

## MOBILITE ET TRANSPORT AU MAROC

A. BELBAHRI

Dans le cadre des travaux sur le thème "Mobilité/transport", je me propose d'aborder le cas de Casablanca. Cette étude sera complétée ultérieurement par un examen de la situation dans d'autres villes du Maghreb (Alger et Tunis).

Comme il a été convenu au sein du groupe de réflexion auquel je participe, l'analyse sera conduite en deux temps. Après avoir examiné la problématique des transports urbains au Maroc, je tenterai quelques réflexions en terme d'anthropologie de la mobilité. Auparavant, il convient d'exposer les principales caractéristiques générales de l'urbanisation au Maroc.

Bien entendu, j'aborde ce thème en "généraliste", en me basant sur une documentation préalable et sur un "vécu urbain" au Maroc ainsi qu'une sensibilisation à la question de la mobilité (sociale, résidentielle, spatiale) et de l'immobilité (phénomènes d'enclavements urbains).

### I.- QUELQUES CARACTERISTIQUES DE LA VILLE ET DE L'URBANISATION AU MAROC

La ville marocaine en tant que centre commercial et centre de décision politique et administrative préexistait à la colonisation (ou protectorat) : villes relais (Marrakech), villes impériales (Fès, Meknès) villes plaques-tournantes (Tanger). Ces villes historiques se laissent encore voir comme des espaces clos entourés de remparts. La juxtaposition de la ville européenne pendant la colonisation en a fait des "cités traditionnelles".

Le Maroc colonial s'est caractérisé par un exode rural important (1) : un million de personnes auraient quitté la campagne pendant le protectorat (1912-1956). Le fait majeur de la transformation de la société globale marocaine actuelle et la mobilité de sa population (au sens de mouvement). Les causes de ce mouvement en profondeur sont souvent présentées de façon univoques : expropriation, exode rural, attrait de la ville.....M'étant intéressé depuis quelques années aux phénomènes migratoires, je peux avancer qu'il y a une dialectique entre les causes des déplacements et leurs conséquences. "L'immigrant" auréolé de prestige lors de son retour temporaire à sa région d'origine, "convertit" d'autres hommes qui seront les nouvelles proies de la ville, et ainsi de suite. Mais l'accaparement par les colons des terres appartenant aux paysans marocains ainsi que les famines dues à la sécheresse (exemple en 1945) ont déterminé des mouvements d'exodes massifs dont l'aboutissement a été principalement la ville de Casablanca. Ce port de l'Atlantique a joué le rôle d'un pôle d'accueil et de redistribution de la population qui a déserté "le Maroc inutile".

## II.- CASABLANCA : LE POIDS D'UNE VILLE

Peuplée de trois millions et demi d'habitants, Casablanca est le pôle urbain dominant du Maroc ; elle représente près de 30% de la population des du pays (2). Trois caractéristiques économiques et démographiques sont à retenir, parce qu'elles ont des conséquences importantes sur la mobilité et le transport urbain :

- Bien que l'industrie marocaine soit essentiellement urbaine et surtout Casablancaise, elle concerne plus le secteur tertiaire que secondaire. D'où l'importance du petit commerce de détail (avec son appendice : le commerce ambulants) ; l'administration (tous les corps de l'armée) et d'une façon générale les activités de service.

En outre, ces dernières années, à proximité du centre classique, plusieurs immeubles de bureaux ont fait leur apparition pour les besoins du tertiaire : sièges sociaux de banques, assurances et grandes compagnies. Cette tendance tend à s'accroître.

- La moitié des Casablancais a moins de 20 ans dont les 25% n'a jamais été scolarisé.

Un tiers d'entre eux sont au chômage. Ce qui fait une population de 650 000 jeunes (officiellement recensés) livrés à eux-mêmes. (3)

- Près de 20% de la population s'entasse à la périphérie de la ville dans des bidonvilles qui comptent souvent plus de 50 000 habitants. Aux bidonvilles "historiques" (Ben M'Sik, Dar-Qorea, Aïn Chok....). S'ajoutent de nouveaux quartiers de la misère : habitats spontanés en dur sommairement construits, et baraques en tôles. (4)

Depuis le milieu des années 70, les besoins de logements ne cessent d'augmenter et une très forte spéculation immobilière gèle les terrains à bâtir et porte le niveau des loyers à un taux inaccessible pour la majorité des Casablancais. Les loyers absorbent, en moyenne, dans les villes, la moitié du revenu des ménages. En même temps on assiste à une taudification de l'Ancienne Médina et du Derb-Soltane (Nouvelle Médina).

Après les dernières émeutes de juin 1981, la ville a été divisée en quatre préfectures.

### III.-LE TRANSPORT URBAIN ET SES ACTEURS

Avec l'accélération du phénomène d'urbanisation, le transport urbain a vu aussi la multiplication de ses problèmes. Il devient un enjeu important non seulement parce qu'il conditionne l'accessibilité au centre, mais aussi parce que son insuffisance devient un des sujets de mécontentement du public. Il est souvent "la goutte qui fait déborder le vase".

A Casablanca les problèmes du transport atteignent un seuil critique. Le parc automobile a considérablement augmenté depuis les années 60 posant de gros problèmes de circulation à laquelle l'agencement des artères n'est pas particulièrement adapté. Casablanca concentre à elle seule plus de 46% du parc automobile du Maroc. Les problèmes d'engorgement du centre sont très importants. Au voisinage de la place Mohamed V et de la Préfecture le taux d'occupation est de 82%, voire de 135% parfois. Les encombrements de la circulation gênent beaucoup les transports en commun. D'où une très forte insécurité.

Les moyens de transport très hétérogènes. En plus de l'automobile, les deux roues occupent 46% de la circulation ; les transports collectifs n'occupent que 2% du flux (30% des personnes transportées) ; les taxis : 5% ; les poids lourds : 5% ; les charrettes : 1%.

Les taxis interviennent dans le transport voyageurs tant urbain qu'interurbain pour un pourcentage supérieur à celui des chemins de fer (O.N.C.F.) et le réseau public de cars interurbains(CTM/LN).

Avec l'augmentation du prix de l'essence et des voitures le nombre des utilisateurs du transport en commun s'accroît. Il existe Huit régions autonomes de transport en commun, gérées par les collectivités locales. Elles sont régulièrement en déficit. Les véhicules sont constamment surchargés, particulièrement sur les lignes desservant les quartiers populaires (un bus qui doit contenir 100 usagers en prend jusqu'à 180).

#### IV.- ANTHROPOLOGIE DE LA MOBILITE

Pour comprendre les diverses manifestations de la mobilité et les usages différenciés des moyens de transport, il faut tenir compte des caractéristiques socio-économiques et démographiques indiquées ci-dessus. Les facteurs culturels spécifiques à la société marocaine et plus précisément à la vie Casablancaise sont également à prendre en considération.

##### 1. Le transport domicile / travail

La plupart des usines, surtout dans l'industrie de transformation, sont implantées dans la zone industrielle de Casablanca, c'est à dire au Nord Ouest, tout au long de la route de Mohammadia (6). Quelques grosses usines seulement organisent le transport par car de leurs ouvriers. La masse des autres travailleurs adoptent la mobylette comme moyen privilégié de déplacement.

L'usage des deux roues et particulièrement de la mobylette qui constitue un investissement important pour les personnes ayant un emploi, ne se limite pas au trajet domicile-travail, c'est un moyen de transport commode, qui permet une grande mobilité urbaine étant donné les difficultés de la circulation. C'est aussi un moyen de transport familial. Il est assez courant de voir un motocycliste transporter sa femme sur le porte-bagage et un enfant installé entre les deux ; ou tout simplement attaché sur le dos de sa mère. L'usage relativement courant de la mobylette a donné naissance à une myriade de réparateurs ("Les cyclistes") et à des points de diffusion de pièces détachées (7). Le motocycliste, du fait de la fréquence de ses déplacements dans la ville et du fait de sa vulnérabilité (8) sociale, est très souvent la cible des

agents de la circulation qui n'hésitent pas à le rançonner, c'est souvent le prix de la mobilité. J'ai encore à l'esprit tel ouvrier qui travaille aux "Roches Noires"(quartier industriel de Casablanca) et qui tous les matins, me disait-il, met un billet de dix dirham en guise de pochette, (c'est la vignette des sans voitures !) pour ne pas perdre de temps en cas d'interception pour les "képis urbains". Etant donné la fréquence des accidents des deux roues, les autorités ont obligé les gens à porter des casques. Mais apparemment ce règlement n'est pas du tout respecté. Une des explications pourraient être le prix presque inabordable de cet équipement (9).

A part les grosses fortunes qui peuvent disposer d'une ou deux voitures de luxe dans leurs déplacements, ceux des couches moyennes (employés de banques, enseignants, commerçants,...) qui possèdent une voiture n'utilisent pas tous leur véhicule pour se rendre à leur travail, à cause du prix de l'essence. Beaucoup adoptent aussi la mobylette et réservent la voiture aux déplacements en dehors de la ville ou pour faire des achats en famille. Il faut noter aussi que les personnes appartenant à cette catégorie sociale, ne regagnent pas généralement leur domicile directement après leur travail. Le trajet domicile-travail n'est pas réglé uniquement par les horaires de travail. La sortie du boulot est souvent l'occasion de rendre visite à des amis, à des parents ou alors de s'exposer à la terrasse d'un café du centre ville (ou du quartier) et de regarder les passants.

## **2/- Les captifs des transports en commun**

Rares sont les femmes à Casablanca qui disposent d'une voiture et même du permis de conduire. Aussi sont-elles captives des autobus pour les longues distances. Celles qui ne travaillent pas (la majorité) ne sortent pas souvent de chez elles, ou de leur quartier. Les sorties en ville se font souvent en famille ou par cliques constituées par des femmes appartenant au même réseau de femmes du quartier ou de la même parenté (les cousines). Le fait d'être à plusieurs leur permet de légitimer leurs déplacements vis-à-vis des maris et d'affronter le monde masculin ; car la centralité en tant qu'équipement de loisirs demeure le monde des hommes.

D'ailleurs à ce propos, il existe une ségrégation spéciale par sexe, à l'occasion de la pratique ludique de la ville (10). La centralité urbaine n'est pas la même pour les Casablançais et les Casablançaises. En dehors d'une minorité européanisée, la ville-centre pour les femmes, c'est la Nouvelle Médina, au Centre-est de

Casablanca, et plus précisément "la Kisarya c'est à dire un grand centre commercial constitué par un commerce très dense de tissus et de bijoux. Le visiteur est étonné du nombre de femmes qui fréquentent au même moment ces différentes boutiques. Le centre ville des hommes, particulièrement les couches moyennes est constitué par tout ce qui revêt un caractère européen : grands boulevards, rues piétonnes, brasseries, cafés, cinémas, etc....."

---

### NOTES

- 1) R. MONTAGNE : "Naissance du prolétariat Marocain". Cahiers de l'Afrique et de l'Asie.  
Ed. Peyronnet et Cie
- 2) Elle en représentait 17% en 1936 et 5% en 1900, cf. Daniel NOIN : "Casablanca" in La Documentation Française du 14 juin 1971.  
Des études sérieuses prévoient six millions et demi pour 1992 (G. GOEFROY : L'expansion démographique de Casablanca. BESM - XXVIII - 1966)
- 3) cf. "Les jeunes au Maroc". Le Message de la Nation. 14 octobre 1983
- 4) Hay-Ildrissia, Hay-Essalama, Hay-El Falah, Hay-El Farah (Hay = quartier). A Hay-El Farah, une baraque coûte 25 000 F.
- 5) On compte au moins un accident mortel par jour ; 50% des victimes étant des cyclistes et 40% des piétons (source : Préfecture de Casablanca)
- 6) Ville moyenne située à 25 Kms
- 7) La marque Peugeot est bien implantée au Maroc
- 8) c'est à dire le caractère populaire de ses réseaux relationnels : il ne connaît pas un tel "qui est bien placé"

9) Du moins pour un ouvrier qui gagne autour de 350 à 400 DH par mois (1 DH = 1,10)

10) on dit "n'faoujou" c'est à dire, s'évader, découvrir, se dépayser, généralement on le dit à propos de la ville-centre (El Médina).

**GROUPE DE RECHERCHE**

**Villes et citadins des tiers-mondes**

**(CNRS, ORSTOM, Université LYON II)**

**Programme "Citadinités"**

**Dossier n° 2**

**ANTHROPOLOGIE ET SOCIOLOGIE DE  
L'ESPACE URBAIN**

**Document provisoire**

**Octobre 1986**

**Mise en forme du dossier :**

**- Ph. HAERINGER**

**- J.C. DAVID**

**GLYSI - Département 'D' ORSTOM - IRMAC**

**correspondance : GLYSI, Université Lyon II, Avenue Pierre Mendès-France - 69500 BRON**

**Tél. : 78 00 69 83**