

La 2e ligne dans les starting-blocks

• Les travaux préparatoires seront lancés au 1er trimestre

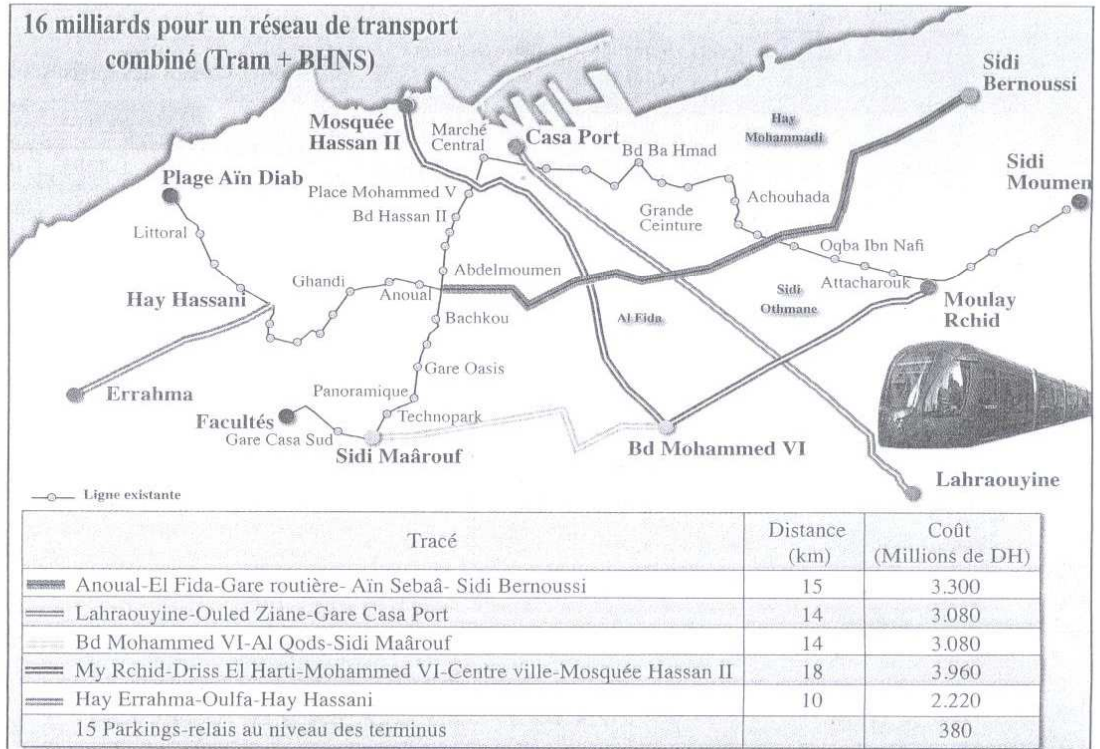
• Coût: 3,3 milliards de DH

• Les autres lignes seront entamées dès la finalisation des études

LES travaux pour la 2e ligne de tramway vont démarrer ce 1er trimestre 2015. Les études ont été finalisées et les travaux préparatoires seront entamés incessamment, selon une source à Casa-Transports. Cette phase préliminaire de déplacement des réseaux (Lydec, télécoms...) avant construction de la plateforme est nécessaire. Elle prend en moyenne un an et demi. «Si tout se passe comme prévu, cette 2e ligne sera prête d'ici 2019 au plus tard», poursuit la même source. Cette ligne, qui s'étend sur 15 km, est une extension de la fourche actuelle vers les boulevards Anoual, Hay Mohammadi et Aïn Sebaâ (au niveau de la gare ferroviaire), en passant par une petite portion du boulevard 2 Mars.

Le coût global de cette 2e ligne s'élève à 3,3 milliards de DH. Une extension de la ligne actuelle du terminus «Les facultés» vers le quartier Lissasfa (2 km) est également prévue lors de cette première phase des travaux. «Les autres lignes suivront au fur et à mesure que leurs études seront finalisées», annonce-t-on auprès de Casa-Transports. Après l'abandon de l'option de métro aérien, jugée onéreuse (9 milliards de DH), il a été décidé de le remplacer par 5 nouvelles lignes, en mode tram ou combiné avec des bus à haut niveau de service (BHNS). Ces derniers, dont la capacité peut aller jusqu'à 200 places, rouleront sur des couloirs réservés. La réalisation de ce maillage de la ville en réseau de transport en site propre (80 km en tout) est prévue d'ici 2022. Un deadline fixé par les études d'avant projet sommaire (APS) sont menées actuellement pour décider de l'emplacement des lignes de tram et en BHNS en fonction des populations desservies», explique Casa-Transport. Si les études ultérieures confirment la réalisation d'une desserte en mode BHNS pour une ou plusieurs lignes, le montant global servirait aussi pour la mise à niveau des bus. Ce réseau sera complété par une quinzaine de parkings relais répartis sur les principaux terminus afin d'encourager l'utilisation de ce mode de transport.

Quant au financement du coût global du réseau (16 milliards de DH), il sera assuré par des apports en fonds propres et des emprunts à hauteur respectivement de 9,6 milliards et 6,4 milliards de DH. Le financement par fonds propres sera assuré par l'Etat (ministères de l'Intérieur et des Finances) à travers le fonds d'appui aux



Le tracé des lignes du tramway (ou couloirs BHNS) reste provisoire en attendant les résultats des études d'avant projet sommaire en cours

réformes du transport urbain et interurbain (FART) qui déboursa plus de 6,7 milliards. Le reste sera partagé entre la commune urbaine de Casablanca (1,4 milliard de DH) et la région du Grand-Casablanca (1,4 milliard de DH).

Avec le démarrage des travaux sur les autres lignes de tram, Casablanca risque de se transformer en chantier à ciel ouvert. Ce qui augure de futurs désagréments pour les automobilistes. Durant plusieurs années, les Casablancais devront encore prendre leur mal en patience. En effet, la durée moyenne des travaux pour chaque ligne est estimée à 3 ans, sans compter les travaux préliminaires (soit près de 5 ans en tout).

Rappelons que dès 2007, un réseau global de 157 km a été identifié afin de faire progresser le pourcentage d'utilisation des transports publics à l'horizon 2020. Ce réseau comprend outre une ligne de métro (option abandonnée entre-temps), 4 lignes de tramway et une ligne de réseau express rapide (RER). En effet, les études techniques ont montré qu'en 2004, les transports en commun représentaient 13% des modes de déplacements urbains dans le Grand Casablanca. Cette proportion devait baisser pour atteindre 11% en 2019, si aucune mesure n'est prise d'ici là pour renverser la tendance. Aujourd'hui, l'objectif est d'arriver à une proportion de 21% réservée aux transports en commun. □

Aziza EL AFFAS