

العنوان:	Le Réseau Ferré Marocain Sous le Protectorat Français (1912-1956): Histoire et Développement
المصدر:	مجلة كلية الآداب والعلوم الإنسانية سايس
الناشر:	جامعة سيدي محمد بن عبد الله - كلية الآداب والعلوم الإنسانية سايس
المؤلف الرئيسي:	Es Saberou, Ismail
المجلد/العدد:	2ع
محكمة:	نعم
التاريخ الميلادي:	2016
الصفحات:	71 - 90
رقم MD:	905307
نوع المحتوى:	بحوث ومقالات
اللغة:	French
قواعد المعلومات:	HumanIndex
مواضيع:	الحماية الفرنسية على المغرب، السياسة الاقتصادية، التخطيط العمراني، السكك الحديدية
رابط:	http://search.mandumah.com/Record/905307

Bibliographie

Les sources archivistiques

- Archives de la Bibliothèque Nationale du Royaume du Maroc, Rabat, sous série E 761.
- Archives de la bibliothèque Nationale du Maroc, Rabat, sous série E 758.
- Archives de la Bibliothèque Nationale du Maroc, Rabat, sous série D 120.
- Archives de la Bibliothèque Nationale du Maroc, Rabat, sous série E 769.

Bulletins officiels du Protectorat du Maroc

- Bulletin Officiel, n° 58, 5/12/1913.
- Bulletin Officiel, n° 286, 16/4/1918.
- Bulletin officiel, n° 25, 16 Juin, 1914.
- Bulletin Officiel, n°1169, 22 mars 1935.

Revues

- Revue le Cheminot marocain, n°7, 3ème année, 2 trimestre, 1934, pp. 1-4.
- Revue le monde colonial illustré, n°3, novembre 1932, pp.202-203.
- Revue générale des transports, n° 28, 10 oct. 1937, pp. 12-20.
- Revue l'écho du rail, n° 3 de mars 1979, pp. 43-44.

Sources imprimées

- Lionel WIENER, *Les chemins de fer coloniaux de l'Afrique*, Dunod éd, Paris, 1930, pp. 61-76.
- Moustapha J.L. de COURTEN, *Un chemin de fer au Maroc*, le Caire, 1898, 16 p.
- M. Théodore STEEG, *Inauguration de la ligne Casablanca à Marrakech*, s.l, s. éd, pp. 60-80.
- Maurice DEBESSE, *Les chemins de fer marocain*, s. l, s.éd., 1933, pp. 105-113.
- M. J. LEGRAND, *Les voies et moyens de communications au Maroc occidental*, Société des Ingénieurs civils de France, Paris, 1914, pp. 5-90.

Ouvrages généraux

- André LABRY, *Les chemins de fer marocains, histoire et évolution*, éd, Office National des chemins de fer, Rabat, s.d, 340 p.
- ONCF, *Le Cinquantenaire, 1923-1973*, ONCF, Rabat, 1973, 241p.
- P. ESPERANDIEU, *Lyautey et le Protectorat*, thèse pour le doctorat en droit, LGDJ, Paris, 1979, 199 p.

Notons enfin que pour faire face à l'évolution du trafic des phosphates, la voie a été doublée « sur la ligne Casablanca-Khouribga, en plusieurs étapes : 1950/1951 : Casablanca-Nouasser ; 1957/1958 : Nouasser-Sidi El Aidi ; 1962/1964 : Sid El Aidi-Khouribga »³.

En résumé, les opérations militaires ont justifié la construction rapide du réseau provisoire à voie de 0.60 m. Ce dernier a fait place à la route : les grands axes routiers reliant les grandes villes ont été doublés par des voies ferrées normales assurant les transports massifs des voyageurs et des marchandises. A la veille de l'indépendance, le réseau ferré marocain à voie large a un développement d'environ 1700 km de lignes.

Une conclusion qui se dégage de tout ce que nous avons dit est que la voie de communication, dans tout pays de colonisation, a toujours été un des facteurs essentiels de leur domination et de développement économique. Elle suit pas à pas les troupes, permettant seule leur ravitaillement et assurant leur déplacement rapide. Ainsi, à l'aube du XXe siècle, dans un pays neuf comme le Maroc, les ressources en matériel sont inexistantes et il faut tout faire venir de la métropole. En conséquence, l'essor du Maroc qui imposait un équipement rapide en voies de communication, pour répondre à des besoins de plus en plus intenses du point de vue politique, militaire et économique permet de comprendre comment l'Europe des temps modernes a agi comme force impériale, sous l'impulsion des enjeux politiques et économiques du moment. Par ailleurs, nous soulignons que l'autorité du protectorat, ne s'est pas contentée par transformer certaines voies de communication et moyens de transport, mais elle les a créées de toutes pièces, en dépit des difficultés techniques, des circonstances tragiques de la guerre, malgré, la plus tenace des oppositions internationales. Elle poursuit son œuvre, dotant ainsi le Maroc du réseau indispensable à son développement, plus indispensable encore à la mise en valeur chaque jour plus intense des richesses de sol et de sous-sol. La France certes, réagit pour ses propres intérêts de domination. Mais, en servant ses intérêts impérialistes, sert aussi, les « autochtones », qui utilisent les facilités mises ainsi à leur portée. Ce progrès a été réalisé en moins de temps, d'abord éléments essentiels de pacification, devenant chaque jour davantage élément essentiel du développement économique et social, le chemin de fer constitue peut-être le plus admirable œuvre réalisé dans le Maghreb el Aqsa, et l'œuvre parmi d'autres par lesquels le Maroc a été le plus complètement transformé.

³ -ONCF, le Cinquantenaire, Op. cit., p. 13.

1 m 44 et un poids de 46 kg »³. Le tracé de la voie était fait de sorte à permettre des vitesses de 100 kilomètres à l'heure avec des essieux de 20 tonnes. L'ouverture de la ligne d'Oujda-Bou Arfa était prévue en juin 1931.

IV : la mise en service du réseau ferré marocain à voie normale

Il est intéressant de souligner qu'après 1918, les accords de 1906 et 1911 étaient abrogés et le sultan fut accordé le 29 juin 1920 à la Compagnie des chemins du Maroc (CFM) la concession des lignes (carte.2)¹ qui s'étendent sur des longues distances, et pour cette raison, elles étaient ouvertes successivement par tronçons en plusieurs étapes (Tableau 1, ci-après) :

Tableau (1) chronologique du développement du réseau à voie normale² :

Désignation des lignes	Date de mise en service
Tanger-Fès	07 mai 1936
Rabat- Fès	05 avril 1923
Casablanca-Khouribga	01 septembre 1923
Casablanca-Rabat	21 avril 1925
Casablanca-Sidi El Aidi- Settât	14 juin 1925
Settât-Machra Ben Abbou	14 juin 1925
Khouribga-Oued Zem	13 juillet 1925
SidiKacem-MechraBelKsiri	12 août 1925
MechraBelKsiri-Souk El Arba	01 juillet 1926
Sidi El Aidi-Marrakech, Machra Ben Abbou-Marrakech	07 novembre 1928
Oujda-Taza	15 mai 1932
Oujda-Bou Arfa	1 ^{er} août 1932
Benguerir-Youssoufia	23 novembre 1932
Taza-Fès	15 avril 1934
Youssoufia-Safi, Ben guérir-Safi	07 mai 1936
Guenfouda-Hassibal	1 ^{er} décembre 1952

³ - Archives de la Bibliothèque Nationale du Maroc, Rabat, E 761.

¹ - Voir carte 2, p. 15.

² - ONCF, le cinquantenaire, Op. cit., p. 12. Bulletin de la société géographique d'Alger, N° spécial, 1922, extrait de l'article : les chemins de fer Marocains, par Marc de MAZIERES, administrateur au PLM.

trouvent soudé par le rail, qui court depuis lors sans interruption de Tunis à Marrakech. Le programme initial d'équipement ferroviaire du Maroc se trouvait ainsi réalisé. Il a été complété par les deux lignes suivantes, l'une à l'ouest et l'autre en Maroc Oriental :

a- La ligne de Ben Guérir-Safi

Cette ligne appelée aussi ligne 8, la construction a été décidée pour le transport des phosphates. Cet embranchement donc se détache à Ben Guérir de l'artère centrale, qu'elle relie au port de Safi, après avoir traversé la ville en souterrain. Outre que son intérêt économique général, « elle a pour objet d'évacuer vers la mer les phosphates des Gantour, dont le centre d'extraction est situé à proximité de la gare de Louis-Gentil (actuellement Youssouffia), à 90 kilomètres du port. Ce dernier a reçu à cet effet les aménagements les plus modernes de l'époque pour le chargement des navires »¹.

b- Embranchement El Guefaf-Aït-Amar (20kms)

Après la mise en exploitation, en 1937, des gisements de minerai de fer des Aït-Amar. Un petit embranchement était établi sur la ligne Sidi-Aïdi-Oued Zem, pour écouler sur Casablanca la production d'un gisement de minerai de fer, qui était en exploitation, dans la région des Aït-Amar, à une trentaine de kilomètre au Nord-Oeust d'Oued Zem. L'embranchement a été mis en service le 22 octobre 1937.

III- la Compagnie des chemins de fer du Maroc Oriental : le tracé²

a- La ligne d'Oujda à Bou Arfa

Le chemin de fer Oujda-Bou Arfa est avant tout un chemin de fer minier, destiné à drainer les nombreux gisements qui se trouvent dans toute cette région du Maroc oriental. Par la suite, il est devenu un des tronçons du Transsaharien et, à ce titre, il avait un intérêt particulier pour l'autorité du protectorat : « il apportera dans les régions traversées des éléments de prospérité nouveaux. Les rails d'Oujda-Bou Arfa avaient un espacement de

¹ - Jean LOUIN, « Chemins de fer marocains » dans la *Revue générale des transports*, n° 28, 10 oct. 1937, p. 16.

² - Pour plus de détails sur la description du réseau ferroviaire marocain du Protectorat, voir l'annexe *Guide Routier Technique du Maroc Occidental*. M. J. LE GRAND, Op, cit., pp. 72-91.

II-II : La construction de la voie ferrée à écartement normal : la Compagnie des chemins de fer du Maroc (C.F.M)

II-II-1- Le premier réseau de la C.F.M : l'intérêt militaire ou économique qui détermine le choix du tracé de la voie ferrée (carte.2)¹

Dès 1914, le Protectorat avait fait préparer les projets d'une série de lignes, mais la guerre paralysa ces efforts. Toutefois, dès l'armistice, on décida de construire six lignes à voie normale, à savoir :

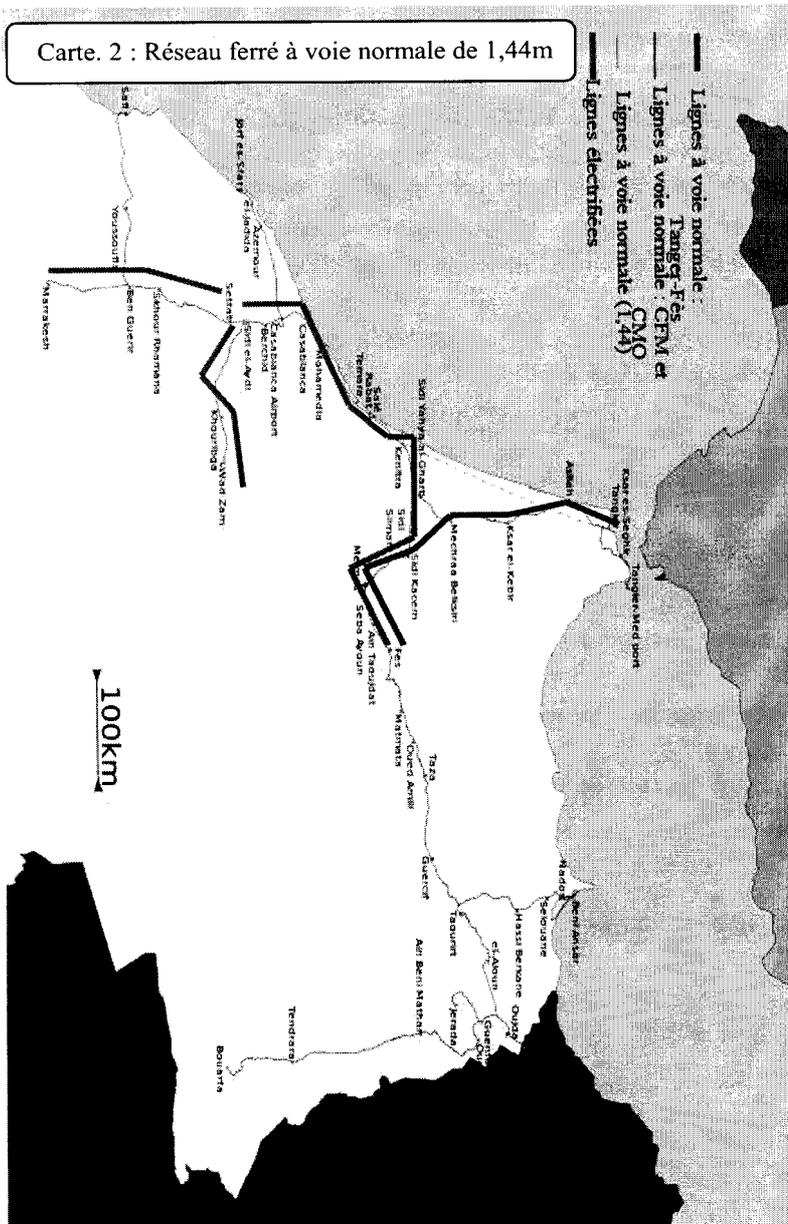
- 1-La ligne Petitjean (sidi kaçem)-Casablanca (213km).
- 2- La ligne Casablanca à Marrakech (250 km)
- 3- La ligne Sidi-El-Aidi-Khouribga-Oued-Zem (120 km)
- 4- La ligne Fès-Oujda-Frontière algérienne (355 km)

Il importe de souligner à ce stade d'étude quel'autorité coloniale au Maroc à cette époque était dans l'obligation de penser à assurer en première urgence son existence et sa sécurité et prenait à cet égard les assurances nécessaires, sans lesquelles la grande œuvre déjà réalisée risque les pires aventures. Ainsi, la voie normale apportait dans les régions traversées, des éléments de prospérité nouveaux. En outre, La jonction du Maroc à l'Algérie par une voie normale a permis de créer entre les deux pays des rapports réguliers, et comme la ville d'Oujda se trouve très éloignée des ports atlantiques va avoir à sa portée le port d'Oran pour écouler ses produits sur la métropole. En plus, elle a permis de relier le Maroc, de même que l'Algérie et la Tunisie, aux possessions françaises de l'Afrique Centrale, en sorte que le bloc de l'Afrique du Nord peut s'étendre jusqu'aux territoires française du Soudan et du Sénégal.

II-II-2 : Le deuxième réseau de la C.F.M.

De 1923 à 1928 toutes les lignes qui constituent la partie occidentale du réseau entrèrent en exploitation, et, avec l'achèvement de la ligne Fès-Oujda en 1934, les trois possessions françaises de l'Afrique du Nord se

¹ -Voir carte 2, p. 15.



Source : ONCF, Rabat, Maroc.

contre, ne donnaient pas les mêmes avantages aux agents qu'elles mettaient à la disposition des chemins de fer du Maroc ou du chemin de fer Tanger-Fès, elles les plaçaient sous le régime de la disponibilité qui suspend les droits à l'avancement et ne laisse subsister que les versements à la caisse des retraites. Cependant, nous trouvons qu'au fil du temps, ce dernier avantage, était réduit, suite à un nouveau règlement des caisses de retraite des chemins de fer métropolitains, réglementation qui a été homologué le 3 août 1929. En fait, il ne vise pas les agents mis en disponibilité pour servir aux chemins de fer du pays de protectorat, sur la demande même de ces chemins de fer.

Il est d'ailleurs à noter que le Tanger-Fès avait, en outre des agents de PLM ou PO, des agents des compagnies du Nord¹ et de l'Etat qui, étant placés dans la position de disponibilité par leurs réseaux d'origine, ne peuvent bénéficier des avantages pour la retraite qui viennent d'être accordés par la décision ministérielle du 3 août 1929². Ces agents jugés d'excellents collaborateurs des différents services de la compagnie, demandent les mêmes avantages consentis à leurs collègues venant de la compagnie Paris-Lyon-Méditerranée ou la compagnie Paris-Orléans.

C'était donc, l'une des moyens parmi d'autres, que la France sous le patronage de Lyautey, a réussi à l'appliquer au Maroc pour faire doter celui-ci dans peu de temps d'un chemin de fer à voie normale à la norme européenne.

¹ - La Compagnie des Chemins de Fer du Nord est une compagnie française qui exploite le réseau ferroviaire du Nord de la France de 1845 à 1938. Elle est créée le 20 septembre 1845 par le banquier James de Rothschild et ses associés, sous le nom de Compagnie du Chemin de Fer du Nord, pour exploiter la concession par l'État des lignes de Paris à la frontière belge par Lille et Valenciennes, avec des embranchements annexes. Elle prend le nom pluriel de Compagnie des Chemins de Fer du Nord.

² -Archives de la Bibliothèque nationale du Maroc, Rabat, Sous-série E 769.

général de la ligne, ses stations principales et les points où elle recouperait les limites nord et sud de la zone espagnole. La ligne de Tanger à Fès ainsi déterminée devait être concédée à une Compagnie internationale franco-espagnole unique, constitué en juin 1916. Sa concession comportait la construction et l'exploitation d'une ligne de 310 km. Ladite Compagnie était chargée à la fois de ses études définitives, de sa construction et de son exploitation. Aussitôt les études terminées, on s'est occupé en 1921 de mener les travaux avec activité sur tout l'ensemble du parcours.

La ligne du Tanger-Fès a été livrée à l'exploitation partiellement le 1^{er} juin 1923, et le 1^{er} juillet 1927, elle était ouverte à l'exploitation sur toute sa longueur. « Le tracé choisi est celui qui se présente comme le plus satisfaisant ».

II-I- 2 : Quelle stratégie pour la construction de la voie ferrée Tanger-Fès ?

Pour assurer la construction rapide des voies ferrées au Maroc et organiser la mise en exploitation de celles-ci, les Compagnies concessionnaires¹ ont dû faire appel à des agents de tous grades appartenant aux diverses compagnies de chemins de fer de la Métropole.

Deux de ces Compagnies, (la Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée ou P.L.M et la Compagnie Paris-Orléans ou PO)², qui avaient pris une part importante à la création des chemins de fer à voie normale au Maroc, décidaient de considérer comme détachés ceux de leurs agents qu'elles mettaient à la disposition des Compagnies concessionnaires, de la sorte, les agents en question continuaient à effectuer les versements à la caisse des retraites de leur réseau d'origine et conservaient leurs droits à l'avancement normal³.

Les autres Compagnies métropolitaines (la Compagnie du Nord, la Compagnie du Midi, la Compagnie de l'Est, la Compagnie de l'Ouest), par

¹ – Le réseau conçu par les services du protectorat concédé le 21/08/1920 à la Compagnie des chemins de fer du Maroc. Parmi les principaux actionnaires, on retrouve la Compagnie générale du Maroc, la Compagnie marocaine, les compagnies ferroviaires du Paris-Lyon-Méditerranée et du Paris-Orléans.

² – Le PLM est l'une des plus importantes Compagnies ferroviaires françaises entre sa création en 1857 et sa nationalisation en 1938, lors de la création de la SNCF. Desservant notamment le sud-est de la France. Quant à la compagnie PO, elle est créée le 13/08/1838, elle desservait l'ensemble du sud-ouest de la France, elle était fusionnée le 1/01/1938 pour constituer la SNCF.

³ – Archives de la Bibliothèque Nationale du Maroc, Rabat, sous-série E 769.

II)-La construction des chemins de fer du Maroc à voie normale

Après 1918, les accords franco-allemands de 1906 et 1911 ont été abrogés. Ainsi, à la voie étroite de 0,60 m lancée par le Génie militaire, d'abord pour les besoins militaires se substitue peu à peu la voie normale, c'est-à-dire, à écartement de 1,44 m et à vocation commerciale. Le réseau des chemins de fer à voie normale du Maroc est partagé entre trois compagnies concessionnaires : la Compagnie des chemins de fer du Maroc, la compagnie internationale franco-espagnole du Tanger Fès et la Compagnie des chemins de fer du Maroc oriental. Ainsi, nous paraît-il intéressant de nous concentrer ici sur la question de la construction du réseau et de son développement, ainsi que le choix du tracé en fonction des objectifs militaires ou économique. Nous examinerons successivement :

- I) la Compagnie internationale du Tanger-Fès
- II) la Compagnie des chemins de fer du Maroc.
- III) la Compagnie des chemins de fer du Maroc oriental.

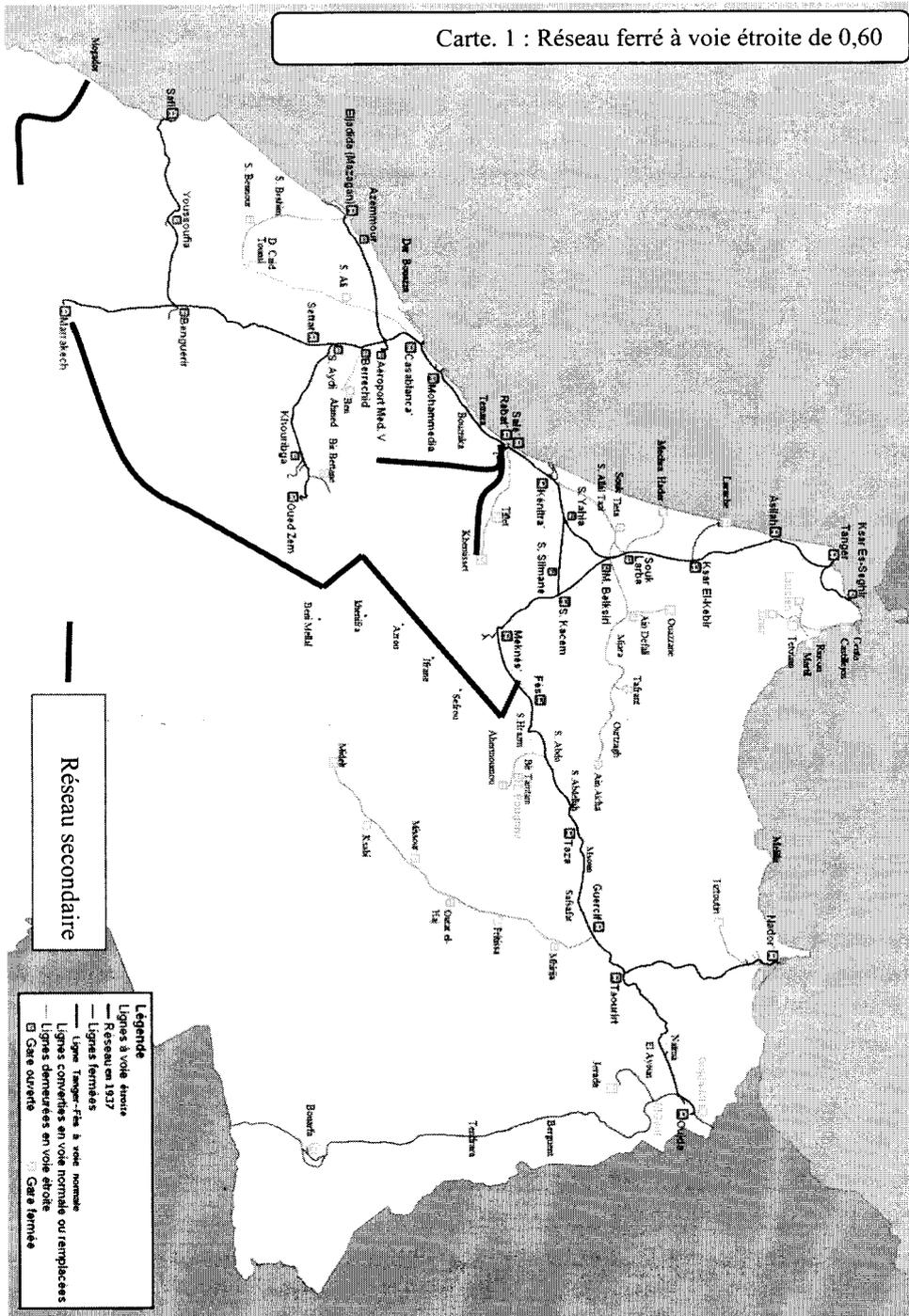
II-I- La construction de la voie ferrée normale de Tanger-Fès

II-I-1 : Des considérations générales intéressant la ligne Tanger-Fès

Le chemin de fer de Tanger-Fès¹ était le premier chemin de fer commercial (à voie normale 1 m 44) qu'il fallait mettre en exploitation au Maroc. Mais, les traités internationaux d'avant-guerre (l'acte d'Algésiras en 1906, l'accord franco-allemand du 4 novembre 1911 et le traité franco-espagnol, signé 27 novembre 1912)² ont décidé autrement. En plus, l'influence ou la domination espagnole était fictive à cette époque, ce qui remettait la construction de la ligne à une date indéterminée. Il y avait donc un intérêt majeur, pour la France et l'Espagne, pour libérer le protectorat et lui permettre l'établissement non seulement de la ligne du Tanger-Fès, mais aussi, d'autres lignes commerciales indispensables au développement économique du Maroc. Après des négociations engagées dans ce but à Madrid en juin 1912, les deux gouvernements français et espagnols arrivent au protocole annexé à la convention du 27 novembre 1912. Aux termes de celui-ci, les études préliminaires étaient menées pour déterminer le tracé

¹ – Voir carte 2.

² - Archives de la Bibliothèque Nationale du Maroc, Rabat, sous série D 120.



Source : ONCF, Rabat, Maroc.

En résumé, le réseau à voie de 0.60 (carte.1)³ se subdivise en quatre sections distinctes⁴ : la plus longue celle qui a comme point de départ Casablanca et Marrakech comme terminus, avec de nombreux embranchements sur les riches plaines de Chaouia, Abda et Doukkala et les gisements de phosphates. La seconde, beaucoup moins long, de Rabat à Khemisset, mais elle traverse des régions connues par leur richesse forestière et agricole. La troisième traverse la riche plaine du Gharb, et la dernière, comprend des lignes très longues, elle traverse des pays paraissent très pauvres au point de vue agricole, mais, ce sont les possibilités minières et l'intérêt stratégique qui ont dicté la construction de ce réseau oriental.

Ce réseau à voie étroite qui était entièrement militaire jusqu'au 1920, au moment de sa plus grande extension atteignait plus de 2000 km. La seule particularité de la voie étroite par rapport à la voie normale, c'est qu'elle desservait de nombreuses agglomérations que la voie normale ne touche pas telle que : Midelt, Ahermoumou, Ouezzane, Khémisset, Mechraa el Hader (Moulay Bousselham) et la vallée de l'Ouergha. En plus, la voie de 0.60 pénétrait aussi dans le centre de certaines villes (tramway), en développant un véritable réseau urbain et c'est le cas de Casablanca, Marrakech et Rabat.

En définitive, ce réseau à voie étroite a rendu les plus grands services. Cette voie de communication qui était indispensables au début de la conquête et pendant une longue période du protectorat, a été réservée à la desserte des régions que l'on commence à mettre en valeur et où le réseau routier est peu développé, elle permet d'amorcer le trafic et prépare, s'il y a lieu, l'installation ultérieure d'une voie normale. En revanche, ses lignes principales ont été destinées à être peu à peu remplacées par les lignes à voie normale et finissent par disparaître. Avec l'installation de la paix dans le pays, les besoins militaires allaient en s'affaiblissant, grâce à la diminution des effectifs et à l'augmentation des ressources locales alors que les besoins commerciaux allaient en s'augmentant par suite du développement économique du pays. Cette nouvelle donne a permis l'apparition d'un réseau commercial à voie large de 1 m 44 capable de répondre aux besoins de développement du royaume chérifien.

³ - Voir carte 1, p. 11.

⁴ - Archives de la Bibliothèque Nationale du Royaume du Maroc, Rabat, sous série E 761.

1°- Dès 1923, le prolongement vers la Haute Moulouya de l'antenne Guercif-Outat el Hadj qui atteignaient Midelt en 1930 ;

2°- A la même date, également la ligne Kenitra-el Tletla-Mechra-Bel Ksiri, amorce des trois antennes Suivants :

- en 1924 au Nord-Ouest du Rharb, l'antenne ET-Tletla- Mechra-el Hadar, entre 1923 et 1928 la longue antenne Mechra-Bel-Ksiri-Ain Defali-Fes-el Bali-Ourtzagh-Ain Aicha, qui pénétrait profondément dans le Rif ;

- en 1924 l'antenne Ain Defali-Ouezzane à travers la vallée de l'Ourgha, en 1925 l'antenne BirTam-Tam-Ahermoumou, qui s'embranchait sur la ligne Fès-Oujda et pénétrait vers la zone de Beni Ouaraine ;

- en 1927, s'embranchant sur la ligne de Marrakech, la liaison CaidTounsi-el Jadida ;

- en 1927 également une antenne de pénétration Rabat-Tiflet-Khemisset, en 1928 était amorcée la construction d'une antenne à voie métrique entre Meknès et Azrou dont les travaux étaient abandonnés avant l'achèvement de cette ligne¹.

En somme, le réseau à voie étroite de 0 m 60 comprend de nombreuses lignes qui étaient appelées à disparaître. Ainsi, le conseil du gouvernement de protectorat a décidé en décembre 1934 de suspendre l'exploitation de la totalité des lignes à voie de 0 m 60 : Guercif-Midelt- le 1^{er} octobre 1935, Ain Defali-Ouezan le 1^{er} avril 1936 et Mechra Bel Ksiri-Ourtzagh en fin 1936, après la remise en état de la piste Guercif-Midelt et achèvement des routes remplaçant les voies supprimées (Bou Arfa- Bou Dnib par Ain Chair). Certaines lignes avaient une brève existence, Rabat-Khemisset, quatre ans de 1927 à 1931, el Jadida, Dar CaidTounsi, quatre ans de 1928 à 1932; les routes remplaçaient la voie de 0 m 60².

On peut se dire qu'après l'ouverture de la voie normale qui permet de plus grandes vitesses et un trafic beaucoup plus important, le réseau à voie de 0 m 60 a été fortement modifié : d'une manière progressive, les lignes se ferment au trafic pour disparaître en 1937. Le dernier tronçon Mechra Bel Ksiri-Ourtzagh (1937) n'a été maintenu en service jusqu'au 31 janvier 1937 que parce que la route qui lui est parallèle n'était pas encore livrée en tous temps à la circulation. Ainsi, indispensable au début de protectorat, la voie étroite marocaine est destinée sinon à disparaître, du moins à ne plus assurer qu'un trafic local. A chaque travée qu'on enlève, c'était un peu du "vieux Maroc" qui s'en va et qui entre dans le domaine de l'histoire.

¹ -Idem, ONCF, le Cinquantenaire, pp.10-11.

² -Bulletin Officiel, n°1169, 22 mars 1935.

le Maroc entre Casablanca à l'ouest et l'Algérie à l'est, au moyen d'un chemin de fer à voie étroite de 0,60.

Les travaux de terrassements et la pose de voie ont été effectués par des travailleurs venus du Rif et du Sous, embauchés par des entrepreneurs, dont des officiers du Génie surveillaient les travaux. En outre, parallèlement à la construction des grands axes, nous trouvons l'établissement de lignes stratégiques. Celles-ci étaient branchées sur la dorsale Oujda-Casablanca. Parmi les embranchements, on trouve celui de Guercif (jonction) à Outat-el-Hadj et Midelt (288 km), dans la vallée de la Moulouya qui était construit dans un but exclusivement militaire, et, livré à l'exploitation par tronçons successif de 1919 à 1929. Puis, celui de Ber Rechid à l'Oued Zem, embranchement qui était établi rapidement pour permettre le transport de phosphate. La ligne de Meknès-Khenifra ainsi que la ligne de Kénitra-Ksiri-Ouezzane qui avait un grand intérêt militaire et économique : elles constituent d'une part, des lignes de premier ordre en assurant le ravitaillement des troupes. De l'autre part, elles desservent des zones particulièrement fertile (zone Sud-Meknès, région forestière Azrou-Meknès, zone du château d'eau de l'Oum Er Rebia , région Tadla et Marrakech, plaine du Sebou et région d'Ouezzane)¹.

b- De 1923 à 1937 : vers la disparition de la voie militaire

A partir de 1916, la voie militaire de 0 m 60 était ouverte au service commercial. A mesure que l'occupation s'étendait, le rail permettait de ravitailler les postes militaires. Vers 1921, le pays est relié du nord au sud et de l'est à l'ouest par un chemin de fer qui s'étend sur plus de 2000 km. Cependant, à partir de 1923, la construction des voies normales (1 m 44) et leur ouverture à l'exploitation entraînaient la disparition des voies de 0 m 60 au fur et à mesure que la voie normale les remplaçait. On ne comptait plus, en 1931, que « 1267 km de voies à 0,60. Le matériel ainsi récupéré était utilisé sur des lignes nouvelles nécessitées autant par des besoins militaires que par les besoins commerciaux »². C'est ainsi qu'on trouve l'ouverture de la ligne à voie normale de Rabat à Fès en 1923, et en parallèle, la voie étroite de 0 m 60 a été déposée et le matériel récupéré utilisé pour desservir d'autres destinations :

¹ –Archives de la Bibliothèque Nationale du Maroc, Rabat, sous série E 758.

² - Office National des Chemins de Fer (ONCF), *Le Cinquantenaire, 1923-1973*, ONCF, Rabat, 1973, p. 10.

Casablanca et Ber Rechid, sur 41 km »³. Cette ligne a été remplacée par une voie de 0 m 60 à traction par locomotives, comme nous le verrons ci-après. Le génie militaire a commencé les travaux en 1911 et 1912 par des points différents où il était facile d'amener le matériel et d'alimenter les chantiers. D'une manière générale, on trouve que cette zone occidentale comprenait les lignes suivantes :

Au départ de Casablanca :

Les travaux ont commencé en 1911. Or, après l'ouverture du port de Casablanca, les travaux par la suite, avançaient rapidement. Enfin, le 11 décembre 1912, la ligne de Casablanca à Rabat (88 km) était inaugurée.

Vers le sud, « la ligne poursuit son prolongement en direction de Marrakech, elle arrive à Ber Rechid (42 kilomètres), puis, mise en exploitation au mois d'octobre 1912. La ligne atteignait Caïd Tounsi (109.6 km) en 1915. Cette ligne était successivement prolongée vers Marrakech, où elle atteignait Oued Zem en 1917, Ben guérir (210 km) en 1918, jusqu'au moment de son achèvement à Marrakech, le 1^{er} juillet 1920 »¹. La ligne de Casablanca-Marrakech a été faite à l'entreprise par la Compagnie Marocaine, filiale de Creusot.

Au départ de Kenitra :

Au moment de l'occupation de Fès en 1911, le service des étapes du Maroc occidental avait demandé la construction d'une ligne de Mehdià à Sidi Kacem pour simplifier la grave question de ravitaillement. Vers Rabat, la voie atteint Salé dès juin 1913. Par ailleurs, vers Fès, le tracé de la voie de 0,60 vers Meknès et Fès ne passait pas par Sidi Kacem, mais, par Dar Bel Hamri qui réduisait la distance, puis économisait dans l'effort pour arriver le plus vite à Dar Bel Hamri en 1913, Meknès en juin 1914 et Fès en 1915².

Avec l'achèvement de cette ligne Kenitra- Dar Bel Hamri- Meknès-Fès et les embranchements de Guercif-Outat-el-Hadj (jonction) et de Ber Rechid à Oued Zem on établissait ainsi l'intercommunication à travers tout

³ –M. J. LEGRAND, *Les voies et moyens de communications au Maroc occidental*, S.éd., Paris, 1914, p. 28.

¹ – Ibid., p. 45.

² - André LABRY, *Les chemins de fer du Maroc, Histoire et évolution*, ONCF, Rabat, S.d., p.9.

a.1- Lignes du Maroc Oriental

Au départ d'Oujda :

Le réseau du Maroc oriental comprend, en dehors de la ligne principale Fès-Oujda, d'autres voies secondaires. Au début du protectorat, les travaux commençaient par étendre le réseau algérien au Maroc, jusqu'à Oujda. Le chemin de fer du Maroc Oriental, conçu à l'origine comme une ligne à écartement normal¹. Mais, la convention franco-allemande en empêchait la réalisation avant l'achèvement du Tanger-Fès, aussi décidait-on, de construire la ligne Oujda-Fès comme ligne militaire à voie de 0 m 60. Dans l'année 1911, entre LallaMaghnia et la frontière, puis jusqu'à Oujda, la voie était à écartement normal, elle poursuit ensuite en voie de 0 m 60, son prolongement vers Taourirt en 1912 (110 km), atteignant Guercif sur la Moulouya et amenant la locomotive à KasbaMçoun le 25 mars 1912 (201 km).

En 1914, les travaux s'avançaient graduellement jusqu'au juillet 1921 : « la ligne arrivait à Taza-Ladjeraf (230 km) le 14 juillet 1915. Puis, les travaux commencèrent de Fès, à l'autre extrémité de la ligne, après la construction de l'embranchement, de Bir-tam-tam à Harmoumou, il atteignait la vallée de l'Inaouen en 1916, BabMerzouka (242 km) le 1^{er} septembre 1917, le Col de Touhar (253 km) le 15 août 1918, et sidi Abdallah (218 km) le 27 mai 1920. Enfin, on construisit un embranchement militaire de 132 km depuis Guercif (jonction) vers le sud, jusqu'à Outat-el-Hadj (1918 au 19 janvier 1921) et Ksabi, le 21 juillet 1921, la jonction de cette ligne orientale était effectuée en présence du Maréchal Lyautey, avec la ligne venue de l'Ouest, au village Dar Caïd (334 km) qui se trouve en deçà de Fès (67 km de Fès) »². Par ailleurs, commencée en 1918, la longue ligne empruntant la vallée de la Moulouya, au départ de Guercif vers Midelt, arrivait à Missouri (191 km) en 1923.

a.2- les lignes du Maroc Occidental

Avec l'occupation militaire de la Chaouïa en 1908, « Le général d'Amade avait obtenu la construction d'un petit tramway à voie Decauville de 0 m 50 et à traction animale, qui effectuait le service entre les camps de

¹ –Lionel WIENER, *Les chemins de fer coloniaux de l'Afrique*, Dunodéd, Paris, 1930, p. 62.

² –André LABRY, *Les chemins de fer du Maroc, Histoire et évolution*, ONCF, Rabat, S.d., p.9.

60 en tenant compte de leur conversion en lignes à voie normale. De l'autre, la France, était dans l'obligation de réaliser, et en étroite collaboration avec l'Espagne, une liaison ferroviaire très éloignée de ses bases de pénétration, Casablanca et Oujda.

I-2- 1 : Description du réseau ferré militaire (0,60) dans le Maroc français

Outre les préoccupations stratégiques, deux idées directrices présidèrent à l'établissement du réseau marocain : d'abord il fallait le relier dans l'Est au réseau algérien et par la suite, dans l'Ouest s'appuyer sur le port de Casablanca. Ceci permettait de le ravitailler en matériel et en matériaux par les deux extrémités. C'est ainsi que les lignes du réseau (carte 1)¹ militaires à voie de 0 m 60 étaient entreprises : « les troupes du Génie en partant d'Oujda à l'est, et de Casablanca et de Kenitra à l'ouest, ont construit un réseau de voie étroite afin d'assurer au plus vite la liaison entre les principales villes de l'intérieur et les ports atlantiques qui servaient de base d'opérations. Les premières lignes à voie étroite de 0m 60, ont été établies rapidement et de façon à éviter toutes dépenses excessives : Elles suivaient toutes les sinuosités du terrain et évitaient autant que possible, les ouvrages d'art »².

Le déploiement de ce réseau à voie de 0 m 60 peut être divisé en deux périodes principales :

a - de l'origine à 1923, année d'entrée en service de la première voie normale, de Rabat à Fès.

b - de 1923 à 1937, date de la fermeture de la dernière voie de 0 m 60.

a- De 1911 à 1923 : situation et développement du réseau à voie étroite

Les travaux commencèrent en 1911 et 1912 par trois points différents d'où il était facile d'amener le matériel nécessaire : « Casablanca, Kenitra et Oujda. Les chantiers employaient un millier de manœuvres et une cinquantaine de techniciens. La pose de la voie s'effectuait à raison de 5 à 10 kilomètres par mois selon les difficultés du terrain »³.

¹-Voir carte 1.

²- ONCF, *Le Cinquantenaire*, 1923-1973, ONCF, Rabat, 1973, p. 9.

³-Bulletin officiel, n° 25, 16 Juin, 1914.

Une troisième expérience ferroviaire eut lieu quelques années plus tard, en 1901, sous le règne de sultan Moulay Abd el Aziz (1894-1908). Le jeune prince avait commandé aux usines du Creusot un matériel Decauville, pour relier, sur 4 km environ de parcours, son palais de Fès à Dar Debibagh, mais, cet essai n'a pas pu être mené à bien, et, ce chemin de fer comme ses prédécesseurs fut vite oublié¹.

Après l'échec des expériences précédentes², en 1908, la traction animale était choisie pour le chemin de fer 0 m 50, construit de mai à Juillet 1908, entre Casablanca et Ber Rechid, soit 40 km : les convois des marchandises étaient remorqués par des mulets et ceux des voyageurs par des chevaux. Les trains de marchandises comprenaient une trentaine de voitures tractées par deux mulets attelés en flèches. Douze heures environ étaient nécessaires pour parcourir la quarantaine de kilomètres entre Casablanca et Ber Rechid. Par contre, les trains des voyageurs composés d'une seule baladeuse à huit places étaient remorqués par un cheval, le train était composé de quatre wagonnets, les Marocains l'avaient appelé " Babour El Brel" : le chemin de fer à mulet, le trajet était parcouru en cinq heures. Ce chemin de fer à voie de 0 m 50 -avant d'être remplacé par la voie de 0 m 60 à traction mécanique- a permis:

« Pendant le mois de novembre 1913, (...) le transport au moyen de 82 trains dans chaque sens de 579 voyageurs et de 200 tonnes de marchandises, de Casablanca à Berrchid et de 768 voyageurs et 24 tonnes de marchandises, de Ber Rechid à Casablanca. L'exploitation régulière n'ayant pu être faite faute de machines »³.

L'épisode suivant, concernant la construction du réseau ferré marocain, est marqué par l'intervention de la politique internationale, qui a joué un rôle déterminant dans le développement des chemins de fer au Maroc.

I-2 : le Maroc et ses chemins de fer de 1912 à 1956

A cause des contingences politiques internationales, la voie ferrée étroite fut la seule possible au temps de l'occupation. Ainsi, Lyautey était dans l'obligation d'élaborer un programme primitif de lignes à voie de 0 m

¹ – André LABRY, *Les chemins de fer marocains, histoire et évolution*, éd, Office National des chemins De fer, Rabat, s.d, p. 1.

² -Voir Maurice DEBESSE, *Les chemins de fermarocain*, s. l, s. éd., 1933, p. 105.

³ - Bulletin Officiel, n° 58, 5/12/1913.
Bulletin Officiel, n° 286, 16/4/1918.

I- La voie ferrée marocaine dans la zone française : histoire et évolution

I-1 : Les premiers essais avant le Protectorat français

Le chemin de fer de nos jours, cette appellation évoque un véhicule multiple autotracté circulant sur une voie spécialisée qui en fait est une voie de guidage. Le chemin de fer est un transport de guidage. « Le premier véhicule guidé, nous le devons à quelque illustre inconnu bien avant le 7^{ème} siècle avant J. C. Le véhicule multiple "un ensemble de wagonnets" à traction animale est dû probablement à un Allemand. Un tel véhicule a été utilisé dans les mines de la RUHR au XVI^e siècle »¹.

Enfin le train des temps modernes c'est-à-dire le véhicule multiple mu par des moyens mécaniques a vu le jour pour la première fois en Angleterre en 1804. Il allait donner un essor prodigieux aussi bien au génie civil qu'au génie mécanique. La première locomotive à vapeur atteignit la vitesse de 8 km/h. L'Angleterre fut aussi le premier pays à se doter de lignes de chemin de fer ouvertes au public en 1835. Après l'expérience anglaise, le rail gagna d'autres pays européens et par la suite les autres continents.

Le premier chemin de fer marocain voit le jour dans le nord du pays en 1859. Il relie Tétouan à l'oued el Marchi (ou Rio Martin ou Martil : une petite ville à 10 km de Tétouan), il est construit par les Espagnols à l'occasion de la guerre qui les oppose au royaume chérifien et qui se termine par la signature du traité de Tétouan, le 26 avril 1860. A vocation exclusivement militaire, ce chemin de fer semble avoir été fermé et démonté dès 1862. Quoi qu'il en soit, il s'agit là de l'une des premières apparitions du rail sur le continent africain, seule l'Égypte ayant jusqu'alors tenté l'expérience.

Une seconde expérience date de 1888. Un chemin de fer sorti des usines Legrand de Mons est offert au grand sultan Moulay Hassan (1873-1894) par le gouvernement belge. Le matériel roulant se réduisait à une minuscule locomotive et une petite voiture de voyageurs. La présentation à Moulay Hassan a eu lieu à Meknès, dans les jardins de la résidence impériale. L'essai n'est pas convaincant, mais, la locomotive fut néanmoins conservée, puis, exposée en gare de Rabat par la compagnie des chemins de fer du Maroc (C.F.M). Elle disparut dans la tourmente de la seconde guerre mondiale. A la même époque, une voie de deux kilomètres environ était construite à Rabat, mais, au fil du temps, cette voie ferrée ne servit à rien, et finit par disparaître.

¹ –M. ZAHID Mohamed, « *La naissance du rail* » in Revue L'Echo du rail, n° 3 de mars 1979, pp. 43-44.

dans lequel il a évolué. Ainsi, la première question qui s'impose à ce sujet, est de savoir, comment les mauvaises volontés internationales ont dicté ou retardé l'essor du Maroc ? Pourquoi ne serait-ce pas une voie normale qui parcourrait le Maroc dès le début du protectorat français ?

Pour répondre à cette question nous soulignons que le Maroc est l'un des pays où les contingences politiques internationales ont eu plus d'influence sur les chemins de fer : déjà le traité d'Algésiras du 1906, met des entraves sur le développement des communications et l'accord franco-allemand de 1911, stipulait que « la mise en adjudication du chemin de fer de Tanger à Fès, qui intéressait toutes les nations, ne serait primée par la mise en adjudication des travaux d'aucun autre chemin de fer marocain »¹. Autrement dit, les accords internationaux ont décidé qu'on ne construirait pas au Maroc de chemins de fer d'intérêt commercial dans la zone française tant que ne serait pas terminée la ligne du Tanger-Fès. Ce furent donc les voies ferrées militaires qui étaient établies au début de protectorat, aussi bien dans la zone française que dans la zone espagnole. Et c'est la raison pour laquelle il existe au Maroc deux réseaux juxtaposés, dont l'un est à voie étroite de 0,60 m et l'autre à voie normale (1m 44). Généralement, dans ce contexte de convoitises internationales, les trois conditions qui ont déterminé la construction des chemins de fer marocains sont : les nécessités de l'occupation militaire, le relief et la configuration du pays, la présence de ressources exploitables. Face à ces difficultés spéciales à la situation du royaume chérifien du début de XX^e siècle, et faute de pouvoir construire le réseau normal, la France décidait d'établir un réseau de chemins de fer militaires pour la pacification et l'occupation du pays. Elle élaborait un programme complet de lignes à voie de 0 m 60, en tenant compte de leur conversion éventuelle en ligne à voie normale. Le présent article a pour objectif d'examiner dans un premier temps I)-Le contexte historique dans lequel le réseau de chemins de fer (militaire) à voie étroite de 0 m 60 a été construit. II)- Et le deuxième point aborde la question du réseau ferroviaire (commercial) à voie normale de 1 m 44.

¹ -Archives de la Bibliothèque Nationale du Royaume du Maroc, Rabat, sous série E 761.

Le Réseau ferré marocain sous le Protectorat français (1912-1956) : Histoire et développement

Ismail Es-saberou
Université de Caen - Basse Normandie

Introduction :

Dès 1912, le Maroc se trouve sous protectorat français. Dans son projet d'aménagement du territoire au royaume chérifien, Lyautey, voit dans la construction des voies de communication et précisément, le chemin de fer et "les routes" deux instruments d'une grande importance pour investir politiquement le territoire colonial. Ce sont deux vecteurs qui permettent au pouvoir et à la force "militaire" de se transporter et de se diffuser. Pour la voie ferrée qui concerne notre sujet d'étude, outre que sa fonction sociale et économique : toutes les branches de la production profitent de l'activité de la voie ferrée, elle peut devenir aussi un instrument d'impérialisme. La création d'une voie ou de nombreuses voies ferrées auront pour conséquence de faciliter la pacification, et de rendre l'action militaire plus rapide et moins coûteuse, comme elle permet d'ouvrir les pays neufs à la vie économique.

Lyautey, le stratège du protectorat au Maroc, a fait ainsi de la construction des chemins de fer son cheval de bataille - fort conscient que les populations peuvent, grâce à des communications rapides, travailler et commercer facilement, sont toujours les plus soumises, les plus calmes, les plus faciles à administrer -. Et parallèlement, il a fait de l'économie un moyen de renforcer sa légitimité : « Aussitôt que ce sera possible, il s'impose de donner à notre installation une orientation économique en faisant de notre premier poste un centre de trafic, en y attirant les caravanes, en cherchant à créer un mouvement d'affaires (...) bref en donnant l'impression que nous n'apportons pas seulement des promesses de sécurité, mais de prospérité matérielle »¹.

L'histoire du réseau ferroviaire marocain sous protectorat français s'est présentée dans un contexte diplomatique complexe, et par conséquent, les chemins de fer du Maroc ont eu une histoire mouvementée qui a suivi les vicissitudes de la politique internationale. L'ambition de cette modeste étude est de retracer l'histoire de la construction de ce réseau et le contexte

* ¹ - P. ESPERANDIEU, *Lyautey et le Protectorat*, thèse pour le doctorat en droit, LGDJ, Paris, 1979, p. 64-65.