

Interopérabilité, déficit financier, exclusivité d'exploitation...

Quel avenir pour M'dina bus à Casablanca ?



_____ Voir page 8 _____

Interopérabilité, déficit financier, exclusivité d'exploitation...

Quel avenir pour M'dina bus à Casablanca ?

Imane Nigrou

inigrou@aujourd'hui.ma

Le Conseil de la ville de Casablanca décortique les comptes de M'dina bus au moment où la crise des transports étouffe la métropole. D'un côté comme de l'autre, des engagements n'ont pas été tenus. Les investissements que devait réaliser M'dina bus n'ont pas eu lieu. Le renouvellement de son parc non plus. Quant à l'exclusivité d'exploitation promise par le Conseil de la ville à cette société de gestion déléguée, elle n'est toujours pas à l'ordre du jour et trois autres acteurs opèrent librement. Ils exploiteraient même «*les lignes les plus rentables*». Comment se présentent les faits ? Pourra-t-on parler d'interopérabilité tram/bus au milieu de cette crise? M'dina bus verra-t-elle son contrat se renouveler après 2019? Ce sont là des questions auxquelles ALM a tenté d'apporter ne serait-ce qu'un début de réponse.

L'une des problématiques qui pèsent lourd sur la gestion d'une ville comme Casablanca est liée aux transports. Le tramway n'a pas forcément réussi à alléger le trafic et la régulation des grands taxis peine à voir le jour, cédant place



aux transporteurs clandestins, appelés communément «*Khattafa*». Ceci au moment où plusieurs sociétés interfèrent et se partagent le réseau d'autobus alors que, initialement, une seule devait y avoir accès: «*M'dina bus*». Contacté par ALM, le directeur capital humain de cette entreprise, Moulay Youssef El Oudghiri, indique que le fait qu'un comité de suivi se soit enfin réuni est en soit «*une réalisation*». Loin de toute ironie, ce comité de suivi qui devait se réunir en 2008 déjà serait une bonne assise pour résoudre

la crise. Un point sur lequel s'accordent à la fois le maire de Casablanca Abdelaziz El Omari et les responsables de M'dina bus. Dans une déclaration de presse antérieure, le maire de Casablanca indique qu'à l'issue de cette réunion, un audit sera fait et les comptes de l'entreprise seront étudiés sur la durée s'étalant de 2004 à 2015. «*Nous voulons comprendre quels sont nos droits et obligations dans cette affaire*», avait-il déclaré.

Pour sa part, Oudghiri explique que le Conseil de la ville se penche enfin sur les comptes de l'entreprise afin de construire une «*base de confiance*» qui servira de point de départ pour assainir et régler d'autres chantiers. Il s'agit de l'exploitation, le déficit financier, l'interopérabilité et d'autres points non moins importants. Durant cette réunion, il a également été question de la validation du règlement intérieur de ce comité de suivi qui, rappelons-le, devait être fait il y a plus d'une décennie ; en 2005. La présentation de l'état de la gestion déléguée a été à l'ordre du jour aussi. «*Un comité technique doit préparer un cahier des charges. Nous devons principalement avoir une visibilité d'ici l'été où aura lieu une deuxième réunion du comité de suivi*». Ceci permettra de

statuer sur l'avenir des relations entre M'dina bus et le Conseil de la ville.

M'dina bus explique la complexité de la situation par les engagements non respectés du délégant. Ses caisses ne cessent de se creuser accusant un déficit financier allant de 100 à 120 millions de dirhams chaque année. Pour être rentable, M'dina bus estime qu'elle doit compter 950 voyageurs par bus quotidiennement. Or, depuis sa prise de fonction, ce chiffre a pu atteindre dans le meilleur des cas les 750 voyageurs par jour. Aujourd'hui, le Conseil de la ville reproche à M'dina bus l'absence d'investissements et le non renouvellement de son parc qui est d'une moyenne de vie de 16 ans au lieu de 7 ans. «*Si l'on se base sur l'article 5 du contrat de gestion déléguée, nos engagements sont tributaires des engagements de l'autre partie*», explique Oudghiri. Autrement dit, le statu quo est maintenu. Il faut savoir toutefois que les actionnaires de cette entreprise avaient débloqué la somme de 20 milliards de dirhams dans ce but. Sous contrainte, ce budget a été réorienté vers l'exploitation. «*Cette enveloppe d'investissement a été consommée en exploitation. Nous n'avons d'autres choix que*

d'assurer la continuité de nos services», déplore-t-il.

Ce qui alimente davantage cette crise financière chez M'dina bus et donc par extension sa discorde avec la ville est l'exploitation. Tel qu'expliqué par leur directeur de capital humain, «*M'dina bus devait avoir l'exclusivité sur l'exploitation des lignes à Casablanca. Les trois autres entreprises qui opèrent en ville devaient de ce fait se retirer en 2009. Chose qui n'a toujours pas été faite*». Quant à une éventuelle non reconduction du contrat entre le Conseil de la ville et M'dina bus, cette même source a été claire. «*Ce risque se pose toujours. Notre contrat prend fin en 2019. Il sera probablement prolongé de sept années supplémentaires. Maintenant, si le contrat est rompu, M'dina bus doit être indemnisée sur le passif*». Rassurant, Oudghiri explique que la société demande un audit depuis 2006. «*L'audit est là pour définir les vraies causes du déficit de M'dina bus. Avec le conseil actuel de la ville, l'échange passe beaucoup mieux. Nous avons été reçus par le maire, c'est une réalisation en soi*», indique-t-il tout en espérant que le comité de suivi, enfin établi, puisse aider au dénouement de cette affaire.

Interopérabilité : M'dina bus se dit «prête», mais...

Quant à la très attendue interopérabilité tram/bus, le responsable au sein de M'dina bus nous confie : «*Techniquement, nous sommes prêts à déployer cette interopérabilité depuis 2013. La balle est dans le camp des autorités délégantes*». En effet, la complexité d'une décision pareille n'est pas à prendre à la légère. A commencer par les modalités de répartition des gains entre les deux sociétés (Casa Transports et M'dina bus) qui doivent être définies au même titre que la subvention des différences des prix d'achat du ticket. Il est à rappeler que ce n'est plus l'Etat qui assume cette différence pour l'emprunt du tramway. Depuis cette année, le Conseil de la ville est tenu d'assurer le déficit de Casa Transports avec une subvention à hauteur de 40%, soit environ 80 millions de dirhams. Ceci au moment où aucune subvention n'est accordée aux autobus. L'autre question qui s'impose est celle liée aux modalités d'application de cette interopérabilité au lendemain de l'achèvement des contrats des deux gestionnaires.