

Casa/Transport urbain

Le multimodal tram/bus prseque bouclé

• La répartition des recettes n'est pas encore définie

• Les stations de transition... un point noir

APRÈS plusieurs mois de retard, l'intermodalité bus/tram est enfin à l'ordre du jour. Les Casablancais pourront désormais prendre le bus et le tram ou combiner les deux avec un seul titre de transport. Un projet dont la durée d'études s'est étalée sur 2 ans, mais le retard a été rattrapé 8 mois avant sa mise en place. «Aujourd'hui, tous les moyens techniques sont opérationnels. Le concept devrait être lancé avant la fin de l'année», annonce Moulay Youssef El Ouedghiri, directeur du capital humain à M'dina Bus. Un budget de 50 millions de DH a été alloué à l'équipe-



Le ticket bus/tram devra faciliter la circulation des Casablancais et économiser sur les trajets. De plus, la complémentarité entre le bus et le tram sera encouragée par un rabais (Ph. Khalifa)

ment de 800 bus de pupitres-valideurs ainsi qu'au déploiement, sur l'ensemble du réseau commercial, du matériel pour la création et la recharge de cartes à puce.

Le même budget finance un module de géolocalisation des véhicules en temps réel, s'appuyant sur les fonctions du GPS et de communication par GPRS des pupitres embarqués.

Le ticket commun, de par son moyen de paiement unique, devra faciliter la circulation des citoyens. «En théorie, il permettra d'économiser sur les trajets. Car la complémentarité entre les moyens de transport sera encouragée par un rabais», explique-t-on auprès de M'dina Bus. Concrètement, au lieu que le client paie deux titres, un pour 6 DH et l'autre pour 4 DH, il n'en paiera que 7 ou 8 DH. Pour l'heure, les tarifs ne sont pas encore définis. Pareil pour la répartition des bénéfices entre les deux sociétés, car cela relève des prérogatives des autorités locales du Grand Casablanca. «Sachant que M'dina Bus est en situation de déficit structurel, la ville devra penser à un système de compensation afin d'encourager l'intermodalité», confie le management de M'dina Bus.

Par ailleurs, le système de paiement des titres de transport reste le même chez les deux sociétés. Le client paiera

son ticket à la montée du bus et devra utiliser le même ticket pour pointer au moment d'emprunter le tram. Des agences commerciales seront déployées au niveau du réseau et les terminus. Pour l'instant, le mode d'emploi n'est pas encore précisé. Il se fera soit par trajet unique, soit par tranche horaire. «Le client aura droit à une correspondance bus/tram ou tram/bus dans une plage horaire d'une heure. Pour le trajet unique, la carte sera débitée au moment de la transition».

Mais si tout semble mis sur les rails ou presque, plusieurs changements structurels devront être mis en place. Il s'agit des stations d'échange qui permettront la transition bus/tram, notamment celles de Casa-Voyageurs, Bachkou, Hay Mohammadi, les facultés et Place des Nations unies... Pour fluidifier la circulation, une dizaine de bus devrait être disponibles à chaque arrêt du tram. De plus, ces pôles d'échange sont souvent étroits et pour la plupart occupés par les automobilistes. Un autre défi à relever, car pour l'instant l'infrastructure ne semble pas être prête pour accueillir cette nouvelle reconfiguration. □

Imane NAJI

Pour réagir à cet article:
courrier@economiste.com