

Intermodalité bus-tram à Casablanca : les opérateurs prêts, le Conseil de la ville retarde



La complémentarité bus-tram, qui devait être opérationnelle il y a un an, ne l'est toujours pas, même si les bus et les trams sont prêts. Plusieurs questions restent encore à régler sur les tarifs et les points de correspondance, toujours pas aménagés.

Annoncée comme une révolution en matière de transports urbains, la complémentarité bus-tram à Casablanca tarde à se concrétiser. Actuellement, la totalité du parc de M'dina Bus est équipé en système de billettique, en caméras de surveillance et en postes de communication radio, les trois dispositifs exigés par le cahier des charges de Casa Transport.

« Nous étions prêts dès janvier 2014, date à laquelle le dernier de nos 800 bus a été équipé » nous explique Moulay Youssef Oudghiri, directeur du capital humain de M'dina Bus. D'ailleurs, à ce stade, « 90.000 cartes M'dina Moov ont été distribuées. Elles étaient opérationnelles depuis novembre 2013. Il s'agit de cartes rechargeables que les passagers peuvent se procurer gratuitement auprès des agences commerciales »

précise Meriem Nicolleau, de l'agence conseils RP de M'dina Bus.

En revanche, concernant l'intermodalité, les usagers des transports en commun devront attendre, même si on se dit prêt du côté de M'dina Bus. « Si la ville donne son feu vert, il ne nous faudra que 24 heures pour activer l'intermodalité ! » déclare M. Oudghiri. Mais tout porte à croire que le conseil de la ville a d'autres préoccupations en tête.

En effet, plusieurs questions restent en suspens depuis ces derniers mois, notamment les modalités de facturation. Le prix du ticket dépendra-t-il du trajet ? De la plage horaire ? Ou relatif à la montée/descente ? Pour l'heure le Conseil de la ville n'a pas encore tranché. A ce problème s'ajoute celui de la répartition du tarif entre le bus et le tram, ainsi que les mécanismes de subvention mis en place.

Autre question : les points de correspondance entre le bus et le tram, qui ne sont, pour l'heure, pas précisément définis constituent un gros handicap. En termes d'infrastructures, ces pôles d'échanges ne permettent pas d'assurer un service efficace. « Il faut savoir qu'un tramway est doté d'une capacité d'accueil équivalente à 12 bus. Il faudrait donc qu'il y ait assez de place de stationnement pour 10 à 15 bus, dans chaque point de correspondance. Une nécessité difficile à combler » estime le directeur du capital humain de M'dina Bus.

Il convient de rappeler que les pôles d'échanges devaient initialement se situer à proximité de la place Maréchal, du boulevard Mohammed V, de la station Bachkou, du terminus Sidi Moumen et à proximité de l'institut Pasteur.

Malgré le retard enregistré par le Conseil de la ville dans la mise en place de ce projet, M. Oudghiri s'inquiète, non pas de l'aboutissement de l'intermodalité, mais de la survie même de la compagnie M'dina Bus. « Nous estimons qu'il est important de concrétiser ce projet, mais il ne faut pas oublier que M'dina Bus est en déficit structurel. Chaque année, nous enregistrons un déficit de 120 MDH pour maintenir le prix du ticket de bus inchangé » et d'ajouter : « si ce déficit persiste, c'est la continuité du service public qui sera mise en jeu. »