

LE PARC AUTOMOBILE DU MAROC

au 31 décembre 1960

Il n'est pas sans intérêt, dans les derniers mois de 1961, de jeter un coup d'œil d'ensemble sur le parc automobile du Maroc tel qu'il peut être évalué d'après les données recueillies par le service des transports routiers du ministère des T.P. et publiées en Octobre 1961 par le Service Central des Statistiques.

Rappelons que les statistiques du parc automobile marocain sont établies à l'aide d'un fichier permanent sur cartes perforées, tenu par le service central des statistiques. Le service des transports routiers (Ministère des Travaux Publics) communique au service central des statistiques les fiches de renseignements établies par les centres immatriculateurs à l'occasion des immatriculations nouvelles, des changements de propriétaires, des pertes (véhicules hors d'usage ou quittant définitivement le Maroc). La connaissance des départs définitifs de véhicules du Maroc a été améliorée par une liaison avec certains pays voisins : France, Algérie et Tunisie.

Néanmoins, un certain nombre de pertes sont ignorées du fichier central ; les gains (immatriculations de véhicules neufs) étant parfaitement connus, il en résulte que les chiffres avancés à la fin de l'année 1956 (soit 196 914 véhicules, y compris les motocyclettes) étaient très supérieurs à la réalité.

Un échange général des cartes grises, effectué en 1957, a constitué un véritable recensement et a permis d'arriver à une connaissance plus exacte du parc automobile qui a pu être estimé à 142.461 véhicules (voitures de tourisme, véhicules utilitaires et motocyclettes) au 31 décembre 1957. Ce nombre se rapportait uniquement à l'ex-zone Sud. Les véhicules de la Province de Tanger ont pu être intégrés au fichier au cours de l'année 1958 ; ceux de l'ex-zone

Nord ne comprennent que les véhicules immatriculés depuis 1958.

Environ 3 000 véhicules anciens de cette zone, ayant donné lieu à mutation, ne sont connus que par leur numéro d'immatriculation et l'adresse du dernier propriétaire. Ils ne pourront être versés au fichier qu'après enquêtes du service des transports routiers permettant de faire préciser leurs caractéristiques. Moyennant ces réserves, les mouvements au cours de l'année 1960 ont été les suivants pour l'ensemble du Maroc :

Parc automobile au 31 décembre 1959	173 839
Nouvelles immatriculations en 1960 :	
+ 15 401	} 10 868
Pertes en 1960 : — 4 533	}
Rectifications diverses	+ 161
Parc automobile au 31 décembre 1960	184 868

Ce dernier total n'englobe donc qu'une faible partie du parc de l'ex-zone Nord à l'exclusion de Tanger, le parc de cette dernière étant mieux connu. D'autre part, il ne comprend ni les véhicules administratifs immatriculés par la R.E.I., ni les véhicules militaires.

A titre indicatif, signalons que le nombre de véhicules immatriculés M appartenant à l'Etat s'élevait au 1^{er} novembre 1959 à 7 080, se décomposant comme suit :

Motocyclettes	508
Voitures de tourisme	840
Véhicules utilitaires	5 732
Total	7 080

EVOLUTION DU PARC AUTOMOBILE

Il résulterait de ces données statistiques que le parc global automobile du Maroc serait de l'ordre de 195 000 véhicules, y compris les anciens véhicules immatriculés en Zone Nord et les voitures appartenant à l'Etat (1), ce parc se composant sensiblement comme suit :

Motocyclettes	13 500	(12 968 + 508)
Voitures de tourisme	125 700	(124 823 + 840)
Véhicules utilitaires ..	52 550	(46 804 + 5732)
Véhicules spéciaux ..	250	(233 en Zone Sud)
Véhicules anciens de la zone Nord (environ)	3 000	
Ensemble	193 000	véhicules

L'évolution de ce parc au cours des dernières années est assez difficile à saisir car — ainsi qu'il a été indiqué plus haut — il a fallu procéder, pour les années antérieures à 1957, à des reconstitutions plus ou moins discutables, puisqu'on s'était contenté jusque-là de totaliser les immatriculations.

D'après l'ancienne méthode de comput en effet, le parc automobile estimé (y compris les motocyclettes, mais non les bicyclettes à moteur) s'évaluait comme suit, pour les provinces du sud :

Parc automobile au 31 décembre 1949 ..	56 990
Parc automobile au 31 décembre 1955 ..	179 502
Parc automobile au 31 décembre 1956 ..	196 914

En continuant à additionner les immatriculations, on aurait alors obtenu les évaluations suivantes :

au 31 décembre 1957	211 677
au 31 décembre 1958	237 962

Mais le recensement au 31 décembre de l'année 1958 a conduit à ramener le chiffre au 31 décembre 1957 à une valeur de 142 461 véhicules en circulation (c'est-à-dire ceux pour lesquels ont été demandées des cartes grises), d'où un déficit, par rapport aux évaluations, de l'ordre de 33 %.

(1) mais non compris les véhicules des Forces Armées royales, ceux du Palais royal (non immatriculés) et les véhicules bénéficiant des prérogatives diplomatiques (véhicules CD = Corps diplomatique).

On a essayé, d'après ces bases et compte tenu de la cadence des immatriculations, de reconstituer ce qu'à pu être effectivement le parc routier probable depuis 1950, en admettant ainsi que, le parc n'ayant pu se renouveler que dans une très faible proportion pendant la guerre et immédiatement après la guerre, l'écart entre la somme des immatriculations de la période de 1933 ou 1934 à 1949 et le parc réel, devait être relativement faible. Les chiffres reconstitués peuvent se traduire comme suit :

Tableau du parc routier probable reconstitué d'après les données du service des transports routiers

Parc au 31 décembre 1949	50 000
Parc au 31 décembre 1950	55 000
Parc au 31 décembre 1951	65 000
Parc au 31 décembre 1952	80 000
Parc au 31 décembre 1953	100 000
Parc au 31 décembre 1954	120 000
Parc au 31 décembre 1955	135 000
Parc au 31 décembre 1956	140 000
Parc au 31 décembre 1957	142 461
Parc au 31 décembre 1958	159 071
Parc au 31 décembre 1959 (pour l'ensemble du royaume en principe), non compris les véhicules M, ceux du Nord et ceux des Services diplomatiques ..	173 839
Parc au 31 décembre 1960 (tout compris)	184 868
	<u>195 000</u>

Ce dernier chiffre apparaît d'ailleurs un peu surestimé, comme nous l'avons indiqué plus haut, car il incorpore les véhicules immatriculés en 1959 et en 1960, alors qu'il y a eu certainement des retraits non déclarés et des mises à la réforme par accidents ou par vétusté. Mais, comme il exclut certains véhicules spéciaux, on peut penser qu'il y a une certaine compensation entre les sous estimations et les omissions.

COMPOSITION DU PARC AUTOMOBILE

La composition du parc automobile recensé, c'est-à-dire celui qui fait l'objet de la brochure éditée par le Service central des statistiques est donnée par

le tableau IV de cette brochure et se présente comme suit :

Véhicules déclarés en circulation selon la catégorie et la nature du carburant

Catégorie des véhicules	A essence	Autres	Total
MOTOCYCLETTES			
Solo	4.890		4.980
Avec side-car	31		31
Scooter	5.486		5.486
Véломoteur	2.325		2.325
Triporteur	146		146
Total	12.968		12.968
VOITURES DE TOURISME			
Torpédo	2.566		2.566
Conduite intérieure	118.488		118.488
Station-wagon	3.809		3 809
Total	124.863		124.863
VÉHICULES UTILITAIRES			
a) Camionnettes et camions			
Moins de 2 tonnes	21.024	231	21.255
2 tonnes et plus de 2 tonnes	15.905	4.901	20.806
Total	36.929	5.132	42.061
b) Tracteurs routiers			
Pour remorques et semi-remorques	1.089	927	2.016
c) Camions-citernes			
Essence	86	53	139
Eau	74	11	85
Vin	2	8	10
Sans autre indication	16	16	32
Total	178	83	266
d) Transport en commun			
Autobus	209	222	431
Autocars	1.184	719	1.903
Total	1.393	941	2.334
e) Ambulances			
	126	1	127
	39.715	7.089	46.804
Véhicules spéciaux	174	59	233
Ensemble	177.720	7.148	184.868

En ce qui concerne les véhicules utilitaires équipés en moteurs Diesel et qui sont au nombre de **7 148**, la décomposition exacte ne figure pas sur la brochure (elle ne figure que pour l'ensemble des véhicules à essence et à gasoil, mais on peut estimer qu'elle est approximativement la suivante :

500 véhicules de moins de 14 C.V.
2 900 véhicules de 14 à 24 C.V.
2 750 véhicules de plus de 24 C.V.
7 750 au total

Mais ce qu'il importe d'examiner, c'est l'évolution progressive de la composition du parc telle qu'elle a été étudiée et, pour les années à venir, estimée par la Sous-Commission des Transports du Plan.

EVOLUTION DU PARC AUTOMOBILE ENTRE 1956 ET 1964

Parc probable	Chiffres statistiques				Année de référence 1960	Prévision du plan 1960-64			
	1956 (a)	1957 (a)	1958 (a)	1959 (a)		1961 (b)	1962 (b)	1963 (b)	1964 (b)
Motocyclettes	8.000	9.358	11.487	12.473	12.968	14.820	15.300	15.780	16.260
Voitures de tourisme de moins de 9 C.V.	55.000	61.143	61.143	76.060	82.674	88.750	95.080	101.410	107.740
Voitures de tourisme de plus de 9 C.V.	28.000	3.300	39.180	41.016	42.189	46.620	49.230	49.840	51.450
Utilitaires de moins de 14 C.V.	14.000	16.295	18.544	20.901	23.314	26.080	27.180	28.160	29.200
Utilitaires de 14 à 24 C.V.	17.000	18.122	19.246	19.910	20.138	23.740	23.910	24.080	24.200
Utilitaires de plus de 24 C.V.	1.100	1.503	2.500	1.546	1.658	2.780	2.820	2.860	2.900
Non déclarés	—	—	—	1.937	1.927	—	—	—	—
Totaux	123.100	139.490	158.569	173.839	184.868	202.790	213.460	222.130	222.800
Dont fonctionnant au gas-oil									
Utilitaires de moins de 14 C.V.	250	326	400	480	500	782	1.085	1.408	1.752
Utilitaires de 14 à 24 C.V.	2.300	2.718	3.100	3.510	3.900	4.036	4.782	5.928	6.023
Utilitaires de plus de 14 C.V.	800	1.353	1.900	2.430	2.750	2.558	2.679	2.774	2.900
Totaux	3.350	4.397	5.400	6.420	7.150	7.376	8.546	9.480	10.715

(a) Provinces du Sud seulement.

(b) y compris les véhicules non recensés.

La lecture de ce tableau montre immédiatement :

1° Que le parc des motocyclettes s'est accru très rapidement de 1956 à 1959, mais qu'il est probable que le rythme d'accroissement des dernières années ne manquera pas de s'amenuiser au cours des quatre prochaines années.

2° Qu'on peut faire les mêmes observations sur le rythme d'accroissement des voitures de tourisme, réserve faite toutefois que le parc des voitures de petites cylindrées (moins de 9 CV) s'est accru plus vite, au cours des deux dernières années, que celui des grosses voitures.

3° Que le parc des voitures utilitaires de moins de 14 C.V. et celui des voitures de plus de 14 C.V. sont ceux qui se sont développés le plus rapidement entre 1956 et 1959 : pour le premier, l'augmentation en

trois ans — de 1956 à 1959 — a été de plus de 70 % et, pour le second, de presque 150 %, alors que le parc des voitures utilitaires de 14 à 24 C.V. ne s'est accru parallèlement que de 38 % environ.

4° Mais les progrès les plus rapides sont ceux des voitures utilitaires équipées de moteurs à combustion interne. En quatre ans, le parc de ces voitures a plus que doublé, celui des voitures utilitaires de plus de 24 C.V. passant de 800 à 2 750, soit dans une proportion de 1 à 3, 4.

L'évolution de la consommation des carburants

La Direction de l'Industrie du Ministère du Commerce, de l'Industrie, des Mines, de l'Artisanat et de la Marine Marchande publie chaque année les relevés des consommations de carburants, classés en

supercarburant, essence ordinaire et gasoil. Depuis à-dire depuis 1949, la consommation des carburants qu'on dispose de données statistiques précises, c'est- a suivi l'évolution suivante :

CONSOMMATION DES CARBURANTS DEPUIS 1940

	Supercarburant	Essence tourisme	Gas-oil (1) pour moteurs diesel	Volume des carburants imputable à la circulation automobile (2)
	En mètres cubes		En mètres cubes	En mètres cubes
1949		197.963	74.420	170.795
1950		250.459	106.450	219.773
1951		297.729	116.743	258.313
1952		355.824	146.013	312.306
1953		411.684	164.780	356.771
1954	84.855	360.152	160.989	382.050
1955	97.264	355.894	146.370	383.373
1956	96.867	347.266	144.887	376.564
1957	77.233	278.146	148.470	311.071
1958	93.209	253.726	174.964	312.689
1959	111.896	238.411	221.196	329.089
1960	109.367	229.760	244.326	327.543
Prévisions pour les premiers mois de 1961, ramenées à la consommation annuelle	(111.088)	(238.988)	(261.480)	(341.000)

En admettant des pourcentages un peu différents, par exemple 100 % du supercarburant, 70 % de l'essence et 25 % de gas-oil, l'évolution serait sensiblement analogue.

On remarquera surtout que le développement de la consommation du gas-oil a été continu, alors que celui de l'essence a subi de très brusques variations à partir de 1957.

Ainsi la courbe de consommation imputable à la circulation s'élève rapidement jusqu'en 1955 inclus, puis s'incurve en 1956, pour marquer ensuite une chute qui s'atténue en 1958, un redressement assez lent en 1959 et 1960, un peu plus accentué en 1961.

La consommation d'essence du parc automobile suit une courbe analogue, la consommation automobile se situant autour de 75 à 80 % suivant les estimations.

Sa chute, à partir de 1956, est imputée aux influences concomitantes :

- de l'accroissement du prix de l'essence ;
- de la diminution de la circulation automobile ;
- de la moindre proportion des véhicules de grosse cylindrée ;

(1) Non compris l'avitaillement des navires, ni les soutes en consignation.

(2) 75 % de (essence + supercarburant) et 30 % du gas-oil.

— de la transformation des moteurs à essence en moteurs Diesel ;

— de l'amointrissement du frêt et de l'activité des transports publics, bien qu'il y ait lieu de noter une reprise dans ce domaine à partir de 1960.

La consommation du gas-oil marque au contraire un progrès constant, l'équipement Diesel du parc automobile y contribuant dans une large mesure. La part de la consommation totale pouvant être imputée à l'automobile est évaluée en effet à 25 % ou 30 % (entre 22 et 29 %).

CONCLUSION

Il semble bien résulter de cette évolution du parc automobile et surtout de la consommation des carburants que la crise qui a profondément marqué les années 1957 et 1958 et qui n'a commencé à se résorber, d'ailleurs lentement, qu'en 1959 et 1960 est pratiquement conjurée.

Depuis la fin de 1960 et le début de 1961, le parc automobile accuse un relèvement très net pour les voitures de tourisme de petites cylindrées et surtout pour les poids lourds équipés en moteurs Diesel.

Si le relèvement de la consommation d'essence reste à peine marqué, on peut cependant noter qu'à égalité de consommation, l'importance relative plus grande des véhicules à moindre consommation a certainement entraîné un relèvement non négligeable du volume de la circulation.

Sur le plan des camions équipés en moteurs Diesel, et par suite sur celui de la consommation de gas-oil, les progrès depuis 1957 sont incontestables et se traduisent par un relèvement de consommation de près de 60 % (148 470 m³ en 1957 — probablement plus de 260 000 en 1961).

J. KARST