

Les détails du contrat TGV au Maroc

24/10/2007

A l'issue de cela, Alstom, un des leaders mondiaux dans les infrastructures d'énergie et de transport ferroviaire, s'est vu confier la conception, la réalisation, l'exploitation et l'entretien de la liaison à très grande vitesse Tanger-Casablanca. Ainsi, ce choix permet l'ouverture des négociations commerciales de ce méga-projet qui devraient aboutir d'ici 2008. La livraison de 18 rames de TGV à deux niveaux est également prévue.

Ce projet, qui a fait l'objet d'études approfondies depuis 2004, vient accompagner les prévisions d'augmentation du trafic de voyageurs, de l'ordre de 10 à 15% par an. Ainsi, la construction de quelque 1.500 km de voies ferrées à grande vitesse à l'horizon 2030-2035 permettra de transporter 120 millions de voyageurs sur deux axes. Un axe «Atlantique» pour Tanger-Marrakech-Agadir et un axe «Maghrébin» pour Rabat-Fès-Oujda.

Les temps de parcours, jusque-là très longs et pas souvent respectés vont considérablement être réduits, pour le bonheur des voyageurs marocains. Dès lors, la liaison Tanger-Casablanca ne nécessitera que 2h10 au lieu de 5. Pour Tanger-Rabat, le trajet durera 1h20 contre 4h45 initialement et seulement 1h15 pour Casablanca-Marrakech au lieu de 3h30. Que du bonheur avec le TGV!

Par ailleurs, l'Office national des chemins de fer (ONCF) a signé un contrat avec Alstom pour le pactole de 74 millions d'euros concernant la livraison de 20 locomotives Prima électriques de nouvelle génération. Ces dernières, munies d'une très forte puissance de tractation, seront utilisées sur l'ensemble du réseau marocain à compter de 2010 pour les opérations de fret à une vitesse de 120 km/h et pour le transport des passagers à une vitesse de 160 km/h. Le contrat comprend aussi, service complet oblige, la maintenance des locomotives pour une période de deux ans.

Cette nouvelle génération de locomotives électriques Prima repose sur une plate-forme modulaire aux composants standardisés. Elle traduit ainsi la volonté de Alstom d'assurer la fiabilité d'exploitation du matériel roulant, la facilité de maintenance et d'évolution du produit. L'énergie n'est pas sans reste. Alstom a donc signé un autre contrat dans le domaine de la génération de l'électricité. Elle participe ainsi à l'équipement de la future centrale d'Aïn Béni Mathar, située à une centaine de kilomètres d'Oujda. Cette centrale sera l'une des premières à cycle combiné dans le monde à utiliser également de l'énergie solaire.

Alstom au Maroc depuis 40 ans

Avec la signature de cet accord, le Maroc deviendra le premier pays d'Afrique à se doter d'une infrastructure ferroviaire high-tech. Pour Alstom, c'est le prolongement d'une longue histoire qui a commencé voilà 40 ans de cela. Le géant de l'infrastructure ferroviaire et de l'énergie s'est imposé en tant que l'un des principaux fournisseurs de l'Office d'électricité marocain (ONE), avec en particulier, la réalisation de la centrale thermique de Jorf Lasfar et d'un des complexes hydrauliques les plus sophistiqués du monde à Afourer.

Rappelons aussi que Alstom, la Société nationale des chemins de fer (SNCF) et RFF ont battu conjointement le 3 avril 2007 le record du monde de vitesse sur rail à 574,8 km/h.

Sara Badi

Source: L'Economiste

<http://www.yabiladi.com/article.php?cat=economie&id=1388>