



«LES NON-PROFESSIONNELS SERONT
ÉJECTÉS DU SYSTÈME»

P. 6-7

Interview

Forum international des transports

«Les non-professionnels seront éjectés du système»

● Le «Davos du transport» tient toutes ses promesses. Organisé sous l'égide de l'OCDE et sous une présidence française, l'édition 2014 du Forum international des transports (ITF) tenue à Leipzig en Allemagne a connu une participation remarquable du Maroc. Membre observateur au sein de ce forum, le Royaume a été représenté par le ministre délégué chargé du Transport, Mohamed Najib Boulif, accompagné des responsables de l'AMDL, de RAM et de CTM ainsi que des cadres du ministère de l'Équipement. Le forum a permis l'adoption d'une déclaration ministérielle préconisant le resserrement de la coopération mondiale en matière de politique des transports.

INTERVIEW

Mohamed Najib Boulif
Ministre délégué chargé
du Transport



Les ÉCO : Le Maroc est membre observateur au sein de l'OCDE. Quelle a été sa contribution dans le cadre du sommet de l'ITF ?

Mohamed Najib Boulif : L'International Transport Forum est une occasion réunissant un certain nombre de décideurs politiques et de professionnels dans le but de discuter de questions actuelles et d'avenir dans le secteur du transport. Le thème de cette année est très important. Il concerne les grands changements que connaît le secteur du transport à l'international et les défis que cela suppose pour l'ensemble des États. Nous avons notamment discuté de la thématique ferroviaire. La question de savoir si le ferroviaire peut être un domaine concurrentiel a été posée. Le Maroc a partagé son expérience avec des pays développés et émergents, notamment le Canada, la Lituanie et la Corée. Il a aussi partagé ses points de vue avec de grandes multinationales et les experts de l'Union internationale du ferroviaire. À l'occasion de cette première rencontre, le Maroc a posé des éléments d'appréciation de la concurrence. La question que nous nous sommes posés a été de savoir comment une concu-

rence internationale saine peut s'installer dans un contexte où chaque pays dispose d'un modèle de développement qui lui est propre. D'où l'utilité pour nous de parler de plusieurs modèles de concurrence et non pas d'un seul modèle.

Peut-on parler de concurrence en matière ferroviaire, sachant que l'ONCF est seul acteur en place ?

Chaque pays dispose de son propre modèle. Il faut savoir que la concurrence n'est pas une fin en soi. Elle n'a pour objet que d'aboutir à une amélioration de la qualité et du service. Dans notre cas, si nous pouvons atteindre cet objectif grâce à une seule société anonyme, c'est une bonne chose dans le cadre de la configuration actuelle du marché. À l'heure actuelle, nous essayons

d'améliorer le service grâce à un cahier des charges précis et un contrat-programme qui joue le jeu de la concurrence. Il pose un certain nombre de règles qui imposent les conditions d'un parfait

du réseau et des taux de croissance à deux chiffres. La vision 2035 est claire à ce niveau: nous travaillons dans la continuité. C'est dire que le modèle actuel de gouvernance reste efficace

pour l'instant. L'essentiel est de faire en sorte que ce développement soit réalisé dans de meilleures conditions et que les investissements à venir ne pénalisent ni le budget de l'État, ni celui de l'ONCF. Jusqu'à présent, nos infrastructures ont surtout concerné les grandes villes et les villes moyennes. Il faudra désormais se pencher sur le cas des petites villes; ce sont de grands investissements qui nous y attendent. La question qui se pose est de savoir comment l'ONCF, avec l'aide de l'État, pourra réussir à rester rentable tout en désenclavant l'ensemble du pays.

Le bilan de la réforme du transport des marchandises n'est pas très reluisant. À quand la réforme du secteur ?

Nous sommes dans la continuité. Ce n'est pas un système que l'on pourra réformer en quelques années. Nous ne pouvons pas avoir des résultats probants en si peu de temps. Nous avons lancé depuis 2003 une réforme du transport des marchandises. Une décennie plus tard -et plus particulièrement le 26 juin prochain- nous allons procéder à l'évaluation de cette libéralisation du transport des marchandises. Nous sommes conscients de nos points forts, mais aussi de nos problèmes. Nous ne sommes pas arrivés à régler certaines

«Nous allons vers une décompensation totale des prix pétroliers».

marché de concurrence. Lorsque l'ONCF n'arrive pas à répondre à un certain nombre d'exigences, l'État intervient pour réguler la situation au niveau du contrat-programme. Dans le cadre de nos réunions, nous avons exposé l'expérience marocaine où nous préconisons une concurrence liée au résultat. Un modèle où l'État fournit l'essentiel des subventions nécessaires en vue d'atteindre ces objectifs. Cette expérience a été partagée par un certain nombre de pays, qui interviennent notamment au niveau de la gestion déléguée dans le secteur ferroviaire. Le défi actuel pour le Maroc est de savoir comment investir dans ce domaine de façon à en faire un levier de développement avec un multiplicateur d'investissement important; un secteur créant de la valeur ajoutée, de l'emploi...

La gestion déléguée représente-elle un modèle que le Maroc pourra adopter prochainement ?

Pour l'instant, nous avons une vision bien claire. Nous disposons d'un office qui fait bien son travail, avec un bon développement

questions, surtout au niveau de l'informel. Il est très difficile de changer les mentalités. Certains transporteurs continuent de circuler avec des camions d'un autre âge et travaillent avec des coûts très bas.

Quid des autres modes de transport, notamment le transport des voyageurs ?

Nous sommes sur la bonne voie. Le constat est clair : les secteurs où nous avons appliqué des contrats-programmes et adopté des cahiers des charges précis s'en sortent bien. C'est le cas du tourisme, des écoles de conduite, du transport de personnel, du transport scolaire et du transport mixte. Actuellement, nous travaillons sur le contrat-programme de transport de voyageurs qui sera bientôt signé. Il ne s'agit pas d'une libéralisation mais d'une réforme. L'une des premières mesures sera de bannir le système de rente existant. Il ne sera donc plus question d'agrément mais de conventions avec l'État sous forme d'appel d'offres et de marchés publics où le principe de libre-concurrence sera le maître mot. Le deuxième grand principe de la réforme consistera à assurer une transition de la gestion du transport par des personnes physiques à l'instauration d'entreprises en bonne et due forme. Personne ne pourra plus investir en tant qu'individu. Enfin, le système mis en place permettra d'éjecter ceux qui ne

«Actuellement, nous travaillons sur le contrat-programme de transport de voyageurs qui sera bientôt signé».

correspondront plus aux critères du transport professionnel. Au regard de l'adhésion presque totale des professionnels à ces grands principes, je pense que ce contrat-programme sera une réussite.

Le faible taux d'externalisation des services de transport et de logistique continue également de miner le secteur. L'État doit-il intervenir ?

Il n'y aura pas de directives de la part de l'État à ce niveau. C'est un choix qui demeurera entre les mains des entreprises. Toutefois, avec des cahiers des charges bien ficelés, nous



poserons les principes de la réforme du secteur. Il n'y aura pas d'intervention étatique à ce niveau car il s'agit d'une affaire presque personnelle des entreprises.

Les professionnels continuent à pointer du doigt une application chaotique du système de décompensation des prix des carburants. Comment comptez-vous remédier à cette situation ?

La ligne directrice est claire. Nous allons vers une décompensation totale des prix pétroliers. La loi de Finances 2015 donnera la part de compensation maximale que la caisse devra supporter. En fonction de cette politique, le secteur du transport devra s'adapter. L'État est là pour accompagner le transport public et privé au niveau de cette adaptation. Nous allons explorer les pistes de soutien en fonction des éléments que nous avons récoltés durant les premiers mois d'application du système. Nous allons ensuite

ouvrir un grand débat avec les transporteurs pour savoir comment l'État pourra secourir les secteurs qui rencontrent de vrais problèmes et les accompagner dans cette transformation du marché. Cette période transitoire est une période de dialogue. Il existe plusieurs solutions en dehors de la compensation financière. Nous pouvons agir au niveau de la fiscalité, de la mise à niveau du secteur, du passage de l'informel vers le formel... Plusieurs options se profilent à l'horizon. Nous proposerons ces solutions aux responsables et, en fonction du dialogue, nous opterons pour les solutions les mieux adaptées.

monde autour de la même table. Cette méthode a-t-elle été fructueuse ?

Pour l'instant, ce mode opératoire fonctionne bien. Nous arrivons à mettre tout le monde autour de la même table. Les professionnels qui demandent des rendez-vous peuvent en avoir un en cours de semaine. Nous avons institué un vrai dialogue et nous sommes arrivés à finaliser plusieurs projets. Je pense notamment aux contrats-programme avec le tourisme, le transport des voyageurs, les écoles de conduite et le TIR qui seront signés durant les prochaines semaines. Nous allons boucler l'ensemble des schémas institutionnels et il faudra ensuite passer au travail. S'il y a des problèmes, nous essayerons de les régler ensemble.

PROPOS RECUEILLIS À LEIPZIG
PAR **AYOUB NAÏM**
a.naim@leseco.ma

Dès votre nomination, vous avez relevé le défi de mettre tout le