

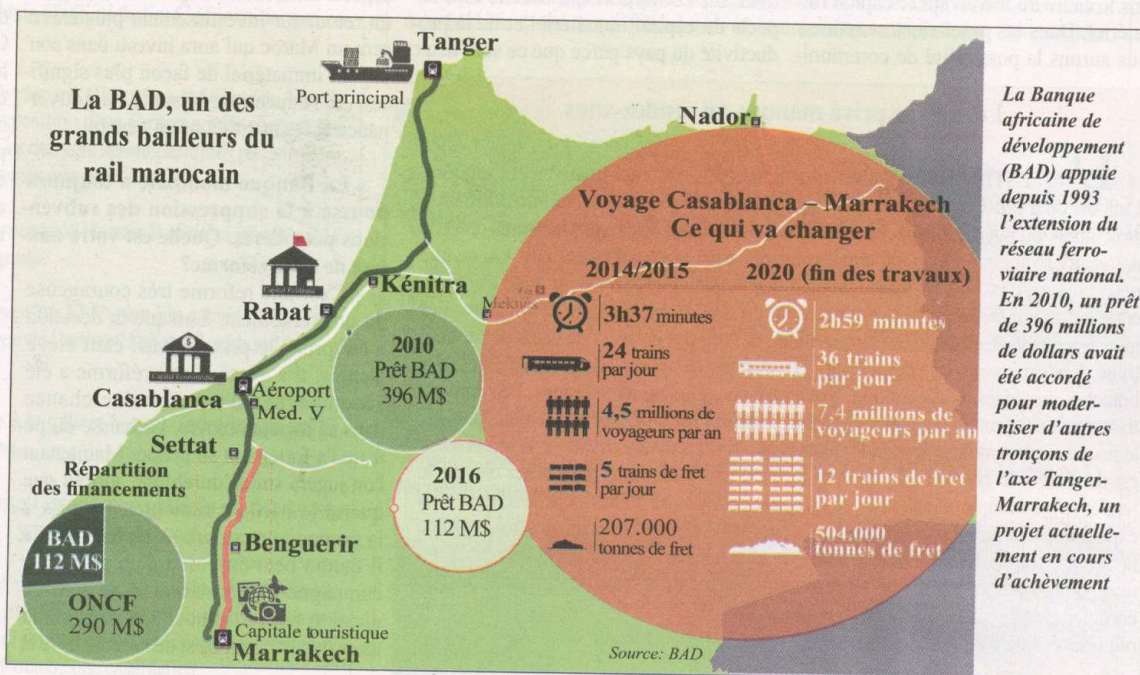
ONCF: Gros marché sur le matériel roulant!

• Près de 15 milliards de DH pour 120 nouvelles rames classiques

• Le contrat s'étalera sur 10 à 12 ans

• 1 milliard de DH de la BAD pour le doublement Settat-Marrakech

C'EST sans doute l'un des gros morceaux du contrat-programme 2016-2020 de l'Office national des chemins de fer (ONCF). L'exploitant du réseau ferroviaire national s'apprête à lancer un gigantesque contrat de fourniture en matériel roulant destiné au trafic voyageurs. Montant de la transaction: «quelque 1,5 milliard d'euros (environ 15 milliards



La Banque africaine de développement (BAD) appuie depuis 1993 l'extension du réseau ferroviaire national. En 2010, un prêt de 396 millions de dollars avait été accordé pour moderniser d'autres tronçons de l'axe Tanger-Marrakech, un projet actuellement en cours d'achèvement

de DH)», selon une source proche du dossier. Le marché porte sur l'acquisition de 120 nouvelles rames. L'opération sera étalée sur les dix prochaines années (2016-2025). L'objectif est évidemment d'étoffer le dispositif roulant de l'office sur les voies classiques, tout en étoffant l'offre LGV qui devrait se mettre en place dès 2018.

L'Office est d'ailleurs justement en plein contexte de préparation de son second contrat-programme avec l'Etat pour la période 2016-2020. Si le montant global des investissements n'est pas encore dévoilé, on en sait un peu plus sur les objectifs de cette nouvelle feuille de route. Elle devrait en effet porter sur le renforcement de la capacité du réseau existant, ainsi que la poursuite des investissements du projet de Ligne de grande vitesse (LGV). La réalisation de nouvelles sections, destinées à améliorer la connectivité entre les différents pôles économiques régionaux, et la consolidation de l'offre logistique, sont aussi au programme.

Quoi qu'il en soit, l'ONCF et ses futurs fournisseurs en matériel roulant n'auront pas de mal à négocier et exécuter ce marché. L'Etat a déjà préparé le terrain. La loi de Finances 2016 intègre une nouvelle disposition portant sur «l'exonération de la Taxe sur la valeur ajoutée (TVA) à l'importation des trains et matériel ferroviaire destinés au transport de voyageurs et de marchandises». La révision de la TVA sur le ticket du train, intervenue depuis le premier janvier, n'est également pas anodine. Extrêmement capitalistique, le Maroc a besoin d'un bon recul financier pour accompagner la croissance du ferroviaire.

Rien que pour 2016, l'Office table sur un programme d'investissement prévisionnel de 10 milliards de DH. Dans cette enveloppe, quelque 3,2 milliards DH devraient être injectés dans divers projets du programme général de l'Office. S'y ajoutent 3,8 milliards de DH qui correspondent au démarrage de nouveaux projets prévus. De plus, 2,9 milliards seront destinés à l'achèvement des travaux de la LGV. Pour cette année, l'ONCF s'attend à un nombre de voyageurs qui devrait progresser de 5% par rapport à 2015 pour s'établir à 44,1 millions de voyageurs.

Sur le volet des infrastructures ferroviaires, la Banque africaine de développement (BAD) vient d'approuver un important prêt en faveur de l'ONCF. L'enveloppe mobilisée est de 112,3 millions de dollars (Un peu plus de 1 milliard de DH). Ce montant servira à financer les infrastructures ferroviaires sur l'axe Tanger-Casablanca-Marrakech. Il s'agit concrètement des travaux de dédoublement, à l'horizon 2020, de la voie reliant la ville de Settat à celle de Marrakech (Voir infographie). «Le doublement de ce tronçon de 142 km devra générer des gains de temps et permettre l'accroissement du trafic de voyageurs et de fret entre Casablanca et Marrakech, explique-t-on auprès de l'institution financière panafricaine. La banque annonce que le volume annuel de voyageurs sur ce tronçon pourrait passer à plus de 7,4 millions en 2020, année prévue pour l'achèvement des travaux. □

Safall FALL

Pour réagir à cet article:
courrier@leconomiste.com