

10 ans de coopération

entre les chemins de fer

belges et marocains

J.-J. DUBUISSON

Quoique les deux pays appartiennent à des continents séparés et aient une histoire différente, la Belgique et le Maroc ont bien plus de choses en commun qu'un regard superficiel le laisse supposer.

Ils se rangent dans la catégorie des «petits pays» qui, loin de vouloir bouleverser l'ordre mondial, œuvrent opiniâtement au mieux-être de leur population.

Tous deux occupent une position géographique stratégique qui constitue un indéniable atout au niveau des échanges commerciaux.

Sans remettre en aucune façon en cause les spécificités linguistiques et culturelles, de part et d'autre, les deux nations se réclament de la francophonie, ce qui, sur le plan de l'usage des langues et de la sensibilité intellectuelle tend, sinon à les rapprocher, du moins à faciliter grandement les contacts.

Si d'aucuns se complaisent aujourd'hui à mettre en évidence les faits divers, certes toujours regrettables, d'une minorité de Marocains établis en Belgique, il faut aussi rendre hommage à l'immense majorité des Maghrébins qui ne cessent d'apporter le témoignage de leur volonté de s'émanciper d'une condition économique difficile contribuant ainsi à l'essor de leur terre d'accueil et de leur patrie d'origine. Sur un plan strictement ferroviaire, maints éléments contribuent à tisser des liens particuliers entre les deux réseaux.

Bien sûr, il y a la similitude des conditions

d'exploitation et, pour le personnel, la conviction d'appartenir à une confrérie qui ignore les frontières.

Mais au-delà de ces caractéristiques communes à tous les réseaux, les opportunités de rapprochement sont nombreuses entre la SNCB et l'ONCF.

Le kilométrage des réseaux, les contraintes liées à la densité de la population et à la nature des marchandises transportées, font en sorte que finalement les méthodes et les solutions choisies pour résoudre des problèmes semblables sont sans doute plus voisines que celles qui prévalent sur les vastes infrastructures de la SNCB ou de la DB. Par ailleurs, l'écartement des voies est identique (ce qui n'est pas fréquent en Afrique) et l'alimentation de la traction électrique est la même (3 000 volts - courant continu).

Pays de tradition dans le domaine de la construction de matériel roulant, la Belgique a un besoin vital d'étendre son marché vers d'autres horizons pour maintenir ses produits à un niveau compétitif.

Le Maroc, quant à lui, dans sa volonté de se doter d'un équipement performant, a tout intérêt à bénéficier d'une technologie avancée qui a fait ses preuves tout en ayant l'assurance de pouvoir recourir à un service après vente fiable.

Qu'il s'agisse d'un apport de technologie, ou plus simplement de se faire part d'expériences communes, voilà maintenant





J.-J. DURUSSON

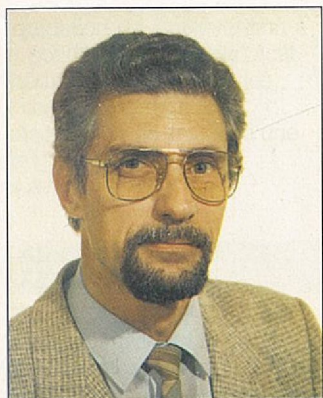
LOCOMOTIVE ELECTRIQUE  
PRODUITE PAR LA SCIF

10 ans que la SNCB et l'ONCF ont débuté leur rapprochement. Si le point de départ réside dans des opérations commerciales, insensiblement,

mais de plus en plus nettement, les deux réseaux ont ressenti le besoin de dépasser l'aspect purement mercantile et d'établir finalement de véritables relations de partenariat tous azimuts.

En 10 ans, les choses ont évolué de manière telle que l'ONCF est devenu un partenaire privilégié de sa consœur belge en matière de coopération.

Des structures ont été mises en place qui fonctionnent, notamment, sous l'impulsion que leur donne une «Commission mixte de coopération» composée des deux directeurs généraux et de leurs collaborateurs les plus concernés. Cet organe se réunit périodiquement, en alternance au Maroc et en Belgique. Pour étudier les besoins de l'ONCF, en assurer le suivi, organiser les missions et fixer l'ordre du jour de la Commission mixte, le coordinateur SNCB rencontre deux fois par an, à Rabat, son homologue marocain ainsi que le directeur général et les directeurs de l'ONCF.



M. STAFFE, INGENIEUR PRINCIPAL,  
CHEF DE DIVISION A LA  
SIGNALISATION ET CHARGE A LA  
SNCB DE LA COORDINATION  
GENERALE DES RELATIONS AVEC  
LE MAROC

Désirant s'associer étroitement à la commémoration du dixième anniversaire de la coopération belgo-marocaine, mais aussi afin de présenter cet événement aux cheminots belges (dont certains y participent déjà activement), «Le Rail» a voulu en savoir plus.

M. Achour, directeur général adjoint, directeur du personnel et de la formation professionnelle, responsable de la coopération internationale au sein des chemins de fer marocains et M. Staffe, ingénieur principal, chef de division à la Signalisation et chargé à la SNCB de la coordination générale des relations avec le Maroc, ont aimablement accepté de répondre à nos questions.

Casablanca, roulant à cadence horaire à 160 km/h.

M. ACHOUR : Ce fut là en effet le commencement d'une coopération maroco-belge sur le plan ferroviaire qui s'est concrétisée par la signature d'une convention de coopération SNCB-ONCF à Bruxelles le 15 juillet 1982.

En ce qui nous concerne, il s'agissait à l'origine de pouvoir :

- Acquérir, pour le matériel en question, les pièces de rechange en stock dans les magasins centraux de la SNCB;
- Bénéficier, par la même occasion, du prix avantageux des marchés de masse de la SNCB;
- Profiter du grand savoir-faire des ingénieurs et techniciens de la SNCB dont les solutions sont adaptées à un réseau de dimensions analogues au nôtre.

**Selon vous, idéalement, en quoi doit consister une coopération entre réseaux ferroviaires?**

M. ACHOUR : Je ne pourrais mieux répondre à cette question qu'en faisant référence à l'article 1 de la convention qui lie nos deux réseaux et met l'accent sur «l'intérêt mutuel à développer une coopération étendue et à long terme dans divers domaines de l'exploitation technique et de la gestion du transport ferroviaire».

M. STAFFE : J'ajoute que cette coopération, toutefois, ne peut exister réellement que si chaque partenaire apporte sa contribution, d'une manière ou d'une autre, afin d'équilibrer l'échange. Cet équilibre doit être estimé selon les ressources de chacun

**Pourquoi et comment la coopération entre la SNCB et l'ONCF a-t-elle débuté?**

M. STAFFE : La coopération SNCB - ONCF est née de l'intérêt que l'ONCF a marqué envers la Belgique, dès le début des années 80 :

- En achetant à la SNCB des voitures K1 de réemploi;
- En commandant à l'industrie belge (BN-ACEC), 8 automotrices triples ZM, identiques aux automotrices doubles Break (AM 80) de la SNCB.

Les voitures K1 furent destinées à ajouter dans les trains de voyageurs de l'ONCF, une 3<sup>e</sup> classe, dite E comme économique, accessible à une large clientèle aux revenus très modestes.

Quant aux automotrices, elles constituent le fleuron de l'ONCF, c'est-à-dire des Trains Navettes Rapides (TNR) entre Rabat et

M. ACHOUR, DIRECTEUR GENERAL  
ADJOINT, DIRECTEUR DU  
PERSONNEL ET DE LA FORMATION  
PROFESSIONNELLE, RESPONSABLE  
DE LA COOPERATION  
INTERNATIONALE AU SEIN DES  
CHEMINS DE FER MAROCAINS





et maintenu par un suivi soutenu et concerté.

### **La coopération entre nos deux réseaux répond-elle à ces critères?**

M. ACHOUR : Oui, dans l'ensemble, si l'on en juge d'après ce qui a déjà été réalisé jusqu'à présent.

Je songe particulièrement à ces points :

- La formation et le perfectionnement du personnel ONCF en Belgique et au Maroc;
- L'organisation de missions d'experts belges et la fourniture de matériel didactique;
- L'assistance technique belge à l'ONCF;
- Le contrôle et la réception par la SNCB de matériels et équipements achetés par l'ONCF à l'industrie belge;
- La fourniture par la SNCB de pièces de rechange;
- Le groupement des achats jugés avantageux par les deux parties;
- La fourniture par la SNCB de matériel de transport et d'équipements demandés par l'ONCF (matériel de réemploi);
- La réalisation par des experts belges des études demandées par l'ONCF;
- Le transfert de technologie dans le domaine ferroviaire;
- La concertation sur toutes les questions intéressant les deux réseaux.

Cette liste n'est évidemment pas limitative. En réalité si l'on excepte la lenteur avec laquelle l'Administration générale pour la coopération et le développement (AGCD) traite parfois certaines questions avec la SNCB, nous avons tout lieu de nous montrer satisfaits.

M. STAFFE : Cette satisfaction est réciproque même si de temps à autre certains problèmes tardent à être résolus. M. Achour fait allusion à la mise en place du simulateur de conduite à Casablanca qui a demandé plus de temps que prévu ainsi que la fourniture de son complément audiovisuel pour lequel des considérations d'ordre budgétaire diffèrent la réalisation. Je me permets d'insister sur l'importance et la régularité des achats de matériel roulant de réemploi excédentaire à la SNCB, effectués par l'ONCF.

Enfin il convient de souligner aussi, et surtout, le respect mutuel et la grande confiance qui caractérisent toutes les relations de coopération entre les deux réseaux.

### **Le contenu de la coopération a-t-il évolué au cours des années et dans quel sens?**

M. STAFFE : Au début, la coopération n'envisageait que le matériel roulant belge acquis par le Maroc en Belgique. Mais depuis 1985, les actions n'ont fait que s'amplifier et les sujets abordés se sont diversifiés. Certaines actions sont même prises en charge, totalement ou partiellement, par l'Etat belge, via l'AGCD,

en conséquence de l'achat des automotrices marocaines (Break) à l'industrie belge.

De plus en plus, cette coopération se manifeste au niveau des problèmes d'approvisionnement, d'exploitation et de gestion.

Par ailleurs, l'échange de billets gratuits et l'organisation par la caisse de Solidarité sociale de séjours de vacances pour les cheminots retraités ainsi que pour les enfants donnent, dès cette année, une dimension plus humaine encore à cette coopération.

M. ACHOUR : Incontestablement, l'évolution est positive. Les dirigeants des deux réseaux ne ménagent pas leurs efforts pour promouvoir davantage encore cette coopération.

### **Cette coopération revêt-elle une forme particulière qui la distinguerait des actions menées avec d'autres pays?**

M. ACHOUR : En ce qui concerne l'ONCF, cette coopération est similaire à celle que nous avons avec d'autres réseaux, notamment la SNCF.

M. STAFFE : La SNCB n'a signé une telle convention de coopération qu'avec l'ONCF. Bien qu'elle soit cofondatrice de Transurb Consult, société coopérative à caractère mi-public et mi-privé qui exporte son savoir-faire, notamment vers les pays à environnement difficile, la SNCB a dérogé ainsi à sa stratégie générale et pour le Maroc seulement. La SNCB coopère donc avec le Maroc, en direct, mais il lui arrive de déléguer certaines tâches à Transurb en raison de ses compétences.

### **Quelles sont les actions en cours et celles envisagées à bref délai?**

M. ACHOUR : Il est heureux de constater que l'ONCF a de nouveau commandé à l'industrie belge 6 rames automotrices

SIMULATEUR DE CONDUITE A CASABLANCA





électriques 3KV réversibles de 3 voitures chacune, similaires à celles commandées en 1982 avec en plus une climatisation des rames.

Cette commande donnera lieu à la prise en charge de certaines prestations par l'AGCD au profit de l'ONCF notamment en ce qui concerne la formation du personnel et la réception par la SNCB de ces rames pour le compte de l'ONCF.

M. STAFFE : Prochainement, la SNCB accueillera une petite vingtaine de stagiaires en Belgique et organisera deux ou trois séminaires ou missions d'assistance technique dans les domaines de l'infrastructure et du matériel roulant. Par ailleurs, une collaboration est recherchée dans le domaine de l'exploitation et de la voie; les pourparlers sont en cours en vue de leur donner une forme techniquement et financièrement intéressante pour les deux réseaux. Mais l'année 1992 sera également marquée par la célébration du X<sup>e</sup> anniversaire qui

PASSAGE A NIVEAU DIDACTIQUE -  
FORMATION PROFESSIONNELLE  
A RABAT

TRAIN NAVETTE RAPIDE (TNR)  
CIRCULANT ENTRE RABAT ET  
CASABLANCA



J.-J. DURISSON



ONCF

fera l'objet prochainement, d'une conférence de presse.

M. ACHOUR : Pour être complet, j'ajouterai que trois actions sont actuellement à l'étude.

□ La possibilité de création d'une société mixte de location de wagons neufs ou de réemploi à utiliser au Maroc ou sur les trois réseaux maghrébins;

□ La création d'une liaison routière Tanger-Bruxelles (TIR) en collaboration avec la SA Depaire belge et la filiale ONCF Carré;

□ L'assistance technique SNCB pour la création d'un atelier de la voie au Maroc.

### **L'ONCF a-t-il intérêt à poursuivre la coopération avec la SNCB et inversement?**

M. STAFFE : Tant que la coopération est équilibrée et source de profit, les deux réseaux ont chacun intérêt à la poursuivre. Ils s'y emploient d'ailleurs activement aujourd'hui et tout porte à croire que leurs objectifs continueront à se rencontrer encore longtemps.

Il n'est peut-être pas inutile de mentionner ici que le budget annuel de toutes les opérations et actions menées avec l'ONCF se calcule en millions, voire en dizaines de millions de francs belges, ce qui a nécessité de créer, au 1.1.92, une comptabilité particulière destinée à mieux cerner ce budget et à enregistrer tous les produits et toutes les charges en relation avec la coopération SNCB - ONCF.

M. ACHOUR : Oui, l'ONCF a intérêt à poursuivre cette coopération avec la SNCB. Il peut offrir à la SNCB la possibilité d'acheter des wagons à des prix très compétitifs par l'intermédiaire de la Société de construction ferroviaire (SCIF) de Casablanca dont l'ONCF est actionnaire. De ce fait l'équilibre de la coopération en serait renforcé tout en fonctionnant à la satisfaction des deux réseaux.

M. STAFFE : En conclusion de cet entretien, et je suis persuadé que M. Achour partagera mon propos, je voudrais remercier «Le Rail» pour l'intérêt qu'il a manifesté à l'égard de la coopération belgo-marocaine en matière ferroviaire. On fait souvent le reproche que l'information circule mal au sein de notre propre entreprise.

En s'associant aussi étroitement à la commémoration de ce dixième anniversaire, votre revue apporte un démenti à une telle affirmation. Je suis à présent convaincu que quiconque au sein de notre Société oeuvrera dans le cadre de cette coopération, même si ce n'est qu'occasionnellement, saura qu'il contribue à une action souhaitée par les autorités et valorisante pour la SNCB, et sans doute pour lui-même. □



# L'ONCF EN BREF



Dans les années qui ont immédiatement suivi l'indépendance, en 1956, les chemins de fer marocains se sont employés à multiplier les travaux d'infrastructure, diversifier les équipements et moderniser leur parc.

Il s'agissait, non seulement de se préparer au rendez-vous des mutations technologiques, mais surtout de répondre aux exigences que réclamait l'indispensable décollage économique du pays.

Ces considérations expliquent pourquoi l'attention a été portée sur la réalisation de projets ayant pour but de renforcer et de développer les installations fixes en rapport avec la production de phosphate, principale source de devises pour le pays.

Ensuite, saisissant la nécessaire adéquation de ses services avec les impératifs du transport de voyageurs, l'ONCF a déployé d'importants efforts en vue de promouvoir cette catégorie de trafic.

Il a commencé en mai 1984, avec du matériel belge, l'exploitation du TNR (Train Navettes Rapides) reliant Casablanca à Rabat à la vitesse de 160 km/h. De plus, il a procédé à la mise en circulation de nombreux «trains-confort» assurant la liaison directe aller et retour dans la même journée, des chefs-lieux des provinces avec la capitale administrative.

Actuellement, la politique de modernisation des gares est résolument à l'ordre du jour. Le meilleur exemple en est la gare de Rabat-Agdal devenue un nouvel espace de vie pour tout un quartier.

L'ONCF entend aussi poursuivre ses efforts en vue de présenter un produit de qualité à ses usagers. Ainsi, d'importants projets sont aujourd'hui en cours d'exécution :

- La pose d'une voie de desserte de l'aéroport Mohammed V dont les études de marché font état d'un trafic ferroviaire potentiel de 2,5 millions de voyageurs.
- Le doublement de la voie entre Rabat et Kenitra qui représente une importante étape dans la réalisation du doublement intégral de la ligne Casablanca-Fès.
- Le renouvellement complet de lignes de caténaires vétustes, devenues incompatibles avec les nécessités techniques concernant l'élévation des vitesses de circulation.

Il convient aussi de mettre l'accent sur d'autres investissements portant notamment sur la signalisation et les télécommunications.

Mais, s'il est un domaine auquel l'ONCF accorde un soin tout particulier, c'est bien celui de la formation.

Une dizaine de centres établis dans les principaux nœuds ferroviaires du pays dispensent des cours, stages et séminaires en vue de former le personnel aux techniques particulières au rail ainsi qu'aux méthodes les plus sophistiquées dans le domaine de la gestion et de l'organisation du travail.

Des stages à l'étranger, auxquels la SNCB participe activement, complètent la formation acquise sur place. L'ONCF prétend aussi exercer un rôle prépondérant dans l'industrie du pays, essentiellement par l'intermédiaire de sa filiale SCIF (Société chérifienne de l'industrie ferroviaire).

Pendant de nombreuses années, l'activité de cette société s'est limitée à la construction de wagons trémies pour le transport des phosphates.

A partir de 1984, suite à des accords portant sur le transfert de technologie, la SCIF a débuté la construction de voitures destinées au transport des voyageurs.

Encouragée par le succès de cette opération, la société réalise en ce moment la première locomotive de fabrication marocaine.

Parallèlement aux actions précitées, l'ONCF prend une part prépondérante au développement du tourisme national.

A côté d'établissements prestigieux bâtis sur les principaux sites touristiques du pays, l'ONCF s'est lancé dans la réalisation d'une chaîne hôtelière visant la clientèle moyenne.

Ses activités sont commercialisées par une agence filialisée.

En dépit de l'ampleur de son activité technico-commerciale, l'ONCF a également tenu à manifester son souci pour la qualité de vie de son personnel.

Il a développé un ambitieux programme portant sur la construction de milliers de logements individuels pour le compte de ses agents. Ce programme est d'autant plus apprécié qu'une douloureuse crise sévit en ce domaine.