

Tramway de Casablanca

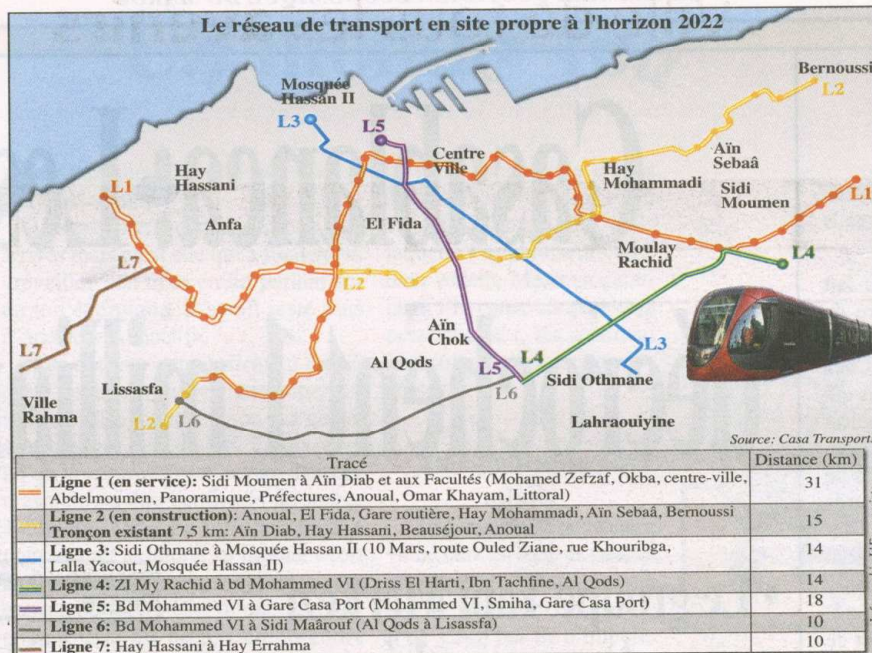
1 milliard de DH pour la plateforme

• C'est le turc Yapi Merkezi qui a décroché le marché de la 2e ligne

• Démarrage des travaux de la voie ferrée

• Mise en service: fin 2018

PHASE décisive pour la 2e ligne du tramway. Le turc Yapi Merkezi vient de décrocher le marché des travaux «plateforme et voie ferrée». L'adjudicataire a démarré cette semaine les opérations sur le terrain. Les 5 premiers tronçons concernés se situent sur les boulevards: Anoual, El Fida, Omar El Khayam (Lissasfa), Ibn Zair Abdeslam (Hay Mohammadi) et Ali Yaata (Hay Mohammadi). Avis donc aux automobilistes pour éviter au maximum ces avenues particulièrement



encrochées. «Nous organisons le travail de manière à maintenir la circulation dans la mesure du possible», tempore une source auprès de Casa Transports, SDL en charge de la mobilité dans la capitale économique.

Les Casablancais devront encore prendre leur mal en patience pour 2 ans et demi. La 2e ligne ne sera en effet opérationnelle que fin 2018.

Il s'agit d'un marché d'une valeur de près de 1 milliard de DH, soit l'équivalent de 25% du coût global de la ligne. Le reste sera consacré à l'acquisition du matériel roulant, l'aménagement urbain, les équipements d'énergie, la construction des centres de maintenance... Les travaux d'aménagement urbain, qui ne sont pas encore attribués, ne démarreront qu'en octobre prochain. Le coût global de cette 2e ligne avoisine les 4,2 milliards de DH, dont 2 milliards déjà engagés. Ce dernier montant est consacré notamment aux travaux de déviation des réseaux souterrains, préparation de la voirie, acquisition du matériel roulant (25 rames de 64 m de long chacune) et transplantation d'arbres. C'est le français Alstom qui a décroché, rappelons-le, le marché de la fourniture du matériel roulant (cf. édition du 14 octobre 2015). Coût global de l'acquisition: plus de 1 milliard de DH.

Cinq groupements d'entreprises étaient en lice pour cet appel d'offres lancé par la SDL Casa Transports en décembre 2015. Il s'agit de Colas Rail/Colas Maroc/GTR (groupe franco-marocain), Yapi Merkezi (turc), Makyol (turc) ainsi que Somafel/Seprub (luso-marocain) et TSO/SGTM (franco-marocain). C'est finalement Yapi Merkezi qui a été retenu. Le groupe turc, qui a déjà installé les rails du tiers de la 1re

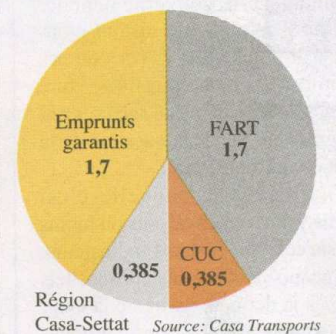
ligne, capitalisera donc sur son expérience pour les travaux de cette 2e ligne. La 1re ligne, dont la longueur dépasse les 30 km, a été répartie en 3 lots, dont 2 attribués à l'espagnol Colas et un à Yapi Merkezi.

La 2e ligne du tram est financée par le Fonds d'appui aux réformes du transport (FART) à hauteur de 1,7 milliard de DH. La commune urbaine de Casablanca et la région Casablanca-Settat y contribuent également à hauteur de 385 millions de DH chacune. Le reste, soit 1,7 milliard de DH, sera financé via des emprunts garantis.

A terme, l'ensemble du réseau de transport en site propre (80 km) devra coûter 16 milliards de DH. Son financement sera assuré par des

apports en fonds propres et des emprunts à hauteur respectivement de 9,6 milliards et de 6,4 milliards de DH. Le financement

D'où viennent les 4 milliards



L'essentiel du financement de la 2e ligne du tram sera pris en charge par le Fonds d'appui aux réformes du transport (FART) et des emprunts garantis. Le reste sera réparti entre la CUC et la région Casa-Settat.

par fonds propres sera assuré par l'Etat (ministères de l'Intérieur et des Finances) à travers le Fonds d'appui aux réformes du transport urbain et interurbain (FART) qui déboursera plus de 6,7 milliards de DH. Le reste sera réparti entre la commune urbaine de Casablanca (1,4 milliard de DH) et la région Casablanca-Settat (1,4 milliard de DH). A l'horizon 2022, Casablanca sera dotée d'un réseau de transport en commun en site propre de 110 km (31 km de la 1re ligne et 80 km pour les autres), de parkings relais et de services d'intermodalité. □

Aziza EL AFFAS

Pour réagir à cet article:
courrier@leconomiste.com