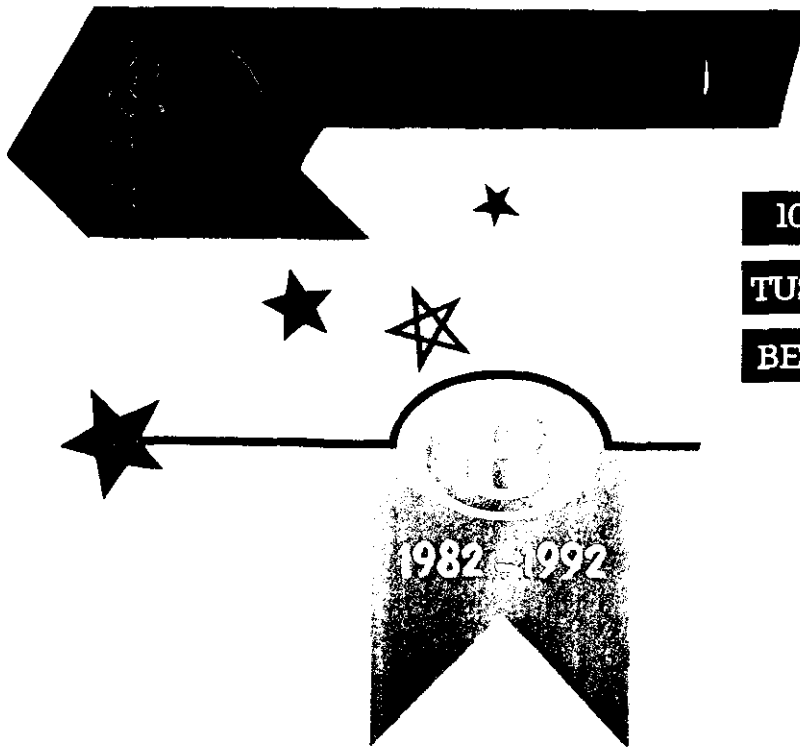


Het spoor . april 1992



10 JAAR SAMENWERKING

TUSSEN MAROKKAANSE EN

BELGISCHE SPOORWEGEN

J.-J. DUBUISSON

Hoewel de twee landen in van elkaar gescheiden continenten liggen en een verschillende geschiedenis hebben, zijn er tussen België en Marokko heel wat meer gemeenschappelijke punten dan op het eerste gezicht zou blijken.

Ze horen thuis in de categorie «kleine landen» die zich hardnekkig inzetten voor het welzijn van hun bevolking zonder de wereldorde op zijn kop te willen zetten.

Beide hebben een strategische geografische ligging die ongetwijfeld een troef vormt in handelsbetrekkingen.

Zonder het taal- en cultuureigen van beide landen op enige manier opnieuw ter discussie te stellen, beroepen de twee staten zich op de francophonie, wat op het gebied van taalgebruik en intellectuele gevoeligheid ertoe leidt dat ze, als ze al niet dichterbij elkaar komen, toch veel gemakkelijker onderling contacten leggen.

Hoewel sommigen er nu een sport van maken de inderdaad betreuwenswaardige faits-divers van een minderheid in België gevestigde Marokkanen in de verf te zetten, moet er tegelijkertijd ook huide worden gebracht aan de overgrote meerderheid Maghrebijnen die voortdurend blijken geven van hun bereidwilligheid om zich te bevrijden van moeilijke economische omstandigheden en zodoende bijdragen tot de ontwikkeling van het gastland en hun land van herkomst.

Bekijken we de spoorwegen apart, dan zien we dat vele elementen ertoe

bijdragen dat de twee netten bijzondere banden smeden.

Er zijn uiteraard gelijkaardige exploitatie-omstandigheden en, voor het personeel, de overtuiging tot een broederschap te behoren die de grenzen negeert.

Afgezien van deze voor alle netten gemeenschappelijke kenmerken, zijn er talrijke mogelijkheden tot toenadering tussen NMBS en ONCF.

De lengte van de netten, de verplichtingen die te maken hebben met de bevolkingsdichtheid en de aard van de goederen zorgen ervoor dat de methoden en oplossingen die werden gekozen om gelijkaardige problemen op te lossen ongetwijfeld meer op elkaar gelijk dan degene die de voorkeur krijgen bij SNCV of DB, met hun uitgebreide infrastructuur.

Bovendien hebben ze een identieke spoorbreedte (wat niet dikwijls voorkomt in Afrika) en is de stroomvoorziening van de elektrische tractie dezelfde (3 000 volt gelijkstroom).

België is traditioneel een land dat rollend materieel bouwt en daarom is het voor ons van vitaal belang om nieuwe afzetmarkten te zoeken opdat onze producten concurrentieel blijven.

Marokko van zijn kant wil over een uitrusting beschikken die hoge prestaties levert; het heeft er dus voordeel bij gebruik te kunnen maken van een vooruitstrevende technologie die haar waarde heeft bewezen en waarbij er ook nog een betrouwbare service wordt



ELEKTRISCHE LOCOMOTIEF
VAN SCIF

geboden. Technologische steun of gewoon uitwisselen van ervaringen: hoe dan ook de toenadering tussen de NMBS en ONCF is tien jaar geleden begonnen.

In het begin bleef het bij zuiver commerciële verrichtingen, maar stilaan begonnen de twee netten dit strikte handelsaspect uit te bouwen tot wat uiteindelijk een echt veelzijdig partnerschap is geworden. In tien jaar tijd is de ONCF bij de NMBS uitgegroeid tot een partner voor samenwerking. Er zijn structuren opgezet die als het ware gestuurd worden door een «gemengde samenwerkingscommissie», bestaande uit de twee directeurs-generaal en hun medewerkers die er het meest bij betrokken zijn. Die groep vergadert regelmatig, afwisselend in Marokko en België. Met het oog op de studie van de noden van de ONCF, de opvolging ervan, de organisatie van de opdrachten en het vastleggen van de agenda van de gemengde commissie ontmoet de NMBS-coördinator tweemaal per jaar zijn Marokkaanse collega in Rabat, alsook de directeur-generaal en de directeurs van de ONCF.



M. STAFFE, EERSTE INGENIEUR,
AFDELINGSCHIEF BIJ DE
SEININRICHTING EN BIJ DE NMBS
BELAST MET DE ALGEMENE
COORDINATIE VAN DE
SAMENWERKING MET MAROKKO.

DE HEER ACHOUR, ADJUNCT-
DIRECTEUR-GENERAAL,
DIRECTEUR VAN HET PERSONEEL
EN DE VAKOPLEIDING, HOOFD
VAN DE INTERNATIONALE
SAMENWERKING BIJ DE
MAROKKAANSE SPOORWEGEN.



«Het Spoor» wil ook betrokken zijn bij de viering van tien jaar Belgisch-Marokkaanse samenwerking, om hierover aan de NMBS-ers die er soms al actief aan meewerken te berichten; daarom moesten we er meer van weten. De heer ACHOUR, adjunct-directeur-generaal, directeur van personeel en vakopleiding, verantwoordelijk voor de internationale samenwerking bij de Marokkaanse spoorwegen, en de heer STAFFE, eerste ingenieur bij de NMBS, afdelingschef bij seininrichting die de algemene coördinatie in België verzorgt, waren zo vriendelijk om op onze vragen te antwoorden.

Waarom en hoe is de samenwerking tussen de Belgische en Marokkaanse spoorwegen begonnen?

De heer STAFFE: *De samenwerking tussen de NMBS en de ONCF is gegroeid uit de belangstelling van de ONCF voor België, en dit sedert het begin van de jaren '80:*

- door de aankoop bij de NMBS van tweedehandse KI-rijtuigen;
- door de bestelling bij de Belgische industrie (BN-ACEC) van 8 drieledige motorrijtuigen ZM die identiek zijn met de tweetjes «Break» (MR 80) van de NMBS.

De rijtuigen KI waren bestemd om de reizigerstreinen van de ONCF aan te vullen met een 3e klas, de E-klas (van economie), toegankelijk voor een ruime cliënteel met een laag inkomen.

De motorrijtuigen van hun kant zouden het pronkstuk van de ONCF vormen, nl. de snelle pendeltreinen tussen Rabat en Casablanca.

De heer ACHOUR: *Dat was inderdaad het begin van een Marokkaans-Belgische samenwerking op het gebied van spoorwegverkeer die concrete vorm kreeg door het ondertekenen van een samenwerkingsverdrag NMBS-ONCF in Brussel op 15 juli 1982.*

In het begin was het onze bedoeling:

- de wisselstukken voor het betrokken materieel te kunnen aankopen uit de voorraden in de centrale werkplaatsen van de NMBS;
- de prijsvoordelen mee te pikken die de NMBS voor haar massacontracten in de wacht sleept;
- gebruik te maken van de grote know-how, van ingenieurs en technici van de NMBS, die oplossingen bedenken voor een spoorwegnet dat evengroot is als het onze.

Wat is volgens u de ideale samenwerkingsvorm tussen spoorwegnetten?

De heer ACHOUR: *Ik kan op deze vraag geen beter antwoord geven dan te verwijzen naar artikel 1 van de overeenkomst tussen onze twee netten, dat de nadruk legt op het gemeenschappelijk belang van een ruime, langdurige samenwerking op verschillende domeinen van de technische exploitatie en het beheer van het spoorwegverkeer.*

De heer STAFFE: *Ik wil daar nog aan toevoegen dat die samenwerking echter alleen kan bestaan als elke partner zijn bijdrage levert, hoe dan ook, zodat er een evenwichtige uitwisseling tot stand komt. Dit evenwicht is afhankelijk van ieders*

vermogen en moet worden behouden door een voortdurende en gezamenlijke opvolging.

Beantwoordt de samenwerking tussen onze twee netten aan die criteria?

De heer ACHOUR: Ja, over het algemeen genomen wel, als we bekijken wat er tot nu toe is gerealiseerd.

Ik denk hier meer in het bijzonder aan :

- de opleiding en de vervolmaking van ONCF-personeel in België en in Marokko;
- het organiseren van zendingen van Belgische experts en de levering van didactisch materiaal;
- de technische bijstand van België aan de ONCF;
- de controle en de keuring door de NMBS van materieel en uitrusting die de ONCF bij de Belgische industrie aankoopt;
- de levering door de NMBS van wisselstukken;
- de groepering van aankopen die beide partijen interessant vinden;
- de levering door de NMBS van transportmaterieel en van uitrustingen waar de ONCF om vraagt (tweedehands materieel);
- studies door Belgische experts op verzoek van de ONCF;
- de overdracht van spoorwegtechnologie;
- het overleg omtrent allerlei problemen die de twee netten aanbelangen.

Die lijst is uiteraard niet volledig. Ondanks de traagheid waarmee het Algemeen Bestuur voor Ontwikkelingssamenwerking (ABOS) sommige zaken met de NMBS soms behandelt, hebben we alle reden om tevreden te zijn.

De heer STAFFE: De tevredenheid is wederzijds, ook al worden sommige problemen niet zo snel opgelost. De heer ACHOUR maakt een toespeling op de installatie van de rijnsimulator in Casablanca, die meer tijd heeft gevraagd dan gepland, net zoals de levering van het aanvullende audiovisuele materiaal, waarvan de installatie om technische redenen moest worden uitgesteld.

Ik leg ook de nadruk op het belang en de regelmaat van de aankopen van tweedehands NMBS-materieel door de ONCF.

Maar vooral moet ik er de nadruk op leggen dat beide netten elkaar respecteren en een groot vertrouwen in hun samenwerkingsrelatie hebben :

Heeft de inhoud van het samenwerkingsverdrag in de loop van de jaren een evolutie ondergaan en zo ja, in welke zin?

De heer STAFFE: In het begin had de samenwerking slechts betrekking op het Belgische rollend materieel dat Marokko in

België kocht. Maar sedert 1985 hebben de acties zich uitgebreid en worden uiteenlopende onderwerpen aangesneden. Bepaalde acties heeft de Belgische staat zelfs geheel of gedeeltelijk voor zijn rekening genomen via het ABOS als gevolg van de aankoop van Marokkaanse motornjtuigen (Break) bij de Belgische industrie.

Die samenwerking strekt zich meer en meer uit tot problemen met bevoorrading, exploitatie en beheer.

Bovendien geven de uitwisseling van vrijbiljetten en de organisatie door de Kas van Sociale Solidariteit van vakantieverblijven voor spoorweg-gepensioneerden alsook voor de kinderen, vanaf dit jaar een nog menselijker karakter aan deze samenwerking.

De heer ACHOUR: De evolutie verloopt ongetwijfeld in positieve zin.

De leiders van de twee spoorwegnetten laten geen gelegenheid voorbijgaan om de samenwerking nog meer aan te moedigen.

Verloopt de samenwerking volgens een bijzonder schema dat verschilt van acties met andere landen?

De heer ACHOUR: Wat de ONCF betreft, is die samenwerking dezelfde als met andere spoorwegnetten, meer bepaald de SNCF.

De heer STAFFE: De NMBS heeft zo'n samenwerkingscontract alleen ondertekend met de ONCF. Hoewel de NMBS een van de oprichters is van TRANSURB CONSULT, een samenwerkende vennootschap die half openbaar is, en half particulier, en die know-how exporteert, vooral naar ontwikkelingslanden, is ze van haar algemene strategie afgeweken, en dit alleen voor Marokko. De NMBS werkt dus rechtstreeks samen met Marokko maar

RIJSIMULATOR IN CASABLANCA



bepaalde taken worden aan TRANSURB toevertrouwd wegens de mogelijkheden van die maatschappij.

Welke acties zijn er nu aan de gang en welke staan er op stapel?

De heer ACHOUR : *Het is verheugend dat de ONCF bij de Belgische industrie een nieuwe bestelling heeft geplaatst voor zes driedelige driekilovoltstrekduwstellen, zoals die van de bestelling in 1982, met bovendien een klimaatregeling. Bij die bestelling zal het ABOS bepaalde prestaties voor zijn rekening nemen ten voordele van de ONCF meer bepaald de personeelsopleiding en de keuring van die stellen door de NMBS voor rekening van de ONCF.*

De heer STAFFE : *Binnenkort zal de NMBS een twintigtal stagiairs in België verwelkomen en twee of drie zendingen organiseren voor technische bijstand of voor seminars op het gebied van infrastructuur en rollend materieel. Bovendien streven we naar samenwerking op het vlak van de exploitatie en van de baan; de besprekingen zijn aan de gang opdat die samenwerking technisch en financieel gezien voor beide netten interessant zou zijn.*

Maar 1992 is ook het jaar van de viering van de tiende verjaardag, waarover er binnenkort een persconferentie wordt gehouden.

De heer ACHOUR : *Volledigheidshalve voeg ik eraan toe dat er momenteel drie acties bestudeerd worden.*

De mogelijke oprichting van een gemengde verhuurmaatschappij van nieuwe of tweedehandse wagens voor Marokko of voor de drie netten van de Maghreblanden.

Creatie van een wegverbinding Tanger-Brussel (TIR) in samenwerking met de Belgische NV Depaire en de ONCF-dochtermaatschappij Carré.

Technische bijstand van de NMBS voor de bouw van een spoorwerkplaats in Marokko.

Hebben de ONCF en de NMBS er belang bij om hun samenwerking voort te zetten?

De heer STAFFE : *Zolang het gaat om een evenwichtige samenwerking die voordeel oplevert, is het voor de beide netten interessant om de samenwerking voort te zetten. Ze werken daar momenteel trouwens hard aan en alles laat vermoeden dat de nagestreefde doelstellingen nog lang verenigbaar zullen blijven.*

Er mag misschien wel eens worden aangestipt dat het jaarlijkse budget van alle verrichtingen en acties met de ONCF miljoenen, zelfs tientallen miljoenen Belgische franken bedraagt, zodat er op 1.1.92 een bijzondere boekhouding moest worden begonnen om dit budget beter te beheersen en om alle opbrengsten en alle lasten in verband met de samenwerking NMBS - ONCF te registreren.

De heer ACHOUR : *Ja, de ONCF heeft er belang bij om de samenwerking met de NMBS voort te zetten. Via de maatschappij voor spoorwegaanleg (SCIF) van Casablanca, waarvan de ONCF een aandeelhouder is, kan ze de NMBS de kans geven om wagens te kopen tegen zeer concurrentiële prijzen.*

Hierdoor zou het evenwicht in de samenwerking kunnen worden versterkt tot voldoening van de beide netten.

De heer STAFFE : *Als afsluiting van dit onderhoud (en ik ben ervan overtuigd dat de heer ACHOUR mijn mening zal delen) wil ik «Het Spoor» bedanken voor de belangstelling die het heeft getoond aangaande de Belgisch-Marokkaanse samenwerking op spoorweggebied. We horen vaak het verwijt dat de informatie binnen onze eigen onderneming mank loopt.*

Door zoveel aandacht te besteden aan de viering van de tiende verjaardag ontkracht uw tijdschrift dit standpunt.

Ik ben ervan overtuigd dat iedereen die bij onze Maatschappij iets onderneemt in het kader van deze samenwerking, al is het maar bij gelegenheid, zal weten dat hij bijdraagt tot een actie die ten eerste gewenst wordt door de overheid en die waardevol is voor de NMBS, en zonder enige twijfel ook voor hemzelf.



DE ONCF IN HET KORT



Tijdens de jaren vlak na de onafhankelijkheid, in 1956, hebben de Marokkaanse spoorwegen een inspanning geleverd om de infrastructuurwerkzaamheden uit te breiden, hun uitrustingen te diversifiëren en hun «vloot» te moderniseren.

Het ging er niet alleen om de boot van de technologische veranderingen niet te missen, maar het kwam er vooral op aan te beantwoorden aan de behoeften waaraan een land moet voldoen om los te komen uit de economische stagnatie.

Vanuit dit standpunt is het te begrijpen waarom de meeste aandacht ging naar het verwezenlijken van projecten waarmee de vaste installaties voor de fosfaatproductie, de belangrijkste deviezenbron voor het land, konden worden aangevuld en ontwikkeld.

Vervolgens begon de ONCF met de noodzakelijke aanpassing van haar diensten aan de eisen van het reizigersverkeer, waarbij belangrijke inspanningen werden geleverd om die verkeerscategorie te promoten.

In mei 1984 werd met behulp van Belgisch materieel gestart met de exploitatie van de pendelsnelrein (TNR), die met een snelheid van 160 km/u. Casablanca en Rabat verbindt.

Bovendien heeft de ONCF talrijke «comforttreinen» in omloop gebracht met een rechtstreekse heen- en terugverbinding op dezelfde dag tussen de provinciehoofdplaatsen en de administratieve hoofdstad.

Momenteel staat het moderniseringsbeleid voor de stations bovenaan op de agenda.

Het beste voorbeeld hiervan is het station Rabat-Agdal, dat een nieuwe levensruimte is geworden voor de hele buurt.

De ONCF is ook van plan haar inspanningen voort te zetten om haar klanten een kwaliteitsproduct te kunnen aanbieden. Zo wordt er vandaag aan belangrijke projecten gewerkt :

- het aanleggen van een bedieningsspoor naar de luchthaven Mohammed V, waarvoor in de marktstudies sprake is van een potentieel van 2,5 miljoen reizigers;
- de spoorverdubbeling tussen Rabat en Kenitra, een belangrijke fase in de verdubbeling van de volledige lijn Casablanca - Fez;
- de volledige vernieuwing van verouderde

bovenleidingen die niet meer beantwoorden aan de technische vereisten van de verhoogde rijsnelheid.

De nadruk moet ook worden gelegd op andere investeringen, meer bepaald voor seininrichting en telecommunicatie.

Maar wat bij de ONCF bijzondere zorg krijgt, is nl. de opleiding. Er zijn een tiental centra in de belangrijkste spoorwegknooppunten van het land voor personeelopleiding (cursussen, stages en seminaries) in bijzondere spoorwegtechnieken, alsook in uiterst gesofisticeerde methoden voor beheer in de arbeidsorganisatie. Stages in het buitenland, waaraan de NMBS actief deelneemt, vormen een aanvulling op de opleiding ter plaatse. De ONCF gaat er ook prat op een vooraanstaande rol te spelen in de industrie van het land, vooral via haar dochtermaatschappij SCIF (Société Chérifienne de l'Industrie Ferroviaire).

Gedurende vele jaren legde die maatschappij zich alleen toe op de bouw van tremelwagens voor het vervoer van fosfaat.

Vanaf 1984 is SCIF als gevolg van de verdragen om de overdracht van technologie begonnen met de bouw van rijtuigen, voor het vervoer van reizigers dus.

Gestimuleerd door het succes van die onderneming is de firma begonnen aan de constructie van de eerste locomotief van Marokkaanse makelij.

Gelijktijdig met de bovengenoemde acties levert de ONCF een belangrijke bijdrage tot de ontwikkeling van de toeristische sector. Naast prestigieuze vestigingen in de belangrijkste toeristische centra heeft de ONCF ook het initiatief genomen voor de oprichting van een hotelketen voor de gemiddelde klant.

Die activiteiten worden door een dochteronderneming gecommercialiseerd. Ondanks de omvang van haar technische en commerciële activiteit, wil de ONCF ook zorg besteden aan de levenskwaliteit van haar personeel.

Ze heeft een ambitieus programma opgezet voor de bouw van duizenden eengezinswoningen voor rekening van haar bedienden.

Dit programma wordt des te meer gewaardeerd omdat er in de bouwsector een zware crisis heerst. □