

## **TGV : un réseau de 1 500 km pour plus de 100 milliards de DH !**

19/06/2007

Evoqué pour la première fois de manière réaliste en 2003, le projet de construction de lignes ferroviaires à grande vitesse prend forme. Certes, de manière progressive, mais la lenteur du processus est normale quand on connaît l'ampleur qu'un tel projet pourrait revêtir, aussi bien sur le plan financier que technique. En effet, alors qu'en 2003 on parlait d'une seule ligne, aujourd'hui, le Maroc envisage la mise en place au cours des 20 prochaines années d'un réseau de 1 500 km. A 70 MDH en moyenne le km (prix d'aujourd'hui), le compte est vite fait : le chantier nécessitera pas moins de 100 milliards de DH d'investissements, auxquels il faudra, bien entendu, ajouter le coût des rames.

Un projet conçu autour de l'idée de la liaison Maghreb-Europe

Mais le Maroc y tient. De hauts responsables marocains ont effectué ces derniers mois des visites de consultation en France pour s'entretenir aussi bien avec leurs homologues au sein de l'administration que pour avoir le point de vue des constructeurs. Il y a quelques jours, le dossier a fait l'objet de consultations avec les responsables de la Commission européenne, lors de la présentation conjointe maroco-espagnole du projet de liaison fixe à travers le détroit de Gibraltar «et de ses prolongements pour relier les réseaux ferroviaires marocain et espagnol», lit-on dans un communiqué du ministère du transport et de l'équipement.

Le même texte conclut sur une annonce : «Dans la partie sud (de la Méditerranée : NDLR), les axes ferroviaires comportent l'axe Tanger-Casablanca-Agadir et Casablanca-Oujda, qui s'inscrivent dans le cadre du schéma directeur des lignes ferroviaires à grande vitesse planifié par le Maroc, visant à doter le pays, à l'horizon 2030, d'un réseau d'une longueur de 1 500 kilomètres». On ne peut être plus clair. En fait, l'idée de trains à grande vitesse (TGV) ne date pas d'aujourd'hui. Déjà dans les années quatre-vingt, des études avaient été réalisées pour l'axe Marrakech-Agadir. Des études qui ont coûté beaucoup de temps et d'argent, mais qui sont restées, faute de moyens, dans les tiroirs de l'administration.

En 2003 une étude plus poussée (cf [www.lavieeco.com](http://www.lavieeco.com)) a démontré que si de nouvelles lignes ferroviaires devaient être construites, c'est l'option TGV qui resterait la plus rentable, car c'est la plus intéressante en termes de trafic et de rentabilité financière et socio-économique. En d'autres termes, pourquoi construire des lignes ferroviaires classiques qui n'apporteraient aucun gain de temps ? C'est là que réside la pertinence du projet. Et ce sont donc les couloirs Tanger-Casablanca- Agadir, via Essaouira, et Casablanca-Oujda qui ont été retenus.

On l'aura compris, c'est la liaison entre le Maroc et l'Europe, d'une part, et entre le Maroc et les autres pays du Maghreb, de l'autre, qui préside à cette vision globale, même si les deux options restent tributaires des aléas politiques. Aujourd'hui, les voisins ibériques soutiennent bec et ongles la liaison fixe à travers le détroit, mais qu'en sera-t-il demain si la majorité politique change en Espagne ? L'Etat marocain mise sur l'avenir et entend réaliser son projet. Les études semblent bien avancées. L'étude de faisabilité pour le tronçon de la ligne Tanger-Casablanca-Agadir via Essaouira est, de source proche du ministère de l'équipement, quasiment achevée.

Cette étude est menée par un groupement dirigé par Systra qui est aussi impliqué dans les projets de tramway de Rabat et Casablanca. Les tracés qui seraient adoptés aussi bien pour cette ligne que pour Casablanca-Oujda, n'épouseront pas les lignes existantes dont les tracés sont inadaptés aux trains à grande vitesse. Mais ce n'est pas une déperdition, car les lignes actuelles continueront d'être exploitées pour le transport de marchandises et de voyageurs pour les petites distances ou les navettes. En effet, explique un ingénieur au fait de ces dossiers, ce qui fait la différence entre un train conventionnel et un TGV, ce n'est pas la technologie qui est

pratiquement la même, mais l'alignement des voies.

Les lignes TGV ne souffriraient pas de contournement d'obstacles ou de courbes, mais doivent être droites autant que possible. Par conséquent, la construction d'une voie pour TGV nécessite obligatoirement le creusement de tunnels ou l'édification de ponts dans les reliefs accidentés et, par ailleurs, une signalisation spéciale. Autrement, les matériaux de construction sont strictement les mêmes.

Autre argument qui a fait pencher la balance du côté du train à grande vitesse : la saturation en termes de trafic des lignes Rabat-Tanger, et Settat-Marrakech, notamment durant les périodes de pointe. Alors, autant passer à autre chose....

Modernisation: 17 milliards de DH à investir dans le rail en 5 ans

L'Office national des chemins de fer (ONCF) est engagé depuis 2005 dans un ambitieux plan de développement quinquennal avec, à la clé, un investissement de 17,2 milliards de DH. Ce montant équivaut à ce qui a été investi par l'office durant plus de 20 ans. Les priorités sont le doublement des voies pour répondre à une hausse du trafic de plus en plus importante, la remise à niveau des voies existantes et certaines extensions comme Taourirt-Nador, qui est aujourd'hui réalisée à 70%.

Par ailleurs, l'office est en train d'acquérir une vingtaine de rames à double étage dont cinq déjà livrées et en circulation. De même, commande a été passée pour plusieurs wagons de marchandises, le programme de rénovation de toutes les gares va bon train, avec le même traitement pour toutes les stations qu'elles soient petites ou grandes. Le constat a été fait par les responsables de l'ONCF que la rénovation des gares a contribué à augmenter le trafic même quand le nombre de dessertes reste inchangé.

Enfin, un effort sérieux est fait pour augmenter les dessertes là où c'est nécessaire. Ainsi, à partir du 25 juin courant, il y aura entre Casablanca et El Jadida, un départ toutes les deux heures, entre 6 heures et 18 heures.

Mohamed Moujahid  
Source: La Vie Eco

<http://www.yabiladi.com/article.php?cat=economie&id=1203>