

LE SYSTEME DES TRANSPORTS EN MILIEU RURAL

MINISTERE DES TRANSPORTS

RESUME

1- SITUATION ACTUELLE

La description de la situation actuelle et le diagnostic du système des transports en milieu rural font ressortir que:

- Le réseau routier non revêtu long de 38.000 Km reflète la géomorphologie du pays

- Le parc exploité est composé de 44 % de véhicules à moteur et 18 % d'hypomobiles et tracteurs agricoles et 38 % d'animaux.

- La réglementation générale sur les transports et celle relative à la tarification sont celles qui sont appliquées à ce genre de transport et qu'il n'existe pas de régime fiscal spécifique ce qui concourt au développement du transport informel.

- Les véhicules de transport de marchandises assurent 47 % de la demande de transport de voyageurs tandis que les véhicules pour passagers en assurant 17 %.

2 - LA DEMANDE DE TRANSPORT

La demande de transport est très forte le jour du souk (68%) alors que les visites privées et le travail représentent respectivement 11 % et 6 %. Il faut une moyenne de 1h 10 mn pour parcourir 26Km. Pour le transport mixte 37 % des passagers transportent entre 5 et 20 Kg, 12 % en transportent entre 20 et 50 Kg, 18 % plus de 75 Kg et moins 30 % de 5 K g.

Les transporteurs informels pratiquent les tarifs les plus élevés pour la plus faible qualité de service. Pour le transport de marchandises les camionnettes avec 29 % du frêt et les camions légers avec 62 % prédominent.

En 1993, le nombre de déplacement des usagers en modes motorisé est estimé à 325 Millions et le tonnage transporté à 18,4 Millions de tonnes. Ce trafic est assuré par un parc de plus de 13ans d'âge.

3 - L'AMELIORATION DU SYSTEME

L'amélioration du système des transports par une adaptation quantitative et qualitative de l'offre à la demande nécessite:

- La conception puis l'exploitation de types de véhicules adaptés techniquement à la géomorphologie du relief de chaque région et d'un moindre coût économique et social.

- La mise au point et l'application de plans de transport provinciaux pour le milieu rural prenant en considération les spécificités géomorphologiques, sociales et économiques de chaque région (flux par itinéraire, caractéristique des véhicules répondant à la demande, répartition de la demande et de l'offre dans le temps, etc) .

LE SYSTEME DES TRANSPORTS EN MILIEU RURAL (*)

La description de la situation actuelle des conditions dans lesquelles est effectué le transport en milieu rural et le diagnostic des points faibles notamment, du système tel qu'il fonctionne permettent de définir la panoplie de mesures dont la mise en oeuvre semble nécessaire dans le cadre d'un plan d'action globale pour y développer les transports et contribuer par voie de conséquence à la promotion du monde rurale.

I. DESCRIPTION DE LA SITUATION ACTUELLE ET DIGNOSTIC

Long de plus de 30. 000 Km le réseau routier non revêtu en rase campagne reflète la géomorphologie du pays avec : 47 % du linéaire situé en plaine et le reste se répartit à parts équivalentes entre collines et montagnes. Son mauvais état constitue un handicap pour l'exécution des prestations de transport.

(*) Il s'agit d'une synthèse des missions 1 et 2 de l'étude du système de transport en milieu rural réalisée pour le compte du Ministère des Transports par le groupement : CID/BCEOM

Le parc exploité est composé de 44 % de véhicules à moteurs, 18 % d'hypomobiles et tracteurs agricoles et 38 % d'animaux.

Les textes qui s'appliquent aux transport en milieu rural et aux caractéristiques des véhicules sont issus de la réglementation générale. Il n'existe pas de tarification spécifique ni de régime fiscal particulier ce qui concourt à l'existence d'une forte tendance des opérateurs à travailler sur les axes principaux et rend indispensable le recours au secteur informel.

Les véhicules conçus pour le transport de marchandises assurent 47% de la demande de transport de voyageurs tandis que les véhicules de transport de voyageurs en assurent 17% . Pour le transport de marchandises on relève que les camionnettes et les petits camions ont le ratio d'utilisation de la capacité le plus élevé (1,36) tandis que les camions de fort tonnage (+ de 8t) présentent .

Un rapport inverse - les dépenses d'exploitation varie de 1,9 dh/km pour la R 4 à 6,4 dh/km pour le 5,5 t. La fiscalité varie de 23 % à 34 % selon le type de véhicules.

Les relations entre les chefs-lieux des provinces les plus excentrées et la capitale nécessitent le même temps de parcours que celui nécessaire pour relier une commune à son chef lieu avec un rapport de 1 à 10 entre les distances. La rareté des moyens de transport en milieu rural pénalise l'avantage des relations locales et de programme d'amélioration et d'entretien des routes non revêtues porte sur plus de 10.000 km de routes rurales devant nécessiter une vingtaine d'années dans l'état actuel des ressources budgétaires.

La nature des besoins de transport (souk, moussem, hygiènes, santé, administration) l'état de l'infrastructure et le relief semblent indiquer qu'il faut utiliser une gamme ouverte de véhicules de faible capacité, rustiques, que l'industrie locale est capable de mettre à disposition.

2- DETERMINATION DE LA DEMANDE DE TRANSPORT EN MILIEU RURAL .

Les déplacements motorisés des usagers sont assurés à concurrence de 50 % par les autocars et taxis de 1^ocatégorie, 23 % par les voitures privées et 25 % par les camionnettes et camions. Les moyens informels assurent 28 % du total, 36 % des origines des déplacements motorisés vers le chef-lieu sont issues de l'intérieur de la commune- La distance de déplacement est de 11/Km pour ceux issus de l'intérieur de la commune et de 31 km pour ceux en provenance de l'extérieur.

Le Souk constitue le motif le plus fréquent du déplacement (68%), les visites privées représentent 11 % et le travail 6 % . En dehors du jour de Souk ces deux derniers représentent respectivement 22 % et 18 % et le domicile 26 %. Par ailleurs 95 % des usagers utilisent un seul moyen pour leur déplacement et moins de 5 % utilisent deux , pour une distance supérieure à 10 km(seulement) ce qui révèle la faiblesse de l'organisation des transports. Les temps d'attente sont en moyenne de 24 minutes avec un maximum de 40 pour l'informel et 20 pour les agréés. Il faut en moyenne 1 h 10 mm pour parcourir 26 km. Le choix du moyen est fait suivant la disponibilité (81 % des cas). En ce qui concerne/ le transport mixte moins de 30 % des passagers transportent moins de 5 kg de bagages et colis , 37% en transportent entre 5 et 20 Kg, 12% en transportent entre 20 et 50 Kg et 18% plus de 75 Kg.

Les transporteurs informels pratiquent les tarifs les plus élevés avec la plus faible qualité de service.

Pour le transport de marchandises les camions légers I (62%) et camionnettes (29%) réalisent la quasi totalité du frêt. Les gros porteurs (9%) ne représentent que 2 % des véhicules. Les véhicules de transport privés sans permis de circuler et du transport informel représentent 95 % du total.

L'âge du parc est en moyenne de 13 ans à l'exception des cars de transport mixte dont l'âge ne dépasse pas 6 ans.

Pour 1993, le nombre de déplacements des usagers en modes motorisés avoisine 325 Millions et le tonnage des marchandises atteint 18,4 Millions de tonnes.

Sur la base de l'estimation de la population rurale (15 Millions) le nombre de déplacements motorisés par habitant et par an est de 22 et le tonnage transporté par an et par habitant est de 1,24 tonnes

3- ACTIONS PERMETTANT L'AMELIORATION DU SYSTEME

Le diagnostic du système de transport en milieu rural a permis de relever que les difficultés qu'il connaît sont essentiellement imputables au cadre institutionnel et aux conditions d'application de la réglementation.

Veillant à l'équilibre de l'offre et de la demande des transports publics, le Ministère des Transports (pour les autocars et camions de plus de 8 tonnes de P.T.C.) et le Ministère de l'Intérieur (taxis de 1ere catégorie) procèdent à l'octroi d'agréments sur avis des comités provinciaux de transport. Ce schéma centralisé est conçu et mis en oeuvre pour atteindre l'objectif de régulation du marché des transports.

On retrouve ce caractère centralisé au niveau des tarifs maxima qui sont administrés dans le cadre de la réglementation générale du contrôle des prix.

Au niveau de la réglementation, le caractère interventionniste des textes en vigueur nécessite des moyens importants et coûteux de contrôle pour veiller à son application. Ces textes concernent notamment la définition des services de transport et les caractéristiques des véhicules.

Les difficultés rencontrées ne proviennent pas de l'architecture générale du système mais des situations très variées des transports en milieu rural qui nécessitent des procédures techniques détaillées et adaptées et donc un cadre réglementaire plus souple.

Les propositions des Comités Provinciaux ne sont souvent pas formalisées d'une manière permettant de répondre de façon exacte à la demande réelle de transport (itinéraire, fréquence, type de véhicule adaptés, etc).

Pour les marchandises, le parc informel comble les lacunes mais au prix d'une qualité de service inférieure et d'un tarif prohibitif. Devant l'insuffisance des moyens de transports de voyageurs et les difficultés des parcours ainsi que le poids des charges d'exploitation, les irrégularités commises sont tolérées (élargissement du champ d'activité des autocars et abandon du domaine défini par l'agrément), ce qui concourt au développement du transport informel.

Pour améliorer le système de transport de voyageurs, il est proposé de procéder à l'installation au niveau des Provinces d'une cellule spécialisée dans l'établissement des plans de transport et dans la formalisation des besoins devant aboutir à l'injection des véhicules adéquats. Une action de formation et d'information au niveau des intervenants et des parties représentées au sein des comités provinciaux s'avère nécessaire.

Pour le transport de marchandises le problème ne se pose pas de la même manière, car l'exploitation des véhicules adaptés est tolérée (moins de 8 tonnes de P.T.C., camionnettes). Des projets de textes rendant libre le transport public de marchandises par les véhicules de moins de 8 tonnes de P.T.C. sont actuellement en cours de l'élaboration.

Par ailleurs, en ce qui concerne l'aspect technique il convient d'apporter les assouplissements suivants:

- Homologuer les véhicules de moins de 8 places pour le transport public de voyageurs.

- Ne pas lier l'agrément de transport de voyageurs à l'exploitation d'un type de véhicule (autocar ou transport mixte) et laisser le choix au postulant dans la gamme des véhicules homologués pour répondre à la demande locale.

-lier l'octroi de l'agrément à l'exercice de la profession à organiser progressivement.

-Permettre l'exploitation de services multiples (souks, service scolaire services spéciaux, etc)

-Homogénéiser les dispositions réglementaires relatives à la fiscalité trop forte actuellement, et aux véhicules transportant 7 personnes alors qu'ils sont conçus pour 4 à 5 passagers.

-De reglementer la tarification en milieu rural en publiant une fourchette indicative avec un tarif plancher et un tarif plafond de manière à permettre une juste rémunération du service en fonction des données saisonnières qui se repercutent sur des coûts d'exploitation.