

« Le libéralisme est compatible avec l'islamisme »

Mohamed Najib

Boulif

Le ministre délégué chargé du Transport démarre l'année avec un agenda chargé : de l'amendement du Code de la route à l'octroi des agréments, une série de chantiers l'attend.

Il nous reçoit dans son bureau, au siège du ministère de l'Équipement et du Transport, dans le quartier Agdal à Rabat. D'abord ministre délégué chargé des Affaires générales et de la Gouvernance dans le premier gouvernement Benkirane, Najib Boulif est habitué aux missions délicates. « L'économiste du PJD », comme certains l'appellent, est à l'origine de la mise en place du système de décompensation en 2012. Aujourd'hui, il doit faire face à de nouveaux challenges. C'est à lui d'amorcer la réforme du secteur du transport de voyageurs, en remplaçant notamment le système des agréments par des autorisations d'exploitation de service public avec des cahiers des charges bien précis.

Le Code de la route, réformé en octobre 2010, va prochainement connaître plusieurs amendements. Concrètement, qu'est-ce qui va changer ?

Depuis l'entrée en vigueur du Code de la route, son application a permis d'améliorer la sécurité routière. Les chiffres des accidents de la route au cours des deux dernières années le prouvent : le nombre de morts a baissé de 8% en 2013 et de 8,7% en 2014. Mais nous avons aussi constaté que certaines procédures sont difficilement applicables. Les professionnels du secteur des transports

ont formulé des remarques dans ce sens. Après quatre ans, il fallait tenir compte de quelques problèmes pratiques. Nous avons donc décidé de réaménager le Code de la route pour une meilleure sécurité routière, mais aussi pour répondre aux attentes des professionnels et des automobilistes.

Pourquoi la réforme du transport de voyageurs traîne-t-elle autant ?

L'objectif était d'obtenir un consensus et cela a nécessité un grand nombre de consultations. Quand elles se sont terminées, nous devons signer le contrat-programme qui nous lie avec les professionnels, mais certains d'entre eux ont commencé à se poser des questions sur le devenir de leurs « acquis rentiers ». Ce qui les a poussés à tenter de retarder la signature du contrat-programme. Je peux vous garantir que cette réforme va se faire au profit du secteur. L'enveloppe d'au moins un milliard de dirhams prévue par le contrat-programme bénéficiera aux professionnels, qui pourront renouveler leur parc, changer leurs autocars et jouir d'une mise à niveau globale du secteur.

Le fait que certains syndicats soient proches du PAM nuit-il aux négociations ?

Je juge les syndicats sur ce qu'ils me proposent, pas sur leur affiliation politique.

PROFIL

1964 : Naissance à Tanger

1989 : Docteur de l'Université Paris II et de l'École nationale supérieure du pétrole et des moteurs (ENSPM), France

2012 : Ministre délégué auprès du Chef du gouvernement, chargé des Affaires générales et de la Gouvernance

2013 : Ministre délégué auprès du ministre de l'Équipement, du Transport et de la Logistique, chargé du Transport

Certes, il existe des affinités politiques qui peuvent nuire à la signature de l'accord, mais je ne suis pas de ceux qui disent que la réforme bloque à cause d'une affiliation politique donnée. À mon avis, le blocage vient de ceux qui profitent des rentes et voient dans la réforme une certaine transparence qui les impactera certainement. D'ailleurs, ces personnes ont des affiliations politiques différentes.

Votre département réussit-il à imposer la loi concernant les agréments de transport de voyageurs avec des cahiers des charges clairs ?

Nous sommes arrivés au terme de la consultation et sommes fin prêts pour la mise en pratique, guidée par un texte de loi qui est aujourd'hui au niveau du se-



« LA RÉFORME S'INSCRIRA DANS LA LUTTE CONTRE LE SYSTÈME DE RENTE »

crétariat général du gouvernement. Les nouveaux agréments seront garantis à travers des appels d'offres, et ce sont les investisseurs potentiels qui soumissionneront pour les lignes nouvelles. Par ailleurs, aussi bien les nouvelles que les anciennes lignes seront toutes assujetties à un cahier des charges. En clair, il n'y aura plus d'agréments du type du Dahir de 1963, qui donnait la possibilité d'avoir un document et de l'utiliser comme bon vous semble. Les agréments seront des

autorisations d'exploitation de service public qui seront utilisées selon un cahier des charges bien précis.

Vous avez introduit il y a quelques mois les alcootests. Comment les automobilistes réagissent-ils ?

Ces tests ont été mis en place progressivement afin de sensibiliser les automobilistes. Nous avons commencé par l'appliquer dans des cas bien spécifiques d'accidents corporels dans les zones urbaines. Nous nous préparons maintenant à généraliser ces tests. Je n'ai pas eu d'échos négatifs ni de la police, ni de la Gendarmerie royale. En revanche, j'ai reçu des doléances de certains gérants de bars qui se sont plaints de la baisse de consommation d'alcool.

« LA DÉCOMPENSATION DU GAZ BUTANE POSE UN PROBLÈME ET N'AURA PAS LIEU EN 2015, NI EN 2016 »

Pourquoi le marché des radars a-t-il encore été reporté ?

Le marché des radars est tenu par un cahier de prescription spéciale (CPS) très exigeant. Aucune société ayant répondu à l'appel d'offres ne répondait parfaitement au cahier des charges. Nous nous sommes par exemple rendu compte que l'une des sociétés retenues avait eu des problèmes à l'étranger et que souvent elle n'arrivait pas à honorer ses marchés.

Que pensez-vous de l'absence quasi totale de référent islamique dans la politique économique du gouvernement qui semble très libérale ?

Le libéralisme n'a jamais été en contradiction avec l'islamisme. Sur le volet entrepreneurial, le gouvernement mène actuellement une politique qui est en effet favorable à la liberté d'entreprise. Par exemple, quand nous avons décidé de réformer le secteur des transports, c'était pour aller dans le sens de la transparence, de l'ouverture du secteur aux investisseurs et pour lutter contre le système de rente. Ce qui n'empêche pas que pour des secteurs structurels, comme l'accès à l'eau, l'État reste régulateur. L'État conserve aussi son rôle de redistributeur. C'est dans ce sens que nous avançons sur des dossiers comme la hausse du SMIG, la pension pour les veuves, le fonds de cohésion sociale, la hausse des bourses pour les étudiants...

Lorsque vous étiez chargé des Affaires générales, vous avez préparé la mise en place de la décompensation. À votre avis, que reste-t-il encore à faire ?

La décompensation à travers l'indexation des prix des produits pétroliers nous a permis d'amortir le choc en nous tournant vers le marché international de manière progressive. Le gros problème reste le gaz butane qui représente 13 milliards de dirhams et qu'on ne pourra décompenser ni en 2015 ni en 2016. Il faut d'abord innover en instaurant un système de ciblage de la population à aider. ■