

Transport urbain: M'dina

• Audit et enquête de la Cour des comptes

• Le contrat de gestion déléguée sera revu à la lumière des résultats

• Un déficit structurel entre 100 et 120 millions de DH par an

C'EST l'heure de vérité chez M'dina Bus. L'Intérieur s'apprête à lancer cette semaine un appel d'offres pour enclencher un audit de la gestion déléguée du transport collectif par bus. Parallèlement, les magistrats de la Cour des comptes viennent d'effectuer la semaine dernière un passage chez le délégataire de services de transport en commun à Casablanca. Après des années, voire

Les bus du Grand Casablanca

- 70 lignes desservant 127.300 hectares
- 141 millions de voyageurs/an
- 45 millions de km/an
- Chaque bus parcourt 14 fois sa ligne
- Entre 4 et 40 bus par ligne en fonction de la demande
- Consommation moyenne journalière «bus»: 12,66 DH
- Effectifs: 4.000 salariés
- Un parc de 866 bus, dont 548 R312, 200 Iveco et 118 Volvo
- Tour de table de M'dina Bus: Transinvest (49%), CDG (34%) et RATP (17%)



(Ph. L'Economiste)

du transport urbain à Casablanca. Une ville qui ambitionne de se hisser au rang des grandes métropoles internationales.

Mais à en croire le management de M'dina Bus, après des années de dialogue de sourds, l'opération d'audit est une bonne chose. «Un audit indépendant permettra de faire le point et de clarifier la situation. C'est à partir de là que nous pourrions construire», souligne Abderrahim Lhassani, DG de M'dina Bus.

plus d'une décennie, de paralysie dans le secteur, l'autorité de tutelle décide enfin de réagir en lançant un diagnostic du secteur.

Aujourd'hui, une chose est sûre: tout le monde s'accorde à dire que le service de transport en commun est défaillant.

Selon lui, l'époque Sajid a été marquée par un silence radio de l'autorité délégante. Pis encore: le comité de suivi du contrat de gestion déléguée, conclu en 2004, ne s'est pas réuni depuis 2008. Ce qui s'est traduit par un retard considérable sur le calendrier de la revue

3 scénarii

AU terme de cette opération d'audit, plusieurs scénarios seraient possibles. Le premier serait de maintenir le statu quo jusqu'en 2019. Un autre appel d'offres pourrait alors être lancé et M'dina Bus pourrait y soumissionner ou être écartée du processus. Un opérateur sera désigné, qui héritera des ressources humaines et des moyens matériels actuels. Le second scénario serait que l'autorité délégante reconnaisse ses manquements qui sont chiffrables. Les deux parties pourraient choisir de construire l'avenir selon un modèle ou un autre. L'une des options serait de supprimer le risque commercial (comme c'est le cas pour le tram et la propreté). Autrement dit: le délégataire sera payé en fonction du service rendu (suivant les kilomètres parcourus). C'est le seul moyen de créer une intégration tarifaire, selon le management de M'dina Bus. Mais la meilleure solution serait, selon des observateurs, de convertir M'dina Bus en SDL. La commune pourrait entrer dans son capital. Une option qui est envisagée puisque la CUC a déjà confié plusieurs secteurs à des SDL (comme Casa Events & Animation, Casa Prestations...). A moins que la commune décide de confier ce secteur à l'une des SDL existantes (comme Casadev qui gère déjà le stationnement à la métropole)... □

L'état des lieux est peu reluisant. Parc vétuste, service qui laisse à désirer, intermodalité tram/bus inexistante, déficit structurel... la liste des griefs s'allonge. Ce qui accentue l'ire des Casablancais qui méritent un transport en commun digne de ce nom.

En attendant, la Commune urbaine de Casablanca (CUC) et le délégataire continuent de se rejeter mutuellement la responsabilité de l'état catastrophique

triennale. Or, la revue permet de revoir les engagements de chacun et de rectifier le tir en cas de besoin.

Dans ce contrat de gestion déléguée, qui court jusqu'à 2019, la CUC s'estime «lésée». Pour la commune, le délégataire n'a pas honoré ses engagements de départ, notamment en matière de renouvellement du parc. «Nous avons demandé à M'dina Bus de nous fournir son plan d'actions pour les investisse-

Bus fonce droit au mur!

ments, mais rien n'a été fait», signale Mohammed Bourrahim, 5e vice-président du maire, en charge de la mobilité et membre du nouveau comité de suivi. Ce dernier, qui s'est réuni le 17 février (cf. édition du 19 février 2016), a décidé le lancement d'une opération d'audit préalable à la revue triennale. «Mais ce n'est qu'à la lumière des résultats de l'audit que nous pourrions agir», explique Bourrahim.

Auprès de M'dina Bus, c'est un autre son de cloche. «Nous respectons à la lettre nos engagements contractuels, mais la CUC n'a pas respecté les siens, à savoir l'instauration d'un environnement propice via l'exclusivité de l'exploitation et la création de couloirs dédiés aux bus».

Pour le délégataire, le contrat de gestion déléguée, liant les 2 parties, est on ne peut plus clair. Il stipule en effet que «les engagements sont souscrits en considération de la volonté de l'autorité

délégante du secteur de créer préalablement les conditions d'exploitation». Autrement dit: les engagements du délégataire sont tributaires de ceux de l'autorité délégante. Et c'est là où le bât blesse.

Vitesse commerciale

L'ANCIEN rapport 2014 de la Cour des comptes sur la gestion déléguée l'avait reconnu: les maux du transport urbain sont les mêmes à travers le Royaume. La qualité du service est handicapée par l'état des chaussées et l'encombrement des voiries. Ce qui se traduit par une réduction de la vitesse commerciale et une augmentation du temps d'attente. De même, les équipements liés à la qualité du service (parkings, ateliers de maintenance, abris, couloirs réservés...), prévus par les cahiers des charges, ne sont pas intégralement réalisés. □

Le management de M'dina estime que la CUC n'a pas joué le rôle qui lui est dévolu. A commencer par la régulation, l'exclusivité du service, la lutte contre l'informel, la mise en place de couloirs bus, de couloirs d'approche, la priorité au feu... Curieusement, d'autres opéra-

teurs (Lux Trans, Chennaoui et Rafahia) continuent d'exploiter plusieurs lignes, alors que leurs contrats sont déchués depuis 2009. La concurrence des taxis blancs et du transport clandestin s'est

aussi intensifiée. L'encombrement des voies est tel qu'aujourd'hui la vitesse commerciale des bus avoisine parfois les 2 km/h dans l'hyper-centre.

Par ailleurs, le business plan du délégataire était basé au départ sur une fréquentation moyenne de 950 clients par

bus/ jour. «Or, il n'a jamais été possible de dépasser 730 clients en moyenne depuis 2004», explique le management de l'entreprise. D'où un déficit structurel qui se chiffre entre 100 et 120 millions de DH par an. De surcroît, des couloirs de priorité bus refusés jusqu'ici au délégataire sont aujourd'hui accordés au tramway sur plus de 30 km. Sans compter les prochaines lignes... «D'ailleurs, le tracé du tram passe sur l'axe le plus porteur de M'dina Bus», s'indigne le management.

Les deux parties se rejettent donc la balle, en attendant, les Casablancais sont pris en otage. Une situation qui va encore perdurer au moins pour 8 mois. Le temps que les résultats de l'audit soient disponibles. □

Azzia EL AFFAS



Pour réagir à cet article:
courrier@leconomiste.com