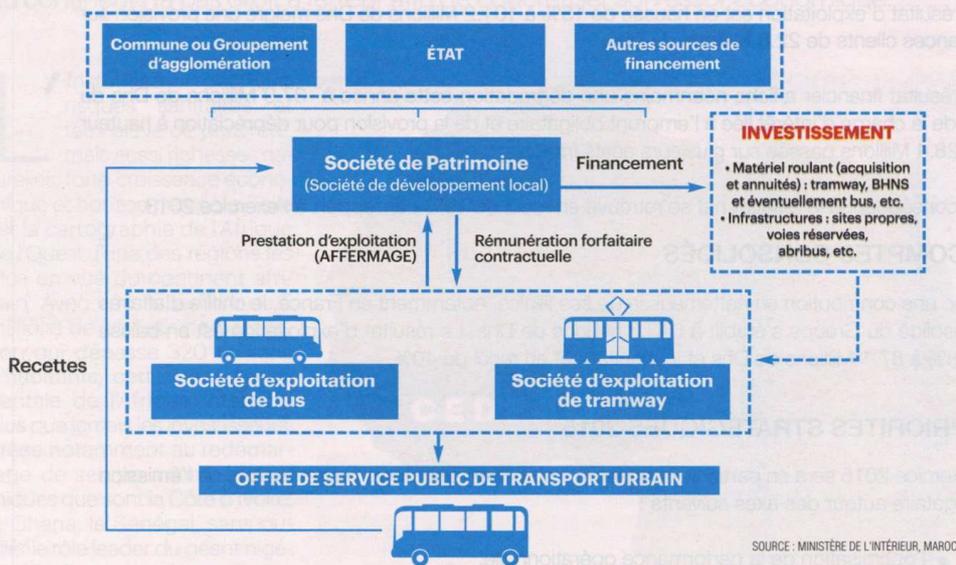


Staréo

Retour à l'équilibre en ... 2023

● La société Staréo, chargée du transport urbain à Rabat-Salé, amorce un nouveau virage dans la transformation du modèle de gestion de la mobilité dans les villes. Bilan d'étape.

UN NOUVEAU MODÈLE DE GOUVERNANCE



En 2011, la société Staréo, précédemment détenue par Veolia, a subi une procédure de redressement judiciaire avec l'entrée du groupement d'agglomération Al Assima composé de 13 communes dans le capital de la société. Le contrat de gestion déléguée signé en 2009 est résilié et le mode de l'affermage est retenu pour cette période transitoire. «Les autorités ont su profiter du dépôt de bilan de la société Staréo et transformer l'accident en opportunité pour enclencher la mise en place d'un nouveau modèle», explique Abdelatif Soudou, vice-président de la Commune urbaine de Salé et membre du Conseil de surveillance de Staréo. La STRS (Société du Tramway de Rabat-Salé) est en cours de transformation institutionnelle pour devenir une société de patrimoine chargée du transport urbain dans sa globalité. «Un protocole d'accord a été finalisé par l'ensemble des parties prenantes et prévoit la sortie de

l'Agence pour l'aménagement de la vallée du Bouregreg (AAVB) du capital de la STRS et son remplacement par le groupement d'agglomération Al Assima et le ministère des Finances», rappelle Soudou.

Phase transitoire

La phase transitoire gérée par Staréo n'est pas de tout repos pour l'équipe dirigeante de la société. L'entreprise traîne un lourd passif. «Le passif social était de 42MDH, fiscal de 200MDH et commercial de 33, 2MDH», énumère Hassan Nouha, président du directoire de la société lors du séminaire : «Territoire, urbanisation, gouvernances en contextes émergents», organisé par l'École de gouvernance et d'économie de Rabat (EGE) et l'Institut national d'aménagement et d'urbanisme (INAU). Les pertes cumulées à fin 2011 étaient de 570MDH. Ces passifs ont provoqué des difficultés dans la restructuration de la régie de transport en commun de Rabat.

Le contrat de gestion délégué tourne court. Face à cet échec, le patron de Staréo pointe du doigt «la pression du personnel non repris par la nouvelle société et la vétusté des bus en circulation qui ne pouvaient répondre à la demande», avance-t-il. La détérioration de la situation financière oblige la société à faire appel à des apports de fonds pour préserver l'équilibre. Après neuf mois d'exploitation, la société demande la révision du contrat entre les deux parties. Une tentative désespérée, les dés sont jetés. «Nous avons réalisé des projections d'évolution du résultat net de Staréo sur la base du tarif du ticket, du nombre de voyageurs et de charges du personnel rationalisées, il ressort que nous serons toujours en déficit jusqu'en 2022», annonce Nouha. En 2014, le déficit était de plus de 150MDH. En 2015, le déficit dépassera les 130MDH. Le retour à l'équilibre ne sera possible qu'à partir de 2023, avec un résultat net d'environ

50MDH. Ces projections sont réalisées sur la base de trois hypothèses. Primo, un tarif du ticket de 3,4DH, avec une augmentation de 0,1DH/an. Deuxio, un nombre de voyageurs de 102 millions en 2011 avec une croissance de 3%/an. Tertio, une gestion rationalisée des charges du personnel.

Nouveau modèle

L'expérience de Staréo a poussé le ministère de l'Intérieur à mettre en place un nouveau modèle (voir schéma) visant un meilleur accompagnement par l'État des services de transport en commun. En effet, «ce plan prévoit un accompagnement de l'État pour prendre en charge les dépenses d'investissement (y compris le service de la dette) et éventuellement les déficits d'exploitation en période de démarrage», explique Nouha, qui est un ancien de la Direction des régies et des services concédés au ministère de l'Intérieur. Ce nouveau modèle vise à développer de nouveaux outils de financement au niveau des collectivités territoriales conformes aux pratiques internationales en matière de financement du transport en commun public. «Le contexte transitoire que vit l'agglomération de Rabat-Salé-Temara en fait un excellent candidat pour servir de modèle de réforme pour le reste des agglomérations», souligne Soudou, membre du Conseil d'administration de Staréo. Pour rappel, les besoins en financement à l'échelle nationale, du transport en commun en site propre (bus à haut niveau de service, tramway, REER, etc...) pour les 10 principales agglomérations marocaines font état d'un montant de 30MMDH, répartis comme suit, Casa (44%), Rabat-Salé (24%), Marrakech (8%), Agadir et Tanger (7%), Fès (6%), Kénitra (3%), Oujda, Meknès et Tétouan (1%).

●●●
«Ce plan prévoit un accompagnement de l'État pour prendre en charge les dépenses d'investissement (y compris le service de la dette) et éventuellement les déficits d'exploitation en période de démarrage».

PAR SALAHEDDINE LEMAIZI
s.lemmaizi@leseco.ma