

L'ONCF lance les premiers essais dynamiques

Un nouveau pas a été franchi dans le projet de Train à grande vitesse. L'ONCF vient d'entamer les premiers essais dynamiques au niveau de la première rame, reçue en juin 2015.

Top départ pour les essais dynamiques du premier train marocain à grande vitesse. L'Office national des chemins de fer (ONCF) a annoncé mardi le démarrage de ces essais, qui marquent une nouvelle phase dans l'état d'avancement du projet de la Ligne à grande vitesse (LGV) entre Tanger et Casablanca. L'ONCF a annoncé qu'une «organisation particulière» est mise en œuvre pour assurer le bon déroulement de ces essais. Cette organisation «mobilise des experts dans le domaine ferroviaire ainsi que les autorités civiles», indique mardi un communiqué de l'Office. Selon ce dernier, le TGV a été équipé d'un laboratoire à bord, constitué d'instruments de mesure pour pouvoir effectuer les différents essais dynamiques qui seront opérés sur la ligne classique entre Tanger et Casablanca et qui s'étaleront sur plusieurs mois. Rappelons que l'ONCF a prévu l'acquisition de 12 rames à grande vitesse. Le train objet des essais dynamiques a été reçu le 29 juin 2015 à Tanger (la deuxième rame a été reçue en septembre dernier), où il a subi une série d'essais statiques à l'atelier de maintenance des trains à grande vitesse. Inauguré par le Souverain en septembre 2015 à Tanger, cet atelier a été doté des installations et outillages de pointe nécessaires aux différents niveaux de maintenance. Il est destiné à répondre aux besoins de maintenance préventive et curative des TGV et permet dans un premier temps de réaliser le remontage des éléments de trains en provenance des usines Alstom de La Rochelle, via le port de Tanger Méditerranée. Dimensionné pour un parc de 30 TGV, l'atelier qui s'étale sur une superficie de 14

L'ONCF a annoncé qu'une «organisation particulière» est mise en œuvre pour assurer le bon déroulement de ces essais.



L'ONCF a prévu l'acquisition de 12 rames à grande vitesse.

ha dont 20.000 m² de bâtiments couverts, a nécessité un investissement de 640 millions de DH. Il est érigé en zone urbaine pour permettre la formation des trains à grande vitesse au départ de la gare terminus de Tanger. Selon l'ONCF, les travaux de génie civil de la LGV, réalisés principalement par des entreprises nationales, tournent à plein régime sur tout le tracé. Les grands ouvrages d'art notamment, vont également bon train : le viaduc de Sebou (déjà achevé) a subi un traitement architectural et paysager. Celui d'El-Hachef, le plus long de la ligne (3,5 km) et les bases travaux de Kénitra et Tnine Sidi El-Yamani, qui vont alimenter le chantier de la ligne

en différents approvisionnements, continuent à fabriquer les traverses en béton armé, à stocker le ballast et se préparent au démarrage du soudage des rails.

L'ONCF indique que ce chantier titanesque enregistre aujourd'hui un avancement global de 75%, toutes composantes confondues. ■

Y.B.

La mise en service commerciale annoncée pour le premier semestre 2018

Le Projet LGV Tanger-Casablanca consiste à réaliser une nouvelle infrastructure à double voie d'environ 200 km et reliant ces deux grands pôles économiques en 2 h 10 au lieu de 4 h 45. L'ensemble de la ligne à grande vitesse sera livré en 2017 pour subir une série d'essais d'intégration des systèmes et

d'homologation, et ce, pour une mise en service commerciale au cours du premier semestre 2018. Le coût global du projet s'élève à 20 milliards de dirhams, englobant les études, le pilotage du projet, l'infrastructure, les équipements ferroviaires et l'acquisition du matériel roulant.