



La mise en place du réseau routier marocain

Frédéric Abécassis

► **To cite this version:**

Frédéric Abécassis. La mise en place du réseau routier marocain : Aperçu historique. 2009. <halshs-00435869>

HAL Id: halshs-00435869

<https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-00435869>

Submitted on 25 Nov 2009

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

La mise en place du réseau routier marocain

Aperçu historique

par Frédéric Abécassis
Centre Jacques Berque, Rabat

Irrigation de l'espace, fluidité du trafic, grandes artères ou à l'inverse, congestion du trafic, points noirs ou conduite anarchique sont autant de métaphores organiques, politiques et sociales, positives ou négatives, projetées sur l'espace des circulations automobiles. Comme les veines ou les artères, la route y fait figure d'objet naturel, simple support des communications, lien matériel plus ou moins large entre deux points attestant de la continuité immémoriale des relations entre eux. Le premier enjeu de ce survol, au cours du XX^e siècle, de la mise en place du réseau routier marocain, est de sortir de la métaphore, et de faire de la question de la mobilité et des circulations une entrée d'histoire sociale au même titre que l'histoire du travail, du syndicalisme du logement ou de la santé. Envisagé comme une histoire des décisions d'aménagement, il tente d'en restituer les logiques et de montrer le lien entre aménagement de l'espace et modes de gouvernance, entendus comme autant de formes et de pratiques de légitimation de la domination.

L'hypothèse qui sous-tend ce propos est que l'essor de la civilisation automobile participe pleinement du processus de domination coloniale, qu'il permet d'en élucider quelques-uns des ressorts les plus efficaces ; mais qu'il permet aussi de rendre compte de bien des continuités entre la période coloniale et celle des indépendances et de souligner tout ce que l'une hérite de l'autre. Georges Balandier, dans une définition devenue classique de la « situation coloniale », soulignait tout ce que celle-ci comportait de « *mise en rapport de civilisations radicalement hétérogènes* » Au « machinisme », au « rythme rapide » de l'une s'oppose l'économie « arriérée » le rythme lent de l'autre ¹. On ne le suivra pas, en revanche, dans la confrontation qu'il suppose entre l'une, « d'origine chrétienne » et les autres, « radicalement non chrétiennes » : en refusant le paradigme culturaliste, il s'agit de replacer la confrontation entre un « Occident chrétien » et un « Orient arabo-musulman » dans le cadre plus universel d'une confrontation entre une « civilisation à machinisme » et une « civilisation sans machinisme » telle qu'elle a pu se jouer, ailleurs dans le monde, entre sociétés urbaines et rurales, entre centres industriels et espaces périphériques ou enclavés. Ce postulat n'exclut pas, au contraire un enjeu de spécification : l'automobile et la route ont longtemps été présentées, avec l'école et les hôpitaux, comme des éléments centraux de la mission civilisatrice des colonisateurs sur les colonisés, comme un apport et un héritage témoignant avec éclat du « rôle positif de la présence française outre-mer, notamment en Afrique du Nord ». La conquête d'espaces vierges par l'automobile, de la Croisière Noire au Paris-Dakar fait partie des mythes constitutifs de la modernité technicienne. Il importe au contraire de déconstruire ces mythes et de rendre à cette diffusion de la civilisation automobile appréhendée dans le temps long toute sa dimension d'histoire sociale, avec ses rythmes, ses conflits, ses tensions et ses compromis. La première étape de l'enquête, qui fait l'objet de cette contribution, se bornera à poser une simple chronologie de l'aménagement de l'espace routier au Maroc. Les formes de domination, sur l'espace et sur les corps, sur les représentations de soi et de l'autre, que supposent les transformations du système de

¹ Georges Balandier, « La situation coloniale, approche théorique », *Cahiers internationaux de Sociologie*, XI, 1951, p. 44-79. Cf. le dossier coordonné par Emmanuelle Saada « Georges Balandier, lecture et relecture », *Cahiers internationaux de sociologie*, vol. 110, 2001, pp. 5-52.

circulation, construisent au quotidien un ensemble de normes en négociation permanente, qui induisent un « ensemble de comportements stéréotypés », intériorisés de façon plus ou moins profonde et plus ou moins durable par tous les acteurs des systèmes de circulation. La première d'entre elles est peut-être tout simplement la hiérarchie des voies de communication. Du chemin muletier à l'autoroute en passant par la piste, la route principale ou secondaire, celle-ci n'a cessé de s'élargir, avec un nouvel étirement à partir des années 1990 et le développement rapide d'un réseau autoroutier. Au début de la période coloniale et au seuil des années 1990, plus que dans la chronologie politique, c'est peut-être autour des dispositifs techniques que se joue la mise en place de ces normes.

1. Les insuffisances d'un système de transports à l'aube du XX^e siècle

L'un des aspects du Maroc qui frappèrent le plus les voyageurs européens du XIX^e siècle est sans doute l'archaïsme du système de transports. Dès les premières pages de ses carnets de voyage, le vicomte Charles de Foucauld signale qu' « *il n'y a point de routes au Maroc : on n'y trouve qu'un très grand nombre de pistes qui s'enchevêtrent les unes dans les autres en formant des labyrinthes où l'on se perd vite, à moins d'avoir une profonde connaissance du pays. Ces pistes sont des chemins commodes en plaine, mais très difficiles et souvent dangereux en montagne.* »² Pourtant, sur ce territoire qu'il parcourt en tous sens, il découvre petit à petit, de façon paradoxale, une circulation générale des hommes, des nouvelles, des marchandises et de la monnaie.

Le système des transports dans le Maroc précolonial ne peut être isolé de l'organisation sociale d'une population évaluée à environ 5 millions d'habitants au début du XX^e siècle, qui réside pour l'essentiel en milieu rural. La grande majorité vit dans des espaces marqués par le nomadisme et la transhumance, et la tente demeure alors le mode d'habitat le plus observé. Émergeant par leurs murailles et leurs minarets de ces espaces de faible densité, une petite trentaine de villes regroupent moins de 500 000 habitants. Si le Sultan règne partout mais ne gouverne que par endroits, les logiques de fonctionnement de la société s'inscrivent dans l'organisation tribale, y compris sur les plaines atlantiques. Les liens d'hommes à hommes définissent ainsi une marqueterie de « pays » aux frontières mouvantes, séparés par de vastes zones-tampon incultes et inhabitées.

Si les routes marocaines du XIX^e siècle ne ressemblent en rien aux routes européennes, « *aménagées suivant un tracé défini par l'homme et comportant une largeur permettant la circulation de véhicules roulants* »³, le pouvoir, les flux de voyageurs et de marchandises ont fixé depuis longtemps deux catégories de voies terrestres de communication : les chemins publics, appelés « routes du Sultan » (*triq as-sultan*), dont la sécurité est assurée par le Makhzen, et les pistes secondaires, appelées parfois chemins muletiers « routes de l'ânier » (*triq al-hammara*) répondant aux besoins locaux, que le voyageur ne pouvait emprunter sans entretenir à ses frais une escorte (*ztata*). La *ztata* est une véritable institution, légitimée par les oulémas au nom de la nécessité, et qui assure la sécurité des routes, notamment pour la traversée du territoire de tribus dissidentes⁴. Les escortes sont recrutées dans les *nzala*-s, gîtes d'étape dont elles assurent la garde et où elles louent leurs services. Le voyage en groupe permet d'en répartir le coût sur l'ensemble de la caravane.

La carte des voies de communication et du système postal mis sur pied par Moulay el Hassan I^{er} en 1892 montre la place centrale de Fès et de Marrakech dans le réseau qui les relie d'un côté à la montagne, aux vallées du Sud et au commerce trans-saharien, et de l'autre aux

² Vicomte Charles de Foucauld, *Reconnaissance du Maroc : 1883-1884*, Paris, Société d'Édition géographique, maritime et coloniale, 1888, p. 3.

³ Mohamed Sijelmassi, *La C.T.M., Épopée des transports au Maroc*, Casablanca, éditions Oum, 1999, p. 10.

⁴ Cf. Abdelhad Sebti, *Bayn al ztât wa qâta' al tariq, ann al turuq fe Maghrab ma qabl al isti'mâr*, Casablanca, éditions Dar al Toubkal, 2009, 373 p.

villes maritimes ouvertes sur le commerce extérieur⁵. Ces derniers axes – Fès-Rabat et Fès-Tanger, et les routes reliant Marrakech à Safi, El Jadida et Essaouira – sont ceux qui connaissent la plus grande extension du nombre de *nzala*-s, témoins de l'essor du trafic tout au long du XIX^e siècle⁶.

Les communications sont lentes : la vitesse moyenne d'une caravane est de 7 km/h, et les étapes forcément inférieures à 50 km. « *Ainsi, le voyage entre Tanger et Fès s'effectuait en sept ou dix jours durant la saison d'été. Il durait, en revanche, plus d'un mois pendant la période des pluies à cause de l'état impraticable des chemins.* »⁷ La roue, connue pourtant depuis la plus haute antiquité, n'est guère utilisée en dehors des villes où les charrettes, introduites par les Européens au début du XX^e siècle, sont encore rares. C'est que les pistes peuvent se transformer en fondrières avec les pluies, et que la roue, vite ensablée ou embourbée, y est moins commode que les animaux de bât. Les marchandises sont transportées dans les *tellis*, nattes cousues portées par les chameaux. Les mulets peuvent supporter une charge maximale de 200 kg, les chameaux un quintal supplémentaire. Les voyageurs se déplacent le plus souvent à pied, plus rarement en chaise à porteur ou sur une monture. Les ponts pour franchir les cours d'eau sont rares. On en dénombre une vingtaine, dont on attribue l'origine à l'occupation portugaise, très circonscrite dans le temps et dans l'espace. Le passage des cours d'eau se fait généralement à gué. Des barcassiers organisés en corporation peuvent en faciliter l'entreprise, comme entre Rabat et Salé pour franchir l'oued Bou Regreg.

La seconde moitié du XIX^e siècle et la navigation à vapeur font entrer les ports de l'Atlantique dans une économie d'échanges mondialisés. En contrepartie d'exportations de laine et de grains, les compagnies maritimes, pour ne pas revenir à vide, remplissent leurs cales de marchandises à écouler sur place. Le processus s'accélère à partir du traité anglo-marocain de 1856, qui normalise les tarifs douaniers. En quelques décennies, elles précipitent la faillite du commerce transsaharien, réorientant durablement vers la façade atlantique les pôles de croissance de l'économie marocaine : « *Comment songer seulement à consommer à Rabat, par exemple, du blé qui, provenant du Rarb, arriverait à coûter après 120 kilomètres de transport plus de 400 francs la tonne, alors qu'il était possible de le recevoir de Marseille pour 320 francs environ ?* »⁸ La révolution des transports redessine la géographie du pays et le fait entrer, à marche forcée, dans la modernité.

2. Le Protectorat et la mise en place d'un réseau routier moderne

Contemporaine de la colonisation et intimement liée à elle, l'histoire de la construction du réseau routier marocain a du mal à se dégager de l'idéologie et des représentations des bâtisseurs d'empire. « *Les Romains disparus, il n'est pas demeuré grand chose de leur réseau routier et quand nous arrivâmes au Maroc, les seuls chemins étaient tracés par les palettes molles des chameaux et par les sabots des chevaux, des ânes et des moutons.* »⁹ Toute l'imagerie de la route que développe le Protectorat pour se légitimer oppose la modernité des nouveaux moyens de transport à l'archaïsme de transports dépassés dans un pays considéré comme vierge.

⁵ Mohamed Sijelmassi, op. cit., p. 10.

⁶ Abdelhad Sebti, « Insécurité et figures de la protection au XIX^e siècle : la « *ztata* » et son vocabulaire » in *La société civile au Maroc*, Rabat, SMER, 1992, p. 59, cité par Mohamed Sijelmassi, op. cit., p. 12.

⁷ Mohamed Sijelmassi, op. cit., p. 13.

⁸ Louis Gentil, « Les voies de communication au Maroc », in *La Revue générale des Sciences*, 15 avril 1914, numéro spécial sur le Maroc, p. 341. Cité par Mohamed Sijelmassi, op. cit. p. 13.

⁹ Boutet, Robert, *Maroc-vacances ou l'invitation marocaine*, Casablanca: Vox Africa (Editions), Lussan, Robert. Ed., 1954. - 125 p.

Si elle est conçue comme un puissant agent de l'ouverture économique du Maroc, la construction de routes, dès les débuts de la période coloniale, obéit surtout à des impératifs stratégiques et va de pair avec la maîtrise du territoire par l'Etat. Le premier enjeu est de permettre la circulation rapide de troupes des ports de l'Atlantique aux confins orientaux du pays. « *Voici donc le Maroc ouvert, on peut enfin y entrer, trouver sur ses côtes abri et sécurité. Le problème était alors d'y circuler. En été, on pouvait rouler sur le sol durci par le soleil, mais, dès les premières pluies d'octobre, les riches plaines du Maroc n'étaient plus qu'une mer de boue, à peine accessible aux seuls animaux de bât. Dès les premières colonnes, nous nous trouvâmes aux prises avec cet ennemi invincible qui arrêta le soldat comme le commerçant ou le colon.* »¹⁰ La « guerre de trente ans »¹¹ qui se prolonge après l'instauration du Protectorat ne s'achève qu'au milieu des années 1930. Elle rend cruciale la mise en place d'un réseau de « routes régulières »¹² facilitant le transport de troupes, mais aussi de marchandises. Dès 1912, Lyautey confie au Génie Militaire, rapidement relayé par l'Administration des Travaux Publics, la réalisation d'un premier programme, qui porte sur la construction de 1 400 kilomètres en cinq ans. La Première guerre mondiale a pour effet de retarder le programme de construction ferroviaire tardivement initié en 1911, bridé par la rivalité avec l'Allemagne après avoir été fortement entravé depuis le milieu du XIX^e siècle par la concurrence entre les puissances, les réticences du Makhzen appuyées sur le refus des Oulémas. A défaut, c'est la réalisation du programme routier qui connaît une accélération au cours du conflit. La configuration du réseau routier du Protectorat dessine les nervures du « Maroc utile » selon l'expression de Lyautey, accompagnant la mainmise française. L'enjeu était aussi de « *couvrir le pays de chantiers, moyens puissants de pacification, tout en réalisant un grand programme de communications avec les ressources que donnait le premier emprunt marocain.* »¹³ De fait, beaucoup de ces chantiers deviennent des pôles de sédentarisation et d'urbanisation, avec un profond impact sur la géographie du pays.

Dix ans plus tard, l'objectif est dépassé et plus de 2 700 kilomètres de routes ont été réalisés à l'aide d'un deuxième emprunt. Le premier tronçon va de Casablanca à Rabat. C'est le point de départ de l'axe stratégique qui, en passant par Fès et la trouée de Taza, rejoint Oujda au bout de 700 kilomètres, puis la frontière de l'Algérie, alors sous domination française. Un grand pont en béton armé remplace le bac du Bou Regreg, et des ponts suspendus ou des viaducs sont construits sur les basses vallées des oueds Cherrat, Neffிக்க ou Mellah. Camions et automobiles capables de dépasser les 100 km/h emboîtent le pas aux convois militaires, et dès 1922, les circuits touristiques organisés par la Compagnie Transatlantique dans l'Afrique du Nord empruntent cette voie d'un bout à l'autre.

Au nord, la route qui part vers Kénitra et Souq el Arba en traversant la zone espagnole tarde à relier Rabat à Tanger du fait de l'inachèvement du pont sur l'Oued Sebou. L'axe nerveux du Protectorat Oujda-Casablanca se prolonge au sud-ouest vers les plaines fertiles de la Chaouia et des Doukkala. Casablanca, El Jadida (Mazagan), Safi et Essaouira (Mogador) sont, dès le début des années 1920, reliés entre eux par une route littorale, qui se prolonge plus tardivement vers Agadir. De chacun de ces ports, on peut rejoindre directement Marrakech qui se trouve au centre d'un réseau en étoile. La ville alors la plus peuplée du Maroc attendra néanmoins l'extrême fin des années 1930 pour être reliée à Fès par une route principale. L'Atlas marque les confins de ce « Maroc utile ». Jusqu'à la Seconde Guerre mondiale, seules des pistes permettent le franchissement du Haut Atlas central par le

¹⁰ *Renaissance du Maroc : dix ans de protectorat (1912-1922)*. - Rabat: Résidence Générale de la République Française au Maroc, 1922, p. 259.

¹¹ L'expression est de Daniel Rivet, *Le Maroc de Lyautey à Mohammed V, le double visage du Protectorat*, Paris, Denoël, 1999, p. 51.

¹² *Renaissance du Maroc : dix ans de protectorat (1912-1922)*, op. cit., p.259.

¹³ *Ibid*, p. 260.

Tizin'Test et le Tizin'Tichka. Le massif est contourné à l'ouest par la route Essaouira-Agadir et à l'est par la route qui va de Meknès au Tafilalt. Celle-ci est complètement revêtue entre Meknès et Midelt en 1931. Comme la route inaugurée par Moulay Ismaël au XVII^e siècle dont elle suit approximativement le tracé, elle répond aux nécessités du maintien de l'ordre dans l'Atlas. D'imposants ouvrages d'art marquent sa construction : un pont de 80 mètres sur la Moulouya, édifié en deux mois en 1918, ou le tunnel de Foum Zabel, long de 63 mètres, percé par la Légion en 1927-28¹⁴.

Conçues comme autant de voies de pénétration à partir des ports de l'Atlantique, les routes accompagnent aussi le mouvement de colonisation des terres et d'extension des surfaces cultivées. Parallèlement aux projets conduits par les Travaux Publics, la Direction de l'Agriculture développe, dans les années 1920, un maillage de chemins d'exploitation, appelés « chemins de colonisation ». Ils permettent la liaison entre les exploitations agricoles coloniales. Ainsi, la brigade de gendarmerie de Fédhala (Mohammedia) relève en 1934 que « *les voies de communication, routes et pistes carrossables ont été multipliées à tel point qu'il est possible maintenant de se rendre en voiture ou à bicyclette jusqu'à l'habitation européenne la plus éloignée.* »¹⁵

Le développement des routes en bitume a précédé au Maroc celui du chemin de fer. Au début des années 1920, où la jonction est enfin opérée entre Taza et Fès, celui-ci est encore un réseau léger, essentiellement destiné aux manœuvres militaires et impropre à l'exploitation commerciale. Privées de ce délestage pour les transports pondéreux sur de longues distances, les routes souffrent d'une dégradation rapide et requièrent un entretien fréquent et coûteux. Cela d'autant plus que la proportion de véhicules utilitaires par rapport aux véhicules de tourisme tend à s'accroître des années 1930 aux années 1950. La CTM, fondée à Vichy par Jean Epinat en 1919, exploite déjà huit lignes régulières en 1922 à partir de Marrakech, Meknès, Rabat, Casablanca, Safi, Mogador et Mazagan. Sur les nouvelles routes, des maisons cantonnières font office de *nzala*-s. A l'image des routes françaises, la chaussée est en dos d'âne et des plantations de mûriers et d'eucalyptus sont disposées tout au long des bas-côtés afin d'assurer de l'ombre. Une stricte hiérarchie des trafics est mise en place et la chaussée interdite aux mulets et aux chameaux « d'autrefois ». Cette disposition doit permettre « *à cet ancien genre de transport d'éviter un contact trop brusque avec les rapides véhicules modernes, en aménageant pour dégager la route, des pistes latérales à l'usage des bestiaux et des animaux de bât.* »¹⁶ Reste que les routes marocaines sont, dès l'origine, des routes meurtrières. Alors que le parc automobile compte moins de 32 000 voitures et de 11 000 camions, les différentes sections de gendarmerie dénombrent en 1933 401 morts par accident, dont la moitié seulement donne lieu à un enregistrement par les parquets du royaume. Cette mortalité est sélective, il y a six fois plus de morts indigènes que de morts européens, alors que ces derniers représentent le tiers des blessés – et qu'on peut donc estimer qu'ils sont impliqués dans un accident sur trois. Les raisons avancées par les gendarmes français attestent du rapport de force : « *Cela s'explique par la plus grande proportion de piétons indigènes utilisant les routes marocaines, par leur imprudence bien connue et surtout par leur inexpérience des règlements routiers.* »¹⁷

¹⁴ Amina Aouchar, *Colonisation et campagne berbère au Maroc*, Casablanca, Editions Afrique-Orient, 2005, p. 108.

¹⁵ Cité par Christophe Guilloteau, *La légion de gendarmerie, instrument de la présence française au Maroc dans les années 1930*, mémoire inédit sous la direction de Jean-Noël Luc, université de Paris IV, 2005, p. 62.

¹⁶ Jean Bousser, « les accidents de la route au Maroc français », *Revue de la gendarmerie*, janvier 1937, cité par Christophe Guilloteau, op. cit.

¹⁷ *Ibid.*

3. De l'indépendance politique à la maîtrise du territoire

Dès le début des années 1930, les ouvrages qui chantent les louanges de l'action du Protectorat insistent sur l'œuvre accomplie en matière d'édification de routes : « *Outre le chemin de fer à voie normale qui fonctionne de Casablanca à Fès, de Tanger à Fès, de Casablanca à Marrakech, on trouvera de bonnes et belles routes bitumées à la mode de France pour les automobiles et les cyclistes, et qui constituent à coup sûr une des plus précieuses merveilles de notre œuvre dans ce pays.* »¹⁸ En 1954, près de 11 500 kilomètres de chaussées construites et revêtues ont été réalisés. A ces routes d'Etat, classées en deux catégories (routes principales et secondaires), il faut ajouter 30 000 kilomètres de routes tertiaires, comprenant des « pistes de commandement » et des « chemins de colonisation ».

A partir de 1956, les décideurs du Maroc indépendant se donnent pour mission de remédier à deux lacunes essentielles : d'une part, la précarité des relations entre le nord et le reste du pays, d'autre part l'insuffisance de la desserte des provinces éloignées¹⁹. C'est seulement au milieu des années 1990 que la problématique de cohésion territoriale et de contrôle tend à céder la place à celle de l'accessibilité équitable aux services publics.

Le percement en trois mois de la route de l'Unité (*triq al-Wahda*) à l'été 1957 prolonge la tradition des routes sultaniennes. Traversant le cœur du massif du Rif, en reliant sur 63 km Taounate à Kétama, elle opère la jonction entre les anciennes zones française et espagnole du protectorat, unissant symboliquement le territoire. C'est un acte de souveraineté qui mobilise 12 000 volontaires, venus de toutes les provinces du royaume. Le prince héritier Moulay Hassan participe aux travaux, symbolisant l'unité de la jeunesse dans la réalisation d'un but commun. Se refusant à être un « chantier de chômage », ce chantier de jeunesse est aussi conçu, avec la création d'une école des cadres à Rabat, comme un lieu de formation des bâtisseurs de l'indépendance²⁰.

Construite à l'aide de brouettes et à coups de pioche, la route de l'Unité est l'un des derniers grands chantiers routiers de main d'œuvre. Par la suite, l'usage de gros engins de terrassement facilite la réalisation entre 1957 et 1962 de plus de 900 km de routes dans le sud de l'Atlas (régions d'Agadir, Ouarzazate, Errachidia, Bouarfa). En 1975, la Marche Verte suscite le lancement d'un programme routier de cohésion territoriale vers le sud. L'infrastructure se développe autour de trois axes nord/sud, sur lesquels viennent se greffer des voies pénétrantes est-ouest, permettant de relier tous les ports sahariens et d'offrir aux localités de l'est un accès à la façade atlantique.

A mesure que la mobilité s'accroît, l'approche de la route tend à prendre en compte les besoins des usagers autant que la desserte et le contrôle du territoire. La longueur de routes construites est passée de 21 367 km en 1960 à 57 227 km²¹ en 2001. Le rail ne vient guère délester la route : ce réseau assure le déplacement de 90 % des personnes et de 75 % du trafic des marchandises hors phosphates, imposant un lourd entretien. Celui-ci est à la charge de l'État, via le Ministère de l'Équipement et du Transport. La création en 1973 de la Direction des Routes et de la Circulation Routière (DRCR), s'accompagne l'année suivante de la rédaction d'une charte de l'entretien routier, qui substitue au système des cantons celui des

¹⁸ *Le Maroc : album édité par le protectorat de la république française.* - Marseille : Paris: Imprimerie Moullot, non daté, 52 p.

¹⁹ Ministère du Plan, *Le Maroc nouveau, bilan et perspectives*, mars 1991, cité par El Hassan el Mansouri et Mohamed Souafi, « Services de base et considérations spatiales », in *50 ans de développement humain au Maroc et perspectives pour 2025*, Rabat, 2006, p.23.

²⁰ Hassan Amili (et al.), *Tariq al wahida, sayf 1957, tagruba ra'ida fe al 'amal al tatawu'i*, Rabat, 2006.

²¹ Haut Commissariat au Plan, *Annuaire Statistique du Maroc*, 2004, p. 246, cité par Abdennebi Rmili, « 50 années de développement des infrastructures de transport », in *50 ans de développement humain au Maroc et perspectives pour 2025*, op. cit.

brigades mobiles d'intervention. La classification héritée du Protectorat entre routes principales et secondaires est révisée en 1990 pour se conformer au mouvement de décentralisation et mieux répartir les charges entre l'État et les collectivités locales. On distingue ainsi routes nationales, routes régionales, routes provinciales et routes communales, cette dernière catégorie totalisant 9 000 km en 2001.

Sur cet ensemble, les routes à chaussée large (supérieure ou égale à 6 mètres) représentent 40 % du total, ce qui est relativement faible et a une incidence sur la vitesse moyenne des véhicules, les conditions de confort et la sécurité routière. Au lendemain de l'indépendance, le nombre de véhicules au Maroc était de l'ordre de 200 000. Cinquante ans après, ce parc est passé à environ 1 850 000 véhicules soit un taux annuel moyen de croissance de 4,7%. La mobilité des Marocains au cours de la même période a augmenté à un rythme plus important. En effet, la circulation sur les routes est passée de 2 000 à 48 800 km.véh/jour soit un taux annuel moyen de croissance de 6,9%. L'insécurité routière demeure l'un des graves problèmes auquel le Maroc est confronté. Selon une étude de la BIRD, l'estimation du coût des accidents de la circulation au Maroc représentait en 2000 2,5% du PIB. Avec une moyenne de 10 morts et 114 blessés par jour, plus de 3 700 morts et 14 900 blessés graves annuellement, les accidents de la circulation constituent un vrai fléau pour le pays, classant ses routes parmi les plus meurtrières au monde et les érigeant en obstacle réel à la réalisation de ses ambitions de développement touristique et économique. La création d'un Comité Interministériel de Sécurité Routière et l'élaboration d'un plan d'action national validé en 2004, la réforme de l'arsenal juridique et réglementaire en cours attestent de l'attention portée à cette question par les pouvoirs publics.

4. Le Maroc en transition : nouvelles hiérarchies et enjeux d'accessibilité

Le début des années 1990 marque un tournant dans l'équipement routier du Maroc, aussi bien à la base qu'au sommet de la hiérarchie du réseau. Les campagnes, mal desservies, en ont été les tardives bénéficiaires. Après sept années de restrictions budgétaires et de mise en œuvre du programme d'ajustement structurel, l'étude portant sur les routes non revêtues en vue d'améliorer leur état, lancée en 1992 par la DRCR du Ministère de l'Équipement en collaboration avec le Ministère de l'Intérieur et celui de l'Agriculture, avec l'appui financier de la Banque Mondiale, a constitué un tournant en la matière, en inscrivant le désenclavement des populations rurales, soit 6 millions d'habitants, dans ses priorités. Le premier programme national des routes rurales (PNCRR) lancé en 1995 a réalisé en 2003 près de 9 000 km de linéaire. Le second a été lancé en 2005, avec l'aide de la Caisse pour le Financement des Routes (CFR), créée en 2004. Il vise l'augmentation du taux d'accessibilité de la population rurale au réseau routier de 54% en 2005 à 80% à l'horizon 2015 et la réalisation de 15 000 km de routes rurales. En dépit des efforts réalisés, qui ont eu des effets immédiats sur le développement économique des régions bénéficiaires et sur l'alphabétisation des filles, on estime que moins de 30 % des besoins en matière de désenclavement du monde rural ont pu être satisfaits par ces plans²². Le problème de la liaison des douars aux pistes principales de désenclavement (provinciales ou régionales) reste posé, surtout dans la mesure où cette unité spatiale de base ne bénéficie pas de relais dans les cadres institutionnels.

Au sommet de la hiérarchie des voies de communication, la construction d'un réseau autoroutier est récente. L'axe Casablanca-Rabat est le premier à être envisagé en raison de l'intensité du trafic entre les deux villes : 8 300 véhicules/jour, dont le quart de poids lourds en 1971. Et les prévisions de l'époque tablent sur une croissance exponentielle, de 18 000 véhicules/jour à l'horizon 1980. L'autoroute est réalisée à partir de 1975 par tranches successives pour tenir compte des possibilités budgétaires de l'État, qui est alors seul à

²² Abdennebi Rmili, « 50 années de développement des infrastructures de transport », *op.cit.*

financer l'investissement sur son budget. Le premier tronçon est mis en service en 1978, mais la mise en service du dernier doit attendre la fin de 1987, soit près de douze ans après le début des travaux. C'est à l'issue de leur achèvement que la décision est prise en 1988 d'instaurer un système de péage sur l'autoroute Casablanca-Rabat, avec un régime de concession, le produit des péages devant permettre d'une part d'assurer l'entretien de l'autoroute dans les meilleures conditions, d'autre part de financer l'extension de l'infrastructure.

Le programme connaît alors une accélération avec la définition en 1989 du Schéma d'Armature Autoroutier. Celui-ci s'appuie sur la création de la Société Nationale des Autoroutes du Maroc (ADM) et d'un fonds spécial. Le système de la concession et du péage facilite la mise en œuvre de ce schéma qui prévoit la réalisation d'un réseau de 1 500 km autour de deux axes structurants : Nord-Sud reliant les frontières de l'Europe à l'Afrique subsaharienne et Ouest-Est dans le sens de l'unité du Maghreb Arabe. Les premiers péages sont perçus en 1992, avant même la mise en place du cadre juridique destiné à rassurer les investisseurs étrangers, permettant sans risque de contestation, de les encaisser : absente du droit marocain, la notion de péage y fait son apparition dans la loi de finance, sous la forme d'une taxe parafiscale. Les investissements des ADM débutent l'année suivante, en 1993.

Si pour les usagers, les autoroutes représentent un gain immédiat en termes de temps, de sécurité et de confort, les bénéfices induits pour la collectivité relèvent d'échéances à plus long terme. L'un des enjeux cruciaux des décennies à venir demeure qu'au-delà de la concession de pans entiers de la sécurité routière, de la construction et de l'entretien des autoroutes, l'État et les collectivités territoriales parviennent à investir assez dans les routes nationales et locales pour qu'elles répondent aux besoins de la majorité des usagers et ne deviennent pas rapidement obsolètes.

La configuration du réseau routier marocain permet d'isoler dans le temps trois systèmes de circulation qui se déploient à des échelles spatiales différentes et entretiennent entre eux un rapport de tuilage plus que de succession, mais assez de dissemblances pour ne pas se confondre. Le premier système est celui de l'animal de bât et de l'infrastructure minimale, du chemin non carrossable qui marque encore bien des campagnes, notamment en montagne, et certaines médinas impraticables aux véhicules à moteur. Le deuxième système porte la marque de la motorisation. C'est celui de la route construite à l'usage des automobiles, des taxis, des autocars et des camions, mais qui n'exclut pas d'être empruntée par des piétons, des charrettes, des tracteurs ou des machines agricoles. Cette coprésence fortement marquée par des hiérarchies sociales immédiatement décodables est aussi celle que l'on trouve dans la ville du Protectorat, qui opère moins une stricte ségrégation qu'une ligne de partage entre usagers légitimes et illégitimes de la voirie. Ce système a perduré plus de quarante ans après l'accès à l'indépendance, et demeure aujourd'hui encore celui que connaissent et pratiquent la majorité des Marocains. Le troisième système, qui trouve son expression privilégiée avec l'autoroute, repose sur le cloisonnement des circulations en fonction des vitesses et une hiérarchie des équipements qui opère des choix cruciaux dans les dessertes. C'est le système de certaines banlieues, des roades urbaines et des villes nouvelles comme celle de Tamansourt, à une trentaine de kilomètres de Marrakech, à la sortie de l'autoroute Casablanca-Agadir.

On serait tenté de voir, dans chacun des trois systèmes, l'illustration d'un rapport particulier à la loi, d'un mode de régulation qui renvoie aux formes de domination légitimes isolées par Max Weber. Le *zettât*, protecteur-répondant appartenant à la tribu du territoire traversé, a quelque chose à voir avec une forme de domination traditionnelle, liée aux ancêtres et à leur territoire. La domination charismatique – la figure du motoriste, à la fois explorateur, pilote de course et mécanicien et ses lointains avatars en conducteur d'autocar ou chauffeur de taxi – renvoie, dans le champ qui nous occupe, à tout ce qui relève du transfert de technologie,

à la capacité d'intervenir sur les mécaniques, à celle de *savoir conduire*, c'est-à-dire à la fois savoir *se* conduire et être à même de conduire les autres. Elle engage la question de la constitution, par l'automobile, d'une classe moyenne conçue en termes de compétences techniques, de « capacités » – et d'une mobilité nouvelle. Enfin, la régulation de la circulation en termes de gestion et de hiérarchisation des flux et non de relations interpersonnelles dans un système où la configuration de l'infrastructure elle-même induit un certain comportement renvoie clairement à des formes de domination légales-rationnelles. Elle pose au premier chef la question de la construction sociale de la norme, de ses ajustements, de son degré d'intériorisation par les acteurs du système ou au contraire de sa contestation. La mobilisation massive, en 2007 et 2009, contre le nouveau code de la route, conçu comme une norme imposée et non négociée, dont le coût pour les usagers demeure prohibitif, montre que les jeux sont, de ce point de vue, encore loin d'être faits. La pluralité des systèmes normatifs reste de mise au Maroc.