

L'ultimatum de Boulif aux professionnels

- Passé le 31 décembre, la réforme s'appliquera
- Les opérateurs ont boycotté la signature du contrat-programme
- Les discussions butent sur l'ouverture aux sociétés étrangères

LES transporteurs de voyageurs ont fait faux bond à Najib Boulif. Alors qu'ils devaient signer le contrat-programme avec le gouvernement jeudi 17 décembre, ils ont décidé de boycotter le rendez-vous, mettant le ministre devant le fait accompli. Le clash était prévu d'autant que les six organisations (quatre fédérations et deux syndicats) revendiquant la représentativité du secteur avaient tenu une réunion à Bouznika la veille. Parmi ces associations, figure la Fédération nationale des transporteurs routiers de voyageurs. «Nous ne sommes pas contre la réforme, mais nous ne cautionnons pas la version finale de la feuille de route proposée par la tutelle», déclare Abderrazak Dahbi, SG.

Les points de friction entre les deux parties portent sur l'un des apports les plus importants de la réforme, à savoir l'ouverture de nouvelles lignes sur ap-



Sur les 3.681 agréments en vigueur, environ 883 ne sont pas exploités. A peine 30% des 2.798 autorisations restantes sont directement exploitées par leurs détenteurs (Ph. Jarfi)

concerne l'axe Casablanca-Rabat, où la concurrence du train a évincé le transport par autocar sur cette ligne. Mais il faut aussi souligner que les services n'ont pas évolué. La concurrence du train et la surcapacité n'expliquent pas tout.

D'autres lignes ne sont plus rentables, tels que l'axe Casablanca-Beni Mellal qui, dans les années 80, comptait 24 agréments. Aujourd'hui, ils seraient 124. La part de marché du transport par autocar dans les déplacements interurbains est passée de 57% en 1976 à 52% en 1988 avant de chuter à 35% en 2006.

velles lignes à ouvrir pour éviter une surroffe et donc la faillite. La réforme doit également associer les professionnels

Le dilemme des agréments

L'AUTRE grand challenge pour le gouvernement reste l'apurement de la situation actuelle. Si le projet de décret accorde aux exploitants actuels un délai d'un an pour se conformer aux nouvelles dispositions du futur cahier des charges, il ne prévoit pas pour autant de dispositions pour résorber les agréments en circulation. Le projet de loi de Finances 2014 comportait un programme de rachat qui a été rejeté par le Parlement. Impossible donc pour la tutelle de réintégrer une telle mesure dans le contrat-programme. Les agréments pourraient faire l'objet de cession entre titulaire et exploitant selon la loi du marché. □

pel d'offres. Les opérateurs redoutent l'ouverture des appels d'offres aux sociétés étrangères, qui possèdent une taille (flotte) sans commune mesure avec celles des entreprises locales.

L'autre point qui inquiète les opérateurs concerne le choix des nouvelles lignes à ouvrir aux entreprises étrangères. S'agit-il de liaisons à créer ou du renforcement des lignes déjà opérationnelles? En cas d'attribution d'autorisations sur des lignes existantes, le risque de surroffe est évident. D'ailleurs, près de 25% des agréments ne sont pas exploités car ils portent sur des lignes non rentables. L'un des exemples les plus éloquentes

Les discussions entre la tutelle et les opérateurs achoppent également sur le dispositif des cahiers des charges. Au nombre de trois (un pour les appels d'offres, le deuxième pour les gares routières et le troisième destiné aux transporteurs actuels), il s'agit de mesures contenues dans le projet de décret pour améliorer l'offre de transport de voyageurs.

Les organisations professionnelles veulent être impliquées en amont dans l'élaboration des cahiers des charges. «Nous souhaitons que le projet de décret sur le transport de voyageurs implique les professionnels dans le choix des nou-

à la rédaction des cahiers des charges», ajoute Dahbi. Ce dernier propose que l'élaboration des appels d'offres et des cahiers des charges soit attribuée au futur conseil national du transport routier.

Les organisations professionnelles du transport de voyageurs rejettent donc la dernière mouture du contrat-programme qui ne correspondrait pas aux conclusions des accords entre la tutelle et les opérateurs. Par conséquent, ils refusent de signer la feuille de route. Le ministre, lui, dont le parti avait fait de la lutte contre l'économie de rente son cheval de bataille, veut aller de l'avant. Quitte à signer avec une minorité d'opérateurs. Il fixe au 31 décembre la date butoir pour la signature du contrat-programme. Une feuille de route dotée d'un budget de 1 milliard de dirhams pour les trois prochaines années. □

Hassan EL ARIF