

MICROFICHE ÉTABLIE A PARTIR DE
L'UNITE DOCUMENTAIRE
N

جديدة منجزة حسب الوثيقة
رقم:

9 3 5 7 1

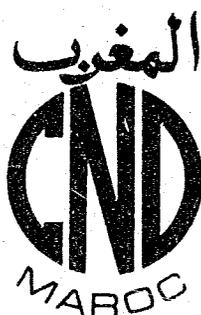
ROYAUME DU MAROC

المملكة المغربية

المركز الوطني للتوثيق
CENTRE NATIONAL DE DOCUMENTATION

SERVICE DE REPROGRAPHIE
ET IMPRIMERIE

B.P 826 RABAT



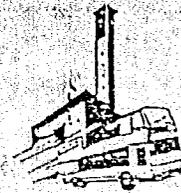
مصلحة الطباعة والتصوير
ص.ب 826 الرباط

F

1



Association internationale des maires
et responsables des capitales et métropoles
partiellement ou entièrement francophones



COLLOQUE INTERNATIONAL TRANSPORTS URBAINS

Casablanca, les 28, 29 et 30 Novembre 1988

93-0571

PRESENTATION DE LA REGIE AUTONOME DE
TRANSPORTS URBAINS DE LA VILLE DE FES

Par : M. Le Directeur Général de
R.A.T.F. - FES - (MAROC)

- M. DOUNAS -

المندوب العام
للمدينة المغربية
للتنظيم الوطني للتأهيل
والتأهيل والتأهيل
93-12-3 93-0571

PRESENTATION DE LA REGIE AUTONOME DES TRANSPORTS
URBAINS DE LA VILLE DE FES (R.A.T.F.)

La Régie est un établissement public communal, dotée de la personnalité civile et de l'autonomie financière, au même titre que les autres régies soeurs. Elle est organisée comme une entreprise industrielle et commerciale et son fonctionnement obéit aux règles de la comptabilité privée.

Créée en 1971 par substitution au concessionnaire privé, cet organisme a connu une évolution certaine au cours de la période écoulée. Cependant, cette évolution a été freinée par plusieurs courants qui ont compromis son développement harmonieux :

1°) Le vide laissé par l'ex-Concessionnaire sur le plan matériel, humain et technique. Les séquelles ne sont pas encore bannis. C'est ainsi que la Régie a hérité de plusieurs problèmes qui ont été aggravés par ceux liés à la conjoncture économique.

2°) Les effets immédiats de la crise internationale par l'utilisation des biens et produits importés, notamment le matériel roulant, le carburant, le lubrifiant, les pièces de rechanges, les pneumatiques etc...). Certains prix variaient plusieurs fois dans l'année.

3°) La pression de la demande en croissance rapide. Ainsi les moyens disponibles en quantité insuffisante sont utilisés à outrance et s'exposent à une détérioration rapide, ce qui engendre des frais d'entretien très élevés. La croissance de la demande en ville est accélérée par les facteurs suivants :

- Croissance démographie + 3%
- Industrialisation - afflux de main-d'oeuvre.
- Création des universités et centres de formation.

4°) Les prix de la prestation de service transport urbain, sont restés longtemps gélés, tandis que le coût connaissait des variations importantes. Les conséquences sont évidentes et se traduisent par un désinvestissement cumulatif.

5°) Le secteur de transport public urbain bute aux difficultés de la circulation à l'intérieur de la ville. Chaque année les moyens supplémentaires de transport de tout genre sont injectés dans les voies publiques, sans que des solutions sérieuses soient apportées aux problèmes de circulation et de stationnement. Les autobus ne bénéficient d'aucune prérogative dans ce domaine, puisqu'ils sont considérés sur le même pied d'égalité que n'importe quel autre moyen de transport, une bicyclette notamment. D'où une gêne dans les manoeuvres des chauffeurs, des risques d'accidents de circulation assez fréquents. Il en résulte également des embouteillages, donc un ralentissement du trafic et par suite une complication de la mission du transport urbain. Sur ce point, il est aisé de constater que la résolution de la crise de transport urbain ne réside pas uniquement dans le nombre d'autobus à mettre en service en ville, mais dépend dans une large mesure au traitement de la fluidité du trafic.

...../.....

6°) Pléthorie de main-d'oeuvre et de qualité médiocre . Le ratio est de 8 agents par autobus circulant . Si on compare ce nombre à celui des entreprises de transport des pays industrialisés, il paraît énorme . Mais cette situation est inévitable, étant donné les conditions de transport, l'indiscipline et le manque de civisme des usagers . En effet, diminuer l'effectif dans les transports urbains, cela revient à laisser les barrières grandes ouvertes pour la resquille .

7°) Obligation du service public sur les lignes très peu rentables .

8°) Les abonnements scolaires : le manque à gagner dû au transport de la population scolaire à un prix symbolique, pénalise la Régie, limitant ainsi sa capacité de financement. En effet, le transport scolaire représente 31% des voyageurs transportés et ne participe qu'avec 11,8% dans les recettes .

Dans ces conditions, il n'est guère surprenant que les Régies de transports publics urbains soient passées par des crises aiguës, affectant gravement leur production et ce malgré les efforts sans cesse déployés dans ce secteur .

Pourtant, certaines Régies se démarquent de l'image dégradée que connaît ce secteur . Il serait alors intéressant d'expliquer le succès d'une de ces dernières, en l'occurrence la R.A.T.F. En effet, la Régie de FES, en dépit des difficultés précitées, a pu maintenir son équilibre d'exploitation grâce aux efforts de notre Ministère de Tutelle, à savoir le Ministère de l'Intérieur, et sous la conduite du Conseil d'Administration présidé par Mr. le Gouverneur de la Province de FES, sans oublier le sacrifice et l'abnégation des cadres et des agents de cette entreprise .

Toutefois, l'équilibre d'exploitation n'est pas suffisant pour conclure à une gestion parfaite . Nous nous contentons donc uniquement de justifier cet équilibre financier à travers :

- le réseau de transport .
- l'offre de transport .
- les recettes et les charges .
- la gestion du personnel .
- la maintenance .
- les investissements et leur financement .
- les indicateurs d'efficacité .

1) Le Réseau de Transport : On peut dire que la Ville de FES est assez bien quadrillée par le réseau d'autobus . Tous les quartiers et toute la banlieue de la Ville sont desservis par la Régie. Le réseau compte 200 Kms et englobe 31 lignes au 15/11/88, soit une moyenne de 6 kms par ligne .

Si la longueur de certaines lignes est relativement courte, il n'en reste pas moins que l'état topographique de certaines d'entre elles, présente des difficultés qui sont fortement ressenties par la Régie, notamment la ligne de la Cité d'Agadir, de Bab Ftouh, Boujeloud, Sidi-Boujida, Seïrou-Bhalil et la Commune de Bensouda .

La Régie a cependant eu l'avantage de croître à peu près dans le même rythme que la population urbaine. Elle a pu ainsi doter chaque quartier nouveau de moyens de liaisons dans une proportion satisfaisante.

Car en fait la population est dépendante de l'étendue du réseau de la Régie. L'expérience a montré que la création d'une nouvelle ligne d'autobus engendre une croissance urbanistique rapide dans une direction donnée. Autre avantage enregistré au profit de la Régie, c'est la préférence annoncée qu'ont les usagers aux véhicules de la Régie par rapport aux moyens privés, notamment dans les lignes intercommunales, en raison des prix très variables pratiqués par ces derniers et de l'absence d'un horaire régulier.

2) L'Offre de Transport :

	1971	1988
- Population	325.000	600.000
- Longueur du réseau	55 km	200 km
- Nombre de lignes	14	31
- Parc total	40	200
- Parc circulant	24	134
- Voyageurs transportés tickets	14.074.000	48.500.000
- " " abonnés	néant	19.000.000
- Population / autobus	8.125	3.000

La population est une des composantes essentielles dans la demande de transport. Le taux d'accroissement est relativement élevé dans les principales villes du Royaume. On sait que la population double tous les vingt ans. Au cours de la période (1971 à 1988) on constate que les moyens mis en service dans le domaine du transport ont plus que doublé. Ce qui corrobore ce qui a été avancé auparavant quant au développement de la Régie dans la même allure que le tissu urbanistique. Le ratio habitants/autobus est passé de 8.125 en 1971 à 3.000 en 1988.

3) Les Recettes et les Charges - exercice 1987 :

- Recettes tickets :	50,39 M.DH
- Recettes abonnement scolaire :	6,83 M.DH
- Recettes abonnement scolaire/recettes tickets :	0,13
- Charge d'exploitation :	53,90 M.DH
- Manque à gagner S.Scolaire :	16,21 M.DH

Les recettes d'abonnement scolaire ne rapportent que 11 % du total des recettes, alors que les abonnés en terme de voyageurs scolaires représente plus de 40% du total des usagers d'autobus. Cela est dû aux tarifs préférentiels accordés aux scolaires : 30 DH pour les lycéens et 40 DH pour les universitaires. Le manque à gagner est considérable pour la Régie. L'avantage réside dans l'avance faite à la Régie au début de chaque mois, lui permettant ainsi de renflouer sa trésorerie.

Evolution des charges et des produits :

ANNEES	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987
Produits (M.DH)	25,80	28,90	32,73	35,74	41,57	49,88	55,05	58,18
Charges+Amortis. (M.DH)	25,25	28,28	31,89	35,45	40,71	47,47	51,20	53,90

4) La Gestion du Personnel :

L'attrait que peuvent susciter les transports publics sur la clientèle dépend, outre du matériel engagé, de l'accueil et du comportement du personnel mis en contact du public. C'est dans ce but que la Direction n'a ménagé aucun effort pour créer un climat social supportable par le contact fréquent avec les représentants du personnel, le contrôle des travaux effectués sans négliger les détails.

Ainsi chaque agent se sent concerné par la gestion en partant du principe que le fruit de son travail lui revient intégralement. Donc une certaine discipline est instaurée et suivie avec vigueur à la satisfaction de tous.

Ce n'est que dans ces conditions qu'il a été possible de compenser la déficience du personnel qualifié et le manque de cadres compétents. La Régie se contentait d'engager du personnel non qualifié en procédant néanmoins à sa formation interne.

Effectif du personnel :	759
- Administratif :	96
- Technique :	150
- D'Exploitation :	513
Salaire moyen annuel :	20.442,00 DH
Nombre agents / Autobus circulant :	6,0

Le ratio nombre d'agents/autobus paraît élevé par rapport aux entreprises de transports des pays occidentaux, qui utilisent un seul agent pour conduire et encaisser. Mais dans notre cas, il reste toujours insuffisant, en raison de l'absentéisme très élevé vu les difficultés des postes dû aux conditions climatiques d'une part et de la densité de la clientèle d'autre part.

Pour pallier au manque d'effectif, la Régie organise des services discontinus et des heures supplémentaires.

5) La Maintenance :

Les problèmes de maintenance sont le corollaire des problèmes financiers. En effet, un programme de maintenance nécessite obligatoirement l'existence d'un parc de réserve d'au moins 20 à 30 % du total, ceci afin d'assurer l'entretien des véhicules dans de bonnes conditions tout en gardant l'offre de transport à son niveau normal.

Nous avons toujours évité de mettre en service tout le parc disponible en dépit des besoins réellement exprimés.

La qualité de la maintenance se reflète d'abord à travers l'état général des véhicules, la durée de vie du véhicule et la consommation en carburant. Plus la durée de vie d'un autobus est prolongée donc grâce à une maintenance rationnelle, plus la Régie économise de l'argent - eu égard à la hausse vertigineuse des prix des autobus.

Malheureusement, cette mission est rendue très difficile par la pénurie en pièces de rechange, volontairement instaurée par les constructeurs .

- Parc autobus : 167
- Parc circulant /total % : 80,24 %
- Km par bus circulant : 75.173
- Dépense par km : 5,35
- Charges d'amortissement/par bus : 45.241,00
- Consommation gasoil/100 km : 35,39 litres
- Age maximum d'un bus : 15 ans

6) Les Investissements et leur Financement :

Depuis sa création, la R.A.T.F. a toujours financé ses investissements par autofinancement et à titre complémentaire en faisant recours à l'emprunt F.E.C.

Ses investissements ne se limitent pas à l'achat de moyens de transport, ils concernent les constructions et les équipements en matériel mécanique et de bureaux .

Investissements réalisés par la Régie depuis 1971 :

- Achats de matériel roulant : 85.298.228,39
- Constructions : 17.041.774,52
- Autres immobilisations : 6.486.853,63

Soit un montant moyen annuel d'investissement de : 6.400.000,00 DH
L'emprunt F.E.C. représente 16,5% du montant investi .

a) Matériel roulant :

La Régie a acquis 228 autobus neufs soit une moyenne de 13 par an. Ce nombre aurait pu être plus important et répondrait largement aux besoins de la Ville, si les prix des autobus étaient restés stables . Ces derniers ont évolué de cette manière :

- 1977 : 220.000 - 1978 : 248.000 - 1979 : 240.000 - 1980 : 266.000 -
- 1981 : 345.000 - 1982 : 380.000 - 1983 : 400.000 - 1984 : 500.000 -
- 1985 : 560.000 - 1986 : 670.000 - 1987 : 755.000 - 1988 : 750.000 -

On se rend compte que le prix d'un autobus a été multiplié par quatre en dix ans . Ce qui a réduit quatre fois la capacité de financement des Régies en général .

b) Constructions :

La Régie a construit deux dépôts , des bâtiments d'exploitation et des bâtiments à caractère social (centre de vacances + abris voyageurs) .

c) Autres Immobilisations :

Concernant les agencements et installations, le matériel de bureau et le matériel mécanique .

Financement : Le financement de ces investissements a été assuré par les moyens propres de la Régie et par l'emprunt F.E.C., dans les proportions suivantes :

- Autofinancement (excédent d'exploitation + amortissement)	Emprunt F.E.C.
90.826.856,54 DH	8.000.000 DH en 1979
	10.000.000 DH en 1988
	<u>18.000.000 DH</u>

Il est à préciser que la Régie n'a jamais bénéficié d'une subvention de quelle nature qu'elle soit. Elle ajustait son programme d'investissement à ses ressources propres et non aux besoins réels.

La Régie évitait dans les premiers temps les investissements improductifs, tels que les dépôts couverts et autres acquisitions d'utilité secondaire. C'est dans ces conditions que la Régie a d'ailleurs échappé à la crise.

7) Indicateurs d'efficacité (1987) :

- Tarif moyen : 0,87
- Coût par voyageur : 0,85
- Voyageurs par agent : 87.833
- Emploi par bus circulant : 6,0
- Coût par km offert : 5,58
- Recettes/Charges : 1,07

Le ratio du nombre de voyageurs par employé établit le niveau de productivité de l'entreprise, il est en corrélation directe avec le niveau de l'offre et de l'effectif engagé par la Régie.

Le nombre d'agents par bus circulant nous permet de juger la politique de l'emploi de la Régie. Généralement pour les pays en voie de développement les entreprises de transport performantes ont un nombre qui oscille entre 5 à 5,5 personnes par bus. Mais en pratique, il est très difficile d'atteindre ce ratio. Le coût kilométrique traduit l'efficacité économique de la Régie. Il est lié à des facteurs internes tels que l'organisation de l'entreprise publique, la quantité du personnel et le niveau des salaires (+ 40% dans les charges). Il dépend aussi des facteurs externes, tels que le niveau de saturation de la voirie, l'état topographique des lignes desservies et des conditions climatiques.

Le ratio recettes sur dépenses, reflète la situation financière de la Régie.

FAIT A FES, LE 15 NOVEMBRE 1988

BORDEREAU DE SAISIE

21/11/88

C.N.D
MAROC



ISN	
NONAT A 110	
NAC A 090	02-058A
CODBI A 121	
COTRA A 122	

NIVUD A 131	A	<input checked="" type="checkbox"/>	M	C	NIVBO A 132	M	<input checked="" type="checkbox"/>	C	S
----------------	---	-------------------------------------	---	---	----------------	---	-------------------------------------	---	---

TYPREL A 141	T	G	S	R
NOAP A 142				
NACAP A 143				

CODUD										
INDEX A 010	FREJ									
NAME A 020										
STATUT A 150	C	D	PAYS PROD 160	17	TYPE BIBL. A 171	B				
IND. ATLAS BIBLIOGRA PHIQUES	REUNION	DICTIONNAIRE	DONNEES NUMERIQUES	THESE	TEXTE LEGISLATIF	BIBLIOGRAPHIE	CARTES INCLUSES	RESUME	NON CONVEN TIONNEL	REVUE
A 172	X	L	N	U	W	Z	Y	E	V	R

UNITE DOCUMENTAIRE (A/M/C)	A 210 AUTEUR ET AFFIL	DOUMAS / Directeur Generale R.A.A.F. (Fes)
	A 220 COLLEC TIVITE AUTEUR	
	A 230 TITRE UD	Présentation de la région autonome de Tanger-Settat de la ville de Fes
	A 240 A 250	TITRES TRADUITS Utiliser le bordereau 2 : données complémentaires

SOURCE : DOCUMENT GENERIQUE (M/C/S/)	A 310 AUTEUR		
	A 320 COLLEC TIVITE AUTEUR	Association Internationale de villes et capitales des capitales métropoles particulièrement développées	
	A 330 TITRE DOCUM GENER	Colloque International - Transports Maritimes	
	A 340	TITRE GENERIQUE . . . utiliser le bordereau 4 : données complémentaires	
	A 410 TITRE PUBLIC EN SERIE		
	A 420 VOLNUM		A 430 ISSN

NOTES D'INDEXATION

DATIN D 100	1988-10-30
DATSA D 110	
DATMI D 120	

A 540 ICEDD	Fr.	A 560 LANRES	
A 611 NEDIT	H 211 F		
A 612 VEDIT	Casablanca	A 613 CPEDI	11 84 - : -
A 620 DATE	1988	A 630 ANNEE	1 0 5 :
A 641 COLLP	6 p.	A 642 COLLN	
A 650 NODOC		A 670 EDITN	
A 711 REUNN	Colloque International transports urbains		
A 712 REUNV	Casablanca	A 713 REUNP	11 2 f
A 720 THESE		A 714 REUND	28-30 110 - 1100 1180
A 730 A 740	Brevet : utiliser le bordereau 2 "Données complémentaires" Projet		
A 810 MSPG		A 820 NOTES	

ZONES B ET C

B 110 ISO CCCCO	;	;	;	;	-	;	;	;	;	-	;	;	;	;	-	;	;	;	;
--------------------	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---

B 120 à B 170 utiliser le Bordereau 2

B 210-DESC

/TRANSPORT URBAIN / / SERVICES PUBLICS /
/DONNEES STATISTIQUES / / PERSONNEL / INVESTISSEMENT /
/FINANCEMENT / / REVENUS / / OFFRE /

B 320-RESUM

MAROC - Codes spécifiques

C 410 GEO	SATS																		
C 420 GLG																			
C 430 HYL																			
C 440 STR																			
C 450 BOT																			
C 460 GHR	1988.00.00																		
C 470 OFF																			
C 480 STAT																			

197.12.3
93087A

FIN

النهاية

1 1

مشاهد

VUES