

MICROFICHE ETABLIE A PARTIR DE
L'UNITE DOCUMENTAIRE
N°

جديدة منجزة حسب الوثيقة
رقم :

9 3

5 7 8

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

93-0578

POLITIQUE DE TARIFICATION ET SON IMPACT SUR
LA SITUATION FINANCIERE DE LA R.A.T.C.

2003-11-30
93-0578

Par : Mr Abderrahim SOCRATE

Chef de la Division d'Exploitation
de la R.A.T.C. - CASABLANCA -

POLITIQUE DE TARIFICATION ET SON IMPACT

SUR LA SITUATION FINANCIERE DE

LA R. A. T. C.

Communication présentée par Monsieur Abderrahim SOKRATE
Chef de la Division d'Exploitation de la R.A.T.C.

Le transport public urbain n'étant financé actuellement que par ses ressources propres, la politique tarifaire constitue donc un facteur déterminant pour l'évolution de ce secteur et pour la qualité de ses prestations.

Seulement, cette politique a toujours été liée beaucoup plus à des considérations sociales qu'aux contraintes économiques et financières auxquelles la R.A.T.C. est confrontée, ce qui se traduit par un déficit chronique d'exploitation et par voie de conséquence par un ralentissement des investissements.

Ainsi, cette politique de tarifs administrés qui obéit beaucoup plus à des considérations sociales qu'économiques, dans la mesure où elle est censée protéger l'utilisateur, s'avère à plus ou moins longue échéance fort préjudiciable à ce même utilisateur qui se trouve confronté à une dégradation continue du service offert.

Cependant, si la stabilité des tarifs est perçue dans le cadre d'une politique de lutte contre l'inflation dans les pays développés, où le transport urbain est largement subventionné, la Régie se trouve quant à elle confrontée à l'attitude fort prudente des autorités à l'égard des hausses des tarifs dans la mesure où le gel de ceux-ci est considéré comme un élément déterminant pour la paix sociale.

Les pouvoirs publics ayant maintenu trop longtemps les tarifs à des niveaux qui ne correspondaient nullement au coût d'exploitation ont été contraints, afin de ne pas précipiter la faillite de ce secteur, de procéder à des réaménagements de tarifs qui bien qu'ils demeurent en-deça des objectifs escomptés, ne sont pas moins mal perçus par les usagers.

Ainsi, il a été constaté qu'à chaque réaménagement de tarifs, il s'en est suivi une désaffection importante des voyageurs. L'usager ayant été habitué à s'acquitter d'un tarif aussi bas soit-il, n'admet généralement pas d'augmentations, d'où la nécessité de procéder par étapes à des redressements de tarifs peu onéreux et beaucoup plus acceptables pour l'usager.

Certes, les pouvoirs publics cherchent par tous les moyens à pratiquer une politique tarifaire visant à sauvegarder le pouvoir d'achat des couches les plus démunies de la population, mais il ne faut pas perdre de vue, que si la pratique d'une telle politique semble bénéfique dans un premier temps à l'usager, elle n'a pas manqué à la longue de se répercuter préjudicieusement sur la situation financière de la Régie et par conséquent sur la qualité du service offert à ce même usager.

Cette situation s'est aggravée à partir de 1979 au lendemain du deuxième choc pétrolier, où la lente évolution des tarifs n'arrive plus à compenser les hausses vertigineuses enregistrées par les différentes composantes qui rentrent dans la détermination du kilomètre/voiture.

Il s'en est donc suivi une baisse de l'offre de transport tant qualitative que quantitative entraînant une fuite des usagers vers d'autres modes de transport, d'où une stagnation des recettes, voire même leur diminution.

Les recettes ne couvrant plus les charges d'exploitation. On aboutit donc à des déficits d'exploitation difficiles à combler et à un ralentissement des investissements en biens d'équipement nécessaires au fonctionnement de la Régie.

Parallèlement à ces difficultés la Régie se trouve confrontée au transport des scolaires qui représente 20% du total des voyageurs et qui ne paie que 15% du prix moyen du ticket. La réduction ainsi accordée à cette catégorie d'usagers, toujours dans le cadre de cette politique de tarification dictée par des considérations sociales, a permis en 1937 de gagner de l'ordre de 10% de la recette globale, ce qui a représenté pour l'année 1937 un déficit de l'ordre de 40.154.995,00 Dh.

Ainsi donc, la R.A.T.C. ne peut continuer à assurer pleinement le rôle qui lui est dévolu au sein de la capitale économique du Royaume si des mesures visant à assainir sa situation financière ne sont pas adoptées à très court terme. Pour ce faire, il est vivement souhaitable que ces quelques suggestions puissent aboutir à des solutions de nature à permettre le redressement de la Régie ainsi que le financement de son programme d'équipement.

1) Assurer annuellement à la Régie des montants compensatoires sur le manque à gagner dû au déficit du transport scolaire car il est inacceptable que la Régie et l'utilisateur continuent à financer indirectement cette catégorie de voyageurs. En comblant ce manque à gagner, il serait possible à la Régie d'assurer son équilibre d'exploitation et d'assurer même un excédent qui servirait à financer une partie de ses biens d'équipement.

2) Elaborer une formule de révision des tarifs soit en fonction des coûts d'exploitation, soit en fonction de l'augmentation du niveau de la vie.

3° - Institution d'une taxe au profit de la R.A.T.C. appelée versement à la charge des employeurs basée sur les salaires comme c'est le cas en France. Ce type de taxe est déjà perçu par la Régie de distribution d'eau et d'électricité lors des nouveaux branchements.

4° - Ristourne sur les carburants et leur allouement sur les prix payés par les chalutiers de pêche.

5° - Renforcement continu du parc autobus par le remplacement des réformes et une continuité de l'extension visée à répondre aux besoins réels du transport à Casablanca.

Ainsi, comme on a pu le constater les graves difficultés financières que connaît la R.A.T.C. sont liées à la politique tarifaire appliquée, à laquelle vient s'ajouter l'important manque à gagner qu'occasionne le transport des scolaires.

A défaut d'application d'une formule de révision annuelle des tarifs basée soit sur les coûts d'exploitation, soit sur l'indexation de l'évolution du coût de la vie matérielle, on peut guère parler de subventions de l'Etat, car il existe une tendance actuelle qui veut que l'octroi de subventions ne querait d'avoir l'effet contraire à celui attendu, il est impératif d'avoir recours à des compensations qui servent à combler l'insuffisance tarifaire et le manque à gagner engendré par le transport scolaire.

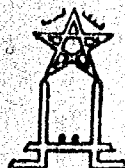
Aussi, sans le recours à une politique de réajustement des tarifs tickets et abonnement scolaire, accompagnée d'une concrétisation d'un certain nombre de mesures suggérées dans l'exposé, la R.A.T.C. est vouée inéluctablement à une faillite certaine.

BORDEREAU DE SAISIE

7/12/91

C.N.D

MAROC



ISN	
NONAT A 110	
NAC A 090	13-1588
CODBI A 121	
COTRA A 122	

NIVUD A 181	A	<input checked="" type="radio"/>	C	MIV80 A 182	M	<input checked="" type="radio"/>	S
----------------	---	----------------------------------	---	----------------	---	----------------------------------	---

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

CODUD	
INDEX A 010	FRES
NAME A 020	

STATUT A 150	C	D	PAYS PROD. A 160	FA	TYPE BIBL. A 171	B
-----------------	---	---	------------------------	----	------------------------	---

INDICATEURS BIBLIOGRA- PHIQUES	REUNION	DICTIONNAIRE	DOANNEES NUMERIQUES	THESE	TEXTE LEGISLATIF	BIBLIOGRAPHIE	CARTES INCLUSES	RESUME	NOX CONVER- TIONNEL	REVUE
A 172	K	L	N	U	W	Z	Y	E	<input checked="" type="radio"/>	R

UNITE DOCUMENTAIRE (A/M/C)	A 210 AUTEUR ET AFFIL	SOCRATE, Abolition /ctes & l'impact d'application de la R.A.T.C.
	A 220 COLLEC- TIVITE AUTEUR	
	A 230 TITRE UD	Politique de tarification et son impact sur la situation financiere de la R.A.T.C.
	A 240 A 250	TITRES TRADUITS Utilisez le bordereau 2 : données complémentaires

SOURCE : DOCUMENT GENERIQUE (M/C/S)	A 310 AUTEUR		
	A 320 COLLEC- TIVITE AUTEUR	Association internationale de la recherche scientifique des etrochopores par les insectes, 1988-1990	
	A 330 TITRE DOCUM GENER	Colloque International Transports de biens	
	A 340	TITRE GENERIQUE . . . utiliser le bordereau 2 : données complémentaires	
	A 410 TITRE PUBLIC EN SERIE		
A 420 VOLNUM		A 430 ISSN	

NOTES D'INDEXATION

DATIN D 100	1993-10-27
DATSA D 110	
DATMI D 120	

--

A 640 LGEUD	FR		A 660 LANRES			
A 611 NEDIT	AMM					
A 612 VEDIT	Casablanca			A 613 CPEDI	1: A	- : -
A 620 DATE	1988			A 630 ANNEE	1 9 8 8	
A 641 COLLP	Y.P.		A 642 COLLN			
A 650 NODOC						
A 660 ISBN						
A 670 EDIFN						
A 711 REUNN	Colloque International Transp. Urbains					
A 712 REUNV	Casablanca	A 713 REUNP	:	A 714 REUND		
A 720 TIESE						
A 730 A 740	Brevet : utiliser le bordereau 2 : "Données complémentaires" Projet					
A 810 DISPO			A 820 NOTES			

ZONES B ET C

B 110 ISO COGEO	:	:	:	:	-	:	:	:	:	-	:	:	:	:	-	:	:	:	:
--------------------	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---

B 120 à B 170 : utiliser le Bordereau 2

B 210 - DESC:

TRANSPORT URBAIN, TRANSPORT, TRAVAIL
URBAINE, REGIE DE TRANSPORT URBAIN, TRANSPORT SCOLAIRE
| CASABLANCA |

B 320 - RESUM

93 AL 3 93.0578

MAROC - Codes spécifiques

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

FIN

النهاية

9

مشاهد

VUES