

## Double voie ferrée Settat-Marrakech

# Les travaux battent leur plein

● Entre Marrakech et Settat, les travaux de doublement de la voie ferrée sont presque terminés sur certains tronçons. D'autres semblent, cependant, n'en être qu'à leurs débuts. D'un montant d'investissement de 1,8 MMDH, ce projet devrait réduire de 45 minutes le temps de parcours entre Casablanca et la ville ocre.



Serait-ce la fin des retards fréquents des trains entre Casablanca et Marrakech? Les voyageurs du train, dont plusieurs voyagent debout entre les deux villes, surtout en période de pointe, peuvent espérer une amélioration de la desserte en termes de ponctualité ou de «régularité», terme employé par le communiqué du lancement officiel du projet de doublement complet de la voie ferrée entre Marrakech et Settat en janvier 2014. Et pour cause, les travaux, semblent, surtout dans certains tronçons, bien partis pour être bouclés, bien que nous ne disposions pas de données sur la date prévue de la fin du projet, nos questions adressées à l'ONCF étant restées sans réponse malgré plusieurs relances. En tout cas, sur l'ensemble du trajet entre Marrakech et Settat, long de 140 km, il n'est pas difficile pour le navetteur de constater l'avancement des travaux.

En faisant le départ de la ville ocre, les principaux chantiers de ce projet semblent sur le point d'être finalisés. Ci-dessous l'état d'avancement des principaux tronçons de ce projet, dont le coût d'investissement s'élève à 1,8 MMDH.

### NOUVELLE GARE DE SIDI GHANEM

Elle devait être, selon le site web de l'ONCF, finalisée au bout de la première phase lancée en 2012, au même titre que 80 km de voie, 140 km de caténaire, de même que le doublement de la voie sur 38 km. Au niveau du quartier industriel éponyme, il n'y a aucune trace de la gare. Le revêtement du sol destiné à soutenir la plateforme et les rails est déjà mis en place.

### VIADUC DE OUED TANSIFT

Étant un des deux viaducs devant être construits dans le cadre de ce projet, le viaduc de Oued Tanisft, sur lequel a été bâti le pont historique, fait

des Almoravides il y a environ neuf siècles, semble bien avancé. Les pylônes du viaduc sont déjà posés, de même que les tabliers sur lesquelles reposeront les rails, dont l'installation n'a pas encore commencé.

### VOIE ENTRE TANSIFT ET SIDI BOUÂTHMANE

La plateforme est finalisée, et la pose des rails est en cours sur ce tronçon long d'environ 25 km, sauf sur certaines parties, où la plateforme n'est pas encore totalement terminée.

### ENTRE SIDI BOUÂTHMANE ET BENGUERIR

Long de 35 kilomètres, ce tronçon se caractérise par un relief collinaire à la sortie de Sidi Bouâthmane. Comparée au tronçon précédent, la plateforme accuse un peu de retard, sauf à l'approche de Benguerir où les rails sont déjà posés. La mise en place du «petit viaduc» sur Oued Ben Guerir est déjà terminée.

### ENTRE BENGUERIR ET SKHOUR RHAMNA

La plateforme est terminée et les rails sont déjà posés. Tout semble être prêt sur ce tronçon, à l'exception des caténaires.

### ENTRE SKHOUR RHAMNA ET MACHRAÂ BEN ABOU

À partir de ce tronçon, le relief devient un peu plus vallonné. Concernant les travaux, ils accusent du retard comparés aux premiers tronçons. La préparation du sol pour le revêtement en est à ses débuts, et la pose de la plateforme n'a pas encore commencé.

### VIADUC OUM RBIÂ

Vraisemblablement, il s'agit du chantier qui prendra le plus de temps, ce qui est normal étant donné la nature complexe du relief et la particularité géographique du fleuve, comparé à Oued Tanisft, qui est sec toute l'année, sauf après les averses. Sur la rive Nord d'Oum Rbiâ, deux grandes grues de sondage indiquent que les travaux n'en sont qu'à leur début.

### ENTRE OUM RBIÂ ET KHEMISSSET CHAOUIA

Après Oum Rbiâ, les bulldozers s'affairent pour préparer le terrain en vue de l'installation de la plateforme dans cette zone collinaire. À l'approche de Khemisset, les travaux battent leur plein pour la préparation du terrain au revêtement du sol pour mettre en place la plateforme.

### ENTRE KHEMISSSET ET CHAOUIA ET SETTAT

Pas de trace de rails. Les travaux en cours concernent la préparation du terrain. Dans

certaines parties de ce tronçon, la plateforme est en cours de mise en place.

### LES CATÉNAIRES

Ces lignes de câbles qui servent à alimenter le train en électricité ne sont pas encore posées sur l'ensemble du projet.

### LES PASSAGES À NIVEAU/PONTS

Ils seront au nombre de soixante. Pour l'instant, les pylônes de plusieurs ouvrages ont déjà été posés, en attendant la finalisation de ces ouvrages qui permettront de supprimer tous les passages à niveaux entre les deux villes.

### OBJECTIFS ESCOMPTÉS

La voie ferrée existante entre Settat et Marrakech est longue de 140 km. Selon le site web de l'ONCF, le projet de son doublement prévoit la construction de la plateforme de deux viaducs d'une longueur de 350 m (Tansift et Oum Rbiâ), ainsi que la pose des équipements de la voie et des caténaires. Il prévoit aussi la suppression de tous les passages à niveau et leur remplacement par soixante ouvrages d'art ainsi que le renforcement des sous-stations électriques. Ce projet devrait permettre de réduire le temps de parcours de 45 mn entre Marrakech et Casablanca (2h30 au lieu de 3h15) et d'étoffer l'offre journalière, qui atteindrait 60 trains à l'horizon 2020, contre 18 actuellement, tout en augmentant la desserte entre Marrakech et Ben Guerir. En outre, ce projet permettra également de desservir les futures plateformes logistiques de Sidi Ghanem et de Sidi Bouâthmane. ●

PAR **HICHAM AIT ALMOUH**  
h.almouh@leseco.ma