

ONCF: Le contrat-programme pour bientôt

- Il devra être signé dans quelques semaines
- Priorité au redressement de la situation financière de l'ONCF
- Vers une séparation de l'exploitation commerciale et du développement ferroviaire

PLUS d'une semaine après la célébration du 1er anniversaire du lancement d'Al Boraq, l'ONCF a organisé la 2e édition du colloque de la grande vitesse ferroviaire. Une rencontre pour mettre l'accent sur les répercussions positives de la LGV sur le développement économique et social. Cet instrument majeur de l'aménagement du territoire, comme l'a souligné Abdelkader Amara, ministre de l'Équipement et du Transport, est un véritable outil de relance technologique et industrielle. Il a tenu à préciser néanmoins qu'il n'y a pas de relation systématique de cause à effet entre le lancement de la LGV et le développement des territoires. «C'est un levier qui nécessite la mobilisation de prérequis», a-t-il indiqué. Quoi qu'il en soit, la mise en marche d'Al Boraq a initié une véritable transformation du secteur ferroviaire au Maroc, a noté le ministre. Une évolution qui devra se consacrer avec le nouveau contrat-programme qui sera bientôt signé entre l'ONCF et l'État. Auparavant, l'Office avait bénéficié de 4 contrats programmes successifs, ayant permis notamment l'assainissement et la mise à niveau institutionnelle, l'extension



Pour Mohamed Rabii Khlie, DG de l'ONCF, ici en compagnie de Abdelkader Amara, «des performances d'Al Boraq ont permis de changer la perception qui était dominante avant son lancement, selon un récent sondage». Surtout que cela s'est accompagné de la révision du concept de voyage et du parcours client (Ph. Bziout)

protocole d'accord déjà signé en juillet dernier. L'objectif est de favoriser «une

plus grande solidité institutionnelle de l'ONCF», est-il noté.

De son côté, Rabii Khlie, DG de l'ONCF, a mis l'accent sur les performances d'Al Boraq durant sa première année d'activité. A fin octobre dernier, 2,5 millions de passagers ont voyagé à bord du TGV. Les dirigeants de l'ONCF tablent sur un total de 3 millions de voyageurs d'ici la fin d'année. Parallèlement, les résultats semblent rassurer en termes de rentabilité du projet. Ce n'est pas un élément blanc, a insisté Khlie. D'ailleurs, un récent sondage a montré un changement de la perception de ce projet par rapport aux idées qui circulaient avant son lancement, a-t-il fait savoir. Concrètement, «les performances d'Al Boraq ont permis de couvrir l'ensemble des charges d'exploitation et de dégager une marge opérationnelle qui se situe en haut de la fourchette des moyennes à l'international», a souligné le DG de l'ONCF. □

M.A.M.

Un modèle à suivre

PRÉSENTÉE comme étant un «projet viable, compétitif et accessible», la LGV a été réalisée avec une grande contribution des entreprises locales, notamment pour les aspects liés au génie civil. Ce qui en fait un modèle à suivre, notamment par les pays africains. Intervenant lors de ce colloque, François Davenne, président de l'Union internationale des chemins de fer (UIC), a insisté sur la symbolique de ce chantier. Il a estimé que ce projet montre qu'il est possible de promouvoir ce type de technologie et d'infrastructures dans les pays émergents, en impliquant les compétences et les entreprises locales. D'autant que «sur le plan économique, c'est une opération qui a du sens», a-t-il affirmé. □

du réseau, le développement du parc ainsi que la construction de la ligne grande vitesse, comme l'a rappelé Zouhair Chorfi, secrétaire général du ministère des Finances, qui a lu un discours au nom de Mohamed Benchaâbou.

Entre 2010 et 2018, le niveau des investissements dans le secteur ferroviaire a atteint 47 milliards de DH. Ce qui a «pesé sur la situation financière de l'ONCF», a souligné Chorfi. Aujourd'hui, un nou-

veau contrat-programme est en cours de finalisation. Il sera signé dans quelques semaines, est-il indiqué. Il devra favoriser un recentrage de l'Office sur son cœur de métier et une amélioration des délais de paiement des fournisseurs. Le SG du ministère des Finances a expliqué que la nouvelle contractualisation sera déployée sur 2 phases. D'abord, une étape de 2 à 3 ans, sera centrée sur le redressement de la situation financière de l'ONCF, notamment pour améliorer les délais de paiement des fournisseurs et restaurer la normalité des relations. La 2e phase connaîtra le lancement d'un nouveau schéma institutionnel, qui s'inspire des pratiques internationales, selon Chorfi. Concrètement, cela devra se traduire par la séparation des volets de l'exploitation commerciale et du développement du réseau ferroviaire (voir aussi notre édition du 30 octobre 2019). Ces orientations sont contenues dans un