

MOBILITÉ À DEUX VITESSES AU MAROC

Touriya ZHIRI

Économiste, professeur à l'Université Mohamed V de Rabat

Mobilité à deux vitesses au Maroc, c'est, en milieu urbain, transport collectif vs transport individuel, c'est « **transport du pauvre** » vs transport des populations non pas forcément « riches », mais qui parviennent à ne pas rester captives de ce moyen de déplacement.

Évoquer la question de la mobilité dans les villes marocaines, c'est soulever le problème des transports en commun par autobus, secteur en crise depuis la fin des années 1960, depuis ... toujours. Et cette crise du transport collectif s'est muée en une véritable crise du transport urbain et finalement en une crise de la ville, aggravées de jour en jour par la croissance rapide de la population, par une urbanisation accélérée et par l'étalement des villes bien sûr, mais surtout par le phagocytage de la voirie par des hordes quasi incontrôlées de taxis collectifs, de transporteurs clandestins, de triporteurs et, en périphérie, de charrettes qui, en se substituant aux autobus défaillants, sont en train d'asphyxier les villes.

Cette crise des transports collectifs et l'usage intensif des moyens individuels qui en découle (ou n'en découle pas), ont induit une surcongestion de la voirie et une circulation et un trafic frénétiques qui sont aujourd'hui le quotidien du citoyen marocain. Comme ils sont à l'origine, par voie de conséquence, d'une surconsommation d'énergie, des pollutions atmosphérique et sonore, et de l'insécurité routière.

C'est donc le marasme du transport collectif par autobus qui est à l'origine de cette mobilité à deux vitesses. A la source de ce marasme, il y a les choix successifs en matière de politiques communales de transport par autobus :

- Politique de régies de transport urbain des années 1960 ;
- Politique de privatisation partielle des années 1980 ;
- Politique de gestion déléguée des années 2000,

qui se sont toutes soldées par des échecs.

Les régies communales de transport urbain

Le problème des déplacements des populations dans les villes marocaines a été abordé et géré dès les années 1920. Le protectorat avait alors accordé des concessions de réseau de transport en commun à des entreprises privées. La compagnie TAC de Casablanca par exemple a commencé à opérer dès le 1^{er} juin 1921.

A l'indépendance, les autorités nouvelles, considérant que les motivations du secteur privé s'accordaient mal avec les exigences du fonctionnement d'un service public, retirent leurs concessions aux privés en activité et créent des **régies communales de transport urbain** dans les principales villes du pays. Les « régies », que l'on a voulues gérées comme l'étaient les sociétés concessionnaires (c'est-à-dire sans subvention), parce que instruments de l'Etat, subissent des contraintes fortes :

- Des contraintes de service public. Les réseaux publics d'autobus ont été notamment chargés d'assurer la desserte de zones éloignées, à faible densité de population. Ils ont contribué au peuplement des banlieues, devenant ainsi un levier puissant de l'expansion urbaine.
- Des contraintes sociales :
 - Par la nature de la tarification mise en place : tarif unique et relativement bas étant donné le niveau de revenu de la population ciblée ;
 - Par leur mise à contribution pour participer/accompagner la politique « sociale » du Maroc nouveau et tout particulièrement sa politique de l'emploi. C'est ainsi que toutes les « régies » sans exception se sont retrouvées avec des personnels pléthoriques.

Ainsi, tarif unique et bas, desserte de zones à faible densité de population, frais de personnel exorbitants, conjugués à des problèmes, il faut le dire, de gestion de l'entreprise, avec le premier choc pétrolier, ont abouti partout à une dégradation de l'outil de production. Les autobus, dont les « régies » ne parvenaient plus à assurer l'entretien, sont maintenus en circulation tant qu'ils pouvaient rouler. Ils ne seront pas remplacés quand ils ne pourront plus. Seuls les plus démunis restaient captifs d'un transport dégradé, au moyen d'autobus de plus en plus vétustes, qui deviendra définitivement au Maroc « **le transport du pauvre** », « rôle » qu'il garde aujourd'hui encore.

De la sorte, quand avec la crise du pétrole et le début de l'asphyxie des centres villes, noyaux névralgique des réseaux de transport, on a voulu enclencher un processus de déplacement de la demande de mobilité de la voiture particulière à l'autobus, cela n'a pas pu aboutir.

Le niveau de revenu des populations cibles ne permettant pas d'envisager des augmentations de tarifs importantes, malgré la spirale de hausse des coûts de roulage que la crise de l'énergie a provoquée, la crise financière des « régies », de toutes les « régies » sans exception, s'est installée dans la durée, se traduisant par une crise du transport urbain.

Pour sortir les villes de ce marasme, la solution trouvée sera : **la privatisation partielle du transport par autobus**. Sa mise en pratique a conduit, en moins de 15 ans, à un deuxième désastre.

Des concessions de transport urbain ont été accordées aux « privés » en trois étapes, en 1985, 1987 et 1999. Les « privés » devaient cohabiter avec les « régies » non remises à niveau.

Les nouveaux arrivants ont mis en circulation des véhicules neufs qui répondaient à une demande pressante et ainsi donné un souffle nouveau au transport urbain. Les responsables d'alors se félicitaient de la création d'un « modèle marocain », destiné, c'est certain, à faire école.

Mais ce nouveau souffle sera de courte durée. L'autorité concédante, qui s'était engagée à des augmentations graduelles des prix des tickets pour accompagner celles des intrants de l'opération transport, pour des raisons sociales, les gèlera, imposant ainsi aux concessionnaires de les subir seuls. Contrevenant aux cahiers des charges, elle se mettait dans l'incapacité de contraindre ces derniers à les respecter.

Car, pour réduire leurs charges et faire de la recette, les « privés », liés par des contrats aux risques et périls, ont commencé également à « prendre des libertés » avec leurs obligations,

- En délaissant les lignes non rentables pour concentrer leurs moyens sur celles qui l'étaient, prolongeant ou tronquant certains circuits, modifiant les itinéraires, et tout cela sans autorisation ;
- En pratiquant la surcharge de manière excessive ;
- En ne respectant pas les fréquences de passage des bus ;
- En gardant en circulation des véhicules dans un état défectueux ;
- Etc.

D'où une dégradation rapide de la qualité de service rendu par des « privés » non assurés, par ailleurs, parce que en guerre ouverte avec l'autorité concédante, de voir leurs concessions renouvelées à leurs termes (10 ans). Pour cette raison d'ailleurs, après les 5 à 6 premières années de la concession, ils avaient commencé à surseoir au développement, au renouvellement, voire même à l'entretien de leurs parcs.

La qualité de service offerte aux usagers, qui avait fait un bond qualitatif à la mise en circulation des véhicules neufs, a à nouveau dégringolé. Et il n'y avait désormais plus de différence entre les autobus des « régies » et ceux des « privés ».

En parallèle, sur le terrain, des initiatives spontanées tentaient d'apporter des solutions pour répondre aux besoins de déplacement du citoyen :

- Les entreprises, les administrations et les écoles s'organisent. Et développent transport du personnel et transport scolaire ;
 - Les populations s'organisent. Le transport par charrettes refait son apparition dans le paysage urbain, le transport clandestin (sur deux roues et triporteurs, à bord de véhicules privés, de camionnettes et même de véhicules de service des administrations et usines ou d'autocars) se développe. Ces clandestins racolent leur clientèle sur les circuits des autobus.
 - Les autorités locales elles-mêmes s'organisent et parent au plus pressé. Au début des années 1990, face à une pression toujours plus forte de la demande de transport, elles ont initié et/ou toléré toutes les solutions qui pouvaient apporter une petite accalmie,
 - Elles ont accordé des autorisations exceptionnelles aux « grands taxis », taxis périurbains, d'assurer un transport urbain. Sachant qu'il faut 10 à 15 « grands taxis » pour fournir un

service équivalent à celui d'un bus, on peut facilement évaluer la surcharge de voirie à laquelle le recours à ce type de transport a conduit.

Ces taxis collectifs, à l'origine véhicules diesel toujours de marque Mercedes, en général 240D, de plus de 20 ans d'âge, sommairement entretenus, et donc excessivement polluants, ont progressivement investi les villes. Avec 2 passagers à l'avant en plus du chauffeur et 4 à l'arrière, le service qu'ils rendent à l'utilisateur est médiocre.

- Elles ont permis aux petits taxis de faire du covoiturage.

Mais, clairement, ces solutions ont aidé à résoudre, au moins en partie, le problème des déplacements dans les villes. Elles ont cependant créé des complications inextricables de circulation, aggravées par la croissance rapide du parc automobile. A la crise du transport par autobus s'ajoute désormais la surcharge des voiries qui l'aggrave.

L'expérience « privés » ayant révélé ses limites, les concessions ne seront pas reconduites. Nouvelle recherche d'une solution au problème du transport urbain. Les collectivités locales sont déclarées (au bout de 40 ans !) n'avoir ni les moyens financiers, ni l'expertise nécessaire pour gérer le transport collectif urbain, qui doit désormais être confié à des « professionnels ». En **gestion déléguée**.

La gestion déléguée

Les « professionnels » du transport urbain auxquels sera confié, en gestion déléguée, le transport collectif par autobus sont choisis par appel d'offres. Ils auront à travailler dans un marché pollué par une véritable cacophonie d'opérateurs - formels et informels - bien implantés, actifs sur les liaisons les plus porteuses de trafics et qui concurrenceront fortement les opérateurs de bus.

Et au délégataire sera imposée, en plus de la prise en charge des contraintes de service public, la reprise des passifs des régies mises en liquidation et de leurs personnels pléthoriques, trois boulets qui conduiront l'expérience au désastre. Le troisième. Plus rapide. A Rabat, Veolia, principal actionnaire d'une Stareo en perte dès le démarrage, a jeté l'éponge avant la fin du deuxième exercice. Il sera remplacé par le groupement de transport urbain « Al Assima », autorité communale unifiée du Grand Rabat. A Casablanca, M'dina Bus est en conflit avec les autorités de la ville depuis le début de l'expérience, les protagonistes se reprochant mutuellement le non-respect des clauses du cahier des charges : pour M'dina Bus, la ville de n'a pas cherché de solution pour remédier à la « concurrence déloyale des taxis », ni aménagé, des couloirs dédiés à la circulation des bus, comme le stipulait le contrat de gestion déléguée. La métropole reproche à M'dina Bus de n'avoir pas suffisamment investi ni mis en circulation le parc de bus nécessaire pour couvrir les besoins de la population.

Les autobus des délégataires se sont rapidement dégradés. Trainant leurs trois boulets, avec un tarif social pour seule ressource, les délégataires n'ont pu ni entretenir ni renouveler leurs parcs. Mieux, leurs autobus sont désormais les cibles des jets de pierres des jeunes des quartiers périphériques qui manquent certes de civisme, mais qui sont aussi probablement excédés de n'avoir pour leur déplacements que de véritables poubelles ambulantes, toujours en retard, souvent en panne. Autobus qui donc sont encore moins susceptibles d'être empruntés par ceux qui n'y sont pas contraints.

Pour la troisième fois, la spirale « infernale » du transport urbain marocain s'est refermée :

- A cause des faiblesses quantitative et qualitative du transport collectif par autobus,
- Les citoyens, pour leurs déplacements recourent aux taxis et à l'informel et aux véhicules individuels. Qui se développent
- Ce qui provoque la congestion de la voirie, congestion qui a pour conséquence une baisse de la vitesse commerciale des autobus (un bus mettrait à certaines heures jusqu'à 2 heures pour traverser le centre-ville de Casablanca !)
- La baisse de vitesse commerciale induit elle-même baisse de la recette et donc participe à aggraver le déficit d'exploitation de l'entreprise
- D'une entreprise qui a encore moins les moyens pour faire face aux dépenses d'entretien, de renouvellement et de développement de son parc
- Et qui ne peut offrir au citoyen qu'un transport par autobus médiocre.

Et la boucle est bouclée.

Un contre-exemple cependant, celui de Marrakech qui a connu une expérience réussie de gestion déléguée. La raison en est simple : la RATMA, en faillite, avait déposé son bilan avant l'arrivée d'ALSA qui n'a donc pas eu à trainer ses casseroles.

Alors, à nouveau recherche de solution. Cette fois d'un nouveau délégataire. Tout trouvé : ALSA. Puisque ALSA sait faire (la société ALSA – Automoviles Luarda SA est déjà implantée, en plus de Marrakech, à Tanger, Agadir et Khouribga). ALSA est attendue :

- Rabat : en partenariat avec City Bus Transport, elle a remporté l'appel d'offres de l'agglomération et démarre son activité en août prochain. Avec 350 bus dont 100 financés par des subventions ;
- Casablanca. Elle présente sa candidature à l'appel d'offres pour 700 bus lancé par l'établissement de coopération intercommunale (ECI) «Al Baida», en juin 2019 et serait grande favorite.

Les présupposés de la gestion déléguée - saison 2 (et l'ambiance générale) semblent avoir changé :

- Les passifs et mains d'œuvre ne sont plus mis d'office à la charge du nouvel arrivant ;

- Le principe d'accorder au transporteur des subventions d'investissement est désormais acquis. Pour cela, un compte d'affectation spéciale, le FART, Fonds d'Accompagnement des réformes du Transport Routier urbain et interurbain, a été créé par la loi de finances de 2007. Il doit :
 - Accompagner les réformes du secteur du transport routier urbain et interurbain et
 - Accorder des primes de renouvellement de taxis et donc « rajeunir » les taxis blancs, désormais enracinés dans les villes.

L'Etat marocain a d'ailleurs « appris à subventionner » avec l'expérience des deux tramways mis en service à Rabat-Salé (mai 2011) et Casablanca (décembre 2012).

Ces tramways ont d'ailleurs marqué une rupture avec la qualité de service proposée jusque-là aux usagers marocains en mettant à leur disposition des voitures propres et confortables, un système d'information performant sur les temps d'attente et de voyage, temps effectivement tenus, de sorte que toutes les catégories sociales s'y croisent.

Les responsables s'en félicitent et veulent désormais démentir le fait le transport collectif n'est destiné qu'aux plus démunis. Et ils comptent faire pression sur les nouveaux délégataires du transport par autobus pour qu'ils mettent en circulation des véhicules d'une qualité égale à celle des tramways en 2019.

Car 2019, c'est décidé, est l'année du renouveau du transport collectif urbain au Maroc. Et à Rabat-Salé et Casablanca, il y aura intégration physique et tarifaire entre trams et bus. A charge des délégataires de structurer leurs réseaux pour les rendre complémentaires avec ceux des tramways.

Et la mobilité à deux vitesses, version marocaine, ne sera plus qu'un mauvais souvenir.

Inchallah.

(Juin 2019)