

ÉVÉNEMENT

Transport de voyageurs

La prime à la casse sera revue à la hausse

• Reprise des négociations pour la signature du contrat-programme

• De nouvelles dispositions seront intégrées dans la LF 2018

EST-ce la fin du long feuilleton de la réforme du secteur du transport routier de voyageurs? En tout cas, c'est ce que laissent croire les déclarations de Mohamed Najib Boulif, secrétaire d'Etat chargé du Transport (voir entretien) ainsi que Abdelilah Hifdi, président de la Fédération nationale du transport (FNTR). Les deux parties ont confirmé la relance des discussions pour la signature d'un nouveau contrat-programme pour la filière. L'objectif est d'éviter l'échec essuyé en 2014 et remettre sur les rails la mise à niveau, tant attendue, d'un secteur stratégique. «Le transport est un géant aux pieds fragiles qui manque d'une vision glo-

bale et intégrée et d'une réforme du cadre législatif pour mieux accompagner les changements économiques et sociaux», a souligné le président de la FNTR. Et d'ajou-

terrain d'entente sur le principal point de discord, en l'occurrence le rachat des anciens agréments. «C'est la seule voie de la réforme», fustige Abdelilah Hifdi. La prime

De son côté, le secrétaire d'Etat a confirmé la révision à la hausse de la prime à la casse des autocars et son introduction pour la loi de finances 2018. Il y a lieu de signaler que cette subvention a disparu, en 2017, au niveau du transport de marchandises, à la grande surprise des opérateurs. La prime était de 120.000 DH par camion.

Le nouveau contrat-programme devra également réguler l'octroi de nouveaux agréments par voie d'appel d'offres et verrouiller l'accès à la profession. «Il faut donner une préférence aux anciens exploitants au niveau des lignes pour les opérateurs actuels et régler le problème entre l'exploitant et le détenteur de l'agrément», souligne le président de la Fédération qui insiste sur la nécessité d'opérer une rupture avec le passé. En clair: «Ne pas toucher aux acquis du passé, avec une période transitoire assez longue».

Désormais, la tâche ne s'annonce pas facile, vu la complexité du secteur et les positions des deux parties. Mohamed Najib Boulif est devant un nouveau défi qu'il est tenu de relever, vu que c'était lui qui menait les négociations au sein du gouvernement Benkirane II. □

N.D.

Manque de synergies et de convergence

LES professionnels déplorent l'absence de mise à niveau des gares routières qui dépendent des collectivités locales, loin du domaine d'intervention du ministère de l'Équipement et des Transports. Abdelilah Hifdi, président de la FNTR, pointe du doigt la résistance au changement au niveau de plusieurs départements. «La gouvernance au niveau du transport de voyageurs est éclatée, fragmentée. Ce qui rend difficile une véritable réforme intégrée. Pareil pour le contrôle qui reste éparpillé», argue-t-il. «Nous avons besoin d'une vision globale et intégrée pour une vraie réforme afin de produire un transport sécurisé et respectueux de l'environnement», poursuit-il. Le transport de voyageurs représente 35% du trafic. Selon Ezzoubeir Errhaimini, vice-président de la FNTR, le parc des autocars au Maroc se situe entre 2.400 et 2.500 véhicules dont l'âge moyen est autour de 12 ans. □

ter: «Aujourd'hui, nous avons des entreprises leaders, mais ce n'est pas suffisant. Les autres sociétés ont besoin d'être tirées vers le haut». Pour relancer les discussions, les deux parties sont tenues de trouver un

à la casse figure également en pole position des doléances. Les professionnels sont tous d'accord pour la mise en place d'un fonds doté de 1 milliard de DH, soit à peu près 400.000 DH par autocar. «Cette mesure, se rapportant aux primes pour la modernisation des entreprises et du parc, existait depuis 2014, mais elle a été retirée par le gouvernement. Ce qui a causé l'échec des négociations», a tenu à préciser Abdelilah Hifdi.

Agréments: «Nous ne céderons pas sur l'octroi par appels d'offres»

- L'Economiste: Le gouvernement compte reprendre les négociations avec les professionnels du transport, dans le cadre d'un nouveau contrat-programme. Que prévoyez-vous dans ce sens?

- Il y a eu un débat et un processus de discussion très longs avec les professionnels du transport qui ont duré deux ans et demi. Nous étions arrivés à une première mouture sur laquelle nous étions d'accord à 95%. Toutefois, il y avait un certain nombre de réticences, essentiellement au niveau des agréments. Ce qui a été derrière l'arrêt incompréhensible de la signature. Maintenant, le nouveau gouvernement et les opérateurs vont reprendre les négociations sur la dernière base de 2014. Il y a des points à améliorer, essentiellement au niveau du renouvellement du parc et surtout de la prime à verser aux professionnels ainsi que la procédure de traitement des agréments. La seule chose sur laquelle nous ne céderons pas, c'est l'octroi des agréments qui se fera, uniquement, par appels d'offres pour booster la concurrence et



Mohamed Najib Boulif, secrétaire d'Etat chargé du Transport (Ph. L'Economiste)

aller de l'avant. Il n'y aura plus d'agréments attribués par une commission,

- Y aura-t-il une révision à la hausse de la prime à la casse?

- Pour ce qui est de la prime, elle sera revue à la hausse. Le gouvernement va déjà la remettre dans le circuit. La loi de finances de 2017 ne l'a pas prévue et nous allons la programmer à partir de juin 2017,

dans le cadre des discussions pour la loi de finances 2018.

- Le contrat-programme pour le transport traîne encore. A quand la signature de cette feuille de route finalement?

- Bien sûr, la signature d'un contrat-programme permet de mettre noir sur blanc les engagements et les obligations du gouvernement d'une part, et les opérateurs d'autre part. Actuellement, il y a une bonne ambiance de départ et une volonté commune de pouvoir avancer et de travailler avec une vision positive pour l'avenir du secteur. □

Propos recueillis par Nadia DREF