



Environ 2 milliards de DH de subventions non versées par Casablanca à M'dina Bus

C'est l'un des dossiers chauds que le nouveau bureau du Conseil de la ville de Casablanca devra prendre en charge. M'dina Bus accuse un déficit cumulé de près de 2 milliards de DH, et attend toujours les subventions que la ville est censée lui verser. Les investissements prévus pour améliorer le service de transport n'ont pas été non plus réalisés. La société survit tant bien que mal...

P.26

LE TRANSPORTEUR PUBLIC RÉSISTE TANT BIEN QUE MAL

Environ 2 milliards de DH de subventions non versées par Casablanca à M'dina Bus !

■ Le déficit d'exploitation est de 120 MDH en moyenne par an depuis 2010 ■ Pour le résorber et réaliser les investissements prioritaires, la subvention annuelle nécessaire est estimée au double ■ La ville soupçonnée de se désintéresser du problème.

C'est certainement l'un des dossiers chauds que trouvera Abdellaziz El Omari, fraîchement élu maire de Casablanca, sur son nouveau bureau. Quelques semaines avant la fin de son mandat à la tête du Conseil de la ville, Mohamed Sajid avait ravivé la polémique autour des services de transport public, en adressant à M'dina Bus une mise en demeure la sommant de respecter les engagements pris en matière d'investissement dans les bus. Mais pour la société, cette mise en demeure n'a pas lieu d'être puisque la non-réalisation des investissements prévus est une conséquence du non-respect des engagements pris par la ville elle-même dans le cadre du contrat de gestion déléguée.

Cette affaire soulevée à la veille des élections communales relance surtout le débat sur les problèmes du transport public à Casablanca. En effet, d'année en année, le déficit généré par l'activité s'accumule et à un moment ou un autre, il faudra une intervention des autorités pour le résorber. D'après les données de la société de transport, le déficit d'exploitation est de 120 MDH en moyenne par an, généré par 620 millions de charges et 500 millions de recettes. Et encore, ce niveau de déficit est en amélioration comparativement à la période d'avant 2010 où il atteignait des proportions plus importantes. Pour y faire face, M'dina Bus n'a eu de cesse de réclamer des subventions de la ville, et ce, dans le cadre de la révision du contrat. En effet, les deux parties devaient se rencontrer tous les 3 ans pour apporter les ajustements nécessaires au contrat en vue d'assurer l'équilibre financier du délégataire. «Si l'on se place dans la logique de l'amélioration du service attendue par les Casablançais et sans toucher au prix du



ticket, la subvention nécessaire devrait être de l'ordre de 250 MDH», estime-t-on auprès de M'dina Bus. Ce montant inclurait à la fois la prise en charge du déficit d'exploitation et les investissements jugés prioritaires. Or, n'ayant jamais été versé, le montant cumulé des subventions que réclame la société à la ville atteint des niveaux faramineux. Environ 2 milliards de DH, selon la même source. Un montant déjà soulevé par un ancien élu lors de l'une des dernières sessions du conseil sortant. Nous avons tenté en vain de joindre l'ancien maire de Casablanca pour confirmer ou infirmer ce montant.

Les 200 bus promis par la ville sont toujours attendus

Sur le même dossier, il y a lieu de noter que la ville n'a pas tenu sa promesse de financer 200 nouveaux bus. «Nous avons effectivement été saisis, mais nous n'avons jamais eu les informations complémentaires que nous avions demandées», ajoute la même source chez M'dina Bus. Ces infor-

M'DINA BUS DISPOSE DE QUATRE CENTRES DE MAINTENANCE POUR LES 860 BUS EN CIRCULATION. AUGMENTER LA FLOTTE DE 200 BUS IMPLIQUE UN INVESTISSEMENT DANS UN CENTRE SUPPLÉMENTAIRE. QUI S'EN CHARGERÀ, SACHANT QUE LA SOCIÉTÉ EST AU BORD DE L'ASPHYXIE? OÙ SE SITUE LE FONCIER QUI DEVRAIT L'ABRITER? AUTANT DE QUESTIONS QUI SONT, SEMBLE-T-IL, RESTÉES SANS RÉPONSE

mations concernaient à la fois certains aspects techniques des véhicules, mais aussi la prise en charge des investissements supplémentaires

que nécessitera l'augmentation de la flotte. Actuellement, M'dina Bus dispose de quatre centres de maintenance pour les 860 bus en circulation. Augmenter la flotte de 200 bus implique en effet un investissement dans un centre supplémentaire. Qui s'en chargera, sachant que la société est au bord de l'asphyxie? Où se situe le foncier qui devrait l'abriter? Autant de questions qui sont, semble-t-il, restées sans réponse.

Le nouveau Conseil de la ville sera également attendu sur d'autres points. Le contrat de gestion déléguée a été conçu en tenant compte de l'aménagement de couloirs réservés au bus de manière à fluidifier le trafic. «L'augmentation de la flotte ne permettra pas de réduire le temps d'attente dans les stations tant que le trafic ne sera pas fluide», explique-t-on auprès de M'dina Bus. Rappelons que ce point a été soulevé dans une précédente étude de l'Agence d'organisation des déplacements urbains (AODU). Cette étude avait révélé que

la vitesse moyenne de circulation des bus est de 3 km/h, soit moins que celle d'un piéton (5 km/h). C'est l'une des raisons qui expliquent le déficit structurel de l'exploitation au même titre que la concurrence déloyale des compagnies qui ne sont plus autorisées à opérer depuis 2009 (www.lavieeco.com) sur des lignes très rentables.

Le service de location permet d'améliorer le chiffre d'affaires

En attendant de voir si le nouveau maire fera de ce dossier une de ses priorités, il y a lieu de souligner que M'dina Bus tente de compenser, autant que faire se peut, une partie du déficit en développant son activité de location nettement plus rentable. La société a signé plusieurs contrats, notamment avec des écoles. Interrogé sur la consistance de cette activité, Moulay Youssef El Ouedghiri Idrissi, directeur du capital humain à M'dina Bus, annonce qu'elle a généré 1% du chiffre d'affaires (soit un peu plus de 5 MDH). Ce service de location est assuré par une flotte de 24 bus totalement rénovés, mais qui ne peuvent plus assurer le transport public du fait que leurs moteurs ne peuvent plus tourner en continu pendant toute la journée. «Grâce aux efforts et au savoir-faire interne de nos équipes de maintenance, ils sont parfaitement fiables pour un transport commercial avec des trajets et des fréquences largement réduits», ajoute la même source. Certains de ces bus sont même équipés de wifi et d'équipement DVD. Il faut néanmoins à chaque fois attendre que l'un des bus utilisés dans le transport public tombe en panne pour pouvoir augmenter le parc locatif, ce qui pousse M'dina Bus à décliner des marchés ■

YOUNÈS TANTAOUI