

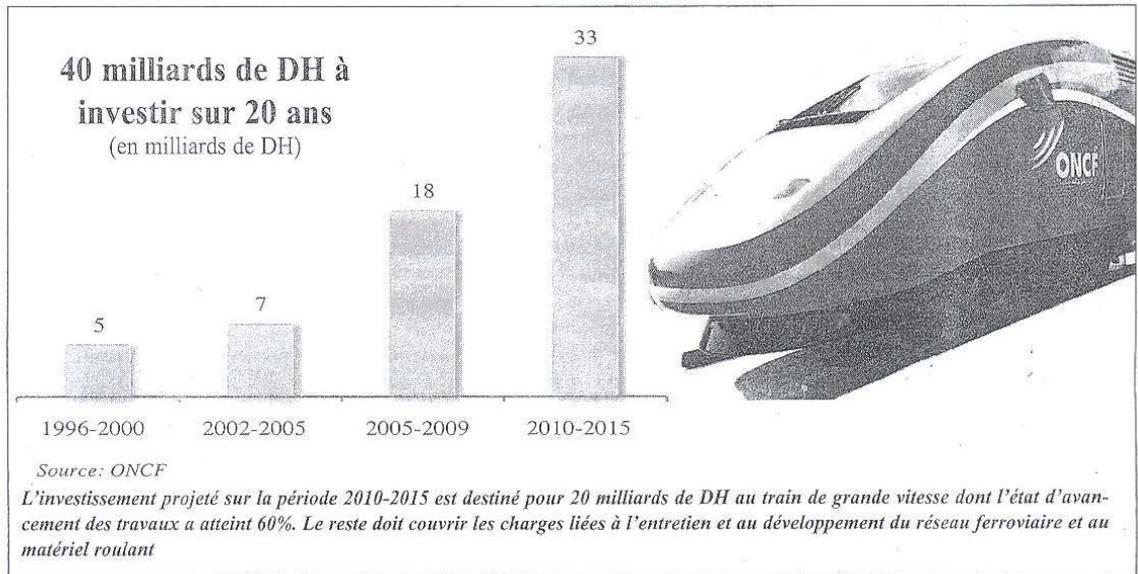
Des commandes par milliards mais à quel prix!

• Un millefeuille de procédures complexes

• Des délais de paiement trop élastiques

PEU d'engouement affiché par les membres de la Fédération du commerce et des services de la CGEM à l'égard de la commande du secteur ferroviaire. A peine une trentaine d'opérateurs étaient présents hier mercredi à la présentation de la politique des achats de l'Office national des chemins de fer (ONCF). Et quelques-uns ont même pris le train en marche. Complexité de procédure ou délais de paiement assez longs? Les deux interrogations ont, en effet, monopolisé le débat. «Difficile de faire des affaires avec l'ONCF», dévoile un opérateur. Aucune visibilité pratiquement

après l'exécution du marché. La procédure de réception nécessite parfois un millefeuille documentaire. La même lourdeur est relevée pour ce qui est du de construction ferroviaire, aux activités du BTP, à l'énergie et au matériel



référéncement des fournisseurs. Mais visiblement, il y a un déficit de communication. La procédure d'octroi et de paiement des commandes adressées aux prestataires externes de l'entreprise publique a changé depuis l'année dernière. En avril 2013, une direction spécialement dédiée aux achats a été créée. Rattachée directement au DG, elle centralise l'ensemble des actes d'achats de fournitures, matériels, équipements, travaux et prestations, avec à la clé une équipe de 48 personnes dont la moitié de hauts cadres.

«C'est un gage à la fois de transparence et de performance du traitement de la commande publique», se félicite Khalid Dahami, président de la Fédération du commerce et des services. Mieux, l'ONCF s'impose comme obligation l'application de la préférence nationale. Et elle cible la PME à raison de 20% des marchés à l'instar de ce qui a été retenu par le budget 2014. Reste à accompagner cette PME pour qu'elle profite pleinement des opportunités d'affaires offertes par l'entreprise ferroviaire. «Celle-ci doit initier des cycles d'information sur les modalités de référencement des fournisseurs et les procédures de participation à ses marchés dans la mesure où ses achats s'inscrivent dans une logique de développement stratégique», estime Dahami. L'enjeu est d'importance capitale pour les membres de la Fédération du commerce et des services. Elle doit capter 13% du montant dédié cette année aux commandes de l'entreprise ferroviaire: 5,5 milliards de DH. Le reste est réservé pour la majeure partie aux travaux

roulant. «A eux seuls, les travaux ferroviaires ont accaparé 87% de l'enveloppe globale en 2013 et qui a porté sur 5,7 milliards de DH», indique Abdelaziz Amokrane, directeur des achats. Une proportion réduite à 65% en 2012 alors que les achats de l'entreprise ont culminé à 8 milliards de DH.

Ces achats sont réalisés selon différentes formules. Il y a d'abord les marchés que l'ONCF peut négocier librement avec les candidats de son choix et les attribuer conformément à son propre règlement. Car l'Office applique le décret de mars 2013 sur les marchés publics mais selon une adaptation à ses métiers. Ensuite, les appels d'offres restreintes pour lesquels il y a exigence d'être référencé dans le panel fournisseur de l'ONCF. Il y a, enfin, les consultations ouvertes auxquelles toutes les entreprises peuvent postuler en conformité avec la législation en vigueur.

Au-delà, l'Office est en phase de réorienter sa stratégie. Pour le moment, le chiffre d'affaires de l'entreprise publique (3,5 milliards de DH) est assuré à hauteur de 49% par les phosphates, 40% par les voyageurs et 11% par le fret des marchandises. Cette répartition devrait changer avec l'entrée en service du pipeline du transport des phosphates entre Khouribga et Jorf Lasfar. D'où l'ambition de l'Office de porter à moyen terme le nombre de voyageurs à 50 millions au lieu de 20 millions actuellement. □

A. G.