

MICROFICHE ETABLIE A PARTIR DE  
L'UNITE DOCUMENTAIRE  
N

جديدة منجزة حسب الوثيقة  
رقم :

9 3

5 7 2

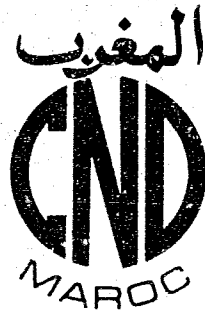
ROYAUME DU MAROC

المملكة المغربية

المركز الوطني للتوثيق  
CENTRE NATIONAL DE DOCUMENTATION

SERVICE DE REPROGRAPHIE  
ET IMPRIMERIE

B.P 826 RABAT



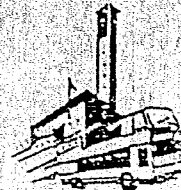
مصلحة الطباعة والتصوير  
ص.ب 826 الرباط

F

1



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

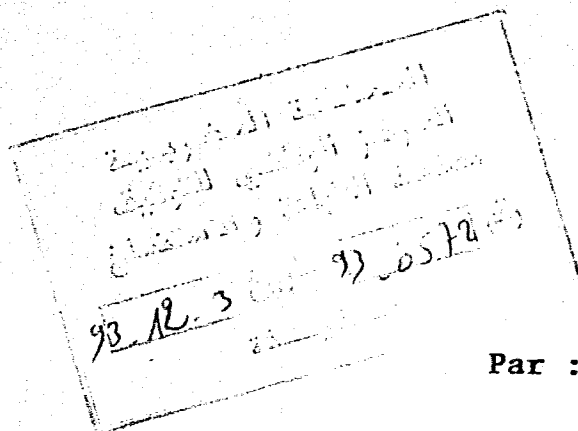


# COLLOQUE INTERNATIONAL TRANSPORTS URBAINS

Casablanca, les 28, 29 et 30 Novembre 1988

93-019

## POLITIQUE D'ENCOURAGEMENTS DES TRANSPORTS PUBLICS URBAINS



Par : MM. LARIF

Directeur de la R.A.T.M. *et benes*

- NACIRI

Directeur de la R.A.T.R.S. *Rahit Jallil*

POLITIQUE D'ENCOURAGEMENT  
DES TRANSPORTS PUBLICS URBAINS

-----

PAR

Mr. LARIF

ET

Mr. NACIRI

Directeur de la Régie Autonome des Transports Urbains de Meknès.      Directeur de la Régie Autonome des Transports Urbains de Rabat - Salé.

-----

L'intervention des Pouvoirs Publics en faveur des Transports Publics Urbains est une pratique ancienne au Maroc. Bien avant l'Indépendance, les autorités municipales accordaient des aides financières aux Sociétés privées qui avaient obtenu, dans les plus importantes villes du Royaume, des concessions pour l'exploitation des réseaux de transport collectif. Les conventions qui régissaient les rapports des concessionnaires avec les autorités Municipales concédantes prévoyaient un mécanisme dont la mise en oeuvre garantissait aux exploitants un minimum de bénéfice par le jeu combiné de l'intégration aux charges des provisions pour amortissements, de la rémunération des capitaux mis en oeuvre et de l'équilibre du compte d'exploitation.

Mais au lendemain de l'Indépendance, ce mécanisme qui avait fait ses preuves dans d'autres pays, apparut à la fois inadapté et dépassé au regard de la nouvelle situation politique et sociale du pays.

D'une part, les nouvelles institutions locales, élues, rencontrèrent toutes sortes de difficultés et d'obstacles lorsqu'elles essayèrent d'user du droit de regard qui leur était reconnu par les conventions de concession et ne purent ni vérifier le respect des obligations des concessionnaires ni s'assurer de l'opportunité et de la justification des concours financiers qu'elles accordaient. D'autre part, il devenait de plus en plus difficile de faire admettre aux élus locaux et même au pouvoir central le bien fondé de l'octroi, sur les deniers publics, de subsides au profit de Sociétés privées.

C'était d'autant plus normal que les concessionnaires ne semblaient pas disposés à fournir les efforts d'investissements nécessaires pour faire évoluer le niveau, quantitatif et qualitatif, de leurs prestations. C'est que par manque de renouvellement et d'accroissement du matériel, et notamment des véhicules, les conditions de transport s'étaient gravement détériorées, surtout que dès les premières années soixante, les principales villes connurent une forte extension urbaine et une augmentation sensible de la mobilité, conséquences de l'essor démographique des premières années de l'Indépendance. La carence du privé était alors patente.

Face à la défaillance des concessionnaires, le Ministère de l'Intérieur a donné l'impulsion nécessaire aux initiatives des conseils municipaux pour substituer des Etablissements publics locaux à la formule existante de la concession. Les Régies Autonomes de Transport Urbain étaient alors créées, avec leur personnalité civile et leur autonomie financière.

La Régie Autonome s'est révélée, au cours du quart de siècle écoulé, un instrument précieux pour les Pouvoirs Publics dans la réalisation de leur politique de développement économique, social et urbain des grandes villes du Maroc. Elle a démontré, par son efficacité et son dynamisme, ses possibilités d'adaptation, et cela malgré les difficultés qu'elle a eues à surmonter du fait de son statut, et des contraintes pesant sur son activité.

#### L'AIDE PUBLIQUE AUX REGIES DE TRANSPORT

Emanation du Conseil Municipal, la Régie applique la politique de l'Etat en matière de Transport Urbain concrétisée par les orientations du Conseil d'Administration composé d'élus locaux, et de représentants des Administrations Centrales et de tutelle. Ce sont donc les Pouvoirs Publics qui dictent à la Régie la stratégie à adopter et qui décident des moyens financiers à mettre en oeuvre pour la réalisation des objectifs arrêtés. Car faut-il le signaler, c'est le Conseil d'Administration qui arrête le budget et c'est l'Etat qui fixe les tarifs. Ces derniers sont de deux sortes : un tarif normal payé par les usagers ordinaires et un tarif spécial de niveau modeste accordé, dans le cadre d'une formule d'abonnement, aux élèves et aux étudiants.

La définition des niveaux de ces tarifs a constitué le moyen par lequel les Pouvoirs Publics ont mené une véritable politique sociale en matière de transport collectif urbain.

.../...

Ainsi le prix du ticket d'autobus a toujours été fixé en tenant compte des possibilités économiques des couches sociales ayant un faible revenu.

Or toute politique sociale a un coût. Ce qui explique que les comptes de plusieurs Régies de Transport, et notamment celles de Rabat et de Casablanca, n'ont souvent enregistré que des déficits. Ces derniers, dans la logique des choses, auraient dû être entièrement couverts par des subventions à partir des budgets municipaux. Or les besoins financiers des Régies dépassent largement les possibilités de ceux-ci, ce qui explique que le Ministère de l'Intérieur ait été à plusieurs reprises sollicité pour venir en aide aux Régies les plus affectées par l'accumulation des déficits, due à la faiblesse relative des subventions accordées par la collectivité locale.

L'intervention du Ministère de l'Intérieur en faveur des Régies de Transport a permis à celles-ci de continuer à assurer un service public jugé essentiel dans la vie des habitants et des villes concernés et elle a pallié, quoique partiellement, l'absence de moyens financiers au niveau des municipalités. Elle procédait également de la conviction acquise qu'un tel service public a un rôle éminemment social à jouer en raison de l'importance du nombre de ses usagers et du fait que ces derniers ne pouvaient, compte tenu de leurs ressources, en payer le prix réel, d'autant plus que la collectivité, avec toutes ses composantes sociales et économiques en tirait un bénéfice évident.

.../...

L'action du Ministère de l'Intérieur a souvent été accompagnée ou relayée par celle du Fonds d'Equipement Communal ( F E C ) qui a largement contribué au financement des investissements réalisés par les Régies, en leur accordant des emprunts à des conditions très favorables de taux et de durée.

Pour éclairer certains aspects de ce qui vient d'être développé, nous rapportons ci-dessous quelques chiffres empruntés aux statistiques de la Régie de Rabat.

1/ NOMBRE DE VOYAGEURS TRANSPORTES

1973	:	40.518.000	dont	3.100.000	abonnés
1975	:	47.081.000	dont	4.490.000	abonnés
1977	:	51.271.000	dont	4.193.000	abonnés
1979	:	65.362.000	dont	7.849.000	abonnés
1981	:	73.372.000	dont	15.000.000	abonnés
1983	:	92.021.000	dont	18.480.000	abonnés.

2/ NOMBRE DE KILOMETRES REALISES

1973	:	3.902.000	soit	6.314	Km/V par agent
1975	:	5.680.000	soit	6.918	Km/V par agent
1977	:	6.356.000	soit	6.525	Km/V par agent
1979	:	8.171.000	soit	6.948	Km/V par agent
1981	:	9.305.000	soit	7.163	Km/V par agent
1983	:	13.046.000	soit	8.033	Km/V par agent.

3/ RESULTATS D'EXPLOITATION ET MANQUE A GAGNER  
SUR ABONNEMENTS ( EN DIRHAMS )

<u>Années</u>	<u>Déficit Exploitation</u>	<u>Manque à gagner</u>
1977	+ 1.680.311	1.432.335
1979	- 6.092.000	2.701.065
1981	- 7.550.109	7.659.150
1983	- 9.454.235	14.742.680

4/ DEFICITS CUMULES ET SUBVENTIONS REÇUES ( EN DH )

<u>Années</u>	<u>Cumul déficit.</u>	<u>Subv. Equilibre</u>	<u>Subv. Equipt.</u>
1977 :	2.202.250	-	-
1979 :	12.010.000	-	4.000.000
1981 :	14.561.300	10.000.000	425.000
1982 :	22.901.400	-	10.907.000
1983 :	32.461.800	-	-

5/ EVOLUTION DES TARIFS COMPAREE A CELLE DES  
COUTS UNITAIRES

<u>Années</u>	<u>Coûts/Voyageur</u> ( DH )	<u>Niveau tarifs</u> ( DH )
1977	0,47	0,50
1979	0,59	0,50
1981	0,73	0,70
1983	0,80	0,70

A travers ces données, il apparaît clairement que la Régie de Rabat, et cela est valable pour celle de Casablanca (et dans une moindre mesure pour les autres à l'exception de celle de Fès)



a poursuivi pendant de nombreuses années une politique dont elle n'avait pas les moyens.

Il en est résulté une grave détérioration de l'équilibre financier qui s'est traduit par un endettement tel qu'il a fini par compromettre toute possibilité de renouvellement et d'extension du parc d'autobus nécessaires pour répondre aux besoins d'une demande qui dépasse de loin l'offre.

Ainsi à Rabat la demande potentielle de transport se situait en 1982 à hauteur de 163.000.000 de voyages alors que le nombre de voyages réalisés ne dépassait guère 81.172.600, c'est dire qu'à peine 50 % des besoins étaient couverts. La crise des Transports était donc réelle et pour y faire face il fallait mobiliser des moyens énormes pour permettre d'une part de doubler la capacité offerte et d'autre part d'assurer l'équilibre de l'exploitation.

Malheureusement les possibilités budgétaires de l'Etat étaient limitées et ne pouvaient satisfaire à cette exigence.

Il faut cependant souligner que des études réalisées à l'initiative ou à l'adresse du Ministère de l'Intérieur, en vue de rechercher une alternative à la subvention pour un financement régulier et adéquat du Transport Public Urbain, avaient fini par définir un certain nombre de mesures susceptibles de dégager en faveur du secteur les moyens dont il avait besoin.

Ainsi il avait été tout d'abord suggéré d'exonérer les Régies des impôts auxquels elles étaient assujetties, et notamment de la taxe sur la valeur ajoutée qui opère aujourd'hui un prélèvement de 14 % sur les recettes d'exploitation.

D'autres propositions tendaient à faire bénéficier le secteur de la suppression des droits de douane perçus sur les importations des éléments C K D, des pièces de rechange et autres matières destinés au montage des autobus et à leur fonctionnement.

Des ristournes sur les prix des carburants étaient également sollicitées pour atténuer l'impact des hausses successives de ce poste de charges dues à l'inflation qui a sévi depuis 1974, suite à la guerre d'octobre 1973, au moyen Orient.

Dans le même ordre d'idées, il était suggéré d'organiser un système d'assurances propre aux transports collectifs urbains avec un tarif spécial, et ce pour alléger ce poste de dépense qui absorbait jusqu'à 6 % des recettes réalisées.

Pour compléter ces mesures et mettre sur pied une véritable politique globale des transports collectifs urbains, la création d'un " Fonds spécial d'Equipement et de Développement des Transports Publics Urbains " était proposée. Les ressources de ce fonds pouvaient provenir:

- de versements de l'Etat au titre des subventions d'équipement ;
- de versements des municipalités au titre des subventions d'équilibre ;
- du produit d'une taxe de transport à laquelle auraient dû être assujetties certaines entreprises proportionnellement au nombre de leurs salariés ou aux montants des salaires payés ;
- du produit d'une taxe de desserte assise sur la valeur des nouveaux lotissements et extensions urbains.

.../...

Ce " Fonds " aurait pu jouer le rôle d'un support financier efficace en faveur du développement des transports publics et de leur promotion au niveau souhaité.

Mais force est de constater que ces propositions n'ont pas eu le temps d'aboutir. En effet les nouvelles orientations économiques de l'Etat ont eu pour conséquence le maintien du régime de soutien au secteur dans une sorte de statut quo.

#### CONSEQUENCES DE L'INSUFFISANCE DE CETTE AIDE

De ce fait les transports collectifs étaient rentrés dans un immobilisme dont les conséquences ont été extrêmement néfastes au plan à la fois du niveau des prestations et de la situation financière des Régies. La dégradation de la situation des transports s'était alors accentuée du fait de la baisse du taux de couverture des besoins potentiels qui, pour Rabat était tombé au dessous de 40 %.

Cette situation a entraîné à son tour l'accumulation des déficits d'exploitation jusqu'à atteindre des proportions considérables, et cela en raison de la stabilité relative des tarifs d'une part, et des effets néfastes de la surcharge et de l'accroissement des dépenses d'entretien et de réparation d'un parc vieillissant, d'autre part.

C'est ainsi que la Régie de Rabat a enregistré au cours des années ci-dessous les résultats suivants :

<u>Années</u>	<u>Résultats ( DH )</u>	<u>Dont manque à gagner ( DH )</u>
1984	- 7.823.500	13.825.600
1985	- 9.396.400	17.735.400
1986	- 15.663.400	17.008.300
1987	- 24.028.300	10.707.700

Parallèlement le nombre de passagers transportés enregistré la tendance ci-après :

1984	84.276.740	dont	17.959.460	abonnés
1985	75.661.680	dont	18.345.660	abonnés
1986	61.155.440	dont	17.550.000	abonnés
1987	46.502.920	dont	10.727.730	abonnés

Il convient de remarquer que la forte chute constatée depuis 1986 est due à la fois à l'entrée du privé dans le secteur et à la baisse de la capacité du parc circulant.

EVOLUTION DU PARC CIRCULANT

1983	:	176 véhicules	dont	140 de grande capacité
1984	:	146 véhicules	dont	110 de grande capacité
1985	:	127 véhicules	dont	95 de grande capacité
1986	:	176 véhicules	dont	81 de grande capacité
1987	:	152 véhicules	dont	68 de grande capacité.

EVOLUTION DE LA RECETTE MOYENNE PAR VOYAGEUR ET DU RESULTAT/VOYAGEUR

( EN DH )

<u>Années</u>	<u>Recette /voyageur</u>	<u>Résultat/voyageur</u>
1983	0,69	- 0,10
1984	0,82	- 0,09
1985	0,95	- 0,13
1986	1,12	- 0,25
1987	1,29	- 0,51

DEFICITS CUMULES ET SUBVENTIONS RECUES ( EN DH )

<u>Années</u>	<u>Cumul Déficits</u>	<u>Subv. Equilibre</u>	<u>Subv. Equipement</u>
1984	48.174.000	-	-
1985	53.021.300	-	2.040.000
1986	67.567.400	4.500.000	-
1987	88.545.200	2.000.000	-

- 11 -

## L'INTRODUCTION DU PRIVE DANS LE SECTEUR DES TRANSPORTS COLLECTIFS URBAINS

C'est donc dans ce contexte caractérisé par la carence constatée du secteur public face aux besoins de transport de la collectivité, qu'est intervenue la décision Royale autorisant les autorités gouvernementales et locales à faire appel à l'initiative privée pour l'organisation et l'exploitation de réseaux parallèles à ceux desservis par la Régie. Cette dernière perdait ainsi un monopole pour lequel elle manquait de capacités et les nouveaux concessionnaires sont engagés à jouer un rôle complémentaire aux côtés du secteur public.

Cette heureuse initiative a eu des résultats positifs remarquables. Mais si elle a contribué à résoudre dans une large proportion la crise des transports urbains à Casablanca et à Rabat, il n'en demeure pas moins que la situation des Régies reste préoccupante et que le problème du financement de celles-ci, mérite une attention particulière. Car, convient il de rappeler, le privé n'assurera qu'un service de transport amélioré, avec un tarif correspondant, alors que le secteur public devra continuer à jouer son rôle social et à appliquer des tarifs modérés ne permettant d'aucune manière la couverture totale du coût effectif des prestations.

### POUR UNE STRATEGIE GLOBALE EN FAVEUR DES TRANSPORTS PUBLICS URBAINS

Aujourd'hui les Transports collectifs urbains se trouvent à la croisée des chemins. Leur avenir dépendra incontestablement de l'attitude que les Pouvoirs Publics adopteront à leur égard. Mais il apparaît doré et déjà que l'introduction du privé, même si elle devait s'étendre à d'autres villes du Royaume, ne signifie nullement une étape vers un désengagement total de l'Etat. La nouvelle formule, consistant à partager le marché des Transports Urbains entre deux systèmes d'exploitation différents - privé et public - n'annonce pas non plus l'avènement de l'ère de la concurrence totale. La formule adoptée, qui a pour

base les orientations Royales, consiste à faire évoluer le secteur, dans une mutation progressive, d'une situation de monopole à celle de la complémentarité.

La définition d'une nouvelle stratégie à l'égard de l'ensemble du secteur devra donc tenir compte de la nouvelle situation créée, car si à Casablanca et à Rabat l'introduction du privé est une nouvelle donnée, il n'en est pas de même dans les autres villes, du moins pas encore.

Toujours est il que les Pouvoirs Publics ne peuvent se permettre d'agir en simples spectateurs dans un domaine aussi sensible - et aussi vulnérable - que celui-ci. A notre humble avis une politique de Transport Public Urbain à deux volets, réfléchie et clairement définie, devra nécessairement être élaborée et mise en oeuvre, pour constituer une véritable stratégie susceptible d'imprimer au secteur le sens et l'ampleur souhaitables pour répondre à la fois aux besoins des habitants et aux objectifs d'aménagement du territoire et de développement Urbain.

#### ACTIONS EN FAVEUR DU SECTEUR PUBLIC

Le premier volet de cette politique devra concerner la (ou les) Régie dont le rôle social ira en s'amplifiant du fait de la modestie des tarifs appliqués par celle-ci et du fait également que la desserte assurée par le privé est fragmentée en comparaison avec l'omniprésence du secteur public, ce qui entraîne des implications au niveau des prestations fournies aux abonnés.

La Régie devra donc continuer à bénéficier du concours financier de l'Etat et de la collectivité urbaine concernée. Plusieurs arguments militent en faveur de cette assertion.

Tout d'abord on ne peut continuer à fixer et à stabiliser les tarifs en deça des coûts réels, car à la longue cela ne conduirait qu'au déperissement de l'Entreprise.

En second lieu il apparaît de plus en plus anormal que la Régie " subventionnée " en quelque sorte la population scolaire et étudiante en leur assurant des services à des prix dérisoires appliqués dans la formule d'abonnement.

Enfin il faut se convaincre que quelles que soient les dispositions qui sont ou seront prises pour amener les privés à honorer leurs obligations contractuelles relatives à la desserte d'une manière régulière et continue, seule la Régie assurera sur les lignes déficitaires ou peu fréquentées, un service respectant la notion de Service Public dans la plénitude de son sens.

Mais si ces raisons justifient l'octroi de subsides pour pallier la faiblesse - et sans doute la baisse dans l'avenir - du taux de couverture des dépenses par les recettes du trafic, le procédé de la subvention " tous azimuts " doit être écarté, pour céder la place à un mécanisme de compensation et d'indemnisation, car, faut-il le souligner, le terme subvention est mal approprié au cas d'espèce.

Forts de l'expérience vécue dans le passé et compte tenu des difficultés réelles qui avaient empêché l'aboutissement des propositions de mesures financières et fiscales pour l'encouragement du service public de Transport Urbain nous suggérons :

- L'octroi à partir du budget de l'Etat d'une compensation destinée à combler la différence entre les coûts effectifs et la recette d'exploitation ;

- L'indemnisation de la Régie, à partir de ce même budget, à raison du manque à gagner résultant de l'application des tarifs d'abonnements ;

- La prise en charge, par le budget de la collectivité locale concernée des dépenses d'investissement pour assurer le renouvellement du parc et son extension.

- La couverture par cette même autorité des pertes qui pourraient résulter de la création de nouvelles lignes ou du maintien de lignes peu rentables.

Cependant, l'efficacité de ces apports financiers ne peut être assurée sans une nouvelle conception de la structure et du mode de gestion de la Régie. D'ailleurs à situation nouvelle doit correspondre un esprit nouveau, et c'est justement l'esprit d'Entreprise qui a fait lamentablement défaut à la Régie en tant qu'Institution.

Un tel virage peut paraître difficile ou même impossible à prendre, il faudra pourtant se résigner à le " négocier " car il y va de l'avenir et peut être même de la présence - du reste nécessaire - du secteur public dans ce domaine. La Régie, tout en gardant son statut d'Etablissement <sup>Public</sup> devra enrichir son expérience et son savoir faire en introduisant les méthodes de gestion privée dans le fonctionnement interne de ses services et en faisant preuve d'une certaine dose d'esprit " commercial " . Elle est donc appelée à conjuguer, aussi harmonieusement que possible, la notion de service Public avec celle de Rentabilité.

Pour réaliser une telle mutation quelques dispositions sont à prendre. Il s'agit tout d'abord de rationaliser et d'alléger les procédures administratives qui aboutissent à instaurer la routine, facteur de blocage. Cette tâche est d'ailleurs entamée sous l'impulsion de la Direction Générale des Régies et Services Concédés du Ministère de l'Intérieur.

En second lieu il s'agira de prêter une attention toute particulière à la gestion du personnel. L'importance et la diversité des effectifs justifient la mise en oeuvre d'une politique dynamique et motivante tant au niveau du recrutement et du déroulement de la carrière qu'à celui des salaires et encouragements, sans oublier la recherche continue d'une meilleure adaptation aux tâches par le biais de la formation, du recyclage et de la reconversion. En somme il faut entretenir, à l'intérieur de l'Entreprise, un climat social serein, dans lequel les bonnes conditions de travail et la motivation joueront le rôle de catalyseur des efforts de tous pour une productivité toujours meilleures.



## ACTIONS EN FAVEUR DE L'ENSEMBLE DU SECTEUR

Le deuxième volet de cette politique en faveur du Transport Collectif Urbain englobe l'ensemble du secteur, intéresse tous les acteurs - privés et public - et engage les autorités publiques. Il s'agit de toute une panoplie de mesures et d'actions à entreprendre pour améliorer l'efficacité et le niveau de service des transports collectifs compte tenu de l'environnement.

Premièrement il est recommandé de réaliser une véritable intégration entre les deux modes, de telle sorte que l'usager puisse choisir sans difficulté celui qui correspond le mieux à son désir ou à ses possibilités. La définition de fréquences de passages des bus de chaque catégorie, même modulées selon les heures et les jours est le moyen le plus indiqué pour y parvenir.

Deuxièmement l'intégration mentionnée doit s'étendre à la fixation et à la matérialisation des arrêts et stations, qui doivent, dans l'intérêt des usagers, être unifiés.

Les équipements en abris et plaques de signalisation font partie de l'ameublement urbain. Leur conception ne peut être laissée au bon vouloir ou à la fantaisie de chacun des exploitants. Ces derniers devront contribuer aux frais occasionnés par leur implantation et leur entretien.

Troisièmement l'aménagement du territoire pour l'extension de la ville et les lotissements nouveaux doivent prendre en considération les besoins de circulation et de stationnement des autobus, et tenir compte des contraintes de circulation de ces derniers par rapport au reste du trafic.

Enfin, et cela est très important, l'organisation et la réglementation de la circulation, notamment dans le centre de la ville et sur les grands axes, doit procéder d'une profonde réflexion. Car face à l'invasion croissante de la voiture privée et des autres moyens individuels de déplacement, la collectivité ne peut pas continuer à réagir à coups de constructions et d'élargissements de roades et de routes. Une telle attitude atteindrait à plus ou moins brève échéance ses limites d'abord financières ensuite physiques.

Il est donc préférable d'encourager les transports collectifs en raison des économies qu'ils permettent de réaliser, puisqu'ils sont jusqu'à vingt (20) fois plus rentables que la voiture privée, en matière d'occupation du sol. M.M. PHILIPS et RAT, rapportent dans une étude présentée au Congrès International de l'UITP ( RIO DE JANEIRO 1983 ) qu'"une analyse de diverses villes dans le monde a montré que là où l'utilisation de la voiture est élevée, 35 à 40 % au moins de l'espace urbain doit être consacré à des routes, des emplacements de stationnement et des garages. Là où les transports publics prédominent, cet espace peut être réduit à 20 - 25 % ou moins ". L'accès au centre ville doit donc être protégé contre la voiture privée par toutes sortes de mesures dissuasives, ce qui entraînerait une judicieuse utilisation des moyens collectifs ( routes et bus ) permettant des économies en infrastructures, et créerait par la même occasion des conditions favorables à une plus grande fluidité du trafic. M.M. PHILIPS et RAT, soulignent que " sur une route encombrée, où l'on circule à 16 Km/h, tout nouveau conducteur qui vient s'insérer impose aux usagers existants des retards correspondants au double du temps de parcours de ce conducteur ".

Améliorer les conditions de circulation, et plus particulièrement celle des autobus auxquels il est souhaitable de consacrer certaines priorités et aménagements - tels que des couloirs sans séparation physique les matérialisant - revient à rentabiliser les équipements en voiries, à relever le niveau qualitatif et quantitatif des moyens de transport collectif, à rendre le trafic plus fluide et à réduire les charges des collectivités urbaines.

## (C) O N C L U S I O N

-----

En conclusion il faut rappeler qu'il n'y a pas de méthode normalisée pour encourager les Transports Publics Urbains. La nature et l'importance des aides qui sont apportées au secteur diffèrent d'un pays à l'autre et parfois d'une entreprise à l'autre. Dans la plupart des situations, notamment dans le pays d'Europe occidentale, au Canada et même aux Etats-Unis, le soutien aux réseaux de Transports Urbains s'effectue de diverses manières :

- soit par l'octroi de subventions globales couvrant à la fois les déficits de l'Exploitation et les dépenses d'investissements ;
- soit par l'octroi de subventions pour l'équilibre de l'Exploitation ou de subventions pour l'équipement,
- soit par la combinaison des majorations de tarifs et des subventions,
- soit encore par la mise en oeuvre de mécanismes plus ou moins complexes faisant appel aux formules de compensation, d'indemnisation et/ou à des ressources fiscales.

Mais l'expérience a démontré que les meilleurs systèmes d'aide aux transports sont ceux qui font partie de stratégies globales appliquées à moyen et long termes et combinant tarification, fiscalité, subvention et compensation, avec des mesures d'accompagnement tendant à l'amélioration des conditions de circulation.

L'expérience marécaine est certes prometteuse. Mais sa réussite ne sera assurée que si elle évolue conformément aux orientations Royales qui lui ont donné naissance. Pour cela les Autorités Publiques locales et centrales sont appelées à jouer un rôle déterminant. L'avenir de notre système de Transport Public Urbain dépendra de la nature et de l'ampleur des actions qu'elles entreprendront à son égard.

71/11/5

BORDEREAU DE SAISIE

**C.N.D**

MAROC



ISN	
NONAT A 110	
NAC A 090	33-0572
CODBI A 121	
COTRA A 122	
NIVUD A 131	A M C
NIVSO A 132	M C S

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

CODUD										
INDEX A 010	FRET									
NAME A 020										
STATUT A 150	C	D								
PAYS PROD. A 160	MA									
TYPE BIBL. A 171	B									
INDICATEURS BIBLIOGRA- PHIQUES	REUNION	DICTIONNAIRE	DONNEES NUMERIQUES	THESE	TEXTE LEGISLATIF	BIBLIOGRAPHIE	CARTEIS INCLUSES	RESUME	NON CONVEN- TIONNEL	REVUE
A 172	K	L	N	U	W	Z	Y	E	V	R

UNITE DOCUMENTAIRE (A/M/C)	A 210 AUTEUR ET AFFIL	CARTE, NACERI
	A 220 COLLEC- TIVITE AUTEUR	
	A 230 TITRE VD	Politique d'encouragement des transports publics urbains
	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 des maires et responsables des Capitales et métropoles partiellement ou entièrement francophones	
	A 330 TITRE DOCUM GENER	Colloque International transports urbains	
	A 340	TITRE GNERIQUE . . . utiliser le bordereau 2 : données complémentaires	
	A 410 TITRE PUBLIC EN SERIE		
A 420 VOLNUM		A 430 ISSN	

NOTES D'INDEXATION

DATIN D 100	1993-10-28
DATSA D 110	
DATMI D 120	

A 540 LGEUD	Fr	A 560 LANRES	
A 611 NEDIT	AIME		
A 612 VEDIT	Casablanca	A 613 CPEDI	: -:-
A 620 DATE	1988	A 630 ANNEE	1:9:88
A 641 COLLP	16 p.	A 642 COLLN	Tabl.
A 650 NODOC			
A 660 ISBN		A 670 EDITN	
A 711 REUNN	Colloque International: transports urbains		
A 712 REUNV	Casablanca	A 713 REUNP	M:A
		A 714 REUND	28-29 Novembre 1988
A 720 THESE			
A 730 A 740	Brevet : utiliser le bordereau 2 : "Données complémentaires" Projet		
A 810 DISPO		A 820 NOTES	

ZONES B ET C

B 110 COGEO	;	;	;	;	-	;	;	;	;	-	;	;	;	;	-	;	;	;	;
----------------	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---

B 120 à B 170 : utiliser le Bordereau 2

B 210 - DESC:

/TRANSPORT URBAIN / AIDE PUBLIQUE / TARIF DE TRANSPORT /  
/ DONNEES NUMERIQUE / / PRESENTATION /  
/ CIRCULATION / AUTOBUS /

B 320 - RESUM

MAROC - Codes spécifiques

C 410 GEO	MAROC																		
C 420 GLG																			
C 440 STR																			
C 450 BOT																			
C 460 GHR																			
C 470 OFF																			
C 480 STAT																			

93-M-3 93-c-572

**FIN**

النهاية

**22**

مشاهد

**VUES**