

ONCF - SNCB : Dix ans de coopération

La coopération entre les réseaux ferroviaires belges et marocains est née d'une convention signée le 15 juillet 1982 à Bruxelles. Au cours de ces dix années écoulées, les accords de partenariat entre les deux réseaux se sont multipliés grâce à leurs affinités techniques et structurelles. Les premières concrétisations de cette coopération ont débuté par:

- la commande par l'ONCF au constructeur belge de matériel ferroviaire "Bombardier Eurorail" de 8 automotrices triples de conception de base identique à celle des automotrices doubles de la SNCB (AM 80). Ces 8 automotrices assurent depuis 10 ans une liaison rapide (160km/h) et cadencée entre Rabat et Casablanca. Une commande de 6 nouvelles automotrices a été passée à la firme belge en 1991.

- l'achat par l'ONCF de plusieurs séries d'anciennes voitures du service intérieur (M1, K1, K2) remplacées par de nouvelles voitures sur le réseau belge mais valablement utilisables sous des conditions climatiques plus favorables et que les chemins de fer marocains allaient destiner, en créant une classe dite économique, à une large clientèle aux revenus modestes.

- l'achat par l'ONCF de wagons marchandises divers, excédentaires dans le parc de la SNCB.

Avantages de la coopération pour les deux réseaux.

A l'achat de matériel neuf à la firme Bombardier Eurorail, l'ONCF a pu bénéficier des prix avantageux des marchés de masse de la SNCB, avec la garantie pour le matériel en question d'acquérir les pièces de rechange en stock dans les ateliers de la SNCB.

La SNCB a pu observer le comportement de ces automotrices triples; ces observations se sont avérées intéressantes puisque ces automotrices sont proches des AM Breaks doubles, dont la transformation par les soins de la BN et l'atelier central de Malines en AM triples vient de débuter et de permettre la mise en service à 160Km/h depuis ce 3 avril, de la première de ces AM transformées.

Les chemins de fer belges ont également dégagé des recettes de la vente de plusieurs séries de voitures du service intérieur construites avant 1960, ainsi que par la cession aux chemins de fer marocains de wagons de marchandises devenus excédentaires dans le parc de la SNCB.

Les réseaux belges et marocains mettent en commun leur expérience en matière de gestion de systèmes informatiques appelés à être développés dans différents secteurs de l'activité ferroviaire.

La SNCB participe à des études de renouvellement de lignes caténaïres d'équipement ancien devenues incompatibles avec les nécessités techniques de l'ONCF. Les lignes caténaïres étudiées seraient entièrement compensées et suspendues à des consoles pivotantes, technique moderne qui pourrait être mise en oeuvre en Belgique entre Bruxelles et Bruges et sur le tronçon Lembeek - Bruxelles pour permettre la circulation de trains à des vitesses supérieures à 160Km/h.

Un simulateur de conduite étudié et conçu par la SNCB a été installé à Casablanca. Son complément audiovisuel est en cours de réalisation.

Trois autres projets sont actuellement à l'étude en vue de la création:

- d'une location-vente de wagons neufs ou de réemploi à utiliser au Maroc ou sur les trois réseaux maghrébins,
- d'une liaison commerciale spécifique entre Tanger et Bruxelles pour le transport complémentaire de colis,
- d'un atelier de la voie au Maroc, capable de fabriquer des éléments constitutifs d'appareils de voie.

Contexte favorable d'une coopération

Par rapport à la SNCB, le réseau ONCF présente les caractéristiques suivantes: la moitié du nombre de kilomètres de lignes, la moitié du volume du trafic marchandises (en tonnes-km), le quart du volume du trafic voyageurs (en nombre de voyageurs-km) concentré principalement entre les grandes villes du pays. C'est dire que le kilométrage et le trafic permettent à l'ONCF et la SNCB d'avoir des approches relativement similaires pour certains problèmes d'organisation de leurs différents trafics.

L'ONCF a adopté l'écartement des rails utilisé par les réseaux d'Europe occidentale, et donc par la SNCB, soit 1,435m (écartement assez rare en Afrique). En outre, ce qui rapproche encore davantage les deux réseaux dans leur méthode d'exploitation, c'est l'électrification en courant continu 3.000 volts.

L'ONCF est un réseau ferroviaire très bien équipé; l'infrastructure, le matériel, les techniques employées sont d'une qualité supérieure à celle de certains réseaux européens. L'usage d'une langue officielle commune facilite grandement les contacts entre cheminots belges et marocains.

Le Maroc et la Belgique occupent tous deux une position géographique stratégique au niveau de leurs échanges commerciaux; à l'instar de Bruxelles que l'on qualifie de capitale européenne, Rabat peut être considérée comme la capitale maghrébine. Les deux pays militent activement pour la promotion des communautés d'intérêt entre pays voisins (au Maghreb et en Europe).

Des accords de coopération bilatérale entre les gouvernements des deux pays sont intervenus et ont placé la coopération entre l'ONCF et la SNCB sous les auspices de l'Administration Générale pour la Coopération et le Développement (AGCD). Ceci conforte encore, si besoin était, les partenaires dans la mission qu'ils se sont assignée.

Intérêt du dixième anniversaire de la coopération

Si la coopération entre l'ONCF et la SNCB a débuté il y a 10 ans avec l'achat unilatéral de matériel roulant à la SNCB ou par l'intermédiaire de celle-ci, elle a rapidement évolué vers un véritable partenariat impliquant la confiance mutuelle et l'équilibre des échanges entre les deux réseaux.

Les études et projets continueront être développés et menés à bien à la satisfaction des partenaires.

De manière à marquer l'événement, dix cheminots marocains seront accueillis en Belgique à partir du 22 avril pendant dix jours et exerceront leur métier accompagnés d'un agent de la SNCB d'une fonction équivalente. Ce seront des chefs-gardes, conducteurs, agents du mouvement, agents d'accueil...

Durant le mois de mai 1992, l'ONCF organisera une opération identique en invitant à son tour dix cheminots belges au Maroc.

