

## TGV vs lignes classiques

# «À chacun sa mission» !

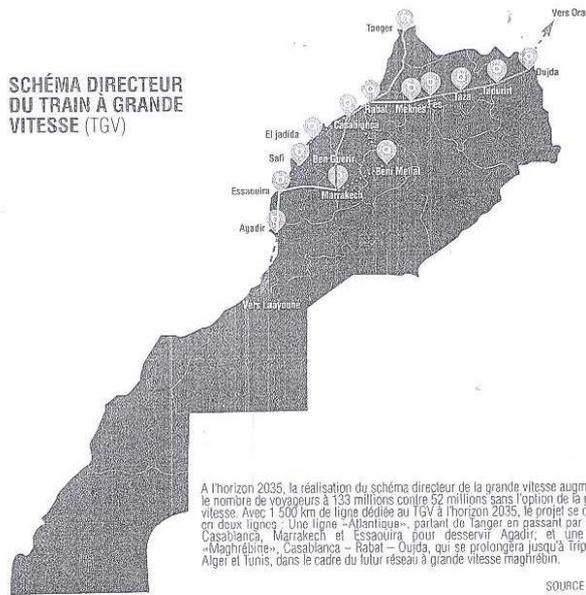
● Avec l'approche de la mise en service du TGV, l'Office national des chemins de fer (ONCF) planche sur les modalités de sa mise en harmonie avec les lignes classiques. Plusieurs scénarios sont à l'étude, mais l'idée de base est de dédier le nouvel arrivant aux moyennes et longues distances, tandis que les lignes classiques desserviront les régions. Explications.

Le projet du train à grande vitesse (TGV) avance à pas sûrs. C'est en tout cas ce qu'affirme Rabii Khlie : «Les travaux ont atteint un taux d'avancement global de réalisation de 57%. Ce qui est important, c'est que le projet connaît la participation de plusieurs entreprises marocaines, notamment dans le génie civil», indique le directeur général de l'Office national des chemins de fer. Invité de la Chambre française de commerce et d'industrie du Maroc (CFCIM), le patron de l'ONCF a livré les scénarios à l'étude pour que TGV et lignes classiques soient sur la même longueur d'ondes : «Nous avons lancé plusieurs études stratégiques qui concernent différents volets de notre activité : transport de voyageurs, marchandises... L'idée est de mettre en cohérence le schéma directeur de la ligne à grande vitesse et celui des lignes classiques. Les résultats de ces études doivent nous donner des perspectives à l'horizon 2040. Mais avant, ces études nous donneront des bases pour le prochain contrat-programme que nous devons signer avec le gouvernement et qui s'étalera sur la période 2017-2021», explique Rabii Khlie.

### À chacun sa mission

Dans sa déclinaison, la stratégie de l'ONCF vise à accorder les violons entre TGV et lignes classiques. Ainsi, la ligne à grande vitesse s'étalera sur 1.500 km dédiés au TGV à l'horizon 2035 : Une ligne «Atlantique», partant de Tanger en passant par Rabat, Casablanca, Marrakech et Essaouira pour desservir Agadir et une ligne «Maghrébine», Casablanca - Rabat - Oujda, qui se prolongera jusqu'à Tripoli via Alger et Tunis, dans le cadre du

### SCHÉMA DIRECTEUR DU TRAIN À GRANDE VITESSE (TGV)



futur réseau à grande vitesse maghrébin. Les lignes classiques ne seront pas en reste. Selon Rabii Khlie, dans une même perspective, pas moins de 2.700 km de rails s'ajouteront aux 2.100 km de lignes classiques existantes. «Le

**2.700 km de rails s'ajouteront aux 2.100 km de lignes classiques existantes.**

but est d'arriver à une certaine complémentarité entre les deux lignes, car chacune à une mission : les lignes à grande vitesse seront dédiées aux moyennes et longues distances, c'est-à-dire au-delà de 200 km. Tandis que les lignes classiques desserviront les régions, en phase avec le projet de régionalisation. Au final, une

sorte d'«opération ramassage» se fera au niveau régional pour un acheminement vers le TGV», explique le patron de l'ONCF. Mieux encore, la stratégie de l'ONCF prend en compte aussi un développement du transport interurbain : «La deuxième phase du tram est enclenchée à Casablanca. On ne peut pas passer outre cette donne dans la mise en œuvre de notre plan de développement. Il s'agit de mettre en harmonie les moyens de transport de

la capitale économique, et à ce niveau, l'ONCF a un rôle à jouer en mettant ses rails en complémentarité avec les lignes de tram par exemple», explique le patron de l'ONCF.

### Un match à armes égales ?

Dans tous les cas, l'ONCF ne lésine pas sur les moyens. L'Office

prévoit en effet un investissement de 8 MMDH au titre du budget 2014, dont 5 MMDH seront réservés au projet de la ligne à grande vitesse Tanger-Casablanca, et 3 MMDH à la poursuite de la mise à niveau du réseau classique. Pour ce dernier volet, l'Office compte tripler la ligne Casablanca-Kénitra et doubler celle entre Settat et Marrakech. Pour le patron de l'ONCF, le choix de la réalisation de ces nouvelles lignes, liant des villes bien desservies, ne veut pas dire tourner le dos à d'autres qui souffrent d'un enclavement criant : «Le raisonnement est simple : il faut d'abord mettre à niveau le réseau existant et faire bénéficier les 70% des Marocains, qui utilisent nos trains d'un service de qualité. Exemple : le doublement de la ligne de Marrakech-Settat permettra de passer d'un trafic de 3,5 millions à 10 millions de voyageurs à l'horizon 2020. Cela aura un impact socio-économique indéniable». Et d'ajouter : «D'ailleurs, c'est en rentabilisant ces lignes existantes que nous pourrions aller vers d'autres investissements», et à en croire le patron de l'ONCF, cela n'est pas la conséquence du TGV car si ce dernier engloutit 20 MMDH d'investissements, les lignes classiques bénéficient de pas moins de 13 MMDH, comme prévu dans le contrat-programme 2010-2015. Dans tous les cas, le projet phare de l'Office avance à pas sûrs selon Rabii Khlie : «Les travaux ont atteint un taux d'avancement global de réalisation de 57%. Ce qui est important, c'est que le projet connaît la participation de plusieurs entreprises marocaines, notamment dans le génie civil», indique le DG de l'ONCF. N'empêche que Rabii Khlie n'a pas évité la question lancinante du coût et de la justesse de ce projet budgétivore : «Tout projet d'infrastructure est justifié par la rentabilité socio-économique, pas seulement financière, et à ce niveau, la règle est que lorsque ce ratio dépasse les 6%, on considère que l'investissement en vaut la peine. Le TGV a une rentabilité socio-économique de 8%. Donc, sa pertinence ne se discute plus», botte en touche le patron de l'ONCF.

PAR **TARIK HARI**  
t.hari@leseco.ma