

Événement

TGV

L'ONCF accélère ses chantiers

● L'Office national des chemins des fers (ONCF) met les bouchés doubles pour être au rendez-vous de la mise en service du TGV, repoussée à 2018. Le projet de la ligne à grande vitesse a franchi des paliers importants dans sa réalisation avec un avancement global de 78%. Le point.



« Les premiers trains ont été réceptionnés et montés dans l'atelier de maintenance des trains à grande vitesse de Tanger, inauguré en septembre dernier par le roi ; les trains à grande vitesse livrés jusqu'ici subissent actuellement les vérifications nécessaires ainsi que les différents essais statistiques et dynamiques... Le projet de la ligne à grande vitesse (LGV) a franchi des paliers importants dans sa réalisation avec un avancement global de 78% toutes composantes confondues », annonce fièrement Mohamed Rabie Khlie. Au terme d'une visite guidée, organisée jeudi dernier au chantier de construction du viaduc Loukous et à la base travaux de Kénitra pour faire le point sur l'état d'avancement, le bilan du contrat-programme 2010-2015 et les résultats financiers de l'année écoulée, le directeur général de l'Office national des chemins de fer (ONCF) a fourni de nouveaux détails sur ce projet titanesque. Ainsi, les travaux de génie civil, réalisés principale-

ment par des entreprises nationales, tourneraient à plein régime sur tout le tracé. Les grands ouvrages d'art notamment vont

Le viaduc Loukous, 2^{ème} ouvrage de la LGV, mesure plus de 2.200 m de long.

également bon train comme c'est le cas du viaduc de Sebou, déjà achevé et qui a subi un traitement architectural et paysager et celui d'El Hachef, le plus long (3,5 km) qui a démarré au cours de l'été 2015.

Lentement, mais sûrement !

Sur le terrain, les engins tournent à plein régime pour rattraper le temps perdu. Prévue initialement pour fin 2015, la mise en place du TGV Casa-Tanger a été reportée plusieurs fois. Le responsable de l'Office promet une mise en service à la mi-2018. Le pari sera-t-il tenu ? « Il y a aucune raison pour

ne pas respecter ce délai. Les travaux avancent à un rythme soutenu, comme vous pouvez le constater », assure Mohamed Rabie Khlie, faisant allusion aux travaux de construction du viaduc Loukous, le deuxième plus long ouvrage de la ligne à grande vitesse, affichant 2.256 m de long. Le chantier, situé près de Larache et surplombant le fleuve de

Loukkous, est de type Bipoutre à ossature mixte acier-béton avec des fondations se composant de 324 pieux de profondeur variable de 13 à 64 m et 42 appuis dont les hauteurs varient entre 4,50 m et 6,60 m. L'investissement représente 850MDH. Selon le management de l'ONCF, l'ouvrage sera livré en juillet prochain. La visite de ce viaduc a permis de constater l'importance de la composante génie civil du projet pharaonique de la ligne à grande vitesse, qui compte 12 viaducs, 169 ponts-routes et ponts-rails et plus d'une centaine d'ouvrages hydrauliques, réalisés à 80% par

Q/R



Mohamed Rabie Khlie
DG de l'ONCF

● ● ●
L'ambition est de créer un écosystème industriel ferroviaire qui comprend le matériel roulant et les infrastructures.

Les ÉCO : Où en est le nouveau contrat-programme ?

Mohamed Rabie Khlie : Fort des résultats de ce contrat-programme 2010-2015, l'Office a tout finalisé concernant le nouveau contrat-programme. On est en train de voir l'aspect des financements et là tout dépend des échanges avec les pouvoirs publics. Il va falloir se mettre d'accord sur un certain nombre de points : la durée de sa réalisation (5 ou 10 ans), les projets qui seront retenus, le mode de financement qui sera adopté...

Comment avancent les travaux de la LGV ?

Nous sommes à près de 80% de réalisation. Les travaux de génie civil sont très bien avancés ; on commence la partie équipement ferroviaire à partir de Kénitra ; les essais sur la ligne classique ont démarré en janvier 2016 et les essais à 320 k/h allant sur 80 km à partir de février 2017...

La date de la mise en service sera-t-elle respectée ?

Nous maintenons notre planning. Les travaux avancent à un rythme soutenu et la date de l'entrée en service du TGV, prévu pour la mi-2018, sera en principe respectée.

Comment peut-on développer une industrie ferroviaire ?

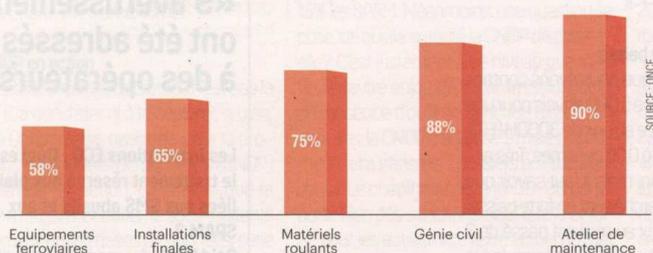
Nous sommes effectivement en négociation avec le ministère de l'Industrie, du commerce extérieur et des nouvelles technologies. L'idée part d'un constat : pour accompagner la croissance du trafic des passagers et des marchandises et de la logistique, il va falloir créer un écosystème industriel ferroviaire qui comprend le matériel roulant et les infrastructures. Un peu à l'image des autres secteurs qui ont emprunté la même voie comme l'automobile et l'aéronautique.

Événement

ÉVOLUTION DES INVESTISSEMENTS (EN MMDH)



ÉTAT D'AVANCEMENT DE LA LGV (78%)



des entreprises marocaines. L'autre site stratégique est la base travaux de Kénitra : une aire de stockage de ballast de 4 hectares d'une capacité de stockage de 400.000 tonnes, une usine de fabrication de traverses en béton précontraint sur une surface de 6 hectares avec une production de 685.000 unités, un parc caténaire de 1.700 m² pour le stockage et pré-montage du matériel caténaire, un parc signalisation sous station de 2.000 m² pour le stockage et la préparation, des faisceaux de 9 voies pour la réception et la formation des trains travaux et trains d'approvision-

de commandement pour la circulation des trains travaux sur la ligne à grande vitesse en construction, elle sera transformée après achèvement des travaux en base de maintenance pour la LGV.

Indicateurs au vert

Au registre des performances de l'exercice 2015, qui constitue le dernier du cycle de développement de l'Office pour la période 2010-2015, le patron de l'ONCF affiche également un grand satisfecit. «L'Office, qui a pu maintenir le cap de la croissance installée durant ces dernières années, a investi près de 6MMDH. Le cap des 40 millions de voyageurs transportés a été franchi et environ 32 millions de tonnes de volume de marchandises sont acheminées en une année. Mieux, l'on compte un taux de satisfaction des clients de 76%», indique-t-il. Les résultats financiers ont également été au rendez-vous en 2015 : un chiffre d'affaires de 3,9MMDH, une valeur ajoutée de 2,6MMDH, un

excédent brut d'exploitation d'1,5MMDH et une capacité d'autofinancement de 874MDH. «Ces résultats ont valu au Maroc la première place au niveau africain en termes de qualité de l'infrastructure ferroviaire et 33^e au niveau mondial, selon le classement du Forum économique mondial (WEF)», se félicite Mohamed Rabie Khlie, notant que «l'ONCF va

continuer sur sa lancée en vue de relever davantage le niveau de qualité et de compétitivité du mode ferroviaire au service de la mobilité durable». Le bilan de réalisation du contrat-programme 2010-2015 est également satisfaisant. Abordant le bilan du contrat-programme 2010-2015, il a souligné l'évolution de quelques indicateurs phares, citant dans ce sens que 219 millions de voyageurs ont fait confiance au train pour leur déplacement (31% entre 2010 et 2015) soit près de 100% de l'objectif fixé par le contrat-programme, 212 millions de tonnes de marchandises acheminées (+22% par rapport à l'objectif contractuel), ce qui correspond à un chiffre global sur la période 2010-2015 de 22,1MMDH (+7%). Quant à l'exécution du programme d'investissement dont l'enveloppe globale s'élève à 32,8MMDH, il a été réalisé à hauteur de 88%, «sachant que des projets ont

été achevés et ont pu d'ores et déjà avoir des retombées positives sur l'exploitation du réseau et le niveau de qualité (programme de sécurisation de la traversée des emprises ferroviaires, modernisation des gares...», rappelle le patron de l'Office. Il a de même évoqué les projets structurants liés à l'évolution de la mobilité, notamment le triplement de la voie entre Casablanca et Kénitra, le doublement complet de la ligne Settatt-Marrakech, la mise à niveau des lignes de Fès-Oujda et Sidi Kacem-Tanger et la modernisation du parc matériel roulant.

En attendant la mise en service de ces projets structurants, l'ONCF a fait le choix de maintenir l'offre au même niveau (sans réduction du nombre de trains journaliers) en mobilisant ses équipes pour effectuer les travaux de maintenance pendant la nuit.

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

Le Maroc se place à la première place au niveau africain en terme de qualité des infrastructures ferroviaires.

nement du matériel stratégique, une usine de soudage des rails en LRS (Longs rails soudés) soudés sur une surface de 60.000 m², un parc voie de 1.750 m²... Les fonctionnalités de la base travaux consistent en la réception des approvisionnements du chantier soit par voie ferrée soit par route, le stockage des matériels en attente de pose. Faisant office de poste