

E. — LES TRANSPORTS

LES TRANSPORTS AU MAROC
ET
LEURS TARIFS DE L'ORIGINE A NOS JOURS.*Avant le Protectorat*

Les seules voies de communication étaient les pistes, frayées, parallèles sans direction rationnelle, se transformant en fondrières poussiéreuses l'été, en véritables cloaques de boue l'hiver.

Sur ces chemins, l'emploi d'instruments mécaniques même rudimentaires était impossible, et l'unique mode de transport était le portage à dos de chameaux, de mulets et d'ânes.

La vitesse de marche ne dépassait jamais 4 kilomètres à l'heure, et la longueur des étapes journalières atteignait à peine 30 kilomètres.

La sécurité était presque inexistante. En bled makhzen existait des « nzala » ou gîtes d'étapes ; en bled siba, il fallait se procurer la protection (« anaia ») de quelque habitant de la tribu dont on traversait le territoire.

Les transports lents, périlleux étaient aussi fort coûteux d'autant plus qu'ils se trouvaient grevés des diverses « mouzouna » à payer aux habitants des « nzala » ou des « zetata » à verser à ceux qui accordaient leur « anaia ».

Les prix d'ailleurs variaient avec le degré de sécurité, la saison, l'état des pistes, le cours du change, l'offre et la demande.

On ne peut, dans ces conditions, donner des chiffres qu'à titre indicatif. Le recueil consulaire anglais (*Diplomatic consular reports* n° 2603, de mai 1901) note les prix de 35 à 40 livres sterling qu'il fallait payer pour se rendre de Tanger à Fès. Le voyage durait 10 à 30 jours selon la saison.

A la même époque, le vice-consul britannique à Fès calculait que les dattes du Tafilalet payaient avant d'être embarquées à Tanger 136 % de leur prix d'achat, ainsi que le montre le tableau suivant :

Tableau des charges prélevées sur 50 kilos de dattes envoyées de Tafilalet à Tanger.

	MONTANT DES CHARGES					POURCENTAGE PAR RAPPORT AU PRIX
	£	SH.	D.	FR.	C.	
Prix d'achat moyen à Tafilalet (par 50 kg.).....	0	5	6	6	85	
Transport à Fès par mule (10 à 14 jours)	0	7	6	0	35	136,33 %
Zetata	0	3	0	3	75	54,55 %
Transport à Tanger.	0	4	0	5	00	72,72 %

Sur la piste très fréquentée de Tanger à Fès, le prix de revient de la tonne kilométrique était évalué à 1 fr. 50.

D'autre part, il faut noter que les transports par bêtes de somme ne s'adaptèrent pas à tous les objets à transporter, soit à cause de leur poids, soit à cause de leurs dimensions.

L'occupation militaire

Au début, elle n'eut d'autre influence que de faire hausser ces prix en raison de l'accroissement de la demande, d'autant plus que l'administration militaire garantissait un bon prix des animaux qui crevaient pendant la location.

L'aménagement des pistes, l'accroissement de la sécurité, l'apparition aussi des arabas et des charrettes Mazella, ne tardèrent pas à faire baisser les exigences des caravaniers.

La création des chemins de fer militaires, exclusivement réservés aux transports de l'armée, en vertu de l'accord franco-allemand de 1911, n'apporta aucun changement notable aux tarifs commerciaux de transports.

Mais avec l'arrivée de l'automobile, le régime des transports au Maroc subit une véritable transformation. Dès 1913, des services réguliers pour voyageurs s'établirent un peu partout.

Sur les relations Casablanca-Rabat, Casablanca-Marrakech, Mazagan - Marrakech, Mogador-Marrakech, les voyageurs ne tardèrent pas à abandonner mules et chameaux.

La vitesse passa de 4 kmh. à plus de 20 kmh.

Les tarifs, inférieurs sans doute aux prix exigés anciennement par les caravaniers, étaient encore très élevés. La mission d'études commerciales au Maroc de la Compagnie des chemins de fer de Paris à Orléans note, en 1912, les prix suivants : « de Casablanca pour Marrakech, le tarif par personne pour un trajet simple est de 125, 150, 200 francs suivant l'entreprise ; les aller et retour sont de 250 ou 300 francs,... sur Rabat, le tarif par voyage simple est de 60 francs par personne ».

Il ne pouvait d'autre part être question encore de services automobiles pour marchandises. L'emploi de camions était impossible dans le bled. La seule piste où ils pouvaient circuler sans trop de difficultés était celle de Safi à Marrakech, sans terrains sablonneux meubles, de courte distance (170 km.) et surtout dénuée de charrettes Mazella, parce que ce n'était pas une ligne de ravitaillement des troupes. Sur cette ligne, le *Bulletin économique du Maroc* note les prix de 1 fr. 50 environ la T.K. pour les gros tonnages ; les petits colis payaient 0 fr. 50 le kilo pour les 170 kilomètres qui séparaient ces deux villes. Ainsi en 1914 encore, c'était le chameau qui demeurait, d'une façon générale, le seul véhicule possible des produits indigènes et des produits importés. Il était difficile dans ces

conditions de « consommer à Rabat, par exemple, du blé qui, provenant du Rharb, 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 (1). ».

Période de guerre

Grâce aux emprunts de 1914 et de 1916, la construction des routes et l'aménagement des pistes furent activement entrepris, permettant à l'automobile de prendre un étonnant essor. En même temps, la déclaration de guerre ayant rendu caduc le traité franco-allemand de 1911, les chemins de fer à voie de 0,60 purent être mis à la disposition du public dès le mois de janvier 1915.

Sur les chemins de fer, les tarifs des voyageurs furent respectivement de 0 fr. 30, 0 fr. 15 et 0 fr. 08 pour les 1^{re}, 2^e et 3^e classes.

Les marchandises furent taxées au poids à raison de 0 fr. 50 la T.K. avec une majoration de 0 fr. 25 pour les matières encombrantes. Peu

(1) GENTIL LOUIS, *Les Voies de communication au Maroc*, dans *Revue générale des sciences*, 15 avril 1914, p. 336-341.

après, un arrêté du 23 janvier 1917 créa un régime plus complet. Les automotrices à essence furent mises à la disposition des voyageurs de 1^{re} classe. Les marchandises furent classées selon leur nature en six séries ; les prix de base par série étant les suivants :

1 ^{re} série :	0 fr. 50	la tonne kilométrique
2 ^e série :	0 fr. 48	— —
3 ^e série :	0 fr. 45	— —
4 ^e série :	0 fr. 40	— —
5 ^e série :	0 fr. 35	— —
6 ^e série :	0 fr. 30	— —

En même temps, les transports automobile devenaient chaque jour plus nombreux avec la rapide extension du réseau routier.

La vitesse fut accrue et au lieu de 5 heures par exemple, qu'il fallait en 1913 pour se rendre de Casablanca à Rabat, le trajet de 92 kilomètres qui séparent ces deux villes ne nécessita plus qu'3 heures en 1916.

On enregistra aussi une baisse sensible dans les prix des transports automobiles, malgré les difficultés de se procurer de l'essence pendant la guerre et la hausse de ce combustible. Le prix des places par voyageur, qui était de 60 francs sur la relation Casablanca-Rabat en 1913, descendit en 1916 à 25 francs, et à 15 francs pour

PRIX MOYENS DES TRANSPORTS AUTRES QUE LE CHEMIN DE FER (1)

(Prix de la tonne kilométrique en francs)

PRODUITS	Années	Rabat	Casablanca	Fès	Marrakech	Meknès	Mazagan	Safi	Mogador
Chameaux	1914	2 »	2 »	1 85	1 80	4 71	0 64	0 70	0 80
	1915	1 50	1 60	2 58	1 80	4 86	1 54	0 57	0 70
	1916	1 20	1 20	1 24	0 44	1 96	1 20	0 72	0 70
	1917	1 »	1 »	0 80	0 40	0 56	0 80	0 65	0 70
Mulets	1914	2 »	2 »	1 85	1 25	4 71	1 25	0 80	1 »
	1915	1 50	1 50	1 78	1 30	1 86	1 23	0 57	0 80
	1916	1 10	1 10	1 24	0 80	1 95	2 20	0 72	0 80
	1917	1 »	1 »	1 20	0 75	0 56	1 »	0 65	0 70
Arabas	1914	2 50	2 »	2 »	2 »	3 »	2 »	2 »	2 »
	1915	2 »	1 80	2 »	1 80	2 50	1 60	1 50	1 50
	1916	1 »	1 70	1 80	1 50	2 »	1 40	1 50	1 50
	1917	0 70	0 70	1 50	1 »	1 »	1 »	1 50	1 50
Camions autos	1914	2 50	2 20	2 50	1 90	4 »	2 50	2 50	2 50
	1915	2 »	1 70	2 »	1 70	2 50	2 »	2 »	2 »
	1916	1 80	1 50	1 80	1 75	2 »	2 »	2 »	2 »
	1917	1 20	1 10	1 50	1 50	1 50	1 75	1 50	1 50
Charrettes	1914	2 50	1 70	1 85	2 »	2 »	2 »	2 »	2 »
	1915	1 50	1 60	1 85	1 80	1 60	1 50	1 50	1 50
	1916	1 25	1 10	1 70	1 50	1 30	1 30	1 50	1 50
	1917	1 10	0 90	1 60	0 90	2 »	1 50	1 50	1 60

(1) Annuaire économique et financier du Protectorat, années 1918-1919, p. 217.

les autobus affectés aux indigènes, tandis que les tarifs de messageries ne dépassaient pas 25 francs les 100 kilos. Entre Casablanca et Marrakech, le Protectorat établit un service postal quotidien avec deux voitures. Le trajet ne se fit plus qu'en une journée à la vitesse moyenne, arrêts compris, de 24 kilomètres horaires. Le prix des places qui n'était en 1913 encore jamais inférieur à 125 francs pour un trajet simple et à 250 francs pour un aller et retour, ne dépassa pas en 1916, 70 francs pour l'aller et 120 francs pour l'aller et retour. Sur la même relation, des camions automobiles purent transporter des marchandises pour 360 francs au maximum la tonne, c'est-à-dire à un tarif moyen de 1 fr. 50 la T.K.

Pendant, chameaux, mulets, charrettes, arabas continuèrent d'être utilisés pour le transport des marchandises. Le camion automobile, en effet, n'avait qu'un faible rayon d'action. Au delà de 2 tonnes, il fallait recourir pour ces véhicules à la bande pleine ou même au bandage d'acier. Ce n'est en effet qu'en 1919 que le premier pneu pour poids lourds a été créé pour une charge par pneu de 1.100 kilos, permettant l'équipement de camions de 3 tonnes et assurant, en même temps que la légèreté et la vitesse, la possibilité d'aller partout.

Mais concurrencés par ces nouveaux véhicules, même imparfaits, les anciens modes de portage baissèrent leurs prix. Le tableau ci-dessus donne un aperçu par région des prix pratiqués pour les transports de marchandises de 1914 à 1917.

Cette baisse des tarifs de transports apparaitra encore plus nette si l'on songe à l'élévation générale des prix due à la guerre.

Après guerre

C'est surtout à partir de 1919 que l'évolution des moyens de transports et que la baisse des tarifs prirent un rythme accéléré.

La construction du réseau routier, qui n'atteignait encore en 1919 que 2.013 kilomètres de voies, fut activée et au 1^{er} janvier 1933, 5.996 kilomètres de routes, dont 2.500 goudronnés, étaient livrés à la circulation, tandis qu'à la même époque près de 1.088 kilomètres de lignes du réseau ferroviaire à voie normale, étaient mises en exploitation.

Le nombre de véhicules automobiles circulant sur les routes marocaines atteignit au 1^{er} janvier 1933, le chiffre de 42.036.

Dès 1919, chemins de fer et automobiles furent les seuls modes de transports largement utilisés par le commerce. Le portage à dos d'animaux et le roulage ne furent plus employés que d'une façon restreinte et par les seuls indigènes possesseurs d'animaux pour leurs propres besoins.

Jusqu'à ces dernières années, automobiles et chemins de fer avaient pu se développer et vivre largement côte à côte. Mais la disproportion

entre l'accroissement du trafic possible et la vertigineuse ascension du nombre des véhicules, favorisée par un généreux octroi de crédits, devait naturellement provoquer une vive concurrence entre les divers moyens de transports. La crise actuelle, en restreignant les possibilités de trafic, a donné à cette concurrence une acuité comparable à celle qui existe en Europe. Il en est résulté une chute sensible des tarifs pratiqués, spécialement en matière automobile.

Pour le transport des voyageurs, les tarifs ferroviaires, en effet, dont l'aménagement nécessite une longue et minutieuse réglementation, après avoir été légèrement majorés en 1926 en raison de la chute du franc, maintiennent leur cours de 1927 à 1932 ; seuls les tarifs de la 4^e classe réservée aux indigènes marquent une légère baisse. Sur la ligne de Casablanca à Rabat, ils sont respectivement pour les 1^{er}, 2^e et 3^e classes de 28 fr. 60, 22 fr. 55, 17 francs pour un trajet simple et de 48 fr. 80, 33 fr. 75, 25 fr. 45 pour l'aller et le retour. Le prix d'un voyage simple en 4^e classe, qui était de 11 fr. 65 en 1927, passe en 1928 à 9 francs et reste le même jusqu'en 1932. (1)

Sur la relation Casablanca-Marrakech, les tarifs des 1^{er}, 2^e et 3^e classes restent aussi sans changement jusqu'en 1932. Seuls les tarifs de 4^e classe passent de 24 francs à 18 francs en 1929 et à 15 et 12 francs en 1932.

Pour les marchandises, les prix diffèrent selon les séries auxquelles elles appartiennent. De plus, tout un aménagement de prix fermes, tarifs spéciaux de groupage, ristournes, etc., rendent difficile l'établissement d'un prix moyen de transport. Mais l'emploi de plus en plus large de ces tarifs spéciaux entraîne une baisse sensible des prix de transports. Le transport du sucre, de Casablanca à Marrakech par exemple, par chargements complets coûtait 105 francs la tonne en 1932 et 90 francs pour un chargement dépassant 4 tonnes, avec ristourne atteignant jusqu'à 30 % à l'aller et 50 % au retour. Sur la relation Casablanca-Rabat, les tarifs de transport de sucre ont subi une baisse encore plus caractéristique ; par chargement complet, les tarifs de groupage en janvier 1931 mettaient à 40 francs la tonne le prix de ce transport de Casablanca à Rabat et à 40 francs pour un chargement dépassant 4 tonnes. En juillet 1931, ces prix étaient de 35 francs et 29 francs.

Les prix des transports automobiles n'ont aucune fixité ; ils varient avec les différentes entreprises et selon la loi de l'offre et de la demande. D'une façon générale, cependant, on peut dire que jusqu'à ce jour, ils n'ont varié que pour le transport des indigènes en raison de la concurrence extrême que se sont faite les petits transporteurs.

(1) Ces prix viennent de subir un nouvel aménagement à la suite de la création de tarifs combinés C.T.M.-C.F.M., sur cette relation.

En moyenne, les tarifs de transport de voyageurs européens sur la ligne de Casablanca-Rabat s'élèvent pour un trajet simple à 15 et 20 francs et pour un aller et retour à 25 francs et 30 francs. Pour les indigènes, les prix qui, en 1927 étaient de 6 à 10 francs, descendent à l'heure actuelle jusqu'à 4 et 3 francs. Pour se rendre de Casablanca à Marrakech, l'Européen ne paie aujourd'hui que 25 à 40 francs, tandis que l'indigène arrive, en marchandant un peu, à ne payer que 15 et même 10 francs.

Ce sont surtout les marchandises qui ont bénéficié de la chute des prix de transports, et, plus que toutes autres, les marchandises chères que les camions enlèvent de plus en plus au chemin de fer. Pour reprendre l'exemple de tout

à l'heure, le transport du sucre qui, sur la relation Casablanca-Rabat, coûtait encore en 1929, 80 francs la tonne, ne revient plus qu'à 70 francs en 1930, 50 francs en 1931, 35 et 30 francs en 1932. De Casablanca à Marrakech, la baisse des prix de transports par camion de cette même marchandise est aussi caractéristique. Les tarifs moyens qui étaient de 175 et 130 francs en 1929, passent à 150-110 francs en 1930, 125-90 francs en 1931, 100-65 francs en 1932.

Cette baisse n'est d'ailleurs pas due à la seule concurrence du rail et de la route, elle est aussi très sensible sur les lignes non concurrencées par le chemin de fer. On en pourra juger par le tableau suivant :

FLUCTUATION DES TARIFS DE TRANSPORTS AUTOMOBILES

(domicile à domicile)

RELATIONS	1929	1930	1931	1932
Casablanca-Mazagan (97 km.)	100	90/70	60	50
Casablanc-Safi (255 km.)	200	150	100	70
Casablanca-Mogador (367 km.)	250	250/200	200/150	100
Meknès-Timadit (103 km.)	180			85
Meknès-Midelt (400 km.)	400			200 et moins
Meknès-Rich (283 km.)	650			300
Meknès-Kerando (333 km.)				820

Ce bref aperçu donne une idée de l'extraordinaire évolution des moyens de transports, surtout si l'on songe que les prix cités pour toute la période d'avant-guerre sont comptés en francs-or. Alors qu'il y a 20 ans à peine, il fallait payer 60 francs, c'est-à-dire environ 300 francs d'aujourd'hui, pour se rendre de Casablanca à Rabat, ce déplacement ne coûte à l'heure actuelle que 20 francs au plus.

Il s'effectue, d'autre part, dans des conditions de sécurité, de confort et de vitesse telles qu'il ne semble pas possible qu'en 1912 le même trajet nécessitait plus de 5 heures de voyage à travers le bled ou sur une piste défoncée et

cahoteuse, et que quelques années plus tôt il fallait plus de 4 jours de marche à dos de mulet, une véritable escorte et tous les *impedimenta* que nécessitait pareille entreprise.

Nulle part mieux qu'au Maroc, où, en matière de transports tout était à créer à notre arrivée, les progrès des moyens de communication et surtout de l'automobile n'ont été plus saisissants d'autant plus que la route marocaine a été conçue et construite pour l'automobile, par des ingénieurs automobilistes eux-mêmes.

MARCEL BOUSSER.