



Al Boraq. L'ONCF arrive à dégager une marge opérationnelle

Le TGV séduit de plus en plus et joue désormais le rôle de locomotive pour les autres projets structurants de l'Office. Déjà 2,5 millions de passagers à fin octobre à bord de 7.000 trains et un taux d'occupation moyen de 68%.

Mostafa Bentak
m.bentak@leseco.ma

«Non Al Boraq n'est pas un éléphant blanc, mais un projet bien rentable», c'est dans ces termes que Mohamed Rabie Khlie (photo), DG de l'Office national des chemins de fer (ONCF) a qualifié la ligne à grande vitesse. Hier à Rabat, le responsable s'est livré à l'exercice d'un premier bilan après un an de l'inauguration officielle d'Al Boraq par le souverain, le 15 novembre 2018. Avec un taux moyen d'occupation de 68%, il faut dire que le TGV marocain a atteint sa vitesse de croisière. Avec un parcours client repensé, des promotions et des réductions substantielles, le projet séduit de plus en plus. À fin octobre, ils sont 2,5 millions de passagers à opter pour le TGV et seront plus de 3 millions à la fin de l'année, comme pronostiqué par Khlie. Disponible de 06h00 à 21h00, le TGV transporte 8.250 voyageurs par jour avec une anticipation d'achat de 40%. Droit

dans ses bottes, le responsable affirme qu'il s'agit d'un projet viable et accessible avec un coût au kilomètre le plus compétitif au monde. Mais est-ce qu'effectivement l'Office a pu rentrer dans ses charges ? Sans hésiter, Khlie déclare que c'est mission accomplie grâce à un business model marocain optimisé ayant débouché sur une marge opérationnelle positive qui couvre l'ensemble des charges d'exploitation. La réussite d'Al Boraq s'explique par plusieurs facteurs: des temps de parcours imbattables (Casablanca-Tanger en 2h10 seulement), des fréquences en amélioration (28 allers-retours/jour) et une ponctualité de 97%. Citons, par ailleurs, une tarification modulable et accessible, un confort amélioré ainsi que des services en gare et à bord à forte valeur ajoutée. La diversification de l'offre est l'une des clés de sa réussite à travers notamment des formules d'abonnement (carte Dima, carte Fifty, conventionnement, etc). Jouant désormais le rôle de locomotive

pour les autres composantes de l'offre ferroviaire, Al Boraq donne le ton. En effet, autant les trains de proximité (TNR) que grandes lignes (Al Atlas) réalisent des performances au rythme d'Al Boraq en tant que nouveau symbole de la mobilité. Plus encore, ajoute Khlie, outre son impact positif sur le marketing territorial, il agit aussi sur l'urbanisme, le foncier et l'immobilier sans perdre de vue l'attractivité économique et touristique des villes concernées. L'ONCF s'inscrit désormais dans une nouvelle perspective par rapport au protocole d'accord qui la lie au ministère de l'Équipement



L'ONCF s'inscrit désormais dans une nouvelle perspective liée au protocole d'accord qui constitue l'ossature du contrat-programme en cours de finalisation pour une signature avant la fin de l'année.

et qui constitue l'ossature du contrat-programme en cours de finalisation pour une signature avant la fin de l'année. En respect de ce contrat-programme, la politique ferroviaire sera définie par l'État et l'ONCF se chargera de l'exécution en tant que maître d'ouvrage délégué. Il s'agit d'un réel tournant pour l'Office qui doit s'adapter pour mieux négocier ce nouveau virage. C'est aussi la résultante d'un effort d'investissement colossal qui a totalisé 49 MMDH en seulement 8 ans, entre 2010 et 2018. Dans la foulée de la LGV, d'autres projets structurants ont fluidifié le transport ferroviaire, comme le doublement complet de la ligne Casablanca-Marrakech, la sécurisation des passages à niveau et la politique réussie des nouvelles gares. Plus encore, entre 2010 et 2018 pas moins de 3.000 entreprises ont été mobilisées et surtout un gain en capital immatériel, souligne Khlie, de 5,5 MMDH par an. Si l'on se base sur les chiffres de l'activité ferroviaire en 2018, l'ONCF a réalisé 92% de ses achats auprès des entreprises nationales, avec 13.600 emplois créés de manière directe ou indirecte et une contribution au PIB de 2,8%. ○