

LES SERVICES DES TAXIS COLLECTIFS DANS LES GRANDES VILLES MAROCAINES : UNE ALTERNATIVE AUX DÉFICIENCES DES TRANSPORTS INSTITUTIONNELS

Julien le Tellier (Géographe, post-doctorant et boursier Lavoisier du Ministère français des affaires étrangères, Centre Jacques Berque pour les études en sciences humaines et sociales, Rabat, Maroc) jltgeo@yahoo.fr

Introduction

Le transport collectif institutionnel des villes en développement est tombé dans une *double trappe*¹ : augmentation du nombre de voitures particulières (pour les personnes qui en ont les moyens économiques) et émergence de moyens alternatifs de déplacement (pour les populations moins favorisées et pauvres). Dans les systèmes de transport de grandes villes marocaines, peuvent aujourd'hui être distingués d'une part, les réseaux d'autobus avec leur « *rigidité mal adaptée à la rapidité d'évolution de l'urbanisation et des pratiques de mobilité* » (Godard, 2005) et d'autre part, les taxis collectifs qui réagissent à la demande et qui représentent une forme plus rapide et plus souple de déplacement.

Au Maroc, les taxis collectifs sont appelés « grands taxis ». Contrairement aux « petits taxis » (mode de transport individuel à l'intérieur des périmètres municipaux), les taxis collectifs sont institués interurbains pour accomplir – en principe – des itinéraires intercommunaux. Mais les grands taxis participent désormais au transport à l'intérieur de grandes agglomérations : des lignes de grands taxis ont été ouvertes en milieu urbain pour répondre à des besoins de mobilité insatisfaits par les transports institutionnels (notamment pour la desserte des quartiers périphériques).

¹ Godard, X., 2005, « Kyoto et la double trappe dans laquelle tombe le transport collectif institutionnel », *Recherche transports sécurité*, RTS n° 88, 225-242

La majorité des grands taxis est constituée de véhicules usés mais robustes de type Mercedes Diesel 240. Ce modèle d'occasion importé d'Europe représente une adaptation technique : la Mercedes 240 est considérée comme *la plus adaptable* parce qu'elle permet aisément le montage de pièces automobiles d'autres marques.

Une couleur et des signes particuliers imposés par la réglementation distinguent les véhicules des grands taxis selon la zone administrative à laquelle ils appartiennent. La législation limite leur capacité à six passagers : deux sur le fauteuil avant droit et quatre sur la banquette arrière (autant dire que ce sont des conditions de transport pour le moins spartiates). Le nombre de taxis, grands et petits confondus, avoisine 30 000 véhicules en 2005 pour les sept villes de Casablanca, Rabat, Fès, Marrakech, Agadir, Tanger, Tétouan et El-Jadida², alors qu'à l'échelle nationale il s'élevait à 5 700 en 1980.

Au Maroc, les taxis collectifs correspondent à un maillon essentiel du système de transport. Ils sont qualifiés de moyen de transport émergent, alternatif... de substitution (comme palliatif à un manque). Le système marocain des taxis collectifs représente-t-il pour autant une solution d'avenir ?

Les grands taxis ne correspondent pas au modèle de transport souhaité par l'administration et les représentants élus. Et l'usage des taxis collectifs n'est pas une panacée pour les usagers (automobiles polluantes, infractions au code de la route, conduite dangereuse). Mais la restructuration de ce moyen de transport demeure problématique parce que les grands taxis participent à un équilibre conciliant l'intérêt des collectivités territoriales (fiscalité), les rentes des propriétaires et locataires d'agréments (dont le nombre est contingenté), les emplois et les revenus des chauffeurs et un service de transport socialement utile au grand public. La restructuration du système des taxis est mise en attente parce qu'il est difficile de transformer un secteur qui fait vivre une part importante de la population³.

Les pouvoirs publics sont pris entre volonté de changement et difficultés à mener des réformes car les opérateurs, en dépit des problèmes qu'ils posent, permettent des pratiques de mobilité bon marché (et ils constituent aussi de puissants *lobbies* et syndicats). Les entreprises de transport urbain par autobus peinent à dégager des profits et à investir pour mettre leurs services au niveau de standards de qualité ; elles considèrent les taxis collectifs comme une forme de concurrence déloyale. Les grands taxis seront présentés comme une nouvelle offre de services de transport urbain. Quels sont les enjeux de l'introduction des taxis collectifs dans les systèmes de mobilité urbaine au Maroc ? Le thème de la complémentarité des moyens de déplacement sera central dans cette approche qui portera d'abord sur les grands taxis à l'échelle nationale, puis plus particulièrement dans les villes de Tanger et Tétouan⁴ (avec des observations complémentaires à Casablanca et Rabat-Salé).

² Environ 13 000 véhicules à Casablanca (5 500 grands et 7 500 petits), 4 000 à Rabat (1 900 grands et 2 300 petits), 2 400 à Agadir (1 400 grands et 1 000 petits), 2 900 à Tanger (1 300 grands et 1 600 petits), 2 200 à Tétouan (1 700 grands et 500 petits), plus de 3 000 dans les agglomérations de Fès et Marrakech, 1 900 à El-Jadida (1 600 grands et 300 petits).

³ Au Maroc, le transport représente un emploi sur dix en milieu urbain, le quart de la consommation nationale d'énergie, 6 % du PIB et 15 % des recettes de l'Etat. « Fiche de synthèse : Les infrastructures de transport au Maroc », 26 mai 2003, Ambassade de France au Maroc - Mission économique de Rabat, 6 p.

⁴ Le Tellier J., « Gouvernance et organisation des transports collectifs au Maroc et à Tanger-Tétouan », 5^{ème} chapitre de thèse *Les recompositions territoriales dans le Maroc du Nord. Dynamiques urbaines dans la péninsule tingitane et gouvernance des services de base à Tanger et Tétouan. L'inclusion des quartiers pauvres à travers l'accès aux transports et à l'eau potable*, 2006, Université Aix-Marseille 1, UMR 151 LPED

1. Les taxis collectifs dans les grandes villes marocaines : réponses aux besoins face aux insuffisances de l'offre de transport

D'après la réglementation marocaine, les grands taxis doivent effectuer des courses dépassant les périmètres municipaux et se déplacer de communes en communes. Mais face aux défaillances des entreprises publiques et privées d'autobus, des itinéraires urbains ont été ouverts aux grands taxis dans les principales agglomérations du pays. Les taxis collectifs participent désormais à la mobilité urbaine : trajets dans les villes selon des itinéraires fixes (entre deux stations) et habituels aux usagers. Ils répondent ainsi à la demande de transport dans des secteurs mal desservis par les autres moyens de déplacement.

Souplesse et flexibilité, plus que le prix, fondent la réputation des grands taxis. Ils améliorent les performances du transport et procurent rapidité des déplacements ainsi que souplesse dans la desserte et les horaires. Les grands taxis effectuent du covoiturage à but lucratif, répondent aux besoins des habitants et pallient l'insuffisance des transports privés et publics, individuels et collectifs. Ils s'adaptent à la demande et satisfont les besoins d'usagers qui se déplacent collectivement. Ils offrent une pluralité de solutions adaptées aux besoins.

L'usage des taxis collectifs est simple : dans la majorité des cas, les véhiculés suivent des itinéraires fixes et s'arrêtent au gré des personnes. Les différentes stations (points de départ et d'arrivée) correspondent à des itinéraires précis où les clients attendent les véhicules.

Le langage des signes entre les taxis et leurs usagers : *« le taxi driver a désormais son propre langage gestuel, "développé sur le tas" au fil de la pratique du métier, pour communiquer avec sa clientèle. (...) D'un simple geste de la main, le client peut indiquer au chauffeur la direction qu'il entend prendre. Et c'est aussi d'un geste de la main que le chauffeur vous "dit" sa direction. (...) Au cours de la dernière décennie, les chauffeurs des "taxis blancs" et leurs clients ont adopté, petit à petit, ce langage gestuel qui leur permet d'échanger le message sans être obligé d'arrêter le véhicule pour rien »*⁵.

Dans les villes, s'observe une organisation spatiale des points de chargement des passagers : les stations des taxis collectifs sont rarement éloignées des centres-villes et les véhicules y sont regroupés selon des destinations prédéfinies. Lieux de rassemblement, ces stations présentent une concentration dans les espaces centraux et sont ensuite réparties dans les secteurs les plus dynamiques des quartiers périphériques – notamment à proximité des marchés et des intersections entre des axes structurants.

Dans les principales stations de taxis collectifs, la parole des courtiers fait autorité sur les chauffeurs et leurs clients. Les courtiers font partie du « syndicat des taxis »⁶ de leur ville et sont considérés comme des « chefs de stations » et des médiateurs par les chauffeurs. Bien que supervisée par les autorités, la gestion des stations de taxis est assurée par les chauffeurs et les courtiers, avec des départs à tour de rôle⁷ en appliquant le principe du remplissage des véhicules avant départ. Les grands taxis appliquent un « tarif course » (*à la course*) dont les passagers partagent le montant ; la personne qui voyage seule paie le prix total de la course. Les

⁵ Pour les grands taxis de Casablanca, à chaque point... son geste, 29 juin 2006, http://www.menara.ma/infos/includes/detail.asp?article_id=6932&lmodule=Maroc

⁶ Dans les grandes villes, il y a un ou plusieurs « syndicats des taxis » dirigés par des *amins* (sages, chefs de la corporation) censés réguler la profession et représenter les chauffeurs auprès des autorités. Une cotisation est demandée aux adhérents, mais il n'est pas obligatoire d'être affilié à un syndicat.

⁷ Dans les stations de grands taxis, il existe deux modes d'organisation pour les départs des véhicules : les taxis quittent la station soit en fonction de leur ordre d'arrivée, ou bien les départs se font à tour de rôle selon le point d'attache des véhicules (ville dans laquelle ils sont basés).

tarifs sont connus des usagers accoutumés et les courtiers veillent au respect des tours de départs des véhicules en échange d'une commission prélevée sur chaque course.

Dans les villes (Casablanca, Rabat-Salé, Tanger, Tétouan, Meknès), les grands taxis alignent leurs tarifs sur ceux des places d'autobus, sans les dépasser pour rester compétitifs (les courses des petits taxis équipés de compteurs sont plus onéreuses). En raison de la hausse des prix des carburants, les syndicats des taxis ont obtenu des autorités locales l'autorisation d'augmenter les tarifs (successivement selon les villes en novembre - décembre 2005, puis au début de l'année 2006). Les *taximen* compensent ainsi la hausse des coûts des carburants, mais le salaire minimum marocain est resté inchangé alors que les budgets des ménages connaissent des nouveaux postes de dépense et que les besoins augmentent dans tous les domaines. NB : en avril 2007, le gouvernement a annoncé une revalorisation du SMIC.

A l'intersection entre moyen de transport collectif et *taxi à la demande*, le grand taxi marocain ne correspond-t-il pas à une hybridation entre le *taxi hélé* – dont les tarifs sont administrés et dont l'entrée dans la profession est régulée par contingentement – et les *voitures de petite remise* qui ne peuvent pas offrir exactement les mêmes prestations que les taxis individuels (Darbéra, 2005) ? Les services des taxis collectifs des villes en développement s'apparentent à ceux des autobus urbains : lignes de transport avec des itinéraires fixes entre deux stations. Néanmoins, les grands taxis marocains sont hélés dans la rue et attendus dans les terminaux, leurs tarifs sont administrés et il existe une régulation de la concurrence par contrôle à l'entrée de la profession (ce contingentement conduit d'ailleurs à des situations de rentes). Les services des grands taxis rappellent aussi ceux des *petites remises* à ceci près que les commandes des courses ne sont pas effectuées par téléphone ; il n'y a pas de radio-taxis au Maroc bien que des chauffeurs cherchent à fidéliser une partie de leur clientèle (aisée ou/et touristique) en distribuant cartes de visites et numéros de téléphone mobile – un phénomène marginal mais en devenir...

1.1. La réglementation des grands taxis et l'organisation des acteurs

Par l'intermédiaire des services des préfectures, le ministère de l'Intérieur contrôle l'attribution des agréments de taxi. Obtenir un agrément constitue un privilège nominatif et gratuit très souvent accordé aux femmes : elles motivent leur demande par les services que leurs époux ont rendus à la patrie (fonctionnaire, militaire, ancien combattant). Après examen des demandes, la Commission nationale des transports est supposée débattre des attributions, mais les pratiques clientélistes conduisent généralement au favoritisme.

En théorie, le mode d'attribution des agréments de taxi a un double objectif : d'une part, mettre à la disposition des personnes un service public de transport et d'autre part, « *permettre à une catégorie de citoyens économiquement faibles ou ayant une situation sociale précaire, de bénéficier d'une aide de l'administration* » (Circulaire du 22 déc. 1981, Ministre de l'Intérieur). Privilège nominatif et gratuit (don), l'agrément est présenté comme un soutien de l'Etat à des personnes démunies. Mais en raison de l'instruction des demandes par les fonctionnaires et de l'arbitraire des décisions de la Commission nationale des transports, l'appui d'un cacique reste la condition officieuse pour bénéficier d'un agrément de taxi.

En principe, les agréments de taxi peuvent être loués uniquement à titre exceptionnel en suivant une procédure administrative, mais il y a souvent entre trois et cinq personnes impliquées dans l'exploitation d'un agrément de taxi : le propriétaire de l'agrément, le locataire de ce dernier ainsi que le (ou les) chauffeur(s). Un agrément peut donc faire vivre jusqu'à cinq familles. Les locations des agréments s'assimilant à un acte formalisé mais « *à la limite de la légalité* »⁸, le calcul des agréments loués relèverait d'une évaluation acrobatique et approximative.

⁸ expression utilisée à propos des grands taxis (Chanson-Jabeur *et al.*, 2005 p. 57).

Le système des grands taxis présente plusieurs combinaisons entre les différents acteurs (fig. 1) :

le propriétaire d'un agrément de taxi peut – et doit d'après la loi – exploiter son agrément (et le véhicule qui lui est associé) soit directement soit par l'intermédiaire d'un chauffeur : dans ce cas il est artisan⁹ et patron¹⁰ ;

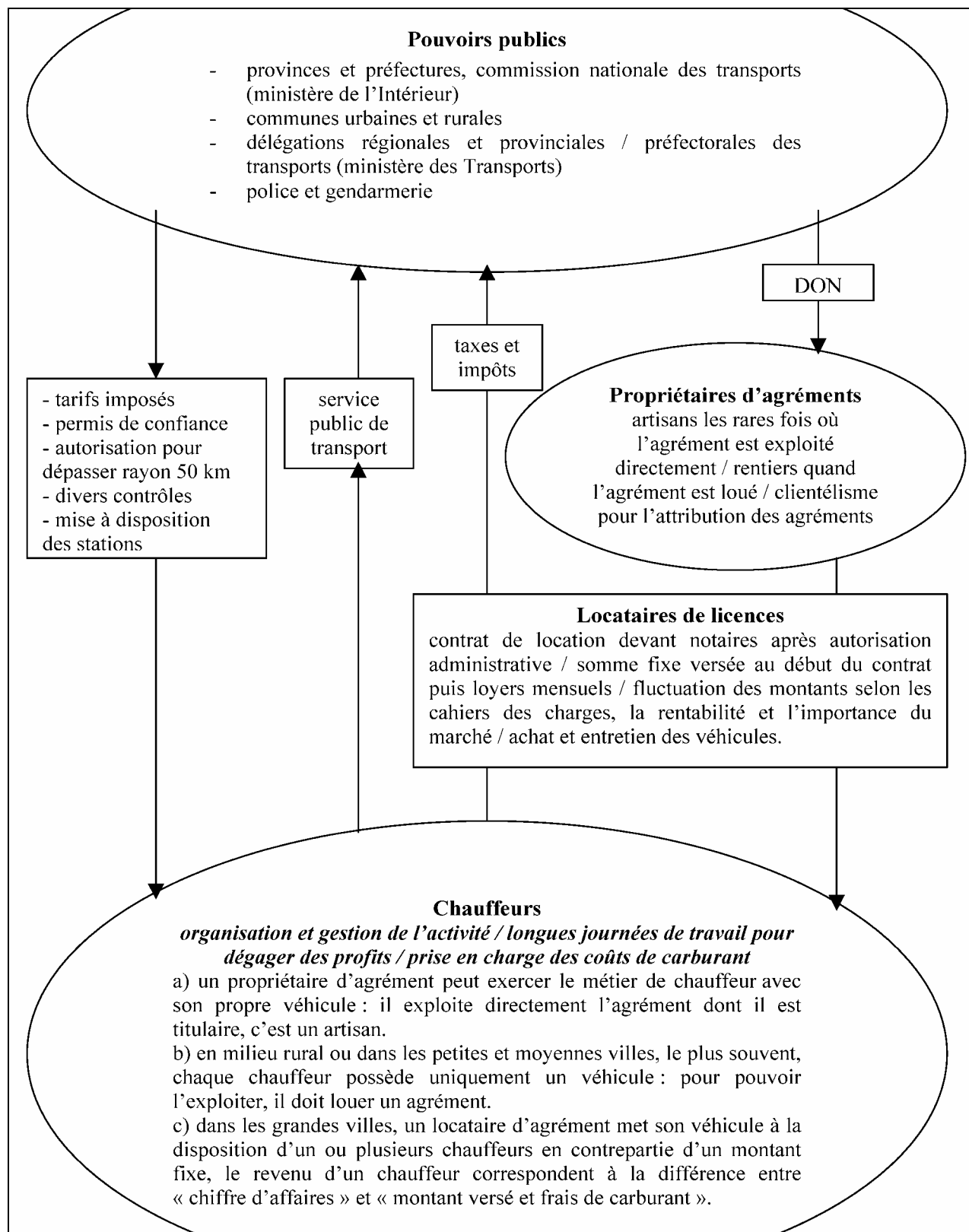
cependant, la majorité des agréments font l'objet d'un contrat de location (pour un seul taxi) entre un propriétaire d'agrément et un locataire. Si on considère que le locataire est artisan, alors le propriétaire est rentier¹¹.

Figure 1. Les grands taxis, organisation des acteurs

⁹ Artisan : travailleur qui dans le cours de ses affaires, seul ou avec l'aide de sa famille ou de quelques employés, exerce pour son compte personnel un métier manuel. L'artisan est celui qui exploite sa force de travail avec ses propres moyens de production.

¹⁰ Patron : personne détenant le pouvoir de diriger le travail de subordonnés dans la production d'un bien ou la fourniture d'un service. Le *patron-artisan* est l'autorité responsable de l'entreprise artisanale, l'employeur qui en plus d'accomplir un travail de direction effectue le même travail que ses employés.

¹¹ personne qui vit de revenus non professionnels.



On distingue deux types de locataires d'agrément de grands taxis (dans les deux cas, ils possèdent les véhicules) :

le locataire qui exploite directement son véhicule et l'agrément loué. Il exerce le métier de chauffeur : il conduit et entretient le véhicule qui lui appartient. Ce cas est très fréquent en milieu rural ou dans les villes petites et moyennes ;

le locataire n'exploitant pas directement son véhicule et l'agrément loué. Dans les grandes villes, le locataire met l'agrément à la disposition d'un chauffeur (ou plusieurs) qui lui verse(nt) une partie du chiffre d'affaires sur la base d'un montant fixé (par jour ou mensuellement) entre les deux parties.

Le locataire exploitant un agrément de taxi, soit directement soit par l'intermédiaire d'un (ou plusieurs) chauffeur(s) est chef d'une micro-entreprise. Il dispose de l'outil de production « agrément + véhicule » ensuite loué aux chauffeurs qui fournissent leur force de travail et se rémunèrent en fonction du chiffre d'affaires réalisé. Il n'existe pas de contrat officiel entre les propriétaires ou locataires d'agréments et les chauffeurs de taxi.

Dans les nombreux cas de locations d'agréments de taxi (difficiles à évaluer), les propriétaires sont des rentiers qui perçoivent l'usufruit du contrat de location. Ils jouissent du droit d'exploitation de l'agrément qui représente une délégation de mission de service public de transport et qui génère des micro-entreprises. L'agrément représente ainsi un privilège délivré de façon clientéliste pour fidéliser le bénéficiaire en lui permettant de *prélever sa dîme*.

Autorisant des personnes à conduire n'importe quel taxi et délivrés par les Provinces et les Préfectures, les « permis de confiance »¹² offrent à leurs titulaires la possibilité d'exercer le métier de chauffeur et de se mettre à la disposition des propriétaires et locataires d'agréments. Les permis de confiance délivrés par l'administration créent une opportunité d'accéder à un emploi de chauffeur (donc à une activité rémunératrice, génératrice de revenus).

1.2. Les taxis collectifs, un moyen de transport artisanal ?

« *Par transport artisanal on entend une activité à petite échelle où la propriété est atomisée et l'exploitation assurée individuellement par chaque chauffeur* » (Chanson-Jabeur *et al.*, 2005, p. 60). Ici, le terme *artisanal* apparaît approprié pour désigner les grands taxis : moyen de transport composé d'une multitude de micro-entreprises, acteurs privés et peu concentrés, capacité d'organisation individuelle et collective. Cependant, l'appellation *transport artisanal* renvoie souvent à des transports institutionnalisés présentant à la fois une concentration de micro-entreprises mais aussi des formes *d'informalité* et de non-conformité à la loi. L'artisanal serait ainsi à la charnière entre légal et informel¹³. Or, les taxis collectifs marocains se distinguent des transports informels dans la mesure où ils font l'objet d'une réglementation spécifique. Les grands taxis sont contrôlés par les forces de l'ordre¹⁴ : par exemple, tous les véhicules et les chauffeurs sont « pointés » une fois par jour par les services de la sûreté nationale (police) au « bureau des taxis » de la ville dans laquelle ils sont « basés » (et par la gendarmerie dans les communes rurales).

Malgré des pratiques illégales, les taxis collectifs présentent une organisation procédurale et complexe. Ils sont placés sous l'autorité de plusieurs institutions (agréments, taxes et impôts) et

¹² Les permis de confiance sont obligatoires pour exercer le métier de chauffeur. L'aptitude des chauffeurs est contrôlée par examen après vérification du casier judiciaire vierge.

¹³ Pourtant, l'artisanat n'appartient pas au secteur dérégulé ou non réglementé, encore moins informel. Ce n'est que *par extension* que le Petit Robert définit artisanal par ce qui « *se dit d'une activité ou d'une exploitation pas assez organisée et industrialisée* ». Dans le même ordre d'idées, selon les mots de la géographie : « *dans le Tiers-Monde, l'artisanat est étroitement associé à l'économie de l'ombre* » (Brunet *et al.*, 1992, p. 46).

¹⁴ Lors du *pointage* quotidien, les agents d'autorité notent les numéros du taxi et du permis de confiance, ainsi que les lignes sur lesquelles les chauffeurs circulent. Le chauffeur indique dans quelle station il travaille, mais le policier peut lui ordonner de changer de ligne ; c'est une forme de régulation de l'activité pour équilibrer la répartition des taxis collectifs dans les différents terminaux (mais cela peut également représenter une porte ouverte sur la corruption).

l'activité des chauffeurs est régie par des règles précises. Renforcées après l'indépendance (notamment en 1963), les lois sur les grands taxis remontent à l'époque coloniale. En partie inapplicable, la législation est à l'origine de problèmes et comporte les germes de pratiques informelles. Toutefois, les bases réglementaires sont solidement ancrées et les principes diffusés pendant le Protectorat perdurent. Les bases réglementaires ne sont pas remises en cause par les circulaires et les amendements ni par la loi 16/99 votée sous le gouvernement d'alternance d'Abderhamane Youssoufi (1998-2002).

Tableau 1. Exploitation d'un grand taxi. Chiffres d'affaires, charges et revenus.
Casablanca et Tanger, 2004 (en Dirhams)

Objet /	Montant		Montant ramené / mois		Mensualité		Total moy. / mois		Observations
	Casa	Tanger	Casa	Tanger	Casa	Tanger	Casa	Tanger	
Chiffre d'affaires									
Propriétaire agrément	30 000	30 000	250	250	2 500	2 500	2 750	2 750	Somme versée au début du contrat pour une durée de 10 ans (3/6 ans ou 8/10 ans, en général) + mensualités
Un chauffeur	600	500	16 200	13 500			16 200	13 500	sur la base de 27 jours de travail par mois
Deux chauffeurs	1 200	1 000	32 400	27 000			32 400	27 000	sur la base de 27 jours de travail par mois
Locataire agrément	300	200	8 100	5 400			8 100	5 400	sur la base de 27 jours de travail par mois
Locataire agrément	600	400	16 200	10 800			16 200	10 800	sur la base de 27 jours de travail par mois
Charges (*)									
Locataire ou propriétaire-artisan	120 000	120 000	500	500	Montant variant entre 120 000 et 200 000 DH depuis les récentes augmentations (100 à 200 % des tarifs de dédouanement des véhicules d'occasion importés (objectif : favoriser la production automobile nationale). Achetés avant les hausses des frais de dédouanement, la majorité des véhicules ont coûté entre 30 000 et 70 000 DH. <i>Estimation durée de vie des véhicules : 20 ans.</i>				
Locataire ou propriétaire-artisan	10 000	10 000	833	833	payée par le locataire ou le propriétaire-artisan				
Un chauffeur	100	100	2 700	2 700	sur la base de 27 jours de travail par mois				
Taxe stationnement	65	65	21.67	21.67	payée par le locataire ou le propriétaire-artisan				
Taxe sur l'agrément	370	370	61.67	61.67	payée par le locataire ou le propriétaire-artisan				
Taxe désinfection	4,5	4,5	21	21	payée par le locataire ou le propriétaire-artisan				
Autres taxes	374	374	62	62	payée par le locataire ou le propriétaire-artisan				
<i>Sous total taxes</i>									
	Payée par le locataire de l'agrément ou par le propriétaire-artisan		166,34	166,34			166,34	166,34	payée par le locataire ou le propriétaire-artisan
Revenus									
Propriétaire agrément-artisan	Les cas de propriétaire - artisan sont rares dans les grandes villes. Plus fréquent dans les petits et moyen centre mais les chiffres d'affaires sont alors inférieurs.		12 001	9 301			12 001	9 301	4 à 7 SMIC
Propriétaire agrément si non artisan			2 750	2 750			2 750	2 750	Rentier du système des agréments / 1,5 SMIC
Locataire agrément avec un chauffeur			3 851	1 151			3 851	1 151	Chef de micro-entreprise / 1 à 2 SMIC
Locataire agrément avec deux chauffeurs			11 951	6 551			11 951	6 551	Chef de micro-entreprise / 4 à 7 SMIC
Un chauffeur			5 400	5 400			5 400	5 400	Environ 3 fois le revenu minimum légal de 1 700 DH

(*) : hors entretien et gardiennage du véhicule.

« Il est évidemment difficile de trouver un vocable pour nommer ces transporteurs légaux ayant des pratiques illicites » (Chanson-Jabeur et al., 2005, p. 60). Toutefois, qualifier le système des grands taxis d'artisanal peut paraître approximatif dans la mesure où la location des agréments et des véhicules relève plutôt du modèle rentier : pour les propriétaires et les locataires des

agrément de taxi, les revenus sont fixes, quasiment assurés. Les rentes procurées aux propriétaires par les locations des agréments peuvent être envisagées viagères et de subsistance (rares sont néanmoins les propriétaires indigents comme le prévoit la loi). Et l'agrément ne peut-il pas être assimilé aussi à une rente pour le locataire dans la mesure où l'exploitation d'un agrément lui permet de dégager (sans travailler) des revenus mensuels pouvant représenter l'équivalent de sept mois de salaires au SMIC¹⁵ (tab. 1) ?

Les chauffeurs de taxis accomplissent de longues journées de travail car leurs revenus dépendent du nombre de courses qu'ils effectuent. Leurs marges bénéficiaires sont d'autant plus limitées que les prix des courses sont fixés par les pouvoirs publics de manière à rendre possible l'accès à la mobilité du plus grand nombre (dans un pays où une personne sur sept vit en dessous du seuil de pauvreté). Les chauffeurs prennent peu de jours de congé et ne sont pas affiliés aux organismes de sécurité sociale. Ils dépassent les vitesses autorisées sur les routes pour plus de profits immédiats et ils sont souvent désignés comme responsables des accidents de la circulation et des embouteillages. « *L'humour des Casablancais surnomme les taxis blancs « les dents de la terre » en référence au Dents de la mer, film d'horreur mettant en scène des requins, ou encore la « vache folle », en raison de leur conduite imprévisible* »¹⁶. Les médias dénoncent la responsabilité des taxis dans les *hécatombes routières* à cause de leur vitesse excessive, de la vétusté des véhicules et du comportement des chauffeurs – un tel jugement devrait néanmoins être relativisé en considérant la part importante que représentent les taxis (et les transports collectifs en général) dans le parc automobile national¹⁷.

Finalement, l'activité des grands taxis représente des revenus pour les propriétaires et les locataires d'agrément, ainsi que pour les collectivités territoriales. Elle est aussi un générateur d'emplois directs et indirects à la profession : chauffeurs, courtiers, mécaniciens, vidangeurs, laveurs de voitures, etc. Et en plus d'être soumis à l'impôt général sur les revenus et à la TVA, les opérateurs paient des taxes de stationnement et d'exploitation des autorisations, ils font fonctionner les bureaux municipaux d'hygiène et les centres de visite technique. En délivrant des agréments de taxi, les autorités font converger l'intérêt des collectivités territoriales (fiscalité, allégeance) avec celui des propriétaires et des locataires d'agrément (clientélisme, rente), mais aussi des chauffeurs (emplois, revenus) et des habitants (service de transport). Les taxis collectifs constituent donc un segment vital et stratégique de l'économie et du système de transport, mais ils font rarement l'objet des préoccupations des pouvoirs publics. Il n'y a guère d'équipements mis à la disposition des chauffeurs et souvent de simples terrains vagues servent de stations.

« Bien malin celui qui résoudra le problème des taxis à Casablanca, tant ces moyens de transport sont à la fois incontournables et nuisibles à plus d'un titre. Incontournables car sans eux, on ne voit pas comment une grande partie des Casablancais pourrait se déplacer chaque jour entre son domicile et son lieu de travail. Nuisibles, car l'anarchie qu'ils génèrent et les accidents qu'ils

¹⁵ Le SMIC est d'environ 1 800 dirhams par mois au Maroc (1 euro = 11 dirhams). Mai 2007.

¹⁶ *Actualité Maroc : Casablanca peine à solutionner ses problèmes de taxis*. 29 nov. 2004. Source : Mohamed Moujahid, *La Vie Economique*, <http://www.casafree.com/modules/news/article.php?storyid=294>

¹⁷ D'après l'annuaire statistique du Maroc (2001), avec environ 1,6 millions de véhicules, 31 % des ménages marocains sont motorisés. Mais en tenant compte des 416 000 véhicules utilitaires qui représentent le quart du parc automobile, 23 % des ménages possèderaient effectivement une voiture de catégorie tourisme. En ôtant les automobiles des sociétés et des transports en commun, notamment les taxis, comptabilisées parmi les véhicules de catégorie tourisme, la part des ménages disposant d'une voiture particulière tomberait certainement en dessous des 10 % comme l'indique Pierre Vermeren (2001, p. 75). D'après Xavier Godard (2006), le taux de motorisation des ménages casablancais était de 132 véhicules pour 1 000 habitants en 1998 (129 voitures particulières et 3 deux-roues). Alors qu'en France seulement 20 % des déplacements sont effectués en commun, la situation est inversement proportionnelle au Maroc.

provoquent, à l'intérieur du périmètre urbain ou en dehors, représentent un coût énorme pour la société. »¹⁸

Le système des grands taxis repose sur un cadre réglementaire dépassé, difficilement applicable et de moins en moins appropriée à leur activité. Ce moyen de déplacement répond toutefois aux recommandations qui préconisent des offres de services réagissant aux évolutions des demandes. Les services de masse standardisés et homogènes des transports institutionnels (dont la qualité s'est de toute façon dégradée dans les villes des PED) ne satisfont plus les exigences plurielles des usagers. Répondre à la demande, c'est connaître les besoins qui la caractérisent or, les grands taxis apportent des réponses aux besoins et représentent des adaptations aux contraintes. Les grands taxis représentent une alternative efficace à la faiblesse du parc automobile, ainsi qu'à l'insuffisance et à la dégradation de l'offre de transport public et collectif. Cependant, les taxis collectifs ne correspondent pas au modèle de transport souhaité par les gestionnaires des villes en développement :

« L'état délabré du parc automobile des taxis est devenu de notoriété publique le centre de toutes les critiques combien justifiées, et pratiquement de la réprobation générale que ce soit de la part des usagers directement intéressés, des touristes dont le confort constitue pour les pouvoirs publics l'une de ses préoccupations majeures, ainsi que de tous les observateurs nationaux et étrangers. (...) La santé de ce service ne cesse de décroître sur le plan mécanique, en raison de la vieillesse avancée de nombreux véhicules en circulation (...). Il a été constaté dans le secteur des taxis, un climat d'anarchie, de concurrence déloyale et d'irrespect de la réglementation (...). Le développement du transport clandestin (...) prend des proportions alarmantes et contribue, largement, à grossir les statistiques des accidents de la route » (ministère de l'Intérieur, Circulaires du 14 fév. 1994 et du 25 juin 1996).

A propos de l'état mécanique des grands taxis, le bricolage et les réparations de fortune l'emportent sur le renouvellement du parc automobile. Le thème de l'adaptation qu'illustre le système des taxis collectifs se révèle aussi à travers des considérations techniques : pour exemple, l'assemblage des pièces automobiles de différents modèles sur le même véhicule. Dans de telles conditions, les voitures d'un niveau d'usure avancée sont polluantes et ne peuvent pas répondre aux normes des *transports propres*.

Malgré des chiffres d'affaires importants, les revenus procurés par l'exploitation d'un taxi demeurent limités à cause du trop grand nombre d'acteurs impliqués autour d'un agrément. Seul un comportement enfreignant les règles élémentaires de la circulation routière (dépassement des vitesses autorisées et des lignes blanches, arrêts inopinés) permet aux chauffeurs de grands taxis de réaliser un nombre quotidien de courses suffisant pour dégager des revenus. Si les chauffeurs respectaient le code de la route et utilisaient des carburants moins polluants mais plus chers, si les propriétaires des véhicules renouvelaient le parc automobile, si chacun était imposé à la mesure de ses revenus, la rentabilité et l'efficacité du modèle marocain des taxis collectifs, ainsi que les rémunérations qu'il produit, diminueraient.

1.3. Les enjeux de l'introduction des grands taxis pour le transport urbain de grandes villes marocaines (Casablanca, Tanger, Tétouan)

Des circuits urbains ont été ouverts aux grands taxis à l'intérieur des grandes villes marocaines. Cette évolution est justifiée par la dégradation de l'offre de transport par autobus et par les problèmes récurrents de transport dans un contexte d'étalement des agglomérations. A Tanger et

¹⁸ *Actualité Maroc : Casablanca peine à solutionner ses problèmes de taxis.* 29 nov. 2004. Source : Mohamed Moujahid, *La Vie Economique*
<http://www.casafree.com/modules/news/article.php?storyid=294>

Tétouan, ainsi que dans la wilaya du Grand Casablanca, un nombre important d'agrément de taxi a été attribué pendant la décennie 90. A Casablanca, les taxis (grands et petits) étaient environ 6 000 en 1995 (avec plus de 66 000 permis de confiance), ils sont plus de 13 000 en 2005. A Tanger, l'effectif des taxis passe d'environ 600 en 1992, à 1 800 en 2000 (il triple en huit ans), il dépasse actuellement 3 000 véhicules (cinq fois plus en dix ans).

Si le schéma directeur de circulation de Tanger et le plan de déplacements urbains de Casablanca s'inscrivent, comme la récente loi 16/99, dans une lente mise à niveau et d'ajustement du système de transport, si la concession des services de transport urbain par autobus à des groupes internationaux – à Marrakech et Tanger, puis à Casablanca – témoigne de la volonté de réforme et de la prise de conscience des problèmes déterminants que pose le transport en commun, les situations préexistantes sont-elles remises en cause ? Face à l'encombrement routier et à la pollution générée par la circulation automobile à Casablanca, et parallèlement à la recherche d'un « *modèle de concession reposant sur un nombre limité d'entreprises (de transport urbain), voire d'une seule* »¹⁹ pour cette ville, le Makhzen²⁰ sera-t-il amené à renoncer au système des agréments de grand taxi (ce qui le conduirait *ipso facto* à trouver d'autres terrains pour alimenter la fidélité de ses *sujets*) ? Les pouvoirs publics exigeront-ils des taxis collectifs qu'ils abandonnent le transport urbain au profit d'entreprises modernes d'autobus et de tramways ? Rien n'est moins sûr. Les hauts fonctionnaires et les hommes politiques n'ignorent pas le rôle, pour l'activité économique et pour la mobilité, des micro-entreprises de transport et les rentes à l'origine desquelles sont les agréments de taxi.

En matière de transport urbain par autobus à Casablanca (Cf. Annexes), on assiste en 2004 au passage de la Régie autonome des transports de Casablanca RATC à un groupement international (rassemblé autour de la société anonyme de droit privé marocain M'Dina Bus) : rupture ou continuité ? Le transfert d'une régie autonome – *maintenue sous perfusion* après l'introduction des entreprises privées en 1984 – à l'opérateur concessionnaire M'Dina Bus²¹ ne s'accompagne pas d'une exclusivité de service pour cette entreprise. Il faudra attendre 2007 pour que M'Dina Bus soit *de facto* débarrassée de concurrents (par non-renouvellement des contrats qu'ils avaient passés avec les autorités locales et qui arrivaient à leur terme). L'engagement de ce processus d'élimination de la concurrence de M'Dina Bus peut être perçu comme une contrepartie de l'amélioration des services (grâce à des investissements récents et difficilement rentabilisés en raison de tarifs maintenus à un niveau bas), mais il semble prématuré d'envisager que ce processus aboutisse à une situation de monopole.

Et pour les grands taxis dans Casablanca : rupture ou continuité ? A propos des itinéraires urbains ouverts aux taxis collectifs dans les années 90, qu'a-t-il été décidé lors des négociations entre les pouvoirs publics et l'opérateur privé dans le cadre de la concession des services de la RATC ? Alors que les grands taxis contribuent à la satisfaction de la demande et s'adaptent aux besoins, comment les repousser en dehors des périmètres urbains, comme le prévoit la loi, *maintenant qu'on les a laissés entrer en ville* ? Quelle seraient les réactions des usagers et des syndicats de chauffeurs ? Précisons qu'à la moindre annonce de réformes, la réponse des *lobbies* des propriétaires et locataires d'agrément ne se fait pas attendre : grèves et manifestations perturbent alors la capitale économique – en avril 2007, le ministère des Transports a dû renoncer à une

¹⁹ en référence au projet de gestion déléguée du service de transport urbain (Chanson-Jabeur *et al.*, 2005, p. 58).

²⁰ Makhzen : autorité, appareil d'Etat, relais locaux du Palais. « C'est avec le développement de l'administration à partir du XVII^e siècle (...) que le Makhzen en est peu à peu venu à désigner l'ensemble de l'appareil d'Etat marocain. (...) Depuis l'indépendance, le terme désigne le système de gouvernement, mais aussi, pour la population, l'ensemble de l'appareil étatique et des services et revenus qu'il dispense. Le Makhzen est aujourd'hui un véritable principe d'autorité, reposant sur le système de l'allégeance » (Vermeren, 2002, p. 18).

²¹ Opérateur concessionnaire (à capitaux nationaux et étrangers) ayant repris les services de la RATC en 2005.

réforme du code de la route et reculer face à la pression des transporteurs après l'annonce de *mesures de mise à niveau*.

Des opérateurs internationaux tels que RATP Développement sont intéressés dans la gestion déléguée des services de transport en commun à Casablanca. Néanmoins, il est loin d'être établi que le projet de métro qui « *a occupé la scène des réformes du système des transports de la ville durant les années 90 (...), sans résultat devant la contradiction majeure non résolue du financement de tels projets* » aboutisse (Chanson-Jabeur *et al.*, 2005, p. 64). Dans les pays du Sud, l'intervention des groupes internationaux spécialistes des services urbains n'est pas conditionnée par des investissements importants sur les fonds propres des firmes, le financement des services devant venir des facturations aux usagers selon des principes de gestion équilibrée et de rentabilité économique (de Miras, Le Tellier, 2005). Le métro ou le tramway représentent le sésame d'une bonne gouvernance des transports urbains, mais ces infrastructures demeurent *en attente* puisque le retour sur investissement est incertain.

« (...) *L'extension démesurée de banlieues en « tache d'huile » favorisait les autobus, minibus et taxis collectifs, capables, à l'inverse des voies ferrées, de modifier leurs itinéraires en fonction des besoins. Pour parvenir à une rentabilité, il eut fallu pratiquer des tarifs très élevés, hors d'atteinte de la plupart des habitants de ces banlieues (...). Le cercle vicieux était ainsi fermé. (...)*

Ce sont donc les autobus, minibus et taxis collectifs, qui, dans les métropoles du tiers monde, font aux transports en commun une place bien supérieure, en général, à celle qu'ils occupent dans leurs homologues du Nord » (Guglielmo, 1996, p. 198-202).

Au Maroc, le pouvoir central a toujours veillé à ce que la tarification des transports en commun reste socialement acceptable pour des questions de cohésion sociale et de sécurité intérieure. Le principe du *full recovery cost* cher à la Banque mondiale ne préside pas encore (bien que le recouvrement intégral des coûts soit finalement rarement appliqué au secteur des transports collectifs encore largement subventionnés par exemple en France). Il serait évidemment réducteur d'opposer dans un schéma caricatural *voitures particulières pour les riches et transport en commun pour les pauvres*. Cependant, si M'Dina Bus avait l'autorisation d'augmenter davantage les tarifs des déplacements dans la métropole casablancaise, alors ne se développerait-il pas un système de transport dual avec d'une part, l'usage des voitures particulières et des transports en communs modernes pour les nantis et d'autre part, l'utilisation des transports informels et *à la limite de la légalité* (en tout cas bon marché) pour les populations moins favorisées ? Dans ce contexte, une approche fondée à partir des avantages des grands taxis peut-elle ouvrir la voie à des moyens de transport émergents, efficaces et adaptés aux besoins ?

2. La primauté des grands taxis pour le transport collectif urbain à Tanger et à Tétouan : une situation spécifique par rapport aux autres villes marocaines (mais qui tendrait à se généraliser : Casablanca, Salé)

Depuis les années 80, le nombre de taxis collectifs a fortement augmenté à Tanger et à Tétouan. Ces opérateurs se sont vus accordés des lignes de transport public à l'intérieur des périmètres municipaux et ils profitent de formes d'exclusivité dans quelques secteurs de ces agglomérations. Cette situation spécifique à Tanger et à Tétouan se rencontre aussi – dans une moindre mesure – dans les périphéries de Casablanca et Rabat-Salé (notamment). A Tanger et Tétouan, les grands taxis accomplissent la majorité des déplacements et disposent de monopoles dans les espaces centraux où sont concentrées les stations. Ces dernières sont des lieux de départs et d'arrivées d'itinéraires mieux adaptés aux besoins des habitants (les arrêts des autobus n'étant pas pratiques d'accès et les tracés des lignes obligeant à des changements de véhicules mal vécus par les usagers).

2.1. La rapide augmentation du nombre de taxis à Tanger (1984-2004)

Dans la wilaya de Tanger, le nombre de taxis a augmenté fortement depuis 1984 : il est multiplié par 6,6 en 20 ans – avec 433 véhicules en 1984 (264 grands taxis et 169 petits taxis), plus de 700 en 1994 et 2 861 en 2004 (tab. 2). Entre 2000 et 2003, alors que le nombre de grands taxis augmente d'un quart, celui des petits taxis double. L'augmentation du nombre de taxis collectifs constitue une réponse aux imperfections des réseaux d'autobus urbains, ainsi qu'une solution à l'insuffisance des transports en milieu rural.

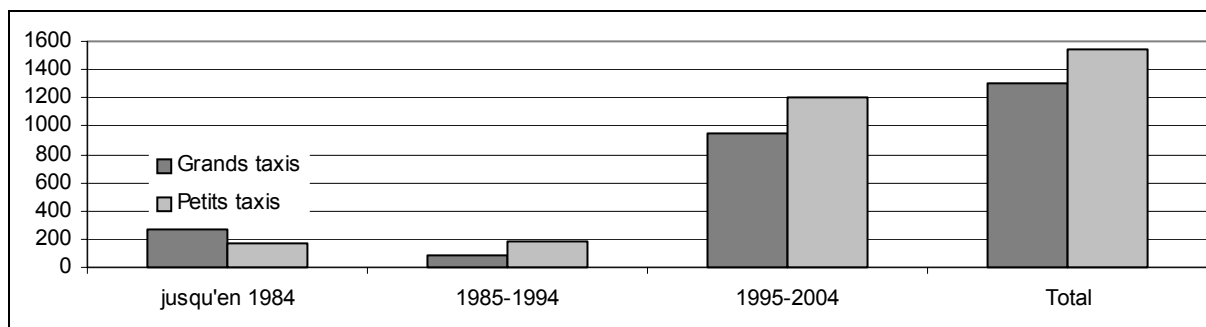
Tableau 2. Agréments de taxis attribués dans la wilaya de Tanger. Evolution 2000-2004

Année	2000			2004		
	Grands taxis	Petits taxis	Total	Grands taxis	Petits taxis	Total
Tanger	998	759	1 757	1 133	1 540	2 673
Asilah	52	3	55	57	16	73
Boukhalef	3	0	3	37	0	37
Sebt Zinate	2	0	2	6	0	6
Menzla	0	0	0	5	0	5
Al-Khalwa	4	0	4	26	0	26
Tnine Sidi el-Yamani	7	0	7	19	0	19
Dar Chaoui	7	0	7	10	0	10
Sahel Chamali	0	0	0	5	1	6
Aquass Briech	0	0	0	6	0	6
Total	1 073	7 62	1 835	1 304	1 550	2 861

D'après la division économique et sociale, Wilaya de Tanger, 2004. Aux 2 861 taxis dans l'ensemble de la wilaya, il faut ajouter 41 taxis de grande remise (TGR) basés à Tanger. Aussi dénommés taxis de quatrième catégorie, les TGR doivent « *présenter du confort, de la puissance, de la rapidité et de l'équipement, des caractéristiques exigées de la clientèle étrangère. Il doit s'agir d'un type de véhicule de moins de sept ans d'âge, de parfaite présentation, en excellent état mécanique* » (arrêté du 4 octobre 1973 fixant les caractéristiques et les conditions d'aménagement et d'exploitation des véhicules dits « voitures de grande remise »). Les TGR de Tanger offrent leurs services aux voyageurs qui arrivent à l'aéroport. Ils stationnent à proximité des grands hôtels et sont réservés aux personnes qui effectuent des déplacements de longues distances.

Les autorités locales font état de 34 lignes urbaines de grands taxis à Tanger, le double par rapport au réseau d'autobus, avec une centaine de stations dont les deux-tiers seraient informelles. La municipalité souhaite réaliser un *schéma directeur des grands taxis*, mais elle doit obtenir l'aval de l'autorité de tutelle et l'appui des services de police pour réguler la multiplication officieuse des stations.

Graphique 1. Agréments de taxis attribués dans la wilaya de Tanger jusqu'en 2004



D'après la division économique et sociale, Wilaya de Tanger, 2004

La plupart des lignes urbaines des grands taxis passent par le centre-ville : les itinéraires sont les plus courts et directs possibles en évitant les détours. Ces lignes permettent d'une part, des liaisons entre les quartiers d'habitat et le centre-ville et d'autre part, la desserte d'espaces stratégiques (marchés) et les principales zones d'emplois. Calé sur la morphologie urbaine, le réseau intra urbain des lignes de taxis collectifs est radioconcentrique : les lignes convergent au centre de l'agglomération. Le réseau des grands taxis a tendance à se superposer avec celui des autobus (concurrence sur la voirie large et en bon état, alors que les axes secondaires sont moins desservis), mais le réseau urbain des grands taxis est un peu plus dense que celui des autobus : il pénètre l'hypercentre alors que les autobus en sont exclus. Les terminaux des taxis collectifs sont centraux, ce qui est pratique pour les usagers.

2.2. L'augmentation du nombre de taxis à Tétouan 1981-2002

Dans la province de Tétouan, face aux insuffisances des transports collectifs urbains (autobus) et intercommunaux (autocars, fourgons), les autorités locales ont tendance à favoriser le taxi. Le nombre de taxis augmente progressivement au cours des deux dernières décennies, notamment pendant les années 90. Le SDAU de Tétouan faisait état de 16 petits taxis et 258 grands taxis en 1981 (dont 20 basés dans la petite ville de Chefchaouen, 71 immatriculés dans les communes rurales de la province et déjà 61 taxis interurbains qui fonctionnent en réalité à l'intérieur du périmètre urbain de Tétouan, en plus d'une quarantaine de taxis dits clandestins qui assure la liaison entre Tétouan et l'enclave espagnole de Ceuta pour le transport des marchandises de contrebande). Le nombre de taxis double ensuite au cours de la décennie 1980 et l'augmentation sera encore plus forte dans les années 90.

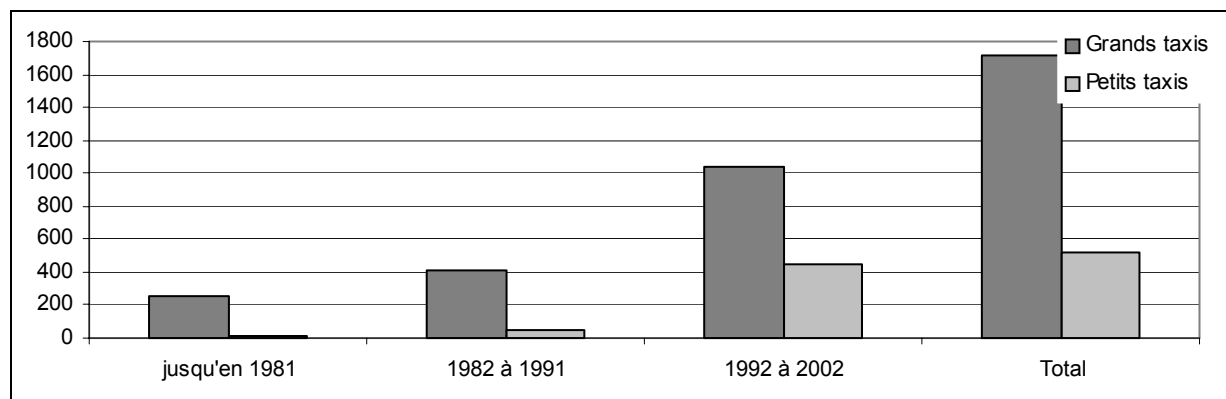
Tableau 3. Agréments de taxis attribués dans la province de Tétouan. 1981-2002

Période, année	Agréments délivrés		Effectifs cumulés	
	Grands taxis	Petits taxis	Grands taxis	Petits taxis
Jusqu'en 1981	258	16	258	16
1982 à 1989	265	23	523	39
1990	62	19	585	58
1991	88	11	673	69
1992	108	6	781	75
1993	75	12	856	87
1994	150	15	1 006	102
1995	168	49	1 174	151
1996	26	154	1 200	305
1997	49	21	1 249	326
1998	35	44	1 284	370
1999	90	100	1 374	470
2000	79	15	1 453	485
2001	176	12	1 629	497

2002	83	20	1 712	517
Total	1 712	517	1 712	517
BILAN	Agréments délivrés		Effectifs cumulés	
	Grands taxis	Petits taxis	Grands taxis	Petits taxis
jusqu'en 1981	258	16	258	16
1982 à 1991	415	53	673	69
1992 à 2002	1 039	448	1 712	517
Total	1 712	517	1 712	517

D'après la Wilaya de Tétouan, 2003 (et le SDAU de Tétouan, 1984)

Graphique 2. Agréments de taxis attribués dans la province de Tétouan. 1981-2002



L'administration dénombre 1 089 grands taxis à Tétouan en 2003 – 402 à Fnideq et 59 à M'Diq (navettes entre Tétouan et Bab Sebta / Ceuta *via* M'Diq pour la contrebande²²), 23 à Oued Laou et 22 à Martil, soit un total de 1 595 taxis collectifs pour l'ensemble de ces villes contre 117 pour les communes rurales.

A l'intérieur du périmètre urbain de Tétouan, les grands taxis concurrencent les autobus en s'alignant sur leurs tarifs (2 Dh la place jusqu'en 2006), avec des fréquences de départs plus importantes et des trajets plus rapides. De plus, 500 agréments de petits taxis sont attribués à Tétouan de 1981 à 2002 (516 petits taxis au total).

2.3 Privilégier le rôle des taxis collectifs dans le transport collectif urbain : un choix identique des autorités locales à Tanger et à Tétouan

En dépit de choix différents pour le transport urbain par autobus (un opérateur privé à capitaux étrangers à Tanger et plusieurs opérateurs privés locaux et nationaux à Tétouan), la gestion des taxis est similaire dans les deux villes. Les autorités locales privilégient la même option : augmenter le nombre de taxis. Quelles sont les motifs qui justifient ce choix ?

Multiplier les agréments de taxis permet davantage de créer des emplois que les concessions des services d'autobus. Rappelons que l'exploitation d'un taxi peut faire vivre jusqu'à cinq familles : pour le cas de la wilaya de Tanger par exemple, sur la base théorique de deux personnes impliquées dans l'exploitation de chaque agrément (hypothèse basse), ce secteur d'activité apporterait des revenus pour au moins 5 300 ménages, alors que le concessionnaire des lignes d'autobus a moins de 200 salariés. Ces considérations ne sont pas à négliger dans une ville où le taux de chômage dépasse officiellement un cinquième de la population active. De plus, les taxis représentent des ressources pour les collectivités locales à travers le recouvrement des taxes. Cette option taxis montre un dispositif *gagnant-gagnant* qui assure des revenus aux opérateurs et à la

²² Il y aurait plus de 900 rotations effectuées par jour entre Tétouan et Fnideq par les grands taxis.

municipalité tout en répondant à la demande de transport des habitants : une convergence d'intérêts, une forme d'intérêt général.

Le choix de privilégier le développement des taxis comme moyen de transport urbain n'est pas le moins approprié au contexte local de Tanger et Tétouan. Les taxis ne représentent-ils pas un moyen de déplacement plus adapté que l'autobus dans des agglomérations étendues avec une topographie accidentée sur laquelle les chaussées se dégradent vite ? Alors que les lignes d'autobus correspondent à des parcours longs, avec des détours pour se rendre d'un point à l'autre de la ville, les taxis collectifs effectuent des trajets directs entre le centre-ville et les quartiers périphériques. Les itinéraires des autobus ne collent pas à la demande de transport, tandis que les taxis s'adaptent aux besoins.

Les nouvelles lignes urbaines des taxis collectifs correspondent toujours à des trajets utiles aux usagers. Les services des sociétés d'autobus de Tanger et Tétouan fonctionnent entre 6 h 30 et 21 h, mais il est possible de trouver un taxi quasiment à toute heure du jour et de la nuit.

Tableau 4. Charges des taxis et des transports mixtes à Tanger (taxes* et assurances)

GRAND TAXI	Percepteur	Périodicité	Montant annuel, en Dh	Au profit de
Visite technique	Centre de visite technique (**)	semestre	440	Centres privés (***)
Désinfection, visite hygiène	Bureaux d'hygiène municipaux	semaine	234	Commune
Taxe exploitation agrément	Commune	semestre	740	Commune
Taxe de stationnement	Commune	trimestre	260	Commune
Assurance	Compagnies d'assurance	année	10 000	Compagnies d'assurance
Total par véhicule		année	11 674	
Total pour la Commune par véhicules		année	1 234	Commune
Total pour la Commune (1 133 grands taxis)		année	1 398 122	Commune
PETIT TAXI	Percepteur	Périodicité	Montant annuel, en Dh	Au profit de
Visite technique	Centre de visite technique (**)	semestre	320	Centres privés (***)
Désinfection, visite hygiène	Bureaux d'hygiène municipaux	semaine	183	Commune
Taxe exploitation agrément	Commune	trimestre	400	Commune
Taxe de stationnement	Commune	trimestre	180	Commune
Assurance	Compagnies d'assurance	année	8 000	Compagnies d'assurance
Total par véhicule		année	9 083	
Total pour la Commune par véhicules		année	763	Commune
Total pour la Commune (1 540 petits taxis)		année	1 175 020	Commune
TRANSPORT MIXTE	Percepteur	Périodicité	Montant annuel, en Dh	Au profit de

Visite technique	Centre de visite technique	semestre	440	Centres privés
Désinfection, visite hygiène	Bureaux d'hygiène municipaux	semaine	183	Commune
Taxe exploitation agrément	Commune	semestre	40	Ministère des Finances
Taxe de stationnement	Commune	trimestre	200	Commune
Taxe sécurité routière	Comité national de prévention et de sécurité routière	année	20	Comité national de prévention et de sécurité routière
Assurance	Compagnies d'assurance	année	14 000	Compagnies d'assurance
Total par véhicule		année	14 883	
Total pour la Commune par véhicules		année	383	Commune
Total pour la Commune (65 fourgons)		année	24 898	Commune

Sources : investigations, 2003. * : certains impôts et taxes ne sont pas pris en compte tels que la taxe à l'essieu, la TVA et l'impôt général sur les revenus (IGR). (**) : il y a quatre centres de visites techniques à Tanger (Orcotex, Catenord, Soconta, Tamsamani). (***) : 40 % correspondent à des taxes partiellement (re)versées à la Commune.

D'après le tableau 4, un grand taxi rapporte quatre fois plus de ressources à la Ville de Tanger qu'un opérateur du transport mixte²³ (c'est le coût de l'assurance qui alourdit les charges du transport mixte par rapport aux taxis). Les taxis rapportent environ 2,6 millions de Dh à la municipalité, tandis que les transports mixtes contribuent seulement à hauteur de 25 000 Dh au budget communal (104 fois moins). Par ailleurs, chaque véhicule homologué pour le *transport de personnel d'entreprises pour compte d'autrui* rapporte autant qu'un grand taxi à la municipalité (environ 1 200 Dh de taxes annuelles). La commune a donc intérêt à favoriser les services de ces nouveaux opérateurs en éliminant les informels et les fourgons du transport mixte qui effectuent du transport de personnel. En 2003, les 294 véhicules agréés pour le transport de personnel d'entreprises représentent environ 350 000 Dh de recettes annuelles pour la municipalité : 10 000 Dh de plus que la concession des lignes d'autobus urbains (340 000 Dh), mais c'est encore beaucoup moins que l'apport des taxis aux recettes de la collectivité locale. Le choix des autorités locales à la faveur des taxis plutôt que des autobus – et du transport de personnel d'entreprise pour compte d'autrui plutôt que du transport mixte – se justifie par leurs contributions respectives et inégales au budget de la municipalité. De plus, les taxis de Tanger représenteraient des revenus pour plus de 8 000 ménages, alors qu'Autasa a moins de 200 salariés. Cependant, les taxis ont une mauvaise image de marque : conduite dangereuse, embouteillages, pollution atmosphérique. Outre la perception tiers-mondiste que l'on peut avoir des taxis au Maroc, ce moyen de transport participe effectivement à la congestion de la circulation automobile, entre autres nuisances pour l'environnement urbain (véhicules polluants). Les taxis correspondent à environ 11 % des véhicules immatriculés à Tétouan, 5 % à Tanger (et beaucoup moins à Casablanca... sans doute parce que c'est une métropole). Et, à la différence des voitures des particuliers, les taxis circulent *tout le temps* ; les enquêtes indiquent qu'ils sont majoritaires sur la chaussée par rapport aux autres véhicules²⁴. Or privilégier les taxis comme moyen de transport dans des villes en croissance rapide, c'est indirectement choisir d'augmenter le nombre d'agréments à mesure que les besoins

²³ Le transport mixte signifie le transport des voyageurs, des marchandises et du petit bétail dans les mêmes véhicules. Il est institué pour les itinéraires *soukiers* en milieu rural et entre villes et campagnes.

²⁴ A Tanger, les taxis représentent entre le quart et la moitié du trafic automobile avec des variations selon les saisons (plus de véhicules des touristes et des MRE pendant l'été). D'après : Diagnostic du schéma directeur de circulation et de transport de Tanger, Transitec - Team Maroc, janvier 2003, p. 34.

s'amplifient – l'offre de service des taxis est d'ailleurs inférieure à la demande en période et aux heures de pointe (l'été²⁵ et dans la soirée).

Conclusion

A travers la tradition historique de la migration, la marginalité du réseau de chemin de fer, la primauté des transports routiers et collectifs, l'importance de la marche à pied et du covoiturage à but lucratif, le système de transport marocain se rapproche d'un modèle tiers-mondiste. « (...) *le chemin de fer et le métro (...) n'exercent qu'un rôle secondaire. Ce sont les autobus et, plus encore, les minibus et taxis collectifs qui occupent le devant de la scène* » (Guglielmo, 1996, p. 196). Xavier Godard explique le dilemme que posent les transports en commun en PED : « *Si l'on veut limiter l'extension de l'usage des modes individuels, une politique d'offre de transport collectif doit assurer un service de qualité suffisante et durable comme alternative à cet usage : cela coûte cher (...) et le principe d'une couverture de l'essentiel des coûts par des recettes tarifaires, dans un contexte de faiblesse des ressources publiques, oblige à mettre en place des tarifs relativement élevés, qui excluent une partie importante de populations au pouvoir d'achat réduit. L'application d'une telle politique revient à priver le transport collectif d'une part appréciable de sa clientèle potentielle* » (2005, p. 230). Dans ces conditions et dans le contexte actuel, préserver l'accessibilité des transports à moindre coût implique *ipso facto*, sans recours aux subventions, d'accepter « *des transports qui ne correspondent pas au standard de qualité (...). On tend alors à perdre la clientèle potentielle des usagers qui peuvent sortir du système de transport collectif par le haut en recourant aux modes de transport individuel* » (Godard, 2005). Finalement, Xavier Godard montre que le transport institutionnel est tombé dans une *double trappe* : concurrence de la voiture particulière et concurrence des moyens des transports alternatifs (dont les taxis collectifs au Maroc).

Gouvernance des transports en commun au Maroc : cohésion nationale et contrôle social

Au lendemain de l'indépendance du royaume, les services de transport collectif sont partagés entre divers opérateurs. A l'Etat revient le chemin de fer, c'est-à-dire des infrastructures lourdes et coûteuses dont la gestion nécessite un personnel nombreux et qualifié. L'Etat récupère aussi la CTM-LN, la plus ancienne et la plus prestigieuse entreprise marocaine de transport interurbain par autocars qui repassera au secteur privé en 1993. Et des régies (inter)communales d'autobus sont créées dans les années 60 (en vertu de la mission de service public de transport urbain qu'ont les municipalités).

La puissance publique était donc maître des transports dits institutionnels, alors que des particuliers obtenaient des autorisations de transports pour exploiter des autocars et des taxis ; ces autorisations peuvent être considérées comme des faveurs destinées à maintenir l'allégeance au Makhzen.

Tableau 5. Gestion et organisation des transports collectifs au Maroc

Moyens de transport	Types de déplacements	Statut	Autorité responsable du service	Autorité de tutelle
Trains	interurbain	Office national des chemins de fer, établissement public	ministère des Transports	ministère des Transports
Autocars	interurbain	opérateurs privés. PME	ministère des Transports,	ministère des

²⁵ Selon les services déconcentrés du ministère de l'Équipement, 40 % du trafic automobile de Tanger sont concentrés sur la période estivale de trois mois (juillet à septembre, mois pendant lesquels le trafic double).

		et grandes entreprises	Communes rurales et urbaines	Transports et ministère de l'Intérieur
Autobus	urbain et périurbain proche	régies publiques et concessions privées	Municipalités (Communes urbaines, conseils de la Ville)	ministère de l'Intérieur
Taxis	urbain et interurbain	opérateurs privés, très petites entreprises	Préfectures et Provinces, Communes urbaines et rurales	ministère de l'Intérieur
Transports mixtes	ville-campagne et zones rurales	opérateurs privés, très petites entreprises	ministère des Transports, Préfectures et Provinces, Communes urbaines et rurales	ministère des Transports et ministère de l'Intérieur

Les agréments et autorisations de transport déterminent de manière précise le nombre d'opérateurs, les destinations, les itinéraires : c'est un moyen pour le pouvoir de réguler la concurrence, mais aussi de contrôler les déplacements. Le caractère lourd de la gestion administrative des transports, avec des opérateurs qui doivent souvent passer par les services déconcentrés du ministère de l'Intérieur ou des Transports, ne montre-t-il pas des formes de contrôle social ?

L'Etat conserve un rôle important dans la réglementation des tarifs des transports en commun fixés par décrets. Après approbation du Premier ministre, le ministère des Transports fixe les tarifs pour le transport des marchandises et des personnes – à l'exception du transport urbain dont les municipalités sont responsables sous la tutelle du ministère de l'Intérieur. Les prix des places ne sont pas laissés à l'appréciation des opérateurs et restent étroitement encadrés par les pouvoirs publics. Les tarifs des transports sont censés être définis en vertu d'une logique de rentabilité pour l'opérateur et de manière à permettre l'accès du plus grand nombre à la mobilité. L'objectif est que chacun puisse se déplacer, quels que soient ses revenus, ne serait-ce que pour accomplir les formalités administratives.

Tableau 6. Responsabilité des différents acteurs impliqués dans la gestion et l'organisation des transports collectifs au Maroc

Acteurs	moyens de transport							
	Train	Autocar	Autobus	Grands taxis	Petits taxis	Fourgons du transport mixte	Fourgons et minibus du transport de personnel d'entreprise pour compte propre	Fourgons et minibus du transport de personnel d'entreprise pour compte d'autrui
ministère de l'Intérieur	tutelle	tutelle et CNT (*)	tutelle	tutelle. Agréments via CNT (*)	tutelle. Agréments via CNT (*)	tutelle. CNT (*)	tutelle	tutelle
ministère des Transports	tutelle	CNT (*). Suivi des agréments et contrôle des gares routières				CNT (*). Suivi des autorisations		participation à la commission provinciale/préfectoriale
Communes	à Casablanca : convention tripartite entre la Wilaya, la Ville et l'ONCF pour les trains de banlieue <i>Al Bidaoui</i>	mise à disposition de la gare routière contre la perception de taxes	mission de service public. Plan du réseau. Perception de taxes si opérateurs privés	mise à disposition des stations. Perception de taxes	mise à disposition des stations. Perception de taxes	mise à disposition des stations. Perception de taxes		présidence de la commission chargée de délivrer les autorisations et de valider les cahiers des charges. Perception de taxes
ONCF	gestion et exploitation du réseau ferroviaire							
Compagnies d'autocars		gestion et exploitation du service de transport collectif intercommunal						
Régies et concessions de transport collectif urbain par autobus			exploitation du service de transport collectif urbain					
Opérateurs privés, PME et TPE				services de transport interurbain (et urbain dans grandes villes)	services de transport urbain	services de transport intercommunal	service de transport de personnel d'entreprise	service de transport de personnel d'entreprise

(*) CNT : commission nationale des Transports

Les récentes réformes du secteur des transports montrent de lentes évolutions qui ne remettent pas en cause les règles générales préalablement établies. Parfois énoncés dans l'urgence après l'indépendance, les principes de la réglementation des transports collectifs restent à l'origine d'abus et de dysfonctionnements.

Encadré 1. Principaux textes de lois sur les transports au Maroc

Plusieurs années marquent l'histoire de la politique marocaine des transports :

- 1963, avec le dahir n° 1.63.260 du 24 joumada II 1383 (12 novembre 1963), relatif aux transports par véhicules automobiles sur route, qui abroge le dahir du 12 chaoual 1356 (23 décembre 1937) ;
- 1967, avec le décret royal n° 245.65 du 27 rebia 1387 (4 août 1967) qui apporte quelques modifications aux dispositions générales de la précédente loi ;
- 1984, avec plusieurs réformes : institutionnalisation du transport mixte²⁶, modification de la réglementation concernant les taxis, introduction des opérateurs privés dans des grandes villes (Casablanca, Rabat) où les régies bénéficiaient d'un monopole pour le transport collectif par autobus ;
- 1987, avec la modification de la législation sur l'ouverture au privé du transport collectif urbain par autobus ;
- 2000, avec l'adoption de la loi 16/99, nouveau texte de référence partiellement appliqué dans la mesure où les décrets n'ont pas tous été promulgués. Cette dernière réforme importante ouvrira le champ à des concessions de lignes urbaines d'autobus à des compagnies à capitaux étrangers (à Casablanca et à Tanger), ainsi qu'à la réalisation de plans de déplacements dans des grandes villes et à la réglementation particulière (décentralisée) du transport de personnel d'entreprises.

En matière de transport, tout n'est donc pas dérégulation et libéralisation au Maroc, loin s'en faut. Les usagers ont certes le choix entre différents moyens de se déplacer, mais la complémentarité entre les opérateurs reste supervisée par la puissance publique. « *La nécessité de maintenir le jeu d'une concurrence loyale dans les transports et d'éviter tant la constitution d'un monopole privé que la surabondance des moyens de transport* » demeure une préoccupation de la commission nationale des Transports (décret de 1967). « *Concurrence loyale* » est à entendre ici comme un encadrement de la concurrence par les autorités. Contrairement à l'apparent désordre du secteur, l'activité *Transport* reste fermement encadrée par l'Etat : les opérateurs obtiennent des parts de marché dans les limites circonscrites par la puissance publique qui veille à l'équilibre.

Le secteur des transports pourrait finalement être assimilé à un gâteau dont les parts sont subtilement réparties entre opérateurs privés (souvent des relais locaux du Makhzen) et les établissements publics qui emploient des fonctionnaires. Les agréments de taxi, ainsi que les autorisations de transport des compagnies d'autocars, sont attribués de manière à permettre aux bénéficiaires d'obtenir des parts du marché du transport collectif. Il s'agit de rentes vouées à entretenir la fidélité d'une clientèle composée à la fois de nantis (grands patrons), mais aussi de personnes moins influentes (propriétaires de taxis). Les autorisations de transport des sociétés d'autocars ouvrent à de puissantes familles la possibilité de reconstituer des rentes de situation et de maintenir leur influence en prospérant, tandis que les agréments de taxi représentent des faveurs en contrepartie de l'allégeance des tributaires. La possibilité d'exploiter un autocar revient à des (grands) patrons tandis que l'agrément de taxi est attribué à des personnes moins aisées pour leur assurer des revenus ; ces agréments constituent une forme de position et de protection sociale, une allocation individuelle.

La gestion des régies d'autobus urbains assure aussi des formes d'équilibre social. Ces établissements publics peuvent être instrumentalisés par les collectivités locales qui les contrôlent. Au Maroc, plus que la rentabilité économique, ce qui compte dans la gestion des régies c'est de

²⁶ Le transport mixte signifie le transport des voyageurs, des marchandises et du petit bétail dans les mêmes véhicules. Il est institué pour les itinéraires *soukiers* en milieu rural et entre villes et campagnes.

maintenir le personnel et d'assurer un service public minimum bon marché. C'est pourquoi elles sont généralement déficitaires au plan comptable (sauf la RATUF qui a un monopole à Fès).

Dans le même ordre d'idées, l'austérité budgétaire imposée par l'Etat à l'Office national des chemins de fer, en raison des injonctions internationales et des conditionnalités de prêts de la Banque mondiale, a permis à cet établissement public d'équilibrer ses comptes. Mais n'est-ce pas en raison du maintien de logiques patrimonialistes que l'office ne parvient pas à dégager des profits nécessaires aux investissements pour étendre davantage le réseau ferroviaire ?

Bibliographie

Almeida-Topor H., Chanson-Jabeur C., Lakroum M. (dir.), 1992, *Les transports en Afrique. XIX^{ème}-XX^{ème} siècle*, L'Harmattan, villes et entreprises, Paris, 361 p.

Chanson-Jabeur C. *et al.*, « Réseaux de transport et services urbains au Maghreb : rapports entre logique technique, système politique et dynamiques urbaines », *Recherches PRUD 2002-2003*, ministère français des Affaires étrangères, ISTED - GEMDEV, synthèse des résultats, avril 2004, 57-65

Cherradi L., 1997, *Les transports intérieurs au Maroc*, université Paris 1-Panthéon-Sorbonne, thèse de géographie

Darbéra R., « Technologie et régulation des taxis », *RTS Recherche Transports Sécurité* n° 87, avril - juin 2007, Paris, 109-127

Darbéra R., « Les transports collectifs à Casablanca, une privatisation trop régulée », *RTS Recherche Transports Sécurité* n° 31, sept. 1991, Paris, 63-73

Dureau F. *et al.*, 2000, *Métropoles en mouvement. Une comparaison internationale*, IRD-Anthropos, coll. Villes, Paris, 656 p.

Godard X., « Les transports urbains et l'environnement dans les villes du Sud », *in* Dorier-Apprill E. (dir.), *Ville et environnement*, 2006, Sedes, Paris, 171-196

Godard X., « Kyoto et la double trappe dans laquelle tombe le transport collectif institutionnel », *RTS Recherche Transports Sécurité* n° 88, 2005, Paris, 225-242

Guglielmo R., 1996, *Les grandes métropoles du monde et leur crise*, Paris, A. Colin, 270 p.

Hajoui N., 1983, *Transports terrestres et restructuration de l'espace au Maroc*, université de Provence, Aix-Marseille I, thèse de géographie

Le Tellier J., 2006, *Les recompositions territoriales dans le Maroc du Nord. Dynamiques urbaines tingitanes et gouvernance des services de base à Tanger et à Tétouan (Maroc). L'inclusion des quartiers pauvres à travers l'accès à l'eau potable et aux transports*, Université Aix-Marseille 1, thèse de géographie, 652 p.

Le Tellier J., « Les grands taxis : approche du système de transport et de la mobilité au Maroc », *Annales de Géographie* n° 642, 2005, Paris, Armand Colin, 163-186

de Miras C. et Godard X., « Les firmes concessionnaires de service public dans les grandes métropoles au Maroc. Eau potable, assainissement et transports en commun », *Revue Méditerranée*, 2006, Aix-en-Provence.

Nana K., 1993, *Les réseaux de transport terrestres au Maroc*, université de Tours, thèse de géographie, 415 p.

Nicot, B.-H., « La privatisation partielle des transports publics à Casablanca : un succès contre l'avis des experts », in *Actes des journées CODATU V*, 1990, Sao Paulo, 413-419

REMALD, Droit du transport terrestre et de la circulation routière, Publications de la Revue marocaine d'administration locale et de développement n° 108, Textes et documents, textes réunis par Benyahya M., 2004, Rabat, 716 p.

Vermeren P., 2001 et 2002, *Le Maroc en transition*, Paris, La découverte, Cahiers libres et Poche Essais 245 et 261 p.

Zhiri-Oualalou T. et Makhoulouf G., « Sauver le collectif à Casablanca : priorité des priorités », *Gouverner les villes du Sud. Défis pour la recherche et pour l'action*, Actes du colloque international (Paris, UNESCO, 5-7 mai 2004), ministère français des Affaires étrangères - DGCID, GEMDEV - ISTED, 2004, 184-186

ANNEXES.

Après l'ouverture aux opérateurs privés du transport urbain par autobus à Casablanca : la concession de la RATC en 2004

« Jusqu'en 1964, les transports collectifs de Casablanca étaient concédés à des entreprises privées étrangères. La volonté d'étatisation et de nationalisation de l'économie s'y est traduite par la création d'une régie nationale : la Régie Autonome des Transports de Casablanca (RATC) » (Darbéra, 1991).

La RATC a disposé d'un monopole pour le service de transport urbain par autobus après le départ d'une dernière société privée concurrente et jusqu'à l'ouverture du marché aux opérateurs privés en 1984. Les tarifs de la RATC fixés par l'administration ne permettaient pas l'entretien et le renouvellement du parc automobile de la régie dont la gestion publique alourdissait les coûts : *« on trouve à la régie une pléthore de personnel administratif sous utilisé, des roulants démotivés, et quelques responsables qui n'ont pas été choisis pour leur compétence » (Darbéra, 1991).* Les expertises signalaient l'insatisfaction de la demande, les conditions de transport déplorables et un service dans une situation alarmante : abandon des lignes non rentables, modification des itinéraires, faible fréquence de passages des autobus, véhicules défectueux (Nicot, 1990, Darbéra, 1991, Godard, 2005). Face à cette situation et à l'accroissement des besoins de transport, le pouvoir central a conduit les autorités locales à mettre un terme définitif à la situation de monopole de la RATC.

En vertu des injonctions de la Banque mondiale, le marché du transport casablançais est ouvert à la concurrence des entreprises privées après le discours royal du 9 juillet 1984. L'introduction du secteur privé dans les transports urbains par autobus a pris la forme de quatre concessions à Casablanca en 1985. Huit autres contrats seront signés en 1987 et 22 sociétés privées concurrençaient finalement la régie à la veille de la privatisation de la RATC en 2004. Les conventions de concession accordaient aux nouvelles compagnies des itinéraires bien déterminés, mais rapidement non respectés (Nicot, 1990 et Darbéra, 1991). Les autorités locales étaient censées réguler le marché entre les différents transporteurs : sous la tutelle de la direction des régies et services concédés (ministère de l'Intérieur), elles rédigeaient les cahiers des charges qui fixaient les lignes, les fréquences et les tarifs. Ce rôle d'arbitre était destiné à *« éviter les dérapages éventuels d'une libéralisation excessive » (Nicot, 1990).*

L'ouverture aux opérateurs privés du transport urbain à Casablanca s'est déroulée à travers un montage institutionnel par appel d'offres, mais plusieurs contournements de ce dispositif ont été observés. Une première forme de sélection a découlé des capacités de financement des candidats (les petits entrepreneurs incapables de s'autofinancer ont été implicitement exclus). La moitié des entreprises retenues n'était pas spécialisée dans le transport, mais dans le secteur industriel ainsi que les métiers de l'assurance et de l'immobilier (Darbéra, 1991).

En 1984, il était prévu que les concessionnaires privés versent 5 % de leur chiffre d'affaires à la Communauté urbaine de Casablanca (CUC) pour subventionner la RATC qui devait assainir ses comptes. Ces taxes sur les chiffres d'affaires ont été rapidement transformées en redevances forfaitaires dont les sociétés privées ne se sont pas acquittées : le chantage consistait de la part des opérateurs à menacer de suspendre leur activité et de mettre ainsi en péril la pérennité des services s'ils étaient pénalisés. *« L'autorité concédante, qui s'était engagée à des augmentations graduelles des prix des tickets (...) les gèlera pour des raisons sociales, imposant ainsi aux concessionnaires des contraintes de service public, non assorties de subventions. Contrevenant aux cahiers des charges, elle se trouvait dans l'incapacité de contraindre les concessionnaires à les respecter » (Zhiri-Oualalou, 2004, p. 184).* Suite au gel des tarifs par les autorités entre 1985 et 1991, les entreprises privées ont suspendu le paiement des redevances en signe de protestation.

(Darbéra, 1991). « *L'impossibilité d'appliquer les textes peut conduire à s'interroger sur leur véritable rôle... et conduisent surtout à des germes de graves corruption* » (Nicot, 1990).

La RATC disposait de 350 véhicules en 1984 et la capitale économique comptait 760 autobus après une décennie d'ouverture du transport urbain au privé (plus du double, mais la régie n'en avait plus que 300). En 1995, un diagnostic de la RATC montrait que le prix moyen de vente du ticket d'autobus par la régie était inférieur à son coût réel et que la RATC était endettée à hauteur de 20 millions de Dh ; le ministère de l'Intérieur décidait néanmoins son maintien. A Casablanca en février 2001, une vingtaine de sociétés privées opérait avec un parc total de 844 véhicules (My Abdelhadi Ait Sliman, *op. cit.*). A la veille de la privatisation de la RATC en 2003, la régie disposait de 438 autobus, mais 230 véhicules circulaient réellement et il y avait environ neuf emplois pour un autobus en circulation.

Face à ces problèmes, la concession aux opérateurs privés des services de la RATC est finalement décidée en 2003. La Ville de Casablanca alors un appel d'offres international pour cette concession – et pour l'organisation d'un système de transport collectif urbain dans la métropole casablancaise. « *RATC : le plan de sauvetage est prêt* » titre le quotidien marocain *La vie éco* (16 mai 2003) en annonçant la privatisation de la RATC à partir de 2004. Le groupement M'Dina Bus – réunissant des groupes financiers marocains avec la filiale RATP Développement de la RATP²⁷ et le groupe Chrouate qui a déjà deux sociétés de transports urbains à Casablanca – sera finalement retenu en 2004.

En première approximation, une comparaison peut être esquissée entre la Lyonnaise des eaux de Casablanca (Lydec : délégataire des services d'eau, d'assainissement liquide et d'électricité depuis 1997) et le concessionnaire M'Dina Bus pour le transport urbain. Tout d'abord, ces concessions s'inscrivent dans une histoire longue de la délégation de services publics au Maroc. Les liens entre les autorités locales de Casablanca et le groupe Suez (qui pilote actuellement la Lydec) remonte au Protectorat français et le partenariat entre la RATC et la RATP aux années 90. Obtenir des contrats de concession à Casablanca ne représente-t-il pas, pour les spécialistes français des services en réseaux, une forme de prolongement de relations techniques et institutionnelles entre le Maroc et la France ?

Bien que les conventions portent sur des montants différents (30 milliards de Dh pour la Lydec et seulement 1,8 pour M'Dina Bus) et que le recul manque pour analyser les résultats de ces concessions, il semble que – dans le cas de la Lydec et plus encore dans celui de M'Dina Bus – les opérateurs privés éprouvent des difficultés à tenir leurs engagements contractuels. Avec des tarifs de prestations fermement encadrés par le pouvoir central et une question des ressources humaines non moins balisée par l'Etat, les marges de manœuvres et les gisements de profits des délégataires restent limités. En acceptant « *une fonction de pompier volant face aux urgences induites par les risques urbains* », les opérateurs ne se sont-ils pas fourvoyés ? Comme le dit Claude de Miras, « *les financements considérables que les objectifs supposent interrogent à la fois les autorités qui ont lourdement chargé la barque des opérateurs, et ces derniers qui ont immodérément contractualisé sur ces mêmes objectifs.*

(...)

Les bailleurs et les opérateurs ont cru (...) que l'ingénierie sociale suffirait à faire triompher l'échange marchand en éradiquant partout la gratuité et le subventionnement. (...) Les firmes constatent aujourd'hui les limites du volontarisme marchand face au mur de l'insolvabilité » (de Miras, Le Tellier, 2005). Le problème ne se résume pas à la question « service public versus service marchand » puisque le marché est incomplet et que la pauvreté reste hors marché.

²⁷ Le capital RATP Développement est détenu à hauteur de 75 % par la RATP et de 25 % par la Caisse française des dépôts et consignations.

A propos des régies d'autobus, les spécialistes pointent généralement le problème des « tarifs des scolaires » qui nuisent à la rentabilité des opérateurs. S'il est dit que les *tarifs sociaux* ne bénéficient pas réellement aux pauvres et que la rentabilité économique des régies pâtit de cette politique, le manque de financement ne demeure-t-il pas le véritable enjeu ? Rappelons qu'en France, les transports sont encore largement subventionnés par la puissance publique. Et la mise en place des réseaux urbains de fluide (eau, électricité, gaz) y a été financée en grande partie, aux XIX^{ème} et XX^{ème} siècles, par la fiscalité et des prélèvements sur le budget de l'Etat. Mais le néolibéralisme ambiant n'a-t-il pas prescrit au Maroc de se passer d'interventions publiques dans la gouvernance des services urbains ?

Tab. Les opérateurs de transport urbain par autobus dans les grandes villes marocaines

Villes	Statut	Nom / sigle	Année de création	Types d'opérateurs
Casablanca	régie publique privatisée (concession)	RATC (puis M'Dina Bus)	1964 (puis 2004)	public (puis PPP)
	une vingtaine de concessions	...	Introduction du privé en 1985 et 1987, puis 1999	privé national
Rabat	régie publique	RATR	1965	public
	concessions	...	introduction du privé en 1986-87	privé national
Fès	régie publique	RATUF	1971	public
Marrakech	concessions	Nakhla et ALSA remplacent la régie RATMA créée en 1969	1999 pour ALSA avec un monopole théorique car Nakhla n'est pas démantelé (entorse au contrat de concession).	privé national (Nakhla) et groupe espagnol (ALSA)
Agadir	régie publique	RATAG	1978	public
	concession	ZETRAP	...	privé national
Tanger	concession	Autasa	régie de 1965 à 1992, puis concession à Boughaz (1987-1992) et à Tingis Bus (1992-2002, faillite en 2000). Appel d'offres International pour concession lancé le 20/02/2001	groupe espagnol depuis le 29 juillet 2001
Tétouan	concessions	...	<i>Post indépendance</i>	privé national
Oujda	concessions	...	<i>Post indépendance</i>	privé national
Kénitra	concessions	dont Tingis Bus (entre autres)	période coloniale pour les plus anciennes, jamais de régie	privé national