

T3



الكونفدرالية الوطنية للسياحة
«XJHΛQ.ΠΞ†.ΠΠΘIS††.ΘΣ%†
Confédération Nationale du Tourisme

● TOUCHER · GUIDE 3/4

Transport touristique routier

La sécurité comme argument commercial

Transport touristique routier

Un cadre établi, des règles précises, et les dispositifs publics qui concernent le secteur.

Séries, âges, documents, délais et contrôles : ce que prévoit le cadre pour un exploitant marocain, et le champ des dispositifs publics accessibles au secteur.

Éditeur

Confédération Nationale du Tourisme (CNT) — Maroc

Conception, recherche et rédaction

CASBAH — www.casbah.ma

Collection

Onze guides thématiques pour les professionnels du tourisme, organisés en trois familles : **Concevoir** l'offre et l'expérience · **Naviguer** dans l'organisation et la sécurisation · **Toucher** les marchés et la distribution.

État de l'information

Les données réglementaires évoluent : la source officielle fait foi.

Édition

Première édition · **version 1.1** · publiée en octobre 2026 · version française



Version vivante

Le guide, ses fiches, son quiz et sa vidéo : cntacademy.ma/11guides

Guide professionnel, **il ne constitue pas une consultation juridique**. Il distingue les obligations issues des textes des repères de gestion. Les grilles et calendriers proposés sont des outils de gestion, non des obligations réglementaires.

REPÈRES · QUATRE REGISTRES DISTINCTS

Chaque information porte l'un de quatre registres, qui indique d'où elle vient.

§ RÈGLE ÉCRITE

La phrase figure dans un texte officiel.

= CALCUL DÉRIVÉ

Déduction tirée des textes, qui ne l'écrivent pas en toutes lettres.

🔍 REPÈRE DE GESTION

Pratique professionnelle, sans valeur normative.

◇ RÉFÉRENCE ÉTRANGÈRE

Mécanisme réel, sans aucune valeur au Maroc.

LA CONVENTION PROPRE À CE GUIDE · QUATRE SÉRIES, PAS TROIS

Presque toutes les obligations décrites ici dépendent de la série. La pastille accompagne donc chaque règle.

1 1RE SÉRIE T

Autocars de tourisme · 26 à 50 places.

2 2E SÉRIE T

Minicars de tourisme · 10 à 25 places.

TGR

Voitures de grande remise · 4 à 7 places, quatre portes.

TLS

Véhicules légers spéciaux de tourisme · moins de 10 places.

TGR et TLS appartiennent tous deux à la troisième série et suivent des régimes différents sur deux points décisifs : l'âge maximal et le chronotachygraphe. Chacune a donc sa propre pastille.

CINQ OBJETS · QUE VOUS RETROUVEREZ DANS LES ONZE GUIDES

À RETENIR

« **Ce qu'il faut retenir** » ferme l'ouverture et chaque chapitre, lisible seul.

? ATTENTION

« **Point d'attention** » signale une règle dont la lecture demande de distinguer le texte, son interprétation et la pratique administrative.

= REGISTRE

La pastille de registre dit d'où vient la règle.

SÉRIE

La pastille de série dit à quels véhicules la règle s'applique.

● T1 Guide 07

Le renvoi indique qu'un sujet est traité dans un autre volume, par son code.

Sommaire

Comment lire ce guide

04

Ouverture — Un cadre consultable, des règles par série

05

Chapitre 1 — Les textes qui encadrent l'activité

07

1.1 · Les cinq textes de référence	08
1.2 · Le cahier des charges de 2014	09
1.3 · Les travaux sur l'évolution du cadre	10

Chapitre 2 — La série décide de tout

13

2.1 · Trois séries, quatre régimes	14
2.2 · Les âges : la correction qui économise un véhicule	15
2.3 · LUXE et TOURISME : ce qui distingue vraiment	16
2.4 · L'annexe 5 et les modèles admissibles en grande remise	17
2.5 · Flotte minimale, agrément, marquage	18
2.6 · Les six procédures, et le formulaire qui va avec	19

Chapitre 3 — Le conducteur est la moitié de votre conformité

21

3.1 · La carte de conducteur professionnel : qui est concerné	22
3.2 · La validité n'est pas ce que vous croyez	23
3.3 · Ce que coûte la formation, en jours	24
3.4 · Deux calendriers distincts	25
3.5 · Ce que risque un conducteur sans carte valide	26
3.6 · L'assurance : condition d'accès et choix de gestion	27

Chapitre 4 — Chronotachygraphe : deux durées, une règle de flotte

29

4.1 · Les séries soumises au chronotachygraphe	30
--	----

4.2 · Deux durées, deux champs — et ce que coûte l'erreur	31
---	----

4.3 · Les enregistrements présentés lors d'un contrôle	33
--	----

4.3 bis · Le manifeste, et ce qu'il contrôle réellement	34
---	----

4.4 · Temps de conduite : régime marocain et régime européen	35
--	----

Chapitre 5 — Financement : les dispositifs publics et leur champ

37

5.1 · Aide carburant et programmes de renouvellement	38
5.2 · Les dispositifs et leur champ	38
5.3 · Le contexte européen et ses effets commerciaux	39
5.4 · Un avertissement de vocabulaire : deux fédérations, un seul nom	40
5.5 · L'état d'avancement de la réforme	40

Fiche pratique — six outils

42

Aide-mémoire · Les quatre séries et leurs régimes	43
Outil 1 · Check-list des documents de bord	44
Outil 2 · Tableau de conformité de la flotte	45
Outil 3 · Calendrier de conformité	46
Outil 4 · Fiche de validation avant achat d'un véhicule	47
Outil 5 · Dossier conducteur	48
Outil 6 · Clauses minimales du contrat avec une agence	49
Aide-mémoire · Le manifeste et les deux durées	50
Aide-mémoire · Temps de conduite	51
Aide-mémoire · Registre d'archivage des enregistrements	52

Quiz — 18 questions, trois niveaux, réponses commentées

54

Rejoindre la CNT — poursuivre la lecture

59

Adhérer à la CNT — dossier de candidature et barème des cotisations	60
---	----

MODE D'EMPLOI

Comment lire ce guide

Troisième volume de l'axe **Toucher**, il décrit un métier réglementé qui travaille presque toujours pour un donneur d'ordre : l'agence de voyages. Les obligations de cette agence envers son client sont traitées par **N3 — Sécurisation juridique** ; les exigences d'un donneur d'ordre étranger au-delà du droit marocain, par **T1 — Accès aux marchés**. Les renvois par code l'indiquent.

Trois conventions de lecture.

Première convention — la série décide de tout

C'est la particularité de ce volume. L'âge maximal d'un véhicule, la flotte minimale exigée à l'entrée, le marquage, l'obligation d'un chronotachygraphe : **tout dépend de la série**. Le cahier des charges répartit les véhicules en trois séries, mais la troisième en contient deux, dont les régimes diffèrent — c'est la source de la plupart des confusions.

Quatre régimes sont donc traités, pas trois, et chaque règle porte la ou les pastilles de série auxquelles elle s'applique. Chaque exploitant peut ainsi suivre « sa » série d'un bout à l'autre du document.

Deuxième convention — quatre registres distincts

- **Règle écrite** — la phrase figure dans un texte officiel.
- **Calcul dérivé** — déduction tirée des textes, qui ne l'écrivent pas en toutes lettres.
- **Repère de gestion** — pratique professionnelle, sans valeur normative.
- **Référence étrangère** — mécanisme réel, **sans aucune valeur au Maroc**.

Troisième convention — les points d'attention

Des encadrés « Point d'attention » jalonnent les chapitres. **Ils signalent les règles dont la lecture demande de distinguer une source officielle, une interprétation et une pratique administrative**, et indiquent la lecture qui reste compatible avec chacune.

LE CŒUR DU GUIDE

La série du véhicule détermine l'essentiel des obligations.

Le cahier des charges de 2014 est en ligne, en français, dans un fichier exploitable.

RENOIS VERS

▲ **N3** Guide 09 · Sécurisation juridique

▲ **N2** Guide 05 · Gestion des crises

■ **C3** Guide 03 · Micro-aventures outdoor

■ **C4** Guide 06 · Produits locaux & artisanat

● **T1** Guide 07 · Accès aux marchés

OUVERTURE

Un cadre consultable, des règles par série

Le transport touristique routier est un métier réglementé, qui travaille presque toujours pour le compte d'une agence de voyages.

Le cahier des charges qui organise l'activité est publié sur le site du ministère du Tourisme, en français, en **dix-neuf articles et cinq annexes**, dans un fichier dont le texte peut être extrait et consulté article par article.

Ses règles — âge maximal des véhicules, flotte minimale, marquage — dépendent de la **série du véhicule**. D'autres obligations relèvent du code de la route, la loi 52-05, et de ses textes d'application : la carte de conducteur professionnel, le chronotachygraphe, les temps de conduite.

En 2026, deux décisions publiques concernent par ailleurs le transport routier. **Le 17 mars**, le gouvernement réactive une aide directe exceptionnelle aux professionnels du transport, face à la hausse des carburants ; les inscriptions ouvrent le 20 mars sur une plateforme dédiée du ministère du Transport, et les catégories bénéficiaires comprennent **le transport touristique**. **Le 1^{er} juin**, le même ministère lance deux programmes pour l'année : « Autocar Sûr » et le renouvellement du parc de transport routier.

LE DOCUMENT DE RÉFÉRENCE

Le **cahier des charges de 2014** — dix-neuf articles, cinq annexes — en ligne sur le site du ministère du Tourisme, en français.

DEUX DATES EN 2026

17 mars : aide carburant.

1^{er} juin : « Autocar Sûr » et renouvellement du parc.

LES DEUX LISTES DE 2026, CÔTE À CÔTE

Les catégories bénéficiaires de chaque dispositif

17 mars 2026

Aide directe exceptionnelle aux professionnels du transport

Inscriptions ouvertes le 20 mars, sur une plateforme dédiée du ministère du Transport.

Transport de marchandises

Transport public privé de voyageurs

Petits et grands taxis

Transport mixte

Autocars

→ Transport touristique

1^{er} juin 2026

« Autocar Sûr » et renouvellement du parc de transport routier

Inscription des comptes à partir du 1^{er} juin, dépôt des demandes à partir du 15 juin.

Transport public collectif de personnes en milieu rural

Transport routier de marchandises pour compte d'autrui

Dépannage de véhicules

Enseignement de la conduite

Le transport touristique figure parmi les bénéficiaires de l'aide carburant, qui soutient l'exploitation. Les programmes « Autocar Sûr » et de renouvellement du parc visent les quatre catégories listées ci-dessus. Le chapitre 5 présente l'ensemble des dispositifs de financement et d'appui, et leur champ.

CE QU'IL FAUT RETENIR

- Le cahier des charges de 2014 est en ligne, en français, en **dix-neuf articles et cinq annexes**.
- La **série du véhicule** détermine l'âge maximal, la flotte minimale, le marquage et l'obligation de chronotachygraphe.
- En 2026, le transport touristique est **éligible à l'aide carburant** ; les programmes de renouvellement de juin visent quatre autres catégories.

La suite, en une phrase. *Le chapitre 1 présente les textes qui encadrent l'activité et le document qui l'organise au quotidien.*

1

CHAPITRE UN

Les textes qui encadrent l'activité

Cinq textes de référence, du dahir de 1963 à la loi 52-05 de 2010. Le document qui organise l'activité au quotidien est le cahier des charges de 2014 — dix-neuf articles, cinq annexes, en ligne, en français, exploitable.

-
- 1.1** Les cinq textes de référence
 - 1.2** Le cahier des charges de 2014
 - 1.3** Les travaux sur l'évolution du cadre
-

1.1 Les cinq textes de référence

La page « Transport touristique » du ministère du Tourisme énumère cinq références de base. Les voici telles qu'elle les donne.

TEXTE	OBJET
Dahir n° 1-63-260 du 12 novembre 1963	Transports par véhicules automobiles sur route — le socle
Loi n° 52-05 et ses textes d'application	Code de la route — conducteurs, chronotachygraphe, temps de conduite
Décret n° 2-63-363 du 4 décembre 1963	Coordination des transports ferroviaires et routiers
Décret n° 2-63-364 du 4 décembre 1963	Agrément et autorisation des véhicules
Arrêté n° 50-73 du 25 janvier 1973	Aménagement des véhicules touristiques — la grille technique

Le dahir de 1963 et ses deux décrets forment le socle ; l'arrêté de 1973 fixe la grille technique des véhicules. **La loi 52-05 de 2010, qui porte sur la circulation routière en général, régit les conducteurs, le chronotachygraphe et les temps de conduite.**

§ RÈGLE ÉCRITE

Une référence circule dans plusieurs documents professionnels : le « **décret n° 2-11-701** », présenté comme fondement du transport touristique. **Elle ne figure pas parmi les cinq textes que cite la page ministérielle.** Dans un dossier administratif, une référence de texte se rapporte au texte officiel publié au Bulletin officiel.

CINQ TEXTES

**Un socle de 1963,
une grille
technique de
1973, un code de
la route de 2010.**

1963

Le dahir du 12 novembre 1963 est le socle sur lequel repose l'exercice de l'activité.

1.2 Le cahier des charges de 2014

Le document qui organise l'activité au quotidien est le **cahier des charges relatif à l'exercice de l'activité de transport touristique routier**, signé en 2014 conjointement par le ministre délégué chargé du Transport et le ministre du Tourisme. Il comporte **dix-neuf articles et cinq annexes**, et son article 19 abroge et remplace le cahier des charges précédent, signé le 5 octobre 2012.

Il est accessible en ligne, sur le site du ministère du Tourisme, dans un fichier exploitable. **Ce fichier permet de vérifier chaque règle à sa source.**

= CALCUL DÉRIVÉ

Les documents professionnels retiennent le 19 mai 2014 comme date de signature ; le document lui-même porte une date d'août 2014. Un acte conjoint peut être signé par chaque ministre à une date différente. **La référence usuelle est donc « le cahier des charges de 2014 »** — celle du document, pas de sa signature.

? POINT D'ATTENTION

Un cahier des charges signé conjointement par deux ministres est un acte administratif. **Sa portée juridique n'est pas celle d'un décret ou d'un arrêté publié au Bulletin officiel.**

Les exigences techniques renvoient à des textes publiés : l'arrêté 50-73 pour les véhicules, la loi 52-05 pour les conducteurs et le chronotachygraphe. **Les obligations les plus lourdement sanctionnées décrites dans ces pages relèvent de ces textes, et non du cahier des charges.**

19

articles

5

annexes

2014

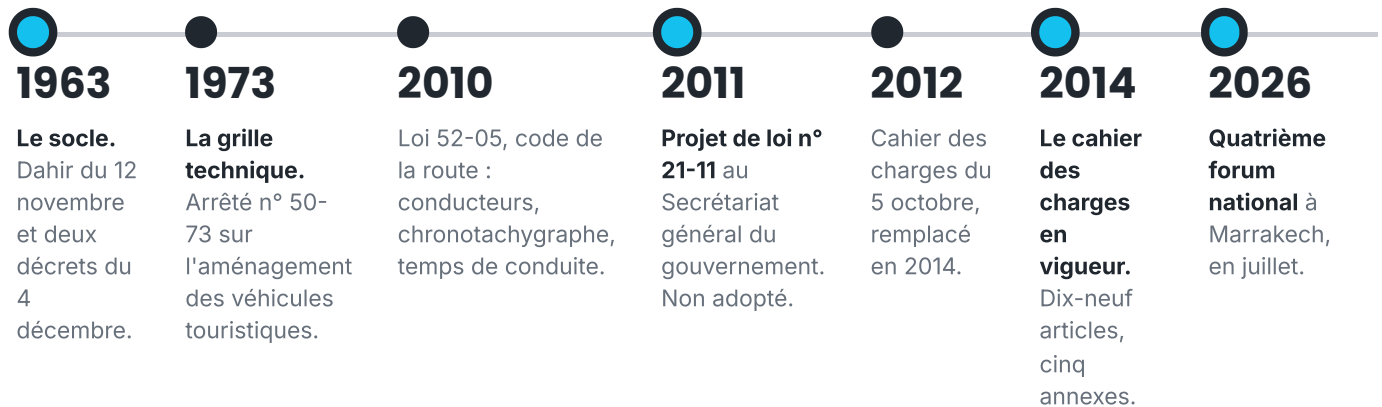
année de signature

art. 19

abroge et remplace le cahier du 5 octobre 2012

1.3 Les travaux sur l'évolution du cadre

Le cadre de 1963 fait l'objet de travaux d'évolution, dont deux jalons sont documentés : un projet de loi rédigé en 2011 et un forum national tenu en 2026.



Le forum de juillet 2026

Un quatrième forum national du transport touristique s'est tenu à Marrakech en juillet 2026. Les comptes rendus concordent sur les thèmes abordés : **cadre juridique hérité de 1963, plateformes numériques, mécanismes de financement, véhicules hybrides et électriques, infrastructures, formation.**

Trois initiatives ont été annoncées : une application marocaine de mise en relation, un guichet unique administratif, et une convention avec l'université Cadi Ayyad sur la formation et l'insertion.

JUILLET 2026

Six thèmes, trois initiatives annoncées.

Les obligations en vigueur restent celles des textes actuels.

Le statut des textes

§ RÈGLE ÉCRITE

Les obligations applicables sont celles des textes en vigueur.

Les orientations exprimées en juillet 2026 ne modifient aucune obligation tant qu'aucun texte n'est adopté. **La conformité s'apprécie au regard du cahier des charges de 2014 et des textes qu'il cite.**

LE PROJET DE LOI N° 21-11, RÉDIGÉ EN 2011

Un avant-projet de refonte du cadre de 1963 a été rédigé en 2011 : **le projet de loi n° 21-11**, au Secrétariat général du gouvernement. Il n'a pas été adopté. Deux de ses caractéristiques sont utiles à connaître.

01

Il modifiait et complétait le dahir de 1963, sans l'abroger.

Le texte de 1963 restait ainsi **le socle de l'activité**, enrichi de nouvelles dispositions.

02

Il prévoyait un registre fondé sur la capacité de l'entreprise.

Remplacement du système des agréments par une inscription à un registre fondé sur la capacité technique et financière, arrêt de la délivrance de nouveaux agréments, période transitoire.

2011 et 2026 : deux jalons sur un même sujet.

Pour un plan à cinq ans, **l'évolution du cadre est un scénario possible, sans échéance datée.**

Les repères pratiques du chapitre

Trois repères pratiques découlent de ce qui précède.

- 1 **Le cahier des charges de 2014 se télécharge** depuis le site du ministère du Tourisme ; une copie accessible à toute l'équipe permet de vérifier chaque règle à sa source.
- 2 **Les références citées dans un dossier administratif** se rapportent aux textes publiés au Bulletin officiel — le « décret n° 2-11-701 » ne figure pas parmi les textes cités par la page ministérielle.
- 3 **Les décisions d'investissement s'appuient sur les textes en vigueur** : les orientations de 2026 ne sont pas traduites en texte.

CE QU'IL FAUT RETENIR

- Cinq textes de référence encadrent l'activité, **du dahir de 1963 à la loi 52-05 de 2010**.
- Le document qui organise l'activité au quotidien est le **cahier des charges de 2014** — dix-neuf articles, cinq annexes, en ligne, en français, exploitable.
- Les orientations exprimées en 2026 **ne constituent pas un texte** ; le projet de loi de 2011, qui modifiait le dahir de 1963 sans l'abroger, n'a pas été adopté.

LE DOCUMENT DE RÉFÉRENCE

Dix-neuf articles, cinq annexes, en français, exploitable.

L'évolution du cadre est un scénario possible, sans échéance datée.

La suite, en une phrase. *Tout, dans ce cadre — l'âge des véhicules, la flotte minimale, le marquage, jusqu'à l'obligation d'un chronotachygraphe — dépend d'une seule variable : la série.*

2

CHAPITRE DEUX

La série décide de tout

L'annexe 1 du cahier des charges répartit les véhicules en trois séries. Mais la troisième en contient deux, dont les régimes diffèrent — c'est la source de la plupart des confusions.

-
- 2.1** Trois séries, quatre régimes
 - 2.2** Les âges : la correction qui économise un véhicule
 - 2.3** LUXE et TOURISME : ce qui distingue vraiment
 - 2.4** L'annexe 5 et les modèles admissibles en grande remise
 - 2.5** Flotte minimale, agrément, marquage
 - 2.6** Les six procédures, et le formulaire qui va avec
-

2.1 Trois séries, quatre régimes

SÉRIE	VÉHICULES	CAPACITÉ
1 1RE SÉRIE T	Autocars de tourisme	26 à 50 places · 26 à 58 places pour les carrosseries à poste de conduite surbaissé
2 2E SÉRIE T	Minicars de tourisme	10 à 25 places
TGR	Voitures de grande remise	4 places au moins, 7 au plus · quatre portes uniquement
TLS	Véhicules légers spéciaux de tourisme	Moins de 10 places

§ RÈGLE ÉCRITE

Ces quatre lignes figurent à l'annexe 1 du cahier des charges.

Le sigle TLS

Il désigne les **véhicules légers spéciaux de tourisme**, de genre tout-terrain — « genre jeep » dans le texte. Ce sont concrètement **les 4×4 d'excursion du désert et de l'Atlas**.

C'est le point de contact direct avec le guide consacré aux micro-aventures : **l'opérateur qui vend une sortie en dunes exploite des véhicules relevant du transport touristique routier, avec toutes les obligations qui vont avec.**

 **C3** Guide 03

LE NŒUD DE CE CHAPITRE

TGR et TLS appartiennent à la même série et ne suivent pas le même régime.

Deux points décisifs les séparent : **l'âge maximal** et **le chronotachygraphe**. Ils relèvent donc de deux régimes distincts, chacun avec sa pastille.

2.2 Les âges : la correction qui économise un véhicule

SÉRIE	ÂGE MAXIMAL EN EXPLOITATION	ÂGE À LA PREMIÈRE AFFECTATION
1 1RE SÉRIE T Autocars	moins de 12 ans	moins de 5 ans
2 2E SÉRIE T Minicars	moins de 12 ans	moins de 5 ans
TGR	moins de 8 ans	moins de 5 ans
TLS	moins de 12 ans	moins de 5 ans

§ RÈGLE ÉCRITE Ces quatre lignes figurent à l'annexe 1 du cahier des charges.

Une lecture répandue attribue « moins de 8 ans » à toute la troisième série. Elle est inexacte.

Le seuil de huit ans vise les seules voitures de grande remise. **Les TLS relèvent du régime des douze ans**, comme les autocars et les minicars.

L'enjeu n'est pas théorique. Un exploitant qui applique par prudence le seuil de huit ans à ses 4×4 d'excursion **retire du service, quatre ans trop tôt, des véhicules parfaitement en règle**. Sur une flotte de cinq TLS, c'est un actif immobilisé sans raison.

Le seuil de cinq ans à la première affectation, lui, est commun à toutes les séries : c'est l'âge maximal du véhicule au moment où vous l'affectez pour la première fois au transport touristique.

TGR

8 ans

et seulement elles

TLS

12 ans

comme les autocars
et les minicars

2.3 LUXE et TOURISME : ce qui distingue vraiment

Les autocars et les minicars se répartissent, à l'intérieur de leur série, entre deux types d'aménagement : **LUXE** et **TOURISME**. Ce ne sont pas des catégories d'âge, et ce ne sont pas des séries : **ce sont des niveaux d'équipement**.

Pour un autocar de première série, la grille technique distingue notamment l'espacement des sièges dos à dos, la largeur par place, la largeur du couloir central, le nombre de places par rangée, la nature des sièges, et la liste des équipements embarqués.

Trois différences seulement sont réellement discriminantes.

Les sanitaires

présents en LUXE,
absents en TOURISME

La penderie

idem

Le couloir central

sensiblement plus large
en LUXE

UNE IDÉE REÇUE À ÉCARTER

La climatisation est obligatoire dans les deux types. Elle ne distingue rien.

Un commercial qui vend un « autocar climatisé » comme un argument de gamme vend une obligation réglementaire.

? POINT D'ATTENTION

La grille technique détaillée figure dans l'arrêté n° 50-73 de 1973, **plusieurs fois modifié depuis**.

Les trois différenciateurs ci-contre sont les écarts les plus nets entre les deux types d'aménagement.

Pour un appel d'offres qui précise un aménagement, **la référence est l'arrêté 50-73 dans sa version consolidée**.

2.4 L'annexe 5 et les modèles admissibles en grande remise

Le classement en voiture de grande remise n'est pas ouvert à n'importe quelle berline : **l'annexe 5 du cahier des charges énumère les marques et modèles admissibles.**

§ RÈGLE ÉCRITE

La liste de l'annexe 5 est celle du cahier des charges de 2014 : elle énumère des modèles commercialisés à cette date. **Un modèle apparu depuis n'y figure pas.**

La conséquence est concrète : **une berline haut de gamme récente, absente de la liste, peut se voir refuser le classement en grande remise.**

L'admissibilité d'un modèle se confirme donc auprès de l'administration compétente, **par écrit et avant la commande** : la confirmation porte sur le modèle, sa série, sa capacité et son âge.

TGR

Les berlines électriques et hybrides récentes sont dans ce cas.

Pour un projet de flotte TGR électrique ou hybride, **l'admissibilité au classement s'examine modèle par modèle, auprès de l'administration.**

2014

La liste des marques et modèles admissibles au classement en grande remise.

2026

L'annexe 5 du cahier des charges en vigueur reste la référence pour le classement en grande remise.

5 min

La vérification de l'annexe 5 en vigueur, avant la commande d'un véhicule de troisième série. Cinq minutes, face à plusieurs centaines de milliers de dirhams d'immobilisation.

L'**outil 4** de la fiche pratique donne la séquence complète, question par question.

2.5 Flotte minimale, agrément, marquage

LES TROIS SEUILS D'ENTRÉE DANS LE MÉTIER



L'accès à l'activité suppose un parc minimal, constitué au choix. Cette règle a une conséquence stratégique que peu d'entrants mesurent : **le choix de série détermine le ticket d'entrée**. Un autocar suffit ; il en faut cinq en grande remise. **Le calcul du besoin de financement initial commence là**, avant tout raisonnement sur le prix unitaire d'un véhicule.

L'agrément

Il est délivré pour **sept ans**, renouvelable — et la demande de renouvellement se dépose **l'année précédant l'expiration**, pas après. C'est une échéance à inscrire au calendrier dès la délivrance de l'agrément.

La location du droit de transport est interdite

L'agrément s'exploite, il ne se loue pas. Le projet de réforme de 2011 portait déjà sur ce point.

Le marquage

Il distingue les séries à l'œil nu.



Plaque distinctive elliptique de couleur jaune, à l'avant, pour les voitures de grande remise.



Affiche mentionnant « Transport Touristique » pour les autres véhicules.

2.6 Les six procédures, et le formulaire qui va avec

L'annexe 2 du cahier des charges décrit les procédures administratives et leurs délais : **chaque démarche y a une durée annoncée.**

OPÉRATION	DÉLAI INDIQUÉ
Octroi de l'agrément	Procédure en deux étapes
Renouvellement de l'agrément	Demande à déposer l'année précédant l'expiration
Changement de gérant ou de cogérant	Décision sous 2 mois
Transfert du siège d'une localité à une autre	2 mois
Autorisations supplémentaires	1 mois
Changement de forme juridique, transfert dans la même localité, changement de dénomination	Procédure simplifiée, sans passage en Commission

LES FORMULAIRES TT

À chaque procédure correspond un formulaire de la série **TT** — de **TT11 à TT25** selon l'opération. Le formulaire se choisit **avant** de constituer le dossier : un dossier déposé sur un imprimé inadapté repart.

LA DERNIÈRE LIGNE EST CELLE QUI FAIT GAGNER DU TEMPS

Trois opérations courantes ne passent pas devant la Commission : le changement de forme juridique, le transfert dans la même localité, le changement de dénomination. **Pour un projet qui relève de l'une des trois, le planning se construit sans le délai d'une Commission.**

Une échéance distincte, souvent confondue avec les précédentes

Le cahier des charges prévoit la **notification, dans les soixante jours**, de tout changement affectant l'établissement — domiciliation, responsable légal, dénomination — aux représentations territoriales des deux ministères, Tourisme et Transport.

La procédure d'autorisation et l'obligation de notification sont deux choses différentes : la première vous autorise, la seconde vous met en règle.

CE QU'IL FAUT RETENIR

- **Quatre régimes, pas trois** : les TLS ne suivent pas le régime des voitures de grande remise.
- Les TLS vivent **douze ans** en exploitation, les TGR **huit** — appliquer le seuil de huit ans à un 4×4 d'excursion revient à mettre au rebut un véhicule en règle quatre ans trop tôt.
- En LUXE, seuls les **sanitaires**, la **penderie** et la **largeur du couloir** font la différence : la climatisation est obligatoire partout.
- **L'annexe 5** énumère les modèles admissibles en grande remise : **l'admissibilité d'un modèle récent se confirme auprès de l'administration**, avant la commande.

La suite, en une phrase. *Un véhicule conforme conduit par un conducteur qui ne l'est pas est un véhicule immobilisé — et le régime du conducteur est plus exigeant que ne le croient la plupart des exploitants.*

60

jours pour notifier

Domiciliation · responsable légal · dénomination. **Aux deux ministères.**

Le choix de série détermine le ticket d'entrée.

3

CHAPITRE TROIS

Le conducteur est la moitié de votre conformité

Un véhicule conforme conduit par un conducteur qui ne l'est pas est un véhicule immobilisé. Aucun conducteur de votre flotte n'échappe à la carte professionnelle — y compris celui qui conduit une berline de grande remise avec un permis B.

3.1 La carte de conducteur professionnel : qui est concerné

3.2 La validité n'est pas ce que vous croyez

3.3 Ce que coûte la formation, en jours

3.4 Deux calendriers distincts

3.5 Ce que risque un conducteur sans carte valide

3.6 L'assurance : condition d'accès et choix de gestion

3.1 La carte de conducteur professionnel : qui est concerné

Le régime de la carte de conducteur professionnel est fixé par le **décret n° 2-10-314 du 29 septembre 2010**, publié au Bulletin officiel n° 5878 bis du 30 septembre 2010.

§ RÈGLE ÉCRITE

Attention à une confusion très répandue : le décret n° 2-10-311, souvent cité, porte sur le permis de conduire et ne traite pas de la carte de conducteur professionnel. Les deux textes ont été pris le même jour et publiés au même Bulletin officiel. **Le bon numéro pour la carte professionnelle est 2-10-314.**

Son article premier vise les conducteurs des véhicules exigeant les permis C, D, E(C) et E(D), les taxis de première et deuxième catégories, **et explicitement les conducteurs de voitures de grande remise affectées au transport touristique ainsi que les véhicules légers spéciaux de tourisme** — c'est-à-dire vos TGR et vos TLS.

Aucun conducteur de votre flotte n'y échappe. Y compris celui qui conduit une berline de grande remise avec un permis B.

C'est le point le plus souvent manqué, parce que le véhicule ressemble à une voiture ordinaire et que le permis suffit pour la conduire — mais pas pour la conduire à titre professionnel dans le transport touristique.

LES QUATRE SÉRIES

1 1RE SÉRIE T

2 2E SÉRIE T

TGR

TLS

Toutes concernées, sans exception.

LE TEXTE LE PRÉCISE

« Tous les conducteurs de ces véhicules, salariés ou non-salariés, à temps plein ou à temps partiel »

Le chauffeur appelé en renfort trois week-ends dans l'été est concerné comme le salarié permanent.

3.2 La validité n'est pas ce que vous croyez

C'est le mécanisme le plus mal compris du dispositif, et il produit des immobilisations évitables. On dit couramment que la carte est valable cinq ans. **C'est vrai au résultat, faux dans le mécanisme — et la différence compte.**

Ce qu'on croit

Émission

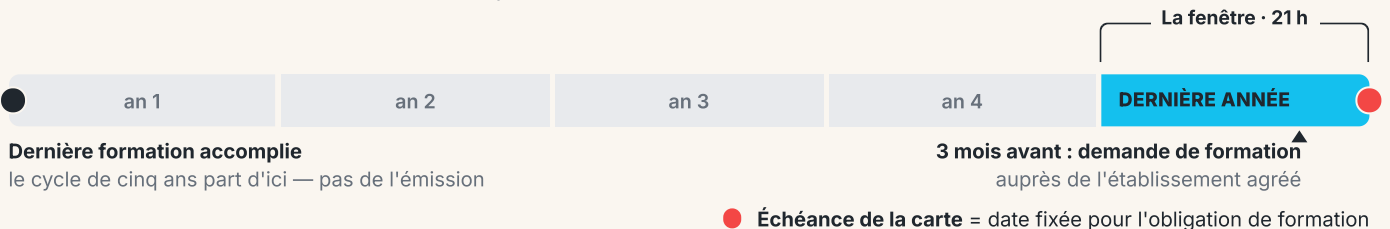
La carte est délivrée, elle vaut cinq ans à partir de là. C'est la date imprimée que l'on retient — et c'est celle qui trompe.

Ce que dit le mécanisme

Formation

La carte expire à la date fixée pour l'obligation de **formation continue**. Le décret prévoit cette formation tous les cinq ans, calculés à compter de la date de la dernière formation accomplie.

LE CYCLE DE LA CARTE — UNE SEULE FRISE, UNE FENÊTRE



§ RÈGLE ÉCRITE

Le cycle court à partir de la formation, pas à partir de l'émission de la carte.
L'article 41 de la loi n° 52-05 ajoute que cette formation se suit **pendant la dernière année** de la période de cinq ans.

La conséquence pratique : un tableau de suivi RH fiable enregistre **la date de la dernière formation**, et non seulement la date figurant sur la carte. C'est la seule donnée à partir de laquelle l'échéance réelle se calcule.

? POINT D'ATTENTION

L'effet d'une formation suivie **en avance** sur l'échéance relève de deux lectures. L'article 8 du décret, dans son édition officielle française de 2010, ne le précise pas ; une version consolidée du même article prévoit que l'anticipation dans l'année qui précède ne déplace pas l'échéance. **Une formation programmée dans la dernière année de validité, avec la date à laquelle l'obligation a été remplie, est conforme aux deux lectures.**

UNE RÈGLE DE GESTION — ET ELLE NE PORTE PAS SUR CE QU'ON CROIT

Ce qui se dépose trois mois avant l'expiration, c'est la demande de formation — auprès de l'établissement agréé.

Pas une demande de renouvellement auprès d'une administration. **La carte, elle, ne se demande pas : elle est renouvelée après chaque session de formation continue.**

La seule demande adressée au ministre est celle de **prorogation** de la validité de la carte, et seulement dans un cas : si l'établissement fixe la session **après** la date d'expiration. Elle se demande, elle ne s'obtient pas automatiquement.

§ RÈGLE ÉCRITE · ART. 3 ET 8 DU DÉCRET 2-10-314

L'**outil 5** de la fiche pratique donne le format du dossier conducteur, avec ses deux échéanciers séparés.

3.3 Ce que coûte la formation, en jours

Deux volumes à intégrer dans votre planning, parce qu'ils retirent un conducteur de la route.

FORMATION INITIALE

102 h

environ 13 jours, dont plusieurs heures de conduite pratique individuelle

Treize jours d'indisponibilité pour un nouveau conducteur, trois jours tous les cinq ans pour chacun des autres : **sur une équipe de dix chauffeurs, cela représente six jours de conduite perdus par an en moyenne**, à programmer hors haute saison.

Ce n'est pas un coût réglementaire, c'est un coût de planning — et il se gère seulement si quelqu'un tient le calendrier.

FORMATION CONTINUE · TOUS LES CINQ ANS

21 h

3 jours de 7 heures, à suivre au cours de la dernière année de validité

LES CONDITIONS DE DÉLIVRANCE

Elles comprennent notamment deux photographies, une copie certifiée de la carte nationale en cours de validité, un extrait du bulletin n° 3 du casier judiciaire et une fiche anthropométrique de moins de trois mois, une copie certifiée du permis, et le titre ou l'attestation de formation.

§ RÈGLE ÉCRITE

Le texte ne prévoit aucune condition d'ancienneté ou d'expérience professionnelle préalable. La formation initiale tient lieu de qualification. C'est une information utile pour recruter : vous pouvez former un conducteur sans passé dans le secteur, à condition d'assumer les treize jours.

3.4 Deux calendriers distincts

Le dossier d'un conducteur comporte deux échéances de nature différente, à suivre séparément.

COLONNE 1

La carte de conducteur professionnel

5 ans

adossés à la **date de la dernière formation continue**, et non à l'émission de la carte.

Demande **de formation**, auprès de l'établissement agréé, **au plus tard 3 mois avant l'expiration** — la carte se renouvelle après la session.

COLONNE 2

La visite médicale

2 ans

pour les conducteurs de véhicules **affectés au transport de marchandises ou au transport en commun de personnes** — c'est l'affectation du véhicule qui déclenche le cycle, pas la lettre du permis.

10 ans en régime général · **2 ans** après 65 ans.
Article 14 de la loi 52-05. Un cycle propre, qui ne dépend d'aucune formation.

Ces deux calendriers ne se rejoignent jamais.
Deux colonnes distinctes, deux alertes distinctes.

L'**outil 5** de la fiche pratique en donne le format, avec la date de dernière formation en champ obligatoire.

3.5 Ce que risque un conducteur sans carte valide

§ RÈGLE ÉCRITE

La loi 52-05 prévoit, pour la conduite professionnelle sans carte valide, une amende de **2 000 à 5 000 dirhams**, doublée en cas de récidive, un retrait de points, et **l'immobilisation du véhicule jusqu'à présentation d'un conducteur en règle** — à défaut, mise en fourrière aux frais du propriétaire.

Le non-renouvellement dans les trois mois suivant l'expiration entraîne les mêmes conséquences.

La sanction se lit du bon côté : l'amende est modeste, l'immobilisation ne l'est pas.

L'AMENDE

**2 000
à 5 000
DH**

doublée en cas de récidive ·
retrait de points

**Un autocar arrêté en
cours de circuit avec
quarante passagers à
bord, un samedi, à deux
cents kilomètres de
votre siège, ne coûte pas
5 000 dirhams.**

Il coûte le relogement, le véhicule de remplacement, le client, et le donneur d'ordre.

CE QUI FAIT MAL

**L'immobilisation du
véhicule jusqu'à
présentation d'un
conducteur en règle.**

À défaut, mise en fourrière
aux frais du propriétaire.

▲ **N2** Guide 05 · Gestion des crises

3.6 L'assurance : condition d'accès et choix de gestion

Le cahier des charges range les assurances parmi les conditions d'accès à l'activité, et l'attestation figure parmi les documents de bord.

? POINT D'ATTENTION

Le cahier des charges fait de l'assurance une condition d'accès ; **le détail des garanties relève du contrat d'assurance.**

Une grille diffusée par un intermédiaire reflète une pratique de marché, non une obligation légale. **Une couverture calée sur un tableau approximatif peut se révéler insuffisante au moment du sinistre.**

🔍 REPÈRE DE GESTION

Une confirmation écrite de l'assureur distingue **les garanties liées à l'agrément** de celles qui relèvent d'un **choix de gestion**. Ce sont deux catégories différentes, et la seconde est celle où se joue l'exposition réelle de l'entreprise :

dommages au véhicule

protection du conducteur

passagers

bris

assistance

interruption d'exploitation

Les pièces du dossier conducteur

Un contrôle ne demande pas si vous êtes organisé : il demande une pièce. Le dossier d'un conducteur en règle tient en cinq éléments, dont quatre portent une date à suivre.

- **Le permis** de la catégorie requise.
- **La carte de conducteur professionnel**, en cours de validité.
- **La date de la dernière formation accomplie** — celle à partir de laquelle le cycle de cinq ans se calcule.
- **Le certificat de visite médicale** en cours de validité — cycle de deux ans pour un conducteur de véhicule affecté au transport en commun de personnes.
- **Les copies datées** de tout ce qui précède, archivées.

CE QU'IL FAUT RETENIR

- La carte professionnelle concerne tous les conducteurs, **y compris celui qui conduit une berline de grande remise avec un permis B**, et y compris le renfort saisonnier.
- La validité de la carte court **à partir de la dernière formation**, pas de l'émission : c'est la date qu'enregistre le tableau RH.
- Ce qui se dépose trois mois avant l'expiration, c'est **la demande de formation, auprès de l'établissement agréé** — la carte, elle, est renouvelée après la session.
- La **visite médicale** suit un calendrier séparé : **deux ans** pour les conducteurs de véhicules affectés au transport de marchandises ou au transport en commun de personnes, dix ans en régime général, deux ans après 65 ans.
- Et la sanction qui fait mal n'est pas l'amende, **c'est l'immobilisation du véhicule en cours de mission.**

LA MOITIÉ DE VOTRE CONFORMITÉ

Un véhicule conforme conduit par un conducteur qui ne l'est pas est un véhicule immobilisé.

La date de la dernière formation est la seule donnée à partir de laquelle l'échéance réelle se calcule.

La suite, en une phrase. *Il reste une obligation dont le coût dépasse de loin tout le reste du barème — et deux textes en fixent la durée.*

4

CHAPITRE QUATRE

Chronotachygraphe : deux durées, une règle de flotte

Le cahier des charges sectoriel prévoit six mois ; l'article 164-1 du code de la route impose au moins un an à l'employeur, dans un champ précis. Une conservation de douze mois pour toute la flotte couvre les deux durées.

-
- 4.1** Les séries soumises au chronotachygraphe
 - 4.2** Deux durées, deux champs — et ce que coûte l'erreur
 - 4.3** Les enregistrements présentés lors d'un contrôle
 - 4.3** bis · Le manifeste, et ce qu'il contrôle réellement
 - 4.4** Temps de conduite : régime marocain et régime européen
-

4.1 Les séries soumises au chronotachygraphe

L'obligation d'équipement **ne vient pas du cahier des charges : elle vient du code de la route**. Le texte d'application impose le dispositif de contrôle aux véhicules de transport de personnes **de plus de neuf places**, précisé par arrêté comme « plus de 9 places, conducteur inclus ».

SÉRIE	CAPACITÉ	CHRONOTACHYGRAPHE
1 1 ^{RE} SÉRIE T	26 à 50 places	Oui, sans exception
2 2 ^E SÉRIE T	10 à 25 places	Oui, sans exception
TGR	4 à 7 passagers	Non
TLS	moins de 10 places	Au seuil — selon la carte grise

Les deux premières séries sont intégralement soumises : **le plancher de la deuxième série, à dix places, dépasse déjà le seuil**. Les voitures de grande remise en sont exclues, avec sept passagers, soit huit places conducteur inclus.

? POINT D'ATTENTION

Le cas des TLS est le seul délicat, et la marge est nulle. L'annexe 1 les définit comme « moins de 10 places », soit au maximum neuf. Le texte impose l'équipement au-delà de neuf places conducteur inclus. **Un TLS de neuf places est donc exactement au seuil, et non au-dessus** : à la lettre, il n'est pas soumis.

Le mode de décompte — conducteur compté ou non — suffit à faire basculer le véhicule d'un côté ou de l'autre.

Le nombre de places porté sur la carte grise de chaque TLS est la pièce qui fait foi lors d'un contrôle ; une copie conservée au dossier du véhicule permet de la produire.

4.2 Deux durées, deux champs — et ce que coûte l'erreur

Le point tient en deux lignes que l'on croit contradictoires.

L'article 12 du cahier des charges de 2014

6 mois

Il impose la conservation des disques de chronotachygraphe pendant **une durée minimale fixée à six mois**.

L'article 164-1 de la loi 52-05

1 an

Il impose à l'**employeur** de conserver les documents d'enregistrement de façon ordonnée pendant **au moins un an** à compter de leur utilisation — lorsque le véhicule, de transport de marchandises ou de transport en commun de personnes, est **assujetti au chronotachygraphe**.

§ RÈGLE ÉCRITE

Les deux durées ne se contredisent pas : **elles n'ont pas le même champ**. Le cahier des charges sectoriel s'adresse à l'exploitant de transport touristique ; l'article 164-1 s'adresse à l'employeur d'un conducteur de véhicule de transport de marchandises ou de transport en commun de personnes assujetti au chronotachygraphe. Là où les deux s'appliquent, **c'est l'année qui l'emporte** : un acte administratif ne réduit pas une obligation posée par un texte de rang supérieur. Référence : loi n° 116-14, article 3, insérant l'article 164-1 dans la loi n° 52-05 — Bulletin officiel n° 6518 du 17 novembre 2016, page 1735.

Une seule règle d'archivage pour toute la flotte : **douze mois, pour tous les enregistrements.**

Le cahier des charges sectoriel prévoit six mois. L'article 164-1 impose au moins un an à l'employeur lorsque le véhicule de transport de marchandises ou de transport en commun de personnes est **assujetti au chronotachygraphe**. Plutôt que de faire coexister deux durées et de trier véhicule par véhicule, **une conservation de tous les enregistrements pendant douze mois couvre les deux** : la règle la plus haute, appliquée uniformément, ne coûte presque rien et supprime le risque de tri. Et l'écart de sanction n'est pas marginal.

LE BARÈME ET SA LIGNE LA PLUS LOURDE

La troisième ligne du barème

MANQUEMENT	SANCTION
Infractions graves au chronotachygraphe et aux temps de conduite	1 200 à 3 000 DH, avec suspension du permis, doublées en cas de récidive dans l'année
Infractions de première classe	700 à 1 400 DH
Défaut de conservation ordonnée des enregistrements, pendant au moins un an, par l'employeur d'un conducteur de véhicule de transport de marchandises ou de transport en commun de personnes assujetti au chronotachygraphe	100 000 à 200 000 DH , portée au double en cas de récidive dans l'année suivant une décision judiciaire définitive. Article 164-1 de la loi 52-05, inséré par l'article 3 de la loi 116-14 — BO n° 6518 du 17 novembre 2016, p. 1735.
Absence ou non-conformité de l'appareil	Immobilisation, certificat d'immatriculation retenu, délai bref pour s'équiper ou réparer
Non-production de la preuve d'équipement ou de réparation	Mise en fourrière jusqu'à cessation de l'infraction

Elle est deux ordres de grandeur au-dessus de tout le reste du barème. Et elle a deux particularités qui en font le point de contrôle le plus important de votre entreprise.

Le redevable est nommé : c'est l'employeur.

Les autres lignes du tableau portent sur des manquements de conduite ou d'équipement et **n'identifient pas toutes le même redevable** : aucune règle générale de responsabilité ne s'en déduit. Ici, le texte désigne l'employeur, et **l'obligation ne se transmet à personne**.

Elle ne sanctionne pas un accident. Elle sanctionne un défaut d'archivage.

Ni un excès de vitesse, ni un dépassement de temps de conduite. C'est-à-dire **la chose la plus facile à faire correctement et la plus facile à négliger** : une armoire, un classeur par véhicule, une date sur chaque enveloppe.

Le montant le plus lourd du barème porte sur un simple geste d'organisation.

4.3 Les enregistrements présentés lors d'un contrôle

§ RÈGLE ÉCRITE

La loi 52-05 impose de présenter aux agents de contrôle les documents d'enregistrement **du jour du contrôle et des vingt-huit jours précédents**.

Vingt-huit jours. Pas la semaine, pas le mois en cours : **les vingt-huit jours qui précèdent, quel que soit le véhicule et quel que soit le conducteur au volant ce jour-là**.

En cas de panne du dispositif, **l'enregistrement manuel est obligatoire** — une panne n'ouvre pas une période sans obligation, elle change seulement le support.

L'usage des feuilles obéit à ses propres règles

- feuilles **homologuées** en nombre suffisant ;
- **une feuille par conducteur** ;
- nouvelle feuille après chaque **repos journalier** ;
- **retrait interdit** avant la fin de la période de conduite ;
- mentions obligatoires — identité, permis, horaires et lieux de départ et d'arrivée, immatriculation, kilométrage, changements de véhicule ;
- une feuille endommagée se remplace, **et l'ancienne se conserve**.

28

**jours, plus le
jour du
contrôle**

À bord. Pas au bureau,
pas dans l'armoire du
siège.

DEUX DURÉES À NE PAS CONFONDRE

**28 jours à bord,
pour le contrôle
routier.**

**12 mois à
l'archive, règle
de flotte unique.**

La première est une obligation de bord. La seconde couvre les deux planchers écrits — six mois au cahier des charges sectoriel, **au moins un an à l'article 164-1** pour l'employeur d'un conducteur de véhicule de transport de marchandises ou de transport en commun de personnes assujetti au chronotachygraphe.

4.3 bis Le manifeste, et ce qu'il contrôle réellement

Une exigence du cahier des charges éclaire toute la logique du dispositif : **le manifeste de passagers, transmis avant le départ**. Deux régimes coexistent, et leur différence n'est pas administrative.

Passagers résidents

Le manifeste exige

Liste nominative des passagers

 Identification du donneur d'ordre

 Itinéraire

 Type de prestation

 Certification du caractère non lucratif du transport

Passagers non résidents

La structure est allégée

 Nombre de passagers

 Itinéraire détaillé

 Dates d'aller et de retour

 Certification « porte fermée »

Pourquoi le nominatif d'un côté et pas de l'autre ?

Parce que le risque contrôlé n'est pas le même. Un autocar de touristes étrangers en circuit ne concurrence pas une ligne régulière. **Un autocar de résidents, lui, peut devenir un transport public régulier déguisé** — et le nominatif est précisément ce qui rend ce détournement difficile.

REPÈRE DE GESTION

Le manifeste n'est pas une formalité destinée à l'administration. C'est une preuve.

En cas de litige avec l'agence sur ce qui a été transporté, quand et pour qui, c'est le seul document daté, transmis avant le départ, que le transporteur puisse produire. **Archivé avec le bon de commande, il documente la prestation.**

4.4 Temps de conduite : régime marocain et régime européen

PARAMÈTRE	MAROC	UNION EUROPÉENNE
Conduite continue avant pause	4 h 30	4 h 30
Pause	45 min, fractionnables	45 min, fractionnables
Conduite journalière	9 h par 24 h	9 h, portée à 10 h deux fois par semaine
Repos journalier	12 h minimum	11 h
Limite hebdomadaire de conduite	—	56 h par semaine, 90 h sur deux semaines
Repos hebdomadaire	—	45 h, réductible à 24 h

Deux enseignements, et ils vont en sens contraire.

Là où le Maroc est plus strict

Sur le repos journalier, les textes routiers marocains examinés prévoient douze heures, contre onze heures dans le régime européen de référence utilisé ici. Cette comparaison reste indicative : les champs d'application et les autres obligations sociales ne se confondent pas.

Les paramètres hebdomadaires

Les textes routiers marocains encadrent la conduite sur une base journalière ; le régime européen y ajoute des paramètres hebdomadaires. Les obligations qui relèvent du droit du travail ou d'autres textes sont distinctes.

Ce que le droit marocain ne vous impose pas, votre client peut vous l'imposer

REPÈRE DE GESTION

Un donneur d'ordre étranger **peut imposer contractuellement** des standards plus exigeants que le minimum marocain. Un tour-opérateur européen peut donc intégrer ses propres exigences de temps de conduite et de repos dans le contrat et les contrôles de prestation. **Ce n'est pas une exigence légale marocaine : c'est une condition commerciale à vérifier marché par marché.**

● TI Guide 07

Le même raisonnement vaut pour l'équipement : l'Union européenne impose désormais un tachygraphe intelligent de deuxième génération pour le transport international. **Il n'est pas exigé au Maroc.** Pour des circuits multi-pays, ce différentiel d'équipement entre dans le plan d'investissement, indépendamment de la conformité au droit marocain.

CE QU'IL FAUT RETENIR

- Autocars et minicars : **chronotachygraphe obligatoire.**
- Pour un TLS proche du seuil, le **nombre de places porté au certificat d'immatriculation** est la donnée à partir de laquelle le seuil s'applique.
- Sur l'archivage : six mois au cahier des charges sectoriel ; **au moins un an à l'article 164-1** pour l'employeur d'un conducteur de véhicule de transport de marchandises ou de transport en commun de personnes assujetti au chronotachygraphe. **Douze mois pour toute la flotte couvrent les deux** — une seule règle, pas de tri à faire.
- Le défaut de conservation expose l'employeur à **100 000 à 200 000 DH**, doublés en cas de récidive dans l'année suivant une décision judiciaire définitive.

La suite, en une phrase. *Reste le financement : les dispositifs publics accessibles au secteur, et leur champ.*

◇ RÉFÉRENCE ÉTRANGÈRE · sans valeur au Maroc

Le **tachygraphe intelligent de deuxième génération** est obligatoire en Europe pour le transport international. Il n'est exigé par aucun texte marocain.

Elle ne crée aucune obligation au Maroc.

Une armoire, un classeur par véhicule, une date sur chaque enveloppe.

5

CHAPITRE CINQ

Financement : les dispositifs publics et leur champ

Plusieurs dispositifs publics concernent le transport routier en 2026. Leur champ varie : soutien à l'exploitation, renouvellement de flotte, accompagnement des entreprises touristiques.

-
- 5.1** Aide carburant et programmes de renouvellement
 - 5.2** Les dispositifs et leur champ
 - 5.3** Le contexte européen et ses effets commerciaux
 - 5.4** Un avertissement de vocabulaire : deux fédérations, un seul nom
 - 5.5** L'état d'avancement de la réforme
-

5.1 Aide carburant et programmes de renouvellement

L'aide carburant de mars 2026

L'aide carburant exceptionnelle est réactivée le **17 mars 2026**, avec des inscriptions à partir du 20 mars sur une plateforme dédiée du ministère du Transport. **Le transport touristique figure explicitement parmi les catégories bénéficiaires.**

Les programmes de juin 2026

Les programmes « **Autocar Sûr** » et « **Renouvellement du parc de transport routier** » sont lancés le 1^{er} juin 2026. Leurs bénéficiaires : transport public collectif en milieu rural, transport routier de marchandises pour compte d'autrui, dépannage de véhicules, enseignement de la conduite.

Le transport touristique relève de l'aide à l'exploitation ; les programmes de renouvellement de juin visent quatre autres catégories.

Un dispositif de renouvellement existe par ailleurs pour certaines catégories d'autocars de transport de voyageurs ; ses conditions d'éligibilité portent notamment sur l'âge des véhicules.

5.2 Les dispositifs et leur champ

DISPOSITIF	CHAMP POUR LE TRANSPORT TOURISTIQUE
Aide carburant 2026	Éligible
Programmes de renouvellement du parc 2026	Bénéficiaires listés : quatre autres catégories
Programme d'appui aux entreprises touristiques	Accompagnement — voir l'encadré page suivante
Dispositifs de garantie et de financement des TPME	Mécanismes de portée générale, non propres au transport
Programmes de décarbonation industrielle	Périmètre industriel : le transport routier de voyageurs n'y entre pas

? POINT D'ATTENTION · LE PROGRAMME D'APPUI AUX ENTREPRISES TOURISTIQUES

Le programme national d'appui aux entreprises touristiques **compte le transport touristique parmi les activités accompagnées**. Une session de présentation a été organisée spécifiquement pour les professionnels du transport touristique à Marrakech, en juin 2024.

Selon une foire aux questions du dispositif, il **ne finance pas le renouvellement du parc de véhicules** des entreprises de transport touristique.

Les deux informations se combinent : un accompagnement sur le conseil, l'expertise et la digitalisation, sans financement de l'achat de véhicules.

L'éligibilité d'une activité ne vaut pas éligibilité de chaque dépense. **Une question écrite au guichet du programme, décrivant précisément la dépense projetée**, fixe le point : « le transport touristique est éligible » ne répond pas à la question « cet autocar est-il éligible ».

5.3 Le contexte européen et ses effets commerciaux

Le contexte international éclaire la trajectoire du métier.

La pression réglementaire sur les émissions

Les flottes d'autocars européennes sont soumises à une trajectoire de réduction des émissions qui contraint le renouvellement, et à des restrictions d'accès dans un nombre croissant de centres urbains. **Un véhicule parfaitement conforme peut s'y voir refuser un itinéraire.**

La conséquence commerciale

Un tour-opérateur européen qui construit un circuit au Maroc raisonne avec ces réflexes. Il pose des questions sur l'âge du parc, l'accès aux centres-villes, et de plus en plus sur la motorisation. **Ce ne sont pas des obligations marocaines : ce sont des critères de sélection de fournisseur.**

La pression sur la donnée

Le tachygraphe intelligent de deuxième génération, obligatoire en Europe pour le transport international, produit des données que le donneur d'ordre peut demander. Pour des circuits multi-pays, ce différentiel d'équipement entre dans la préparation.

◇ RÉFÉRENCE ÉTRANGÈRE · sans valeur au Maroc

Aucune de ces exigences n'a de valeur au Maroc ; **un client étranger peut toutefois les imposer par contrat.**

5.4 Un avertissement de vocabulaire : deux fédérations, un seul nom

Ce point n'est pas anecdotique, et il concerne tout exploitant qui adhère, cite une position professionnelle ou lit la presse du secteur.

Il existe au Maroc au moins deux structures dont le nom se traduit identiquement en français par « Fédération Nationale du Transport Touristique ».

Elles ont des présidents différents, des affiliations différentes, et des productions différentes.

L'homonymie est documentée : elle a déjà provoqué une confusion publique, le président de l'une ayant démenti un préavis de grève émanant en réalité de l'autre — la presse expliquant alors que la confusion résultait de la traduction identique des deux noms en français.

REPÈRE DE GESTION

Dans un courrier, un dossier ou un compte rendu, la mention de l'affiliation lève l'ambiguïté. Les forums nationaux de Marrakech et les initiatives de juillet 2026 relèvent de l'une ; l'étude stratégique de 2025 et la feuille de route adoptée en octobre 2025 relèvent de l'autre.

5.5 L'état d'avancement de la réforme

Pour un plan à cinq ans, la distinction utile sépare **ce qui est exprimé, ce qui est déposé, et ce qui est adopté.**

EXPRIMÉ

En juillet 2026

Lors du forum de Marrakech : le cadre hérité de 1963, les plateformes numériques, le financement, la trajectoire énergétique, un guichet unique.

DÉPOSÉ

—

ADOPTÉ

—

Les obligations restent celles du cahier des charges de 2014 et des textes qu'il cite.

Les décisions d'investissement s'appuient sur les textes en vigueur et sur les dispositifs ouverts. Si le système des agréments évolue vers un registre fondé sur **la capacité technique et financière** — ce que prévoyait déjà le projet de 2011 —, **l'entreprise qui a documenté sa flotte, ses conducteurs et sa maintenance sera avantagée.** La conformité décrite dans ces pages est utile aujourd'hui, quel que soit le calendrier de la réforme.

CE QU'IL FAUT RETENIR

- En 2026, le transport touristique figure parmi les bénéficiaires de **l'aide carburant** ; les programmes de renouvellement de juin visent quatre autres catégories.
- Le programme d'appui aux entreprises touristiques **accompagne le transport touristique** ; l'éligibilité d'une dépense de véhicule se confirme par écrit auprès du guichet.
- Les programmes de décarbonation industrielle **ne couvrent pas** le transport routier de voyageurs ; **le cadre de 2014 s'applique.**

RÉCAPITULATIF · AVANT LA FICHE PRATIQUE

Quatre séries, cinq échéances, six preuves

Quatre séries

1 1RE SÉRIE T

moins de 12 ans en exploitation

2 2E SÉRIE T

moins de 12 ans en exploitation

TGR

moins de 8 ans en exploitation

TLS

moins de 12 ans en exploitation

Première affectation : **moins de 5 ans**, toutes séries.

Cinq échéances opposables

60 jours

notification d'un changement d'établissement, de responsable légal ou de dénomination

2 ans

visite médicale — conducteurs de véhicules affectés au transport en commun de personnes ou de marchandises

3 mois avant expiration

demande de formation auprès de l'établissement agréé — la carte se renouvelle après la session

5 ans

formation continue, 21 heures, dans la dernière année de validité

L'année précédant l'expiration

renouvellement de l'agrément, délivré pour sept ans

Six preuves

La carte d'autorisation

L'attestation d'assurance

La visite technique

La carte de conducteur professionnel

Le manifeste transmis avant départ

Les enregistrements des 12 derniers mois

six mois au cahier des charges, au moins un an à l'article 164-1 : douze mois couvrent les deux

Les trois colonnes ne se correspondent pas ligne à ligne.

La suite, en une phrase. *Tout ce qui précède se ramène à six outils, que la fiche pratique permet de tenir à jour.*

Six outils, une page chacun

À compléter directement dans le PDF, ou à imprimer. Aucun ne remplace un texte ; tous servent à savoir lequel aller lire.

AVERTISSEMENT — À CONSERVER EN TÊTE DE CAHIER

Les grilles et calendriers de ce cahier sont des **outils de gestion, non des exigences réglementaires**. Lorsqu'une obligation est écrite dans un texte, l'outil le précise et la distingue des repères de gestion.

Le document de référence de l'activité est le cahier des charges de 2014, en ligne sur le site du ministère du Tourisme : c'est la version officielle qui fait foi.

1 Check-list des documents de bord

À vérifier avant chaque départ.
L'absence d'un seul de ces documents expose au contrôle.

2 Tableau de conformité de la flotte

Une ligne par véhicule, revue deux fois par an.

3 Calendrier de conformité

La colonne de droite distingue **les obligations opposables** des repères de gestion.

4 Fiche de validation avant achat

Un véhicule acheté puis refusé au classement est une immobilisation sèche.

5 Dossier conducteur

Une fiche par conducteur, **deux échéanciers séparés**.

6 Clauses minimales du contrat avec une agence

Huit points que précise en général un contrat de prestation.

LES QUATRE SÉRIES

1 1RE SÉRIE T

2 2E SÉRIE T

TGR

TLS

Les quatre séries et leurs régimes

Tout le guide tient dans ce tableau. TGR et TLS appartiennent à la même série et ne suivent pas le même régime.

SÉRIE	CAPACITÉ	ÂGE MAXIMAL	PREMIÈRE AFFECTATION	CHRONOTACHYGRAPHE	MARQUAGE
1 1RE SÉRIE T Autocars de tourisme	26 à 50 places 26 à 58 pour les carrosseries à poste de conduite surbaissé	12 ans	5 ans	Oui, sans exception	Affiche « Transport Touristique »
2 2E SÉRIE T Minicars de tourisme	10 à 25 places	12 ans	5 ans	Oui, sans exception	Affiche « Transport Touristique »
TGR Voitures de grande remise	4 à 7 places quatre portes uniquement	8 ans	5 ans	Non	Plaque elliptique jaune, à l'avant
TLS Véhicules légers spéciaux, genre tout-terrain	moins de 10 places	12 ans	5 ans	Au seuil — selon la carte grise	Affiche « Transport Touristique »

LE SEUIL DES HUIT ANS

Le seuil de huit ans vise les seules voitures de grande remise.

Appliquer huit ans à un 4×4 d'excursion revient à retirer du service, **quatre ans trop tôt**, un véhicule parfaitement en règle.

LA FLOTTE MINIMALE · AU CHOIX

1 véhicule de 1^{re} série
 3 véhicules de 2^e série
 5 véhicules de 3^e série

Le choix de série détermine le ticket d'entrée. Le calcul du besoin de financement initial commence là.

LUXE / TOURISME. Trois différenciateurs seulement : **sanitaires, penderie, largeur du couloir central**. La climatisation est obligatoire dans les deux types.

Agrément. Sept ans, renouvelable — demande à déposer **l'année précédant l'expiration**. La location du droit de transport est interdite.

Check-list des documents de bord

À vérifier avant chaque départ. L'absence d'un seul de ces documents expose au contrôle.

Véhicule _____ Conducteur _____ Le _____

DOCUMENT	DÉTENTEUR	VÉRIFIÉ
Certificat d'immatriculation (carte grise)	Véhicule	☐
Visite technique en cours de validité	Véhicule	☐
Carte d'autorisation	Véhicule	☐
Attestation d'assurance	Véhicule	☐
Quittance de taxe à l'essieu ou vignette	Véhicule	☐
Bon de commande de l'agence, ou manifeste de passagers	Véhicule	☐
Document de responsabilités en cas de sous-traitance	Véhicule	☐
Permis de la catégorie requise	Conducteur	☐
Carte de conducteur professionnel en cours de validité	Conducteur	☐
Certificat de visite médicale à jour	Conducteur	☐
Enregistrements du jour et des 28 jours précédents	Véhicule	☐

SUR LE MANIFESTE · DEUX RÉGIMES COEXISTENT

Pour des passagers **résidents**, le manifeste comporte une liste nominative des passagers, l'identification du donneur d'ordre, l'itinéraire et le type de prestation. Pour des passagers **non résidents**, la structure est allégée : nombre de passagers, itinéraire, dates. **Le manifeste se transmet avant le départ.**

Tableau de conformité de la flotte

Une ligne par véhicule. Revue deux fois par an.

IMMATRICULATION	SÉRIE	ÂGE DU VÉHICULE	ÂGE MAX APPLICABLE	CHRONO-TACHYGRAPHE	MARQUAGE CONFORME	PROCHAINE ÉCHÉANCE
	1re T · 2e T · TGR · TLS		12 · 12 · 8 · 12 ans	Oui / Non / à vérifier	Affiche ou plaque elliptique	

RAPPEL DES SEUILS

Première affectation : **moins de 5 ans** pour toutes les séries. Exploitation : **moins de 12 ans** pour les autocars, les minicars et les TLS ; **moins de 8 ans** pour les seules voitures de grande remise.

Revue effectuée le _____ Par _____

Calendrier de conformité

La colonne de droite est l'essentiel de cet outil. Elle distingue les obligations opposables des repères de gestion.

ÉCHÉANCE	ACTION	REGISTRE	FAIT
En continu	Conserver les enregistrements 12 mois — six mois au cahier des charges, au moins un an à l'art. 164-1	📄 REPÈRE DE GESTION	☐
En continu	Tenir à bord le jour du contrôle et les 28 jours précédents	§ OPPOSABLE	☐
Sous 60 jours	Notifier tout changement d'établissement, de responsable légal ou de dénomination aux deux ministères	§ OPPOSABLE · CAHIER DES CHARGES	☐
Tous les 2 ans	Visite médicale — conducteurs de véhicules affectés au transport en commun de personnes ou de marchandises	§ OPPOSABLE · ART. 14 LOI 52-05	☐
Tous les 5 ans	Formation continue de 21 h, dans la dernière année de validité de la carte	§ OPPOSABLE	☐
3 mois avant expiration	Déposer la demande de formation auprès de l'établissement agréé — la carte se renouvelle après la session, elle ne se demande pas	§ OPPOSABLE · ART. 8 DÉCRET 2-10-314	☐
L'année précédant l'expiration	Déposer la demande de renouvellement de l'agrément (7 ans)	§ OPPOSABLE	☐
Chaque trimestre	Contrôler l'archivage des enregistrements, véhicule par véhicule	📄 REPÈRE DE GESTION	☐
Deux fois par an	Mettre à jour le tableau de flotte (outil 2)	📄 REPÈRE DE GESTION	☐
Chaque automne	Programmer les formations continues de l'année suivante hors haute saison	📄 REPÈRE DE GESTION	☐

Responsable nommé de ce calendrier _____ Année _____

RÉFÉRENCES — À RENSEIGNER POUR CHAQUE ÉCHÉANCE COCHÉE

Source officielle et version _____ Article ou annexe _____

Preuve jointe _____ Vérifié par _____ Le _____

Fiche de validation avant achat d'un véhicule

À remplir avant la commande. Un véhicule acheté puis refusé au classement est une immobilisation sèche.

Véhicule envisagé _____ Le _____

QUESTION	RÉPONSE
Pour quelle série ce véhicule est-il destiné ?	1re T · 2e T · TGR · TLS
Sa capacité correspond-elle aux bornes de la série ?	
Son âge à la date d'affectation prévue est-il inférieur à 5 ans ?	
Combien d'années d'exploitation restantes avant la limite de la série ?	
S'il s'agit d'une TGR : le modèle figure-t-il à l'annexe 5 en vigueur ?	Vérifié auprès de l'administration le
S'il s'agit d'une TGR : quatre portes, 4 à 7 places ?	
L'aménagement vise-t-il le type LUXE ou TOURISME, et le véhicule le permet-il ?	
Le véhicule est-il soumis au chronotachygraphe ?	
Combien de places la carte grise portera-t-elle exactement ?	
Ce véhicule complète-t-il ou constitue-t-il la flotte minimale exigée ?	

La cinquième ligne est celle qui coûte le plus cher si elle est sautée.

L'annexe 5 est la liste établie en 2014 : un modèle apparu depuis, berline électrique comprise, se vérifie auprès de l'administration. Cinq minutes de vérification, face à plusieurs centaines de milliers de dirhams d'immobilisation.

Dossier conducteur

Une fiche par conducteur. Deux échéanciers séparés, deux alertes distinctes.

CHAMP	CONTENU
Nom, fonction, statut	salarié · non-salarié · temps partiel · saisonnier
Permis : catégorie et validité	
Carte de conducteur professionnel : numéro	
Date de la dernière formation accomplie	C'est de cette date que court le cycle de 5 ans
Échéance calculée de la carte	
Date de dépôt de la demande de formation auprès de l'établissement agréé	au plus tard 3 mois avant l'échéance
Date de la dernière visite médicale	
Échéance médicale (cycle de 2 ans) distincte de la précédente	
Déclaration CNSS / AMO	Oui / Non
Pièces archivées	copies datées

5 ans

à compter de la **dernière formation accomplie**, pas de l'émission de la carte.

2 ans

visite médicale, sur un cycle propre. **Deux alertes distinctes.**



Clauses minimales du contrat avec une agence

Une agence répond envers son client de la bonne exécution des prestations, y compris exécutées par un tiers. Vous êtes ce tiers.

Cela ne vous rend pas responsable envers le client de l'agence, **mais cela fait de vous le premier fournisseur qu'elle vérifiera — et le premier contre lequel elle se retournera.**  **N3** Guide 09

1 • Identification des véhicules affectés

Immatriculation, série, capacité, type d'aménagement. **Une prestation vendue en LUXE s'exécute en LUXE.**

2 • Preuve des documents réglementaires

Engagement de fournir, à première demande, la copie de l'autorisation, de l'assurance et de la carte professionnelle du conducteur affecté.

3 • Standards de conduite et horaires

Points de prise en charge, amplitudes, respect des temps de conduite. Une agence qui coordonne aussi l'hébergement calera ces horaires sur ses propres contrats.  **C4** Guide 06

4 • Procédure de remplacement en cas de panne

Délai d'intervention, véhicule de substitution, qui paie quoi.  **N2** Guide 05

5 • Personne d'astreinte

Un nom, un numéro, une plage horaire.

6 • Politique de sous-traitance

Pas de substitution d'un autre transporteur sans accord préalable, et **maintien du même niveau réglementaire.**

7 • Gestion des incidents

Qui informe qui, dans quel délai, et par quel moyen conservant la preuve.

8 • Facturation et annulation

Barème, délais, et sort des frais engagés.

REPÈRE DE GESTION

Ces huit points sont un repère professionnel. **Ils ne remplacent pas la relecture d'un juriste.**

Le manifeste, et les deux durées

Ce qui se transmet avant le départ, et ce qui se garde après. Deux durées distinctes.

Passagers résidents

Liste nominative des passagers

Identification du donneur d'ordre

Itinéraire

Type de prestation

Certification du caractère non lucratif du transport

Passagers non résidents

Nombre de passagers

Itinéraire détaillé

Dates d'aller et de retour

Certification « porte fermée »

Le manifeste se transmet avant le départ, et il n'est pas une formalité destinée à l'administration : **c'est une preuve**. Il s'archive avec le bon de commande.

LES DEUX DURÉES DES ENREGISTREMENTS

28 jours

à bord, plus le jour du contrôle

Quel que soit le véhicule et quel que soit le conducteur au volant ce jour-là. En cas de panne, **l'enregistrement manuel est obligatoire**.

12 mois

à l'archive, règle de flotte unique

Six mois au cahier des charges sectoriel ; **au moins un an à l'article 164-1** pour l'employeur d'un conducteur de véhicule de transport de marchandises ou de transport en commun de personnes assujetti au chronotachygraphe. Douze mois couvrent les deux, sans tri à faire.

Les règles d'usage des feuilles. Feuilles homologuées en nombre suffisant · une feuille par conducteur · nouvelle feuille après chaque repos journalier · retrait interdit avant la fin de la période de conduite · mentions obligatoires (identité, permis, horaires et lieux de départ et d'arrivée, immatriculation, kilométrage, changements de véhicule) · **une feuille endommagée se remplace, et l'ancienne se conserve**.

Temps de conduite

Les six paramètres, comparés au régime européen. La comparaison européenne est indicative : les champs d'application ne se confondent pas.

PARAMÈTRE	MAROC	UNION EUROPÉENNE — référence, sans valeur au Maroc
Conduite continue avant pause	4 h 30	4 h 30
Pause	45 min, fractionnables	45 min, fractionnables
Conduite journalière	9 h par 24 h	9 h, portée à 10 h deux fois par semaine
Repos journalier	12 h minimum	11 h
Limite hebdomadaire de conduite	—	56 h par semaine, 90 h sur deux semaines
Repos hebdomadaire	—	45 h, réductible à 24 h

Là où le Maroc est plus strict

Le repos journalier : **douze heures**, contre onze dans le régime européen de référence utilisé ici.

Les paramètres hebdomadaires

Les textes routiers marocains encadrent la conduite sur une base journalière ; le régime européen y ajoute des paramètres hebdomadaires. **Les obligations qui relèvent du droit du travail sont distinctes.**

REPÈRE DE GESTION

Un donneur d'ordre étranger **peut imposer contractuellement** des standards plus exigeants que le minimum marocain. Ce n'est pas une exigence légale marocaine : **c'est une condition commerciale à vérifier marché par marché.**

● T1 Guide 07

Standards du donneur d'ordre, au-delà du minimum marocain

Registre d'archivage des enregistrements

Une armoire, un classeur par véhicule, une date sur chaque enveloppe. C'est le point de contrôle le plus important de votre entreprise.

Véhicule _____ Série _____ Année _____

MOIS	ENVELOPPE DATÉE	NOMBRE DE FEUILLES	CONTRÔLÉ PAR	OBSERVATIONS
Janvier	☐			
Février	☐			
Mars	☐			
Avril	☐			
Mai	☐			
Juin	☐			
Juillet	☐			
Août	☐			
Septembre	☐			
Octobre	☐			
Novembre	☐			
Décembre	☐			

Le défaut d'archivage engage l'entreprise, pas le conducteur. Et il ne se transmet à personne.

L'article 164-1 de la loi 52-05 vise l'employeur : amende de 100 000 à 200 000 DH, portée au double en cas de récidive dans l'année suivant une décision judiciaire définitive.

Notes — les questions à poser

Trois interlocuteurs, trois questions utiles. Une réponse écrite se conserve au dossier.

À L'ASSUREUR

Quelles garanties sont exigées au titre de mon agrément, et lesquelles relèvent de mon choix de gestion ? **Par écrit.**

À L'ADMINISTRATION

Le modèle que je projette d'acheter figure-t-il à l'annexe 5 **en vigueur** ? Et quel est le nombre de places exact qui sera porté sur la carte grise ?

AU GUICHET D'UN DISPOSITIF D'APPUI

La dépense que je projette est-elle éligible ? **En la décrivant précisément** — « le transport touristique est éligible » ne répond pas à la question « mon autocar est-il éligible ».

AUTRES NOTES

QUIZ D'AUTO-ÉVALUATION

18 questions

Trois niveaux, réponses commentées

Le commentaire compte plus que le score. Questions en page de gauche, réponses commentées en page de droite — et, lorsque c'est utile, la série de véhicules à laquelle la réponse s'applique.

Niveau 1

Les bases — questions 1 à 6.

Niveau 2

Application — questions 7 à 12.

Niveau 3

Maîtrise — questions 13 à 18.



Les réponses figurent en page suivante ; le score se calcule en fin de quiz, avec un renvoi de relecture par tranche.

LES QUATRE SÉRIES

1 1RE SÉRIE T

2 2E SÉRIE T

TGR

TLS

NIVEAU 1 — LES BASES

Q1 Sur quel texte repose le cadre du transport touristique routier ?

- A** Une loi de 2014
B Le dahir du 12 novembre 1963 **C** La loi 11-16
D La loi 80-14

Q2 Combien d'articles et d'annexes comporte le cahier des charges ?

- A** 12 et 3 **B** 19 et 5 **C** 25 et 4

Q3 Quelle flotte minimale l'accès à l'activité suppose-t-il ?

- A** Trois véhicules quelle que soit la série
B Un autocar, ou trois minicars, ou cinq véhicules de troisième série
C Cinq véhicules dans tous les cas

Q4 Quelle est la durée d'un agrément ?

- A** 5 ans **B** 7 ans **C** 10 ans

Q5 Que signifie le sigle TLS ?

- A** Transport léger de sécurité
B Véhicules légers spéciaux de tourisme
C Transport local saisonnier

Q6 La climatisation distingue-t-elle un autocar LUXE d'un autocar TOURISME ?

- A** Oui **B** Non

NIVEAU 2 — APPLICATION

Q7 Quel est l'âge maximal d'un TLS en exploitation ?

- A** 8 ans **B** 10 ans **C** 12 ans

Q8 Un chauffeur conduisant une berline de grande remise avec un permis B a-t-il besoin de la carte de conducteur professionnel ?

- A** Non, le permis B suffit **B** Oui
C Seulement au-delà de 20 heures par semaine

Q9 À partir de quelle date court le cycle de cinq ans de la carte professionnelle ?

- A** De l'émission de la carte
B De la dernière formation accomplie
C Du 1^{er} janvier suivant

Q10 Qu'est-ce qui déclenche le cycle de deux ans de la visite médicale ?

- A** La lettre du permis, D ou E(D)
B L'affectation du véhicule au transport de marchandises ou en commun de personnes
C L'ancienneté du conducteur

RÉPONSES COMMENTÉES · QUESTIONS 1 À 10

Niveaux 1 et 2

Q1 — B. Le cahier des charges de 2014 s'y adosse ; il ne le remplace pas.

Q2 — B. Dix-neuf articles, cinq annexes. **Le document est en ligne, en français, dans un fichier exploitable.**

Q3 — B. Le choix de série détermine donc le ticket d'entrée dans le métier.

Q4 — B. Et la demande de renouvellement se dépose l'année **précédant** l'expiration.

Q5 — B. De genre tout-terrain — les 4×4 d'excursion.

TLS

Q6 — B. Elle est obligatoire dans les deux types. Les vrais différenciateurs sont **les sanitaires, la penderie et la largeur du couloir.**

Q7 — C. Le seuil de 8 ans vise les seules voitures de grande remise. **Appliquer 8 ans à un 4×4 revient à le retirer quatre ans trop tôt.**

TLS

TGR

Q8 — B. Le texte vise explicitement les conducteurs de voitures de grande remise affectées au transport touristique, salariés ou non, à temps plein ou partiel.

TGR

Q9 — B. C'est la date qu'enregistre le tableau RH, **pas celle imprimée sur la carte.**

Q10 — B. L'article 14 de la loi 52-05 attache le cycle de deux ans à l'**affectation du véhicule**, pas à la catégorie de permis : dix ans en régime général, deux ans pour le transport de marchandises ou en commun de personnes, deux ans après 65 ans. Et ce calendrier reste distinct de celui de la carte : **deux alertes distinctes.**



Les TLS vivent douze ans. Les TGR, huit. Ce sont deux régimes, pas deux variantes.

NIVEAU 2 — APPLICATION (suite)

Q11 Un minicar de 12 places est-il soumis au chronotachygraphe ?

- A** Non, il est sous le seuil **B** Oui
C Seulement en circuit interurbain

Q12 Dans quel délai se notifie un changement de dénomination ou de responsable légal ?

- A** 30 jours **B** 60 jours **C** Aucun délai n'est fixé

NIVEAU 3 — MAÎTRISE

Q13 Sur l'archivage des enregistrements, laquelle de ces affirmations est exacte ?

- A** Six mois au cahier des charges, et aucune autre durée légale
B Six mois au cahier des charges, au moins un an à l'article 164-1 pour l'employeur d'un conducteur de véhicule de transport de marchandises ou de transport en commun de personnes assujetti au chronotachygraphe ; douze mois pour toute la flotte couvrent les deux
C Douze mois sont le minimum légal pour tous les véhicules

Q14 À combien s'élève l'amende encourue par l'employeur pour défaut de conservation des enregistrements ?

- A** 700 à 1 400 DH **B** 1 200 à 3 000 DH
C 100 000 à 200 000 DH, doublés en récidive

Q15 Quelle période d'enregistrements se présente lors d'un contrôle routier ?

- A** Le jour même **B** 7 jours
C Le jour du contrôle et les 28 jours précédents

Q16 Sur quel point le régime marocain est-il plus strict que le régime européen ?

- A** La conduite hebdomadaire
B Le repos journalier **C** Le repos hebdomadaire

Q17 Le transport touristique figure-t-il parmi les bénéficiaires des programmes de renouvellement de flotte lancés en 2026 ?

- A** Oui **B** Non **C** Seulement pour les autocars

Q18 Combien de structures portent en français le nom de « Fédération Nationale du Transport Touristique » ?

- A** Une **B** Au moins deux **C** Une par région

RÉPONSES COMMENTÉES · QUESTIONS 11 À 18

Niveaux 2 et 3

Q11 — B. Le seuil est de plus de neuf places conducteur inclus. **Toute la deuxième série est soumise, dès son plancher de dix places.**

2 2E SÉRIE T

Q12 — B. Soixante jours, et la notification va **aux deux ministères** — Tourisme et Transport.

Q13 — B. Les deux planchers écrits n'ont pas le même champ : six mois au cahier des charges sectoriel, **au moins un an à l'article 164-1** pour l'employeur d'un conducteur de véhicule de transport de marchandises ou en commun de personnes assujetti au chronotachygraphe. Une conservation de douze mois couvre les deux et évite tout tri véhicule par véhicule.

Q14 — C. Article 164-1 de la loi 52-05, inséré par la loi 116-14 — BO n° 6518 du 17 novembre 2016, p. 1735.

C'est deux ordres de grandeur au-dessus du reste du barème, et elle pèse sur l'employeur, pas sur le conducteur.

Q15 — C. Et en cas de panne du dispositif, **l'enregistrement manuel est obligatoire.**

Q16 — B. Douze heures contre onze. C'est le seul point où la conformité marocaine dépasse l'exigence européenne.

Q17 — B. Les bénéficiaires sont le transport rural, le transport de marchandises pour compte d'autrui, le dépannage et l'enseignement de la conduite. Le transport touristique est en revanche **éligible à l'aide carburant.**

Q18 — B. Deux structures distinctes, deux présidents, deux affiliations. **La mention de l'affiliation lève l'ambiguïté.**

VOTRE SCORE

Niveau 1 · questions 1 à 6 _____ / 6 Niveau 2 · questions 7 à 12 _____ / 6

Niveau 3 · questions 13 à 18 _____ / 6 Total / 18

Moins de 8 — les chapitres 1 et 2, sur le cadre et les quatre régimes de véhicules, posent le socle de tout le reste.

De 8 à 13 — le cadre est acquis ; le dossier conducteur et le registre d'archivage sont les deux outils suivants.

Plus de 13 — le sujet est maîtrisé ; la fiche de validation avant achat et les clauses du contrat d'agence prolongent la lecture.

Trois questions valent d'être rejouées quel que soit votre score. La **7** — l'âge des TLS et des TGR. La **13** — les deux planchers d'archivage et leur champ. La **14** — l'amende qui pèse sur l'employeur.

REJOINDRE LA CNT

Le guide 10 appartient à une collection de onze volumes

La collection « Référentiel Vivant » est publiée par la Confédération Nationale du Tourisme pour les professionnels du secteur. Elle est organisée en trois familles : **Concevoir** l'offre et l'expérience, **Naviguer** dans l'organisation et la sécurisation, **Toucher** les marchés et la distribution. Sa version vivante est en ligne sur cntacademy.ma/11guides.

POUR SUIVRE LA LECTURE

SI VOTRE QUESTION PORTE SUR...	VOIR
La responsabilité de l'agence envers son client, et ce que le contrat fournisseur peut faire	▲ N3 Guide 09 · Sécurisation juridique
Les TLS, ces 4x4 d'excursion qui relèvent du transport touristique	■ C3 Guide 03 · Micro-aventures outdoor
Les mêmes logiques contractuelles appliquées à l'hébergement	■ C4 Guide 06 · Produits locaux & artisanat
Les exigences qu'un donneur d'ordre étranger peut poser au-delà du droit marocain	● T1 Guide 07 · Accès aux marchés
La panne, l'accident, et ce que couvre réellement l'assurance	▲ N2 Guide 05 · Gestion des crises

MODALITÉS D'ADHÉSION

L'admission est ouverte à toute personne morale satisfaisant aux conditions des articles 7 et 8 des statuts, ainsi qu'aux fédérations professionnelles nationales et aux associations professionnelles régionales. **Le dossier de candidature, les pièces à joindre et le barème des cotisations figurent en page suivante.** Formulaire et procédure : www.cnt.ma/page/adhesion-au-cnt.

ONZE GUIDES

Trois familles, un même gabarit.

Pastille de registre, encadré « point d'attention », renvois par codes de collection, fiche pratique : chaque volume suit la même organisation.

Concevoir — C1 à C4
Naviguer — N1 à N3
Toucher — T1 à T4

ADHÉRER À LA CNT · MODE D'EMPLOI

Le dossier, les pièces à joindre, le barème

L'admission en qualité de membre est ouverte, outre les fédérations professionnelles nationales et associations professionnelles régionales adhérentes, à **toute personne morale** satisfaisant aux conditions d'admission des **articles 7 et 8 des statuts** et du **règlement intérieur**. La demande est adressée au Président de la CNT, accompagnée des pièces justifiant de la conformité aux lois en vigueur du candidat.

ENTREPRISES · PERSONNES MORALES

Le dossier de candidature se compose de :

une **demande d'adhésion** à remplir selon le formulaire fourni à cet effet par la CNT

une copie d'inscription de l'entreprise aux **rôles des patentes**

une **déclaration du chiffre d'affaires** du dernier exercice précédant la demande

la **liste des mandataires et dirigeants sociaux**, avec la nature et la durée de leurs mandats

la **justification de l'adhésion** à l'association professionnelle régionale ou, le cas échéant, à la fédération professionnelle nationale, et des mandats qui y sont détenus

ÉGALEMENT DEMANDÉ AU BULLETIN

fiche de renseignements · **modèle J de moins de trois mois** · mandat dûment complété si le représentant n'est pas le mandataire social · attestation de l'association ou de la fédération justifiant que la cotisation est à jour · **chèque du montant de la cotisation, libellé à l'ordre de la CNT**

GROUPEMENTS · ASSOCIATIFS PROFESSIONNELS

Le dossier de candidature se compose de :

une **demande d'adhésion** à remplir selon le formulaire fourni à cet effet par la CNT

une copie des **statuts** du groupement

une copie du **récépissé du dépôt** desdits documents auprès des autorités compétentes

une **déclaration du nombre de membres** au jour de la demande d'adhésion

le **procès-verbal de la dernière assemblée générale**

la **liste des membres du bureau**, avec mention de leurs mandats et de leurs dates d'expiration

ÉGALEMENT DEMANDÉ AU BULLETIN

règlement intérieur · liste des membres · **représentants dûment mandatés** pour assister aux conseils d'administration et aux assemblées générales · **chèque du montant de la cotisation, libellé à l'ordre de la CNT**

LE BARÈME DES COTISATIONS · COTISATION ANNUELLE ET NOMBRE DE VOIX

Entreprises adhérentes — toutes catégories

5 000 à 50 000 DH · 1 à 10 voix

Le minimum et le maximum sont fixés par chaque fédération **métier**, selon des critères propres à son activité. Sont concernées les agences de voyages, l'hébergement, la restauration, le transport touristique, la location de voitures, les sociétés de guides, les établissements de loisirs et les investisseurs touristiques.

GROUPEMENTS ASSOCIATIFS · CATÉGORIE

COTISATION

VOIX

Fédération métiers nationale

50 000 DH

10

Conseil régional du tourisme

25 000 DH

5

Association sectorielle régionale

10 000 DH

2

Barème du règlement intérieur de la CNT. Les conditions, pièces et barèmes sont arrêtés par les organes de la CNT et peuvent évoluer ; la procédure en vigueur est publiée sur www.cnt.ma/page/adhesion-au-cnt.

OÙ ADRESSER LE DOSSIER

**Monsieur le Président
Confédération Nationale du Tourisme**

320, boulevard Zerktouni — 5^e étage
Casablanca

LA DÉCLARATION QUE PORTE LE BULLETIN

« Je déclare avoir pris connaissance des statuts et du règlement intérieur de la CNT et y adhérer sans réserve. »

Le bulletin se termine par la signature et le cachet du représentant. Deux formulaires existent, l'un pour les entreprises, l'autre pour les associations et fédérations : ils sont fournis par la CNT.

Onze guides, trois familles, un même gabarit

Chaque guide de la collection reprend les mêmes composants : la pastille de registre, les renvois par codes de collection et la fiche pratique.

■ Concevoir

- C1** Hébergements innovants
- C2** Cyclotourisme & mobilité douce
- C3** Micro-aventures outdoor
- C4** Produits locaux & artisanat

▲ Naviguer

- N1** Coordination agence-hôtel
- N2** Gestion des crises
- N3** Sécurisation juridique

● Toucher

- T1** Accès aux marchés
- T2** Réceptifs spécialisés
- T3** **Transport touristique routier**
ce guide · Guide 10
- T4** Distribution & intermédiation

Un exploitant qui a lu l'un
sait lire les dix autres.



الكونفدرالية الوطنية للسياحة
ⵓⵔⵉⵎⵉⵏ ⵏ ⵓⵔⵉⵎⵉⵏ
Confédération Nationale du Tourisme

COLLECTION

Référentiel Vivant

Onze guides thématiques pour les professionnels du tourisme, organisés
en trois familles.



Concevoir

l'offre et l'expérience



Naviguer

dans l'organisation et la
sécurisation



Toucher

les marchés et la distribution