

M'dina Bus proche de la sortie de route

LA compagnie de transport urbain à Casablanca est en proie à de graves difficultés financières. Elle perd 120 millions de dirhams par an. Cette situation est le résultat de plusieurs facteurs: une convention de

gestion déléguée qui s'est avérée inopérante, l'absence d'organisation de la mobilité dans la métropole,... l'Etat a fait supporter au transporteur la facture du Printemps arabe: 10 millions de dirhams par an.□

Voir pages 8 & 9

M'dina Bus proche d'une sortie de route

- La compagnie perd 120 millions de dirhams par an
- Aucun plan de renouvellement de la flotte à l'ordre du jour
- Toute la gestion déléguée du transport en cause à Casablanca

LA situation que traverse M'dina Bus est symptomatique des ratés de la concession déléguée du transport urbain à Casablanca. Au contraire de la plupart d'autres villes, la greffe n'a pas pris dans la métropole. L'autorité déléguante et son partenaire se rejettent la responsabilité sur l'application de la convention.

Selon toute vraisemblance, l'opération «sauvetage» menée par la CDG après son entrée dans le capital de la compagnie ne suffira pas à assurer sa viabilité. Ce qui est certain, c'est que l'heure est grave. Le



Le parc automobile de la compagnie a pris de l'âge. Ce qui ne fait qu'accroître ses coûts d'exploitation, via la consommation de carburants (Ph. Jarfi)

transporteur est en effet fragilisé par l'enchaînement des pertes d'exploitation, 120 millions de dirhams par an. La dernière augmentation du prix de gasoil pourrait lui porter un coup fatal. Le surcoût serait évalué à plusieurs millions de dirhams.

Comme si cela ne suffisait pas, plus de deux ans après, l'Etat ne lui a toujours pas remboursé (malgré des engagements écrits) la «facture du printemps arabe». A la demande du gouvernement, la société avait concédé une augmentation de 600

ces véhicules dans la mobilité des populations. Tout comme il n'a pas été possible d'assurer «l'exclusivité» promise à la société.

Par ailleurs, l'absence de toute organisation de la mobilité dans la métropole peut mettre à mal n'importe quel prestataire. Les plans des déplacements urbains sont restés de beaux schémas sur le papier. Casablanca, avec ses bouchons, manque cruellement de couloirs de bus. La direction de M'dina Bus confie qu'elle sollicite depuis 2004 le tracé des couloirs des bus, mais «on nous dit que ce n'est pas possible», révèlent les responsables. «Quand on voit que pour le tram, on a été capable de fermer une des plus grandes artères de la ville (boulevard Mohamed V), on se dit que la possibilité est là, mais la volonté ne suit pas».

Une étude, en partenariat avec l'Autorité organisatrice des déplacements urbains dans la ville, a été réalisée en avril 2011 puis actualisée en juin 2012. Conclusions: sur certaines tronçons, la vitesse commerciale est de 2 km/h, c'est-à-dire que le bus va deux fois moins vite qu'un piéton dont la vitesse est estimée à 5 km/h. Dans ces conditions, font remarquer les responsables de la compagnie, «les bus se transforment en arrêts mobiles». Tous ces éléments ont fait voler en éclats le business model de l'entreprise: Le nombre de passagers par bus et par jour

Où est passé le comité de suivi du contrat de gestion?

CETTE instance où se décident des aménagements de plusieurs paramètres qui touchent l'exploitation est quasiment en veilleuse. La direction de M'dina Bus accuse: «On se manifeste, on a envoyé plusieurs courriers, en demandant de réviser les tarifs, de refaire la revue triennale de la convention, mais on n'a aucune réponse». La seule et dernière revue triennale du contrat de gestion déléguée remonte à 2007. □

dirhams nets aux 800 ex-agents RATC qu'elle compte encore dans ses effectifs et qui ont gardé leur statut de fonctionnaire. Par an, la note s'élève à 10 millions de dirhams. Or, malgré de nombreuses relances, l'Etat-employeur, qui devait prendre en charge ces revalorisations salariales, n'a pas versé le moindre dirham à ce jour.

Au-delà, c'est toute la gestion déléguée du transport urbain et, encore plus, l'organisation de la mobilité qui est en cause. Pour diverses raisons, peu de dispositions prévues dans le contrat de gestion déléguée ont été mises en œuvre. Par exemple, l'éloignement grands taxis blancs du périmètre urbain s'est avéré inopérant car irréaliste au vu du rôle que jouent encore

est aujourd'hui de 720 contre 950 prévus à l'origine.

La détérioration de la situation financière de la compagnie était prévisible. Dès les premières années de la mise en service de M'dina Bus, l'autorité déléguante et la compagnie se renvoient la responsabilité d'une éventuelle catastrophe. La société n'a jamais pu procéder au renouvellement de son parc de bus. Quand on prend Rabat pour exemple, beaucoup de Casablancais se demandent aussi pourquoi l'entreprise avait fait le choix d'investir dans les bus d'occasion. □

A. Lo.

Pour réagir à cet article:
courrier@leconomiste.com

La compagnie se branche à la géolocalisation

• Dès fin septembre, un système de tracking pour traquer les incivilités

NON-respect des feux de signalisation, excès de vitesse, changement d'itinéraire... les Casablancais n'en peuvent plus! Ces multiples infractions posent la question des méthodes de sélection des conducteurs de M'dina Bus et du processus de formation. Mly Youssef El Ouedghiri, directeur du Capital humain chez M'dina Bus, est formel : «Le processus de formation est bien ficelé, le problème réside dans l'environnement d'exploitation ; Il existe un service de suivi sur réseau pour l'ensemble des conducteurs mais il peut y avoir une minorité qui ait un comportement inacceptable».

M'dina Bus dit investir 2,5 millions de DH dans le training de son personnel de conduite. La formation à l'entrée dure au minimum deux mois, avec un contenu pédagogique, des tests d'évaluation et des



Mly Youssef El Ouedghiri, directeur du Capital Humain chez M'dina Bus: Les caméras de surveillance et des radios seront installées à la fin de ce mois dans chaque bus (Ph. Jorf)

séances de mise en situation. Par ailleurs, la compagnie assure avec l'OFPPT des modules de formation continue à ses conducteurs axés sur la sécurité routière,

l'amélioration des compétences en mécanique ainsi que la gestion de clientèle.

Ces efforts, les usagers de la route et les automobilistes ne les voient pas toujours dans le comportement de conducteurs de la compagnie qui prennent au quotidien plus que des libertés avec les règles du code de la route. Certains vont jusqu'à dévier de leur itinéraire et s'engouffrer dans les petites ruelles laissant au passage des voyageurs qui attendent à l'arrêt.

La compagnie annonce à cet effet le déploiement d'un dispositif de suivi d'aide à l'exploitation (SAE). Il s'agit d'un système de géo-localisation des bus, pour avoir en temps réel, la position du bus sur la route et la vitesse à laquelle il roule. Les caméras de surveillance et des radios seront installées à la fin de ce mois dans chaque bus pour «aider à gérer» les incivilités et les violences que subissent les conducteurs.

Sans chercher à justifier les écarts de ses conducteurs, la direction affirme que les attaques dont ils sont victimes et les conditions de circulation à Casablanca accentuent le stress sur ses collaborateurs.

Quand il y a des «déviations», elle assure traiter systématiquement les plaintes qui lui parviennent. Des sanctions sont prononcées, allant de «l'avertissement verbal au licenciement», selon la gravité de la faute.

Actuellement, 4.800 personnes sont employées chez M'dina Bus dont 800 agents de l'ex-RATC au statut de fonctionnaire en détachement. Dans ce total, il faut compter 1.600 conducteurs. Le salaire mensuel moyen d'un conducteur s'élève à 2.800 dirhams nets (hors primes et heures supplémentaires).

L'entreprise a réalisé un chiffre d'affaires de 514 millions de dirhams en 2012 pour un résultat déficitaire de 120 millions de dirhams. Le climat social serait plus apaisé aujourd'hui, confie la direction de l'entreprise. En cinq ans, les arrêts de travail ont presque disparu. «Seulement», une demi-journée de grève depuis. □

A. Lo.

*Pour réagir à cet article:
 courrier@leconomiste.com*