

**PROJET DE LOI MODIFIANT ET COMPLETANT LE DAHIR N°1.63.246 DU 12 NOVEMBRE 1963
RELATIF AUX TRANSPORTS PAR VEHICULES AUTOMOBILES SUR ROUTES**

NOTE DE PRESENTATION

LES HAUTES DIRECTIVES ROYALES ont mis plusieurs fois l'accent sur la nécessité de mettre à niveau l'économie nationale en développant sa compétitivité à travers l'attraction de l'investissement productif par la création d'un climat propice à la concurrence loyale, à la liberté d'entreprendre et à l'égalité des chances notamment **en luttant contre l'économie de rentes, les privilèges** et toute autre distorsion des principes ci-dessus. A cet égard, il convient de citer à titre d'exemples :

- **discours du Trône du 30 Juillet 2000** : « car il est inconcevable que certaines entreprises marocaines continuent à compter sur l'économie de rente, les privilèges et le gain facile »
- **discours du 20 Août 2008 à l'occasion du 55^{ème} anniversaire de la Révolution du Roi et du Peuple** : « Il appartient, donc, à chacun de faire preuve de vigilance et de fermeté, de se prévaloir de la force de la loi et de l'autorité d'une justice indépendante et d'user des mécanismes de contrôle et de reddition de comptes (...). Cela devient plus impératif dès lors qu'il s'agit des moyens de subsistance du peuple, ou des spéculations sur les prix, **ou encore de tirer profit de l'économie de rente et des privilèges issus de pratiques clientélistes.** »

Le secteur des transports, pour plusieurs des activités qui le constituent, a été historiquement et ce depuis l'Indépendance, proie à l'économie de rente. Afin de lutter contre cette situation, le ministère de l'équipement et des transports a mis en œuvre et conduit plusieurs réformes depuis 2002 visant à supprimer progressivement les règles s'y apparentant. Ainsi, il a été procédé à la **suppression des agréments de transports de marchandises en 2003** ;à la soumission, **en 2005, à l'appel d'offres obligatoire et aux cahiers des charges de toute autorisation ou de concession dans le secteur portuaire** (loi 15-02 portant réforme portuaire) ;à la **libéralisation des licences dans le transport maritime 2007 et dans l'aérien 2006** (accord d'open-sky avec l'Union Européenne) ;à la soumission à **l'appel d'offres obligatoire et aux cahiers des charges des autorisations de centres de visite techniques** ainsi qu'à la **suppression de la commission d'octroi des autorisations d'auto-écoles en lui substituant un cahier des charges ouvert de manière non discriminatoire à tout investisseur** (loi 52-05 portant code de la route, en 2010) .

Le présent projet de loi a pour objet de parachever ces réformes en réorganisant profondément le transport public de voyageurs dans lequel sévit encore lourdement l'économie de rente avec son impact néfaste sur la collectivité, tant au niveau économique, social que sur la sécurité routière.

Le système actuel, régit par les textes suivants :

- le dahir n° 1-63-260 du 12 novembre 1963 relatif aux transports par véhicules automobiles sur route tel qu'il a été modifié et complété;
- le décret n° 2-63-364 du 4 décembre 1963 relatif à l'agrément des entrepreneurs de services publics de transports par véhicules automobiles et à l'autorisation des véhicules affectés à ces transports tel qu'il a été modifié et complété ;
- le décret n° 2-63-363 du 4 décembre 1963 relatif à la coordination des transports ferroviaires et routiers,

a montré ses limites et dysfonctionnements dans la mesure où :

- le système des agréments de transport public de voyageurs conçu initialement comme moyen de régulation de l'activité des transports de personnes a dévié progressivement vers un système où les autorisations n'étaient peu à peu plus délivrées aux professionnels créant ainsi un système de rentes au profit des titulaires et une très forte atomisation du secteur ;
- plusieurs pratiques non prévues clairement par la loi se sont généralisées : location d'agréments par des professionnels du transport ayant les moyens d'exploiter les services de transports correspondants, cession d'agréments, tacite reconduction des agréments prévus en principe pour une période limitée etc. ;
- l'agrément de transport public de voyageurs c'est ainsi avéré un instrument inopérant pour réguler l'activité de transport vers plus de professionnalisme, de qualité et de sécurité routière ;
- l'absence d'outil efficace de régulation de ce mode de transport s'est ainsi traduite par une offre incapable de suivre l'évolution de la demande de transports interurbains, par une baisse de la qualité et de la sécurité routière. La part de marché du transport par autocar dans les déplacements interurbains est passée de 57% en 1976 à 52% en 1988 pour chuter à 35 % en 2006 au profit des autres modes de transports mais aussi du transport informel.

Pour remédier à ces graves insuffisances, **la réforme du secteur du transport routier public de voyageurs s'est fixée pour objectifs :**

- **l'abolition du système des agréments** : suppression de ce système distribuant de manière discriminatoire des rentes sans rapport avec l'investissement ni le travail nécessaires à l'exploitation des services de transports,

- **la professionnalisation du secteur** : restitution du secteur des transports routiers de personnes aux professionnels, tout en définissant des conditions équitables et transparentes pour l'accès de quiconque à cette profession, ainsi que les conditions pour l'exercice d'une concurrence loyale. Cette loi permettra le maintien de tous les revenus du transport routier au sein de ce secteur incitant ainsi et à l'investissement et à sa mise à niveau ;
- **l'amélioration de l'offre du transport routier en commun de personnes** : augmentation de l'offre pour une meilleure réponse aux besoins de déplacements interurbains dans un souci d'une meilleure qualité, d'un meilleur coût, de plus de sécurité routière, d'une meilleure prise en compte des impératifs de protection de l'environnement ainsi que des spécificités des personnes à mobilité réduite.

Afin d'atteindre ces objectifs, le projet de loi portant réforme du transport public de voyageurs et objet de la présente note de présentation porte sur les dispositions suivantes :

- **l'arrêt de l'octroi des agréments** : il doit avoir lieu dès le démarrage de la réforme et se traduit ensuite par la dissolution de la commission des transports ;
- **l'instauration des conditions d'accès pour l'exploitation des services publics réguliers et des services non réguliers : inscription au registre** spécial de la profession sur la base des capacités techniques et financières du transporteur. Les seuils des critères, définis par décrets seront quantifiés et objectifs ;
- **la classification et la qualification des transporteurs** : elle portera sur les opérateurs de transports inscrits au registre spécial de la profession : ceux-ci seront classifiés selon leurs niveaux de satisfaction de critères d'aptitudes caractérisant leurs moyens matériels et humains, notamment la qualité de leur flotte de transport, de leur organisation, de leur encadrement et de leurs ressources humaines. Un décret définira les seuils de ces différents critères ;
- **l'attribution par appel d'offres des droits d'exploitation avec signature d'une convention et d'un cahier des charges** : les appels d'offres seront ouverts à tous les opérateurs de transports inscrits au registre. L'attestation de classification et de qualification attestera de leurs compétences et aptitudes. Leurs offres seront appréciées en fonction du montant d'une redevance à verser à l'Etat. A aptitude égale, l'attribution se fera à l'offre la plus disante. Des tarifs plafond et plancher seront prévus dans les cahiers des charges. L'exécution des services publics réguliers devra être assurée par au moins deux transporteurs. L'attribution pourra se faire pour une ligne ou pour un réseau de lignes ;

- **la création d'un fonds d'aides sociales** : il sera alimenté notamment par le produit des redevances à hauteur de 50%. Les autres 50% seront investis dans les actions de l'Etat en matière d'accompagnement des réformes du transport ;
- **la mise en place d'une planification des transports** par l'autorité régulatrice des transports (par défaut le ministère en charge de l'équipement et des transports) : les plans de transports porteront sur l'identification des lignes et des réseaux de transports routiers répondant à la demande et économiquement viables à travers des études de faisabilité et de rentabilité. Ils définiront : origine, destination, capacités, horaires, arrêts, etc. ;
- **la redéfinition des services de transport routier de personnes et notions associées**: définitions détaillées et actualisées de : transports urbains et transports non urbains, périmètres de transports urbains, services publics réguliers et services non réguliers y compris les services de transport touristique, services privés organisés à titre gratuit et services des transports routiers internationaux.

Le projet de loi prévoit les dispositions transitoires suivantes :

Concernant les agréments existant à la date de mise en œuvre de la réforme, **une période de transition de trois années** est prévue par le projet de loi. Elle permet de migrer progressivement du système existant au système cible selon les conditions décrites ci-après :

- les droits à autorisation conférés par les agréments qui n'ont jamais été exploités ou en arrêt d'exploitation de plus d'une année à la date d'entrée en vigueur de la nouvelle loi seront annulés d'office ;
- les droits à autorisation conférés par les agréments en cours d'exploitation à la date de la mise en œuvre du nouveau système seront selon le cas :
 - a. maintenus jusqu'à leurs dates d'expiration pour ceux dont la date d'expiration intervient après une période de trois années à partir l'entrée en vigueur du nouveau système ;
 - b. pour ceux dont la date d'expiration intervient durant cette période de trois ans, ils seront automatiquement prorogés jusqu'à la fin de cette même période.
- les titulaires des droits à autorisation conférés par les agréments mentionnés aux a. et b. ci-dessus ainsi que les propriétaires des autocars affectés aux transports publics de voyageurs antérieurement à la date de la mise en œuvre du nouveau système, bénéficient, d'une période transitoire pour se faire inscrire au registre spécial de la profession et ce sans justifier des conditions techniques d'aptitude professionnelle et de capacité financière. Toutefois, ils disposent d'un délai de trois ans, à compter de cette date, pour se conformer aux conditions susvisées ;

- jusqu'à expiration du dernier agrément, le ministère de l'équipement et des transports peut procéder au transfert par cession ou succession des agréments ou partie d'agrément conformément aux dispositions ci-dessus ;
- Avant l'expiration des agréments objets des points a) et b) et de sorte qu'il n'y ait pas de rupture du service public, l'autorité régulatrice des transports procédera, aux appels d'offres pour attribuer des lignes ou réseaux de lignes conformément à la nouvelle loi. Le ou les transporteurs exploitant auparavant une ou plusieurs des lignes du réseau objet de l'appel d'offres conservent un droit d'être reconduit une seule fois, à condition qu'ils aient soumissionné à cet appel à la concurrence et qu'ils acceptent de s'engager pour l'offre financière la plus favorable pour l'exploitation du service.

**PROJET DE LOI N° 21-11 MODIFIANT ET COMPLETANT
LE DAHIR DU 24 JOUMADA II 1383 (12 NOVEMBRE 1963) RELATIF
AUX TRANSPORTS PAR VEHICULES AUTOMOBILES SUR ROUTE.**

ARTICLE PREMIER : Les dispositions des articles premier, 11 et 24 du dahir n°1-63-260 du 24 joumada II 1383 (12 novembre 1963) relatif aux transports par véhicules automobiles sur route ainsi que l'intitulé du A du titre V sont complétées comme suit :

Article Premier.- Pour l'application du présent texte :

1) est considérée location ;

.....

5) on entend voie réglementaire ;

6) est réputée loueur de véhicules automobiles de transport routier de personnes, toute personne physique ou morale qui met à la disposition d'un locataire un véhicule sans conducteur, conformément au contrat de louage de choses qu'ils établissent entre eux. Seul le locataire du véhicule a la qualité de transporteur ;

7) on entend par réseau de transport un ensemble composé de deux lignes au moins. Les lignes composant le réseau doivent être conçues de manière à assurer la complémentarité entre elles et/ ou une péréquation entre lignes rentables et lignes non rentables ;

8) on entend par gare routière tout emplacement spécialement aménagé, situé à l'intérieur d'un centre urbain, pour organiser des mouvements d'autocars et y réaliser des opérations de prise et de dépose de passagers et de chargement et de déchargement des bagages et des messageries ;

9) on entend par abri tout emplacement spécialement aménagé, le long d'un axe routier, permettant la réalisation d'opérations de prise et de dépose de passagers et de chargement et de déchargement des bagages.

Article 11.-Toute personne physique ou morale qui veut exploiter un service de transport de marchandises pour compte d'autrui doit :

a- être de nationalité marocaine ou ressortissant d'un Etat avec lequel le Maroc a passé un accord de libre-échange, dûment ratifié et publié au *Bulletin officiel* contenant des dispositions autorisant les ressortissants de cet Etat à exploiter les services mentionnés ci-dessus.

Pour les personnes morales, être une société de droit marocain ;

c- satisfaire aux conditions d'accès à la profession de transporteur.....
l'aptitude professionnelle ;

.....
(La suite sans modification)

TITRE V

SANCTIONS ET PENALITES.

A. TRANSPORT DE PERSONNES

Article 24.- Est puni d'une amende de 10.000 à 20.000 dirhams:

«1) quiconque exploite un service public régulier ou un service non régulier ou un service des transports routiers internationaux par un ou plusieurs véhicules, sans être inscrit au registre de la profession tenu à cet effet par l'autorité gouvernementale chargée de l'équipement et des transports;

«2) quiconque exerce le métier de loueur de véhicules de transport en commun de personnes sans être inscrit au registre spécial tenu à cet effet par l'autorité gouvernementale chargée de l'équipement et des transports;

«3) quiconque exploite un service public régulier sans être lié avec l'autorité gouvernementale chargée de l'équipement et des transports par la convention visée à l'article 10 ci-dessus ;

«4) quiconque exploite un service non régulier sans être autorisé à cet effet par l'autorité gouvernementale chargée de l'équipement et des transports en application de l'article 10 bis ci-dessus ;

«5) le transporteur qui enfreint les dispositions de l'article 10 sexies du présent texte ou des textes pris pour son application relatives au respect des temps de conduite et de repos des agents chargés de la conduite;

«6) quiconque, en contravention avec l'article 21 du présent texte ou des textes pris pour son application, exploite un bureau de chargement, ou prête son concours à un titre quelconque à cette exploitation, ou exerce de quelque façon que ce soit le métier d'intermédiaire entre le transporteur et le client.

«7) quiconque enfreint les dispositions de l'article 22 ter du présent texte ou des textes pris pour son application relatives aux tarifs des services publics réguliers.

Est puni d'une amende de 20.000 à 30.000 dirhams, quiconque exploite un service des transports routiers internationaux dans des conditions contraires aux clauses des conventions et des accords visés à l'article 10 ter ci-dessus.

Est puni d'une amende de 5.000 à 10.000 dirhams :

«1) quiconque enfreint les dispositions de l'article 10 septies du présent texte ou des textes pris pour son application relatives aux conditions dans lesquelles les entrepreneurs

doivent assurer les services publics réguliers, les services non réguliers et les services privés, aux aménagements techniques des véhicules, à la liste des documents devant être tenus par les transporteurs et les loueurs ;

«2) quiconque, étant transporteur, a recours au bureau de chargement visé au 6) ci-dessus ;

En cas de récidive, les amendes précitées sont portées au double. Il y a récidive force de chose jugée.

Sans préjudice des dispositions qui précèdent, tout véhicule effectuant des transports en commun de personnes, en contravention avec les dispositions de la présente loi ou des textes pris pour son application, est conduit, aux frais et risques du contrevenant, en fourrière conformément à la législation en vigueur.

Par décision de l'autorité gouvernementale chargée de l'équipement des transports prise au vu du procès-verbal de contravention, le véhicule peut être maintenu quinze jours maximum en fourrière double.

A la mise en fourrière prévue ci-dessus s'ajoute une amende administrative d'un montant de 4.000 dirhams.

Tout véhicule peut être mis en fourrière aux articles ci-dessus.

Si le contrevenant n'établit pas qu'il dispose d'une résidence sur le territoire national, le véhicule ayant servi à commettre l'infraction est immobilisé jusqu'à la consignation, sur la base du procès-verbal, au secrétariat-greffe de toutes les juridictions du Royaume, auprès des perceptions des finances ou auprès des services compétents de la douane, d'une somme fixée par le procureur du Roi, garantissant le paiement éventuel des condamnations pécuniaires encourues en vertu de la présente loi et des textes pris pour son application. La décision imposant la consignation est prise par le procureur du Roi, qui est tenu de statuer dans le délai maximum de vingt-quatre heures, après la constatation de l'infraction.

Le véhicule peut être mis en fourrière si aucune de ces garanties n'est fournie par l'auteur de l'infraction et les frais en résultant sont mis à la charge de celui-ci

Tout propriétaire d'un véhicule de transport de personnes étranger, qui effectue un transport entre deux points à l'intérieur du territoire marocain, sans autorisation spéciale délivrée par les services de l'autorité gouvernementale chargée de l'équipement et des transports, est puni d'une amende administrative de cinq mille (5.000) dirhams par chaque personne transportée. Le véhicule ayant servi pour commettre l'infraction est mis en fourrière jusqu'au paiement de l'amende.

ARTICLE 2.-Les dispositions de l'article 2 du dahir n° 1-63-260 du 24 joumada II 1383 (12 novembre 1963) précité sont abrogées et remplacées comme suit :

Article 2.- Il est institué un périmètre de transports urbains, constitué du territoire d'une commune ou de plusieurs communes adjacentes, dont la création et la délimitation sont fixées conjointement par les autorités gouvernementales chargées de l'intérieur et de l'équipement et des transports sur demande des communes concernées.

Les services des transports urbains de personnes sont effectués à l'intérieur du périmètre de transports urbains. Ils sont organisés par une autorité organisatrice des transports dénommée ci-après « autorité organisatrice » ayant reçu, conformément à la législation en vigueur, une mission d'organisation de ces services de transport. L'autorité organisatrice est par défaut la ou les communes concernées ou l'autorité dûment délégataire de l'organisation de ces services.

Sont réputés services des transports urbains de personnes, les services de ville et taxis, offerts au public dans un but commercial pour le transport de personnes.

Les services de ville comprennent les transports effectués à l'intérieur du périmètre de transports urbains par autobus ou par tramway.

Les taxis sont répartis en deux catégories :

- la première catégorie comprend les véhicules dont le nombre maximum est fixé pour chaque périmètre de transports urbains par l'autorité organisatrice au sein de ce périmètre. Ils peuvent, dans la limite de ce périmètre, faire l'objet de locations divisibles ou indivisibles.

Lorsqu'ils sont loués indivisiblement, ils peuvent en outre dépasser la limite du périmètre de transports urbains à la condition d'être munis d'une autorisation spéciale délivrée par l'autorité gouvernementale chargée de l'équipement et des transports selon les conditions et les modalités fixées par voie réglementaire ;

- la deuxième catégorie comprend les véhicules faisant l'objet d'une location indivisible ou divisible à l'intérieur d'une commune urbaine dont le nombre maximum est fixé pour chaque commune urbaine par l'autorité organisatrice au sein du périmètre de transports urbains dont relève cette commune. Aucune autorisation de sortie de la commune urbaine concernée ne pouvant leur être accordée, même occasionnellement.

Ne sont pas réputés services des transports urbains de personnes, les services des transports de personnes suivants :

1- les services des transports publics réguliers offerts à la place dont le ou les itinéraires, les points d'arrêt, les fréquences, les horaires et les tarifs sont fixés et publiés à l'avance. Ils concernent :

- a. le transport entre deux ou plusieurs périmètres de transports urbains;
- b. le transport entre un périmètre de transports urbains et un espace situé en dehors de tout périmètre de transports urbains ;
- c. le transport entre deux espaces situés en dehors de tout périmètre de transports urbains.

2- les services des transports privés organisés, pour leurs besoins normaux de fonctionnement et à l'exclusion de tout déplacement à caractère touristique, par :

a. les collectivités locales, les établissements publics, les administrations publiques, les entreprises, les associations et toute autre personne physique ou morale, pour le transport de leur personnel ;

b. les établissements d'enseignement ou les associations de parents d'élèves lorsque ces transports sont en relation avec l'enseignement, et qu'ils sont réservés aux élèves et aux accompagnateurs participant à l'encadrement des élèves ;

c. les associations pour le transport de leurs membres, sous réserve que les déplacements objet de ce transport soient en relation directe avec l'objet statutaire de l'association et qu'il ne s'agisse pas d'une association dont l'objet principal est le transport de ses membres ou l'organisation de voyages touristiques.

3- les services des transports non réguliers, y compris les services de transport touristique. Ils comprennent :

a. les transports à la place dont chaque place est vendue séparément et qui ramènent les voyageurs à leur point de départ ;

b. les transports collectifs qui comportent la mise d'un véhicule à la disposition exclusive d'un ou plusieurs groupes de personnes constitués préalablement à sa prise en charge ;

c. les transports occasionnels ayant pour objet de renforcer l'offre en services des transports publics réguliers.

4- les services de transports internationaux de personnes à destination ou en provenance d'un point situé hors du territoire du Maroc, empruntant, pour une partie de leurs parcours, le territoire marocain.

ARTICLE 3.- Le titre II du dahir n° 1-63-260 du 24 jourmada II 1383 (12 novembre 1963) précité est abrogé et remplacé comme suit :

TITRE II

TRANSPORTS NON URBAINS DE PERSONNES

A – INSCRIPTION AU REGISTRE SPECIAL DE TRANSPORTEURS ET DE LOUEURS DE VEHICULES AUTOMOBILES SANS CONDUCTEURS

Article 5.-Toute personne physique ou morale qui veut exploiter un service des transports publics réguliers ou un service des transports non réguliers ou un service des transports routiers internationaux au moyen de véhicules automobiles, ou exploiter un service de loueur de véhicules automobiles sans conducteurs affectés à ces transports, doit:

a. être de nationalité marocaine ou ressortissant d'un Etat avec lequel le Maroc a passé un accord de libre-échange, dûment ratifié et publié au Bulletin Officiel contenant des dispositions autorisant les ressortissants de cet Etat à exploiter les services mentionnés ci-dessus.

Pour les personnes morales, être une société de droit marocain dont le capital est détenu au moins à 51% par des personnes physiques ou morales marocaines ou par des ressortissants d'un Etat avec lequel le Maroc a passé un accord de libre-échange, dûment ratifié et publié au Bulletin Officiel contenant des dispositions autorisant les ressortissants de cet Etat à exploiter les services mentionnés ci-dessus ;

b. être inscrite au registre spécial des transporteurs ou au registre spécial de loueurs tenus à cet effet par l'autorité gouvernementale chargée de l'équipement et des transports.

Dans le cas de coopératives, d'associations ou de groupements de transport, les entreprises membres doivent toutes être inscrites au registre spécial de la profession.

L'inscription au registre spécial de la profession est subordonnée à des conditions d'honorabilité, de capacité financière et d'aptitude professionnelle selon des modalités fixées par voie réglementaire.

A ce titre, toute personne ayant satisfait aux conditions d'accès à la profession doit justifier, dans les deux mois qui suivent la notification de la décision d'acceptation, auprès de l'autorité gouvernementale chargée de l'équipement et des transports, de son inscription au registre de commerce et à la patente. Au vu du respect de cette formalité, l'autorité gouvernementale chargée de l'équipement et des transports délivre aux intéressés un certificat d'inscription au registre spécial de la profession. A défaut de cette formalité, la décision d'acceptation peut être annulée.

Le certificat d'inscription au registre spécial de transporteurs permet au transporteur, conformément aux dispositions du présent titre de :

- a. exploiter les services des transports non réguliers ;
- b. exploiter les services des transports internationaux ;
- c. soumissionner aux appels d'offres pour l'attribution des droits d'exploitation des services des transports publics réguliers ;
- d. exploiter les services de loueur de véhicules automobiles sans conducteurs.

Article 5 bis.-Doivent satisfaire à la condition d'honorabilité les personnes suivantes :

- la personne physique;
- les gérants / responsables légaux des personnes morales ;
- la personne physique qui assure la direction permanente et effective de l'activité de transport ou de location.

Il n'est pas satisfait à la condition d'honorabilité lorsqu'une des personnes mentionnées ci-dessus a fait l'objet d'une condamnation prononcée par une juridiction marocaine et inscrite à son casier judiciaire, entraînant une interdiction d'exercer une profession commerciale ou industrielle. Lorsqu'il s'agit d'une personne de nationalité étrangère, la condamnation doit être prononcée par une juridiction de son Etat et inscrite dans un document équivalent au casier judiciaire.

En outre, pour la personne physique qui assure la direction permanente et effective de l'activité de transport, la condition d'honorabilité n'est pas satisfaite lorsque cette personne a fait l'objet d'une condamnation pénale grave ayant acquis la force de la chose jugée, prononcée par une juridiction marocaine et inscrite à son casier judiciaire. Lorsqu'il s'agit d'une personne de nationalité étrangère, la condamnation doit être prononcée par une juridiction de son Etat et inscrite dans un document équivalent au casier judiciaire.

Est considéré comme étant une condamnation pénale grave, toute condamnation ayant donné lieu à une peine d'emprisonnement ferme d'au moins une année.

Article 5 ter.-Il est satisfait à la capacité financière lorsque l'entreprise de transport ou de location dispose de capitaux propres et de réserves ou de garanties dont le montant sera fixé par voie réglementaire.

Article 5 quater.-Il est satisfait à la condition d'aptitude professionnelle lorsque la personne physique qui assure la direction permanente et effective de l'activité de transport ou de location est titulaire d'une carte d'aptitude professionnelle dont les conditions et les modalités de délivrance sont fixées par voie réglementaire.

Article 5 quinquies.- Le transporteur est tenu soit d'exécuter les services de transport par ses propres véhicules, soit de les exécuter en passant un contrat de location avec un loueur de véhicules de transport de personnes sans conducteur.

Article 6.- Les titulaires de droits à autorisation conférés par les agréments en cours d'exploitation et les propriétaires des véhicules automobiles affectés aux transports publics de voyageurs antérieurement à la date d'entrée en vigueur de la présente loi, bénéficient, sans justifier des conditions prévues au b) de l'article 5 ci-dessus, d'une période de 3 années pour se faire inscrire au registre spécial de la profession visé audit article 5.

Toutefois, aux termes de cette période, ils doivent être conformes aux conditions susvisées. A défaut, ils sont radiés du registre précité.

L'autorité gouvernementale chargée de l'équipement et des transports délivre aux intéressés un certificat d'inscription, après présentation des certificats d'inscription à la patente et au registre du commerce.

Article 7.- La radiation de l'inscription au registre spécial de la profession est prononcée par l'autorité gouvernementale chargée de l'équipement et des transports, si l'une des conditions ayant servi à l'inscription n'est plus remplie.

B – SERVICES DES TRANSPORTS PUBLICS REGULIERS

Article 8.- L'organisation des services des transports publics réguliers porte sur :

- l'élaboration des plans de transports routiers publics réguliers;
- la constitution des réseaux de transports routiers publics réguliers ;
- la réalisation des études économiques, de faisabilité et de rentabilité des lignes et des réseaux ;
- l'attribution des lignes et des réseaux sur la base de la procédure d'appel d'offres conformément aux dispositions de l'article 10 ci-dessous ;
- le suivi et contrôle de l'application des conventions conclues avec les transporteurs mentionnées à l'article 10 ci-dessous ;
- la création des gares routières de voyageurs et des abris pour les services des transports publics réguliers, leur réalisation, la définition de leur mode de gestion, l'autorisation de leur ouverture au public, la définition des obligations de leur utilisation par les transporteurs concernés et leur contrôle, après avis des communes concernées en ce qui concerne le choix de leur site ;

- l'autorisation de création et d'ouverture au public des gares routières privées de voyageurs pour les services des transports publics réguliers.

Les services des transports publics réguliers sont organisés par l'autorité gouvernementale chargée de l'équipement et des transports.

Durant les trois années qui suivent la date d'entrée en vigueur de la présente loi, sont transférées à l'Etat les gares routières existantes relevant des communes concernées. Sont transférés également à l'Etat les droits et les obligations liés à leur gestion.

Les conditions et les modalités de ce transfert sont fixées par voie réglementaire.

Article 9.- Il est créé un système de qualification et de classification des transporteurs inscrits au registre spécial de la profession dans l'objectif d'apprécier sur la base d'un ensemble de critères objectifs leurs capacités à exploiter un service de transport public régulier donné tenant compte des spécificités et des contraintes qu'impose celui-ci en terme d'exploitation.

La qualification rend compte de l'organisation, des ressources humaines et financières ainsi que des moyens matériels dont dispose le transporteur pour assurer les services de transport conformément à des niveaux de qualité et de confort fixés par l'autorité gouvernementale chargée de l'équipement et des transports.

La classification rend compte de la taille et du volume d'activité du transporteur.

Il est délivré pour chaque transporteur un certificat indiquant ses qualifications et les classes correspondantes.

Sont fixé par voie réglementaire les modalités d'application de cet article.

Article 10.-L'attribution des droits d'exploitation des services des transports publics réguliers se fait sur la base d'une procédure d'appel d'offres qui a pour objet de désigner les transporteurs, les coopératives, les associations ou les groupements de transporteurs autorisés à exploiter ces services.

L'appel d'offres est lancé sur la base d'un cahier des charges qui fixe notamment :

- les services de transport objet de l'appel d'offres, notamment les itinéraires, les horaires, les fréquences de passage et les capacités offertes ;
- les conditions d'exploitation (autocars, accès aux personnes à mobilité réduite) ;
- les obligations du transporteur ;
- les tarifs ;
- la durée d'exploitation du service ;

- les conditions de sous-traitance ;
- les mesures et sanctions administratives en cas de non-respect des clauses du cahier des charges.

L'appel d'offres spécifie les qualifications et les classes requises pour exploiter les services de transport dont il s'agit.

Seuls sont admis à participer à l'appel d'offres, les transporteurs inscrits au registre spécial de la profession justifiant des qualifications et des classes requises.

Les offres des concurrents sont appréciées en fonction du montant de la redevance à verser à l'Etat en contrepartie des droits d'exploitation consacrés par la convention.

L'autorité gouvernementale chargée de l'équipement et des transports et le transporteur dont l'offre est retenue concluent une convention pour la durée d'exploitation, à laquelle est annexé le cahier des charges.

L'exécution d'un service de transport public régulier doit être assurée par au moins deux transporteurs. Toutefois, lorsque l'appel d'offres aboutit à la désignation d'un seul transporteur, l'exécution est assurée par ce dernier et l'autorité gouvernementale chargée de l'équipement et des transports prend les mesures nécessaires pour la désignation d'un deuxième transporteur conformément aux dispositions du présent article.

La convention est résiliée de plein droit en cas de radiation du registre.

Des extraits des conventions précitées ainsi que les décisions de leur résiliation, le cas échéant, sont publiés au Bulletin officiel.

Les modalités d'application des dispositions du présent article sont fixées par voie réglementaire.

C – SERVICES DES TRANSPORTS NON REGULIERS

Article 10 bis.- Les services des transports non réguliers sont exploités conformément aux clauses d'un cahier des charges établi par l'autorité gouvernementale chargée de l'équipement et des transports.

Ils sont soumis à autorisation délivrée par l'autorité gouvernementale chargée de l'équipement et des transports.

Les modalités d'application de cet article sont fixées par voie réglementaire.

D – SERVICES DES TRANSPORTS INTERNATIONAUX

Article 10 ter.- L'exécution des services des transports internationaux de personnes sont soumis aux dispositions des conventions internationales et accords bilatéraux conclus entre le Maroc et les Etats tiers.

E – SERVICES DES TRANSPORTS PRIVÉS

Article 10 quater.- Les services des transports privés sont exploités conformément aux clauses d'un cahier des charges établi par l'autorité gouvernementale chargée de l'équipement et des transports.

Ces services peuvent être exécutés par leur organisateur soit avec des véhicules lui appartenant, soit avec des véhicules pris par lui en location sans conducteur.

S'il ne les exécute pas lui-même dans ces conditions, l'organisateur ne peut en confier l'exécution qu'à un transporteur inscrit au registre spécial de la profession.

L'organisateur doit obtenir auprès de l'autorité gouvernementale chargée de l'équipement et des transports une autorisation pour chacun des véhicules affectés à ces services.

Les modalités d'application de cet article sont fixées par voie réglementaire.

F – DISPOSITIONS COMMUNES

Article 10 quinquies.- A défaut de contrat écrit définissant les rapports entre les parties pour la location de véhicules automobiles de transport personnes, les clauses de contrats types s'appliquent de plein droit. Ces contrats types sont établis par voie réglementaire.

Article 10 sexies.- Les opérations de transport doivent être assurées dans des conditions prévues par la législation et la réglementation en vigueur relatives aux conditions de travail et à la sécurité routière.

Le transporteur doit contracter les assurances destinées à couvrir les véhicules affectés aux transports, sa responsabilité civile vis à vis des tiers et des personnes transportées, la réparation légale des accidents de travail et des maladies professionnelles de tout le personnel en fonction à bord des véhicules.

Toute clause contractuelle entre l'ensemble des intervenants dans l'opération de transport de personnes dont notamment le donneur d'ordre, le transporteur, le personnel de conduite, les personnes transportées et le cas échéant le loueur de véhicules, de nature à compromettre la sécurité routière est nulle de plein droit.

Article 10 septies.- Seront fixées par voie réglementaire :

1- les aménagements intérieurs techniques auxquels doivent satisfaire les véhicules des services de transport, ainsi que le modèle des marques distinctives dont doivent être munis ces véhicules et généralement toutes les dispositions à prendre pour assurer la sécurité et le confort des transports ;

2- les normes de conception et les conditions de réalisation, de mise en service et d'exploitation auxquelles doivent satisfaire les gares routières publics, les gares privés de voyageurs et les abris ;

3- la liste et le contenu des documents devant être tenus par les transporteurs et les loueurs de véhicules automobiles ainsi que les documents devant être à bord du véhicule.

4- les conditions de coordination des transports routiers et ferroviaires. »

ARTICLE 4.- Le titre IV du dahir n° 1-63-260 du 24 joumada II 1383 (12 novembre 1963) précité est abrogé et remplacé comme suit :

TITRE IV

DES BUREAUX DE CHARGEMENT, DES COMITES PROVINCIAUX ET PREFECTORAUX DE TRANSPORTS ET DES TARIFS ET REDEVANCES »

A- BUREAUX DE CHARGEMENT

Article 21.- L'ouverture d'un bureau de chargement de voyageurs ou de marchandises est interdite sans autorisation de l'autorité gouvernementale chargée de l'équipement et des transports.

Pour l'application du présent article, est considérée comme ayant ouvert un bureau de chargement, toute personne exerçant de façon habituelle la profession d'intermédiaire entre les transporteurs et la clientèle.

B- COMITES PROVINCIAUX ET PREFECTORAUX DES TRANSPORTS

Article 21 bis.- Est créé, dans chaque province et chaque préfecture, un comité des transports consulté par l'autorité gouvernementale chargée de l'équipement et des transports, chaque fois qu'elle le juge utile, sur toutes les questions intéressant à l'échelon provincial ou préfectoral les services publics réguliers de personnes, et en particulier:

- l'élaboration des plans de transports routiers publics réguliers;
- la constitution de réseaux de transports routiers publics réguliers ;

- la réalisation des études économiques, de faisabilité et de rentabilité des lignes et des réseaux ;
- la création des gares routières de voyageurs et des abris ;
- les projets des périmètres de transports urbains.

La composition et les modalités de fonctionnement de ces comités sont fixées par voie réglementaire.

C. TARIFS ET REDEVANCES.

Article 22.- Les tarifs des services des transports publics réguliers de personnes sont fixés dans le cahier des charges visé à l'article 10 ci-dessus.

Les tarifs de référence pour le transport de marchandises et de messageries pour compte d'autrui sont établis et publiés par l'autorité gouvernementale chargée des transports.

Article 22 bis.- Le financement des services publics réguliers est assuré par les usagers, le cas échéant par les communes concernées ou par les autres bénéficiaires qui, sans être usagers des services, en tirent un avantage direct ou indirect. »

Article 22 ter.- Le produit des redevances visées de l'article 7 ci-dessus est versé à hauteur de 50 % au profit du fonds d'accompagnement des réformes de transport routier (transport interurbain) et 50 % au profit du fonds d'aide sociale à créer conformément à la législation en vigueur.

ARTICLE 5.- Les dispositions de l'article 25 du dahir n° 1-63-260 du 24 joumada II 1383 (12 novembre 1963) précité sont abrogées et remplacées comme suit :

Article 25.- Les agents chargés de constater les infractions prévus par la présente loi et les textes pris pour son application, sont ceux qui sont énumérés à l'article 190 de la loi n° 52.05 portant code de la route.

Par complément aux dispositions de l'article 190 de la loi n° 52.05 susvisé, les agents précités ont accès aux locaux des transporteurs et aux documents afférents à leur activité de transport selon les modalités fixées par voie réglementaire.

ARTICLE 6 .- Les droits à autorisation conférés par les agréments de transports en commun de voyageurs, qui n'ont jamais été exploités ou en arrêt d'exploitation de plus d'une année à la date d'entrée en vigueur de la présente loi sont annulés d'office à cette date.

Les droits à autorisation conférés par les agréments en cours d'exploitation ou en arrêt d'exploitation de moins d'une année à la date d'entrée en vigueur de la présente loi seront selon le cas :

a. pour ceux dont la date d'expiration intervient après une période de trois années à partir l'entrée en vigueur de la présente loi, maintenus jusqu'à leurs dates d'expiration;

b. pour ceux dont la date d'expiration intervient durant cette période de trois ans, ils seront automatiquement prorogés jusqu'à la fin de cette même période.

Au-delà de ces dates, les agréments n'ouvrent plus aucun droit à autorisation de transport public de voyageurs.

L'autorité gouvernementale chargée de l'équipement et des transports peut autoriser le transfert par cession ou succession des agréments ou partie d'agrément. Les nouveaux agréments sont à nouveau autorisés pour la période de validité des autorisations transférées.

Avant l'expiration des droits à autorisation conférés par les agréments visés aux a) et b) ci-dessus, l'autorité gouvernementale chargée de l'équipement et des transports procédera, par appels d'offres conformément à la présente loi, à l'attribution par convention de l'exploitation des lignes concernés par ces droits, ligne par ligne. Le transporteur exploitant la ligne faisant l'objet d'appel d'offres conserve le droit d'être reconduit une seule fois, à condition qu'il ait soumissionné à cet appel d'offres et qu'il s'engage pour le paiement de la redevance la plus favorable pour l'exploitation de la ligne. La date d'expiration de la convention est celle de l'expiration des derniers agréments visés au a) ci-dessus. Des extraits des conventions précitées ainsi que les décisions de leur résiliation, le cas échéant, sont publiés au Bulletin officiel.

ARTICLE 7.- Les dispositions de la présente loi entrent en vigueur à compter de la date de sa publication au bulletin officiel.