

| Entreprises |



L'audit du ministère de l'Intérieur vise à pour restaurer le contact entre la mairie et la compagnie de transport.

M'DINA BUS NON GRATA ?

Avec la rentrée, les problématiques de **transports urbains** resurgissent à Casablanca. Ceci alors que l'opérateur de référence, M'dina Bus, semble poussé vers la sortie.

Ghassan Waïl El Karmouni

Que se passe-t-il à M'dina Bus? L'opérateur de transport urbain de la métropole semble aujourd'hui plus que jamais à l'agonie. Une situation qui rappelle celle de 2008, qui a failli aboutir à son arrêt d'activité. Les problèmes se sont ainsi superposés sur le bureau de l'ancien maire de la ville et la nouvelle majorité semble plus jouer le temps que chercher à sortir de l'impasse.

Dialogue de sourds

Entre continuelle dégradation des services et de la flotte ainsi que la non réalisation de chantiers structurels tels que l'interopérabilité bus/tramway et les couloirs dédiés au bus, les accusations fusent de toute part ressemblant

Entreprises

plus à un dialogue de sourd qu'à une réelle volonté de trouver des solutions aux millions de Casablancais dépendant des moyens de transport en commun, contribuant à l'asphyxie de l'agglomération aux 6 millions d'habitants. Le récent audit global lancé par le ministère de l'Intérieur à la demande de la ville paraît ainsi une ultime parade. «Cet audit est venu après la première réunion du comité de suivi mixte (ville M'dina Bus) tenu depuis 2008», nous informe une source de M'dina bus. «Il est venu pour restaurer le contact entre la mairie et la compagnie de transport après une brouille qui a duré pendant tout le mandat de l'ancien maire». C'est le même son de cloche ou presque du côté du ministère de l'Intérieur pour qui «la gestion du transport urbain est une affaire de la commune, nous n'avons pas à nous y immiscer. La ville a exprimé son souhait d'auditer la compagnie délégataire, nous les accompagnons et finançons cette étude», nous informe un haut cadre au ministère. «En fait, la ville est en train de jouer la montre; la majorité actuelle connaît très bien le dossier, bien que le maire soit nouveau, ses principaux vice-présidents étaient déjà là durant le dernier mandat», affirme notre source à M'dina bus. En effet, alors que cette étude a été décidée en février 2016 pour pouvoir statuer en juin sur les mesures à prendre, celle-ci vient d'être attribuée au cabinet KPMG et n'a toujours pas démarré à fin septembre. Sachant que ce genre d'étude prend au minimum 6 à 8 mois, il est fort à parier que rien ne sera décidé avant la mi 2017, voire début 2018, soit moins de deux ans avant la fin de contrat de délégation du service de transport urbain de M'dina bus devant intervenir en 2019. Chercherait-on à garder le statut quo pour ne pas se conformer à la possibilité de reporter pour autres années ce contrat

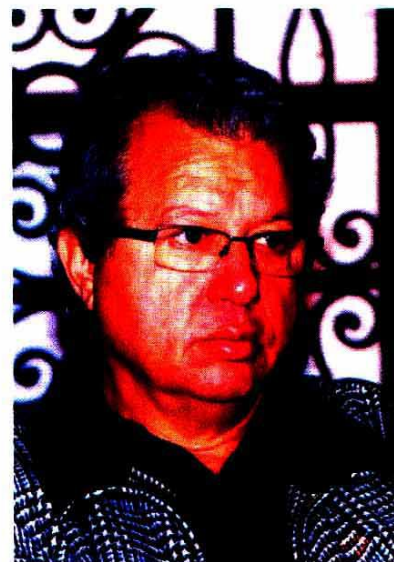
Depuis 2008, la seule réunion du comité mixte de suivi semestriel a été tenue en février 2016

en faveur de M'dina bus? Ça serait une possibilité. Car, aujourd'hui, la compagnie semble être le bouc émissaire de tous les maux du transport dans la métropole et l'expérience non concluante de cette gestion déléguée pousserait les responsables dans la ville à vouloir tourner la page.

Un dossier qui traîne

C'est en 2004 qu'a débuté le contrat de M'dina bus avec le lead de la RATP française. A l'époque de grands espoirs étaient fondés sur cette expérience permettant de «partager l'expertise française dans la gestion du transport urbain». Mais les affaires ne tournaient pas aussi bien que pour certains autres services concédés, et les Français menaçaient même de se retirer du tour de table en 2008. «Aucun des plans d'investissements prévus n'a été respecté», déplore Kamal Dissaoui, élu USFP (opposition) au Conseil de la ville de Casablanca et rapporteur de la commission, qui a réalisé le Plan de déplacement urbain de la ville en 2004. Ce fin connaisseur du dossier fait appel aux dictons populaires marocain pour qualifier la situation: «Le chameau est sorti de la tente incliné dès le départ», glisse-t-il. Pour lui, «le contrat était mal goupillé et le fort lobbying des Français de doter une compagnie privée du monopole que détenait une régie publique a fini par créer cette situation chaotique. Alors qu'il y avait 9 compagnies en plus de la régie qui se partageaient les lignes, on n'en a gardé qu'une seule, qui n'a pas pu faire face à une ville comme Casablanca», déplore Dissaoui.

Du côté de M'dina bus, c'est un autre son de cloche: «Les problèmes du transport urbain à Casablanca sont essentiellement issus du non-respect, depuis 2004, des engagements de l'autorité délégante et, par conséquent, de la détérioration de l'environnement d'exploitation et de l'absence d'une politique qui prioriserait et encouragerait le secteur du transport collectif par autobus», fustige Moulay Youssef El Ouedghiri, porte-parole de l'entreprise. Et d'ajouter: «Inutile de rappeler que Casablanca rencontre aujourd'hui de véritables problèmes liés à la circulation résultant d'une explosion du parc



«Aucun des plans d'investissements prévus n'a été respecté», Dissaoui

automobile, en total clivage avec les infrastructures et la mise en circulation du tramway, en plus des travaux en cours sur l'ensemble du territoire, avec ce que cela implique comme retards, blocage et difficultés de régularité de la fréquence des autobus et, par conséquent, le temps d'attente clients et la durée des trajets. Je rappelle, à ce titre, que M'dina bus ne bénéficie d'aucune infrastructure susceptible de faciliter la circulation des bus dans la ville. Pas de couloirs bus ni de pôles d'échanges ou de terminus aménagés. A ceci s'ajoutent les problèmes que nous connaissons tous: l'incivisme, le non-respect du code de la route en zone urbaine, sans compter la concurrence déloyale». Des doléances qui font qu'au final la compagnie n'a pas respecté ses engagements contractuelles, notamment en termes d'investissement.

Non respect des engagements

Alors que son plan d'investissement après l'entrée de la CDG en 2008 était de 2 milliards de dirhams, le management de l'entreprise reconnaît que: «Concernant le plan d'investissement, il était basé sur l'amélioration de l'environnement d'exploitation qui s'est détérioré depuis les débuts du contrat de la gestion déléguée. Le contrat

Entreprises



Le blocage du dossier a duré pendant tout le mandat de l'ancien maire Mohamed Sajid.

est structurellement déficitaire et, par conséquent, l'effort d'investissement a été essentiellement orienté vers la continuité de service, la maintenance et la sécurité. Depuis le démarrage du contrat, les actionnaires ont injecté plus de 650 millions de dirhams dans l'entreprise mais ne peuvent continuer à subventionner l'activité indéfiniment». Un chiffre largement en deçà des engagements de la compagnie. «Concrètement, le seul investissement réalisé par M'dina bus au tout début de son exploitation est l'importation de bus réformé par la RATP, des bus qui ne devraient même pas circuler et l'achat de quelque bus après», tacle Dissaoui. Et de continuer: «Dans le plan initial, Casablanca devait être dotée de 1.200 bus, avec un maillage et un chaînage permettant de relier tous les points de la ville, ce qui n'est pas le cas jusqu'à présent». Aujourd'hui,

Alors qu'il y avait neuf compagnies en plus de la régie qui se partageaient les lignes, on n'en a gardé qu'une seule

«M'dina bus compte un parc de 866 véhicules, qui desservent 70 lignes et transportent en moyenne quotidienne plus de 720 personnes chacun. Cela fait 141 millions de voyageurs par an. C'est énorme! Tout cela dans un environnement d'exploitation urbain très pénible», tente de justifier El Ouedghiri. A la nécessité d'investir dans l'équipement, l'entreprise oppose le fait qu'elle n'est pas payée par la ville et est donc «structurellement déficitaire. Le montant exact et les causes de ce déficit structurel seront définis par la mission d'audit susmentionnée. Aucun chiffre ne filtre ainsi sur les finances de l'entreprise qui se tue à dire qu'elle arbitre entre son obligation de continuité de service et l'état de sa flotte. «la continuité de service suppose des lignes et des bus en nombre suffisant assurant un maillage et une fréquence correctes, ce qui n'est pas le cas aujourd'hui», précise notre élu de l'opposition. Contactés par nos soins, les élus de la majorité sont pour la plupart restés injoignables. Après plusieurs tentatives, Abdessamad Haikar, premier vice-président du maire, a affirmé ne pas avoir le temps de discuter de ce sujet: «Nous sommes en période électorale et vous comprenez que c'est un sujet trop complexe pour l'expliquer en cette période». Sic! Quoi qu'il

en soit, le débat autour du dossier du transport urbain à Casablanca n'est pas près d'être clos, alors qu'a M'dina bus, on affirme, la main sur le cœur, «que l'actionnaire de référence y met du sien et veut trouver une solution aux problèmes de l'entreprise, c'est la ville qui bloque», les élus semblent jouer sur l'usure du temps pour un dossier complexe qui nécessite la mobilisation de divers acteurs, notamment pour mettre en place l'interopérabilité bus/tram/RER, seule manière de rentabiliser une activité structurellement déficitaire. Les résultats des appels d'offres pour l'adjudication des lignes 1 et 2 du tramway, ainsi que les conclusions de l'audit de M'dina bus devraient donner quelques orientations sur les décisions futures. C'est surtout un signal sur les intentions du ministère de l'Intérieur, un acteur clé mais qui affirme sa neutralité dans cette problématique épineuse... ▽

gelkarmouni@sp.ma



Un opérateur de poids

Selon les chiffres de l'opérateur, M'dina bus transporte annuellement 141 millions de voyageurs. 90% de sa clientèle utilise le bus tous les jours. 64% utilise le bus comme moyen de transport pour se rendre au travail. 54% se déplacent exclusivement avec M'dina bus (hors marche à pied). Le bus est ainsi le moyen de transport des Casablancais aux revenus les plus faibles, ceux-là mêmes qui œuvrent au quotidien pour cette grande ville. Annuellement, M'dina bus assure le transport de 15 à 18.000 étudiants. Cela malgré le maintien «illégal», selon l'opérateur, de deux autres compagnies et la concurrence déloyale des grands taxis et des triporteurs. «Nos contrôleurs ont même observé des triporteurs portant un numéro de bus», confie notre source anonyme.