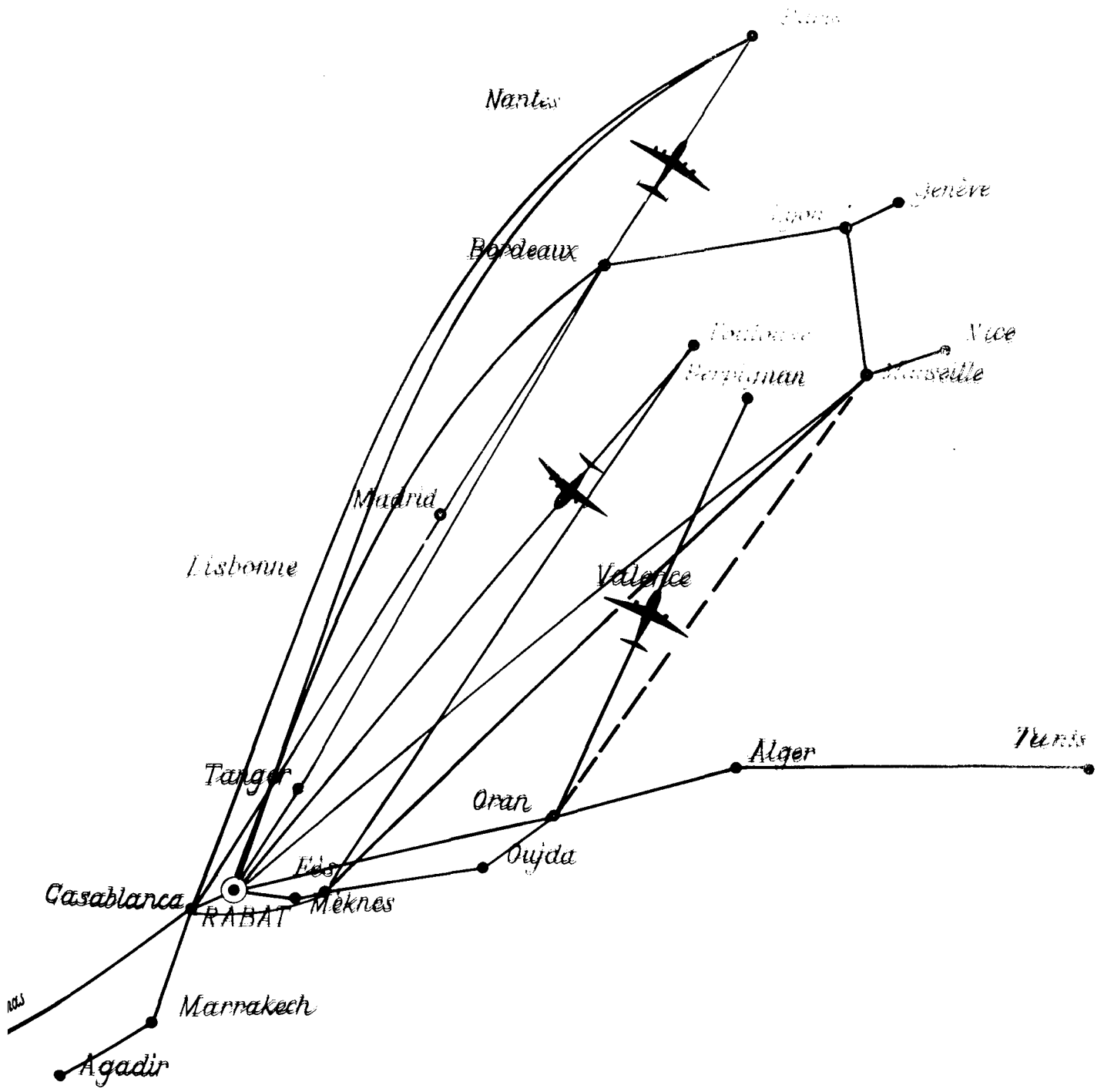
Il est à noter que les horaires des liaisons sur Paris sont étudiés de telle sorte qu'ils permettent, par un éventail largement ouvert de correspondance de joindre dans la même journée le Maroc et les principaux pays de l'Europe du Nord : Angleterre, Belgique, Pays-Bas, Pays Scandinaves, Allemagne, Suisse.

Enfin, depuis le 11 mars 1958, une nouvelle ligne intérieure a été créée qui relie Casablanca à Tetuan et à Nador. Une autre ligne a été mise en service au début d'avril qui relie Casablanca à Dakar.

De nouvelles liaisons, envisagées avec l'Espagne, seront certainement ouvertes au trafic dans le courant de 1958.

LE TRAFIC

Les statistiques générales des années 1956 et 1957 montrent que l'industrie des transports aériens a enregistré des résultats spectaculaires dans toutes les parties du monde. La Compagnie Chérifienne de Transports Aériens n'a pas échappé à cette règle ; mais elle a la satisfaction de constater que le développement de son trafic par rapport à 1955 se situe nettement au-dessus de la moyenne générale.



RÉSEAU AÉRIEN
ROYAL AIR MAROC

Tableau comparatif des résultats statistiques

	1955	1956	1957	Variation 1956-1957
— Heures de vol	12.165	13.337	13.840.356	+ 3,7 %
— Kilomètres parcourus	3.147.980	3.499.019	3.693.062	+ 5,5 %
— Passagers transportés	101.060	137.344	140.049	+ 1,9 %
— Frêt et bagages (kgs)	2.630.539	3.028.765	3.255.908	+ 7,5 %
— Coefficient d'occupation passag.	302.528	521.768	517.908	— 0,8 %
— Coefficient d'occupation totale.	143.018.642	182.899.139	206.141.753	+ 12,7 %
— Poste (kgs)	95.883.228	134.568.948	140.612.554	+ 4,4 %
— Sièges/kilomètres offerts	13.201.288	16.668.117	19.130.029	+ 14,7 %
— Passagers/kilomètres transportés	9.561.470	12.978.362	14.298.475	+ 10,1 %
— Tonnes/kilomètres offertes	67 %	73,5 %	68 %	— 7,5 %
— Tonnes/kilomètres transportées.	73 %	78 %	75 %	— 3,8 %

Il convient de noter tout particulièrement l'augmentation du chiffre des passagers transportés et le coefficient d'occupation qui, entre les deux années considérées, est passé de 67 à 73,5 %.

Les résultats de l'année 1957 montrent que l'évolution du trafic par rapport à l'année 1956 a été presque aussi favorable que celle qui a été observée au cours des exercices précédents.

PERSPECTIVES D'AVENIR

Désireuse d'apporter sa contribution à l'essor de l'économie et du tourisme marocains, la Compagnie « Royal Air Maroc » envisage de développer, dans un proche avenir, ses liaisons internationales existantes et de les compléter par la desserte de nouvelles escales en divers pays d'Europe ou d'Afrique.

C'est ainsi que seront, d'ici peu, intensifiées les liaisons entre le Maroc du Nord et l'Espagne, au départ de Tanger, Tétouan et Nador, vers Madrid, Séville et Grenade, tandis que l'ouverture d'un service hebdomadaire Casablanca-Dakar et retour constitue un fait accompli depuis avril 1958.

Des projets sont à l'étude pour étendre, à plus longue échéance, le réseau aérien de Royal Air Maroc à plusieurs capitales européennes qui seront ainsi reliées directement au Maroc.

A en juger par les résultats obtenus et les progrès accomplis durant ces dernières années, il ne fait aucun doute que la Compagnie Nationale Marocaine verra sa position s'affermir au cours des mois à venir. L'évolution constante de la technique aérienne ne la prendra pas au dépourvu puisqu'elle prépare, dès maintenant, la mise en service sur ses lignes d'appareils à réaction qui feront de sa flotte l'une des plus modernes et des plus rapides.

Avec Casablanca ou Rabat, à moins de deux heures et demie de Paris, le monde entier sera dès lors à quelques heures de vol du Maroc, pays neuf aux sites pittoresques et aux immenses possibilités économiques.

MINISTERE DES TRAVAUX PUBLICS
et
COMPAGNIE ROYAL AIR MAROC