

Note sur la coordination des transports terrestres au Maroc

L'intervention accrue de l'Etat dans le domaine économique a depuis la guerre engendré de nombreux excès et une très forte tendance s'affirme aujourd'hui, dans beaucoup de domaines, pour un retour à la liberté.

Cependant, dans le domaine des transports terrestres, les règles de coordination subsistent et la question de leur maintien ou de leur modification fait l'objet de débats passionnés en France, comme en Afrique du Nord.

La présente note a pour but d'apporter une contribution à l'étude de ce problème.

I. — LA COORDINATION EXISTAIT AVANT GUERRE.

Tout d'abord, il faut noter que la coordination des transports terrestres existait dès avant la guerre. A une époque où le libéralisme économique était la règle générale, les différents gouvernements, même les moins autoritaires, avaient été conduits à admettre que la liberté absolue des transports engendrait une concurrence excessive, dont les abus, en définitive, étaient nuisibles aux intérêts généraux permanents des nations, et partout, avec des modalités diverses, on avait cherché à limiter ces abus en réglementant les transports de façon à permettre aux entreprises de vivre sur des bases saines tout en protégeant les intérêts du public.

II. — L'ETAT NE PEUT SE DESINTERESSER DE L'ORGANISATION DES TRANSPORTS, DONT IL ASSUME LES CHARGES.

Du point de vue de l'intérêt national et du maintien de l'ordre public, le Gouvernement doit rechercher la possibilité de faire assurer en tout temps, par des entreprises sur lesquelles il peut compter, les transports ferroviaires et routiers jugés nécessaires.

Les conséquences au point de vue financier sont les suivantes :

- d'une part, l'Etat couvre la presque totalité des dépenses de construction et d'équipement des chemins de fer. Si ceux-ci sont en déficit d'exploitation, il est conduit à en prendre à sa charge une part importante ;
- d'autre part, l'Etat couvre, en totalité, la dépense de construction des routes et des pistes. Il participe, dans une large mesure, aux dépenses d'exploitation de son réseau routier, le produit des taxes spéciales sur les carburants étant de loin inférieur aux dépenses des routes et de la voirie.

Dans ces conditions, l'Etat, pour protéger ses finances, a l'obligation d'éviter que ces deux

modes de transport, rail et route, n'engagent des luttes stériles où le prestige intervient, et qui conduisent à des doubles emplois et à des gaspillages d'équipement et d'exploitation.

L'Etat doit donc intervenir par des règles de coordination.

III. — PRINCIPES D'UNE COORDINATION.

Les règles de coordination doivent tenir compte des caractéristiques des deux modes de transport concurrents :

a) Le chemin de fer est un outil qui est coûteux à établir, puisque, notamment, il nécessite une voie qui ne sert qu'à lui, ce qui entraîne l'obligation pour un amortissement rationnel d'utiliser pendant de nombreuses années, les installations et équipements réalisés.

Le personnel des chemins de fer a un statut d'entreprise nationale : un agent, après son recrutement, sera payé pendant 25 années d'activité et de nombreuses années ensuite comme retraité. Sa formation est longue, avec une spécialisation, qui ne permet guère son utilisation ailleurs qu'au chemin de fer.

C'est donc une entreprise lourde avec de gros frais généraux, des dépenses fixes peu compressibles.

D'autre part, le chemin de fer a un caractère de service public, c'est-à-dire l'obligation d'assurer tous les transports qui lui sont demandés.

Sur une relation déterminée, le prix de traction par fer est inférieur au prix de revient par route. Mais, les tarifs que doit pratiquer le chemin de fer sont le résultat d'une péréquation entre les bons et les mauvais transports, entre les bonnes et les mauvaises relations. Le chemin de fer a, de plus, le handicap des frais en bout, de prise et de remise à domicile. En sorte que cela restreint dans beaucoup de cas, la possibilité de pratiquer des tarifs ferroviaires supérieurs au prix de revient du fer, mais inférieurs à des tarifs routiers normaux.

Cette possibilité se maintient dans les cas de transport massifs, de transports réguliers. Mais, on conçoit qu'il faille un volume déterminé de trafic variable selon les lignes pour que le compte d'exploitation puisse être équilibré.

b) Les services routiers, de leur côté, ont à leur actif, des frais de premier établissement relativement faibles, qu'on peut proportionner au trafic à assurer, et qui sont amortis sur de courtes périodes.

Le personnel, employé par les entreprises routières n'a pas un statut de fonctionnaire, sa formation est plus facile, et il peut passer plus aisément d'une entreprise à une autre.

La souplesse de l'exploitation est très grande. Les transports sont assurés de bout en bout.

Les entreprises routières, n'ayant pas d'obligation de service public, choisissent leurs transports, et s'efforcent de circuler à plein dans les deux sens, ce qui les met dans une position favorisée par rapport au rail.

Il s'agit, bien entendu, des entreprises routières qui exploitent rationnellement : le danger, pour tout le monde dans le cas du service routier, est l'entrepreneur qui ne prévoit pas l'amortissement du matériel, néglige l'entretien au point de compromettre la sécurité, ne prend pas d'assurances pour son matériel et les marchandises. Cet entrepreneur peut momentanément pratiquer des prix de transport anormalement bas, jetant ainsi le trouble dans la profession.

c) Les principes de la coordination résultent des caractères des différents moyens de transport, tels que nous venons de les exposer.

1° Il faut ne créer ou ne maintenir en service que les voies ferrées reconnues indispensables, c'est le cas lorsqu'il s'agit d'assurer des transports massifs, transports de pondéreux ou transports nécessaires à la collectivité en tous temps ou en périodes de pointe.

2° Ceci fait, il faut assurer au rail le volume minimum de trafic qui lui est nécessaire pour équilibrer son compte d'exploitation. Plus ce volume sera grand et plus les tarifs pourront être bas.

3° Dans les parties du territoire non desservies par le rail, le Gouvernement doit garantir aux populations un service public de transports routiers.

4° L'ensemble de la réglementation doit être souple, sans tracasseries inutiles, d'un contrôle facile. Elle doit éviter de créer, pour certains transporteurs, des monopoles, — d'enlever au chemin de fer et aux routiers l'aiguillon de la concurrence et l'obligation de perfectionner leurs services — mais elle doit supprimer les gaspillages de forces et de richesses dûs aux doubles emplois, et éviter à l'Etat le paiement de déficits onéreux. En supprimant le plus possible les retours à vide, la coordination doit permettre la tarification la moins élevée.

IV. — COMMENT LA COORDINATION A-T-ELLE ETE REALISEE, NOTAMMENT AU MAROC ?

En France, comme dans tous les territoires de l'Afrique du Nord, la coordination a prévu une limitation du transport public par voie de contingentement.

En ce qui concerne les transports publics de voyageurs, l'administration délivre des licences de transport en nombre limité, valables sur des

itinéraires déterminés. Au Maroc, on distingue :
— les transports de 1^{re} catégorie, qui sont des transports rapides, circulant suivant des horaires réguliers entre points d'arrêts fixés à l'avance.
— les transports de 2^{me} catégorie, qui sont les transports, en principe sans horaire fixe, assurant le trafic en cours de route et les transports touristiques.

Les taxis dépendent des autorités municipales et ne peuvent circuler à plus de 50 kms des villes.

En ce qui concerne les transports de marchandises, l'administration chiffre le tonnage des transports publics nécessaires, et elle ne délivre qu'un nombre limité de licences de transports. Elle a le droit, à tous moments, de créer de nouvelles licences, si le besoin s'en fait sentir.

Pour répartir rationnellement les transporteurs publics de marchandises, la France et l'Algérie en cantonnent certains dans des zones dites de petite distance, — un certain nombre seulement peuvent faire des transports à grande distance. Dans ces limites, l'organisation des transports est laissée aux transporteurs, sous le contrôle d'associations professionnelles départementales de transporteurs. De plus, des taxes fiscales importantes sont prévues.

Le Maroc a réalisé une coordination plus complète. Il n'y a pas de taxes fiscales.

L'ensemble des transporteurs est dirigé sur tout le territoire par un service central, dit Bureau Central des Transports (B.C.T.), qui est le seul bureau de chargement autorisé, et qui répartit le fret disponible entre tous les transporteurs publics.

Le B.C.T. a les charges et obligations d'un service public routier de transport. Il établit un tarif moyen valable (à conditions égales) pour l'ensemble du territoire.

Il n'y a pas de zones de grande ou de petite distance : seules, certaines entreprises ont été cantonnées dans la zone au Sud de l'Atlas, et les camionneurs du Nord ne peuvent se rendre que sous certaines conditions dans cette zone.

V. — RESULTATS OBTENUS AU MAROC.

Cette coordination a été réalisée au Maroc progressivement, de 1933 à 1939. Pendant la guerre, elle a permis à l'administration du Protectorat d'organiser au mieux, avec les moyens réduits dont elle disposait, l'ensemble des transports sur tout le territoire.

L'équilibre du compte d'exploitation des chemins de fer du Maroc et le maintien sur leurs lignes de tarifs qui sont sensiblement la moitié des tarifs algériens et métropolitains sont dûs en grande partie à l'application des règles de la coordination.

En ce qui concerne les transporteurs publics par route dont le champ d'action au Maroc est considérable, en raison de la faible densité du réseau ferré, ils assurent sans défaillance dans

toutes les régions la tâche qui leur incombe, pour l'ensemble des activités du pays agricoles, commerciales, industrielles, minières.

Cependant, depuis la fin de la guerre, des critiques nombreuses ont été portées contre le B.C.T.

L'organisation du B.C.T. a été jugée trop administrative et trop rigide : elle a enlevé une des qualités du transport routier : le contact étroit du transporteur avec la clientèle, puisque ce contact n'a plus lieu que par l'entremise des bureaux du B.C.T.

D'autre part, le principe d'un tarif péréqué pour l'ensemble des régions du Maroc, est discuté par ceux qui se trouvent placés sur des relations à trafic équilibré et abondant et qui pourraient ainsi espérer des tarifs plus bas.

Une des conséquences de la réaction des usagers a été un recours accru aux transports privés. D'autre part, le désir d'utiliser leur activité ou les gains effectués pendant la guerre a conduit beaucoup d'entrepreneurs à exécuter des services de transport publics clandestins, et une législation imparfaite des transports privés a facilité cette multiplication.

Alors que le parc des camions des transporteurs publics est passé de 7.000 tonnes en 1939 à 8.400 tonnes en 1949, le parc privé est passé de 24.500 tonnes à 66.000 tonnes. Ce foisonnement anormal fausse toute la réglementation de la coordination.

Dans le même sens, agissent certains transporteurs américains qui soutiennent qu'ils n'ont pas à observer au Maroc une réglementation qui cependant existe aux U.S.A. avec des principes identiques et avec seulement des modalités d'exécution différentes.

Les conseils de Gouvernement ont demandé à l'administration une nouvelle étude de la question. Il est souhaitable que cette étude tienne le plus grand compte des résultats déjà obtenus par les dahirs réglementant la coordination et que des aménagements, tendant à donner un plus grand sens commercial au B.C.T., doivent compléter.

Il faut d'ailleurs aboutir rapidement, car on ne peut sans danger méconnaître les obligations qui s'imposent à l'Etat pour l'organisation des transports terrestres sur l'ensemble du territoire.