

Les voies de communication au Maroc

Autor(en): **Mathis, Pierre**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Revue économique franco-suisse**

Band (Jahr): **33 (1953)**

Heft 12

PDF erstellt am: **17.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-888380>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Les voies de communication au Maroc

par

Pierre Mathis

Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées
Directeur-adjoint des travaux publics à Rabat

JUSQU'AU XX^e siècle, le Maroc était virtuellement fermé par mer à toute pénétration extérieure. En 1911, les rivages marocains sont encore d'une inhospitalité presque totale. L'approche de la côte atlantique, rendue dangereuse en tous temps par la barre, est impossible en mauvaise saison. Le long de ses 1.000 kilomètres de côtes (Maroc français), ne se présentait aucun havre naturel en dehors de quelques mouillages peu sûrs et les capitaines de navires se souciaient peu de « faire le bouchon » sur rade pendant des jours et des semaines en attendant l'apaisement de la houle. Si les commerçants osaient expédier des marchandises au Maroc, ils considéraient légitimement ces opérations comme très aventureuses.

A ce visage initial du Maroc, devait nécessairement correspondre une pénurie de moyens de transports intérieurs.

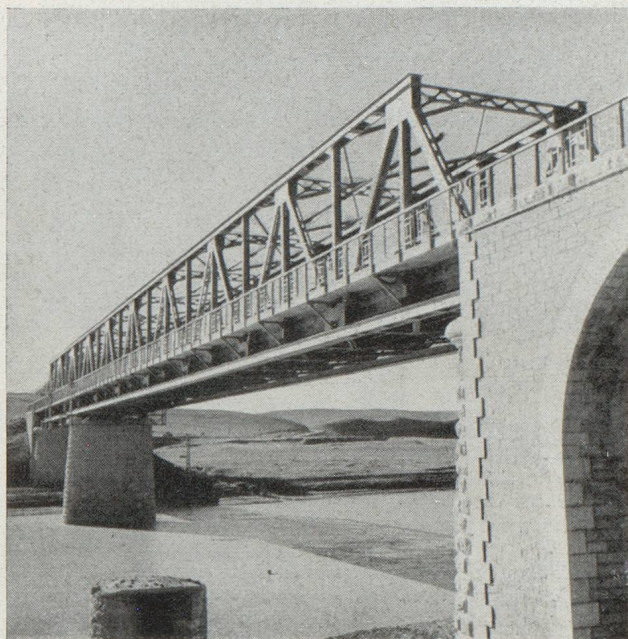
A l'époque où la rapidité d'échange ne faisait pas loi, des pistes tracées par de millénaires piétinements de chameaux et de lentes caravanes, déversaient en une longue montée vers Tanger, porte de l'Espagne et de l'Europe, les produits d'origine africaine. Jusqu'au XV^e siècle les Arabes ont fait de ce port leur base de transactions commerciales.

Les routes ne suivaient pas la côte atlantique.

Les traits essentiels de la structure économique-sociale du vieil empire se traduisaient d'une part, par une grande artère centrale : Marrakech-Fès-Tanger, parcourue par des courants sud-nord et nord-sud d'exportation et d'importation ; d'autre part, un axe est-ouest de moindre importance reliant Salé, Meknès, Fès, Taza et Oujda.

A partir de 1911 et en dix années tout change. Des villes nouvelles sont fondées sur la côte et de chétives bourgades, telles que Casablanca, Rabat s'acheminent rapidement vers leur destinée respective de port et de capitale. Aujourd'hui, Casablanca est le quatrième port de langue française.

Comme les ports, le réseau routier est né d'un ensemble de causes tendant toutes à intégrer le Maroc dans la vie économique occidentale. Ce réseau s'étend de nos jours sur 45.233 kilomètres. Pieuvre, dont les tentacules partent de Casablanca et sont attirés de plus en plus en un vaste éventail vers des lointaines régions fertilisées ou animées par les découvertes de minerais multiples. Djerada, Louis-Gentil, Kouribga, Petitjean, Marrakech, Bou Arfa, etc... surgissent, appelées à un essor que rien ne laissait présager. L'apport du matériel et des ouvriers nécessite, au départ, l'aménagement des pistes auxquelles doivent rapidement



Le pont de Mechra el Dark (90 m.) sur l'Oum er Rebia

succéder la construction des routes, parce que très vite aussi, autour des centres de colonisation et d'industrie, d'autres besoins d'approvisionnement naissent de ces agglomérations travailleuses.

Voici donc le Maroc nanti de ports, de routes et de chemins de fer, ces derniers n'ayant été réalisés qu'en fonction des trafics pondéreux importants particulièrement destinés à l'exportation.

Les routes du Maroc

Le réseau routier du Maroc, réalisé en une trentaine d'années, est à la base du développement du Maroc et de son économie.

Il comporte deux réseaux principaux :

— un réseau d'État avec des routes principales et secondaires, homologues des routes nationales de France (ancien et second réseau) à la charge entière de l'État ;

— un réseau tertiaire (routes départementales et chemins vicinaux), dont la construction et l'entretien incombent aux régions, homologues des départements français.

En dehors de ces réseaux dotés d'un statut régulier, il existe un kilométrage important de pistes forestières, touristiques, non classées à ce jour et non régulièrement entretenues.

Ces voies seront classées régulièrement, lorsque les réseaux précités auront été totalement équipés.

Les méthodes de construction et d'entretien des routes ne diffèrent pas de celles de France :

— l'emprise des routes est en général de 30 mètres et portée à 50 mètres au voisinage des agglomérations importantes ;

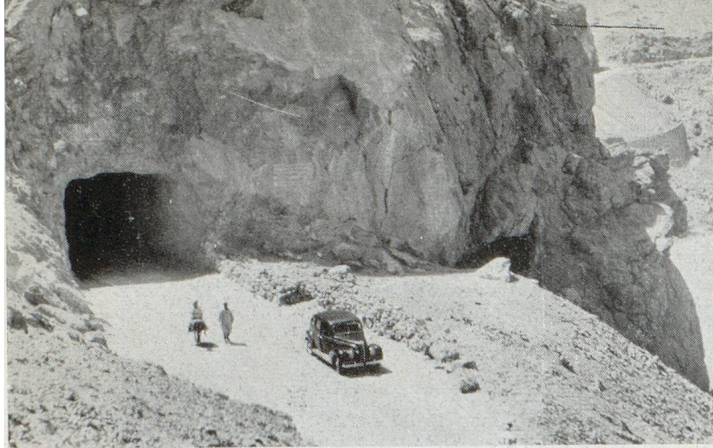
— la largeur de la plateforme est variable et en général d'au moins 10 mètres ;

— la largeur des chaussées, selon l'importance du trafic, de 5 mètres, 6 mètres ou 7 mètres ;

— les courbes sont particulièrement étudiées et réalisées de façon à rendre les tracés homogènes ;

— le bombement de la chaussée est réduit considérablement, ce qui facilite la circulation rapide.

Là où la circulation est particulièrement dangereuse pour les automobilistes, des pistes latérales aux routes sont aménagées pour la circulation des bestiaux et animaux de bât. Des postes téléphoniques de secours sont placés sur des distances variant de 10 à 40 kilomètres.



Route dans le Sud marocain (Ksar es Souk)

La signalisation routière est mise en place en conformité avec les règles arrêtées par le Protocole international de Genève de septembre 1949.

Les cours d'eau étant rares, peu importants en général, les ponts sont peu nombreux, pas difficiles à construire et ne posent pas de problèmes spéciaux. Toutefois, depuis 1949, nous signalerons la réalisation :

- d'un grand pont à poutres droites préfabriquées, mises en place par lancement sur l'Ouergha, qui est sans doute avec ses 220 mètres le plus long d'Afrique du Nord ;
- des ponts sur l'Oued Yquem (30 m.) et l'Oued Cher-rat (40 m.) sur la route côtière entre Rabat et Casablanca ;
- du pont de Mechra el Dark (90 m.) sur l'Oum er Rebia.

Sur les routes et pistes du Maroc non cultivé, on se contente de radiers ou ponts submersibles.

Les techniques de la construction sont en évolution constante, les services et les entreprises se mécanisent rapidement.

Le Maroc est largement équipé en matériel mécanique : tracteurs, bulldozers, niveleuses, pelles à moteur, camions gros porteurs, etc.

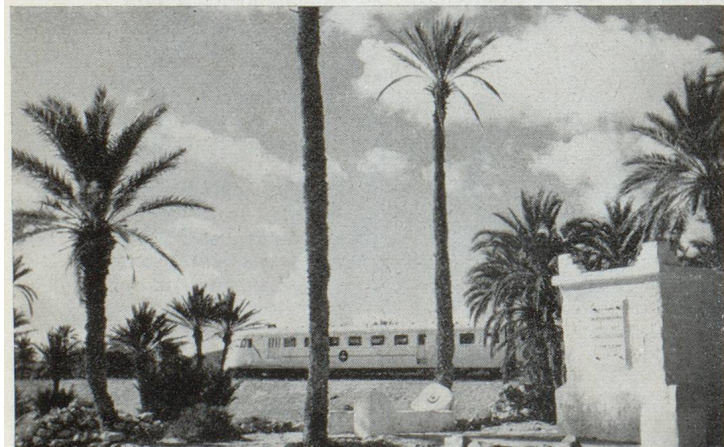
Le répandage mécanique de la pierre cassée, la mise en œuvre de liant avec des matériels à grand rendement, le répandage au camion du gravillon de revêtement, sont la règle au Maroc, ainsi que la recherche de matériaux nouveaux permettant de supprimer le blocage en fondation et de construire des chaussées économiques en terrain sélectionné.

Faisant abstraction des territoires désertiques situés derrière l'Atlas et l'Anti-Atlas, la densité des routes et chemins carrossables est, dans le Maroc utile, d'environ 25 kilomètres pour 100 kilomètres carrés.

Les travaux actuellement en cours sur le réseau d'État sont relatifs :

- à l'aménagement de 3 itinéraires vers la frontière algérienne, ayant leur départ respectivement de Casablanca, Safi et Agadir ;
- à des traversées de l'Atlas ;
- à l'aménagement de quelques routes dans la région côtière ;

Le Transsaharien : passage dans l'oasis de Menabha



— aux grands accès des villes principales, particulièrement à Casablanca.

Pour le réseau tertiaire, on prévoit annuellement l'aménagement ou la construction de 250 kilomètres de routes.

Les chemins de fer du Maroc

Liés par les traités internationaux, le Maroc et la France durent se contenter jusqu'en 1923 du réseau ferré à voie de 0,60 établi par l'Autorité militaire qui, tout d'abord consacré à des fins stratégiques, a été, par une judicieuse compréhension des intérêts économiques du Protectorat, utilisé à des pénétrations pacifiques et ouvert aux besoins du commerce.

Le chemin de fer à voie de 0,60 avec ses 1.300 kilomètres en exploitation, après avoir rendu des services inestimables au moment des opérations militaires, avait ainsi apporté une aide efficace au développement économique du pays.

Ces lignes ont été déposées et actuellement le réseau est exclusivement à voie normale.

Une rocade Casablanca-Tunis matérialise l'épine dorsale des chemins de fer de l'Afrique du Nord.

Au Maroc, les chemins de fer n'ont été réalisés qu'en fonction des trafics pondéreux importants particulièrement destinés à l'exportation. En plus de la rocade précitée et de la ligne de Tanger à Fès, seules les lignes devant desservir Marrakech, les mines et leurs exutoires ont été construites.

Le réseau marocain comprend 1.831 kilomètres de voies, dont 1.723 kilomètres en zone française.

La traction à vapeur est pratiquement supprimée et remplacée par la traction électrique ou par locomotives diesel électriques, lorsqu'il n'est pas prévu d'électrifier les lignes.

Les lignes suivantes sont électrifiées (courant continu 3.000 volts) : Marrakech-Casablanca, Sidi el Aidi-Oued-Zem, Casablanca-Fès, soit 718 kilomètres.

Des projets ont été dressés en vue d'électrifier Ben Guerir-Safi. Les autres lignes : Petitjean-Tanger, Fès-Taza, Oujda-Bou Arfa, Guenfouda-Djerada seront exploitées par locomotives diesel électriques.

Le parc, insuffisant pour le trafic actuel, comprend :

- 40 locomotives à vapeur, 57 locomotives électriques (dont 10 automotrices), 24 locomotives Diesel électriques, 310 wagons à voyageurs, 6.200 wagons à marchandises.

Le trafic a atteint en 1952 : 1.400 millions de tonnes/kilomètre et 720 millions de voyageurs/kilomètre pour un effectif de 9.400 agents.

Ces chemins de fer sont construits à frais communs par l'État et les trois sociétés concessionnaires (la Compagnie des chemins de fer du Maroc, la Compagnie franco-espagnole du chemin de fer de Tanger à Fès, la Compagnie des chemins de fer du Maroc oriental). L'État fixe les tarifs ; il n'y a pour l'ensemble des réseaux, ni bénéfice, ni déficit d'exploitation sensibles.

Les tarifs sont tout à fait modérés et très inférieurs à ceux de France et d'Algérie.

Il existe un régime de coordination du rail et de la route.

Un organisme appelé B. C. T. (Bureau central des transports) veille à la répartition du fret entre les chemins de fer, les camions, les caboteurs. Son fonctionnement se fait sans heurt.

Notons que les progrès réalisés dans le rendement du réseau, tant en productivité du personnel, qu'en accélération d'utilisation du matériel, ont pallié l'accroissement des besoins jusqu'à ce jour, mais les nouvelles augmentations de trafic que fait envisager le développement des industries minières, l'accroissement du chiffre de la population et l'extension du courant des transactions commerciales, ne pourront être assurées que par un équipement complémentaire adapté aux exigences nouvelles.

Cet équipement complémentaire reçoit déjà un commencement d'exécution.

Pierre Mathis