

Entretien avec Mohamed Najib Boulif

«Le transport international routier aura bientôt son contrat programme»

Le transport routier s'apprête à vivre une profonde mutation qui devrait être enclenchée très prochainement, à travers la signature de plusieurs contrats programmes dans le transport de voyageurs, de marchandises et international. Mohamed Najib Boulif, qui a pris part au Forum international du transport à Leipzig

en Allemagne, annonce des concertations pour une nouvelle stratégie devant accompagner le plan de développement de l'aviation civile. Pour le ferroviaire, le ministre indique qu'il va falloir désenclaver les petites et moyennes villes en injectant de gros investissements.

P. 9

Lire aussi en page 8



Mohamed Najib Boulif, ministre délégué en charge du Transport.

Entretien avec Mohamed Najib Boulif, ministre délégué en charge du Transport

«Le transport international routier aura bientôt son contrat programme»

Le transport routier s'apprête à vivre une profonde mutation qui devrait être enclenchée très prochainement, à travers la signature de plusieurs contrats programmes dans le transport de voyageurs, de marchandises et international. Le ministre, qui a pris part au Forum international du transport en Allemagne, annonce des concertations pour une nouvelle stratégie devant accompagner le plan de développement de l'aviation civile.

Le Matin : Vous avez participé le 21 mai à une réunion à huis clos des ministres du Transport autour du thème «La concurrence du rail». De quoi a-t-il été question ?

Mohamed Najib Boulif : La séance des ministres du Transport que nous avons tenue ce matin (21 mai, ndlr) au Forum international du transport s'est articulée autour de la compétitivité dans le ferroviaire. Les différents intervenants ont posé la question de savoir si le rail pouvait être un secteur de concurrence. Et si la réponse est oui, de quel type de concurrence pourrait-il s'agir. Plusieurs expériences ont été partagées par les ministres des pays développés comme le Canada la Grande-Bretagne et par d'autres en développement comme la Lituanie, la Corée du Sud et le Maroc, en plus d'entreprises spécialisées dans le transport. Chacune des parties prenantes a donné son avis sur la question, dont le Maroc qui a exposé un certain nombre d'éléments d'appréciation de la concurrence dans le ferroviaire. J'ai estimé, à ce niveau, que chaque pays disposait de son propre modèle de développement qui est naturellement différent des autres et ne pouvait être transposé ou calqué. D'où la nécessité de parler plutôt de concurrences que d'une concurrence. La question à laquelle je me suis intéressé lors de cette séance de travail était de savoir comment un pays comme le nôtre, qui dispose d'une stratégie de développement couvrant une vingtaine d'années, pouvait développer son réseau, mais en se basant sur son propre système. Nous avons exposé l'expérience de l'ONCF et notamment le contrat programme qui constitue d'ailleurs une sorte de concurrence puisqu'il oblige l'Office à s'engager sur des objectifs chiffrés à atteindre dans un délai déterminé. En contrepartie, bien sûr, l'État fournit les subventions nécessaires pour atteindre ces résultats. Je dois souligner que cette expérience a été également partagée par un certain nombre de pays qui ont adopté le modèle de la gestion déléguée dans le ferroviaire. La réflexion que nous avons partagée avec les intervenants concernant le cas marocain est celle de savoir comment faire de l'investissement dans le ferroviaire un levier

de développement. C'est important puisqu'avec un multiplicateur d'investissements, on crée de la valeur ajoutée, on booste l'emploi et on valorise le foncier. Il s'agit donc de définir comment un investisseur peut rentabiliser son investissement.

« Nous n'attendons aujourd'hui que la validation juridique du SGG pour transformer l'ONCF en SA.

Certains participants ont essayé d'apporter leurs éclairages par rapport à ces réflexions, dont Bombardier qui a beaucoup insisté sur l'intermodalité des transports qui constitue pour le groupe une sorte de concurrence néessaire pour le développement économique.

Est-ce qu'il n'est pas temps de changer le modèle de gestion du rail au Maroc pour plus de concurrence ?

Pour l'instant, notre vision est bien claire. Nous avons un Office qui fait très bien son travail et qui arrive à développer le réseau d'une manière efficace. La preuve, il réalise une croissance à deux chiffres. Par ailleurs, nous avons défini une stratégie à l'horizon 2035 qui est bien claire. Nous travaillons donc dans la continuité, c'est-à-dire un Office avec un mode de gestion et une gouvernance très fructueux pour le Maroc. Je pense que l'essentiel est de savoir comment faire en sorte que ce développement se fasse dans des conditions meilleures. En plus clair, il faut que les investissements à venir ne pénalisent ni le budget de l'État ni la capacité d'investissement de l'ONCF. Car, jusqu'à présent, nous constatons que les infrastructures ferroviaires sont concentrées dans les grandes villes. Ce qui veut dire qu'il va falloir désenclaver les petites et moyennes villes en injectant de gros investissements. Je tiens à préciser que la gestion déléguée dans le ferroviaire n'est pas à l'ordre du jour.

Et la transformation de l'ONCF en société anonyme...

La question de transformer l'Office en SA ne date pas d'aujourd'hui. Elle a été soulevée il y a déjà plusieurs années. Je pense qu'aujourd'hui, il est plutôt question de réviser le texte réglementaire et trouver les bonnes pistes pour réussir cette transformation. D'ailleurs, nous avons recueilli dernièrement les remarques et les observations formulées par le Secrétaire général du gouvernement – SGG – concernant les modalités juridiques pour procéder à cette transformation. J'espère que ce processus aura lieu prochainement. Car, valeur aujourd'hui, nous n'attendons plus que la validation juridique du SGG. Et aussitôt que nous l'aurons, nous passerons à l'acte certainement...

Passons au transport routier. Votre département s'apprête à signer très prochainement des contrats programmes touchant ce secteur. Qu'en est-il au juste ?

Je dois vous informer que, au niveau du système du transport dans sa globalité, nous sommes en phase de préparation et de finalisation de plusieurs cadres contractuels. Concrètement, nous sommes en train de réviser le contrat programme du transport routier de marchandises qui a été signé en 2003. D'ailleurs, nous comptons organiser en juin prochain une grande journée nationale qui sera dédiée à l'évaluation de la réforme du transport de marchandises. L'objectif étant de débattre l'ensemble des problèmes qui entendent son développement et ses performances. Cette révision du cadre contractuel du transport de marchandises nous permettra, en effet, d'étudier et de déterminer les différentes trajectoires qui pourraient être incluses dans la nouvelle mouture du contrat programme dont la révision est très bien avancée. Concernant le transport de voyageurs, le contrat programme qui va piloter la réforme dans ce secteur est fin prêt et nous comptons très prochainement le signer avec la profession. Nous n'attendons, en fait, que le feu vert du chef de gouvernement.

En effet, au bout de plusieurs séances de dialogues hebdomadaires avec les différents opérateurs du secteur, nous avons pratiquement bouclé l'ensemble des axes de cette réforme substantielle qui sont au nombre de sept. Dans le transport mixte, nous avons également un contrat programme que nous avons signé en 2011 et revu en 2013. Ses clauses sont en cours d'actualisation, notamment les dispositions tran-



Selon Mohamed Najib Boulif, l'ONCF devrait consentir à l'avenir de gros investissements pour développer l'infrastructure ferroviaire dans les petites et moyennes villes.

Ph. Saouri

sitoires. Avec les professionnels des auto-écoles, nous sommes en phase de finalisation du contrat programme. Ce dernier est presque bouclé. La dernière séance de dialogue avec les professionnels a eu lieu la semaine dernière.

avec les objectifs à atteindre dans des délais bien précis. L'ensemble de ces contrats est donc de nature à harmoniser le secteur et favoriser son développement. La rente n'aura plus lieu d'être dans le nouveau système qui s'installe.

« Nous comptons organiser, en juin prochain, une grande journée nationale qui sera dédiée à l'évaluation de la réforme du transport de marchandises.

Sa signature interviendra dans les jours qui viennent. Par ailleurs, nous sommes en train d'élaborer un autre cadre contractuel, cette fois-ci avec les transporteurs internationaux routiers (TIR). Le document est fin prêt et sa signature devrait intervenir dans les semaines qui viennent. Son élaboration a été menée en concertation avec la profession, à travers plusieurs réunions de travail qui ont abouti à un consensus autour de l'ensemble de ses clauses. Je tiens à préciser que cette feuille de route comprend des chiffres précis sur le secteur

Durant le Forum international du transport, l'intermodalité est revenue comme un leitmotiv. Là, vous avez évoqué les transports routier et ferroviaire.

Où en êtes-vous dans la stratégie de développement de l'aviation civile ?

Effectivement, pour développer l'aviation civile, nous avons mis en place une stratégie que nous avons baptisée «Ajwaa». C'est une vision qui couvre les dix ans à venir. Son objectif est de démocratiser le transport aérien en le généralisant à l'ensemble des villes marocaines aussi bien les grandes que les moyennes.

La nouveauté que je dois vous annoncer est que nous sommes également en train de nous concerter sur une autre stratégie devant accompagner le plan de développement de l'aviation civile. Celle-ci concerne le renforcement et la modernisation de l'infrastructure aéroportuaire. L'objectif étant de faire en sorte que la construction d'infrastructures suive la stratégie de l'Open Sky adoptée par le Maroc. Il faut savoir – et c'est important – que dans le cadre de ces deux stratégies, nous essayons de renforcer la position et le rôle de Royal Air Maroc en tant que compagnie nationale. Il s'agit aussi de repositionner l'aéroport de Casablanca en tant que hub régional.

Et la logistique dans tout cela ?

La stratégie de développement de la logistique adoptée en 2010 a cumulé du retard qui est dû à plusieurs facteurs. Mais aujourd'hui, je pense que les choses commencent à bouger, notamment avec la signature devant le Souverain de quatre contrats thématiques sectoriels. Cinq autres sont actuellement en préparation et devront être signés dans les mois qui viennent. Pour ce qui est des contrats régionaux qui concernent le développement de plateformes logistiques régionales, je dois signaler que le processus dépend de plusieurs intervenants et facteurs territoriaux. D'ailleurs, nous n'avons pas encore une visibilité sur les points focaux des régions pour pouvoir signer avec elles et discuter de manière globale les contrats de développement de plateformes régionales. Le problème c'est qu'on a toujours tendance à estimer que la logistique est une affaire nationale alors qu'en réalité, cela concerne essentiellement les régions. Actuellement, nous sommes en discussion avec trois régions pour la mise en place de contrats programmes régionaux afin de créer des plateformes logistiques. D'ailleurs, nous sommes à des stades de discussion très avancés avec ces régions et nous pensons pouvoir parapher les premières conventions dans les mois qui viennent. Nous espérons en tout cas que cela devrait pousser les autres régions à faire de même. Si ces premiers contrats réussissent, il n'y a aucune raison que les autres régions ne s'y mettent pas. ■

Entretien réalisé par Saïd Naoumi à Leipzig