



Changement de statut, amendement de la loi, optimisation fiscale, vente de filiales...

Comment l'Etat prépare le démantèlement de l'ONCF

Mohamed Badrane
mbadrane@aujourd'hui.ma

L'ONCF s'apprête à effectuer un grand virage. Si l'Office national des chemins de fer a fait la Une de la presse nationale et internationale il y a quelques semaines avec le lancement de la LGV (Ligne à grande vitesse), les responsables pensent déjà à la prochaine étape. Cette dernière concerne cette fois-ci la restructuration de l'un des grands Offices du Royaume pour accompagner les derniers changements. Il

Pour les responsables, le temps est venu pour permettre à l'ONCF de se recentrer sur son cœur de métier, à savoir le transport des voyageurs, des marchandises et l'exploitation du réseau ferré.

s'agit en effet d'une opération à multiples facettes qui va du changement de statut de l'Office à la restructuration et vente de filiales, en passant par un changement de loi réglementant l'Office. Ces changements ont c'est-à-dire déjà commencé avec la privatisation de La Mamounia, célèbre établissement hôtelier de luxe dans la ville ocre. Cet hôtel vient d'intégrer la liste des établissements publics privatisables. L'information est peu

connue mais La Mamounia est l'une des propriétés de l'ONCF. L'Office est d'ailleurs propriétaire d'autres établissements hôteliers à Ifrane et à Marchica. Si l'ouverture à des capitaux privés de La Mamounia devrait permettre à l'Etat de renflouer ses caisses, l'opération accélèrera le processus de restructuration de l'Office. Pour les responsables, le temps est venu pour permettre à l'ONCF de se recentrer sur son cœur de métier, à savoir le transport des voyageurs, des marchandises et l'exploitation du réseau ferré. Exit donc les activités d'hôtellerie et bien d'autres car l'Office compte une douzaine de filiales dans différentes activités. La vente ou l'ouverture de capital de filiales est ainsi destinée à permettre «aux chemins de fer» de se concentrer sur leur cœur de métier mais également et surtout faire une sorte «d'optimisation fiscale». Car le but ultime de ces opérations est la transformation de l'Office national des chemins de fer en une société anonyme. L'ONCF deviendra alors SMCF (Société marocaine des chemins de fer). Or sans une restructuration de l'Office telle qu'elle se prépare maintenant, la transformation en SA sera une entreprise périlleuse puisque la contribution fiscale des chemins de fer va exploser atteignant des centaines de millions de dirhams au bas mot. Pour un Office déjà endetté, une telle action sera suicidaire et perturbera l'arrivée d'acteurs privés. C'est là qu'intervient une autre étape de la restructuration. Les responsables

de l'Office travaillent actuellement avec le ministère de tutelle sur l'amendement de la loi n° 52-03 relative à l'organisation, la gestion et l'exploitation du réseau ferroviaire national. Les changements devraient concerner notamment l'article 17 de ladite loi qui prévoit la transformation de l'ONCF en société anonyme. Selon des sources au sein de l'Office, l'arrivée du projet de loi amendé est prévue courant 2019. L'adoption par le Parlement de l'amendement sera une étape décisive dans la restructuration de l'Office.



Sans une restructuration de l'Office, la transformation en SA sera une entreprise périlleuse puisque la contribution fiscale des chemins de fer va exploser atteignant des centaines de millions de dirhams au bas mot.

Historique

La construction du réseau des chemins de fer du Maroc remonte au début du 20^{ème} siècle. Les premières lignes construites à voie de 0,60m datent de 1916, et ce n'est qu'en 1923 que la construction des voies à écartement dit «normal» a été confiée à trois compagnies concessionnaires : la Com-

pagnie des chemins de fer du Maroc (CFM) qui exploitait la ligne du Sud à partir de Sidi Kacem et la ligne Fès-Oujda, la Compagnie des chemins de fer du Maroc Oriental (CMO) qui exploitait la ligne Bouarfa-Oujda, la Compagnie franco-espagnole du chemin de fer de Tanger-Fès (TF) qui exploitait l'axe

Tanger-Fès. Ces compagnies concessionnaires se partagèrent le trafic ferroviaire, en exploitant chacune la partie du réseau qui lui était concédée, jusqu'en 1963, lorsque le gouvernement marocain a décidé le rachat des concessions et la création de l'Office national des chemins de fer (ONCF).



Ce que dit la loi



La loi 52-03 prévoit déjà la transformation de l'ONCF. En effet, l'article 17 stipule qu'il «est créé une société anonyme dénommée «Société marocaine des chemins de fer» (SMCF) régie par la législation relative aux sociétés anonymes, les dispositions de la présente loi et ses statuts. A compter de la date visée au 2^e alinéa de l'article 26 ci-après, l'ONCF est dissous et la SMCF est subrogée dans les droits et obligations dudit Office pour tous les marchés d'études, de travaux, de fournitures ainsi que tous autres contrats et conventions notamment financiers, conclus par l'ONCF avant cette date. Jusqu'à la date visée à l'alinéa ci-dessus, le directeur de l'ONCF continue à gérer ledit office». Pour sa part, l'article 18 dispose que «conformément aux dispositions de l'article 7 de la présente loi, une convention de concession est conclue entre l'Etat et la Société marocaine des chemins de fer pour la gestion des infrastructures ferroviaires du réseau ferroviaire national et pour l'exploitation technique et commerciale sur ce même réseau de services de transport ferroviaire. La durée de la concession est fixée à 50 ans(..)».