

## EDITORIAL

### Changer

LES gens étaient debout dans la salle, d'autres sont restés dehors, cette semaine à Skhirat, pour parler de commerce extérieur. Il y en avait encore plus, à Casablanca, pour prendre la température des relations Maroc-France. Le mois dernier, l'affluence avait surpris les organisateurs pour discuter de l'open sky-open sea, alors que le sujet est terriblement technique et complexe donc rebutant...

Depuis quelques mois, les rencontres professionnelles font le plein et même le trop plein. Il ne faut pas croire qu'il n'y a là que des mondanités

Que se passe-t-il donc, pour que les cadres et responsables investissent aussi massivement du temps dans ces colloques, séminaires ou réunions?

C'est tout simple, le Maroc est en train, encore une fois, de changer d'époque et de tempo. Et quand il change, il a besoin de discuter. Alors, spontanément, ses hommes et ses femmes se rassemblent et parlent. Ce n'est qu'après coup (et encore pas à tous les coups) qu'on dira que c'était un débat national, ou un débat démocratique, ou la recherche d'un nouveau consensus.

Le Maroc agit de la sorte parce qu'il est une vraie petite civilisation. Ses membres savent très bien, et de très longue date, comment agir pour régler leurs conflits ou trouver de nouvelles références à communautariser.

Ce n'est pas une méthode paramétrée, dûment décrite dans les manuels de management ou dans les livres de sciences politiques. Mais ça marche. La preuve? Les gens discutent vraiment et l'auditoire se fâche quand on coupe la parole à un intervenant, quel que soit son rang.

Un observateur extérieur dira que cela vient de la faiblesse du personnel politique ou intellectuel, qui n'arrive pas à produire les nouvelles normes au fur et à mesure des besoins. C'est sans doute vrai.

Qu'importe, l'essentiel c'est d'arriver à les poser, ces nouvelles normes qui permettront à un maximum de citoyens de changer eux-mêmes et de faire changer le Maroc. □

Nadia SALAH

# Historique... Casablanca a son tram!



*Ils ont commencé par rouspéter, ils ont critiqué les désagréments pour la circulation, ils ont douté des délais de réalisation... mais ils ont fini par avoir leur tramway. Les Casablancais ont, non sans aucune fierté, célébré hier le lancement de la première ligne, la plus longue d'Afrique. Au-delà, c'est un véritable exploit en matière de chantiers structurants, de gouvernance locale, de coordination entre différents services, de partenariat maroco-français, qui a été salué hier par le Souverain en compagnie du Premier ministre français Jean-Marc Ayrault*

*Voir nos analyses Maroc-France en pages 2 à 15 et aussi les décorations en De Bonnes Sources*

## Marché de l'art Enchères en série

Voir page 30

## ■ Le PAM déclare la guerre à Benkirane

## ■ Alerte à la méningite!

Voir De Bonnes Sources

Votre courrier pages 28 & 29

## ÉVÉNEMENT

### Maroc-France

# Tramway de Casablanca: Baptême du rail dès 5h30

• 220 policiers, 30 contrôleurs et 70 agents de circulation mobilisés

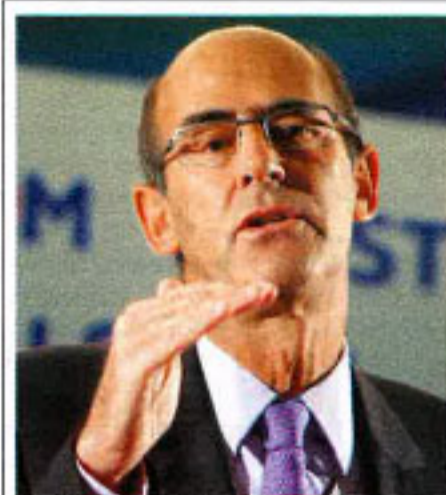
• Une vitesse de croisière de 18,8 km/h en juillet 2013

**C'**EST fait! Casablanca dispose enfin de sa première ligne de tramway. Le Roi a procédé à son inauguration, hier mercredi, en présence du chef de gouvernement, Abdelilah Benkirane, et du Premier ministre français, Jean-Marc Ayrault.

«Offrir une solution aux problèmes de mobilité d'une ville de 4 millions d'habitants grâce à une seule ligne de tramway, c'est unique dans le monde». Pierre Mongin, PDG de RATP, a conscience de la responsabilité qui pèse sur les épaules de son groupe. «Nous avons réalisé un exploit en répondant à la commande pour le 12/12/2012, avec des délais extrêmement

courts, comme on n'en a jamais vu», a-t-il tenu à préciser lors d'une conférence de presse organisée la veille de l'inauguration. A peine 30 mois pour la livraison d'une ligne voyageurs parmi les plus longues et les plus complexes au monde! Mais encore faut-il assurer une mise en service réussie. Le défi est de taille. L'exploitation et la maintenance du tramway ont été confiées à Casa Tram: un groupement mené par la RATP Dev aux côtés de la CDG et de la holding Transinvest, pour un budget de 900 millions de DH sur 5 ans (2013-2017).

Le groupement a, toutefois, sous-traité la maintenance de la flotte et des infrastructures à Alstom. Le constructeur français a déjà engagé une quarantaine d'employés au centre de maintenance et d'exploitation situé à Sidi Moumen, d'une capacité d'accueil de 55 rames. Il prévoit de doubler ses effectifs dans les cinq années à venir. Chaque jour, des opérations de maintenance préventives et correctives des rames, de nettoyage et d'inspection y seront effectuées. Le centre prendra aussi en charge la régulation du trafic et des flux de passagers en sta-



Patrick Kron, PDG d'Alstom



Pierre Mongin, PDG de RATP

*C'est le groupement RATP-CDG-Transinvest (Casa Tram) qui assure dès aujourd'hui l'exploitation de la première ligne du tramway de Casablanca. La maintenance a été confiée en sous-traitance à Alstom. Un grand défi vu la complexité de la ligne considérée parmi les plus longues au monde! (Pb, AFP)*

tion et la gestion des systèmes de signalisation et d'information. De son côté, la RATP a recruté et formé quelque 600 personnes pour assurer l'exploitation et la mise en service commerciale. Le service sera ainsi assuré de 5 heures 30 à 22 heures 30, avec des intervalles de 4 minutes 45 aux heures de pointe et de 8 minutes 30 aux heures creuses. Les temps de parcours prévus sont de 63 minutes 30 pour la ligne allant de Sidi Moumen aux Facultés et de 69 minutes pour la ligne allant de Sidi Moumen à Hay Hassani. Cependant, lancer le tramway dans une ville où la circulation est aussi dense que celle de Casablanca n'est pas chose facile. D'autant plus que le trajet comporte 60 carrefours, une préoccupation majeure pour la RATP Dev qui s'inquiète quant au respect des priorités aux feux. D'ailleurs, 70 agents de circulation ont été mobilisés dans les carrefours. Au total, 220 policiers et 30 contrôleurs accompagneront le tramway durant la première année. Les multiples intrusions sur la plateforme du tramway suscitent aussi beaucoup de craintes. «C'est la raison pour laquelle nous avons opté pour la progressivité pour habituer la population

### Et c'est parti!

**C'**EST aujourd'hui à partir de 5h30 que le tramway de Casablanca commence son premier voyage commercial. Il circulera jusqu'à 22h30 en semaine et jusqu'à 23h30 le week-end. Cette ligne, la plus longue d'Afrique, transportera à l'horizon 2015 près de 250.000 voyageurs par jour. Ce chantier, qui a été lancé il y a plus de quatre ans, a nécessité 160.000 m<sup>2</sup> de béton, soit l'équivalent de 68 piscines olympiques. Quelque 700 km de réseaux souterrains ont été déviés et 100 appels d'offres lancés. Côté organisation, ce sont au total 700 commissions de circulation qui ont été conduites. □

à ce bouleversement qu'est le tramway», relève Mongin. Ainsi, la vitesse commerciale moyenne devrait progressivement passer de 10 km/h à 18,8 km/h (y compris les temps d'arrêt) d'ici juillet 2013. □

B. S. & A. NA.

### Rentabilité

«**L**A mission de Casa Tram, c'est d'abord de rendre un service public», insistent les responsables du groupement formé de RATP Dev (40%), CDG (40%) et Transinvest (20%). Côté rentabilité, Casa Tram ne décrochera pas le gros lot durant les premières années d'exploitation. «Notre marge est limitée à 5% du budget de fonctionnement du tramway, qui est fixé à 400 millions de DH par an», précise Saïd Laftit, secrétaire général de la CDG. Ce qui représente une marge d'environ 20 millions de DH. Néanmoins, il faut préciser que le groupement ne prend pas à sa charge le risque commer-

cial. Ce dernier est assumé par l'autorité délégante, en l'occurrence Casa Transport. Par conséquent, ses fonds propres ne sont pas énormes non plus: environ 30 millions de DH. Mais d'ici quelques années, probablement vers 2017, ce modèle devra changer. L'exploitant pourrait commencer à assurer le risque commercial et améliorer sa rentabilité. «Pour le moment, la rentabilité est plus économique que financière. Car le tramway produira des externalités positives grâce aux économies réalisées par le transport collectif de la population», explique Laftit. □