

المملكة المغربية



المندوبية السامية للتخطيط

ⵜⴰⵎⴳⴷⴰⵢⵜ ⵜⴰⵎⴳⴷⴰⵢⵜ ⵜⴰⵏⵓⵔⵉⵜ | ⵙⵓⵔⵉⵎⵓⵏⵏ  
HAUT-COMMISSARIAT AU PLAN

# MODES DE TRANSPORT DOMICILE-LIEU DE TRAVAIL DES ACTIFS OCCUPÉS

SELON LES RÉSULTATS DU RECENSEMENT GÉNÉRAL DE LA POPULATION  
ET DE L'HABITAT (RGPH) DE 2024

Juin 2026



## Introduction

Selon les résultats du Recensement Général de la Population et de l'Habitat (RGPH) de 2024, l'analyse des modes de transport utilisés par la population sédentaire active occupée âgée de 15 ans et plus permet d'apprécier les conditions d'accès à l'emploi, l'organisation territoriale des activités économiques et le niveau de développement des infrastructures de transport. Elle contribue également à l'appréhension des inégalités territoriales et sociales en matière de mobilité domicile-travail.

### La marche à pied domine les déplacements domicile-travail avec une faible utilisation des transports collectifs

Les résultats du RGPH 2024 mettent en évidence une forte prédominance des modes de déplacement individuels et de proximité utilisés par la population active occupée âgée de 15 ans et plus. La marche à pied constitue le principal mode de transport utilisé, représentant 35,8% des actifs occupés en 2024. La voiture privée arrive en deuxième position avec 14,6%, suivie des motocycles et bicyclettes (12,3%) et des taxis (10,0%).

Le transport assuré par l'employeur ou l'établissement concerne 9,5% des actifs occupés, alors que les transports collectifs structurés demeurent globalement peu utilisés, avec 6,0% pour le bus, 0,5% pour le tramway et seulement 0,4% pour le train. Cette situation traduit à la fois le recours de certaines entreprises et administrations à des solutions de transport organisées pour leurs employés, notamment dans les zones industrielles ou éloignées des centres urbains, et les limites de l'offre de transport collectif, caractérisées par une couverture géographique insuffisante dans plusieurs territoires.

Par ailleurs, le transport informel est utilisé par 2,5% des actifs occupés, traduisant la persistance de solutions alternatives de mobilité, particulièrement dans les zones insuffisamment desservies par les réseaux de transport organisés.

La présente note a pour objectif de dévoiler les modes de transport utilisés par les actifs occupés âgés de 15 ans et plus pour se rendre sur leur lieu de travail, en mettant en évidence leur répartition selon le principal mode de transport utilisé ainsi que les disparités observées selon le milieu de résidence, le sexe, la région et les grandes villes.

L'utilisation des animaux comme moyen de transport, bien que marginale (0,9%), demeure présente dans certains espaces ruraux où les infrastructures et les moyens modernes de transport restent limités.

Enfin, 6,8% des actifs occupés déclarent ne pas avoir se déplacer pour rejoindre leur lieu de travail. Cette situation peut être liée à l'exercice d'activités professionnelles à domicile, au télétravail, ou encore à certaines activités exercées sur le lieu de résidence.

Dans l'ensemble, ces résultats mettent en évidence une structure de mobilité marquée par la prédominance des déplacements de proximité et des moyens de transport individuels, traduisant à la fois les réalités territoriales, les conditions socio-économiques des actifs occupés et les disparités d'accès aux infrastructures de transport collectif au Maroc.

**Tableau 1 : Population<sup>1</sup> active occupée âgée de 15 ans et plus selon les modes de transport utilisés pour se rendre sur le lieu de travail en 2024**

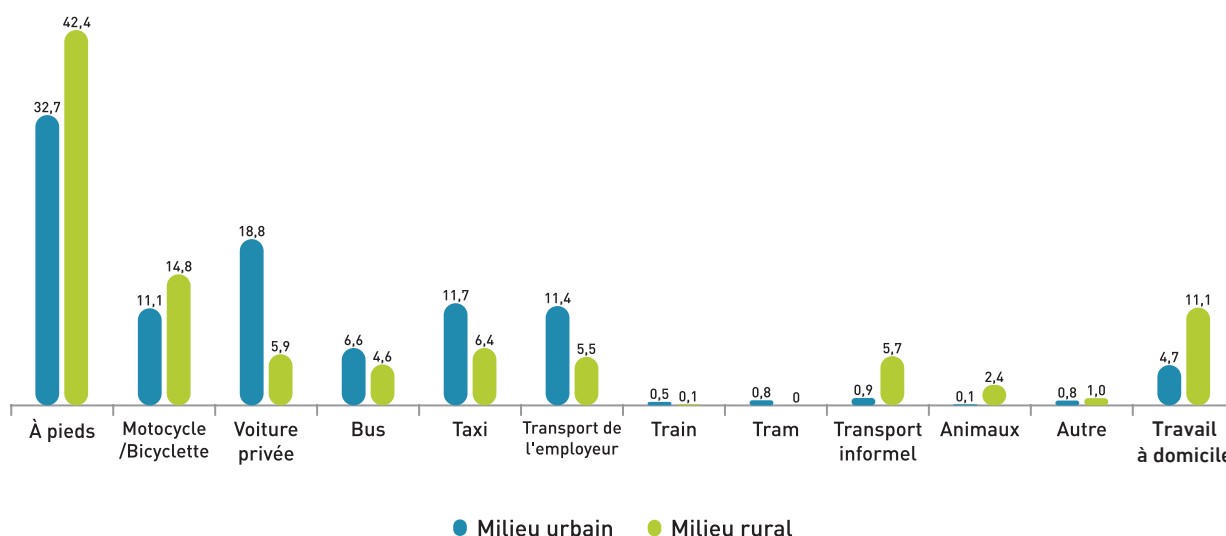
Mode de transport utilisé pour se rendre sur le lieu de travail	Urbain	Rural	Total
À pieds	32,7	42,4	35,8
Motocycle/ Bicyclette	11,1	14,8	12,3
Voiture privée	18,8	5,9	14,6
Bus	6,6	4,6	6,0
Taxi	11,7	6,4	10,0
Transport de l'employeur	11,4	5,5	9,5
Train	0,5	0,1	0,4
Tram	0,8	0,0	0,5
Transport informel	0,9	5,7	2,5
Animaux	0,1	2,4	0,9
Autre	0,8	1,0	0,8
Travail à domicile	4,7	11,1	6,8
<b>Total</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>
<b>Effectifs (milliers)</b>	<b>5.938</b>	<b>2.822</b>	<b>8.760</b>

Source : HCP, RGPH 2024

### Une forte dépendance à la marche à pied en milieu rural et une mobilité plus motorisée en milieu urbain

Les résultats du RGPH de 2024 mettent en évidence des différences marquées entre les milieux urbain et rural quant aux modes de transport utilisés pour se rendre au travail. La marche à pied demeure le

principal mode de transport dans les deux milieux, mais avec une prépondérance plus forte en milieu rural (42,4%) qu'en milieu urbain (32,7%), traduisant la proximité relative des lieux de travail ou le faible accès aux moyens de transport motorisés dans les zones rurales.

**Figure 1 : Répartition de la population active occupée âgée de 15 ans et plus selon le milieu de résidence et le mode de transport utilisé pour se rendre sur le lieu de travail en 2024**


Source : HCP, RGPH 2024

<sup>1</sup>Population sédentaire

La voiture privée est davantage utilisée en milieu urbain (18,8% contre 5,9% en milieu rural), de même que le taxi (11,7% contre 6,4%) et le transport assuré par l'employeur ou l'établissement (11,4% contre 5,5%), reflétant une offre de mobilité plus développée dans les espaces urbains. Les transports collectifs structurés, notamment le bus, restent relativement peu utilisés, avec 6,6% des actifs occupés en milieu urbain et 4,6% en milieu rural.

À l'inverse, le motorcycle ou la bicyclette occupe une place plus importante en milieu rural (14,8%) qu'en milieu urbain (11,1%), en raison de leur coût relativement accessible et de leur adaptation aux déplacements locaux. Le recours au transport informel et aux animaux sont également plus fréquent en milieu rural (5,7% et 2,4% contre 0,9% et 0,1%).

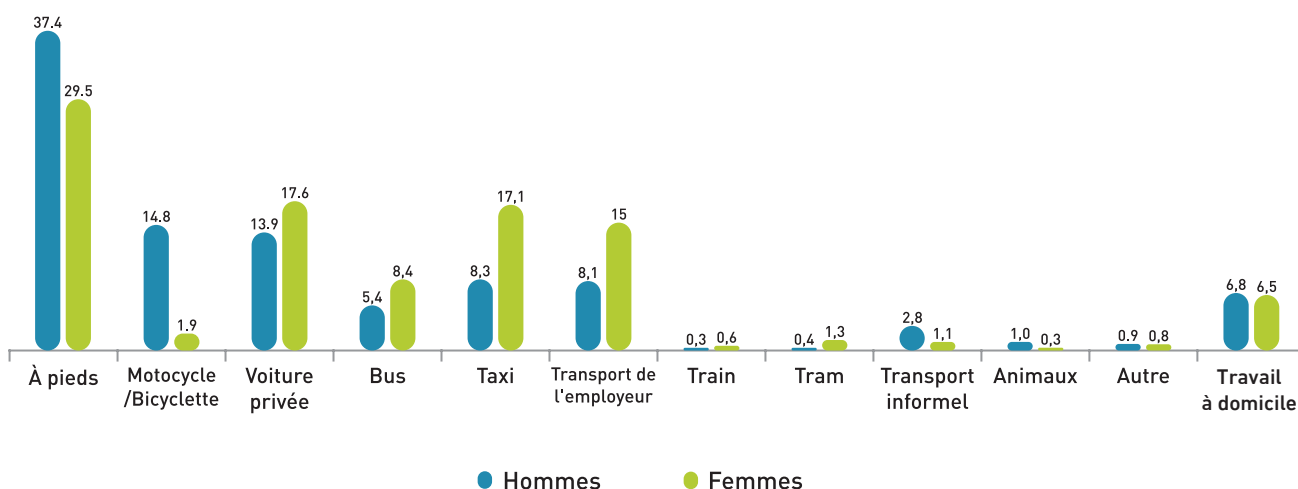
Enfin, la part des actifs occupés ne se déplaçant pas pour travailler atteint 11,1% en milieu rural contre 4,7% en milieu urbain, ce qui peut s'expliquer par l'importance des activités exercées à domicile.

Ces résultats traduisent des disparités importantes en matière d'accessibilité et de modes de transport utilisés entre les milieux de résidence urbain et rural.

**Des écarts marqués entre hommes et femmes dans les modes de transport domicile-travail**

L'analyse selon le sexe met en évidence des différences importantes dans les modes de transport utilisés pour se rendre au travail. La marche à pied demeure le principal moyen de transport aussi bien pour les hommes que pour les femmes, mais elle est davantage pratiquée par les hommes (37,4%) que par les femmes (29,5%).

**Figure 2 : Répartition de la population active occupée âgée de 15 ans et plus selon le sexe et les modes de transport utilisés pour se rendre sur le lieu de travail en 2024**



Source : HCP, RGPH 2024

Les femmes recourent davantage aux moyens de transport motorisés organisés ou collectifs. Elles utilisent plus fréquemment la voiture privée (17,6% contre 13,9% pour les hommes), le taxi (17,1% contre 8,3%) ainsi que le transport assuré par l'employeur ou l'établissement (15,0% contre 8,1%). Cette situation peut refléter des contraintes liées à la sécurité, à la distance ou à la conciliation entre vie professionnelle et responsabilités familiales.

En revanche, les hommes utilisent beaucoup plus le motorcycle ou la bicyclette (14,8% contre seulement 1,9% pour les femmes), traduisant des différences dans l'accès ou l'acceptabilité sociale de certains modes de transport. Le recours au transport

informel est également plus fréquent chez les hommes (2,8% contre 1,1%).

Les transports collectifs structurés, notamment le bus, restent relativement peu utilisés par les deux sexes, bien que leur usage soit légèrement plus élevé chez les femmes (8,4% contre 5,4%). Quant au tram et au train, ils demeurent marginaux dans les modes de transport domicile-travail.

Enfin, la part des actifs occupés ne se déplaçant pas pour travailler est presque similaire entre les hommes et les femmes, autour de 6,5% à 6,8%, traduisant l'existence d'activités exercées à domicile.

### Disparités régionales des modes de transport domicile-travail selon les caractéristiques structurelles des régions

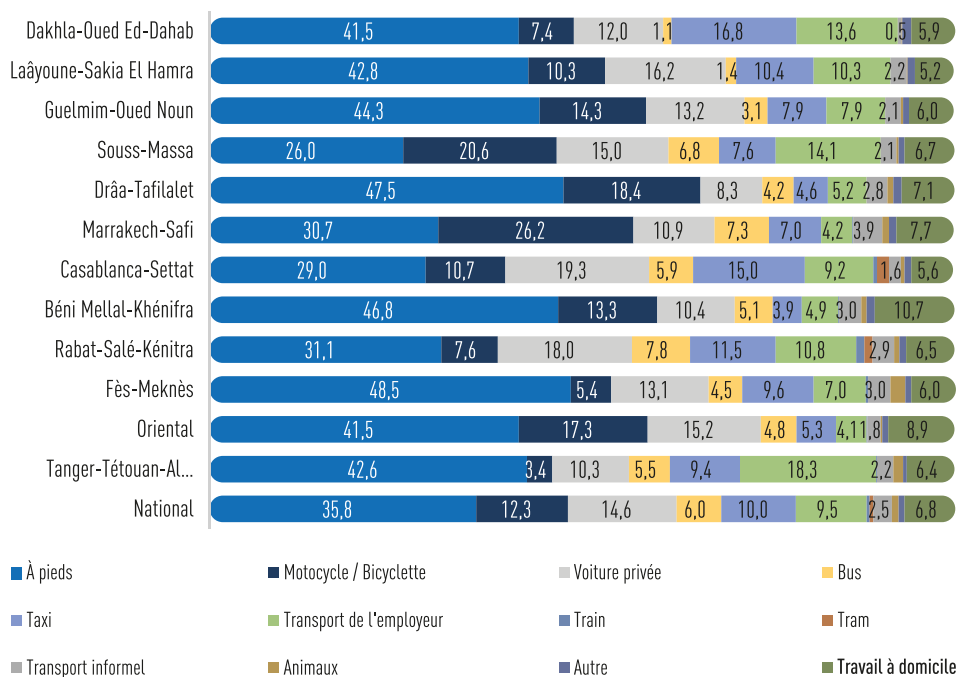
L'analyse régionale des modes de transport domicile-travail met en évidence de fortes disparités territoriales, reflétant les différences de niveau d'urbanisation, d'équipement en infrastructures de transport et d'organisation de l'activité économique.

La marche à pied demeure le principal mode de transport au niveau national (35,8%), avec des proportions particulièrement élevées dans les régions de Fès-Meknès (48,5%), Drâa-Tafilalet (47,5%) et Béni Mellal-Khénifra (46,8%). Cette part reste également importante à Guelmim-Oued Noun (44,3%), Laâyoune-Sakia El Hamra (42,8%) et Tanger-Tétouan-Al Hoceima (42,6%). Cette situation traduit l'importance des déplacements de proximité ainsi qu'un recours limité aux moyens motorisés dans plusieurs régions à dominance rurale.

À l'inverse, certaines régions présentent une utilisation plus importante des moyens motorisés individuels. Le motorcycle ou la bicyclette occupe une place notable à Marrakech-Safi (26,2%), Souss-Massa (20,6%) et Drâa-Tafilalet (18,4%), témoignant de leur rôle comme solutions de mobilité accessibles et adaptées aux déplacements quotidiens. La voiture privée est davantage utilisée dans les régions les plus urbanisées et économiquement dynamiques, notamment Casablanca-Settat (19,3%), Rabat-Salé-Kénitra (18,0%) et Laâyoune-Sakia El Hamra (16,2%).

Les transports collectifs structurés restent globalement peu utilisés, bien que le bus atteigne des niveaux relativement plus élevés dans les régions de Rabat-Salé-Kénitra (7,8%), Marrakech-Safi (7,3%) et Souss-Massa (6,8%). Le taxi conserve également une place importante dans plusieurs régions, particulièrement à Dakhla-Oued Ed-Dahab (16,8%), Casablanca-Settat (15,0%) et Rabat-Salé-Kénitra (11,5%).

Figure 3 : Répartition de la population active occupée âgée de 15 ans et plus selon les modes de transport utilisés pour se rendre sur le lieu de travail par région en 2024



Source : HCP, RGPH 2024

Le transport assuré par l'employeur ou l'établissement connaît une utilisation relativement élevée dans certaines régions à forte activité industrielle ou agricole, notamment Tanger-Tétouan-Al Hoceima (18,3%), Souss-Massa (14,1%) et Dakhla-Oued Ed-Dahab (13,6%). En revanche, le train et le tram demeurent marginaux à l'échelle nationale, leur usage restant concentré dans les régions disposant de ces infrastructures.

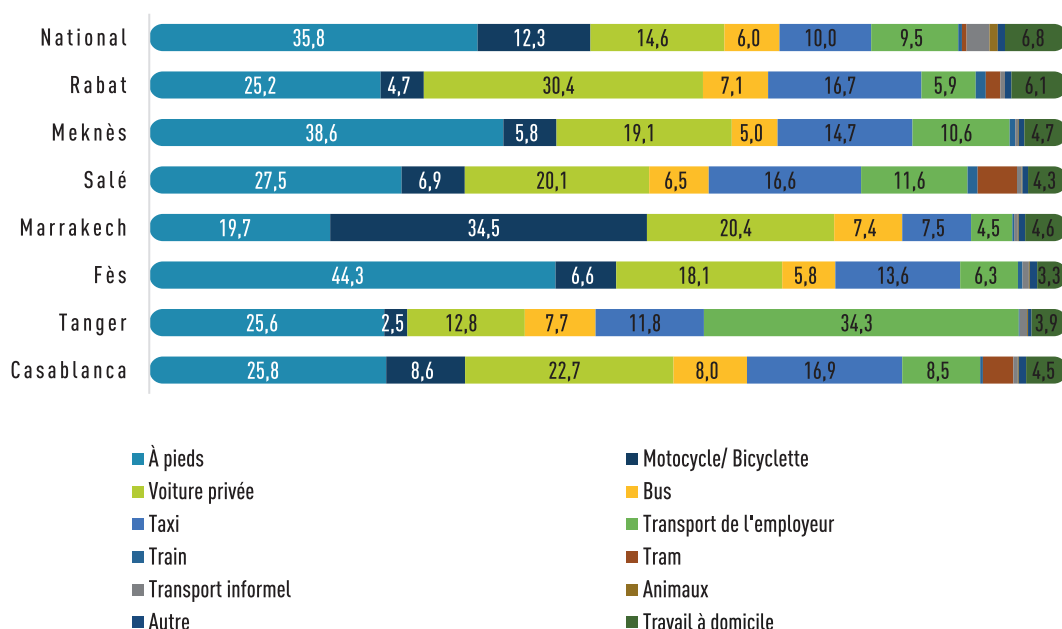
Enfin, la part des actifs occupés ne se déplaçant pas pour travailler atteint des niveaux relativement élevés dans des régions telles que Béni Mellal-Khénifra (10,7%), Oriental (8,9%) et Marrakech-Safi (7,7%), traduisant l'importance des activités exercées à domicile.

**Au sein des sept villes les plus peuplées, les modes de transport domicile-travail présentent une certaine hétérogénéité, traduisant les spécificités de chaque espace urbain**

L'analyse des modes de transport domicile-travail dans les sept grandes villes, les plus peuplées, à savoir Casablanca, Tanger, Fès, Marrakech, Salé, Meknès et Rabat, met en évidence d'importantes disparités urbaines, reflétant les différences en matière d'organisation spatiale, de niveau d'équipement en infrastructures de transport et de structure des activités économiques.

La marche à pied demeure le principal mode de transport dans quatre villes, avec des proportions particulièrement élevées à Fès (44,3%) et Meknès (38,6%), traduisant l'importance des déplacements de proximité et une dépendance relativement élevée aux modes non motorisés. Cette proportion reste également notable à Salé (27,5%), Tanger (25,6%), Casablanca (25,8%) et Rabat (25,2%).

**Figure 4 : Répartition de la population active occupée âgée de 15 ans et plus selon les modes de transport utilisés pour se rendre sur le lieu de travail par les sept grandes villes en 2024**



Source : HCP, RGP 2024

Les moyens de transport individuels occupent également une place importante dans plusieurs villes. Le motorcycle ou la bicyclette se distingue particulièrement à Marrakech, où il représente 34,5% des déplacements, contre 12,3% au niveau national, témoignant du recours à des moyens de

transport accessibles et adaptés aux déplacements quotidiens. La voiture privée est davantage utilisée dans les villes caractérisées par un niveau de motorisation plus élevé, notamment à Rabat (30,4%), Casablanca (22,7%) et Marrakech (20,4%).

Les transports collectifs, regroupant notamment le bus, le taxi, le train, le tramway et le transport informel, occupent une place variable selon les villes. Le taxi joue un rôle important dans la mobilité urbaine, particulièrement à Casablanca (16,9%), Rabat (16,7%) et Salé (16,6%). Le bus demeure relativement peu utilisé, même si son usage est légèrement plus élevé à Casablanca (8,0%), Tanger (7,7%) et Marrakech (7,4%). Quant au train et au tramway, leur utilisation reste marginale et concentrée dans les villes disposant de ces infrastructures.

Le transport assuré par l'employeur ou l'établissement connaît une importance particulière à Tanger, où il concerne 34,3% des actifs occupés, contre 9,5% au niveau national. Cette situation reflète

**Conclusion : Une mobilité domicile-travail encore dominée par la marche à pied et marquée par de fortes disparités territoriales et sociales**

En conclusion, l'analyse des modes de transport domicile-travail met en évidence une forte prédominance de la marche à pied au niveau national, particulièrement dans les milieux ruraux et dans plusieurs régions à dominance agricole ou faiblement équipées en infrastructures de transport. Cette situation traduit à la fois la proximité des lieux de travail, le poids des activités informelles ou agricoles et les limites d'accès aux moyens de transport modernes.

Les résultats du RGPH de 2024 révèlent également d'importantes disparités selon le milieu de résidence, le sexe et la région. Les actifs occupés urbains recourent davantage aux moyens de transport motorisés, notamment la voiture privée, le taxi et le transport assuré par l'employeur, tandis que les femmes utilisent plus fréquemment les modes de transport collectifs ou organisés que les hommes. Les écarts régionaux reflètent, quant à eux, les différences de niveau d'urbanisation, de développement économique et d'offre de mobilité.

le poids des zones industrielles et logistiques dans cette ville ainsi que le recours des entreprises à des solutions organisées pour le transport des salariés.

Enfin, la part des actifs occupés ne se déplaçant pas pour travailler demeure relativement limitée dans l'ensemble des grandes villes, variant entre 3,3% à Fès et 6,8% au niveau national, ce qui traduit une présence moins importante des activités exercées à domicile dans ces espaces urbains.

Globalement, ces résultats montrent que les grandes villes combinent davantage de modes de transport et présentent une mobilité plus diversifiée que celle observée au niveau national.

Les transports collectifs structurés, de leur côté, demeurent relativement peu utilisés à l'échelle nationale, alors que le recours au transport informel reste significatif en milieu rural.

Par ailleurs, l'examen des déplacements dans les sept grandes villes les plus peuplées montre que les grands pôles urbains présentent des schémas de mobilité plus diversifiés que ceux observés au niveau national. Si la marche à pied conserve une place importante dans certaines villes, d'autres se distinguent par un recours plus marqué à la voiture privée, au taxi ou au transport assuré par l'employeur, traduisant ainsi des niveaux différenciés de motorisation et d'accessibilité aux services de transport.

Dans l'ensemble, ces résultats soulignent la nécessité de renforcer les politiques de mobilité durable et inclusive, à travers l'amélioration de l'offre de transport collectif, le développement des infrastructures de proximité et la réduction des inégalités territoriales en matière d'accès à la mobilité.

المملكة المغربية



المندوبية السامية للتخطيط

+٠٥٤٣٥٤٣+ +٠٤٠++٠٦+ | ٥٥٤٤٤٥

HAUT-COMMISSARIAT AU PLAN