

ELLE N'EST PAS INSCRITE PARMİ LES PRIORITÉS DE 2014

Interopérabilité bus/tram : les Casablancais devront encore patienter

■ Les autorités de la ville l'annoncent pour les prochaines semaines, mais la complexité des problèmes à résoudre risque de retarder sa mise en place ■ La révision du contrat de M'dina Bus est indispensable pour assurer la continuité de son service ■ Techniquement, la société est prête pour le nouveau système de billettique.

Attendue pour ce premier trimestre, l'interopérabilité entre le tramway et les bus dans le Grand Casablanca risque finalement d'être retardée. Les deux opérateurs concernés, à savoir Casa Transport et M'dina Bus, avouent ne pas disposer de visibilité quant à l'entrée en vigueur du système. Du côté du Conseil de la ville, là non plus aucune date précise n'est annoncée. «Le lancement est prévu pour les prochaines semaines», se contente de déclarer Mohamed Sajid, président du conseil. En tout cas, ce projet n'est pas inscrit parmi les actions urgentes programmées pour 2014 dans le cadre du plan d'urgence de la ville. Un peu plus précis, Khalid Safir, wali de la région du Grand Casablanca, a cité, dans son introduction, l'interopérabilité Bus/Tram parmi les projets programmés à moyen terme. C'est dire que finalement les Casablancais risquent encore de patienter assez longtemps avant de pouvoir emprunter tram et bus avec le même ticket.

Pourtant, du côté des opérateurs concernés, de réelles avancées sont bel et bien enregistrées. M'dina Bus en est particulièrement à l'origine. «Ce qu'on peut confirmer, c'est que, du moins sur le volet technique/billettique, M'dina bus est aujourd'hui en mesure de lancer ladite complémentarité», déclare Youssef El Ouedghiri Idrissi, directeur du capital humain. La société a procédé depuis septembre 2013 à tous les tests techniques de prise en charge des cartes du tramway par son système billettique, et ce, conformément à son cahier des charges. Elle est donc prête à se mettre en conformité avec le système de billetterie du tram, dès lors que les autorités de la ville décideront de lancer l'interopérabilité. D'ailleurs, l'opérateur a récemment émis de nouvelles cartes d'abonnement qui peuvent également



être utilisées et acceptées au niveau du tramway une fois le système acté. De plus, toute la flotte de bus a été dotée d'un pupitre validateur de ticket et le système billettique qui devrait servir pour l'interopérabilité est déjà fonctionnel sur toutes les lignes.

Comme pour le tramway, les volets investissement et exploitation de M'dina bus devraient être séparés

C'est au-delà de l'aspect technique que les choses semblent coïncider. En effet, que ce soit auprès de Casa Transport ou de M'dina Bus, on souligne que la question majeure qui reste en suspens est celle des paramètres de l'intégration tarifaire. Le Conseil de la ville et l'Agence organisationnelle du déplacement urbain (AODU) devront en effet se prononcer sur le tarif, la partie du chiffre d'affaires qui reviendra aux bus et celle qui sera reversée au tramway, ainsi que sur le système de tarification (vente d'un trajet ou d'une plage horaire...), avant d'annoncer le lancement de l'interopérabilité. Résoudre ces questions s'avère particulièrement délicat en raison de la nature

AU MOMENT OÙ
LE GESTIONNAIRE
DU TRAMWAY DE
CASABLANCA, EN
L'OCCURRENCE CASA
TRAM, EST COUVERT
CONTRE LES DÉFICITS
D'EXPLOITATION, MDINA
BUS SUPPORTE POUR SA
PART TOUTES LES PERTES
QUE PEUT GÉNÉRER
L'EXPLOITATION DES BUS

même des contrats régissant la gestion des bus et du tram par les autorités de la ville.

Au moment où le gestionnaire du tramway de Casablanca, en l'occurrence Casa Tram, est couvert contre les déficits d'exploitation, M'dina Bus supporte pour sa part toutes les pertes que peut générer l'exploitation des bus. En effet, le ministère de l'intérieur et celui de l'économie et des finances combient, selon les termes du contrat régissant

la gestion du tramway, toutes les pertes qui peuvent découler du prix réglementé des tickets. Le cas des bus est, lui, différent, car même si là aussi le prix est réglementé, M'dina Bus reste seule confrontée au risque opérationnel. «Le transport public est un secteur difficile dans le sens où pour maintenir les tarifs accessibles, il faut les régler. Ce qui implique forcément des déficits pour les sociétés délégataires», explique Mohamed Sajid. C'est la raison pour laquelle il faudra, avant l'entame du projet, réviser le contrat qui relie M'dina Bus à l'autorité de la ville. Selon les premiers échos au sein du Conseil de la ville, cette révision devrait privilégier la séparation des volets liés à l'investissement et ceux liés à l'exploitation comme pour le tramway. De cette manière, la situation déficitaire de M'dina Bus ne sera plus un handicap pour la réalisation des investissements, le renouvellement de la flotte en particulier.

D'ailleurs, selon M. Sajid, M'dina Bus est, dans la configuration actuelle, incapable de réaliser les investissements nécessaires, ce qui justifie la budgétisation par la ville, pour 2014, de 200 MDH pour l'ac-

quisition de 200 bus.

L'interopérabilité requiert plus de bus pour assurer les continuations

Ce genre d'investissements est particulièrement stratégique pour le projet d'interopérabilité dans le sens où ils garantissent une équité dans la qualité de services qu'offrent le tramway et les bus, condition que les experts jugent indispensable pour que le projet réussisse. Cette qualité de service concerne à la fois l'intérieur des bus, mais également la fréquence de leur rotation. En effet, «la capacité du tramway et celle d'un autobus étant fondamentalement différentes, il faudra plusieurs autobus au niveau des pôles d'échange pour pouvoir répondre à la demande des usagers, qui plus est vers des destinations différentes», explique-t-on auprès de M'dina Bus. Dans ce contexte, la flotte d'autobus disponible au niveau du Grand Casablanca devra être sensiblement augmentée, chose que la séparation entre l'investissement et l'exploitation dans ce domaine facilitera.

Par ailleurs, cette séparation offrira également plus de marge de manœuvre aux autorités de la ville pour la fixation de tarifs accessibles pour l'utilisation commune des deux modes de transport. Ceci ne remet cependant pas en cause la nécessité d'introduire, dans le nouveau contrat de gestion des bus, un système de subvention permettant d'assurer l'équilibre économique et financier de l'exploitation.

C'est dire la complexité des volets qui reste en suspens pour la mise en place de l'interopérabilité entre les bus et le tram. Et dans ce contexte, «les quelques semaines à venir» risquent d'être insuffisantes pour que les autorités de la ville tranchent sur ces questions ■

Y.T.