

COP22: ECONOMIE



Transport/Logistique

Le Maroc négocie le virage de la mobilité durable

• 18 milliards de DH d'ici 2022 rien que pour le pôle casablancais

• La composante durable fera l'essentiel de ce programme

AVEC 25% de la consommation énergétique nationale et 23% des émissions de GES à l'actif du secteur du transport au Maroc, parler de mobilité durable peut paraître une réalité encore bien lointaine. Tellement le chantier est immense, et les modèles de financement adaptés pour y arriver, encore rares. Mais face à la pression démographique et l'urbanisation galopante, le Maroc n'a pas eu le choix. Il fallait bien démarrer par quelque chose, notamment dans ses principales zones urbaines. C'est justement pour repreciser ses nouvelles orientations que l'Office national des chemins de fer (ONCF) a relancé le débat, jeudi 3 novembre, à Casablanca, lors de la 1re édition des Assises sur la mobilité durable au Ma-



La question du financement des infrastructures demeure cruciale. Cette édition des Assises de la mobilité durable promeut le principe de l'éligibilité des projets de mobilité durable à la finance verte (Ph. L'Economiste)

roc. Plusieurs centaines d'experts, opérateurs privés et institutionnels, qui ont participé à cette rencontre, ont mené des réflexions sur les enjeux climatiques et le système de transport de demain. En la matière, justement, «il n'y a pas de modèles universels à transposer d'un pays à un autre», selon Rabie Khlie,

directeur général de l'ONCF et président de l'Union internationale des chemins de fer. «Des fondements de base demeurent valables et sont à examiner selon les situations et l'évolution de la problématique de la mobilité durable», poursuit le responsable.

L'urgence se pose surtout pour les centres urbains. Casablanca, par exemple, reste un bon laboratoire d'es-

Casa Transports S.A. L'un des projets phares, sur ce créneau, est évidemment la mise en service de sa première ligne de tramway, à l'instar de Rabat, et la préparation d'une seconde déjà mise en chantier. Le renouvellement de la flotte de bus urbains et interurbains fait aussi partie de ce programme. La SDL compte même aller plus loin. Elle vient de lancer un nouvel appel d'offres pour sélectionner le prochain exploitant du réseau actuel et en développement de tramway et BHNS (appelés aussi tramways sur pneus ou bus rapide transit) attendus à l'horizon 2022. Les BHNS, en particulier, devraient fonctionner entièrement à l'électrique et se positionnent en alternative pour les bus classiques. L'objectif, à terme, est d'attribuer à une entreprise ou un groupement de sociétés un contrat d'exploitation de 10 ans du réseau de transport collectif urbain en site propre de la ville de Casablanca. La révolution est bien lancée dans ce secteur... □

Safall FALL

Pour réagir à cet article:
courrier@leconomiste.com