

EDITORIAL

Trains

L'ONCF fait partie de ces entreprises à la perception ambivalente. Dans l'imaginaire populaire, l'Office est à la fois le patrimoine historique intouchable, l'une des rares initiatives de cette envergure sur le continent, et le souffre-douleur quand il s'agit de critiquer le service public. L'ONCF est souvent amené à s'expliquer. Ici ce sont les employés des chemins de fer qui sont pris à partie quand les trains n'arrivent pas à l'heure. Là il faut se justifier sur l'opportunité d'embarquer sur un chantier, jugé non prioritaire par les uns, comme la LGV. Bien des établissements publics sont confrontés à des torpeurs stratégiques et ne concentrent pas autant de critiques. Et pourtant au-delà des stéréotypes et/ou de la grogne, fondée sur les problèmes de ponctualité, il y a une autre histoire, elle est industrielle, que les chemins de fer marocains sont en train d'écrire et qui mérite d'être relevée. Même en étant opérateur ferroviaire unique, l'ONCF n'a pas beaucoup d'alternatives: il doit être compétitif.

Pour montrer que le train a une vie à côté du réseau routier, il aura d'abord fallu investir dans le renouvellement des voies sans perturber la circulation de l'existant, moderniser les gares, en faire des espaces de vie pour nourrir cette demande convoitée par des modes concurrents de transport. Il aura fallu ensuite consolider l'existant en matière d'offre logistique, gérer l'après pipeline de l'OCP, ajuster son horloge aux nouvelles exigences des clients automobiles, revigorées par Renault-Tanger.

Sous la tyrannie de la vitesse, il aura fallu enfin embarquer dans le wagon de la LGV qui est en train de contribuer à redessiner les contours de la filière et fait miroiter à terme des perspectives de marges opérationnelles élevées, peut-être même plus importantes que celles du transport aérien sur certaines lignes. Tout cela en étant acculé continuellement et interpellé sur ses coûts d'investissement et d'exploitation. Si l'ONCF n'a pas encore totalement immunisé sa chaîne de valeurs, difficile de l'accuser d'immobilisme. □

Mohamed BENABID

Marché des capitaux

Le détail de la réforme

- La première sortie de la présidente de l'autorité de régulation
- De nouvelles exigences de fonds propres et d'organisation pour les opérateurs

Voir pages 18 à 20

Nezha Hayat



IR professionnel: N'oubliez pas d'inclure la contribution sociale

Le doute est levé: la contribution de solidarité sociale devra être incluse dans le chèque de l'IR professionnel et/ou agricole qui sera versé avant le 1er mai. C'est une nouveauté de la loi de Finances 2016. Les personnes disposant de revenus selon le régime du résultat net réel ou du résultat net simplifié, y compris

celles exerçant une profession libérale, devront régler de manière spontanée l'IR et l'impôt social en même temps que le dépôt de leur déclaration. L'administration fiscale ne procédera plus à l'émission de rôle. Ce qui risque de perturber la trésorerie de bien des contribuables. □

Voir page 17

■ Samir: La riposte de syndic

Voir page 2

■ La compensation tire les dépenses à la baisse

Voir page 21

■ La double casquette du négociant international

Voir Analyse pages 4 & 6



(P.h. Bziouat)

Ligne grande vitesse

Impressionnant!

700 millions de DH d'investissement, plus de 2.200 m de longueur, 600.000 m³ de béton (soit 3 fois plus que ce qu'il a fallu pour TangerMed 1)... Le viaduc de Loukkous donne un aperçu du gigantisme du projet de la LGV. Le chantier est à 78% d'état d'avancement. Rendez-vous en 2018

Voir pages 8 à 10