

lematelas.fr



Dressing Imitation Chêne Vulcano
DR113
Dressing en bois imitation Chêne
Vulcano avec 1 colonne (3 rayons de

249€
187,50 €

Cliquer ici

lematelas.fr



Matelas Bultex pour Clic Clac 120x190

280€
238,45 €

Evolution d

Auteur

Pierre AUBR

page 22

22

Ci-contre : Le quai Ouest du môle intermédiaire, en juillet 1951.

En bas : Le môle intermédiaire. Le « Cachalot » s'apprête à soulever un bloc destiné à la construction du quai Est. Au second plan, le remblai, qui est alimenté aux dernières heures de la journée afin de ne pas gêner le travail des scaphandriers.

Les remorqueurs sont en permanence sous pression, prêts à intervenir à la demande des navires en partance ou arrivant au port. Les heures de pointe de leur service se situent entre 6 et 8 heures et entre 17 et 21 heures. En un an on estime que les remorqueurs de la S.C.R.A. exécutent, dans le port de Casablanca, 7.300 accompagnements.

D'autre part la « Manutention Marocaine » société gérante de l'aconage, dispose de trois remorqueurs de 220 CV et de deux remorqueurs de 150 CV pour assurer le mouvement des allèges dans le port et aider les petits navires à l'occasion de leurs mouvements dans le port.

En terminant ce paragraphe consacré au matériel flottant du port de Casablanca, nous mentionnerons le canot de sauvetage insubmersible à deux moteurs de la Société Centrale de Sauvetage des Naufragés, et le bateau-pompe pour la lutte contre les incendies, fournissant soit de l'eau soit de la mousse.

INSTALLATIONS ANNEXES

A la hauteur des postes où accostent les paquebots des lignes régulières Casablanca-Marseille et Casablanca-Bordeaux aux extrémités des quais Delande et Delpit, sont installées deux gares maritimes où sont groupés tous les services intéressant les passagers (douane, police, santé maritime, enregistrement des bagages, etc.).

Sur le môle Chaix, en cours d'achèvement, se trouve la Halle aux poissons, de 130 m. de long sur 32 de large. Un bâtiment d'installations frigorifiques est contigu à la Halle. Il comprend une chambre froide de 370 m² et de 1.000 m³ de capacité, avec une antichambre pouvant contenir 50 tonnes de poisson en caisiers sur chariots.

L'installation est complétée par une station d'épuration d'eau de mer pour le lavage du poisson, par des magasins d'entreposage du matériel des pêcheurs, par une teinturerie de filets de 600 m² de superficie avec portique de séchage, et par une installation de broyage de glace à l'usage des marinyers et des navires.



(Photo VERDY.)

LES CHANTIERS NAVALS

Les chantiers navals de Casablanca, installés en bordure du boulevard Ballande, disposeront bientôt de la forme de radoub, creusée en travers de la darse des Portugais. Ainsi sera grandement facilité l'exercice de leurs fonctions en matière de réparation des navires sinistrés.

Parmi eux, Gallinari mérite une mention toute spéciale, car MM. Gallinari, père et fils, furent des pionniers. Leurs modestes chantiers se sont peu à peu transformés pour devenir les importantes installations que l'on connaît aujourd'hui, équipées de nombreuses machines-outils et servies par un personnel qualifié. Avec les chantiers Huyghe, ils constituent les principales ressources du port de Casablanca en matière de réparations des navires et de construction des bateaux de pêche en bois et des chalands métalliques. Les uns et les autres couvrent environ 4.000 m² de superficie sur les terre-pleins sud du port, à proximité des cales d'échouage et de halage, la première s'étendant sur un front de 145 mètres avec une pente de 6 %. la seconde équipée d'un ber roulant pour navires jusqu'à 800 tonnes.

En outre trois maisons de charpentage naval sont à citer : Randazzo, Agosta et Giner ; deux autres pour la mécanique générale : Mourlan et Pirone. Quant aux travaux d'électricité à bord des navires, l'atelier d'électricité générale et de bobinage des Etablissements Parnaud est là pour donner toute satisfaction aux demandeurs.

(Photo VERDY.)



- Ci-contre : Le quai Ouest du môle intermédiaire, en juillet 1951.

- En bas : Le môle intermédiaire. Le « Cachalot » s'apprête à soulever un bloc destiné à la construction du quai Est. Au second plan, le remblai, qui est alimenté aux dernières heures de la journée afin de ne pas gêner le travail des scaphandriers.

Les remorqueurs sont en permanence sous pression, prêts à intervenir à la demande des navires en partance ou arrivant au port. Les heures de pointe de leur service se situent entre 6 et 8 heures et entre 17 et 21 heures. En un an on estime que les remorqueurs de la S.C.R.A. exécutent, dans le port de Casablanca, 7.300 accompagnements. D'autre part la « Manutention Marocaine » société gérante de l'aconage, dispose de trois remorqueurs de 220 CV et de deux remorqueurs de 150 CV pour assurer le mouvement des allèges dans le port et aider les petits navires à l'occasion de leurs mouvements dans le port. En terminant ce paragraphe consacré au matériel flottant du port de Casablanca, nous mentionnerons le canot de sauvetage insubmersible à deux moteurs de la Société Centrale de Sauvetage des Naufragés, et le bateau-pompe pour la lutte contre les incendies, fournissant soit de l'eau soit de la mousse.

INSTALLATIONS ANNEXES

A la hauteur des postes où accostent les paquebots des lignes régulières Casablanca-Marseille et Casablanca-Bordeaux aux extrémités des quais Delande et Delpit, sont installées deux gares maritimes où sont groupés tous les services intéressant les passagers (douane, police, santé maritime, enregistrement des bagages, etc.).

Sur le môle Chaix, en cours d'achèvement, se trouve la Halle aux poissons, de 130 m. de long sur 32 de large. Un bâtiment d'installations frigorifiques est contigu à la Halle. Il comprend une chambre froide de 370 m² et de 1.000 m³ de capacité, avec une antichambre pouvant contenir 50 tonnes de poisson en casiers sur chariots.

L'installation est complétée par une station d'épuration d'eau de mer pour le lavage du poisson, par des magasins d'entreposage du matériel des pêcheurs, par une teinturerie de filets de 600 m² de superficie avec portique de séchage, et par une installation de broyage de glace à l'usage des mareyeurs et des navires.

LES CHANTIERS NAVALS

Les chantiers navals de Casablanca, installés en bordure du boulevard Ballande, disposeront bientôt de la forme de radoub, creusée en, travers de la darse des Portugais. Ainsi sera grandement facilité l'exercice de leurs fonctions en matière de réparation des navires sinistrés.

Parmi eux, Gallinari mérite une mention toute spéciale, car MM. Gallinari, père et fils, furent des pionniers. Leurs modestes chantiers se sont peu à peu transformés pour devenir les importantes installations que l'on connaît aujourd'hui, équipées de nombreuses machines-outils et servies par un personnel qualifié. Avec les chantiers Huyghe, ils constituent les principales ressources du port de Casablanca en matière de réparations des navires et de construction des bateaux de pêche en bois et des chalands métalliques. Les uns et les autres couvrent environ 4.000 m² de superficie sur les terre-pleins sud du port, à proximité des cales d'échouage et de halage, la première s'étendant sur un front de 145 mètres avec une pente de 6 %, la seconde équipée d'un ber roulant pour navires jusqu'à 800 tonnes.

En outre trois maisons de charpentage naval sont à citer : Randazzo, Agosta et Giner ; deux autres pour la mécanique générale : Mourlan et Pirone. Quant aux travaux d'électricité à bord des navires, l'atelier d'électricité générale et de bobinage des Etablissements Parnaud est là pour donner toute satisfaction aux demandeurs.

Pierre AUBREE

Sujet: Evolution du Maroc en 1951. Ven 5 Juil - 11:57

page 23

COMPAGNIE INDUSTRIELLE DE TRAVAUX

SOCIETE ANONYME AU CAPITAL DE 750.000.000 DE FRANCS

(ENTREPRISES SCHNEIDER)

SIEGE SOCIAL : 16, boulevard Malesherbes - PARIS (VIII^e)

BUREAUX A CASABLANCA : 55, boulevard Ballande - Tél. : 244-42



**CONSTRUCTION ET EQUIPEMENT
DE PORTS MARITIMES ET FLUVIAUX
INSTALLATIONS HYDRO-ELECTRIQUES**

B A R R A G E S

**TRAVAUX EN BETON ARME
BATIMENTS INDUSTRIELS - SILOS
ENTREPRISES GENERALES
INSTALLATIONS D'USINES**

TRAVAUX PUBLICS



LA PRISE D'EAU A LA MER DE L'USINE THERMO-ELECTRIQUE DES ROCHES-NOIRES

(Photo FLANDRIN.)

- CITRA Compagnie Industrielle de Travaux, Casablanca.

Pierre AUBREE

Sujet: Evolution du Maroc en 1951. Ven 5 Jul - 11:58

page 24

la **B.**
N.
C.
I.
A
F
R
I
Q
U
E

BANQUE NATIONALE POUR LE COMMERCE ET L'INDUSTRIE AFRIQUE

SOCIÉTÉ ANONYME
AU CAPITAL DE
300 MILLIONS DE FR.

SIÈGE SOCIAL
17 B^d BAUDIN
ALGER



DIRECTION
DES SIÈGES
DU MAROC
26, PLACE DE FRANCE
CASABLANCA

DIRECTION GÉNÉRALE 19 AV^e CLAUDE DEBUSSY - ALGER

- BANQUE NATIONALE POUR LE COMMERCE ET L'INDUSTRIE AFRIQUE. Casablanca.

PORTE océane ouverte sur le monde, capitale commerciale du Maroc, Casablanca est aussi devenu le centre de sa vie industrielle, et cette vocation consécutive aux bouleversements de la guerre, explique en grande partie le prodigieux et continu développement de la ville.

Imaginons l'étonnement d'un voyageur qui aurait quitté le pays, emportant sous son bras notre ouvrage « MAROC 1950 » et revenant après un an d'absence à Casablanca. Il n'est point besoin d'un grand effort d'imagination. Cet étonnement, beaucoup de nos lecteurs l'ont sans doute éprouvé eux-mêmes ou bien l'ont constaté chez quelques-uns de leurs amis ne reconnaissant plus une rue ou un quartier de la ville.

Partout des immeubles se dressent là où n'existaient encore que des terrains vagues ou quelques modestes constructions. Partout aussi se multiplient les chantiers de constructions et peu à peu disparaissent les espaces vides qui trouent encore parfois la perspective des voies publiques.

L'immeuble « Liberté » de 17 étages s'achève tandis que d'autres atteignent allègrement leur douzième ou quinzième étage : place de France, place Administrative, avenue d'Amade, boulevard Joffre, boulevard de la Résistance, avenue de la République. Il serait fastidieux de signaler tous ces géants.

Cependant on ne peut pas ne pas faire mention du groupe d'immeubles qui se dressent le long de la nouvelle avenue de

AS a seaport open to world shipping and as the business capital of Morocco, Casablanca has become the pulse of Moroccan industrial life. This result of the upheaval of war largely explains the phenomenal and unchecked development of the town.

For four years much has been written about Casablanca, for this young town is continually extending its outlying districts, transforming its streets and adding to its monuments. An exact description of the town two years ago, no longer fits it at its present stage, and in a year from now, the Casablanca of today will be well outstripped. Imagine the surprise of a traveller who left the country with our edition of « Maroc 1950 » coming back to Casablanca after a year's absence.

No great effort of imagination is necessary. Many of our readers must have been equally surprised and have noticed the same thing among their friends, who no longer recognise a certain street or district of the town. In all parts, on previously vacant sites, or replacing humble buildings tower blocks of flats. Everywhere building yards multiply in number and empty lots, which still sear the vistas along the public thoroughfares, gradually disappear.

The 17 storied « Liberty » building nears its finishing stage while others blithely soar to their twelfth or fifteenth floor along the « Place de France », « Place Administrative », « Avenue d'Amade », « boulevard Joffre », « boulevard de la Résistance », « Avenue de la République ».

Une Ville qui éclate ...

CASABLANCA

la République, joignant la place de France au boulevard Pasteur : « l'Océania » (12 étages) où 80 locataires ont pu s'installer, le Palais Mirabeau (12 étages), qui comportera 90 appartements bientôt habitables, boulevard de la Résistance, et les chantiers récemment ouverts avenue d'Amade (11 étages), place Nicolas Paquet (16 étages), place Albert I^{er}, etc...

La fièvre de la construction ne s'apaise pas. On compte depuis un an une cinquantaine de nouveaux immeubles de 2 étages, une quinzaine de 3 étages, une vingtaine de 5 étages, une dizaine de plus de 6 étages... cependant que dans les quartiers excentriques on construisait plus de 300 villas. Une villa par jour !

De plus, les autorisations de construire ont encore augmenté cette année. En 1950 elles intéressaient déjà 676.000 m² tandis qu'étaient effectivement bâtis des logements couvrant 1.341.000 m², des villas représentant 14.000 m², 27.000 m² d'immeubles de rapport et 6.500 m² de bâtiments commerciaux et industriels.

Casablanca compte de nouvelles écoles, de nouvelles banques, de nouvelles salles de cinéma, de nouveaux hôtels. Casablanca s'efforce d'agrandir ce qui peut l'être, à commencer par ses avenues et ses locaux administratifs. Les Services Municipaux sont surélevés, le Palais de Justice est achevé, les bâtiments du Trésor ont doublé, l'Hôtel des Postes s'étend, une nouvelle gare de chemin de fer a été inaugurée au cœur de la ville, des centraux téléphoniques, des postes de transformation et de distribution d'électricité ont surgi. L'église du Sacré-Cœur est en voie d'achèvement, celle de Saint-François de la Foncière, s'est agrandie démesurément, et S.E. le Vicaire Apostolique a posé la première pierre de la nouvelle église de Saint-Antoine du Maarif.

Enfin le grand stade d'honneur se construit au pied de la colline d'Anfa, le premier coup de pioche a été donné au palais de la Foire et les plans du futur théâtre municipal ont été adoptés. A Tit Mellil on construit une aéro-gare dont l'originalité mérite une mention toute spéciale. Cette simple énumération, incomplète d'ailleurs, n'est-elle pas impressionnante ?

de », « boulevard Joffre », « boulevard de la Résistance », « Avenue de la République ».

It would be tedious to go on naming all these gigantic structures. Nevertheless we cannot do otherwise than mention passing the group of buildings rising along the new « Avenue de la République », connecting « Place de France » with « Boulevard Pasteur » ; « l'Océania » (12 floors) which has provided homes for eighty tenants, the « Palais Mirabeau » (12 floors) which as it stands, will provide 90 flats shortly fit for habitation, « Boulevard de la Résistance » and the building yards recently opened « Avenue d'Amade » and the construction of an 11 storied building and « Place Nicolas Paquet » for a 16 storied one.

The building fever does not abate. In one year 50 new 2 floored blocks, 15 3 floored, 20 or so 5 floored, a dozen or more 6 floored... whereas in the outlying districts more than 300 villas have been built, at a rate of one villa per day.

In addition, 700 building permits were granted for ground floors, for the heightening of blocks already in existence, for garages, shops, warehouses and factories.

Casablanca counts, among its recent constructions new schools, banks, cinemas and hotels. Casablanca is making an all-out effort to enlarge all that already exists, avenues and public buildings to begin with. The town Hall has been heightened, the Treasury buildings have doubled in size, the area covered by the Post Office extends, a new railway station has been opened in the heart of the town and telephone exchanges, electric transformers and supply centres have shot up.

« L'Eglise du Sacré-Cœur » is near completion that of « Saint-François de la Foncière » has increased beyond recognition, and S.E. le Vicaire Apostolique has laid the foundation stone for the new church of « Saint-Antoine » in the Maarif.

Finally great athletic grounds are being laid out at the foot of Anfa hill. Exhibition Palace and plans for the future Municipal Theatre have been accepted. At Tit Mellil an airport is being built, deserving special mention on account of its originality. This list, though incomplete, is surely impressive.

Une Ville qui éclate ... CASABLANCA

PORTE océane ouverte sur le monde, capitale commerciale du Maroc, Casablanca est aussi devenu le centre de sa vie industrielle, et cette vocation consécutive aux bouleversements de la guerre, explique en grande partie le prodigieux et continu développement de la ville.

Imaginons, l'étonnement d'un voyageur qui aurait quitté le pays, emportant sous son bras notre ouvrage « MAROC 1950 » et revenant après un an d'absence à Casablanca. Il n'est point besoin d'un grand effort d'imagination. Cet étonnement, beaucoup de nos lecteurs l'ont sans doute éprouvé eux-mêmes ou bien l'ont constaté chez quelques-uns de leurs amis ne reconnaissant plus une rue ou un quartier de la ville

Partout des immeubles se dressent là où n'existaient encore que des terrains vagues ou quelques modestes constructions. Partout aussi se multiplient les chantiers de constructions et peu à peu disparaissent les espaces vides qui trouvaient encore parfois la perspective des voies publiques.

L'immeuble « Liberté » de 17 étages s'achève tandis que d'autres atteignent allègrement leur douzième ou quinzième étage : place de France, place Administrative, avenue d'Amade, boulevard Joffre, boulevard de la Résistance, avenue de la République. Il serait fastidieux de signaler tous ces géants.

Cependant on ne peut pas ne pas faire mention du groupe d'immeubles qui se dressent le long de la nouvelle avenue de la République, joignant la place de France au boulevard Pasteur ; « l'Océania » (12 étages) où 80 locataires ont pu s'installer, le Palais Mirabeau (12 étages), qui comportera 90 appartements bientôt habitables, boulevard de la Résistance, et les chantiers récemment ouverts avenue d'Amade (11 étages), place Nicolas Paquet (16 étages), place Albert 1er, etc...

La fièvre de la construction ne s'apaise pas. On compte depuis un an une cinquantaine de nouveaux immeubles de 2 étages, une quinzaine de 3 étages, une vingtaine de 5 étages, une dizaine de plus de 6 étages... cependant que dans les quartiers excentriques on construisait plus de 300 villas. Une villa par jour!

De plus, les autorisations de construire ont encore augmenté cette année. En 1950 elles intéressaient déjà 676.000 m² tandis qu'étaient effectivement bâtis des logements couvrant 1.341.000 m²: des villas représentant 14.000 m², 27.000 m² d'immeubles de rapport et 6.500 m² de bâtiments commerciaux et industriels.

Casablanca compte de nouvelles écoles, de nouvelles banques, de nouvelles salles de cinéma, de nouveaux hôtels. Casablanca s'efforce d'agrandir ce qui peut l'être, à commencer par ses avenues et ses locaux administratifs. Les Services Municipaux sont surélevés, le Palais de Justice est achevé, les bâtiments du Trésor ont doublé, l'Hôtel des Postes s'étend, une nouvelle gare de chemin de fer a été inaugurée au cœur de la ville, des centraux téléphoniques, des postes de transformation et de distribution d'électricité ont surgi. L'église Sacré-Cœur est en voie d'achèvement, celle de Saint-François de la Foncière, s'est agrandie démesurément, et S.E. le Vicaire Apostolique a posé la première pierre de la nouvelle église de Saint-Antoine du Maarif.

Enfin le grand stade d'honneur se construit au pied de la colline d'Anfa, le premier coup de pioche a été donné au palais de la Foire et les plans du futur théâtre municipal ont été adoptés. A Tit Mellil on construit une aérogare dont l'originalité mérite une mention toute spéciale. Cette simple énumération, incomplète d'ailleurs, n'est-elle pas impressionnante ?

As a seaport open to world shipping and as the business capital of Morocco, Casablanca has become the pulse of Moroccan industrial life. This result of the upheaval of war largely explains the phenomenal and unchecked development of the town.

For four years much has been written about Casablanca, for this young town is continually extending its outlying districts, transforming its streets and adding to its monuments. An exact description of the town two years ago, no longer fits it at its present stage, and in a year from now, the Casablanca of today will be well outstripped. Imagine the surprise of a traveller who left the country with our edition of « Maroc 1950 » coming back to Casablanca after a year's absence.

No great effort of imagination is necessary. Many of our readers must have been equally surprised and have noticed the same thing among their friends, who no longer recognise a certain street or district of the town. In all parts, on previously vacant sites, or replacing humble buildings tower blocks of flats. Everywhere building yards multiply in number and empty lots, which still scar the vistas along the public thoroughfares, gradually disappear.

The 17 storied « Liberty » building nears its finishing stage while others blithely soar to their twelfth or fifteenth floor along the « Place de France », « Place Administrative », « Avenue d'Amade », « boulevard Joffre », « boulevard de la Resistance, Avenue de la République ».

It would be tedious to go on naming all these gigantic structures. Nevertheless we cannot do otherwise than mention passing the group of buildings rising along the new « Avenue de la République », connecting « Place de France » with « Boulevard Pasteur » ; « l'Oceanic » (12 floors) which has provided homes for eighty tenants, the « Palais Mirabeau » (12 floors)

which as it stands, will provide 90 flats shortly fit for habitation, « Boulevard de la Resistance » and the building yards recently opened « Avenue d'Amade » and the construction of an 11 storied building and Place Nicolas Paquet » for a 16 storied one.

The building fever does not abate. In one year 50 new 2 floored blocks, 15 3 floored, 30 or so 5 floored, a dozen or more 6 floored ... whereas in the outlying districts more than 300 villas have been built, at a rate of one villa per day.

In addition, 700 building permits were granted for ground floors for the heightening of blocks already in existence, for garage shops, warehouses and factories.

Casablanca counts, among its recent constructions new schools, banks, cinemas and hotels. Casablanca is making an all-out effort to enlarge all that already exists, avenues and public buildings to begin with. The town Hall has been heightened, the Treasury buildings have doubled in size, the area covered by the Post Office extends, a new railway station has been opened in the heart of the town and telephone exchanges, electric transformers and supply centres have shot up.

« L'Eglise du Sacre-Coeur » is near completion that of « Saint-Francois de la Fonciere » has increased beyond recognition, and S.E. le Vicaire Apostolique has laid the foundation stone for the new church of « Saint-Antoine » in the Maarif.

Finally great athletic grounds are being laid out at the foot of Anfa hill, Exhibition Palace and plans for the future Municipal Theatre have been accepted. At Tit Mellil an airport is being built, deserving special mention on account of its originality. This list, though incomplete, is surely impressive.

Les Banques

L'ESSOR économique et financier du Maroc a amené un développement des établissements bancaires dont l'homme de la rue peut se rendre compte en flânant. Place de France, ce sont les quinze étages de l'immeuble de la B.N.C.I. dont les locaux devenus trop étroits ont été transformés et considérablement agrandis. Boulevard de la Gare, à quelques mètres de la place Nicolas Paquet, le Crédit du Maroc a édifié un immeuble de sept étages qui ne peut passer inaperçu.

Enfin le Crédit Lyonnais a inauguré son agence principale, 48 boulevard de la Gare. Cet immeuble abrite mainte-



(Photo MARTI.)



(Photo ROUGET.)



(Photo MARTI.)

nant tous les services précédemment dispersés à travers la ville, en raison de l'exiguïté de l'ancienne agence de la rue de Strasbourg.

Moins spectaculaires, mais tout aussi importantes manifestations de cet essor économique, sont les installations de la Banque Ottomane, Place Edmond Douffé, de la Banque de Paris et des Pays-Bas dans une modeste villa sise entre deux grands immeubles au 79 de l'avenue d'Amade, de la Banque de l'Union Parisienne et enfin d'une nouvelle société marocaine, la Banque Franco-Suisse, ces deux derniers établissements également avenue d'Amade.

Les Compagnies d'Assurances

LA construction des grands immeubles a été facilitée par les investissements immobiliers des grandes Compagnies d'Assurances. Au cours des deux années écoulées, outre les achats d'immeubles opérés par certaines, les Compagnies d'Assurances ont fait construire un certain nombre de bâtiments à usage commercial et locatif, représentant un capital considérable.

Des immeubles ont été notamment édifiés, ou sont en cours d'édification, par les Assurances Générales, le Lloyd Marocain d'Assurances, la Protectrice, la Préservatrice Marocaine, la Paternelle Africaine, la Méridienne, la Providence, la Société Marocaine d'Assurance, la Paix Africaine, etc...

Ci-dessus la façade du nouvel immeuble du Crédit Lyonnais, boulevard de la Gare.

et à gauche en haut, les nouveaux locaux de cette banque.

Ci-contre : L'impressionnante entrée du nouveau siège de la B.N.C.I.A., place de France.

- Ci-dessus la façade du nouvel immeuble du Crédit Lyonnais, boulevard de la Gare.
- et à gauche en haut, les nouveaux locaux de cette banque.
- Ci-contre : L'impressionnante entrée du nouveau siège de la B.N.C.I.A., place de France.

Les Banques

L'ESSOR économique et financier du Maroc a amené un développement des établissements bancaires dont l'homme de la rue peut se rendre compte en flânant. Place de France, ce sont les quinze étages de l'immeuble de la B.N.C.I. dont les locaux devenus trop étroits ont été transformés et considérablement agrandis. Boulevard de la Gare, à quelques

mètres de la place Nicolas Paquet, le Crédit du Maghreb a édifié un immeuble de sept étages qui ne peut passer inaperçu.

Enfin le Crédit Lyonnais a inauguré son agence principale, 48 boulevard de la Gare. Cet immeuble abrite maintenant tous les services précédemment dispersés à travers la ville, en raison de l'exiguité de l'ancienne agence de la rue de Strasbourg.

Moins spectaculaires, mais tout aussi importantes manifestations de cet essor économique, sont les installations de la Banque Ottomane, Place Edmond Douffé, de la Banque de Paris et des Pays-Bas dans une modeste villa sise entre deux grands immeubles au 79 de l'avenue d'Amade, de la Banque de l'Union Parisienne et enfin d'une nouvelle société marocaine, la Banque Franco-Suisse, ces deux derniers établissements également avenue d'Amade.

Les Compagnies d'Assurances

LA construction des grands immeubles a été facilitée par les investissements immobiliers des grandes Compagnies d'Assurances. Au cours des deux années écoulées, outre les achats d'immeubles opérés par certaines, les Compagnies d'Assurances ont fait construire un certain nombre de bâtiments à usage commercial et locatif, représentant un capital considérable.

Des immeubles ont été notamment édifiés, ou sont en cours d'édification, par les Assurances Générales, le Lloyd Marocain d'Assurances, la Protectrice, la Préservatrice Marocaine, la Paternelle Africaine, la Méridienne, la Providence, la Société Marocaine d'Assurance, la Paix Africaine, etc...

Les cinémas



(Photo VERDY.)



(Photo MARTI.)

En haut à gauche : Le cinéma « Lutetia », le soir de l'inauguration
 Ci-dessus : La salle du « Rialto », entièrement rénovée.
 A droite : L'un des derniers venus, et non des moins plaisants : Le cinéma « Le Verdun ».

CASABLANCA disposait de 26 salles de cinéma, dont 7 en médinas, représentant 29.125 places. Ce chiffre respectable était sans doute insuffisant puisqu'au cours de l'année écoulée on vit s'ouvrir successivement six nouvelles salles : l'Arc, d'abord, avec 706 places et le Victoria, avec 708 places, au quartier Bourgogne en plein développement, tandis qu'en nouvelle médina s'ouvraient le cinéma Atlas avec 1.112



(Photo PINTO.)

places, et, dans le centre de la ville, le Ritz (846 places), le Lutetia (999 places) et le Verdun (1.203 places).

Il ne semble pas que l'ouverture de ces nouveaux établissements aient porté préjudice aux salles existantes qui, les samedis et dimanches, continuent de faire des salles comblées.

Outre la population européenne, qui constitue une clientèle fidèle, on constate une augmentation sensible des spectateurs marocains, tant israélites que musulmans qui, de plus en plus fréquentent les salles obscures. Celles-ci ont soin de prévoir leur programmation en fonction des desiderata de cette clientèle qui, naguère encore, comptait peu, et un grand nombre de cinémas s'attachent à la satisfaire.

Dernier né des salles obscures, un cinéma (architecte D. Basciano), vient de s'ouvrir avenue Mers-Sultan, à quelques mètres du rond-point Mers-Sultan. Outre sa grande capacité (1.200 places), il a l'avantage de comprendre une scène pour la comédie de 8 m. x 12 m., avec une profondeur de 6 m., proscénium compris, avec une fosse pour un orchestre de moyenne importance, tous les accessoires nécessaires tels que projecteurs et herses, et des loges pour les artistes.

L'entrée, avenue Mers-Sultan, revêtue de marbre, donne accès à un hall de 7 m. x 20 m. avec bar, orné d'une fresque et comportant des vitrines d'exposition.

Le parterre comprend 22 rangées de fauteuils installés suivant une courbe parabolique qui assure à toutes les places une parfaite visibilité. Le balcon comprend 16 rangées de fauteuils, en arc de cercle, et dispose, comme le parterre, d'un foyer avec bar et vitrines d'exposition.

La salle, éclairée par des rampes, possède des parois revêtues de matériaux acoustiques à base de staf perforé. Enfin la cabine de l'opérateur est complètement indépendante, accessible seulement par l'extérieur, et entièrement en béton armé.

- En haut à gauche : Le cinéma « Lutetia », le soir de l'inauguration.
- Ci-dessus : La salle du « Rialto », entièrement rénovée.
- A droite : L'un des derniers venus, et non des moins plaisants : Le cinéma « Le Verdun ».

Les Cinémas

CASABLANCA disposait de 26 salles de cinéma, dont 7 en médinas, représentant 29.125 places. Ce chiffre respectable était sans doute insuffisant puisqu'au cours de l'année écoulée on vit s'ouvrir successivement six nouvelles salles : l'Arc, d'abord, avec 706 places et le Victoria, avec 708 places, au quartier Bourgogne en plein développement, tandis qu'en nouvelle médina s'ouvraient le cinéma Atlas avec 1.112 places, et, dans le centre de la ville, le Ritz (846 places), le Lutetia (999 places) et le Verdun (1.203 places).

Il ne semble pas que l'ouverture de ces nouveaux établissements aient porté préjudice aux salles existantes qui, les samedis et dimanches, continuent de faire des salles comblées.

Outre la population européenne, qui constitue une clientèle fidèle, on constate une augmentation sensible des spectateurs marocains, tant Israélites que musulmans qui, de plus en plus fréquentent les salles obscures. Celles-ci ont soin de prévoir leur programmation en fonction des desiderata de cette clientèle qui, naguère encore, comptait peu, et un grand nombre de cinémas s'attachent à la satisfaire.

Dernier né des salles obscures, un cinéma (architecte D. Basciano), vient de s'ouvrir avenue Mers-Sultan, à quelques mètres du rond-point Mers-Sultan. Outre sa grande capacité (1.200 places), il a l'avantage de comprendre une scène pour la comédie de 8 m. x 12 m., avec une profondeur de 6 m., proscenium compris, avec une fosse pour un orchestre de moyenne importance, tous les accessoires nécessaires tels que projecteurs et herses, et des loges pour les artistes.

L'entrée, avenue Mers-Sultan, revêtue de marbre, donne accès à un hall de 7 m. x 20 m. avec bar, orné d'une fresque et comportant des vitrines d'exposition.

Le parterre comprend 22 rangées de fauteuils installés suivant une courbe parabolique qui assure à toutes les places une parfaite visibilité. Le balcon comprend 16 rangées de fauteuils, en arc de cercle, et dispose, comme le parterre, d'un foyer avec bar et vitrines d'exposition.

La salle, éclairée par des rampes, possède des parois revêtues de matériaux acoustiques à base de staf perforé. Enfin la cabine de l'opérateur est complètement indépendante, accessible seulement par l'extérieur, et entièrement en béton armé.

Pierre AUBREE

Sujet: Evolution du Maroc en 1951. Ven 5 Juil - 12:04

page 28

LES NOUVELLES ECOLES

PLUSIEURS écoles ont été construites en 1950 et 1951, d'autres sont actuellement en construction.

Citons d'abord l'école Lyautey-Hermitage, rue de Salonique, qui ouvrait ses portes en octobre 1950 avec 9 classes primaires et 1 classe maternelle. Ses bâtiments couvrent une superficie de 6.700 m² environ. En octobre 1951 c'était le tour de l'école du Square de l'Abbé-de-l'Epée, en bordure du boulevard Foch, près de l'Hôpital Colombani, avec 13 classes primaires et 3 classes maternelles, surface couverte 2.600 m² ; l'école Camille-Desmoulins au Maarif, avec 6 classes primaires (1.520 m²) ; l'école Emile-Zola, près de la place Albert-1^{er} avec 5 classes primaires (800 m²) ; l'école ménagère du boulevard Joffre avec 5.900 m² en surface couverte ; l'école Charcot enfin, avec 11 classes primaires, près du boulevard des Régiments-Coloniaux.

En outre de nouvelles classes ont été construites au cours de l'année écoulée dans les groupes scolaires suivants : Ecole des Roches Noires, école du Centre, école du Palmier, école Jules-Ferry, au lycée Lyautey et au lycée de Filles, tandis que d'autres sont en construction à l'école Sourzac.

L'effort accompli en faveur de l'enseignement musulman a été couronné par deux inaugurations effectuées par le général d'Armée Juin, Résident Général, au cours de l'année scolaire



(Photo VERDY.)

1949-1950, celles des écoles situées avenue de Suez et boulevard Ballande. En octobre également s'ouvrait l'école musulmane du boulevard de Bordeaux.

Quant à l'enseignement israélite, il a vu l'ouverture de l'école construite par l'Alliance Israélite Universelle boulevard des Régiments Coloniaux, et la construction d'une école-garderie, boulevard des Régiments Coloniaux également.

Il faut aussi signaler l'installation, dans les locaux de l'ancien musée de Casablanca, en médina, de l'Ecole Municipale des Beaux-Arts, dont le projet de création remonte à cinq ans environ. Les quelques travaux d'aménagement ont permis l'ouverture de cours de sculpture, de peinture et d'architecture.

Dans le domaine de l'instruction technique, signalons l'ouverture d'un cours d'ajustage à l'Ecole Jules Ferry en octobre 1951, avec un atelier qui couvre 1.000 m² environ susceptible de recevoir tout le matériel nécessaire à des cours de forge, d'ajustage et, plus tard, de motorisme. Vingt-cinq machines diverses sont d'ores et déjà en place, à la disposition des élèves recrutés parmi les titulaires du certificat d'études techniques que leur a délivrés les écoles du Maarif et de la Ferme Blanche. Un cours de dessin complète les leçons pratiques données dans cet atelier.

L'Ecole d'Horlogerie et de Mécanique de Précision. — Le 1^{er} octobre 1950, l'internat de l'Ecole d'Horlogerie et de Mécanique de Précision de Casablanca-Beauséjour entrait en fonction. C'était le fruit d'une lutte courageuse entreprise par le directeur de l'Ecole Primaire de Casablanca-Beauséjour dès 1945, la proximité du terrain d'Aviation et de l'atelier de l'Air lui ayant démontré l'impérieux besoin de spécialistes pour la réparation des appareils de bord.

Une première section, sans local et pratiquement sans outillage, commençait à travailler avec l'aide d'un aide-ouvrier ancien élève de Cluses, qui prêta son garage et ses outils.

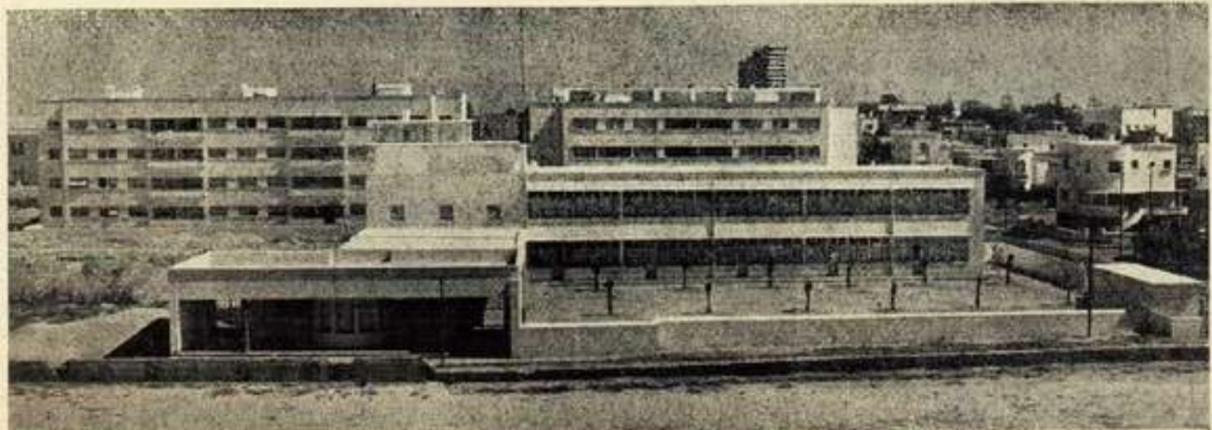
En 1946 une baraque avait pu être aménagée en atelier, des établis installés et un outillage convenable rassemblé. Des crédits furent accordés à cette belle initiative et les travaux commençaient bientôt. Ils sont terminés depuis la fin de l'année 1949. Les constructions comprennent des ateliers, des salles de cours et de manipulations, toutes modernes et parfaitement adaptées à des travaux minutieux.

Grâce à un outillage et des machines-outils de haute qualité l'Ecole d'Horlogerie et de Mécanique de Précision de Casablanca-Beauséjour, peut fournir dès maintenant au Maroc, et même à l'Afrique du Nord, les ouvriers spécialistes qui leur faisaient grandement défaut.

(Photo VERDY.)



En haut à droite : Le général Juin visitant une école musulmane.
Ci-dessus : Le groupe scolaire de l'Alliance Israélite récemment achevé, boulevard des Régiments-Coloniaux.
Ci-dessous : L'école Lyautey-Hermitage



- En haut à droite : Le général Juin visitant une école musulmane.
- Ci-dessus : Le groupe scolaire de l'Alliance Israélite récemment achevé, boulevard des Régiments-Coloniaux.
- Ci-dessous : L'école Lyautey-Hermitage

LES NOUVELLES ECOLES

PLUSIEURS écoles ont été construites en 1950 et 1951, d'autres sont actuellement en construction.

Citons d'abord l'école Lyautey-Hermitage, rue de Salonique, qui ouvrait ses portes en octobre 1950 avec 9 classes primaires et 1 classe maternelle. Ses bâtiments couvrent une superficie de 6.700 m² environ. En octobre 1951 c'était le tour de l'école du Square de l'Abbé-de-l'Epée, en bordure du boulevard Foch, près de l'Hôpital Colombani, avec 13 classes primaires et 3 classes maternelles, surface couverte 2.600 m² ; l'école Camille-Desmoulins au Maarif, avec 6 classes primaires (1.520 m²) ; l'école Emile-Zola, près de la place Albert-1^{er} avec 5 classes primaires (800 m²) ; l'école ménagère du boulevard Joffre avec 5.900 m² en surface couverte ; l'école Charcot enfin, avec 11 classes primaires, près du boulevard des Régiments-Coloniaux.

En outre de nouvelles classes ont été construites au cours de l'année écoulée dans les groupes scolaires suivants : Ecole des Roches Noires, école du Centre, école du Palmier, école Jules-Ferry, au lycée Lyautey et au lycée de Filles, tandis que d'autres sont en construction à l'école Sourzac.

L'effort accompli en faveur de l'enseignement musulman a été couronné par deux inaugurations effectuées par le général d'Armée Juin, Résident Général, au cours de l'année scolaire 1949-1950, celles des écoles situées avenue de Suez et boulevard Ballande. En octobre également s'ouvrait l'école musulmane du boulevard de Bordeaux.

Quant à l'enseignement Israélite, il a vu l'ouverture de l'école construite par l'Alliance Israélite Universelle boulevard des Régiments Coloniaux, et la construction d'une école-garderie, boulevard des Régiments Coloniaux également.

Il faut aussi signaler l'installation, dans les locaux de l'ancien musée de Casablanca, en médina, de l'Ecole Municipale des Beaux-Arts, dont le projet de création remonte à cinq ans environ. Les quelques travaux d'aménagement ont permis l'ouverture de cours de sculpture, de peinture et d'architecture.

Dans le domaine de l'instruction technique, signalons l'ouverture d'un cours d'ajustage à l'Ecole Jules Ferry en octobre 1951, avec un atelier qui couvre 1.000 m² environ susceptible de recevoir tout le matériel nécessaire à des cours de forge, d'ajustage et, plus tard, de motorisme. Vingt-cinq machines diverses sont d'ores et déjà en place, à la disposition des élèves recrutés parmi les titulaires du certificat d'études techniques que leur a délivrés les écoles du Maarif et de la Ferme Blanche. Un cours de dessin complète les leçons pratiques données dans cet atelier.

L'Ecole d'Horlogerie et de Mécanique de Précision. — Le 1^{er} octobre 1950, l'internat de l'Ecole d'Horlogerie et de Mécanique de Précision de Casablanca-Beauséjour entrain en fonction. C'était le fruit d'une lutte courageuse entreprise par le directeur de l'Ecole Primaire de Casablanca-Beauséjour dès 1945, la proximité du terrain d'Aviation et de l'atelier de l'Air lui ayant démontré l'impérieux besoin de spécialistes pour la réparation des appareils de bord. Une première section, sans local et pratiquement sans outillage, commençait à travailler avec l'aide d'un aide-ouvrier ancien élève de; Cluses, qui prêta son garage et ses outils. En 1946 une baraque avait pu être aménagée en atelier, des établis installés et un outillage convenable rassemblé. Des crédits furent accordés à cette belle initiative et les travaux commençaient bientôt. Ils sont terminés depuis la fin de l'année 1949. Les constructions comprennent des ateliers, des salles de cours et de manipulations, toutes modernes et parfaitement adaptées à des travaux minutieux.

Grâce à un outillage et des machines-outils de haute qualité l'Ecole d'Horlogerie et de Mécanique de Précision de Casablanca Beauséjour, peut fournir dès maintenant au Maroc, et même¹ à l'Afrique du Nord, les ouvriers spécialistes qui leur faisaient grandement défaut.

Pierre AUBREE

Sujet: Evolution du Maroc en 1951. Ven 5 Jul - 12:05

page 29

LES EDIFICES RELIGIEUX



(Photos FLANDRIN.)

Ci-dessus et à gauche : Dans le cadre de verdure du Parc Lyautey, le Sacré-Cœur, dont les dernières travées s'achèvent.

Ci-dessous : Maquette de la nouvelle église Saint-Antoine, au Maarif.

A gauche en bas : Le Temple protestant en cours d'agrandissement durant l'été 1951

(Photo FLANDRIN.)

LE développement prodigieux de la ville de Casablanca depuis la dernière guerre sur le plan matériel, ne pouvait pas ne pas entraîner des besoins sur le plan spirituel.

L'église du Sacré-Cœur d'abord, improprement appelée la Cathédrale, et dont des esprits chagrins affirmaient qu'elle ne serait jamais achevée, s'est vue entourée d'échafaudages tubulaires.

On sait que cet important édifice est dû à M. Tournon, architecte, et la réalisation des travaux confiée à l'entreprise Truchetet-Tansini et A. Dodin.

Le problème de l'agrandissement d'une église n'est pas toujours facile à résoudre. A Saint François, de la Foncière, on commença par abattre les piliers qui tenaient de la place puis on construisit dans l'axe du transept une seconde nef, aussi importante que la première.

A Saint-Antoine du Maarif, l'église avait l'avantage de n'être point enserrée entre d'autres édifices, et n'avait pour limites à son agrandissement que les deux rues adjacentes. On pouvait là facilement démolir et rebâtir entièrement sur un autre plan. Il fallait cependant assurer la permanence de l'exercice du culte. L'architecte, M. Lucas, résolut le problème

(Photo VERDY.)



en décidant de construire la nouvelle église autour et au-dessus de l'ancienne, celle-ci ne devant être livrée à la pioche des démolisseurs que lorsque la nouvelle serait achevée.

Nous ne pouvons parler ici de tous les projets ou de toutes les solutions apportées à ce problème, mais nous croyons intéressant de signaler l'initiative d'un groupe de religieux du quartier de Bournazel qui font construire une modeste église par les habitants du quartier.

La colonie protestante de Casablanca s'est, elle aussi, considérablement accrue depuis quelques années. Le temple, inauguré en 1920 sur un terrain de 1.200 m² à Aïn Mazi, devenu depuis le quartier de la Foncière, paraissait trop vaste à l'origine. Mais les temps ont changé, et un « Comité d'agrandissement du temple » a été constitué.

- Ci-dessus et à gauche : Dans le cadre de verdure du Parc Lyautey, le Sacré-Cœur, dont les dernières travées s'achèvent.

- Ci-dessous : Maquette de la nouvelle église Saint-Antoine, au Maarif.

- A gauche en bas : Le Temple protestant en cours d'agrandissement durant l'été 1951

LES ÉDIFICES RELIGIEUX

LE développement prodigieux de la ville de Casablanca depuis la dernière guerre sur le plan matériel, ne pouvait pas ne pas entraîner des besoins sur le plan spirituel. L'église du Sacré-Cœur d'abord, improprement appelée la Cathédrale, et dont des esprits chagrins affirmaient qu'elle ne serait jamais achevée, s'est vue entourée d'échafaudages tubulaires.

On sait que cet important édifice est dû à M. Tournon, architecte, et la réalisation des travaux confiée à l'entreprise Truchetet-Tansini et A. Dodin.

Le problème de l'agrandissement d'une église n'est pas toujours facile à résoudre. A Saint François, de la Foncière, on commença par abattre les piliers qui tenaient de la place puis on construisit dans l'axe du transept une seconde nef, aussi importante que la première.

A Saint-Antoine du Maarif, l'église avait l'avantage de n'être point enserrée entre d'autres édifices, et n'avait pour limites à son agrandissement que les deux rues adjacentes. On pouvait là facilement démolir et rebâtir entièrement sur un autre plan. Il fallait cependant

assurer la permanence de l'exercice du culte. L'architecte, M. Lucas, résolut le problème en décidant de construire la nouvelle église autour et au-dessus de l'ancienne, celle-ci ne devant être livrée à la pioche des démolisseurs que lorsque la nouvelle serait achevée. Nous ne pouvons parler ici de tous les projets ou de toutes les solutions apportées à ce problème, mais nous croyons intéressant de signaler l'initiative d'un groupe de religieux du quartier de Bournazel qui font construire une modeste église par les habitants du quartier. La colonie protestante de Casablanca s'est, elle aussi, considérablement accrue depuis quelques années. Le temple, inauguré en 1920 sur un terrain de 1.200 m² à Aïn Mazi, devenu depuis le quartier de la Foncière, paraissait trop vaste à l'origine. Mais les temps ont changé, et un « Comité d'agrandissement du temple » a été constitué.

Pierre AUBREE

Sujet: Evolution du Maroc en 1951. Ven 5 Jul - 12:07

page 30



(Photo FLANDRIN.)

LES VOIES PUBLIQUES

LES exigences de la circulation ont amené les Services Municipaux à élargir certaines rues à grand trafic, à terminer certaines voies, à modifier des ronds-points, à réduire des refuges, à établir des parkings, etc...

La longueur du réseau des voies publiques est de 440 kilomètres à l'heure actuelle. Les travaux d'aménagements se sont multipliés depuis 1948. Cette année-là, la longueur des voies goudronnées fut de 3.640 mètres linéaires, celles des voies pavées de 3.780 ml. En 1949, le total des voies goudronnées ou pavées était deux fois plus important, avec 14.537 ml. En 1950, ce même rythme était maintenu puisque 12.138 ml. étaient goudronnés et 590 ml. pavés.

Nous allons passer rapidement en revue les travaux les plus importants qui ont été exécutés récemment, ou qui sont en cours.

LA RUE SAVORGNIAN DE BRAZZA, dont l'élargissement à 20 mètres avait été décidé par un dahir du 17 février 1932, a été effectivement élargie en 1950 seulement. Il est vrai que, pour réaliser cet élargissement, il fallait acheter 865 m² de terrains et les modalités d'acquisition de ces terrains n'ont pu être adoptées définitivement qu'en mars 1950. Sur 200 mètres de long, du boulevard de la Gare au rond-point Lapérouse, la chaussée pavée a été portée de 8 mètres à 15 mètres, permettant le stationnement bilatéral des véhicules.

LA PLACE DE FRANCE A FAIT L'OBJET D'UN VASTE AMENAGEMENT. Ses agrandissements successifs ont abouti cette année à l'établissement d'une gare des T.A.C. comportant sept quais de départ pour vingt itinéraires, et d'un parking de 7.000 m² pouvant contenir 300 voitures. En outre, le goulet qui fait communiquer la Place de France avec l'avenue Moinier et le boulevard du 2^e Tirailleurs, a été élargi de 12 à 18 mètres et un refuge axial pour les deux sens de circulation a été établi.

Nous ne ferons que signaler le percement de l'AVENUE DE LA REPUBLIQUE, car nous consacrons plus loin quelques lignes au quartier de Sidi Belyout dont cette avenue constitue l'axe majestueux.

L'avenue de la République et l'avenue Pasteur, depuis le stade Philip jusqu'à la place Cuny, ont donc maintenant deux chaussées à sens unique de 10 m. 75 de large, séparées par un refuge axial de 1 m. 50. Des refuges latéraux de 2 m. de large séparent la chaussée d'une piste cyclable de 2 m. 50. Enfin les trottoirs de 4 m. portent à 40 mètres la largeur totale de cette voie.

Les travaux du BOULEVARD DU COMMANDANT FAGE sont terminés. Un passage inférieur a été aménagé sous la voie du chemin de fer avec une double chaussée de 9 m. comportant un refuge axial de 2 m. et cela sur une longueur de 470 mètres.

Dans un tout autre quartier s'est achevé cet été le BOULEVARD CLAUDE PERRAULT qui, par une courbe harmonieuse, relie le boulevard Le Notre au boulevard Raphaël, en attendant qu'un raccord soit établi qui le fasse communiquer avec la route de Mazagan.

LES BOULEVARDS CIRCULAIRES. D'importants travaux ont été exécutés le long des boulevards circulaires. Sur le boulevard des Crêtes, une bretelle de raccordement a été établie entre la route de Bouskoura et l'avenue Paul Randet. La chaussée a actuellement 9 mètres de large, mais des accotements de 10 m. 50 permettent son élargissement futur et la construction de pistes cyclables. Cette bretelle mesure 1.400 ml.

Le boulevard de la Résistance, sur 320 ml., entre la route de Médiouna et la place de la Révolution Française, a été élargi de 11 m. à 18 m.

Les mêmes travaux d'élargissement ont été entrepris sur LE BOULEVARD FOCH, afin de le porter de 11 à 18 mètres, entre la pla-

ce de la Révolution Française et le rond-point d'Europe (450 ml.), entre le rond-point d'Europe et le rond-point d'Amade (750 ml.) et entre le boulevard J. Courtin et le boulevard Camille Desmoulins (300 ml.).

LES SORTIES DE CASABLANCA. Nous avons vu que l'on travaillait à assurer un écoulement rapide des véhicules soit sur la route côtière de Fédala, soit en direction de la route de Rabat, en élargissant les avenues de la République et Pasteur.

La déviation de la route de Rabat, entre le boulevard Colonna d'Ornano et Aïn-Sebaa est achevée depuis le mois de juin. Cette déviation a 3 kilomètres environ, dont 2 kilomètres en tranchée pour le passage inférieur sous la voie du chemin de fer qui relie la gare de Casa-Voyageurs à celle des Roches Noires et de Sidi Belyout. Voie à double chaussée de 9 mètres avec refuge axial de 2 m. supportant des lampadaires en acier à lampes au sodium.

La route de Mazagan, récemment ouverte à la circulation, est en cours d'élargissement, la seconde chaussée étant en cours d'établissement, depuis la bifurcation de l'Oasis jusqu'au pont du chemin de fer.

L'élargissement de la route de Médiouna est en cours, conditionné par de nombreuses expropriations.

Enfin, devant le derb Ghalef, la route de Bouskoura est élargie, sur 170 ml. environ, et passe de 15 à 18 mètres.

La place de France, vue aérienne prise en direction de la mer :

- 1) L'avenue de la République;
- 2) L'avenue du 4^e-Zouaves, descendant vers le port;
- 3) Le « bouchon » constitué par la gare C. T. M. et la maison des Anciens Combattants;
- 4) L'impressionnant immeuble de la B.N.C.I.A.
- 5) La nouvelle gare ferroviaire Casablanca-Port.



- La place de France, vue aérienne prise en direction de la mer :

- 1) L'avenue de la République;
- 2) L'avenue du 4-Zouaves, descendant vers le port;
- 3) Le « bouchon » constitué par la gare C. T. M. et la maison des Anciens Combattants;
- 4) L'impressionnant immeuble de la B.N.C.I.A.
- 5) La nouvelle gare ferroviaire Casablanca-Port

LES VOIES PUBLIQUES

LES exigences de la circulation ont amené les Services Municipaux à élargir certaines rues à grand trafic, à terminer certaines voies, à modifier des ronds-points, à réduire des refuges, à établir des parkings, etc.. .

La longueur du réseau des voies publiques est de 440 kilomètres à l'heure actuelle. Les travaux d'aménagements se sont multipliés depuis 1948. Cette année-là, la longueur des voies goudronnées fut de 3.640 mètres linéaires, celles des voies pavées de 3.780 ml. En 1949, le total des voies goudronnées ou pavées était deux fois plus important, avec 14.537 ml. En 1950, ce même rythme était maintenu puisque 12.138 ml. étaient goudronnés et 590 ml. pavés.

Nous allons passer rapidement en revue les travaux les plus importants qui ont été exécutés récemment, ou qui sont en cours.

LA RUE SAVORGNAN DE BRAZZA, dont l'élargissement à 20 mètres avait été décidé par un dahir du 17 février 1932, a été effectivement élargie en 1950 seulement. Il est vrai que, pour réaliser cet élargissement, il fallait acheter 865 m² de terrains et les modalités d'acquisition de ces terrains n'ont pu être adoptées définitivement qu'en mars 1950. Sur 200 mètres de long, du boulevard de la Gare au rond-point Lapérouse, la chaussée pavée a été portée de 8 mètres à 15 mètres, permettant le stationnement bilatéral des véhicules.

LA PLACE DE FRANCE A FAIT L'OBJET D'UN VASTE AMÉNAGEMENT. Ses agrandissements successifs ont abouti cette année à l'établissement d'une gare des T.A.C. comportant sept quais de départ pour vingt itinéraires, et d'un parking de 7.000 m² pouvant contenir 300 voitures. En outre, le goulet qui fait communiquer la Place de France avec l'avenue Moinier et le boulevard du 2^e Tirailleurs, a été élargi de 12 à 18 mètres et un refuge axial pour les deux sens de circulation a été établi.

Nous ne ferons que signaler le percement de l'AVENUE DE LA REPUBLIQUE, car nous consacrons plus loin quelques lignes au quartier de Sidi Belyout dont cette avenue constitue l'axe majestueux.

L'avenue de la République et l'avenue Pasteur, depuis le stade Philip jusqu'à la place Cuny, ont donc maintenant deux chaussées à sens unique de 10 m. 75 de large, séparées par un refuge axial de 1 m. 50, Des refuges latéraux de 2 m. de large séparent la chaussée d'une piste cyclable de 2 m. 50. Enfin les trottoirs de 4 m. portent à 40 mètres la largeur totale de cette voie.

Les travaux du BOULEVARD DU COMMANDANT PAGE sont terminés. Un passage inférieur a

été aménagé sous la voie du chemin de fer avec une double chaussée de 9 m. comportant un refuge axial de 2 m. et cela sur une longueur de 470 mètres.
Dans un tout autre quartier s'est achevé cet été le BOULEVARD CLAUDE PERRAULT qui, par une courbe harmonieuse, relie le boulevard Le Nôtre au boulevard Raphaël, en attendant qu'un raccord soit établi qui le fasse communiquer avec la route de Mazagan.

LES BOULEVARDS CIRCULAIRES. D'importants travaux ont été exécutés le long des boulevards circulaires. Sur le boulevard des Crêtes, une bretelle de raccordement a été établie entre la route de Bouskoura et l'avenue Paul Randet. La chaussée a actuellement 9 mètres de large, mais des accotements de 10 m. 50 permettent son élargissement futur et la construction de pistes cyclables. Cette bretelle mesure 1.400 ml.

Le boulevard de la Résistance, sur 320 ml., entre la route de Médiouna et la place de la Révolution Française, a été élargi de 11 m. à 18 m.

Les mêmes travaux d'élargissement ont été entrepris sur LE BOULEVARD POCH, afin de le porter de 11 à 18 mètres, entre la place de la Révolution Française et le rond-point d'Europe (450 ml.), entre le rond-point d'Europe et le rond-point d'Amade (750 ml.) et entre le boulevard J. Courtin et le boulevard Camille Desmoulins (300 ml).

LES SORTIES DE CASABLANCA. Nous avons vu que l'on travaillait à assurer un écoulement rapide des véhicules soit sur la route côtière de Fédala, soit en direction de la route de Rabat, en élargissant les avenues de la République et Pasteur.

La déviation de la route de Rabat, entre le boulevard Colonna d'Ornano et Aïn-Sebaa est achevée depuis le mois de juin. Cette déviation a 3 kilomètres environ, dont 2 kilomètres en tranchée pour le passage inférieur sous la voie du chemin de fer qui relie la gare de Casa-Voyageurs à celle des Roches Noires et de Sidi Belyout. Voie à double chaussée de 9 mètres avec refuge axial de 2 m. supportant des lampadaires en acier à lampes au sodium.

La route de Mazagan, récemment ouverte à la circulation, est en cours d'élargissement, la seconde chaussée étant en cours d'établissement, depuis la bifurcation de l'Oasis jusqu'au pont du chemin de fer.

L'élargissement de la route de Médiouna est en cours, conditionné par de nombreuses expropriations.

Enfin, devant le derb Ghalef, la route de Bouskoura est élargie, sur 170 ml. environ, et passe de 15 à 18 mètres.

L'ÉLARGISSEMENT des grandes artères et le percement de nouvelles voies ne suffisent pas à améliorer une circulation automobile sans cesse grandissante. Il faut aussi prendre des mesures d'ordre divers, intéressant aussi bien les conducteurs de véhicules que les piétons. Parmi ces mesures, citons le prolongement du refuge axial du boulevard de la Gare devant un certain nombre de voies secondaires, l'établissement d'une bretelle de déviation avenue d'Amade vers le boulevard Gouraud, la création de nombreux passages cloutés et de refuges notamment avenue Moinier, près des Galeries Lafayette, boulevard de la Résistance, à l'angle du boulevard Gambetta et bientôt sans doute, devant l'Hôtel de Ville.

En outre des bandes axiales jaunes, en peinture réfléchissante, ont été tracées sur la route de Rabat, boulevard de Marseille, avenue d'Amade, sur le circuit d'Aïn-Diab et sur le circuit d'Anfa, séparant visiblement aussi bien la nuit que le



(Photo VERDY.)

AMELIORATIONS de la CIRCULATION

jour les parties de la chaussée réservées à la circulation montante et descendante.

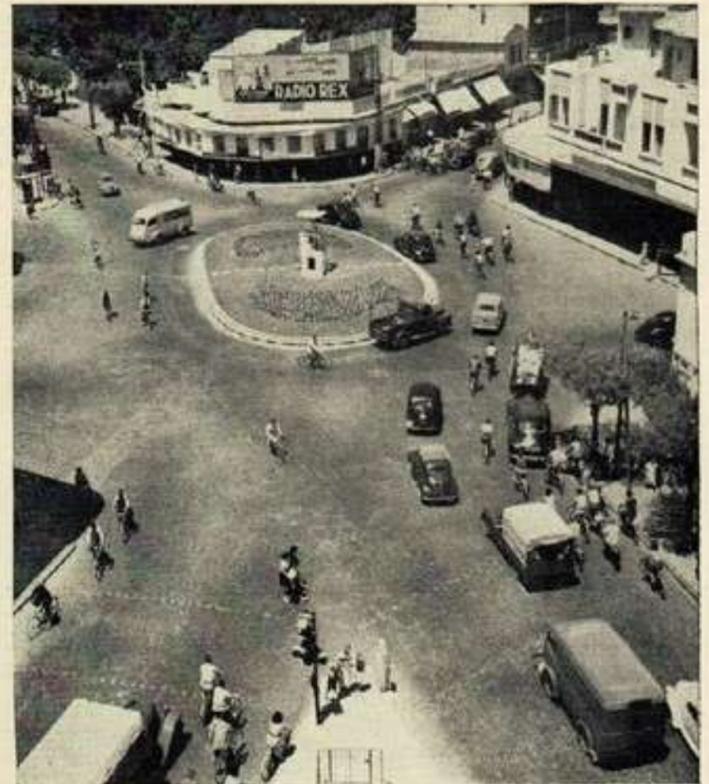
Enfin nous avons signalé l'établissement d'un parking pour 300 voitures, place de France. Devant l'hôpital musulman, rue Braun, un autre parking de 50 voitures a été établi, de même rue Franchet d'Espérey, près du Palais Impérial (50 voitures), et avenue de la République (parkings latéraux pouvant recevoir 200 voitures).

On connaît également la quantité de rues à sens unique dont Casablanca s'est enrichi, si l'on peut dire, et qui a donné lieu à bien des essais et bien des protestations. Il semble que l'on soit parvenu à établir des sens de circulation logiques et qui donnent satisfaction.

Des feux de type divers équipent les carrefours. Quatorze signaux sur bornes automatiques, fonctionnant suivant le cycle international à trois temps, équipent les carrefours les plus importants, mis à part les ronds-points qui disposent simplement de sens giratoires lumineux. Cinquante-cinq carrefours secondaires ont été équipés cette année de feux clignotants orangés.

Mais il est un système qui mérite une mention spéciale, celui qui a été réalisé au carrefour Mers-Sultan. Nous devons à M. l'Ingénieur de la Ville de Casablanca de pouvoir en exposer les grandes lignes ici même.

Le carrefour Mers-Sultan. — Le carrefour Mers-Sultan, où convergent sept artères à grand trafic, est en effet équipé d'un système de signalisation lumineuse depuis quelques mois, qui permet d'ouvrir l'accès au rond-point de deux voies à la fois, les temps d'ouverture étant synchronisés.



(Photo VERDY.)



(Photo FLANDRIN.)

Le dispositif qui a été finalement adopté permet, grâce à une armoire de commande, d'opérer suivant trois modes différents : commande entièrement automatique, commande à main des feux tricolores, marche avec feux jaunes clignotants sur toutes les voies.

L'appareil est réglé normalement sur le cycle, dit cycle Challier, qui est le plus répandu en France, mais on peut lui donner un autre cycle. De même il est possible de régler différemment les rapports des temps d'ouverture de chaque cycle ainsi que la durée totale des cycles.

En haut à droite : Naguère encore, le rond-point Mers-Sultan était, sur le coup de midi, le théâtre d'un intense et dangereux carrousel. Mais les techniciens sont là, au centre de la place, qui étudient l'implantation du nouveau système...

Ci-dessus : Quelques semaines plus tard. Du haut de son mirador, l'agent règle la circulation, devenue désormais harmonieuse.

Ci-contre : Le triangle Mers-Sultan, boulevard Foch, rue de l'Aviation-Française :

- 1) L'hôpital musulman;
- 2) L'hôpital Colombani;
- 3) Nouvelle école du boulevard Foch;
- 4) Immeuble de la rue de Commerce, destiné aux familles des militaires (en cours d'achèvement);
- 5) Ecole Mers-Sultan.

- En haut à droite : Naguère encore, le rond-point Mers-Sultan était, sur le coup de midi, le théâtre d'un intense et dangereux carrousel. Mais les techniciens sont là, au centre de la place, qui étudient l'implantation du nouveau système...

- Ci-dessus : Quelques semaines plus tard. Du haut de son mirador, l'agent règle la circulation, devenue désormais harmonieuse.

- Ci-contre : Le triangle Mers-Sultan, boulevard Foch, rue de l'Aviation-Française :

- 1) L'hôpital musulman;
- 2) L'hôpital Colombani;
- 3) Nouvelle école du boulevard Foch;
- 4) Immeuble de la rue de Commerce, destiné aux familles des militaires (en cours d'achèvement);
- 5) Ecole Mers-Sultan.

AMELIORATIONS de la CIRCULATION

L'ÉLARGISSEMENT des grandes artères et le percement de nouvelles voies ne suffisent pas à améliorer une circulation automobile sans cesse grandissante. Il faut aussi prendre des

mesures d'ordre divers, intéressant aussi bien les conducteurs de véhicules que les piétons. Parmi ces mesures, citons le prolongement du refuge axial du boulevard de la Gare devant un certain nombre de voies secondaires, l'établissement d'une bretelle de déviation avenue d'Amade vers le boulevard Gouraud, la création de nombreux passages cloutés et de refuges notamment avenue Moinier, près des Galeries Lafayette, boulevard de la Résistance, à l'angle du boulevard Gambetta et bientôt sans doute, devant l'Hôtel de Ville.

En outre des bandes axiales jaunes, en peinture réfléchissante, ont été tracées sur la route de Rabat, boulevard de Marseille, avenue d'Amade, sur le circuit d'Aïn-Diab et sur le circuit d'Anfa, séparant visiblement aussi bien la nuit que le jour les parties de la chaussée réservées à la circulation montante et descendante.

Enfin nous avons signalé l'établissement d'un parking pour 300 voitures, place de France. Devant l'hôpital musulman, rue Braun, un autre parking de 50 voitures a été établi, de même rue Franchet d'Espérey, près du Palais Impérial (50 voitures), et avenue de la République (parkings latéraux pouvant recevoir 200 voitures).

On connaît également la quantité de rues à sens unique dont Casablanca s'est enrichi, si l'on peut dire, et qui a donné lieu à bien des essais et bien des protestations. Il semble que l'on soit parvenu à établir des sens de circulation logiques et qui donnent satisfaction.

Des feux de type divers équipent les carrefours. Quatorze signaux sur bornes automatiques, fonctionnant suivant le cycle international à trois temps, équipent les carrefours les plus importants, mis à part les ronds-points qui disposent simplement de sens giratoires lumineux. Cinquante-cinq carrefours secondaires ont été équipés cette année de feux clignotants orangés.

Mais il est un système qui mérite une mention spéciale, celui qui a été réalisé au carrefour Mers-Sultan. Nous devons à M. l'Ingénieur de la Ville de Casablanca de pouvoir en exposer les grandes lignes ici même.

Le carrefour Mers-Sultan. — Le carrefour Mers-Sultan, où convergent sept artères à grand trafic, est en effet équipé d'un système de signalisation lumineuse depuis quelques mois, qui permet d'ouvrir l'accès au rond-point de deux voies à la fois, les temps d'ouverture étant synchronisés.

Le dispositif qui a été finalement adopté permet, grâce à une **armoire** de commande, d'opérer suivant trois modes différents : commande entièrement automatique, commande à main des feux tricolores, marche avec feux jaunes clignotants sur toutes les voies.

L'appareil est réglé normalement sur le cycle, dit cycle Challier, qui est le plus répandu en France, mais on peut lui donner un autre cycle. De même il est possible de régler différemment les rapports des temps d'ouverture de chaque cycle ainsi que la durée totale des cycles.

Pierre AUBREE

Sujet: Evolution du Maroc en 1951. Ven 5 Juil - 12:10

page 32

L'élargissement du boulevard Pasteur est en grande partie réalisé. Reste à effectuer l'élargissement de la partie située entre l'avenue de la République et la rue Duplex (partie indiquée en pointillés). Sur notre cliché :

- 1) Gare de Casablanca-Port;
- 2) Avenue de la République;
- 3) Forme de radoub;
- 4) Môle Chaix;
- 5) Bassin Delpit;
- 6) Môle du Commerce;
- 7) Bassin Delande;
- 8) Quai Les Enfants.

A l'appareil proprement dit, certains accessoires ont été prévus et installés. Ainsi il est possible de mettre au rouge tous les signaux du carrefour pour assurer le passage d'un véhicule ou d'un convoi prioritaire, de même de mettre au jaune fixe tous les signaux. Des répéteurs de trafic pour les piétons et les véhicules rapprochés du carrefour ont été placés à hauteur convenable.

Enfin, un contacteur horaire permet de passer automatiquement, à certaines heures de la journée, de la marche automatique avec signaux tricolores à la marche avec feux jaunes clignotants et inversement, sans l'intervention des agents de la circulation.

LES GARAGES

L'accroissement du nombre des véhicules automobiles à Casablanca ne pose pas seulement des problèmes de circulation et de parking. Les grands immeubles d'habitation sont généralement démunis de garages, alors que la plupart de leurs locataires sont possesseurs de voitures. La clémence du climat et l'esprit de compréhension des Services Municipaux, permettent à beaucoup de laisser en stationnement leur auto pendant toute la nuit dans une ruelle, mais cette solution ne peut être indéfiniment acceptable. Or les garages en ville sont nettement insuffisants.

Dans les sous-sols de l'immeuble en construction du Grand Hôtel de Tourisme, avenue de la République, s'est ouvert cette année le garage de Sidi Belyout, qui peut abriter une centaine de voitures. Un autre garage a rouvert ses portes sous la Résidence Lyautey, place Lyautey et depuis mars 1951 le garage Mermoz, rue de l'Aviation Française, peut recevoir, dans ses quatre étages auxquels on accède par des rampes, 300 voitures. Ainsi peut-on espérer voir le problème du garage se résoudre peu à peu.

Pour le compte de la Société Marocaine des Automobiles Renault la SITRAC a entrepris la construction d'un vaste garage à l'angle des rues Lapérouse et Savorgnan de Brazza sur une superficie de 4.200 m², dont l'architecte est M. François Robert, architecte D.P.L.G., de Rabat. L'édifice comprendra cinq ou sept étages.

Au rez-de-chaussée sera installé un hall d'exposition et un



(Photo DURAND.)

magasin de pièces détachées; au premier étage se trouvera un atelier de réparation ainsi que les bureaux de la Direction et de l'Administration, les autres étages étant réservés au stock des véhicules. Naturellement, ce garage, dont une partie sera ouverte, espère-t-on du moins, aux voitures privées, comprendra une station-service ultra-moderne.

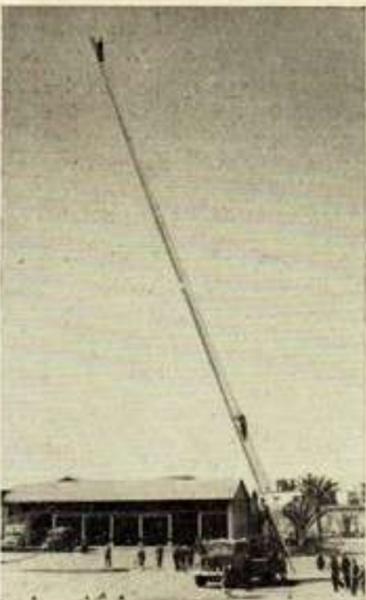
Le mode de construction adopté est le procédé traditionnel d'emploi du béton armé avec coffrages métalliques, béton vibré et coulé sur place. On prévoit 6.000 m³ de béton armé et l'emploi de 1.200 tonnes d'armatures.

Enfin, sous un immeuble en construction avenue Mers-Sultan et comportant au rez-de-chaussée une vaste salle de cinéma, s'est ouvert cet été un garage en sous-sol pouvant abriter une centaine de voitures. L'accès en est assuré par deux rampes, l'une avenue Mers-Sultan, l'autre rue Hoche, avec une pente de 15 %.

Un autre garage, pour une centaine de voitures, est en construction au premier étage de l'immeuble de la S.I.A.M., boulevard de la Gare, à l'angle de la rue de Mareuil

Le nouveau matériel des Sapeurs-Pompiers

La Cie des Sapeurs-Pompiers de Casablanca a reçu le matériel qui avait été commandé pour elle en 1950. Ce matériel comprend 2 camions-citernes de 5.000 litres, une voiture « Jeep », une voiture de liaison « Citroën » 11 BL, une voiture légère « Chevrolet » S. W., une ambulance équipée pour le secours aux asphyxiés, une motocyclette, un fourgon-pompe de 90 m³/L « Delahaye », un fourgon mixte « Laffly », une échelle de 37 mètres « Magirus », un premier secours « Guinard » et un équipement radio (poste émetteur-récepteur).



Grâce à ce nouveau matériel, et au matériel existant précédemment, les Sapeurs-Pompiers de Casablanca ont pu équiper les Centres de Secours Poggi et d'Anfa de façon satisfaisante. On prévoit en outre l'équipement du Centre de Secours des Roches Noires et celui de la Caserne du Square des Maréchaux.

La création de nouveaux services, tels que la Délégation des Affaires Urbaines, le Service des Affaires Marocaines, du Ravitaillement et du Contrôle des Prix, de l'Urbanisme, etc., ainsi que l'accroissement du personnel en fonction du développement de la ville, ont rendu urgente l'édification de locaux supplémentaires.

La transformation de galeries extérieures en bureaux par l'édification de cloisonnements ne pouvait être que provisoire, et la Municipalité a décidé de surélever d'un étage le bâtiment de l'Hôtel de Ville.

M. Duhon, architecte D.P.L.G., a établi un plan qui, s'inspirant de la conception architecturale du bâtiment, a prévu ce troisième étage en retrait sur les façades afin de ne pas nuire à l'esthétique de l'ensemble. Vingt-cinq bureaux ou salles de dessin ont été ainsi construits, largement aérés et éclairés, un auvent en console couvrant les galeries de circulation.



L'agrandissement de l'Hotel de Ville



- L'élargissement du boulevard Pasteur est en grande partie réalisé. Reste à effectuer l'élargissement de la partie située entre l'avenue de la République et la rue Duplex (partie indiquée en pointillé). Sur notre cliché :

- 1) Gare de Casablanca-Port;
- 2) Avenue de la République;
- 3) Forme de radoub;
- 4) Môle Chaix;
- 5) Bassin Delpit;
- 6) Môle du Commerce;
- 7) Bassin Delande;
- 8) Quai Les Enfants.

A l'appareil proprement dit, certains accessoires ont été prévus et installés. Ainsi il est possible de mettre au rouge tous les signaux du carrefour pour assurer le passage d'un véhicule ou d'un convoi prioritaire, de même de mettre au jaune fixe tous les signaux. Des répétiteurs de trafic pour les piétons et les véhicules rapprochés du carrefour ont été placés à hauteur convenable.

Enfin, un contacteur horaire permet de passer automatiquement, à certaines heures de la journée, de la marche automatique avec signaux tricolores à la marche avec feux jaunes clignotants et inversement, sans l'intervention des agents de la circulation.

LES GARAGES

L'accroissement du nombre des véhicules automobiles à Casablanca ne pose pas seulement des problèmes de circulation et de parking. Les grands immeubles d'habitation sont généralement démunis de garages, alors que la plupart de leurs locataires sont possesseurs de voitures. La clémence du climat et l'esprit de compréhension des Services Municipaux, permettent à beaucoup de laisser en stationnement leur auto pendant toute la nuit dans une ruelle, mais cette solution ne peut être indéfiniment acceptable. Or les garages en ville sont nettement insuffisants.

Dans les sous-sols de l'immeuble en construction du Grand Hôtel de Tourisme, avenue de la République, s'est ouvert cette année le garage de Sidi Belyout, qui peut abriter une centaine de voitures. Un autre garage a rouvert ses portes sous la Résidence Lyautey, place Lyautey et depuis mars 1951 le garage Mermoz, rue de l'Aviation Française, peut recevoir, dans ses quatre étages auxquels on accède par des rampes, 300 voitures. Ainsi peut-on espérer voir le problème du garage se résoudre peu à peu.

Pour le compte de la Société Marocaine des Automobiles Renault la SITRAC a entrepris la construction d'un vaste garage à l'angle des rues Lapérouse et Savorgnan de Brazza sur une superficie de 4.200 m², dont l'architecte est M. François Robert, architecte D.P.L.G., de Rabat. L'édifice comprendra cinq ou sept étages.

. Au rez-de-chaussée sera installé un hall d'exposition et un magasin de pièces détachées; au premier étage se trouvera un atelier de réparation ainsi que les bureaux de la Direction et de l'Administration, les autres étages étant réservés au stock des véhicules. Naturellement, ce garage, dont une partie sera ouverte, espère-t-on du moins, aux voitures privées,

comprendra une station-service ultra-moderne.

Le mode de construction adopté est le procédé traditionnel d'emploi du béton armé avec coffrages métalliques, béton^ vibré et coulé sur place. On prévoit 6.000 m3 de béton armé et l'emploi de 1.200 tonnes d'armatures.

Enfin, sous un immeuble en construction avenue Mers-Sultan et comportant au rez-de-chaussée une vaste salle de cinéma, s'est ouvert cet été un garage en sous-sol pouvant abriter une centaine de voitures. L'accès en est assuré par deux rampes, l'une avenue Mers-Sultan, l'autre rue Hoche, avec une pente de 15 %.

Un autre garage, pour une centaine de voitures, est en construction au premier étage de l'immeuble de la S.I.A.M., boulevard de la Gare, à l'angle de la rue de Mareuil

.....

Le nouveau matériel des Sapeurs-Pompiers

LA Cie des Sapeurs-Pompiers de Casablanca a reçu le matériel qui avait été commandé pour elle en 1950. Ce matériel comprend 2 camions-citernes de 5.000 litres, une voiture « Jeep », une voiture de liaison « Citroën » 11 BL, une voiture légère « Chevrolet » S. W., une ambulance équipée pour le secours aux asphyxiés, une motocyclette, un fourgon-pompe de 90 m3/L « Delahaye », un fourgon mixte « Laffly », une échelle de 37 mètres « Magirus », un premier secours « Guinard » et un équipement radio (poste émetteur récepteur).

Grâce à ce nouveau matériel, et au matériel existant précédemment, les Sapeurs - Pompiers de Casablanca ont pu équiper les Centres de Secours Poggi et d'Anfa de façon satisfaisante. On prévoit en outre l'équipement du Centre de Secours des Roches Noires et celui de la Caserne du Square des Maréchaux.

LA création de nouveaux services, tels que la Délégation des Affaires Urbaines, le Service des Affaires Marocaines, du Ravitaillement et du Contrôle des Prix, de l'Urbanisme, etc., ainsi que l'accroissement du personnel en fonction du développement de la ville, ont rendu urgente l'édification de locaux supplémentaires.

La transformation de galeries extérieures en bureaux par l'édification de cloisonnements ne pouvait être que provisoire, et la Municipalité a décidé de surélever d'un étage le bâtiment de l'Hôtel de Ville.

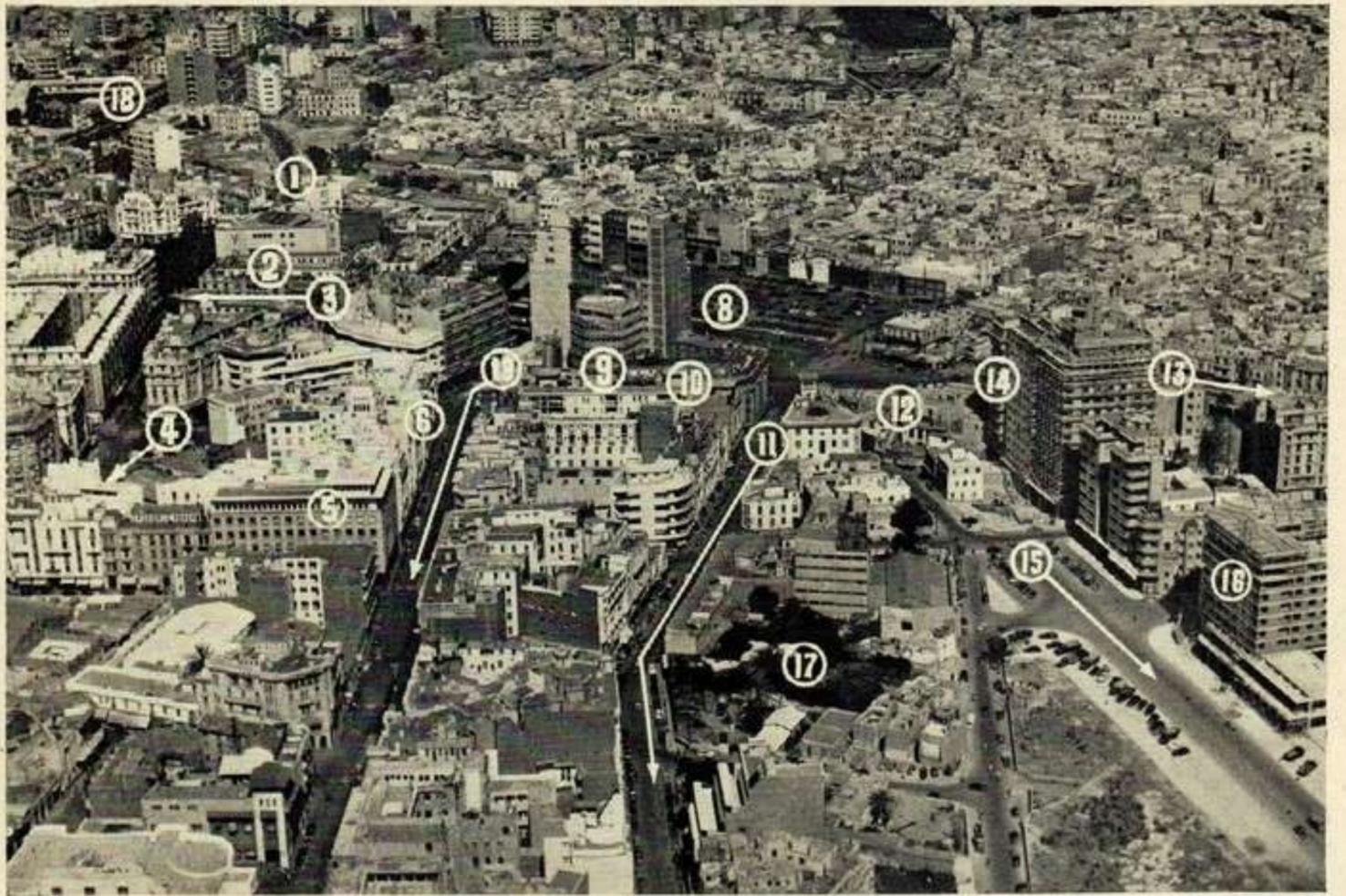
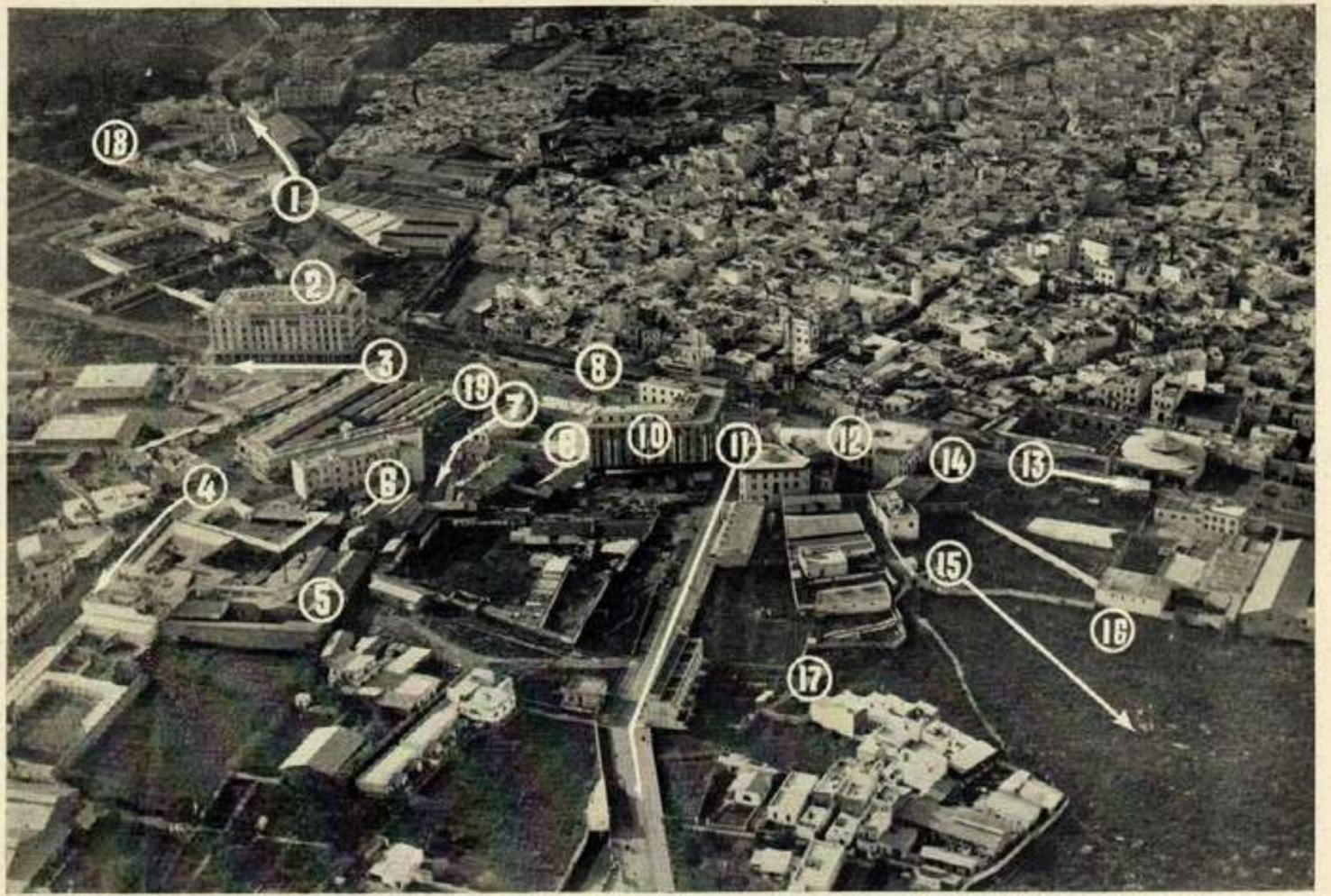
M. Duhon, architecte D.P.L.G., a établi un plan qui, s'inspirant de la conception architecturale du bâtiment, a prévu ce troisième étage en retrait sur les façades afin de ne pas nuire à l'esthétique de l'ensemble. Vingt-cinq bureaux ou salles de dessin ont été ainsi construits, largement aérés et éclairés, un auvent en console couvrant les galeries de circulation.

L'agrandissement de l'Hôtel de Ville

Pierre AUBREE

Sujet: Evolution du Maroc en 1951. Ven 5 Jul - 12:11

page 33



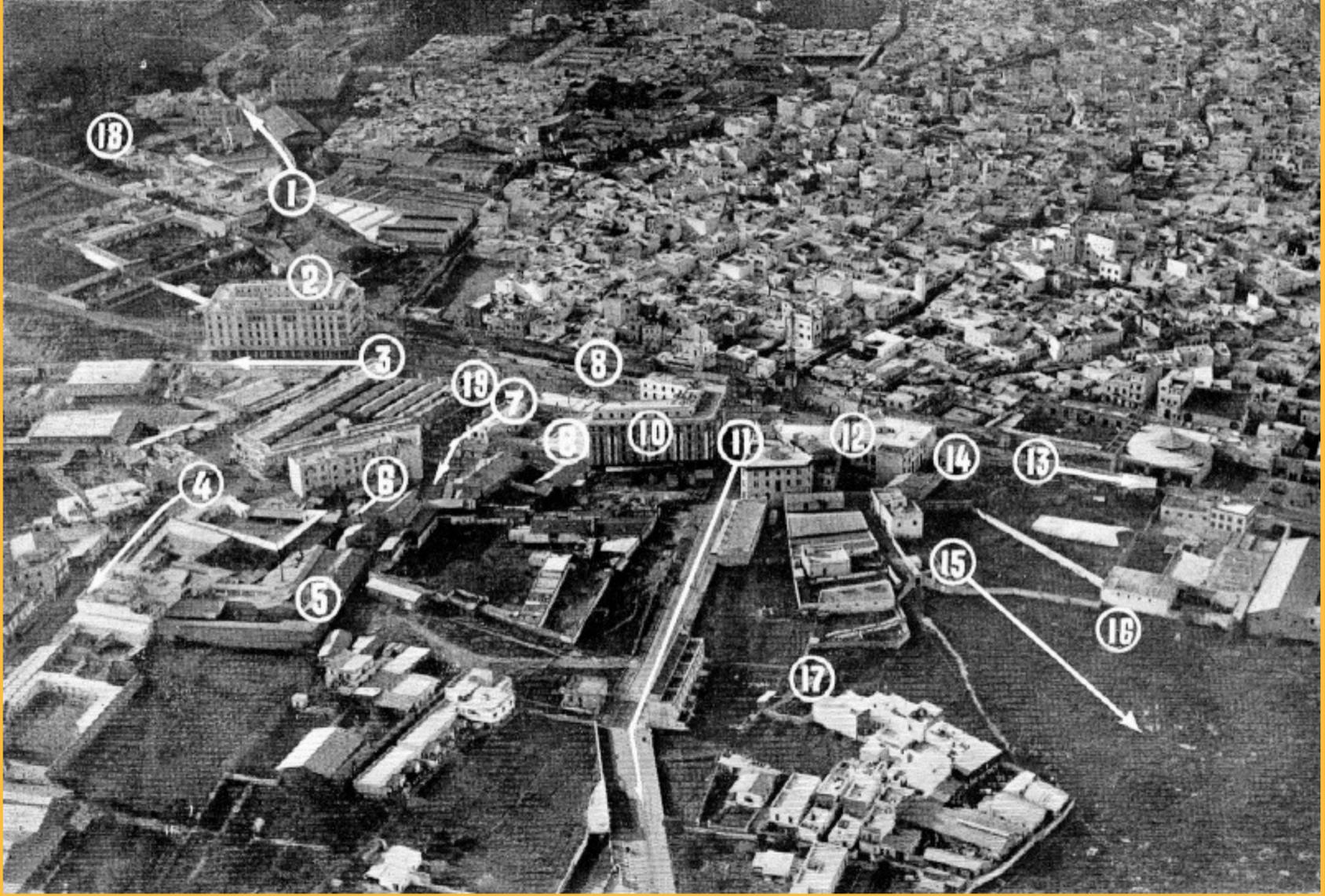
CASABLANCA, AUTREFOIS ET AUJOURD'HUI

LE CENTRE DE CASABLANCA EN 1918 ET EN 1951. — 1 : boulevard d'Anfa. 2 : immeuble des Galeries Lafayette. 3 : avenue d'Amado. 4 : place Edmond-Douté et avenue Drude. 5 : immeuble du Crédit Lyonnais. 6 : immeuble du Bodega. 7 : boulevard de la Gare. 8 : place de France. 9 : immeuble de la B.N.C.I. 10 : immeu-

ble de l'hôtel Excelsior. 11 : rue de l'Horloge. 12 : ancienne Banque d'Etat, aujourd'hui Maison des Anciens Combattants, et gare de la C.T.M. 13 : boulevard du 4^e Zouaves. 14 : immeuble Moretti. 15 : avenue de la République. 16 : hôtel de Grand Tourisme. 17 : Jardin d'Été. 18 : école du Centre. 19 : Café de France.

(Photos aériennes de MM. FLANDRIN et DIAS.)

Ces photographies de comparaison sont extraites de la série d'albums que publient actuellement les Etablissements « Photo Flandrin », 100, rue Gay-Lussac, à Casablanca



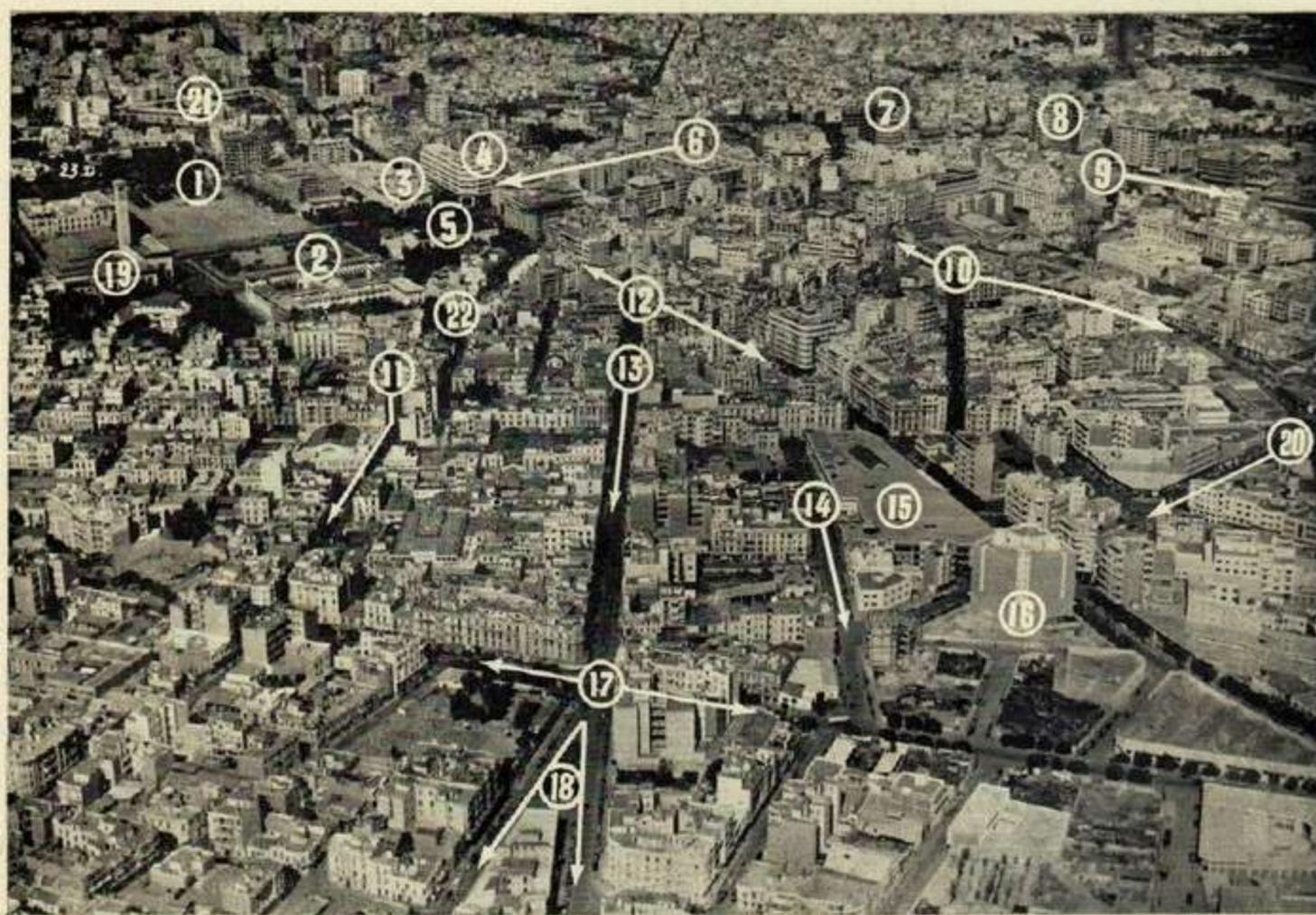
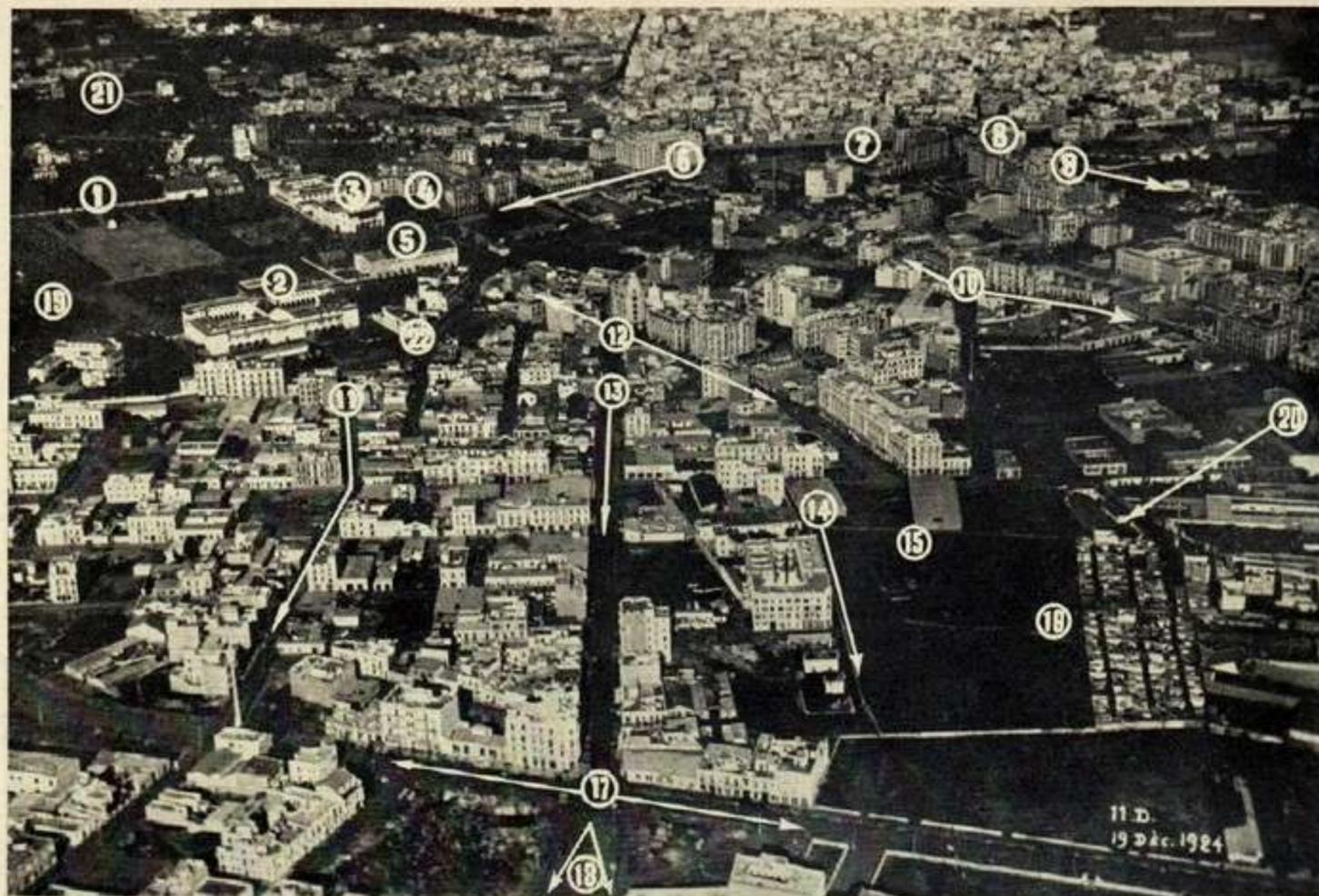
CASABLANCA, AUTREFOIS ET AUJOURD'HUI

LE CENTRE DE CASABLANCA EN 1918 ET EN 1951.

— 1 : boulevard d'Anfa. 2 : immeuble des Galeries Lafayette. 3 : avenue d'Amade. 4 : place Edmond-Doute et avenue Drude. 5 : immeuble du Crédit Lyonnais. 6 : immeuble du Bodega. 7 : boulevard de la Gare. 8 : place de France. 9 : immeuble de la B.N.C.I. 10 : immeuble de l'hôtel Excelsior. 11 : rue de l'Horloge. 12 : ancienne Banque d'Etat, aujourd'hui Maison des Anciens Combattants, et gare de la C.T.M. 13 : boulevard du 4e Zouaves. 14 : immeuble Moretti. 15 : avenue de la République. 16 : hôtel de Grand Tourisme. 17 : Jardin d'Été. 18 : école du Centre. 19 : Café de France.

(Photos aériennes de MM. FLANDRIN et DIAS.)

Ces photographies de comparaison sont extraites de la série d'albums que publient actuellement les Etablissements « Photo Flandrin », 100, rue Gay-Lussac, à Casablanca.

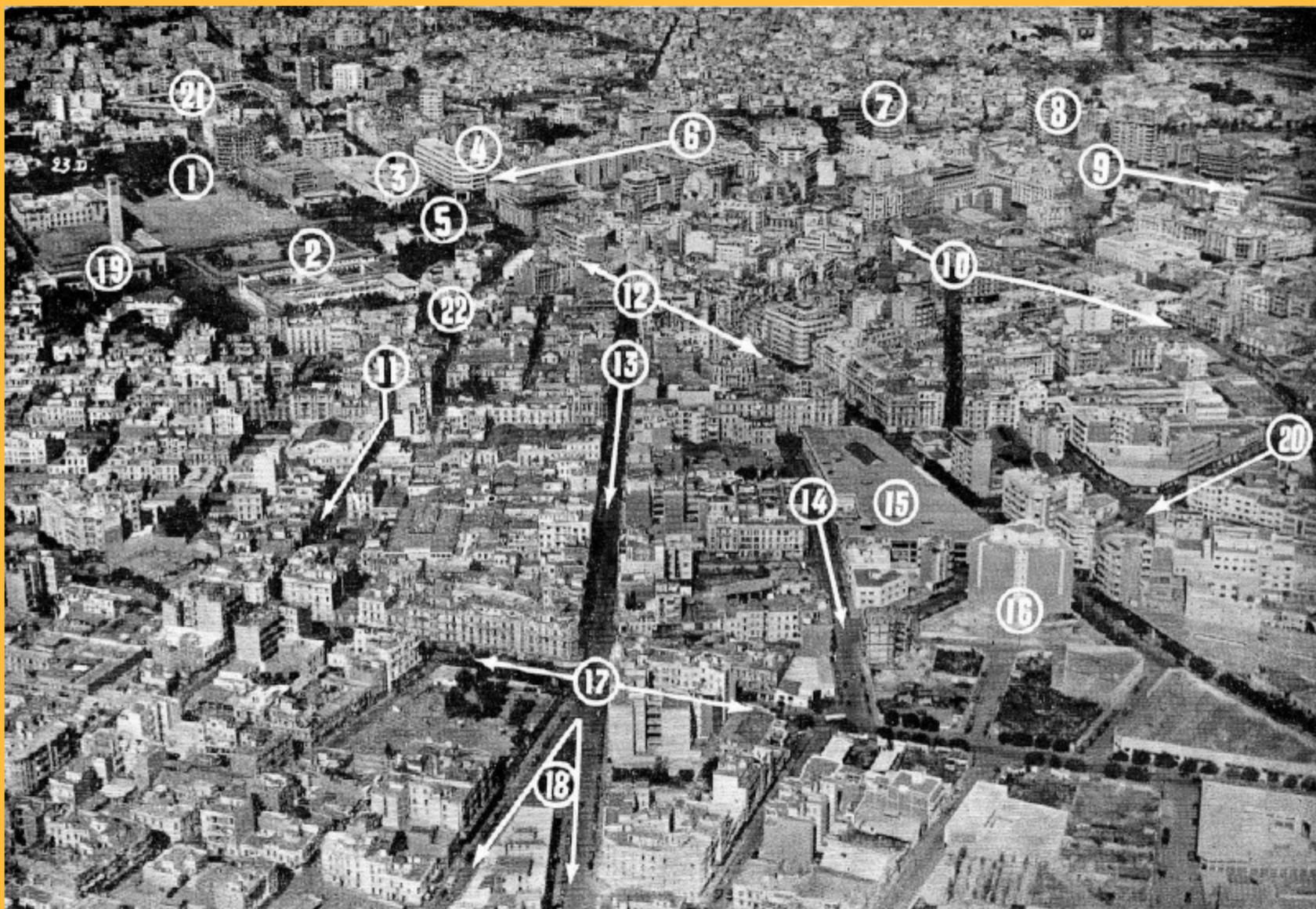


CASABLANCA EN 1924 ET EN 1951. — 1. Monument du Souvenir. 2 : Palais de Justice. 3 : hôtel des Postes. 4 : immeuble « France-Auto ». 5 : théâtre municipal. 6 : immeuble des Galeries Lafayette et avenue d'Amade. 7 : place de France et immeuble de la B.N.C.I. 8 : Immeuble Moretti. 9 : avenue de la République. 10 : avenue Drude et, en perspective, rue Védrières. 11 : rue de Briey.

12 : Bd de Marseille et Bd de Paris. 13 : Bd Général-Leclerc. 14 : rue du Caporal-Beaux. 15 : immeuble de l'Auto-Hall. 16 : immeuble « Ben Jelloun ». 17 : boulevard de Lorraine. 18 : origine des boulevards de la Liberté et Gambetta. 19 : Hôtel de Ville. 20 : avenue Poeymirau. 21 : petit lycée et école du Centre. 22 : caserne des Sapeurs-Pompiers.

(Photos aériennes de MM. FLANDRIN et DIAS.)

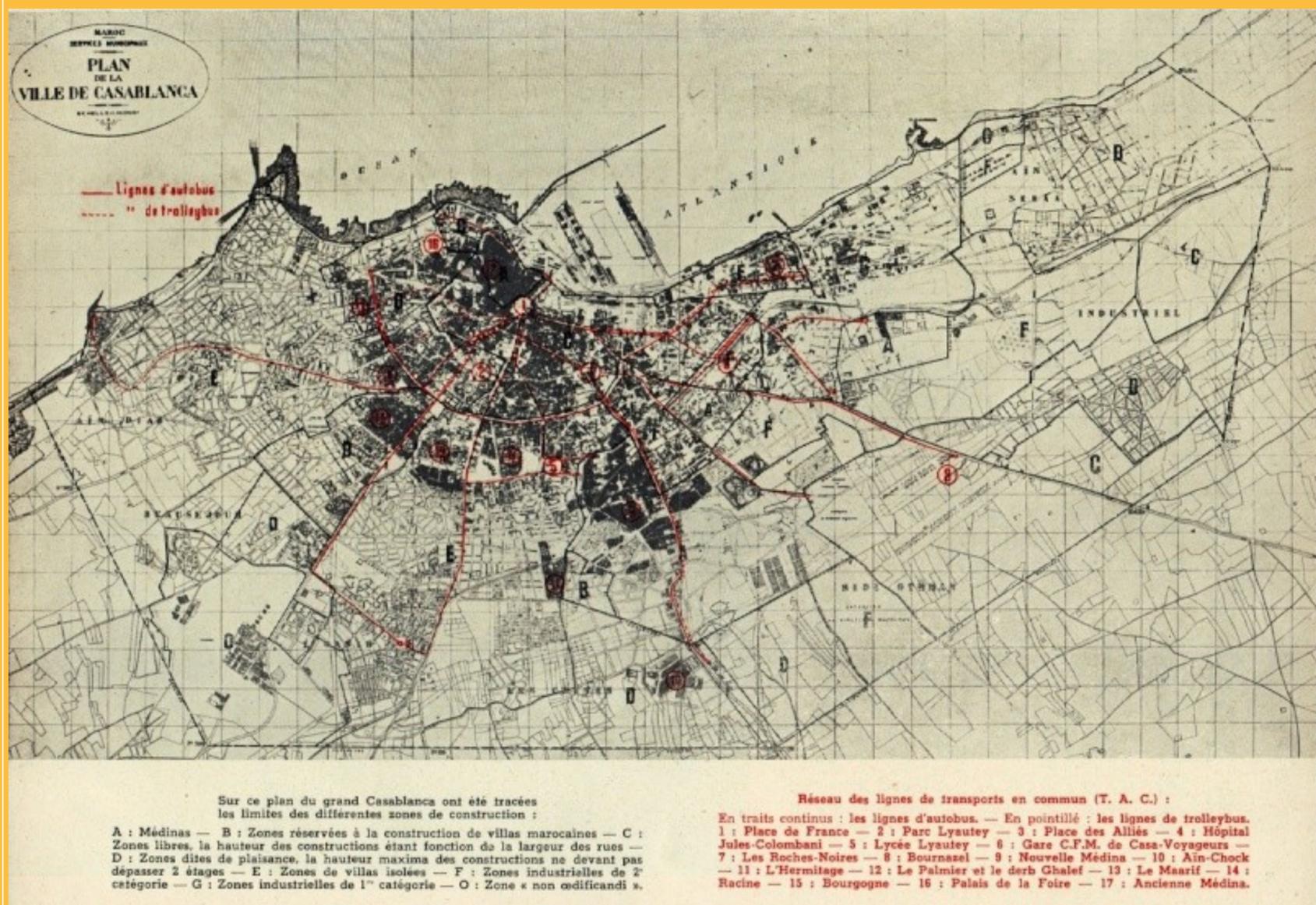
Ces photographies de comparaison sont extraites de la série d'albums que publient actuellement les Etablissements « Photo Flandrin », 100, rue Gay-Lussac, à Casablanca



CASABLANCA EN 1924 ET EN 1951.

— 1. Monument du Souvenir. 2 : Palais de Justice. 3 : hôtel des Postes. 4 : immeuble « France-Auto ». 5 : théâtre municipal. 6 : immeuble des Galeries Lafayette et avenue d'Amade. 7 : place de France et immeuble de la B.N.C.I. 8 : immeuble Moretti. 9 : avenue de la République. 10 : avenue Drude et, en perspective, rue Védrières. 11 : rue de Briey. 12 : Bd de Marseille et Bd de Paris. 13 : Bd Général-Leclerc. 14 : rue du Caporal-Beaux. 15 : immeuble de l'Aulo-Hall. 16 : immeuble « Ben Jelloun ». 17 : boulevard de Lorraine. 18 : origine des boulevards de la Liberté et Gambetta. 19 : Hôtel de Ville. 20 : avenue Poeymirau. 21 : petit lycée et école du Centre. 22 : caserne des Sapeurs-Pompiers. (Photos aériennes de MM. FLANDRIN et DIAS.)

Ces photographies de comparaison sont extraites de la série d'albums que publient actuellement les Etablissements « Photo Flandrin », 100, rue Gay-Lussac, à Casablanca.



Sur ce plan du grand Casablanca ont été tracées les limites des différentes zones de construction :

A : Médinas — B : Zones réservées à la construction de villas marocaines — C : Zones libres, la hauteur des constructions étant fonction de la largeur des rues — D : Zones dites de plaisance, la hauteur maxima des constructions ne devant pas dépasser 2 étages — E : Zones de villas isolées — F : Zones industrielles de 2^e catégorie — G : Zones industrielles de 1^{re} catégorie — O : Zone « non œdificandi ».

Réseau des lignes de transports en commun (T. A. C.) :

En traits continus : les lignes d'autobus. — En pointillé : les lignes de trolleybus. 1 : Place de France — 2 : Parc Lyautey — 3 : Place des Alliés — 4 : Hôpital Jules-Colombani — 5 : Lycée Lyauiey — 6 : Gare C.F.M. de Casa-Voyageurs — 7 : Les Roches-Noires — 8 : Bournazel — 9 : Nouvelle Médina — 10 : Aïn-Chock — 11 : L'Hermitage — 12 : Le Palmier et le derb Ghalef — 13 : Le Maarif — 14 : Racine — 15 : Bourgogne — 16 : Palais de la Foire — 17 : Ancienne Médina.

Pierre AUBREE

Sujet: Evolution du Maroc en 1951. Ven 5 Jul - 12:28

page 36

LES ZONES DE CONSTRUCTION

LES constructions ne s'élèvent pas au hasard dans Casablanca. Un plan a été établi qui partage la ville et sa banlieue en un certain nombre de zones. Nous ne citerons que les sept principales.

Une zone libre, qui s'étend entre l'océan et les boulevards Foch et de la Résistance, limitée à l'est par les boulevards Colonna d'Ornano et Denfert-Rochereau, et la route de Camp Boulhaut, à l'ouest par l'avenue d'Amade, l'avenue Gouraud, le boulevard Moulay Youssef et le boulevard des Régiments Coloniaux. Dans cette zone, qui comprend par conséquent le centre de la ville, des industries de troisième catégorie peuvent s'établir.

Une zone de plaisance, qui englobe le quartier du Maarif et une partie du quartier Beauséjour, accepte également les industries de 3^e catégorie, mais les immeubles ne peuvent pas dépasser 19 mètres de haut, soit 4 étages.

Une troisième zone, dite également de plaisance, ne tolère aucune industrie. Elle s'étend à l'ouest de la zone libre jusqu'à l'océan, limitée par le boulevard Joffre.

A l'ouest et au sud de la ville, deux vastes zones de villas où toutes industries sont proscrites.

Plusieurs zones industrielles s'étendent à l'ouest. Les premières abritent les industries de 2^e catégorie. Il en est ainsi du quartier des Roches Noires et des quartiers de la Villette et d'Aïn Bordja.

(Photos FLANDRIN.)



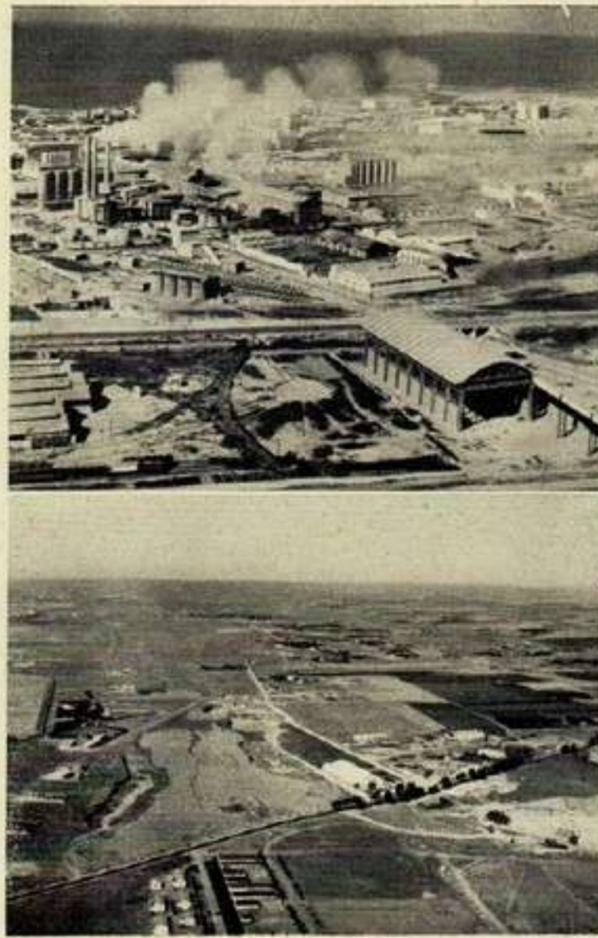
Une autre zone est affectée aux industries de première catégorie. Elle s'étend encore plus à l'ouest, depuis le boulevard de Gergovie et au-delà de la gare des C.F.M., au nord de la route de Camp Boulhaut et du Chemin de Grande Ceinture.

Enfin il existe trois zones d'habitat marocain : l'ancienne médina d'une part, la nouvelle médina et le quartier d'Aïn Chok d'autre part, la troisième zone se trouvant entre le camp militaire de la Jonquière et la ligne de chemin de fer de Rabat.

Ainsi, par l'établissement de ces zones, s'efforce-t-on de maîtriser l'extension de Casablanca dans le domaine de l'habitat comme dans celui de l'industrie.

Il en est ainsi en ce qui concerne l'habitat marocain. L'extension vers le sud-est des quartiers d'Aïn Chok, de Ben M'Sik, des Carrières Centrales par exemple, immédiatement réalisable, a pour but de décongestionner le plus rapidement

(Photo DURAND.)



(Photo VERBELKE.)

A gauche en haut : Un quartier central avec ses grands immeubles :
1) La rue Savorgnan-de-Brazza;
2) Le boulevard Pasteur;
3) L'immeuble Océania;
4) Le « Palais Mirabeau »;
5) Le chantier du garage Renault.

En pointillé : Les limites de l'extension future de la nouvelle gare de triage des Roches-Noires.

Au centre : Le « bidonville » des Carrières Centrales.

En bas : La Nouvelle Médina, avec, sur la gauche, le nouveau Palais de Justice.

A droite en haut : Le quartier industriel des Roches-Noires.

A droite en bas : Le nouveau quartier industriel de la route de Camp-Boulhaut, où plusieurs usines se sont déjà installées.

possible les médinas et les derbs où près de 350.000 Marocains s'entassent sur des surfaces réduites.

Plus tard, l'application du plan de développement de la ville qui porte la signature de M. Eochard, Chef du Service de l'Urbanisme au Maroc, permettra la disparition des quartiers de Bab Marrakech et sud du Mellah par où passera une large avenue, prolongeant au-delà de la place de France l'avenue de la République. Les quartiers marocains dont le premier but sera de décongestionner l'ancienne Médina, s'étendront alors sur 2.000 nouveaux hectares.

- A gauche en haut : Un quartier central avec ses grands immeubles :

- 1) La rue Savorgnan-de-Brazza;
- 2) Le boulevard Pasteur;
- 3) L'immeuble Océania;
- 4) Le « Palais Mirabeau »;
- 5) Le chantier du garage Renault.

En pointillé : Les limites de l'extension future de la nouvelle gare de triage des Roches-Noires.

- Au centre : Le « bidonville » des Carrières Centrales.

- En bas : La Nouvelle Médina, avec, SUT la gauche, le nouveau Palais de Justice.

A droite en haut : Le quartier industriel des Roches-Noires.

A droite en bas : Le nouveau quartier industriel de la route de Camp-Boulhaut, où plusieurs usines se sont déjà installées.

LES constructions ne s'élèvent pas au hasard dans Casablanca. Un plan a été établi qui partage la ville et sa banlieue en un certain nombre de zones. Nous ne citerons que les sept principales.

Une zone libre, qui s'étend entre l'océan et les boulevards Foch et de la Résistance, limitée à l'est par les boulevards Co-lonna d'Ornano et Denfert-Rochereau, et la route de Camp Boulhaut, à l'ouest par l'avenue d'Amade, l'avenue Gouraud, le boulevard Moulay Youssef et le boulevard des Régiments Coloniaux. Dans cette zone, qui comprend par conséquent le centre de la ville, des industries de troisième catégorie peuvent s'établir.

Une zone de plaisance, qui englobe le quartier du Maarif et une partie du quartier Beauséjour, accepte également les industries de 3^e catégorie, mais les immeubles ne peuvent pas dépasser 19 mètres de haut, soit 4 étages.

Une troisième zone, dite également de plaisance, ne tolère aucune industrie. Elle s'étend à l'ouest de la zone libre jusqu'à l'océan, limitée par le boulevard Joffre.

A l'ouest et au sud de la ville, deux vastes zones de villas où toutes industries sont proscrites.

Plusieurs zones industrielles s'étendent à l'ouest. Les premières abritent les industries de 2^e catégorie. Il en est ainsi du quartier des Roches Noires et des quartiers de la Villette et d'Aïn Bordja.

Une autre zone est affectée aux industries de première catégorie. Elle s'étend encore plus à l'ouest, depuis le boulevard de Gergovie et au-delà de la gare des C.F.M., au nord de la route de Camp Boulhaut et du Chemin de Grande Ceinture.

Enfin il existe trois zones d'habitat marocain : l'ancienne médina d'une part, la nouvelle médina et le quartier d'Aïn Chok d'autre part, la troisième zone se trouvant entre le camp militaire de la Jonquière et la ligne de chemin de fer de Rabat.

Ainsi, par l'établissement de ces zones, s'efforce-t-on de maîtriser l'extension de Casablanca dans le domaine de l'habitat comme dans celui de l'industrie.

Il en est ainsi en ce qui concerne l'habitat marocain. L'extension vers le sud-est des quartiers d'Aïn Chok, de Ben M'Sik, des Carrières Centrales par exemple, immédiatement réalisable, a pour but de décongestionner le plus rapidement possible les médinas et les derbs où près de 350.000 Marocains s'entassent sur des surfaces réduites.

Plus tard, l'application du plan de développement de la ville qui porte la signature de M. Ecochard, Chef du Service de l'Urbanisme au Maroc, permettra la disparition des quartiers de Bab Marrakech et sud du Mellah par où passera une large avenue, prolongeant au-delà de la place de France l'avenue de la République. Les quartiers marocains dont le premier but sera de décongestionner l'ancienne Médina, s'étendront alors sur 2.000 nouveaux hectares.

Pierre AUBREE

Sujet: Re: Evolution du Maroc en 1951. Ven 5 Jul - 12:30

page 37

Les Transports en Commun

LE réseau de la Compagnie des Tramways et Autobus de Casablanca forme un vaste éventail ayant son origine Place de France, et comprenant une douzaine de lignes représentant au total plus de 75 kilomètres. Cette disposition, adoptée dès l'origine de la compagnie en 1921, est commandée par l'axe de développement de la ville, orienté nord-sud à partir du port.

Les quatre premières lignes exploitées : Place de France-Racine, Place de France-Roches Noires, Bab Marrakech-Palais du Sultan et Place de France-Maarif, constituent encore l'ossature du système qui s'efforce de suivre pas à pas l'extension considérable de la ville.

Contrairement à ce que la raison sociale des T.A.C. pourrait laisser supposer, jamais il n'y eut de tramways à Casablanca, l'électrification du réseau ayant été d'abord assurée par des accubus en 1931, puis des trolleybus à partir de 1932, la dernière ligne de trolleybus ayant été mise en service en juin 1950 (Place de France-Bourgogne-Racine). Raccordée à celle des Roches Noires, elle mesure 6 km. 850 à elle seule. Les autres lignes de trolleybus mesurent respectivement 2 km. 400 et 3 km. 550, soit au total 12 km. 800 de lignes électrifiées.

Les particularités du réseau des T.A.C. sont les suivantes. Les voitures servent surtout au transport des voyageurs habitant les quartiers excentriques, ce qui explique qu'elles soient peu utilisées pour des trajets en ville, les véhicules étant souvent complets dès le départ du terminus de la Place de France, de la Place Maréchal ou de la Place de Verdun.

Les usagers se plaignent parfois de la lenteur des autobus casablancais. Il a été en effet nécessaire d'abaisser la vitesse commerciale des T.A.C. à 10 kilomètres à l'heure, en raison du manque d'artères à grand trafic, de l'encombrement des rues et de la quantité de signaux lumineux aux carrefours, enfin du nombre toujours croissant des cyclistes, dont les évolutions sinueuses sont redoutées des automobilistes.

Deux sous-stations électriques alimentent les lignes de trolleybus : la sous-station Gentil, installée en souterrain au square Louis-Gentil, qui comprend trois groupes redresseurs à vapeur de mercure de 150 kW chacun, type GNH (Cie Electro-Mécanique) et la sous-station des Quinconces, en superstructure, qui comprend deux groupes redresseurs à vapeur de mercure à cuve métallique de 300 kW chacun type L O 6 (Ateliers de Construction Oerlikon).

Le matériel roulant des T.A.C. comprend à l'heure actuelle 103 véhicules, soit : 29 trolleybus, 44 autobus à essence, 21 autobus à gazoil et 9 remorques pour trolleybus.

Leurs caractéristiques sont les suivantes :

— Trolleybus Vetra CS/55 de 45 CV, poids à vide 6,6, châssis Renault ; capacité : 45 à 60 voyageurs (11 véhicules).

— Trolleybus Vetra CS/60 TEA-TEB, 75 et 100 CV, poids à vide 7,5 ; caisse-poutre Berliet ; capacité : 60 à 70 voyageurs (11 véhicules).

— Trolleybus Vetra V.B.B. de 100 CV, mis en service en 1950, poids à vide 8,2 ; caisse-poutre Berliet ; capacité : 80 à 100 voyageurs (7 véhicules).

— Remorques pour trolleybus Société Alsacienne de Wagonnage SAWA-MR ; capacité : 36 voyageurs (2 véhicules) et remorques S.C.E.M.I.A.R. 2, même capacité (7 véhicules).

— Autobus à essence Renault PN de 19 CV, poids à vide 5,9 ; capacité : 45 voyageurs (6 véhicules) ; Renault TN, 19 CV ; poids à vide 6,5 ; capacité : 45 voyageurs (4

véhicules) ; Renault ZPAE, 22 CV ; poids à vide 5,8 ; capacité 40 voyageurs (20 véhicules).

— Autobus à essence Chausson AH de 23 CV ; poids à vide 6,2 ; capacité 84 voyageurs ; freinage, direction et portes pneumatiques (14 véhicules mis en service en 1949).

— Autobus à gazoil Berliet PCK 7 D de 19 CV ; poids à vide 6,9 ; capacité voyageurs : 57 (21 véhicules).

Un programme de première urgence a été établi par les T.A.C. afin de compléter leur matériel roulant. Il prévoit l'acquisition de 15 autobus thermiques et de 10 trolleybus de 80 à 100 places, ceux-ci destinés à la ligne de la Nouvelle Médina, prolongée jusqu'à Ain Chock.

Pour terminer cet aperçu, signalons que les parcours effectués journellement par les véhicules en service des T.A.C. atteignent le chiffre de 8.000 kilomètres, ce qui représente un tour de la terre tous les cinq jours. Quant au nombre de voyageurs transportés il atteint certains jours 100.000 et varie mensuellement de deux millions et demi à trois millions.

Ajoutons que les T.A.C. assurent de nombreux services spéciaux à l'occasion des réunions sportives à l'Hippodrome (4 km.), au Vélodrome (3 km.) et à l'Aviation (5,7 km.).

Quant aux services réguliers de transports en commun qui échappent aux T.A.C., il existe trois lignes desservies par autobus, dont la plus importante est celle qui relie la Place de France à Beaulieu, Ain Sebaa et la banlieue est, soit 9,200 km., les deux autres, « Aviation Civile » et « Place de France-Polo-Nouvelle Médina », mesurant 6 kilomètres.



Les Transports en commun

LE réseau de la Compagnie des Tramways et Autobus de Casablanca forme un vaste éventail ayant son origine Place de France, et comprenant une douzaine de lignes représentant au total plus de 75 kilomètres. Cette disposition, adoptée dès l'origine de la compagnie en 1921, est commandée par l'axe de développement de la ville, orienté nord-sud à partir du port.

Les quatre premières lignes exploitées : Place de France-Racine, Place de France-Roches Noires, Bab Marrakech-Palais du Sultan et Place de France-Maarif, constituent encore l'ossature du système qui s'efforce de suivre pas à pas l'extension considérable de la ville. Contrairement à ce que la raison sociale des T.A.C. pourrait laisser supposer, jamais il n'y eut de tramways à Casablanca, l'électrification du réseau ayant été d'abord assurée par des accubus en 1931, puis des trolleybus à partir de 1932, la dernière ligne de trolleybus ayant été mise en service en juin 1950 (Place de France-Bourgogne-Racine). Raccordée à celle des Roches Noires, elle mesure 6 km. 850 à elle seule. Les autres lignes de trolleybus mesurent respectivement 2 km. 400 et 3 km. 550, soit au total 12 km. 800 de lignes électrifiées. Les particularités du réseau des T.A.C. sont les suivantes. Les voitures servent surtout au transport des voyageurs habitant les quartiers excentriques, ce qui explique qu'elles soient peu utilisées pour des trajets en ville, les véhicules étant souvent complets dès le départ du

terminus de la Place de France, de la Place Maréchal ou de la Place de Verdun. Les usagers se plaignent parfois de la lenteur des autobus casablancais. Il a été en effet nécessaire d'abaisser la vitesse commerciale des T.A.C. à 10 kilomètres à l'heure, en raison du manque d'artères à grand trafic, de l'encombrement des rues et de la quantité de signaux lumineux aux carrefours, enfin du nombre toujours croissant des cyclistes, dont les évolutions sinueuses sont redoutées des automobilistes.

Deux sous-stations électriques alimentent les lignes de trolleybus : la sous-station Gentil, installée en souterrain au square Louis-Gentil, qui comprend trois groupes redresseurs à vaneur de mercure de 150 kW chacun, type GNH (Cie Electro-Mécanique) et la sous-station des Quinconces, en superstructure, qui comprend deux groupes redresseurs à vaneur de mercure à cuve métallique de 300 kW chacun type L O 6 (Ateliers de Construction Oerlikon).

Le matériel roulant des T.A.C. comprend à l'heure actuelle 103 véhicules, soit : 29 trolleybus, 44 autobus à essence, 21 autobus à gazoil et 9 remorques pour trolleybus.

Leurs caractéristiques sont les suivantes :

— Trolleybus Vetra CS/55 de 45 CV, poids à vide 6,6, châssis Renault ; capacité : 45 à 60 voyageurs (11 véhicules).

— Trolleybus Vetra CS/60 TEA-TEB, 75t 100 CV, poids à vide 7,5 ; caisse-poutre Berliet ; capacité : 60 à 70 voyageurs (11 véhicules).

— Trolleybus Vetra V.B.B. de 100 CV, mis en service en 1950, poids à vide 8,2 ; caisse-poutre Berliet ; capacité : 80 à 100 voyageurs (7 véhicules).

— Remorques pour trolleybus Société Alsacienne de Wagonnage SAWA-MR ; capacité : 36 voyageurs (2 véhicules) et remorques S.C.E.M.I.A.R. 2, même capacité (7 véhicules).

— Autobus à essence Renault P N de 19 CV, poids à vide 5,9 ; capacité : 45 voyageurs (6 véhicules) ; Renault T N, 19 CV ; poids à vide 6,5 ; capacité : 45 voyageurs (4 véhicules) ; Renault ZPAE, 22 CV ; poids à vide 5,8 ; capacité 40 voyageurs (20 véhicules).

— Autobus à essence Chausson AH de 23 CV ; poids à vide 6,2 ; capacité 84 voyageurs ; freinage, direction et portes

pneumatiques (14 véhicules mis en service en 1949).

— Autobus à gazoil Berliet PCK 7 D de 19 CV ; poids à vide 6,9 ; capacité voyageurs : 57 (21 véhiculées).

Un programme de première Urgence a été établi par les T.A.C. afin de compléter leur matériel roulant. Il prévoit l'acquisition de 15 autobus thermiques et de 10 trolleybus de 80 à 100 places, ceux-ci destinés à la ligne de la Nouvelle Médina, prolongée jusqu'à Aïn Chock.

Pour terminer cet aperçu, signalons que les parcours effectués journalièrement par les véhicules en service des T.A.C. atteignent le chiffre de 8.000 kilomètres, ce qui représente un tour de la terra tous les cinq jours. Quant au nombre de voyageurs transportés il atteint certains jours 100.000 et varie mensuellement de deux millions et demi à trois millions.

Ajoutons que les T.A.C. assurent de nombreux services spéciaux à l'occasion des réunions sportives à l'Hippodrome (4 km.), au Vélodrome (3 km.) et à l'Aviation (5,7 km.).

Quant aux services réguliers de transports en commun qui échappent aux T.A.C., il existe trois lignes desservies par autobus, dont la plus importante est celle qui relie la Place de France à Beaulieu, Aïn Sebaa et la banlieue est, soit 9,200 km., les deux autres, « Aviation Civile » et « Place de France-Polo-Nouvelle Médina », mesurant 6 kilomètres.

Pierre AUBREE

Sujet: Evolution du Maroc en 1951. Ven 5 Juil - 12:31

page 38

LE QUARTIER DE SIDI-BELYOUT



(Photos FLANDRIN.)

NOUS n'avons point parlé, dans les quelques lignes consacrées aux nouvelles voies publiques, de l'une des plus importantes réalisations : le percement de l'avenue de la République à travers les terrains appartenant précédemment aux Habous. Cette magnifique avenue sera l'épine dorsale d'un nouveau quartier important, aussi avons-nous préféré la décrire à sa place, au sein même de cette brève étude que le plan de ce quartier mérite par son originalité.

L'avenue de la République, qui reliera bientôt le boulevard Pasteur à la place de France (il ne reste plus qu'à livrer à la pioche des démolisseurs les immeubles de la C.T.M. et des Anciens Combattants), sur les 540 mètres qui viennent d'être tracés a d'ores et déjà une chaussée de 14 mètres de large augmentée d'une zone de parking sur ses deux rives de 4 m. 50. Deux pistes cyclables de 3 m. 50 et des trottoirs de 5 m., porteront la largeur totale de cette avenue à 40 mètres.

La disposition particulière des immeubles, de ce nouveau quartier est telle que le couloir d'air et de soleil formé par cette voie sera beaucoup plus important. En effet, au lieu d'être alignés parallèlement aux trottoirs, les immeubles, qui pourront atteindre 15 étages, seront disposés en diagonale, leurs façades formant avec l'axe de l'avenue des angles de 25° environ. Des arcades cependant abriteront les trottoirs et des constructions, qui ne dépasseront pas un étage, rempliront les espaces compris entre la chaussée et les façades des grands immeubles. Des constructions basses seront également édifiées en bordure de l'avenue Delcassé, de la rue de Sidi Belyout et des parkings aménagés au cœur même de l'ensemble.

L'avantage d'une telle disposition est la suppression de toutes les cours intérieures, toutes les fenêtres donnant sur l'ex-

Vue du quartier de Sidi-Belyout

Ci-dessus et ci-contre :

- 1) L'avenue de la République;
- 2) Le boulevard du 4-Zouaves;
- 3) Le bouchon constitué par la gare C.T.M. et la Maison des Anciens Combattants;
- 4) L'immeuble de la B.N.C.I.;
- 5) La gare de Casablanca-Port;
- 6) L'Hôtel de Grand Tourisme;
- 7) Le boulevard de la Gare;
- 8) L'immeuble du Crédit Lyonnais;



(Photos FLANDRIN.)



- Vue du quartier de Sidi-Belyoul
Ci-dessus et ci-contre :

- 1) L'avenue de la République;
- 2) Le boulevard du 4eme -Zouaves;
- 3) Le bouchon constitué par la gare C.T.M. et la Maison des Anciens Combattants;
- 4) L'immeuble de la B.N.C.I.;
- 5) La gare de Casablanca-Fort;
- 6) L'Hôtel de Grand Tourisme;
- 7) Le boulevard de la Gare:
L'immeuble du Crédit Lyonnais.

NOUS n'avons point parlé, dans les quelques lignes consacrées aux nouvelles voies publiques, de l'une des plus importantes réalisations : le percement de l'avenue de la République à travers les terrains appartenant précédemment aux Habous. Cette magnifique avenue sera l'épine dorsale d'un nouveau quartier important, aussi avons-nous préféré la décrire à sa place, au sein même de cette brève étude qua le plan de ce quartier mérite par son originalité.

L'avenue de la République, qui reliera bientôt le boulevard Pasteur à la place de France (il ne reste plus qu'à livrer à la pioche des démolisseurs les immeubles de la C.T.M. et des Anciens Combattants), sur les 540 mètres qui viennent d'être tracés a d'ores et déjà une chaussée de 14 mètres de large augmentée d'une zone de parking sur ses deux rives de 4 m. 50. Deux pistes cyclables de 3 m. 50 et des trottoirs de 5 m., porteront la largeur totale de cette avenue à 40 mètres.

La disposition particulière des immeubles, de ce nouveau quartier est telle que le couloir d'air et de soleil formé par cette voie sera beaucoup plus important. En effet, au lieu d'être alignés parallèlement aux trottoirs, les immeubles, qui pourront atteindre 15 étages, seront disposés en diagonale, leurs façades formant avec l'axe de l'avenue des angles de 25° environ. Des arcades cependant abriteront les trottoirs et des constructions, qui ne dépasseront pas un étage, rempliront les espaces compris entre la chaussée et les façades des grands immeubles. Des constructions basses seront également édifiées en bordure de l'avenue Delcassé, de la rue de Sidi Belyout et des parkings aménagés au cœur même de l'ensemble.

L'avantage d'une telle disposition est la suppression de toutes les cours inérieures, toutes les fenêtres donnant sur l'extérieur ...

Pierre AUBREE

Sujet: Evolution du Maroc en 1951. Ven 5 Jul - 12:32

page 39

térieur, les distances séparant les vis-à-vis peuvent atteindre 75, 80 ou même 120 mètres.

D'autre part, pour accéder aux parkings prévus à l'intérieur du triangle formé par les avenues de la République et Delcassé et la rue de Sidi Belyout, on a prévu deux passages couverts (hauteur 9 m.), au-dessus desquels pourront s'édifier les immeubles. On a prévu, en outre, dans la partie nord de ce périmètre plusieurs immeubles de 18 étages et, en bordure de l'avenue Delcassé, deux immeubles de 26 étages.

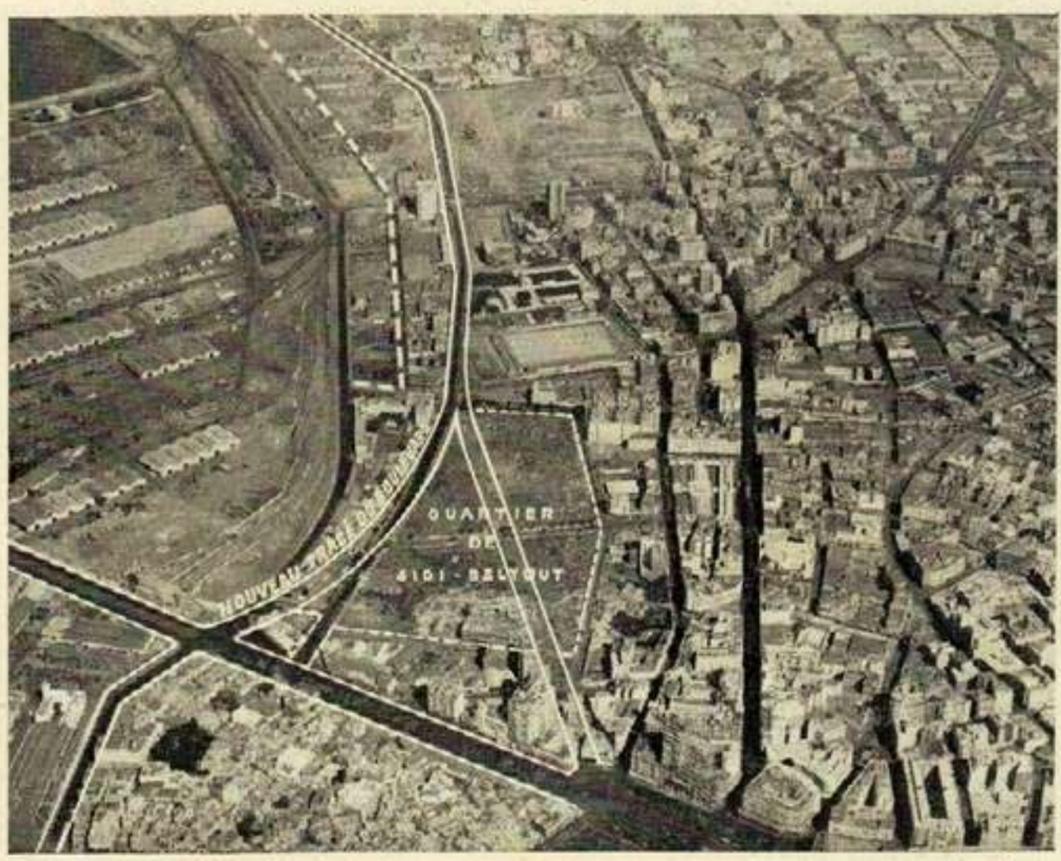
LA FUTURE GARE DE LA C. T. M.

L'avenue de la République sera prochainement ouverte sur la place de France. Il ne reste plus que l'immeuble de la C.T.M. et celui abritant le siège des Anciens Combattants, qui forment un « bouchon » et seront livrés aux démolisseurs avant la fin de l'an prochain. La C.T.M. comme les A.C. auront une compensation légitime. Des immeubles du nouveau quartier de Sidi Belyout leur seront affectés.

En ce qui concerne la C.T.M., la cons-

Ce quartier sera certainement dans quelques années un des plus beaux de Casablanca, fort aéré et ensoleillé en dépit de la hauteur de ses immeubles. Actuellement, l'hôtel de Grand Tourisme s'achève, d'autres chantiers vont bientôt s'ouvrir, celui de l'hôtel Marhaba de la Compagnie Paquet, et de l'immeuble de la Compagnie d'Assurances l'Urbaine et la Seine, enfin, entre l'avenue de la République et la rue Léon l'Africain, non loin de l'avenue Poeymirau, la nouvelle gare routière de la C.T.M. et le nouvel immeuble des Anciens Combattants.

gile que forme l'ensemble des immeubles en construction ou à construire sur les terrains des habous, riverains de la nouvelle avenue de la République. Sa longueur totale sera de 120 mètres environ pour une profondeur de 30 mètres, y compris les quais d'embarquement. Elle comprendra un building, un vaste hall pour les messageries de 45 m. x 15 m., un bar avec terrasse, les bureaux et guichets de la Compagnie donnant sur une sorte de salle des pas perdus, elle-même en com-



En pointillé, les limites du terrain sur lequel s'élève le quartier de Sidi-Belyout, avec la large coupure de l'avenue de la République, le nouveau tracé de l'avenue Delcassé et l'élargissement du boulevard Pasteur. Le pointillé à gauche en haut indique les limites de l'extension future de la nouvelle gare de triage des Roches-Noires.

(Photos FLANDRIN.)

truction d'une gare routière a été décidée. Sa réalisation a été confiée à M. Courtois, architecte D.P.L.G., dont le projet initial a dû être plusieurs fois modifié en raison des changements apportés au plan général du quartier. Bien que le plan définitif n'ait pas encore été adopté, nous pouvons donner un certain nombre de précisions concernant ce projet.

La nouvelle gare de la C.T.M. sera située à l'extrémité sud-est du vaste trian-

gulaire, en communication avec les quais d'embarquement situés à l'extérieur afin d'éviter les émanations de gaz, insupportables dans des souterrains ou des halls insuffisamment aérés.

Une dizaine de quais seront installés en arêtes de poisson, les cars pénétrant dans la gare par l'ouest et s'éloignant par l'est, en direction de l'avenue Pasteur. Tout a été prévu pour assurer une circulation facile des véhicules comme des voyageurs.

Parcs et Jardins

Il n'y a jamais assez de verdure dans une ville. Les arbres, les pelouses sont comme les poumons de la cité. Casablanca est fière à juste titre de son parc Lyautey. Mais la ville s'étend et il semble que les squares et les jardins ne sont plus à son échelle. Hors le parc Murdoch et le jardin de l'Hermitage, Casablanca ne compte que de fort petits îlots de verdure : la place de la Fraternité, le square Louis-Gentil, le Nid-d'Iris, le square Bonnat... Il est vrai qu'il y a bien l'ensemble de la place Lyautey, du square de la Subdivision, des jardins de la Région et du parc Lyautey, qu'il y a aussi les jardins de l'hôpital Jules-Colombani et de l'hôpital militaire, mais le square de l'Abbé de l'Épée disparaît pour faire place à une école... et les plans d'urbanisme des quartiers périphériques ne semblent pas prévoir autre chose que de modestes places publiques, des avenues plantées d'arbres, des jardins privés entourant les vil-

lages... Cependant, la question des parcs et jardins publics n'est pas totalement négligée. On l'a bien vu au cours de cette année écoulée. Le parc Lyautey, dont l'achèvement semblait fort compromis depuis la guerre, a été livré aux jardiniers qui ont réalisé quelque chose de fort attrayant sinon définitif.

En effet, l'ampleur des travaux de jardinage qui restaient à faire a rendu nécessaire l'établissement d'un programme d'aménagement par tranches successives.

Mais la pénurie d'eau dont souffrait chaque été le parc Lyautey compromettait sérieusement la réalisation de la tranche suivante.

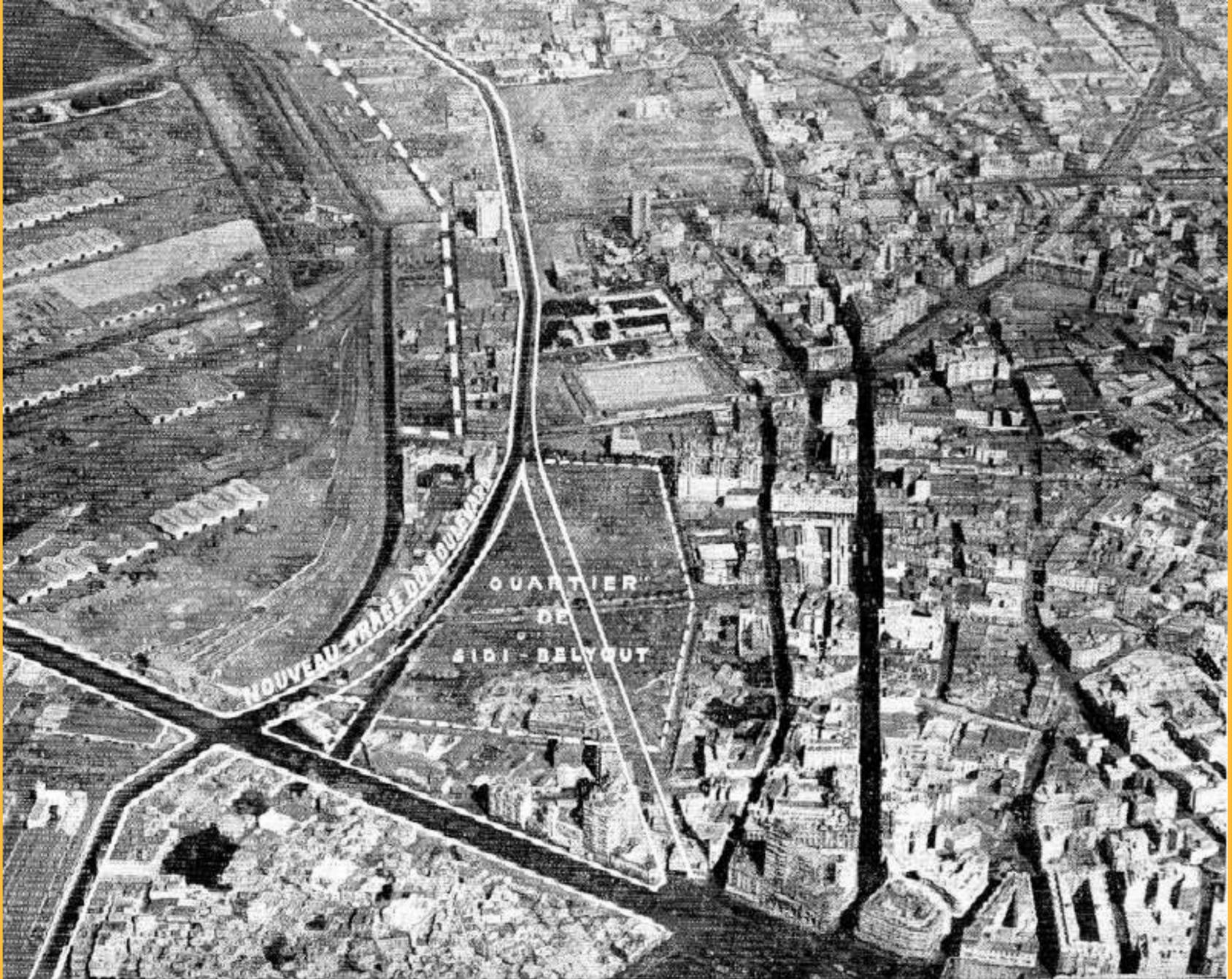
On commença donc par réaliser le captage prévu de la source des Portugais dont les eaux devaient, par pompage, desservir le parc de l'Hermitage, le parc Murdoch, les jardins de l'hôpital Jules-Colombani et le parc Lyautey.

C'est cette réalisation qui a permis d'achever, tout au moins dans une forme provisoire, la belle perspective du parc Lyautey longue de huit cents mètres. On sait en effet qu'il est prévu, à l'extrémité de cette perspective, un escalier décoratif, un immense bassin et une pergola en pierre détaillée.

LE SQUARE DU BELVEDERE. — Dans le quartier de la Gare, le square du Belvédère est terminé. Conçu sur le principe des jardins en terre, il fut commencé en 1948 sur une superficie de 15.800 m². Simple dans ses lignes, il est destiné à la commodité des promeneurs de tous âges, avec de larges dégagements, des coins de repos et de frais ombrages. Les travaux exécutés au cours des années 1950 et 1951 ont été achevés par la mise en place de portails et d'embranchements.

AVENUES ET RONDS-POINTS FLEURIS. Le percement de l'avenue de la République, l'élargissement des boulevards circulaires ramènent l'attention sur les ronds-points et les refuges axiaux. La place Mirabeau sera bientôt dotée d'un rond-point fleuri du type classique tandis que le boulevard Camille-Ddesmoulins verra son refuge axial planté d'une haie fleurie, surmontée par intervalles d'arbustes de 2 m. de haut, sur une distance de 1100 mètres.

Enfin, des plantes basses orneront le rond-point de la place de la Révolution-Française, tandis que seront aménagés de petits squares rue de Castelnau, avenue du Médecin-Général-Speck (devant l'Hôpital Musulman) et place de la Chaouia.



- En pointillé, les limites du terrain sur lequel s'élève le quartier de Sidi-Belyout, avec la large coupure de l'avenue de la République, le nouveau tracé de l'avenue Delcassé et l'élargissement du boulevard Pasteur. Le pointillé à gauche en haut indique les limites de l'extension future de la nouvelle gare de triage des Roches-Noires.

... les distances séparant les vis-à-vis pouvant atteindre 75, 80 ou même 120 mètres. D'autre part, pour accéder aux parkings prévus à l'intérieur du triangle formé par les avenues de la République et Delcassé et la rue de Sidi Belyout, on a prévu deux passages couverts (hauteur 9 m.), au-dessus desquels pourront s'édifier les immeubles. On a prévu, en outre, dans la partie nord de ce périmètre plusieurs immeubles de 18 étages et, en bordure de l'avenue Delcassé, deux immeubles de 26 étages.

Ce quartier sera certainement dans quelques années un des plus beaux de Casablanca, fort aéré et ensoleillé en dépit de la hauteur de ses immeubles. Actuellement, l'hôtel de Grand Tourisme s'achève, d'autres chantiers vont bientôt s'ouvrir, celui de l'hôtel Marhaba de la Compagnie Paquet, et de l'immeuble de la Compagnie d'Assurances l'Urbaine et la Seine, enfin, entre l'avenue de la République et la rue Léon l'Africain, non loin de l'avenue Poeymirau, la nouvelle gare routière de la C.T.M. et le nouvel immeuble des Anciens Combattants.

LA FUTURE GARE DE LA C.T.M.

L'avenue de la République sera prochainement ouverte sur la place de France. Il ne resta plus que l'immeuble de la C.T.M. et celui abritant le siège des Anciens Combattants, qui forment un « bouchon » et seront livrés aux démolisseurs avant la fin de l'an prochain. La C.T.M. comme les A.C. auront une compensation légitime. Des immeubles du nouveau quartier de Sidi Belyout leur seront affectés.

En ce qui concerne la C.T.M., la construction d'une gare routière a été décidée. Sa réalisation a été confiée à M. Courtois, architecte D.P.L.G., dont le projet initial a dû être plusieurs fois modifié en raison des changements apportés au plan général du quartier. Bien que le plan définitif n'ait pas encore été adopté, nous pouvons donner un certain nombre de précisions concernant ce projet.

La nouvelle gare de la C.T.M. sera située à l'extrémité sud-est du vaste triangle que forme l'ensemble des immeubles en construction ou à construire sur les terrains des habous, riverains de la nouvelle avenue de la République. Sa longueur totale sera de 120 mètres environ pour une profondeur de 30 mètres, y compris les quais d'embarquement. Elle comprendra un building, un vaste hall pour les messageries de 45 m. x 15 m., un bar avec terrasse, les bureaux et guichets de la Compagnie donnant sur une sorte de salle des pas perdus, elle-même en communication avec les quais d'embarquement situés à l'extérieur afin d'éviter les émanations de gaz, insupportables dans des souterrains ou des halls insuffisamment aérés.

Une dizaine de quais seront installés en arêtes de poisson, les cars pénétrant dans la gara

par l'ouest et s'éloignant par l'est, en direction de l'avenue Pasteur. Tout a été prévu pour assurer une circulation facile des véhicules comme des voyageurs.

Parcs et Jardins

Il n'y a jamais assez de verdure dans une ville. Les arbres, les pelouses sont comme les poumons de la cité. Casablanca est fière à juste titre de son parc Lyautey. Mais la ville s'étend et il semble que les squares et les jardins ne sont plus à son échelle. Hors le parc Murdoch et le jardin de l'Hermitage, Casablanca ne compte que de fort petits îlots de verdure : la place de la Fraternité, le square Louis-Gentil, le Nid-d'Iris, le square Bonnat... Il est vrai qu'il y a bien l'ensemble de la place Lyautey, du square de la Subdivision, des jardins de la Région et du parc Lyautey, qu'il y a aussi les jardins de l'hôpital Jules Colombani et de l'hôpital militaire, mais le square de l'Abbé de l'Epée disparaît pour faire place à une école... et les plans d'urbanisme des quartiers périphériques ne semblent pas prévoir autre chose que de modestes places publiques, des avenues plantées d'arbres, des jardins privés entourant les villas...

Cependant, la question des parcs et jardins publics n'est pas totalement négligée. On l'a bien vu au cours de cette année écoulée. Le parc Lyautey, dont l'achèvement semblait fort compromis depuis la guerre, a été livré aux jardiniers qui ont réalisé quelque chose de fort attrayant sinon définitif.

En effet, l'ampleur des travaux de jardinage qui restaient à faire a rendu nécessaire l'établissement d'un programme d'aménagement par tranches successives.

Mais la pénurie d'eau dont souffrait chaque été le parc Lyautey compromettait sérieusement la réalisation de la tranche suivante.

On commença donc par réaliser le captage prévu de la source des Portugais dont les eaux devaient, par pompage, desservir le parc de l'Hermitage, le parc Murdoch, les jardins de l'hôpital Jules-Colombani et le parc Lyautey.

C'est cette réalisation qui a permis d'achever, tout au moins dans une forme provisoire, la belle perspective du parc Lyautey longue de huit cents mètres. On sait en effet qu'il est prévu, à l'extrémité de cette perspective, un escalier décoratif, un immense bassin et une pergola en pierre détaillée.

LE SQUARE DU BELVEDERE. — Dans le quartier de la Gare, le square du Belvédère est terminé. Conçu sur le principe des jardins en terre, il fut commencé en 1948 sur une superficie de 15.800 ml. Simple dans ses lignes, il est destiné à la commodité des promeneurs de tous âges, avec de larges dégagements, des coins de repos et de frais ombrages. Les travaux exécutés au cours des années 1950 et 1951 ont été achevés par la mise en place de portails et d'emmarchements.

AVENUES ET RONDS-POINTS FLEURIS. Le percement de l'avenue de la République, l'élargissement des boulevards circulaires ramènent l'attention sur les ronds-points et les refuges axiaux. La place Mirabeau sera bientôt dotée d'un rond-point fleuri du type classique tandis que le boulevard Camille-des-Moulins verra son refuge axial planté d'une haie fleurie, surmontée par intervalles d'arbustes de 2 m. de haut, sur une distance de 1100 mètres. Enfin, des plantes basses orneront le rond-point de la place de la Révolution-Française, tandis que seront aménagés de petits squares rue de Castelnau, avenue du Médecin-Général-Speck (devant l'Hôpital Musulman) et place de la Chaouia.

Pierre AUBREE

Sujet: Evolution du Maroc en 1951. Ven 5 Jul - 12:33

page 40



Parmi les plus admirées de ce premier Salon marocain de l'Automobile, figurait en bonne place la « Frégate » Renault. On ne peut nier, en effet, qu'elle ait belle allure. Et sans doute la verra-t-on bientôt sillonner, en nombreux exemplaires, les routes du Maroc, comme le fait déjà sa cadette, la 4 CV.

(Photo VERDY.)

LE PREMIER SALON MAROCAIN DE L'AUTOMOBILE

Le 14 juin 1951 s'est ouvert à Casablanca le premier Salon de l'Automobile qui groupait une centaine d'exposants. En l'absence d'un palais digne de lui pour l'accueillir, ce premier Salon s'était installé en plein air, en face du Vélodrome, sur les terrains libres bordant l'avenue de l'Hippodrome.

Son enceinte, qui affectait la forme d'un triangle isocèle dont le sommet était tronqué par une entrée monumentale, couvrait une superficie de 15.000 m². Le jour de son ouverture, plus de 10.000 visiteurs étaient enregistrés, et son succès ne s'est pas ralenti jusqu'au jour de clôture, le 24 juin.



Simca présente — avec art — son « Aronde ».

(Photo ROUGET.)



Shell : Un stand scientifique, et certainement persuasif.

(Photo VERDY.)

Cette entrée monumentale était constituée par un portique supportant quatre cubes virant sur leurs axes à la vitesse d'un tour-minute. Ces cubes présentaient ainsi successivement leurs quatre faces où s'inscrivaient en relief les motifs publicitaires d'un certain nombre de firmes, à raison d'une marque par spécialité. Sa réalisation était due au jeune artiste tchécoslovaque Jean Danovsky. Quant à la décoration florale du Salon, elle avait été assurée par les Etablissements Vilmorin et Vita.

Les stands, réalisés en armatures tubulaires par la Société Féné, d'une conception simple, étaient éclairés par des tubes luminescents du plus gracieux effet. Chaque firme était indiquée par des panneaux standard et chaque exposant rivalisait de goût et d'originalité pour présenter voitures, cycles ou accessoires.

Dès la porte franchie, on se trouvait en présence d'un vé-

- Parmi les plus, admirées de ce premier Salon marocain de l'automobile, figurait en bonne place la « Frégate » Renault. On ne peut nier, en effet, qu'elle ait belle allure. Et sans doute la verra-t-on bientôt sillonner, en nombreux exemplaires, les routes du Maroc, comme le fait déjà sa cadette, la 4 CV.
- Shell : Un stand scientifique, et certainement persuasif.
- Simca présente — avec art — son Aronde.

LE PREMIER SALON MAROCAIN DE L'AUTOMOBILE

LE 14 juin 1951 s'est ouvert à Casablanca le premier Salon de l'Automobile qui groupait une centaine d'exposants. En l'absence d'un palais digne de lui pour l'accueillir, ce premier Salon s'était installé en plein air, en face du Vélodrome, sur les terrains libres bordant l'avenue de l'Hippodrome.

Son enceinte, qui affectait la forme d'un triangle isocèle dont le sommet était tronqué par une entrée monumentale, couvrait une superficie de 15.000 m². Le jour de son ouverture, plus de 10.000 visiteurs étaient enregistrés, et son succès ne s'est pas ralenti jusqu'au jour de clôture, le 24 juin.

Cette entrée monumentale était constituée par un portique supportant quatre cubes virant sur leurs axes à la vitesse d'un tour-minute. Ces cubes présentaient ainsi successivement leurs quatre faces où s'inscrivaient en relief les motifs publicitaires d'un certain nombre de firmes, à raison d'une marque par spécialité. Sa réalisation était due au jeune artiste tchécoslovaque Jean Danovsky. Quant à la décoration florale du Salon, elle avait été assurée par les Etablissements Vilmorin et Vita.

Les stands, réalisés en armatures tabulaires par la Société Fénéié, d'une conception simple, étaient éclairés par des tubes luminescents du plus gracieux effet. Chaque firme était indiquée par des panneaux standard et chaque exposant rivalisait de goût et d'originalité pour présenter voitures, cycles ou accessoires. Dès la porte franchie, on se trouvait en présence d'un vénérable ...

Pierre AUBREE

Sujet: Evolution du Maroc en 1951. Ven 5 Jul - 12:35

page 41

nérable ancêtre, une Ford modèle 1912 qui, depuis sa mise en service en 1914, affirmait-on, n'a pas cessé de rouler. Sa silhouette archaïque contrastait fort avec les lignes sobres et aérodynamiques des 300 voitures groupées à quelques pas de là.

Parmi elles, la « Frégate » Renault attirait particulièrement l'attention ainsi que la Simca 9 « Aronde », les dernières nées de ces deux grandes marques françaises.

Les exposants. — La construction étrangère était largement

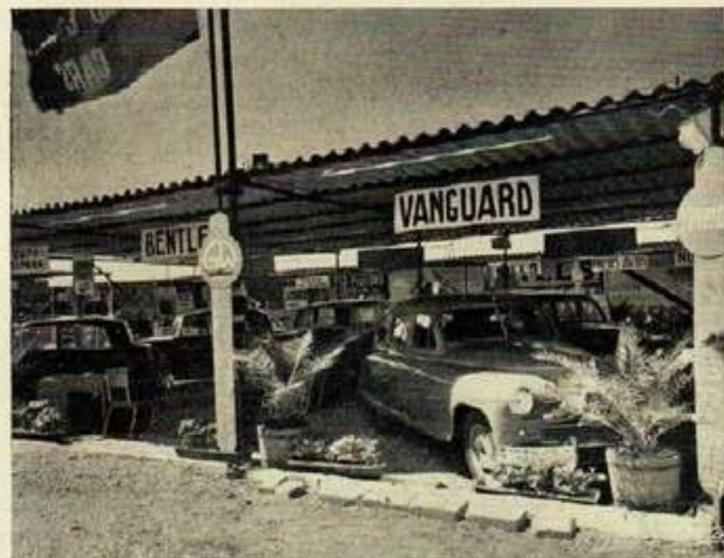


Quelques-uns parmi les nombreux véhicules américains exposés.

représentée. Grâce à « France-Auto » on pouvait admirer les modèles de Buick, « Special », « Super » (23 CV) et « Roadmaster » (30 CV), de Cadillac (33 CV), de Chevrolet (33 CV), d'Oldsmobile (24 et 29 CV) et de Pontiac (22 CV), tandis qu'« Afric-Auto » exposait la « Pace Maker » (22 CV), la « Commodore Six » (25 CV) et l'« Hornet » (29 CV) d'Hudson.

SOMATEC présentait la « Henry J. » (12 CV) et la « Custom » (21 CV) de Kaiser ; les Ets. J.F. Weckerlé, la « Jeep CJ 3 A » (13 CV), et la « Station Wagon » de Willys Overland et les modèles « Rambler » (16 CV), « Statesman » (17 CV) et « Ambassadeur » (22 CV) de Nash. Les Etats-Unis étaient encore représentés par la Packard 200 de luxe (27 CV) et la « Patrician 400 » (représentant : Salvador A. Hassan), les « Champions 51 » (16 CV) et « Commander » (22 CV) de Studebaker (Ets. Amic).

Les marques anglaises, représentées par Sheridan, figuraient en bonne place : Bentley avec sa « Mark VI » (16 CV), Jowet avec les modèles « Javelin » (9 CV) et « Jupiter »,



Sheridan présente des voitures anglaises, si réputées pour leur perfection mécanique.

(Photographie Industrielle et Publicitaire.)

Rolls-Royce avec son « Saloon car », Singer avec la « S.M. 1.500 » (9 CV) et son « Roadster 1.500 », Standard avec sa « Vanguard » et sa « Station Wagon » (12 CV), Triumph enfin avec la « Mayflower » (7 CV) et la « Renown » (14 CV).

L'Italie figurait avec Alfa-Roméo (Ets. SOMATEC), modèle 1900 (11 CV) et modèle 2.500 sport Farina (14 CV) ; Fiat (Afric-Auto) avec ses modèles 1.100 (6 CV), 1.400 (8 CV) et « Coupe Dania » de grand luxe ; Lancia (Auto-Corporation) avec son « Aurelia » (10 CV), classée deuxième à la course des 1.000 miles en Italie à la moyenne horaire de plus de 118 km.

L'Allemagne aussi était présente avec ses Mercedes Benz « 170 V » et « 170 S » (J.F. Weckerlé) et ses Borgward (Garage Sidi Belyout) « Hansa 1.500 » (9 CV), « Utilitaire », la Goliath « 700 » (4 CV), et le Triporteur Borgward à pont arrière.

Une camionnette de 800 kgs Nemo (Automobilia) représentait les Pays-Bas. Skoda (Moto-Hall) avec sa « 1.102 » (7 CV) et Tatraplan avec sa 11 CV représentaient la Tchécoslovaquie tandis que la Suède figurait avec sa Volvo « PV 444 » (Auto-Transactions).

Quant aux firmes françaises, elles étaient également nombreuses. Les visiteurs du Salon pouvaient passer en revue toute notre production nationale en matière automobile, avec les Citroën (France-Auto) « 11 Légère », « 11 Normale » et « 15 CV » ; la « Vedette » de Ford (Auto-Hall) ; la Panhard Dyna « 120 » (4 CV) et la « Dyna DB Sport », voiture rapide de grand tourisme, même puissance (SOMAG, Ets. Magri) ; les Renault (SOMAR) « 1.062 Luxe », « A.H.G. 2 », « Frégate » etc... ; les Salmson (Garage Drude) « S 4-61 » (10 CV) et « Randonnée » (13 CV) ; la Simca 9 « Aronde » et la Simca 8 « Grand Sport » (Ets. AMIC).

Le coin des poids lourds était fort bien occupé par Borgward (Garage Sidi Belyout) et Magirus (S.A. Magideutz) pour l'Allemagne ; Chevrolet (France-Auto), Federal (SOMAG, Ets.



Un stand d'une belle venue artistique : celui de la Socony-Vacuum.

Magri), G.M.C. (France-Auto), International (Ets. R. Clausse) et Studebaker (Ets. AMIC) pour les Etats-Unis ; Volvo (Auto-Transactions), pour la Suède ; Citroën (France-Auto), Codier (D.A.M.I.R.A.), Floirat (C.T.M.), Panhard (SOMAG, Ets. Magri), Renault (SOMAR), Saurer (France-Auto), Somua (SOMAG, Ets. Magri) et Trirou-Poclain (Agricola) pour la France. On trouvait là des camions de tous types, des remorques et des autocars de grande capacité.

Toute une face du triangle, dans lequel s'inscrivait ce Salon, était affectée au Cycle. De nombreuses motocyclettes étaient présentées aux visiteurs dans des attitudes parfois audacieuses mais bien propres à conquérir l'âme d'un jeune sportif, tandis que sagement s'alignaient d'innombrables bicyclettes.

De l'autre côté, les stands réservés aux accessoiristes et carrossiers, aux carburants et lubrifiants, aux pièces détachées et à l'outillage, aux produits d'entretien, aux peintures et aux pneumatiques.

A la base du triangle, un vaste restaurant était ouvert aux exposants tandis qu'un parc d'attractions pour les jeunes formait une annexe fort appréciée. Bars et bureaux de tabac facilitaient les transactions. Enfin un marché aux voitures d'occasion groupait en permanence une soixantaine de véhicules.

- Quelques-uns parmi les nombreux véhicules américains exposés.

- Sheridan présente des voitures anglaises, si réputées pour leur perfection mécanique.

- Un stand d'une belle venue artistique: celui de la Socony-Vacuum.

... ancêtre, une Ford modèle 1912 qui, depuis sa mise en service en 1914, affirmait-on, n'a pas cessé de rouler. Sa silhouette archaïque contrastait fort avec les lignes sobres et aérodynamiques des 300 voitures groupées à quelques pas de là.

Parmi elles, la « Frégate » Renault attirait particulièrement l'attention ainsi que la Simca 9 « Aronde », les dernières nées de ces deux grandes marques françaises.

Les exposants. — La construction étrangère était largement représentée. Grâce à « France-Auto » on pouvait admirer les modèles de Buick, « Special », « Super » (23 CV) et « Roadmaster » (30 CV), de Cadillac (33 CV), de Chevrolet (33 CV), d'Oldsmobile (24 et 29 CV) et de Pontiac (22 CV), tandis qu' « Afric-Auto » exposait la « Pace Maker » (22 CV), la « Commodore Six » (25 CV) et l' « Hornet » (29 CV) d'Hudson.

SOMATEC présentait la « Henry J. » (12 CV) et la « Custom » (21 CV) de Kaiser ; les Ets. J.F. Weckerlé, la « Jeep CJ 3 A » (13 CV), et la « Station Wagon » de Willys Overland et les modèles « Rambler » (16 CV), « Statesman » (17 CV) et « Ambassadeur » (22 CV) de Nash. Les Etats-Unis, étaient encore représentés par la Packard 200 de luxe (27 CV) et la « Patrician 400 » (représentant : Salvador A. Hassan), les « Champions 51 » (16 CV) et « Commander » (22 CV) de Studebaker (Ets. Amie).

Les marques anglaises, représentées par Sheridan, figuraient en bonne place : Bentley avec sa « Mark VI » (16 CV), Jowet avec les modèles « Javelin » (9 CV) et « Jupiter », Rolls-Royce avec son « Saloon car », Singer avec la « S.M. 1.500 » (9 CV) et son « Roadster 1.500 », Standard avec sa « Vanguard » et sa « Station Wagon » (12 CV), Triumph enfin avec la « Mayflower » (7 CV) et la « Renown » (14 CV).

L'Italie figurait avec Alfa-Roméo (Ets. SOMATEC), modèle 1900 (11 CV) et modèle 2.500 sport Farina (14 CV) ; Fiat (Afric-Auto) avec ses modèles 1.100 (6 CV), 1.400 (8 CV) et « Coupe Dania » de grand luxe ; Lancia (Auto-Corporation) avec son « Aurélia » (10 CV), classée deuxième à la course des 1.000 miles en Italie à la moyenne horaire de plus de 118 km.

L'Allemagne aussi était présente avec ses Mercedes Benz « 170 V » et « 170 S » (J.F. Weckerlé) et ses Borgward (Garage Sidi Belyout) « Hansa 1.500 » (9 CV), « Utilitaire », la Goliath « 700 » (4 CV), et le Triporteur Borgward à pont arrière.

Une camionnette de 800 kgs Nemo (Automobilia) représentait les Pays-Bas. Skoda (Moto-Hall) avec sa « 1.102 » (7 CV) et Tatra avec sa 11 CV représentaient la Tchécoslovaquie tandis que la Suède figurait avec sa Volvo « PV 444 » (Auto-Transactions).

Quant aux firmes françaises, elles étaient également nombreuses. Les visiteurs du Salon pouvaient passer en revue toute notre production nationale en matière automobile, avec les Citroën (France - Auto) « 11 Légère », « 11 Normale » et « 15 CV » ; la « Vedette » de Ford (Auto-Hall) ; la Panhard Dyna « 120 » (4 CV) et la « Dyna DB Sport », voiture rapide de grand tourisme, même puissance (SOMAG, Ets. Magri) les Renault (SOMAR) « 1.062 Luxe », A.H.G. 2 », « Frégate » etc... ; les Salmson (Garage Drude) « S 4-61 » (10 CV) et « Randonnée » (13 CV) ; la Simca 9 Aronde » et la Simca 8 « Grand Sport » (Ets. AMIC).

Le coin des poids lourds était fort bien occupé par Borgward (Garage Sidi Belyout) et Magirus (S.A. Magideutz) pour l'Allemagne ; Chevrolet (France-Auto), Fédéral (SOMAG, Ets. Magri), G.M.C. (France-Auto), International (Ets. R. Clausse) et Studebaker (Ets. AMIC) pour les Etats-Unis ; Volvo (Auto-Transactions), pour la Suède ; Citroën (France-Auto), Coder (D.A.M.I.R.A.), Floirat (C.T.M.), Panhard (SOMAG, Ets. Magri), Renault (SOMAR), Saurer (France-Auto), Somua (SOMAG, Ets. Magri) et Trirou-Poclain (Agricola) pour la France. On trouvait là des camions de tous types, des remorques et des autocars de grande capacité. Toute une face du triangle, dans lequel s'inscrivait ce Salon, était affectée au Cycle. De nombreuses motocyclettes étaient présentées aux visiteurs dans des attitudes parfois audacieuses mais bien propres à conquérir l'âme d'un jeune sportif, tandis que sagement s'alignaient d'innombrables bicyclettes.

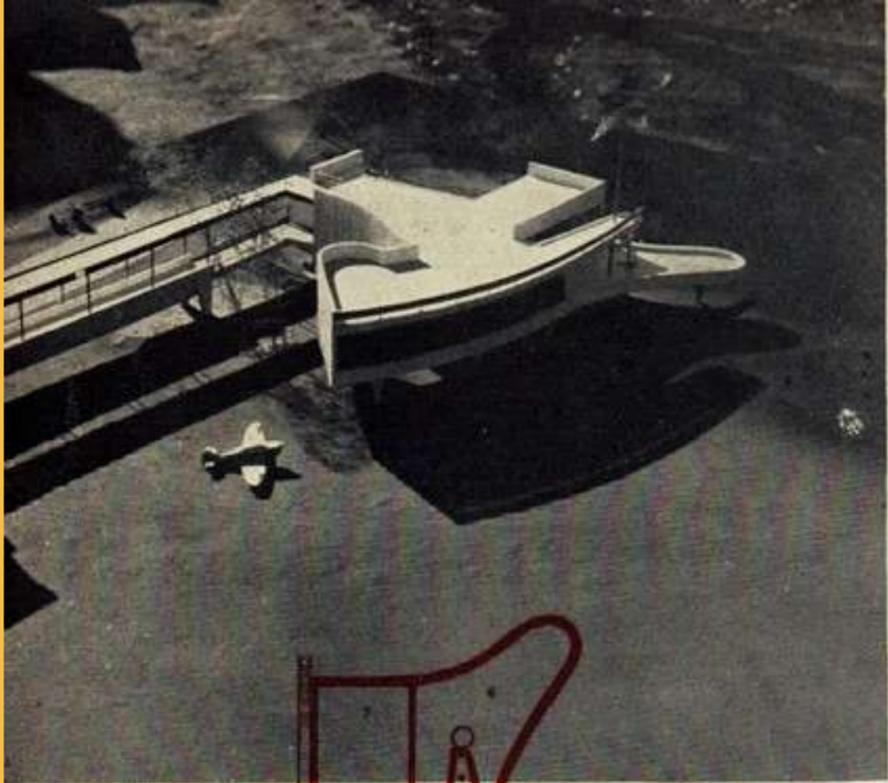
De l'autre côté, les stands réservés aux accessoiristes et carrossiers, aux carburants et lubrifiants, aux pièces détachées et à l'outillage, aux produits d'entretien, aux peintures et aux pneumatiques.

A la base du triangle, un vaste restaurant était ouvert aux exposants tandis qu'un parc d'attractions pour les jeunes formait une annexe fort appréciée. Bars et bureaux de tabac facilitaient les transactions. Enfin un marché aux voitures d'occasion groupait en permanence une soixantaine de véhicules.

Pierre AUBREE

Sujet: Evolution du Maroc en 1951. Ven 5 Jul - 12:36

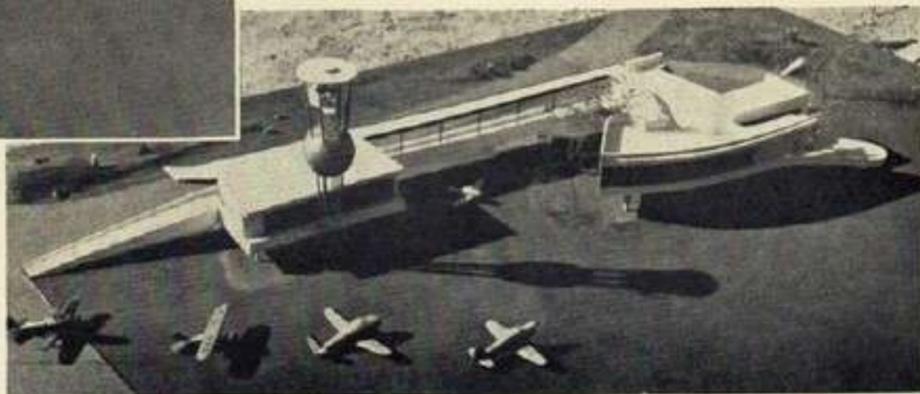
page 42



Photographies de la maquette à échelle réduite, réalisée d'après les plans de MM. les Architectes Zevaco, Messina et Basciano, par M. Jean Rémy.

A gauche, en bistre, le plan de l'étage :

- 1) Entrée;
- 2) Bar;
- 3) Restaurant;
- 4) Salle de réunion;
- 5) Salle de lecture;
- 6) Terrasse;
- 7) Cuisine;
- 8) Office;
- 9) Groupe sanitaire, cabines téléphoniques, vestiaires, douches;
- 10) Bureaux;
- 11) Passerelle, club, administration;
- 12) Hall du public;
- 13) Bureaux;
- 14) Groupes sanitaires;
- 15) Rampe d'accès;
- 16) Aire de stationnement;
- 17) Tour de contrôle.



L'AÉRO-GARE DE TIT-MELLIL

Le terrain de l'Aéro-Club du Maroc, situé à Tit-Mellil, a été aménagé par les Travaux Publics, car il s'agit en réalité d'une véritable aéro-gare de tourisme, le Camp Cazes étant réservé aux lignes commerciales et à l'aéronautique militaire. Ce terrain comporte actuellement deux hangars métalliques et un hangar en bois, et une station-service, avec atelier mécanique.

L'aéro-gare elle-même, d'une conception très originale comme on peut s'en rendre compte en consultant les photographies ci-contre, est en construction depuis décembre 1950, et l'on pense qu'elle sera achevée dans le courant de 1952.

Implanté au nord des hangars, parallèlement à la piste d'envol nord-sud du terrain, le bâtiment, dont les plans ont été établis par MM. J.F. Zevaco, P. Messina et P. Basciano, se décompose en deux parties reliées par une passerelle.

D'une part se trouvent les locaux de la Direction placés près de l'aire de stationnement et flanqués de la tour de contrôle ; d'autre part les locaux de repos et de jeux, s'ouvrant largement sur le terrain.

Dès que les passagers ont touché terre, une rampe

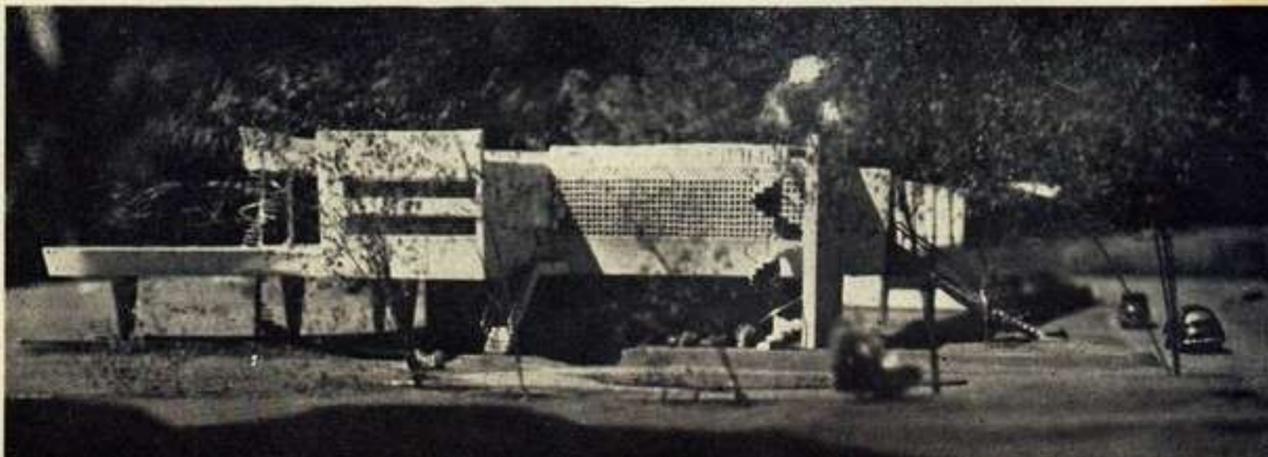
qui réunit l'aire de stationnement au bâtiment, les conduira vers les bureaux où s'accompliront les diverses formalités de douane et de police notamment. Papiers en règle, les visiteurs auront le choix entre deux directions : un escalier qui les ramènera au sol où une voiture pourra les conduire en ville, et la passerelle qui les emmènera dans les locaux du Club.

La tour de contrôle se compose d'une légère ossature métallique, formée de huit tubes d'acier. Elle comprend une salle de vigie et un réservoir sphérique de 50 m³ de 4 m. 20 de diamètre.

Les locaux de l'Aéro-Club comprennent les bureaux du club, un vestiaire et les toilettes desservis par un premier tambour d'entrée, puis un bar et une petite salle de repos, enfin une grande salle et un petit salon ainsi qu'une terrasse ayant vue sur le terrain.

Une salle à manger, ceinturée par une vaste cuisine et un office-galerie aboutissant au bar, sera largement ouverte à l'est sur le terrain.

La construction de cet ensemble a été confiée à l'Entreprise Nicolas et Bordas, sous la direction de M. Le Pape, ingénieur.



- Photographies de la maquette à échelle réduite, réalisée d'après les plans de MM. les Architectes Zevaco, Messina et Basciano, par M. Jean Rémy.

A gauche, en bistre, le plan de l'étage :

- 1) Entrée;
- 2) Bar;
- 3) Restaurant;
- 4) Salle de réunion;
- 5) Salle de lecture;
- 6) Terrasse;
- 7) Cuisine;
- 8) Office;
- 9) Groupe sanitaire, cabines téléphoniques, vestiaires, douches;
- 10) Bureaux;
- 11) Passerelle, club, administration;
- 12) Hall du public;
- 13) Bureaux;
- 14) Groupes sanitaires;
- 15) Rampe d'accès;
- 16) Aire de stationnement;

L'AÉRO-GARE DE TIT-MELLIL

LE terrain de l'Aéro-Club du Maroc, situé à Tit-Mellil, a été aménagé par les Travaux Publics, car il s'agit en réalité d'une véritable aéro-gare de tourisme, le Camp Cazes étant réservé aux lignes commerciales et à l'aéronautique militaire. Ce terrain comporte actuellement deux hangars métalliques et un hangar en bois, et une station-service, avec atelier mécanique.

L'aéro-gare elle-même, d'une conception très originale comme on peut s'en rendre compte en consultant les photographies ci-contre, est en construction depuis décembre 1950, et l'on pense qu'elle sera achevée dans le courant de 1952.

Implanté au nord des hangars, parallèlement à la piste d'envol nord-sud du terrain, le bâtiment, dont les plans ont été établis par MM. J.F. Zevaco, P. Messina et P. Basciano, se décompose en deux parties reliées par une passerelle.

D'une part se trouvent les locaux de la Direction placés près de l'aire de stationnement et flanqués de la tour de contrôle ; d'autre part les locaux de repos et de jeux, s'ouvrant largement sur le terrain.

Dès que les passagers ont touché terre, une rampe qui réunit l'aire de stationnement au bâtiment, les conduira vers les bureaux où s'accompliront les diverses formalités de douane et de police notamment. Papiers en règle, les visiteurs auront la choix entre deux directions : un escalier qui les ramènera au sol où une voiture pourra les conduire en ville, et la passerelle qui les emmènera dans les locaux du Club.

La tour de contrôle se compose d'une légère ossature métallique, formée de huit tubes d'acier. Elle comprend une salle de vigie et un réservoir sphérique de 50 m³ de 4 m. 20 de diamètre.

Les locaux de l'Aéro-Club comprennent les bureaux du club, un vestiaire et les toilettes desservis par un premier tambour d'entrée, puis un bar et une petite salle de repos, enfin une grande salle et un petit salon ainsi qu'une terrasse ayant vue sur le terrain.

Une salle à manger, cainturée par une vaste cuisine et un office-galerie aboutissant au bar, sera lar-g-ameni ouverte à l'est sur le terrain.

La construction de cet ensemble a été confiée à l'Entreprise Nicolas et Bordas, sous la direction de M. Le Pape, ingénieur.

Pierre AUBREE

Sujet: Evolution du Maroc en 1951. Ven 5 Jul - 12:37

page 43

Entreprise Générale de Travaux Publics et Particuliers

MAURICE NICOLAS & ANDRÉ BORDAS

IMMEUBLES - BATIMENTS INDUSTRIELS

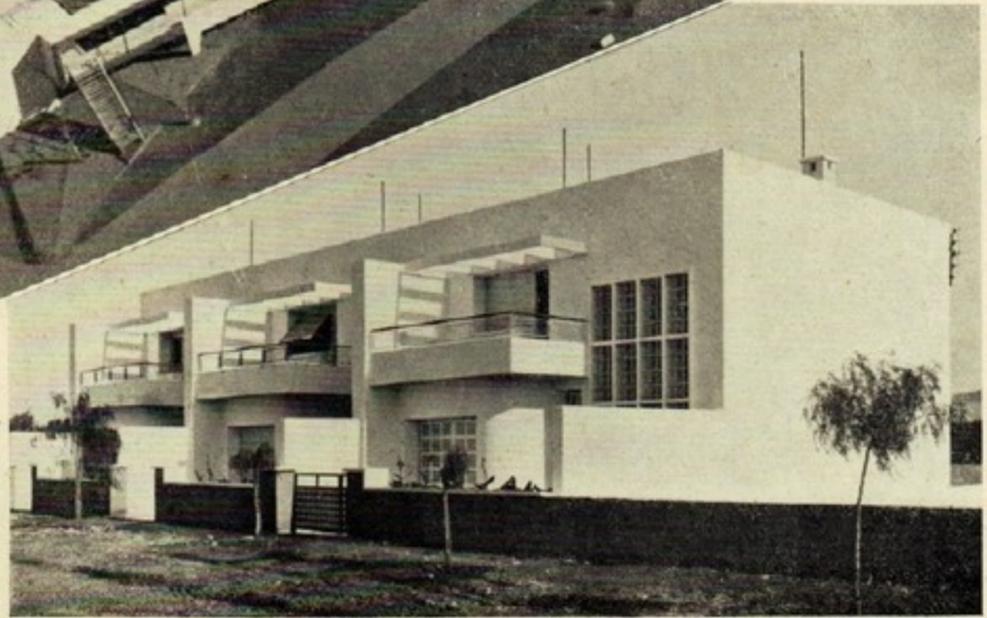
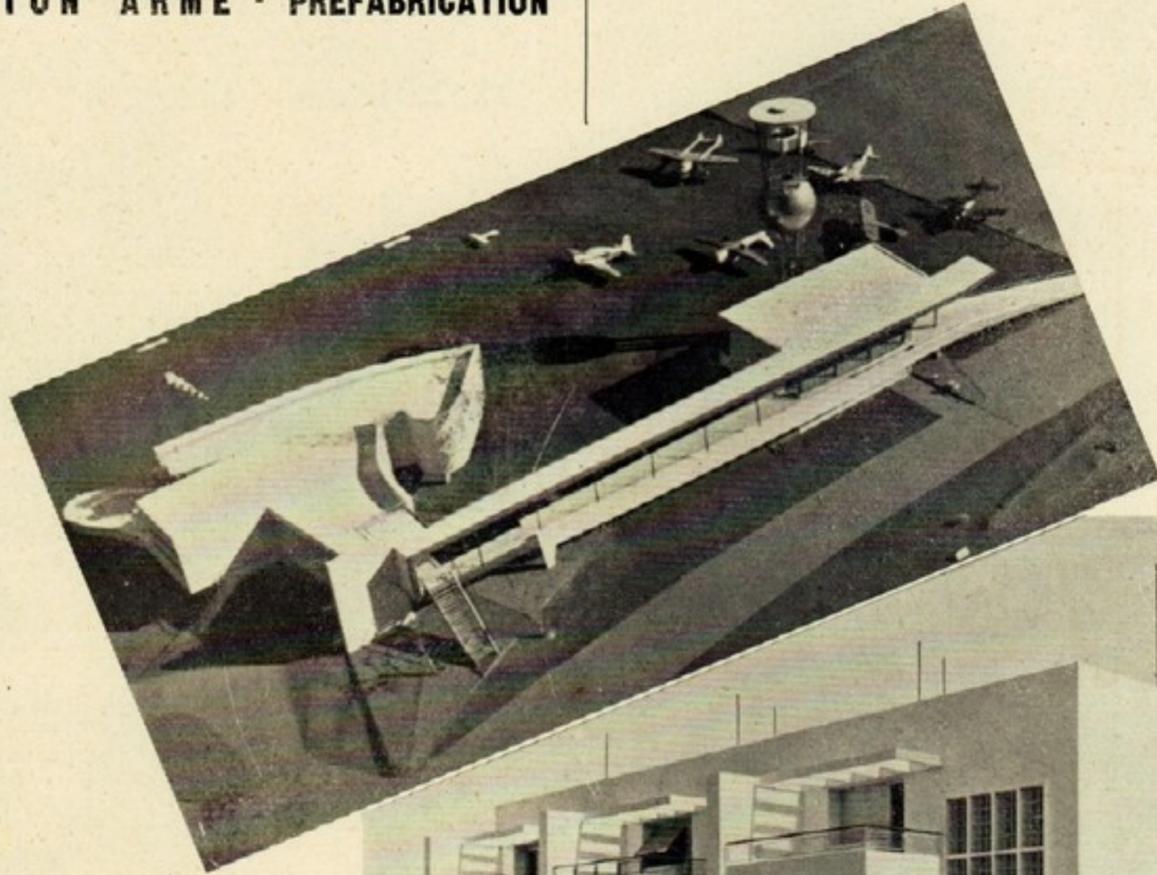
BETON ARME - PREFABRICATION

S. A. R. L. au Capital de 10.000.000 de francs

— Ancienne Entreprise M. NICOLAS —

— BUREAUX : 169, boulevard de la Gironde —

Téléphone : 416-41 — B. P. 162 — CASABLANCA



IMMEUBLES - VILLAS

COMPAGNIE IMMOBILIERE ET D'ENTREPRISES

Société Anonyme au Capital de 50.000.000 de francs

— SIEGE SOCIAL : 2, Rond-Point Lyautey —

— Téléphone : 241-66 - CASABLANCA —

— CASABLANCA — FEDALA — OUJDA —

HABITAT MAROCAIN

- Entreprise générale de Travaux Publics et Particuliers, Maurice Nicolas et André Bordas, Casablanca.

- Compagnie Immobilière et d'Entreprises, Casablanca.

LES MATERIAUX LEGERS

Durisol

*satisfont à tous les besoins
de la construction*

VILLAS
MAISONS LEGERES
GRANDS BATIMENTS
HANGARS AGRICOLES



ELEMENTS DE MURS, DE
CLOISONS, DE PLANCHERS.
HOURDIS, PLAQUES D'ISOLATION

Durisol

MAROC

S. A. AU CAPITAL DE 100.000.000 DE FRANCS

TEMARA

Téléphone : 119 et 138

L'AÉRO-CLUB DU MAROC

CREE en 1920 par le Prince Charles Murat, l'Aéro-Club du Maroc a connu, depuis cette lointaine époque, des fortunes diverses. Nous n'en ferons pas ici l'historique, nous attachant seulement à souligner son activité présente et les succès qu'il a récemment remportés et qui sont dus pour une large part à une équipe dynamique formée par d'anciens pilotes militaires du C.F.P.N.A.

L'Aéro-Club du Maroc, comme il sied, a une école de pilotage dont les moni-

teurs bénévoles ont à leur actif de 5.000 à 9.000 heures de vol. Il possède une écurie de 7 avions de tourisme se répartissant ainsi : 1 Pippercup, 2 Piper Vagabond, 1 Braga, 1 Stamp, 1 Minnicab et 1 N.C. 853 (ce dernier en location). En outre 15 membres du Club possèdent un avion particulier dont 3 ont été formés au pilotage et à la navigation aérienne par le Club.

En 1950 l'Aéro-Club du Maroc s'est classé second dans la Coupe des Ailes (il était 7^e en 1948) avec 47 brevets homo-

logués. La Coupe des Ailes en effet est une compétition ouverte à tous les Aéro-Clubs de France et d'Outre-Mer, classant ceux-ci suivant le nombre de brevets de pilote décernés chaque semaine. Ces brevets, décernés par un jury comprenant un commissaire de l'Aéro-Club de France et le directeur du Port Aérien du Camp Cazes, sont homologués à Paris. En 1950 également l'Aéro-Club se classait premier de la Coupe des Provinces.

Cette année l'Aéro-Club du Maroc remportait le Challenge de Régularité, s'étendant sur les deux années écoulées et l'année en cours. Au 17 mai dernier, il était en tête pour la Coupe des Ailes et celle des Provinces, ayant fait passer 26 brevets dont 19 étaient homologués, très en avance sur sa précédente performance.

Ces succès soulignent assez l'activité de cette jeune équipe et l'intérêt que prennent à l'aviation de tourisme les Français du Maroc. En 1950, l'Aéro-Club comptait 900 membres, dont 300 naviguants et 100 volant quotidiennement. Les vols exécutés par les membres du club totalisaient 2.031 heures.

Parmi les activités de l'Aéro-Club, il est bon de rappeler la tentative de sauvetage du « René », échoué devant Fédala. Depuis une organisation de sauvetage par air a été mise sur pied. Les sapeurs-pompiers de Casablanca ont prêté au Club bouées et cordages. En cas d'accident, la surveillance des plages prévient la permanence du terrain de Tit Mellil, et aussitôt un membre du Club peut se porter au secours du sinistré. L'Aéro-Club du Maroc a d'ailleurs été reconnu d'utilité publique.

L'Aéro-Club du Maroc a participé aux meetings du Camp Cazes en 1949 et en 1950. Il a récemment reçu les aviateurs participant au rallye d'Abidjan ainsi que Mme Mermoz et Closterman lors de leur passage à Casablanca.

Il existe en outre une section de Modèles Réduits, dirigée par M. Machard, professeur au Lycée Lyautey. Cette section groupe 120 garçons qui s'initient avec ardeur aux choses de l'air et ont donné un meeting fort intéressant au Vélodrome de Casablanca, le 1^{er} avril dernier. Cette section a pris part en 1950 au concours international organisé par la Fédération Nationale des Modèles Réduits.

Depuis le 7 avril 1951, le Comité de l'Aéro-Club du Maroc est ainsi composé :

Président d'honneur : M. Fourny, plusieurs fois recordman du monde.

Président actif : M. Mattéi, ancien du C.F.P.N.A.

Vice-présidents : M. Bonnan, M^r Ravotti, colonel Sondag.

Secrétaire général : M. Gendrot.

Secrétaire-adjoint : M. Corfmat.

Trésorier général : M. Staub.

Trésorier-adjoint : M. Dussaussay.

Assesseurs : MM. Aoudiani, Aymé-Martin, Bindschedler, Duchateau, Grimaud, Hovelacque, Lartigue, Lechevalier, Machard, Marais, Marchais, colonel Sollier, M. Thuillier.

LE FUTUR THEATRE MUNICIPAL

LE projet du Théâtre Municipal de Casablanca, dû à MM. Duhon, Scob et Basciano, architectes D.P.L.G., semble définitivement adopté. Nous ne pouvons malheureusement en publier encore une maquette, certaines formalités administratives s'y opposant et la décision finale concernant son édification n'ayant pas été ratifiée.

Cependant nous nous efforcerons de donner ici un aperçu de ce que sera cette imposante construction, bien digne de la grande ville qu'est devenue Casablanca.

Le théâtre sera inclus dans un bloc artistique, culturel et commercial, qui occupera tout le quadrilatère compris entre le boulevard de Paris, la rue Thalma, la place Lyautey et l'avenue d'Amado, celle-ci étant sensiblement élargie afin de dégager la façade de la Banque d'Etat.

Ce bloc d'immeubles affectera la forme générale d'un U majuscule, ouvert vers la place Lyautey, et dont le théâtre occupera l'intérieur. Les immeubles, en bordure du boulevard de Paris, de la rue Thalma et de l'avenue d'Amado, auront neuf étages, soutenus par six pilotis sur lesquels ils reposeront ainsi que le théâtre. Ces pilotis seront utilisés pour les communications verticales et abriteront escaliers, ascenseurs, gaines de service, canalisations, etc...

Le rez-de-chaussée sera donc entièrement libre et aménagé en square commercial, avec magasins de grand luxe en verre. Grâce à cette originale disposition, du trottoir nord du boulevard de Paris, on pourra voir la place Lyautey et la façade de l'Hôtel de Ville, le regard passant sous l'immeuble.

Deux étages en sous-sol sont prévus. Le premier consistera en une galerie marchande, avec brasserie, cinéma, centrale électrique et appareillage de ventilation. Le deuxième sous-sol sera affecté à un vaste garage pouvant recevoir quelque 500 voitures, les rampes d'accès s'ouvrant sur la rue Thalma.

Le rez-de-chaussée, comme nous l'avons dit, sera libre, et largement ouvert vers le sud afin d'assurer l'ensoleillement du sous-sol. Seuls les six pilotis se dresseront comme autant de puissantes colonnes sur lesquelles reposera un « plateau portant », véritable base de l'édifice. Ce premier étage sera réservé au centre culturel, c'est-à-dire au Conservatoire, à l'École des Beaux-Arts, à la Bibliothèque, à une salle de conférence, etc..., avec entrées indépendantes, et à la salle des pas-perdus du théâtre où s'ouvriront les différents accès au foyer d'honneur, au parterre, au balcon, etc...

Un escalier monumental sera édifié place Lyautey, sur la façade du théâtre, situé au second étage. Ce théâtre, au sol parabolique, contiendra 800 places au parterre, 300 places mezzanines et 800 places au balcon. Une zone de silence séparera le parterre d'un promenoir, des loges d'avant-scène seront réservées aux artistes et au personnel technique et des escaliers et ascenseurs privés donneront accès aux loges d'honneur, auxquelles on accèdera également par un escalier d'honneur bien entendu.

Un premier foyer s'ouvrira sur une terrasse en porte-à-faux de 8 m. dominant la place Lyautey (32x20). A la hauteur du balcon, un second foyer (36x16), auquel on accèdera par deux escaliers indépendants de 5 m. de large.

Les escaliers du balcon se prolongeront jusqu'à la terrasse panoramique qui sera dotée d'un restaurant, et où un théâtre de plein air pourra contenir 700 personnes assises.

En ce qui concerne la partie technique du théâtre, nous pouvons préciser d'ores et déjà que le plateau de scène aura 48 mètres sur 25 et 21 mètres de haut. Il permettra d'aménager huit plateaux mobiles tournants, assurant les changements de décor sans interruption du spectacle à l'exemple des grandes scènes parisiennes.

La façade du théâtre sera entièrement en verre, tout le reste de l'édifice étant en béton armé.

L'AÉRO-CLUB DU MAROC

CRÉE en 1920 par le Prince Charles Murât, l'Aéro-Club du Maroc a connu, depuis cette lointaine époque, des fortunes diverses. Nous n'en ferons pas ici l'historique, nous attachant seulement à souligner son activité présente et les succès qu'il a récemment remportés et qui sont dus pour une large part à une équipe dynamique formée par d'anciens pilotes militaires du C.F.P.N.A.

L'Aéro-Club du Maroc, comme il sied, a une école de pilotage dont les moniteurs bénévoles ont à leur actif de 5.000 à 9.000 heures de vol. Il possède une écurie de 7 avions de tourisme se répartissant ainsi : 1 Pippercup, 2 Piper Vagabond, 1 Braga, 1 Stamp, 1 Minnicab et 1 N.C. 853 (ce dernier en location). En outre 15 membres du Club possèdent un avion particulier dont 3 ont été formés au pilotage et à la navigation aérienne par le Club. En 1950 l'Aéro-Club du Maroc s'est classé second dans la Coupe des Ailes (il était 7^e en 1948) avec 47 brevets homologués. La Coupe des Ailes en effet est une compétition ouverte à tous les Aéro-Clubs de France et d'Outre-Mer, classant ceux-ci suivant le nombre de

brevets de pilote décernés chaque semaine. Ces brevets, décernés par un jury comprenant un commissaire de l'Aéro-Club de France et le directeur du Port Aérien du Camp Cazes, sont homologués à Paris. En 1950 également l'Aéro-Club se classait premier de la Coupe des Provinces.

Cette année l'Aéro-Club du Maroc remportait le Challenge de Régularité, s'étendant sur les deux années écoulées et l'année en cours. Au 17 mai dernier, il était en tête pour la Coupe des Ailes et celle des Provinces, ayant fait passer 26 brevets dont 19 étaient homologués, très en avance sur sa précédente performance.

Ces succès soulignent assez l'activité de cette jeune équipe et l'intérêt que prennent à l'aviation de tourisme les Français du Maroc. En 1950, l'Aéro-Club comptait 900 membres, dont 300 naviguants et 100 volant quotidiennement. Les vols exécutés par les membres du club totalisaient 2.031 heures.

Parmi les activités de l'Aéro-Club, il est bon de rappeler la tentative de sauvetage du « René », échoué devant Fédala. Depuis une organisation de sauvetage par air a été mise sur pied. Les sapeurs-pompiers de Casablanca ont prêté au Club bouées et cordages. En cas d'accident, la surveillance des plages prévient la permanence du terrain de Tit Mellil, et aussitôt un membre du Club peut se porter au secours du sinistré. L'Aéro-Club du Maroc a d'ailleurs été reconnu d'utilité publique.

L'Aéro-Club du Maroc a participé aux meetings du Camp Cazes en 1949 et en 1950. Il a récemment reçu les aviateurs participant au rallye d'Abidjan ainsi que Mme Mermoz et Closterman lors de leur passage à Casablanca.

Il existe en outre une section de Modèles Réduits, dirigée par M. Machard, professeur au Lycée Lyautey. Cette section groupe 120 garçons qui s'initient avec ardeur aux choses de l'air et ont donné un meeting fort intéressant au Vélodrome de Casablanca, le 1er avril dernier. Cette section a pris part en 1950 au concours international organisé par la Fédération Nationale des Modèles Réduits.

Depuis le 7 avril 1951, le Comité de l'Aéro-Club du Maroc est ainsi composé :

Président d'honneur : M. Fourny, plusieurs fois recordman du monde.

Président actif : M. Mattéi, ancien du C.F.P.N.A.

Vice-présidents : M. Bonnan, M' Ra-votti, colonel Sondag.

Secrétaire général : M. Gendrot.

Secrétaire-adjoint : M. Corfmat.

Trésorier général : M. Staub.

Trésorier-adjoint : M. Dussaussay.

Assesseurs : MM. Aoudiani, Aymé-Martin, Bindschedler, Duchateau, Grimaud, Hovelacque, Lartigue, Lechevalier, Machard, Marais, Marchais, colonel Sollier, M. Thuillier.

LE FUTUR THEATRE MUNICIPAL

LE projet du Théâtre Municipal de Casablanca, dû à MM. Duhon, Scob et Basciano, architectes D.P.L.G., semble définitivement adopté. Nous ne pouvons malheureusement en publier encore une maquette, certaines formalités administratives s'y opposant et la décision finale concernant son édification n'ayant pas été ratifiée.

Cependant nous nous efforcerons de donner ici un aperçu de ce que sera cette imposante construction, bien digne de la grande ville qu'est devenue Casablanca.

Le théâtre sera inclus dans un bloc artistique, culturel et commercial, qui occupera tout le quadrilatère compris entre le boulevard de Paris, la rue Thalma, la place Lyautey et l'avenue d'Amade, celle-ci étant sensiblement élargie afin de dégager la façade de la Banque d'Etat. Ce bloc d'immeubles affectera la forme générale d'un U majuscule, ouvert vers la place Lyautey, et dont le théâtre occupera l'intérieur. Les immeubles, en bordure du boulevard de Paris, de la rue Thalma et de l'avenue d'Amade, auront neuf étages, soutenus par six pilotis sur lesquels ils reposeront ainsi que le théâtre. Ces pilotis seront utilisés pour les communications verticales et abriteront escaliers/ ascenseurs, gaines de service, canalisations, etc. . .

Le rez-de-chaussée sera donc entièrement libre et aménagé en square commercial, avec magasins de grand luxe en verre. Grâce à cette originale disposition, du trottoir nord du boulevard de Paris, on pourra voir la place Lyautey et la façade de l'Hôtel de Ville, le regard passant sous l'immeuble.

Deux étages en sous-sol sont prévus. Le premier consistera en une galerie marchande, avec brasserie, cinéma, centrale électrique et appareillage de ventilation. Le deuxième sous-sol sera affecté à un vaste garage pouvant recevoir quelque 500 voitures/ les rampes d'accès s'ouvrant sur la rue Thalma.

Le rez-de-chaussée, comme nous l'avons dit, sera libre, et largement ouvert vers le sud afin d'assurer l'ensoleillement du sous-sol. Seuls les six pilotis se dresseront comme autant de puissantes colonnes sur lesquelles reposera un « plateau portant », véritable base de l'édifice. Ce premier étage sera réservé au centre culturel, c'est-à-dire au Conservatoire, à l'École des Beaux-Arts, à la Bibliothèque, à une salle de conférence, etc..., avec entrées indépendantes, et à la salle des pas-perdus du théâtre où s'ouvriront les différents accès au foyer d'honneur, au parterre, au balcon, etc. . .

Un escalier monumental sera édifié place Lyautey, sur la façade du théâtre, situé au second étage. Ce théâtre, au sol parabolique, contiendra 800 places au parterre, 300 places mezzanines et 800 places au balcon. Une zone de silence séparera le parterre d'un promenoir, des loges d'avant-scène seront réservées aux artistes et au personnel technique et des escaliers et ascenseurs privés donneront accès aux loges d'honneur, auxquelles on accédera également par un escalier d'honneur bien entendu.

Un premier foyer s'ouvrira sur une terrasse en porte-à-faux de 8 m. dominant la place Lyautey (32x20). À la hauteur du balcon, un second foyer (36x16), auquel on accédera par

deux escaliers indépendants de 5 m. de large. Les escaliers du balcon se prolongeront jusqu'à la terrasse panoramique qui sera, doïée d'un restaurant, et où un théâtre de plein air pourra contenir 700 personnes assises. En ce qui concerne la partie technique du théâtre, nous pouvons préciser d'ores et déjà que le plateau de scène aura 48 mètres sur 25 et 21 mètres de haut. Il permettra d'aménager huit plateaux mobiles tournants, assurant les changements de décor sans interruption du spectacle à l'exemple des grandes scènes parisiennes. La façade du théâtre sera entièrement en verre, tout le reste de l'édifice étant en béton armé.

Pierre AUBREE

Sujet: Evolution du Maroc en 1951. Ven 5 Jul - 12:41

page 46

40

LE PALAIS DE LA FOIRE

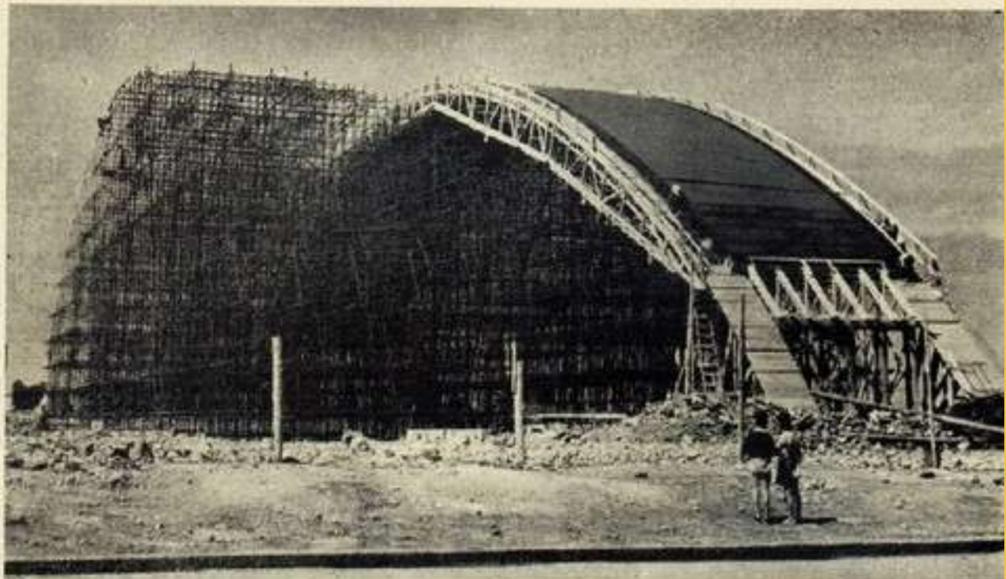
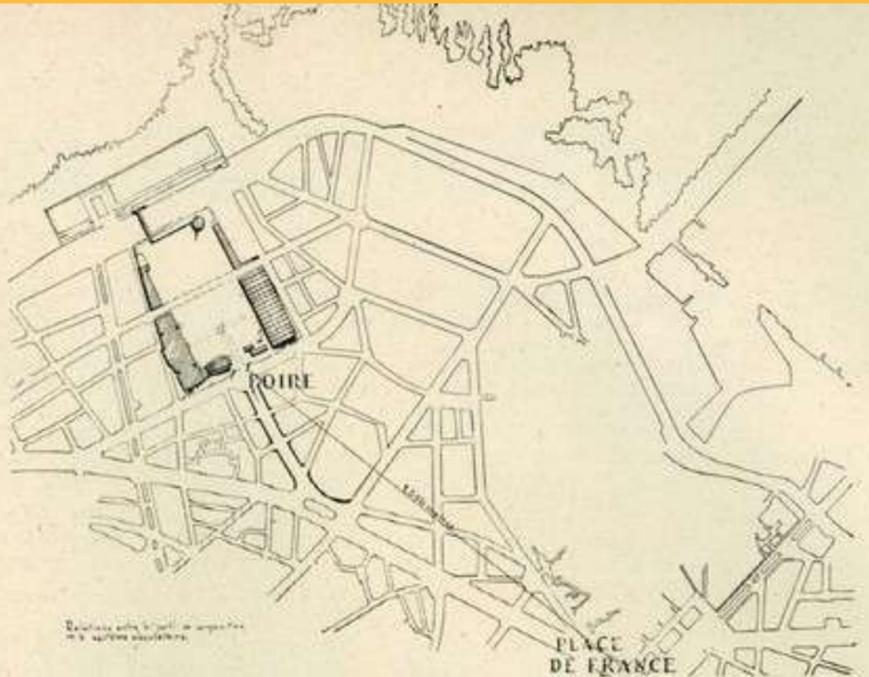
PARMI les grands projets en cours de réalisation, l'aménagement des nouveaux emplacements de la Foire de Casablanca mérite une mention toute spéciale, tant en raison de l'ampleur des travaux qu'il nécessite, des répercussions économiques qu'il est appelé à avoir que de son influence sur le plan même de la ville.

La Foire occupera un ensemble de 130.000 m², dont 40.000 m² couverts. Le projet choisi par l'Administration à la suite d'un concours entre architectes, est dû à MM. Lucaud et Maddalena, lauréats de ce concours.

La première tranche des travaux, actuellement en cours, concerne le bâtiment du Commissariat général et surtout le Grand Palais, principal édifice de l'ensemble. Il couvrira à lui seul 18.000 m² (le Palais de Versailles avec toutes ses dépendances, couvre 20.000 m²), ayant 200 mètres de long et 90 mètres de large, et sera constitué principalement par une voûte de 80 mètres de portée s'élevant jusqu'à 20 mètres, soit la hauteur d'un immeuble de six étages. Aucune colonne, aucun pilier, aucune charpente ne gênera le regard des visiteurs ni les installations des exposants.

Outre une entrée d'honneur vers la ville, le Grand Palais disposera de trois entrées spacieuses donnant sur les terrasses intérieures, aménagées grâce à la légère déclivité du terrain, mise à profit par les architectes. Ces deux immenses terrasses, plantées d'arbres et de massifs, agrémenteront le quartier ; et cet ensemble, au long de l'année, fera partie des parcs et jardins de la ville. Etagées et dirigées vers l'océan, ces terrasses seront reliées entre elles par des escaliers et des rampes, ce qui supprimera toute impression de monotonie aux visiteurs. La dernière terrasse recevra les installations du Parc des Attractions et des Pavillons de l'Artisanat.

Ainsi le Palais de la Foire, s'il se contente l'an prochain d'abriter cette grande manifestation économique casablancaise, est appelé, dans



(Photo VERDY.)



un avenir plus lointain, à constituer avec ses terrasses et ses bâtiments annexes, un ensemble grandiose qui enrichira la ville d'un parc plein d'attraits en même temps qu'il permettra d'organiser des manifestations nombreuses et variées, dignes d'une grande cité.

A la suite d'un concours entre Entreprises, c'est l'Entreprise Selva qui a été chargée de la construction du Grand Palais, lequel devrait être achevé dans un délai d'un an. Les deux échafaudages tubulaires de 80 tonnes, formés chacun de 16 kilomètres de tubes d'acier, sont en place, et déjà le béton a été coulé dans une première travée. Vingt-quatre opérations successives seront nécessaires. Elles consisteront à abaisser ces cintres de 80 tonnes, montés sur vérins, et à les faire ripper sur wagonnets, puis à remonter les cintres à hauteur voulue pour l'établissement du coffrage de la travée suivante.

C'est là le plus grand échafaudage de ce genre réalisé en Afrique du Nord et même en Europe. Il posait de délicats problèmes techniques qui ont été étudiés et résolus par M. Marcel Soulier, ingénieur conseil.

Au centre : l'impressionnant échafaudage tubulaire réalisé par la Société Féné, pour la construction du Palais de la Foire.

En bas : L'état des travaux en août 1951. A l'arrière-plan, la médina et le port.

(Photo DURAND.)

- Au centre : l'impressionnant échafaudage tubulaire réalisé par la Société Féné, pour la

construction du Palais de la Foire.

En bas : L'état des travaux en août 1951. A l'arrière-plan, la médina et le port.

LE PALAIS DE LA FOIRE

Parmi les grands projets -en cours de réalisation, l'aménagement des nouveaux emplacements de la Foire de Casablanca mérite une mention toute spéciale, tant en raison de l'ampleur des travaux qu'il, nécessite, des répercussions économiques qu'il est appelé à avoir que de son influence sur le plan même de la ville.

La Foire occupera un ensemble de 130.000 m.2, dont 40.000 m2 couverts. Le projet choisi par l'Administration à la suite d'un concours entre architectes, est dû à MM. Lucaud et Maddale-na, lauréats de ce concours.

La première tranche des travaux, actuellement en cours, concerne le bâtiment du Commissariat général et surtout le Grand Palais, principal édifice de l'ensemble. Il couvrira à lui seul 18.000 m2 (le Palais de Versailles avec toutes ses dépendances, couvre 20.000 m2), ayant 200 mètres de long et 90 mètres de large, et sera constitué principalement par une voûte de 80 mètres de portée s'élevant jusqu'à 20 mètres, soit la hauteur d'un immeuble de six étages. Aucune colonne, aucun pilier, aucune charpente ne gênera le regard des visiteurs ni les installations des exposants.

Outre une entrée d'honneur vers la ville, le Grand Palais disposera de trois entrées spacieuses donnant sur les terrasses intérieures, aménagées grâce à la légère déclivité du terrain, mise à profit par les architectes. Ces deux immenses terrasses, plantées d'arbres et de massifs, agrémenteront la quartier ; et cet ensemble, au long de l'année, fera partie des parcs et jardins de la ville. Etagées et dirigées vers l'océan, ces terrasses seront reliées entre elles par des escaliers et des rampes, ce qui supprimera toute impression de monotonie aux visiteurs. La dernière terrasse recevra les installations du Parc des Attractions et des Pavillons de l'Artisanat.

Ainsi le Palais de la Foire, s'il se contente l'an prochain d'abriter cette grande manifestation économique casablancaise, est appelé, dans un avenir plus lointain, à constituer avec ses terrasses et ses bâtiments annexes, un ensemble grandiose qui enrichira la ville d'un parc plein d'attraits en même temps qu'il permettra d'organiser des manifestations nombreuses et variées, dignes d'une grande cité.

A la suite d'un concours entre Entreprises, c'est l'Entreprise Selva qui a été chargée de la construction du Grand Palais, lequel devrait être achevé dans un délai d'un an. Les deux échafaudages tubulaires de 80 tonnes, formés chacun de 16 kilomètres de tubes d'acier, sont en place, et déjà le béton a été coulé dans une première travée. Vingt-quatre opérations successives seront nécessaires. Elles consisteront à abaisser ces cintres de 80 tonnes, montés sur vérins, et à les faire ripper sur wagonnets, puis à remonter les cintres à hauteur voulue pour l'établissement du coffrage de la travée suivante.

C'est là le plus grand échafaudage de ce genre réalisé en Afrique du Nord et même en Europe. Il posait de délicats problèmes techniques qui ont été étudiés et résolus par M. Marcel Soulier, ingénieur conseil.

Contenu sponsorisé

Sujet: Re: Evolution du Maroc en 1951.

Ads by lematelas.fr



Matelas Merinos story re...

Matelas ressorts, Ressorts, 90x190 - 1 personne, soutien Ferme, accueil Ferme - Dynami...

199,10 €

Acheter



Rideau adamo noir 140x2...

Rideau adamo noir 140x260 tissu jacquard 100% polyester. Oeillets ronds, couleur argent.

21,75 €

Acheter



Surmatelas Mousse Mém...

Surmatelas Mousse Visco Someo S90 épaisseur 7 cm dont coeur 5 cm en mousse à mémoire de fo...

88,14 €

Acheter



Parure de Lit eyelau 240x2...

Parure de lit Eylau 100% coton, 57 fils/cm². Coloris blanc, gris et beige, motifs géométriques. Ap...

41,39 €

Acheter

Evolution du Maroc en 1951.

