

1 - TRANSPORTS

Ce secteur hautement capitalistique est concerné par toutes les formes de restructurations, qu'elles soient institutionnelles ou opérationnelles, formalisées parfois dans des contrats de programmes.

1.1 – REFORME INSTITUTIONNELLE DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES

Cette réforme introduite par la loi n° 16-99, entrée en vigueur en mars 2003, a pour objectifs principaux pour sa première phase, la libéralisation du transport routier de marchandises et la restructuration de l'ONT par sa transformation en société anonyme.

La loi n° 25-02 relative portant transformation de l'ONT en société anonyme dénommée Société Nationale de Transport et de Logistique (SNTL) a été promulguée par le dahir n° 1-05-59 du 23/11/2005¹. En vertu de ce nouveau texte, la SNTL devra se consacrer à son métier de base, à savoir, l'affrètement et le développement des activités de logisticien. De même, le décret fixant les modalités de transfert des éléments de l'actif et du passif de l'ONT à l'Etat et de l'Etat à la SNTL a été publié le 4/5/2006.

Après avoir mené des opérations de réorganisation et de départs volontaires et dans la perspective de sa transformation en société anonyme, l'ONT a passé, en 2005, un marché relatif à l'étude sur la stratégie de diversification de ses activités basée sur le renforcement de l'activité du transport, la fidélisation des transporteurs et l'augmentation de la profitabilité dans d'autres domaines. Cette étude met l'accent sur l'analyse des opportunités de diversification de l'activité de l'ONT afin de sécuriser son futur contre les menaces exercées par la libéralisation de plusieurs secteurs clés (ex : céréales), l'augmentation du nombre de camions menant à la baisse des prix, l'implantation d'acteurs logistiques internationaux...

1.2 - TRANSPORT FERROVIAIRE

1.2.1 – REFORME INSTITUTIONNELLE

La loi n° 52.03 consacrant cette réforme a été publiée au Bulletin Officiel en date du 20 janvier 2005. La mise en œuvre de cette loi, dans son volet relatif à la nouvelle Société Marocaine des Chemins de Fer (SMCF), débutera dès la signature de la convention de concession, actuellement, en cours de finalisation par les parties concernées.

Parmi les principaux objectifs visés par la nouvelle loi sur le transport ferroviaire :

- l'accroissement de la compétitivité du transport ferroviaire et l'amélioration de la qualité des services et la réduction des coûts ;
- la réduction et la rationalisation des transferts financiers de l'Etat.

En effet, le nouveau cadre juridique du secteur ferroviaire met à la disposition de la SMCF, les moyens nécessaires pour réaliser les opérations de construction de nouvelles lignes ou l'exploitation commerciale du réseau sous forme de concessions. Cette formule permettra à la SMCF de s'associer à des opérateurs privés pour développer son appareil de production et réaliser en partenariat les projets qui nécessitent des financements importants.

<i>Axes fondamentaux de la réforme institutionnelle du transport ferroviaire</i>
- la consécration du principe de concessionnalisation de la construction et/ou de l'exploitation des infrastructures ferroviaires à travers la possibilité pour des opérateurs ferroviaires de construire, de gérer et d'assurer l'exploitation technique et commerciale soit, de nouvelles infrastructures ferroviaires soit d'une partie du réseau ferroviaire existant géré actuellement par l'ONCF ;
- la libéralisation des tarifs du transport ferroviaire ;
- la séparation des fonctions de régulation et d'exploitation commerciale ;
- la transformation de l'ONCF en société anonyme.

¹ Publiée au Bulletin Officiel n° 5374 du 1/12/2005.

1.2.2 – RESTRUCTURATION DE L’ONCF (Contrat de programme 2005-2009)

Le nouveau Contrat de Programme ETAT-ONCF, signé le 29 juillet 2005, au titre de la période 2005-2009 a pour but d’accompagner l’Office dans ses efforts de mise en œuvre de la loi n° 52-00 notamment par sa transformation en Société Anonyme d’une part, et la réalisation d’importants investissements d’autre part. Dans ce cadre, l’ONCF s’engage à réaliser, au cours de la période 2005-2009, un ambitieux programme d’investissement de **15.479 MDH²** portant sur la réhabilitation des réseaux et l’augmentation de l’offre. L’ONCF financera son programme d’investissement principalement par :

- l’autofinancement généré par l’activité de l’Office (3.742 MDH) ;
- les dotations de l’Etat (4.677 MDH) et la contribution du Fonds Hassan II (900 MDH) ;
- le recours aux emprunts intérieurs et extérieurs (11.487 MDH).

Les réalisations du Contrat Programme ETAT-ONCF, au titre de l’exercice 2005, ont été globalement satisfaisantes et les engagements qui y sont souscrits honorés. Les efforts fournis par l’ONCF en matière de rationalisation et d’amélioration de la gestion se sont traduits par un comportement satisfaisant des indicateurs techniques et financiers de l’office, permettant de dégager un résultat net positif de 704 MDH, en augmentation de 36% par rapport à 2004.

Par ailleurs, il est à noter que l’ONCF a été retenu parmi les établissements éligibles au contrôle d’accompagnement. L’entrée en vigueur a eu lieu le 2 mai 2006.

1.3 - REFORME DU SECTEUR PORTUAIRE ET MARITIME

1.3.1 – REFORME INSTITUTIONNELLE DU SECTEUR PORTUAIRE

La période 2002-2006 est caractérisée par les avancées considérables dans la préparation et la mise en œuvre du projet de réforme de ce secteur, réforme rendue nécessaire par l’importance des enjeux économiques et sociaux liés à ce secteur et par son potentiel de croissance non encore exploité.

A cet égard, la loi n° 15-02 relative aux ports³ prévoit la séparation des fonctions : régaliennne, de régulation et commerciale ; ceci se traduira par la scission de l’ODEP en une Agence d’Autorité Portuaire (ANP) et une Société d’Exploitation des Ports (SODEP). Cette réforme permettra aussi l’introduction de la concurrence dans les prestations portuaires. L’entrée en vigueur de la loi, prévue pour novembre 2006, nécessite, au préalable, la conclusion de la convention de concession à passer entre l’Agence et la nouvelle SODEP. Cette convention est en cours de finalisation.

<u>Objectifs stratégiques de la réforme du</u> <u>secteur portuaire</u>	
-	rehausser le niveau de compétitivité des ports marocains aux standards internationaux ;
-	doter le secteur portuaire, d’un cadre législatif et réglementaire adapté aux évolutions futures ;
-	adapter l’offre des services portuaires à la demande du trafic ;
-	mettre à la disposition des opérateurs économiques et des entreprises nationales, des infrastructures et des équipements portuaires permettant l’amélioration de leur propre compétitivité.

Les derniers préparatifs pour la concrétisation de cette réforme sont en cours : opération de départs volontaires à l’ODEP, répartition du patrimoine, négociations avec les opérateurs du secteur,...

1.3.2 – RESTRUCTURATION DE LA COMANAV (Contrat de programme 2002-2005)

Pour faire face à la détérioration de la situation de la compagnie, le Gouvernement avait décidé d’accompagner la COMANAV dans la réalisation d’un plan de restructuration et ce, à travers la conclusion d’un contrat de programme 2002-2005, signé le 18 janvier 2002.

L’évaluation de ce contrat programme, arrivé à terme en 2005, a montré que la COMANAV a globalement rempli ses engagements et exécuté les dispositions de ce contrat qui a joué un rôle moteur

² Cf. Supra.

³ Publiée au Bulletin Officiel en date 05 décembre 2005.

dans le redressement de la situation de la Compagnie que ce soit par l'amélioration notoire de ses performances, notamment son résultat net, que par ses réalisations dans les volets social et organisationnel et la recapitalisation, au titre de la période 2002-2005.

L'analyse des réalisations financières de la Compagnie, fait en effet ressortir une hausse continue de son résultat net : -317 MDH en 2001, -197 MDH en 2002, 36 MDH en 2003, 45 MDH en 2004 et 67 MDH en 2005.

Pour ce qui est du plan social, sa mise en application conformément aux dispositions du Contrat, a permis de réduire l'effectif de la COMANAV de 575 personnes sur un effectif de 1.346.

La Compagnie a également connu une réorganisation de sa structure et un recentrage de son activité, qui sont à l'origine d'un redimensionnement de sa flotte durant les exercices 2002, 2003 et 2004, et d'un programme d'investissement, au titre de l'exercice 2005, d'un montant de 500 MDH.

Par ailleurs, durant la période du Contrat la COMANAV a procédé à :

- la recapitalisation des sociétés COMANAV Voyages et MANUCO ;
- l'acquisition des sociétés LIMADET et MARBAR ;
- la prise de participation à hauteur de 51% dans la société Maroc Sénégalaise de transport « SOMAT » ;
- la cession d'actifs non indispensables à l'exploitation pour un montant de 91,9 MDH et à l'externalisation de certaines activités.

Pour ce qui est des engagements de l'Etat, l'augmentation du capital de la Compagnie de 150 MDH prévue par le Contrat a été intégralement souscrite par l'Etat, en 2002. Un protocole d'accord a été par la suite conclu en 2003, entre l'Etat, la BMCE Bank, la CDG et la COMANAV pour l'augmentation de capital de cette dernière de 268,2 MDH. Par là même, la COMANAV a pu renforcer ses fonds propres de plus de 332 MDH et réduire ses dettes de financement de 112 MDH. L'Assemblée Générale Extraordinaire de la COMANAV, réunie en janvier 2006, a décidé d'une nouvelle augmentation de capital à hauteur de 200 MDH (à souscrire par l'Etat, BMCE Bank et la CDG).

Actuellement, la COMANAV est au stade de l'évaluation en vue de sa privatisation vers fin 2006-début 2007.

1.4 – REFORME INSTITUTIONNELLE DU SECTEUR AEROPORTUAIRE ET AERIEN

Ce secteur connaît des mutations visant à y introduire davantage de participation privée et de concurrence, l'objectif final étant une plus grande compétitivité, une amélioration de la qualité de service et une maîtrise des coûts. Ainsi, il y a lieu de signaler que :

- après l'Open Sky avec l'Union Européenne, le programme de libéralisation entre les pays arabes, établi par la Commission Arabe de l'Aviation civile, prévoit la libéralisation totale du transport aérien entre les pays arabes à compter de novembre 2006 ;
- l'effort de libéralisation du secteur aérien marocain a permis à de nombreuses compagnies commerciales et charters d'étendre leurs activités au Maroc : 45 nouvelles compagnies ont opéré en 2005 et 9 autres nouvelles en 2006.

1.5 – RESTRUCTURATION DES REGIES AUTONOMES DE TRANSPORT URBAIN

Deux Régies ont, déjà, fait l'objet d'une concession. Il s'agit de la Régie Autonome du Transport Urbain de Casablanca (RATC) et la Régie Autonome du Transport Urbain de Meknès (RATM). Quant à la Régie Autonome du Transport Urbain de Rabat- Salé (RATR), l'opération est en cours. Les évolutions enregistrées se présentent comme suit :

- **la RATC** : L'entrée en vigueur de la convention de concession, d'une durée de 15 ans et portant sur 146 lignes, avec le groupement « M'dina Bus »⁴ pour assurer la gestion déléguée du service public de transport urbain assuré auparavant par la RATC, a eu lieu le 1^{er} novembre 2004. La Régie fait l'objet d'une liquidation. L'exécution de la convention de gestion déléguée rencontre certaines difficultés qui ont fait que l'actionnaire de référence de ce groupement, en l'occurrence, la Régie Autonome de Transport Urbain de Paris (RATP), étudie actuellement la possibilité de sa résiliation. Ces difficultés ont trait, entre autres, au parc, aux salaires, au prix du carburant et aux primes d'assurance.
- **la RATM** : le Conseil de la ville de Meknès a décidé de confier la gestion du transport public urbain à un opérateur privé dans le cadre d'une convention de concession, par laquelle l'autorité concédante confie à la société concessionnaire, pour une durée de 15 ans, le soin d'exploiter un service de transport public urbain collectif par autobus, y compris le transport scolaire et universitaire assuré sur la base d'abonnement. Le 22 juin 2005, la concession a été attribuée au groupement Maroc-Espagnol AHSANBUS/TUSSGAL. Le 1^{er} novembre 2005, le conseil de la commune urbaine de Meknès a mis fin à la RATM. A cet effet, le Ministre des Finances et de la Privatisation et le Ministre de l'Intérieur ont désigné deux co-liquidateurs de la RATM en février 2006. Le protocole d'accord relatif à l'apurement du passif total de RATM est en cours de finalisation par les parties concernées.
- **la RATR** : pour permettre la mise en place d'une gestion déléguée, un protocole d'accord a été signé le 1^{er} novembre 2005 par les pouvoirs publics définissant les règles et les modalités de prise en charge du passif de la Régie, en l'occurrence les dettes sociales, commerciales et fiscales. Le volet concernant les départs volontaires a été réalisé et a concerné 433 employés pour une enveloppe de 50 MDH. La mise en œuvre des autres volets dudit protocole est en cours.



⁴ Ce groupe est composé de la société française RATP comme chef de file, des sociétés privées marocaines de transport urbain « Bahja Bus » et « Haddou Bus » et de l'opérateur financier marocain « Finances.Com ».