

Transports urbains

Une remise en route de 200 millions de dollars

- Le programme d'appui approuvé hier par la Banque mondiale
- Deux axes majeurs: la gouvernance et l'infrastructure
- Aucune planification, ni schéma directeur: le secteur navigue à vue



D'une ville à une autre, la politique de la mobilité urbaine change. Si certaines s'en sortent bien, Casablanca par exemple fait face à une gestion chaotique du secteur des transports publics. Entassement dans les bus, vétusté de la flotte, baisse de la vitesse commerciale... Ces dysfonctionnements sont un véritable frein pour les usagers. Pour certains, la cherté des tarifs appliqués est assez problématique (Ph. Archives)

ENTASSEMENT dans les bus, vétusté du parc, absence d'inter-connectivité des modes de transport pour les quartiers périphériques. Une ville, aussi compétitive soit-elle, peut être paralysée par les déficiences du système de mobilité.

Le programme d'appui aux transports urbains de 200 millions de dollars que vient

encouragée par les pouvoirs publics. Ces dernières années, leur politique a été plus axée sur l'acquisition de véhicules personnels (avec un accès facilité aux crédits automobiles) pour s'adapter à la demande croissante de mobilité urbaine. Ces décisions ont du coup conduit à une accélération de la motorisation au cours des dix dernières années (passant de 1,3 à 2,3 millions d'automobiles). Conséquence, aux heures de pointe, la congestion est telle que sur certains tronçons, la vitesse commerciale des autobus est de 2 km/h. Le bus va deux fois moins vite qu'un piéton dont la vitesse est estimée à 5 km/h. Un des objectifs du programme d'appui de la Banque mondiale est d'améliorer la planification (ou plutôt l'introduire) et d'affiner la gestion et en finir avec le pilotage à vue qui caractérise

d'approuver le conseil d'administration de la Banque mondiale vise à améliorer la gouvernance et l'infrastructure dans ce secteur (voir détails ci-contre en page 13).

D'après les experts de la Banque mondiale, des lacunes en termes de coordination institutionnelle persistent au niveau local malgré les mesures prises. L'absence de planification est particulièrement mise en avant dans le système de transport dans les villes: «Il n'existe aucun schéma directeur, encore moins des plans de déplacement adéquats»... Même les révisions quinquennales prévues par les contrats ne sont jamais réalisées à temps ou restent infructueuses.

Sur le volet gouvernance, les contrats sont négociés de manière isolée et non dans le cadre de groupement de communes, nécessaire pour augmenter le pouvoir de négociations.

Le contrôle et le suivi laissent aussi à désirer. Les deux comités relevant normalement du Conseil de la ville n'assurent pas pleinement leurs missions. Même en cas de manquement, les sanctions restent inefficaces. De plus, selon la Cour des comptes, ce sont bien les délégataires du secteur du transport qui ont le plus failli à leurs engagements. Dans 85% des cas analysés, le programme d'investissement n'a été que partiellement réalisé. D'où l'impact sur la qualité de service, la réduction de la vitesse commerciale, la flotte de plus en plus vétuste... Ajoutez à cela un déficit qui s'accumule pour atteindre 2 milliards de DH. Plus d'un tiers est enregistré par M'dina bus (34%), Stareo (27%), le tram de Rabat (19%) et celui de Casablanca (18%). Il faut dire aussi que l'utilisation des transports urbains par les citoyens n'a pas été vraiment

les transports urbains. Exemple, les bus, considérés comme le mode de transport le plus économique et le plus efficace en ville, ne bénéficient d'aucune voie prioritaire comme il est courant dans d'autres pays à revenu intermédiaire, relèvent les experts de la Banque mondiale. Résultat, ils sont contraints de partager les routes fortement congestionnées. Ce qui ruine la rentabilité des sociétés de transport et dissuadent les investisseurs d'entrer dans le secteur.

Par ailleurs, faute d'application du cadre réglementaire, le vide laissé par des services de bus déficients a été comblé par un florissant secteur informel dont les grands taxis représentent les acteurs les plus importants. Cette concurrence informelle (qui s'affranchit de toutes les normes et réglementations) génère des externalités sociales et environnementales négatives.

Enfin, dans un contexte d'urbanisation rapide (en dix ans, le taux d'urbanisation a augmenté de 10 points, à 60%), «le transport et la planification urbaine n'ont pas été correctement intégrés».

Aujourd'hui, les autorités misent sur l'intégration de nouveaux modes de transport, afin d'assurer une meilleure mobilité et améliorer l'attractivité et la compétitivité des villes. Avec la mise en place du tramway, le Maroc a franchi un nouveau pas. Mais la priorité reste de préserver la pérennité de ce nouveau modèle, de l'étendre à d'autres villes et de développer l'inter-connectivité des modes de transport. Vaste programme. □

A.Lo



Pour réagir à cet article:
courrier@economiste.com