

ENTREPRISES

La mise en service du premier

- Le tarif variera selon le trafic et les saisons
- La clientèle potentielle estimée à 7 millions de passagers

LA ligne grande vitesse (LGV) ne devrait entrer en service qu'au premier semestre de 2018 au lieu de 2016 comme le prévoyait le planning initial. Enfin, si tout va bien à cause de la lourdeur de la procédure d'homologation de cette première ligne grande vitesse au Maroc. L'annonce en a été faite par Mohamed Rabie Khlie, directeur de l'ONCF, au lendemain du conseil d'administration.

La première rame du TGV, qui a été réceptionnée lundi dernier, sera soumise à une batterie de tests au niveau de la plateforme de maintenance construite à Moghohga (Tanger) et sur la voie ferrée classique. Le train sera soumis à une vitesse expérimentale de 350 km/h. A son lancement, il circulera à 320 km/h sur le tronçon Tanger-

Kenitra et à 160 km/h jusqu'à Casablanca. Les tests vont durer jusqu'à fin 2017.

La construction de la ligne à grande vitesse a connu beaucoup de retard, notamment à cause des expropriations. Bien que l'ONCF ait opté pour des procédures à l'amiable, plusieurs propriétaires ont refusé de céder leur terrain. Interrogé sur ce

Les chiffres de la LGV

- Coût : 20 milliards de DH
- 12 rames grande vitesse
- Etat d'avancement global : 70%
- Vitesse de circulation : 350 km/h
- 60 km jumelés avec l'autoroute
- Mise en service: 2018
- Un départ toutes les heures
- Durée de la liaison Tanger-Casablanca: 2h10 au lieu de 4h45
- Longueur : 200 km
- Equipe mobilisée: 3.000 personnes
- 12 grands viaducs d'une longueur de 10 km
- El Hachef (3,5 km) plus grand viaduc du monde



- Reboisement de 2.100 ha de forêt
- 1,6 million de tonnes de ballast
- 48.000 tonnes de rail
- 700.000 traverses

prémunir contre les fluctuations de change, l'ONCF recourt au swap.

La LGV circulera sur une voie dédiée. Les voies actuelles seront exclusivement réservées au transport de marchandises entre TangerMed et Casablanca. Par conséquent, les passagers souhaitant voyager sur la ligne Casablanca-Tanger devront obligatoirement emprunter le train à grande vitesse. C'est la raison pour laquelle bon nombre d'utilisateurs s'interrogent sur la tarification qui sera appliquée puisqu'ils n'auront pas d'autre choix. Sur cette question, le management se veut rassurant: «La LGV est destinée aux clients actuels. Nous sommes en train de réfléchir à une tarification intelligente». L'ONCF empruntera au transport aérien le principe du yield management. Le principe consistera à vendre les places du TGV en tenant compte de la date de réservation, de l'heure de départ et de la disponibilité des sièges. Ainsi, le prix sera fonction de la date d'achat du billet et du remplissage du train. Mais dans tous les cas, l'Office n'a pas intérêt à faire circuler une LGV vide. Le business plan table sur le transport de 7 millions de voyageurs par an.

dossier, le directeur général affirme que «le foncier est maintenant sécurisé à 100%».

Le projet de LGV devrait coûter plus que les 20 milliards de DH prévus au départ. Le surcoût ne devrait pas dépasser 15%, assure le directeur général. Un dépassement comparable avec des projets similaires en Europe et en Chine. Pour se

TGV repoussée à 2018

Le fonds de commerce actuel de la ligne Casablanca-Tanger est estimé à 4 millions de voyageurs. L'enjeu sera de ne pas perdre cette clientèle et de grignoter des parts de marché aux autres modes de transport.

Le mode de gestion de la LGV n'a pas encore été arrêté. La création d'une joint-venture, dont l'ONCF serait actionnaire majoritaire, n'est pas écartée.

Le projet de la LGV constitue actuellement le plus grand chantier ferroviaire à l'échelle du continent. Une fois achevé, il devrait permettre au Maroc d'améliorer son rang mondial (37^e en 2014). Déjà premier sur le continent, le Royaume reste pénalisé par son infrastructure actuelle, aujourd'hui saturée. D'où la signature d'un contrat-programme 2010-2015 de 34 milliards de DH entre le gouvernement et l'ONCF. La feuille de route porte notamment sur le triplement de l'axe le plus fréquenté, Casablanca-Kenitra pour un budget de 4,5

39,5 millions de passagers

EN 2014, l'ONCF a transporté 39,5 millions de passagers. Ce qui a généré un chiffre d'affaires de 1,45 milliard de DH. Un résultat pénalisé par la saturation des lignes les plus fréquentées. L'Office développe également le fret et la logistique. Deux activités qui ont permis de générer un chiffre d'affaires de 2,17 milliards de DH. L'ONCF a signé un accord avec PSA Peugeot-Citroën pour le transport de voitures. Dans un premier temps, toute la production devra transiter, via le rail, par le port TangerMed. Une fois achevée, l'infrastructure portuaire Kenitra Atlantique sera utilisée pour l'export vers les marchés africains. TangerMed sera réservé aux ventes sur l'UE. □

taux de surcharge ne dépasse pas 20% par train et que les voitures en sur-occupation sont limitées à 4% du parc. Pour faire face à la période estivale, qui concentre Ramadan et deux fêtes religieuses, l'ONCF va renforcer l'offre à partir du 18 juillet, pour un retour à la normale à compter du 5 octobre. □

Hassan EL ARIF

Pour réagir à cet article:
courrier@leconomiste.com



Mohamed Rabie Khlie, DG de l'ONCF:
«Le taux de ponctualité (78%) subit les
contraintes de la voie unique
(Ph. Bziouat)

milliards de DH. Les travaux sont avancés à 68% et devraient être achevés en 2017. Le deuxième tronçon le plus sollicité reste Casablanca-Marrakech. La ligne est actuellement saturée. Le moindre incident entraîne des retards en cascade. Un avenant a été ajouté au contrat-programme 2010-2015 pour doubler cette voie pour un coût de 2,5 milliards de DH. Aujourd'hui, le chantier est réalisé à 45%. Le renforcement des connexions ferroviaires permettra d'introduire de nouveaux trains sur le réseau et donc d'augmenter l'offre de transport. Ce qui se traduira par l'amélioration de la ponctualité des trains. Les retards fréquents, dont certains avaient poussé des voyageurs à manifester ou à bloquer le passage des trains, sont attribués par le management à l'injection de trains supplémentaires pour transporter le maximum de clients sur une infrastructure saturée. Pour l'ONCF, c'est un dilemme : faut-il transporter les clients à l'heure et laisser d'autres attendre? Comme le constatent souvent les voyageurs aux heures de pointe, certains trains sont bondés. Khlie affirme que le