

L'ORGANISATION DES TRANSPORTS ROUTIERS AU MAROC

LES TRANSPORTS ROUTIERS AU MAROC

Pour mieux juger des raisons qui firent adopter, au Maroc, un certain dirigisme en matière de transports, il est indispensable d'examiner dans quelles conditions se développèrent ces transports dès les débuts du Protectorat et surtout après la guerre 1914-1918.

Au Maroc, pays à économie incomplète et spécialisée, l'activité des transports commande pour une très large part le rythme du développement matériel.

Ceci a conduit à prévoir, en priorité, l'équipement de ce pays en voies de communications, alors qu'avant l'introduction du protectorat, donc à une période relativement récente, il n'existait, au Maroc, ni routes, ni pistes carrossables, et le portage par bête était le seul mode de transport.

Dès l'installation du protectorat, l'effort porta donc sur la construction simultanée de voies ferrées et de routes.

Mais cet équipement coïncida avec le prodigieux développement de l'industrie automobile intervenu après la première guerre mondiale.

La construction des voies ferrées s'en trouva freinée, alors que l'exécution des voies carrossables était, au contraire, accélérée.

C'est ainsi qu'aujourd'hui la voie ferrée apparaît comme un moyen de transport à développement limité (environ 1.600 km) ou spécialisé : voie unique dont certains tronçons ont été construits en vue de l'acheminement d'une seule marchandise (phosphates, minerais).

En fait, le rail ne dessert actuellement que quelques villes et centres économiques, alors que la route mène à peu près partout.

Par contre, le réseau routier qui est cependant loin d'être achevé atteint déjà la longueur totale de 45.000 km, routes et pistes, sur lesquelles plus de 15.000 km sont en état de viabilité permanente.

Les années de prospérité économique qui ont suivi la première guerre mondiale encouragèrent par ail-

leurs, la multiplication des entreprises de transports automobiles sur routes.

Au Maroc, pays de « porte ouverte », les transports automobiles ont toujours joui, au point de vue fiscal, d'un régime très favorisé.

Tout concourait donc à accélérer l'utilisation de tous les modes de transport.

Les Européens n'avaient pas, seuls, le monopole des camions et des cars ; beaucoup de Marocains s'intéressèrent à cette nouvelle industrie et eurent d'autant plus de chances de réussir que la clientèle des transports de marchandises ou de voyageurs est surtout indigène.

A côté de quelques grandes entreprises européennes, généralement bien organisées et assurant des services réguliers, se créèrent donc une multitude de petites entreprises indigènes ayant toutes, d'ailleurs, le caractère artisanal.

La vente à crédit des véhicules contribua énormément au développement de ces entreprises.

Tout se passa bien, cependant, tant que le trafic total des marchandises et des voyageurs à répartir entre le rail et la route continua à augmenter rapidement, mais cet équilibre approximatif s'est trouvé progressivement compromis, puis totalement rompu entre 1929 et 1934.

La crise économique mondiale, dont les premiers symptômes avaient déjà affecté, pour les mêmes raisons, les Etats-Unis vers 1929, devint grave au Maroc vers 1932.

Les transactions commerciales furent presque totalement stoppées ; vers cette même époque, les transports militaires se réduisirent considérablement.

La contraction du volume des transports à assurer n'avait pas diminué les moyens de transports. Beaucoup de transporteurs n'avaient aucune notion du prix de revient et crurent trouver le salut dans une course à la baisse des tarifs.

Le fléchissement de la demande de la part de la clientèle déclencha donc une véritable « chasse au frêt » à n'importe quel prix.

Mal entretenu, le matériel se détériorait, causait de fréquents accidents ; les faillites s'accéléraient alors que les trois quarts des membres de la corporation des transporteurs étaient incapables de payer leurs dettes.

Cet état de choses touchait aussi bien les transports de voyageurs que ceux de marchandises.

Le chemins de fer résistèrent un peu plus longtemps mais durent subir également les incidences de cette crise : baisse du trafic, remaniement des tarifs, etc...

Le point le plus aigu de la crise se situe vers 1935-1936.

En présence de cette situation, les compagnies ferroviaires et les sociétés routières tentèrent une coordination amiable ; ils échouèrent en raison de la « dissidence » irréductible des artisans et, notamment, des marocains.

La solution d'un tel problème n'appartenait déjà plus aux transporteurs, et, à la demande des compagnies de chemins de fer, des principaux transporteurs européens et de certains vendeurs d'automobiles et d'ingrédients, l'administration se vit dans l'obligation d'intervenir.

Certains textes promulgués en 1933 s'avérèrent rapidement incomplets.

Des difficultés innombrables surgirent et une nouvelle guerre de tarifs se déclencha, les prix s'avisèrent encore au point d'atteindre pour certains transports de masses, des taux de 0 F 15 par T.K. en fret aller.

Devant cette anarchie persistante et s'inspirant de ce qu'avait fait la France, en 1934, sur cette même matière, l'administration tenta d'améliorer sa législation, ce qui aboutit aux dahirs du 6 août 1936 lesquels, à l'application, révélèrent encore quelques lacunes qui furent comblées par le dahir et les deux arrêtés viziriel du 23 décembre 1937, remplaçant tous les textes antérieurs.

Après de nombreux tâtonnements, l'administration était donc arrivée à mettre au point la législation encore en vigueur actuellement et dont les grandes lignes sont rappelées ci-après :

— création d'un Comité Supérieur des Transports devant être consulté sur tout ce qui intéresse la coordination : tarification des transports publics par rail et par route, questions relatives à la délivrance, à la modification et aux mutations des agréments de transports.

— tout transporteur public de marchandises ou de voyageurs doit être muni d'un agrément administratif définissant son activité.

— institution d'une commission des transports composée de fonctionnaires et siégeant à Rabat, qui décide de l'octroi, du transfert ou du retrait des agréments.

— enfin, création d'un Bureau Central des Transports (B.C.T.), bureau unique d'affrètement qui

devait se substituer à tous les bureaux existant auparavant, et dont certains avaient été rachetés, d'autres fermés.

— sous l'égide du B.C.T., établissement public dont le rôle est à la fois administratif et commercial, il fut procédé à la constitution d'un pool unique des véhicules affectés aux transports publics de marchandises ; en principe, le B.C.T. doit répartir les commandes de la clientèle et assigner à chaque transporteur sa tâche.

L'intention manifeste du législateur et de l'administration était d'ajuster progressivement l'offre à la demande, notamment en réduisant et en stabilisant les effectifs du parc automobile public, en l'adaptant aux besoins de l'économie du pays, en régularisant la concurrence entre le rail et la route, d'une part, et entre les transporteurs, d'autre part.

Ces divers objectifs ont été, dans l'ensemble, atteints et les tarifs arrivèrent enfin à concorder avec les prix de revient.

L'organisation et les attributions actuelles du B.C.T. sont rappelées ci-après :

Le B.C.T. jouit de la personnalité civile et est dirigé par un directeur nommé par le Directeur des Travaux publics, Président du Conseil d'Administration dudit organisme.

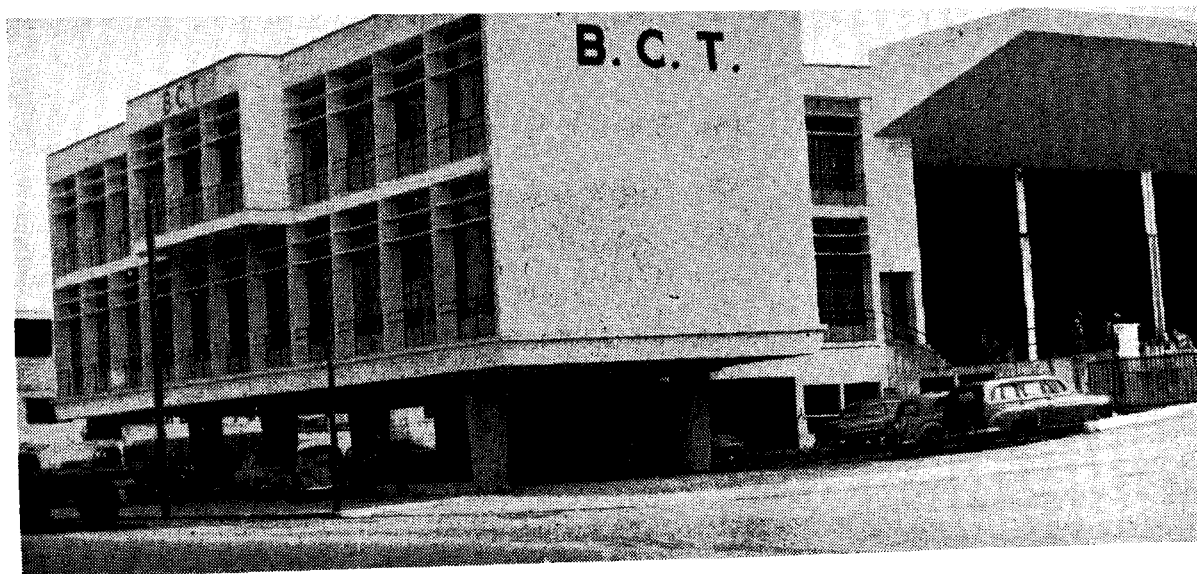
Le Directeur du B.C.T. est, en outre, assisté d'un Comité Consultatif.

L'article 14 du dahir du 23 décembre 1937 définit ainsi les attributions du B.C.T. :

« Le Bureau Central des Transports est chargé :

- a) En ce qui concerne les transports de voyageurs :
 - d'étudier et de proposer à l'approbation du Directeur des Travaux publics la tarification des transports de voyageurs et de messageries, que ces transports empruntent la route seule, ou la voie ferrée seule, ou, à la fois, la route et la voie ferrée.
 - de proposer à l'approbation du Directeur des Travaux publics les horaires des services de transport en commun ;
 - d'établir les tours de départ des services sans horaires fixes ;
 - d'organiser, après avis des autorités régionales de contrôle, et de gérer les gares de départ et d'arrivée, qui seraient reconnues nécessaires ;
 - d'autoriser les transports occasionnels ;
 - de rembourser les dépenses valablement faites, au moyen d'avances du Gouvernement chérifien, en vue de faciliter la coordination des transports voyageurs ;
- b) En ce qui concerne les transports de marchandises :
 - d'établir les règles de répartition du trafic « marchandises » entre le rail et la route, d'une part, et entre les transporteurs routiers, d'autre part ;

Gare routière
B.C.T. de Casa-
blanca.



- de contrôler l'application qui en est faite par les groupements professionnels de transporteurs routiers ;
- de définir les transports qui rentrent dans la catégorie dite « camionnage ou assimilés » et d'indiquer, en tenant compte de leur genre d'activité, les entreprises et les véhicules qui sont spécialement affectés à ces transports ;
- d'autoriser l'adjonction de frêt de complément ou de retour à certains transports effectués par les agriculteurs ;
- de délivrer éventuellement aux entreprises de travaux publics qui en feront la demande des autorisations annuelles pour effectuer des transports de matériaux de carrière pour le compte d'autres entrepreneurs nommément désignés ;
- d'étudier et de proposer à l'approbation du Directeur des Travaux publics la tarification des transports de marchandises, que ces transports empruntent la route seule ou la voie ferrée seule ou, à la fois, la route et la voie ferrée ;
- d'établir ou de faire établir les contrats de transports des marchandises et d'en assurer l'exécution ;
- de désigner dans chaque cas, directement ou par l'intermédiaire d'organisations professionnelles, le ou les transporteurs qui auront à exécuter le transport ;
- de contrôler l'exécution de ce transport ;
- de percevoir de l'usager le prix du transport et, après prélèvement de ses propres frais, de donner sa part à chacun des transporteurs qui auront coopéré à l'exécution du transport ;
- d'effectuer toutes les opérations financières nécessitées par l'exécution du contrat de transport (débours, assurances, remboursement de la valeur de la marchandise, frais de magasinage, frais de transit, etc...) ;
- de rembourser les dépenses valablement faites au moyen d'avances du Protectorat, en vue de faciliter la coordination des transports de marchandises. »

Gare routière
B.C.T. de Casa-
blanca.
(Vue sur l'un des
quais de charge-
ment et sur ma-
gasins).



Le B.C.T. a dû constituer toute une infrastructure adaptée à la mission qui lui est ainsi confiée ; il dispose donc, sur l'ensemble du territoire marocain, de 45 agences ou correspondances réparties comme suit :

9 agences régionales :

- Agadir
- Casablanca (ville)
- Fès
- Marrakech
- Meknès
- Oued-Zem
- Oujda
- Port-Lyautey
- Rabat.



Gare routière B.C.T. de Casablanca. Service de l'agence



Gare routière B.C.T. de Casablanca. Magasins

5 agences principales :

- Casablanca (gare),
- Casablanca (Médiouna)
- Mazagan,
- Mogador,
- Safi.

18 agences secondaires :

- Azrou
- Beni-Mellal
- Berkane
- Boujad
- Erfoud
- Kasba-Tadla
- Khenifra

- Ksar-es-Souk
- Midelt
- Ouezzane
- Petitjean
- Sefrou
- Settat
- Sidi-Slimane
- Souk-el-Arba
- Taourirt
- Taroudant
- Taza

14 correspondants :

- Azemmour
- Benhamed
- Bir-Djedid-Chavent
- Camp-Boulhaut
- El-Kelaa
- Guercif
- Khemisset
- Khouribga
- Martimprey-du-Kiss
- Mechra--bel-Ksiri
- Ouarzazate
- Tiflet
- Tiznit
- Tleta-de-Sidi-Embarek

Chacune des agences ci-dessus est dirigée par un chef d'agence assisté d'agents dont l'importance est fonction des besoins de la région.

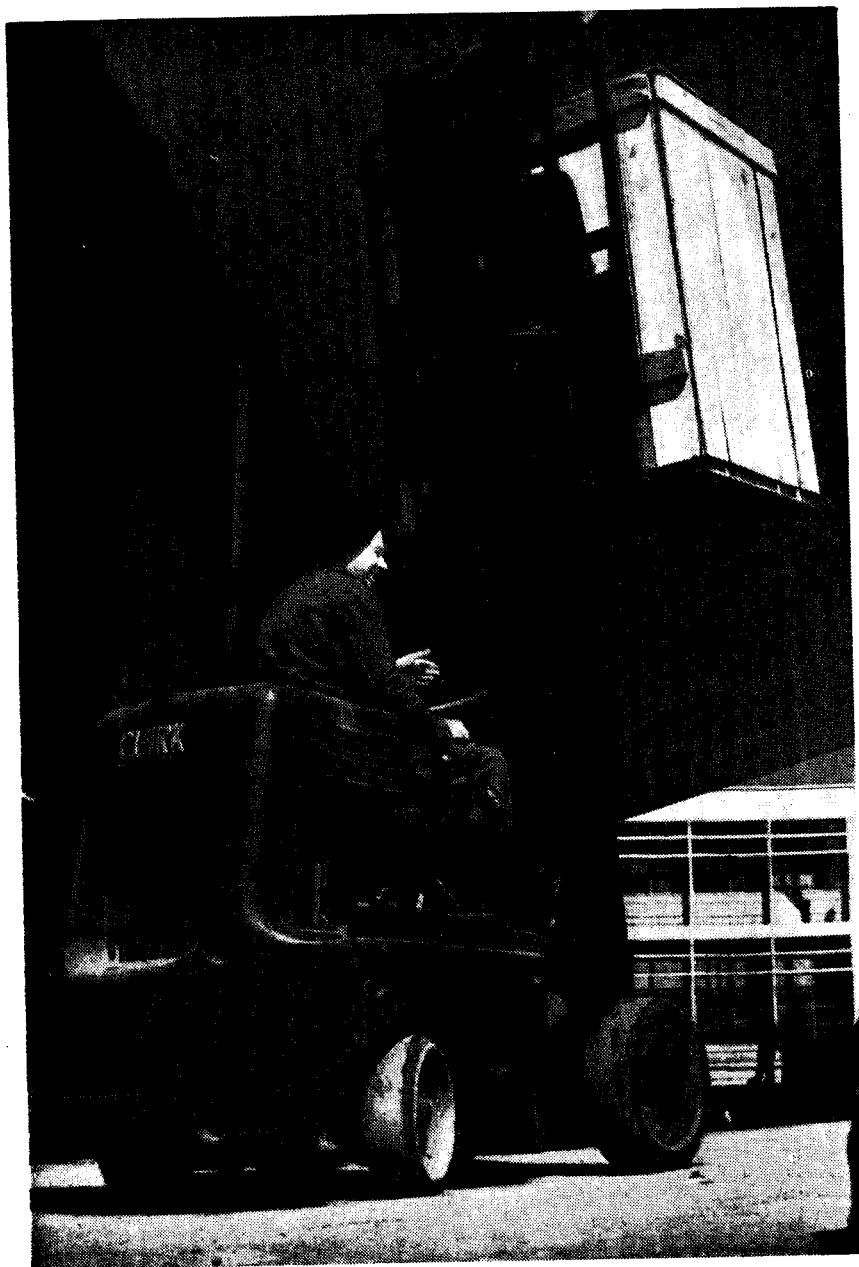
L'organisme central d'exploitation et de comptabilité du B.C.T. a son siège à Casablanca.

Tant à Casablanca que dans toutes ses agences, le B.C.T. dispose de bureaux, quais et entrepôts couverts, dont l'importance est également fonction de l'activité commerciale de la région.

NATURE DES AGREMENTS ACCORDES

Transports de voyageurs :

Les entreprises de transports publics dont l'objet principal est la desserte des souks font l'objet d'une coordination établie par arrêtés du Directeur des Travaux publics. Les véhicules de ces entreprises



Gare routière B.C.T. de Casablanca. Engins de manutention

peuvent assurer des transports de voyageurs ou de marchandises, la charge totale ne pouvant, en aucun cas, excéder ni le maximum absolu de deux tonnes, ni la moitié de la charge utile du véhicule.

Les véhicules automobiles autorisés servant aux transports de voyageurs et qui ne sont pas compris dans la coordination prévue ci-dessus, sont répartis en trois catégories.

1^{re} catégorie. — Véhicules rapides, circulant suivant des horaires réguliers et homologués et pouvant comporter des places de deux classes.

Ces véhicules ne peuvent assurer de trafic qu'entre les gares ou points d'arrêts portés sur leurs horaires.

2^e catégorie. — Véhicules circulant sur des itinéraires déterminés mais, en principe, sans horaire fixe.

Ils doivent assurer le trafic en cours de route.

Ils peuvent transporter des marchandises, mais dans les limites fixées ci-haut pour les cars soukiers.

3^e catégorie. — Véhicules automobiles autorisés affectés à des transports touristiques, ou de location et loués indivisiblement.

Le nombre de services à effectuer sur un itinéraire par chacune des entreprises avec des véhicules de

cules autorisés à effectuer des transports publics de marchandises dans les zones urbaines.

Des agréments spéciaux ont été également accordés pour certains transports spécialisés :

- transports des minerais de Marrakech.
- transports de matériaux de construction.
- transports de déménagements par véhicules dotés de coffres capitonnés.
- transports par véhicules frigorifiques, réfrigérants ou isothermes.



Route de Casablanca à Rabat. Car de 1^{re} catégorie pour voyageurs

première ou de deuxième catégorie, est également déterminé.

Transports de marchandises.

Agréments toutes directions : couvrant des véhicules autorisés à effectuer des transports de marchandises sur tous itinéraires, au Maroc.

Agréments camionnage-ville : couvrant les véhi-

Tarification.

Des arrêtés du Secrétariat Général du Protectorat fixent les tarifs maxima pour les transports publics de voyageurs et de marchandises.

Pour les transports de voyageurs, ces tarifs sont différenciés par catégories et par classe et supportent des majorations pouvant aller jusqu'à 60 % pour les parcours difficiles.

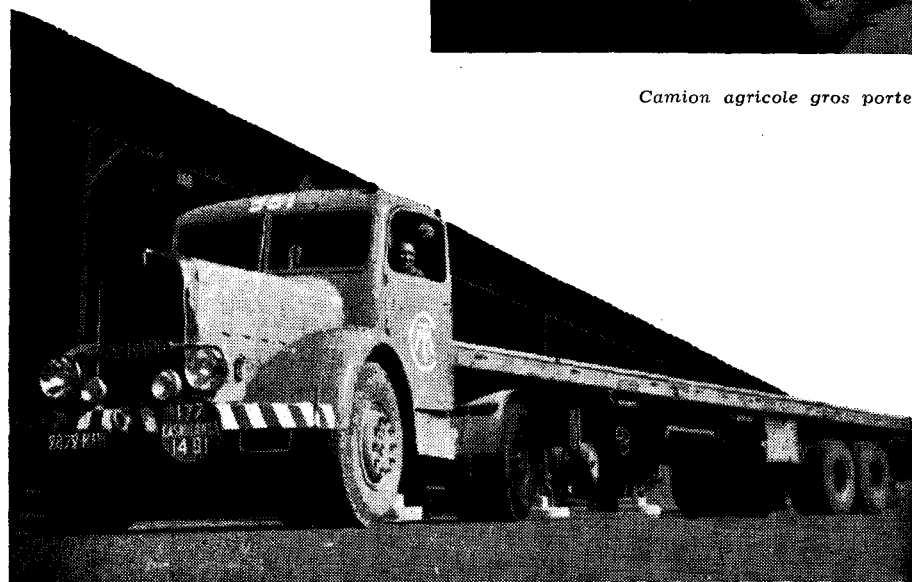
Pour les transports de marchandises, il est fixé un tarif à la tonne kilométrique pour les transports régionaux ou toutes directions.

Le tarif de base de la T.K. est affecté de diverses majorations :

- a) suivant la nature des voies empruntées (de 20 à 125 %),
- b) pour compenser les retours à vide sur certains itinéraires (de 10 à 25 %),
- c) pour marchandises encombrantes,



Camion agricole gros porteur à trois essieux



Véhicule semi-remorque de très grande longueur

- d) pour marchandises d'un poids unitaire ou d'une longueur exceptionnels.

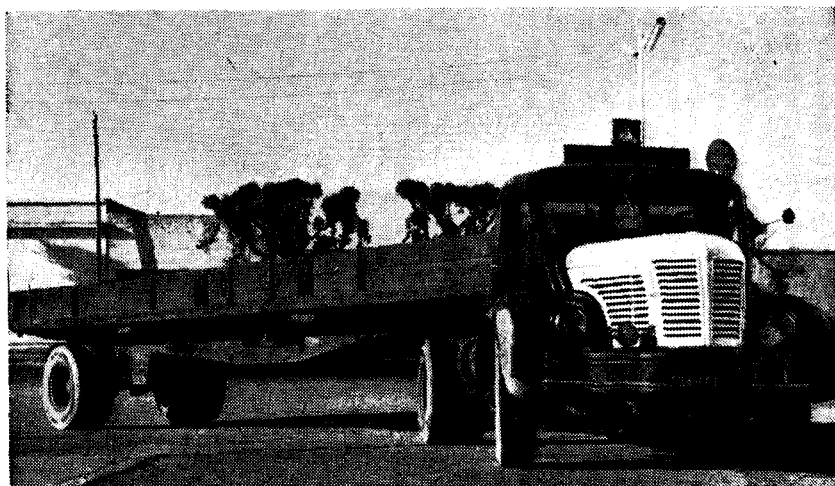
La tarification actuellement en vigueur et qui a fait l'objet d'un arrêté du Secrétaire Général du Protectorat en date du 3 septembre 1953, est dégressive et ses taux sont fonction de la distance à parcourir.

Le tarif de base à la tonne kilométrique (actuellement de 8 F 64) constitue un tarif d'équilibre établi pour la distance moyenne de transport de 170 kms.

A cette tarification pour transports de marchandises, s'ajoute une taxe ad valorem

qui a surtout pour objet de différencier les tarifs routiers et de suivre sensiblement la progression admise par les barèmes de chemins de fer.

La tarification doit tendre à une certaine parité avec celle des chemins de fer : en fait, elle est généralement fixée à des taux légèrement plus avantageux que ceux des chemins de fer pour les parcours inférieurs à 150 kilomètres alors que c'est l'inverse pour les plus grands parcours.



Véhicule semi-remorque de grande longueur

Cette tarification composée est ainsi un élément important de la coordination entre le rail et la route.

Le B.C.T. est donc autorisé à percevoir, en sus de ses tarifs, une taxe sur valeur dont les taux actuels varient de :

2°/oo à 3°/oo pour les expéditions de poids inférieur à une tonne.

et de 1°/oo à 1,75 °/oo pour les expéditions de poids égal ou supérieur à une tonne, suivant la valeur des marchandises et les distances de transport.

Certaines marchandises sont assujetties à une taxe sur valeur réduite (0,50 °/oo pour sucres, céréales, légumineuses), d'autres en sont exonérées (minerais et matériaux de carrière).

Commissions B.C.T.

Après une période de près de trois ans (1951-1953) au cours de laquelle les transporteurs furent autorisés à démarcher directement la clientèle (frêt direct) ce qui imposa l'application de commissions différenciées, il fut nécessaire, compte tenu des résultats déplorables donnés par cette expérience, de revenir, en Septembre 1953, à une application plus stricte de la réglementation en vigueur.

Depuis le 21 Septembre 1953, le B.C.T. ne perçoit donc plus qu'une commission unique de 5 % sur tous produits des transports.

En outre, le B.C.T. gère, pour le compte des transporteurs un « compte spécial des retours à vide »

institué en vue de contribuer à la couverture des frais de retours à vide non suffisamment couverts des transporteurs de centre à centre.

Ce compte spécial est alimenté par une taxe de 4 % perçue sur le montant net effectif de tous les facteurs de transports, que ceux-ci soient régionaux ou de centre à centre ; cette taxe spéciale, fixée par arrêté du S.G.P. est incluse dans les tarifs maxima de transports.

Les soldes créditeurs de ce « compte spécial » sont intégralement ristournés aux transporteurs au prorata de leurs versements.

En plus de ses attributions ordinaires, le B.C.T. a à sa charge le règlement de tous dommages aux marchandises transportées en renonçant au recours en garantie qu'il pourrait exercer à l'encontre des transporteurs à l'occasion de ces dommages.

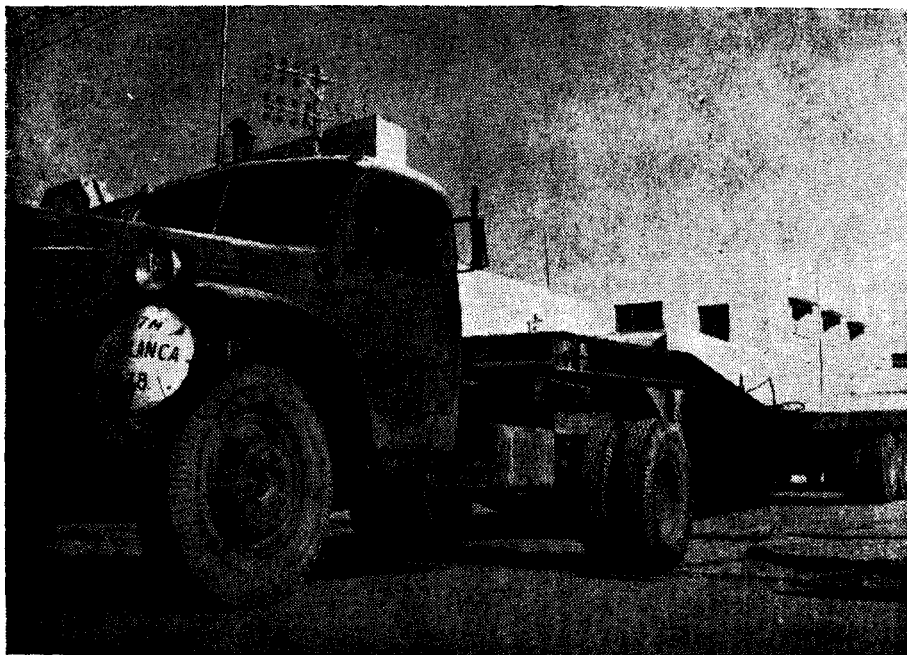
Depuis Septembre 1953, le B.C.T. est donc redevenu le seul répartiteur de frêt pour l'ensemble de la corporation des transporteurs et pratiquement, cette répartition s'effectue, dans toute la mesure du possible, suivant des quotas proportionnels aux tonnages dont disposent les divers transporteurs.

Toutefois, la clientèle a conservé le droit de choisir son transporteur, ce qui lui permet de tenir compte de la qualité des services rendus ; en contre partie, le transporteur ainsi choisi bénéficie d'une majoration de son quota de répartition.

Mais l'on risquait ainsi de voir revenir, quoique à un moindre degré, les inconvénients qu'avait présentés le régime du « frêt direct », les transporteurs ayant toujours tendance à consentir des rabais souvent exagérés dans le but d'augmenter leur activité, ce qui les conduisait à pratiquer des tarifs ne permettant plus d'assurer la rentabilité de leurs entreprises.

Désireux d'assouplir son exploitation et de la rendre plus commerciale, le B.C.T. a donc institué, en 1954, des comités locaux qui sont chargés de déterminer les conditions particulières de transport de certaines marchandises.

Une fois approuvées par l'exploitation du B.C.T., ces conditions doivent être observées par la masse des transporteurs. Les résultats obtenus jusqu'à maintenant par ce disposi-

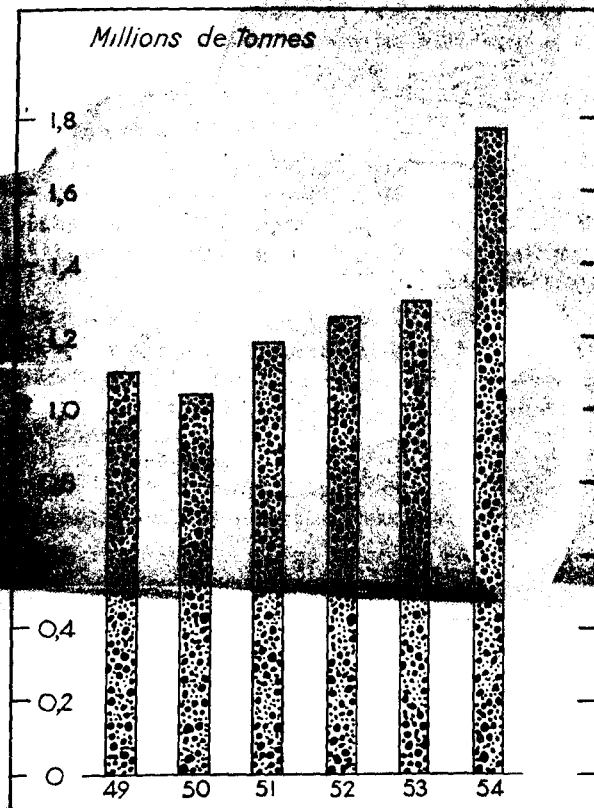


Véhicule porte-char pour transport de colis de dimensions et de poids exceptionnels

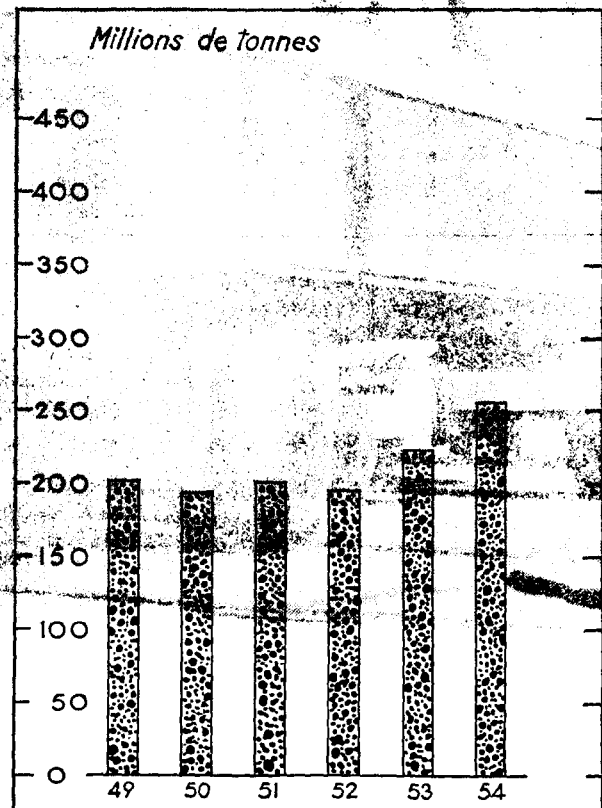
TRANSPORT DE MARCHANDISES

Tonnage

TONNAGE TRANSPORTE

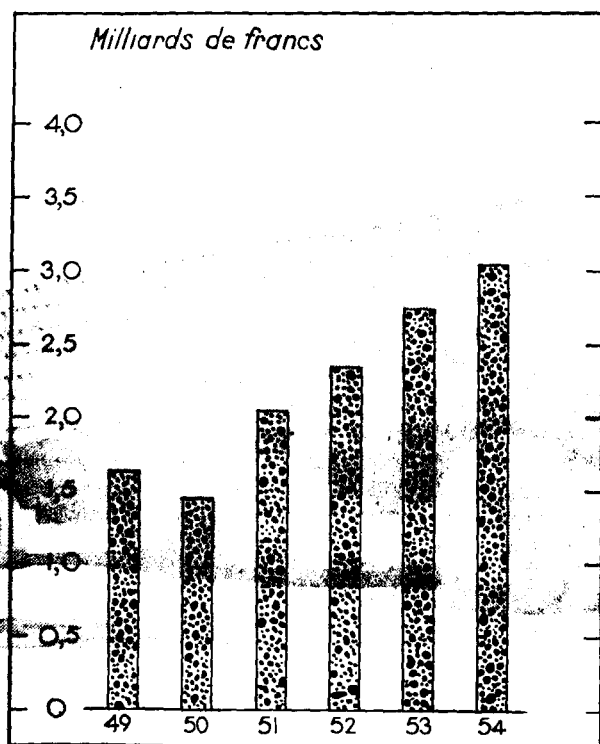


TONNES KILOMETRIQUES

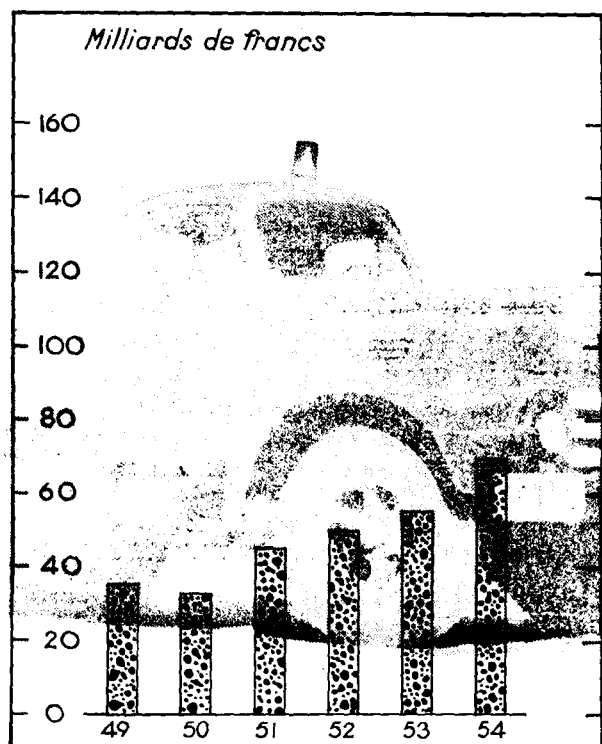


Valeur

MONTANT DU TRAFIC



VALEUR DES MARCHANDISES TRANSPORTEES



tif ont été satisfaisants, permettant de maintenir entre transporteurs une certaine émulation tout en évitant un avilissement du prix de transport et en respectant la coordination.

Au titre transports de marchandises, le B.C.T. a, au cours de ces dernières années, enregistré les résultats suivant, frêt militaire et saharien exclus :

	Tonnage transporté en tonnes	Tonnes kilométriques	Montant du trafic (chiffre d'affaires) en millions de francs	Valeur des marchandises transportées en milliards de francs
1949	1.112.000	202.000.000	1.566	35
1950	1.048.000	192.966.894	1.463	33
1951	1.191.657	202.045.481	2.057	45
1952	1.254.355	197.743.164	2.351	49
1953	1.301.635	223.922.746	2.575	55
1954	1.776.620	258.426.982	3.055	69

IMPORTANCE DU PARC DE VEHICULES AGREES A FIN 1954

Transports publics de voyageurs :

Le parc de cars est actuellement de 1.377 avec 56.000 places disponibles se répartissant comme suit :

A) Cars de luxe assurant des services dit de 1^{re} catégorie et éventuellement des transports de « Grand Tourisme ».

Dans cette catégorie le Maroc dispose de : 252 cars dont :

245 cars de 40 places et plus
7 cars de 39 places au maximum
représentant au maximum 12.500 places offertes.

Ces véhicules appartiennent à 21 entreprises de transports en commun.

B) Cars assurant des services dit de 2^{me} catégorie (ou transports occasionnels).

Dans cette catégorie le Maroc dispose de 596 entreprises totalisant 1.125 cars se décomposant de la façon suivante :

- 556 cars de 40 places et plus (série A) soit au maximum : 27.800 places
- 316 cars d'une capacité comprise entre 16 et 19 places (série B) soit au maximum 12.200 places
- 253 cars d'une capacité maximum de 15 places (série C) soit au maximum 3.800 places
- au total 43.800 places offertes

— Transports publics de marchandises :
Le tonnage actuel des véhicules agréés est de :

— Agréments toutes directions
10.400 tonnes couvrant 1.140 véhicules.

— Agréments camionnage-ville
1.800 tonnes couvrant 247 véhicules.

Pratiquement, le tonnage utile du parc de camionnage ville est bien supérieur au tonnage ci dessus, beaucoup de camionneurs utilisant trois remorques pour un seul camion tracteur, ces remorques se trouvant simultanément, une en chargement, une en traction et la troisième en déchargement.

Dans les tonnages ci-dessus, ne sont pas compris les agréments spéciaux accordés pour certains transports (minerais, déménagements, véhicules frigorifiques, etc...).

Ce tonnage agréé est réparti entre 672 entreprises dont :

- 510 disposent de 1 véhicule,
- 83 » » 2 »
- 40 » » 3 »
- 19 » » 4 ou 5 véhicules,
- 10 » » 7 à 10 »
- 10 » » de plus de 10 véhicules.

Le parc des véhicules agréés « toutes directions » en circulation se décompose comme suit :

	Nombre de véhicules	Tonnage global utile correspondant (en tonnes)
Véhicules de moins de 5 tonnes...	85	340
Véhicules de 5 à 7 T 999.....	365	2.200
Véhicules de 8 à 9 T 999.....	265	2.300
Véhicules de 10 T et plus.....	425	5.560

Dans les véhicules de plus de 8 tonnes de charge utile sont compris environ 300 véhicules du type « semi-remorque ».

Le parc des véhicules « camionnage-ville » se décompose ainsi :

- Véhicules de moins de 5 tonnes 100
- » de 5 T. à 7 T. 999 62
- » de 8 T. à 9 T. 999 50
- » de 10 tonnes et plus 35

Quatre vingt cinq pour cent des véhicules d'une charge utile supérieure à 5 tonnes sont constitués par un tracteur attelé à une ou plusieurs remorques.

En plus des véhicules agréés ci-dessus et assurant des transports publics de voyageurs et de marchandises, le Maroc dispose d'un parc de véhicules utilitaires réservé aux transports privés et comportant près de 40.000 véhicules qui représentent un tonnage utile voisin de 100.000 tonnes.

Le parc marocain des véhicules utilitaires (publics et privés) s'est grandement amélioré ces dernières années : de nombreux véhicules neufs ont été importés et on peut estimer, actuellement, que 60 % des véhicules utilitaires en circulation ont moins de trois ans d'âge.

M. Rendu