

Le premier train à grande vitesse

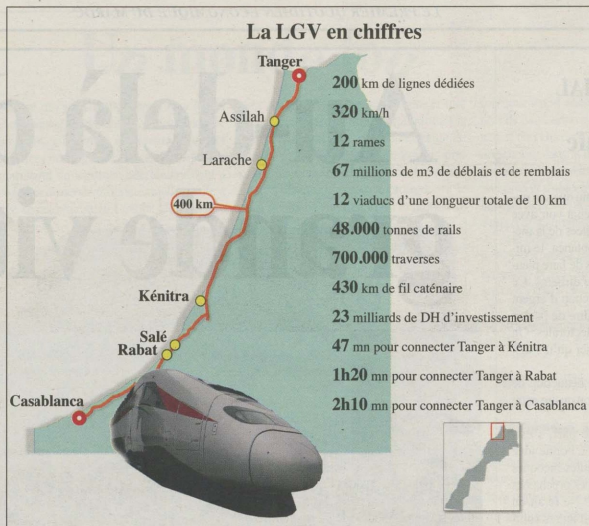
• Le Souverain reçoit le président français Macron pour le coup d'envoi

• Bientôt l'exploitation commerciale d'un projet qui déchaine les passions

• Casa-Tanger en 2h10, les effets positifs du train à grande vitesse

Le TGV se prépare pour son premier voyage commercial au Maroc, accompagné par son lot d'attentes et d'espoirs. Ce projet permettra de rapprocher les villes de Casablanca et Tanger. La durée du trajet sera divisée par deux, passant de 4h45 à 2h10 à l'image du Bouraq, cette monture fantastique issue de la tradition musulmane et qui a inspiré le nom de la ligne à grande vitesse (LGV) marocaine. Rabat, la capitale administrative, sera elle aussi encore plus proche de Tanger à 1h 20, moins que la durée d'un match de foot.

Les retombées d'une telle réduction des temps de trajet impacteront de manière positive l'économie du pays en augmentant les flux entre la capitale économique, Casablanca, et la jeune métropole, Tanger. Un voyageur pourra, de la sorte, se rendre à Tanger ou Casablanca dans la journée, y passer la journée avant de retourner le soir, chose impossible auparavant, sauf en prenant l'avion. Un avantage qui influera aussi le tourisme de la région car il permettra de vendre des packs avion+TGV pour



serre du Maroc et 2,6% des émissions du secteur du transport pour une part de marché de 8,5%. Appliqué au passager par km, ce niveau est 7 fois inférieur à la voiture, 6 fois moins que l'autocar, 2 fois moins que le tramway et 25 fois moins que l'avion, un score qui sera encore amélioré avec la grande vitesse ferroviaire, promet l'ONCF.

Le TGV permettra aussi de drainer un trafic de 133 millions de passagers à terme au lieu des 52 millions prévus en 2035 dans le scénario du maintien de la vitesse conventionnelle. Ce trafic supplémentaire sera couvré par des transports traditionnels, surtout par voie routière. Par conséquent, le TGV devrait permettre de réduire de 550 décès et 6.000 blessés par an les victimes des accidents de la route. Un argumentaire ébranlé par le récent accident de train de Bouknadel qui a coûté la vie à 7 personnes en plus d'une centaine de blessés.

Le projet de TGV, ce concentré de technologies qui assoit le Maroc dans

atteindre des marchés non desservis directement par Tanger.

Le ferroviaire a l'avantage sur l'aérien de permettre une arrivée en plein centre-ville et non dans un aéroport décentré, obligeant à un trajet supplémentaire pour se

rendre au centre-ville.

Mais c'est au niveau environnemental que les retombées seront les plus palpables. Le niveau des émissions de CO2 du rail représente seulement 0,47% des émissions globales de gaz à effet de

Réseaux TGV de par le monde

Chine: 19.000 km
France: 2.000 km
Maroc: 2000 km

Une gare nouvelle génération pour Tanger

La gare de Tanger qui avait été inaugurée en 2010 a connu un profond remaniement depuis quelques années afin de la préparer à l'arrivée de la LGV. Les travaux qui sont arrivés à leur fin visent à lui adjoindre en effet une partie dédiée aux taxis et bus urbains afin de pouvoir profiter de l'effet TGV.

La mise à niveau de cette gare a nécessité un investissement de 360 millions de DH. Elle est érigée sur une superficie couverte de 10.500 m2 comportant des espaces de circulation voyageurs, des guichets, des salles d'embarquement dont une dédiée au Bouraq, des commerces en plus de 77.000 m2



(Ph. Adam)

d'aménagement extérieur. Un autre des joyaux de la LGV à Tanger est l'Atelier de maintenance des trains à grande vitesse, inauguré en septembre 2015. Il est destiné à répondre aux besoins de maintenance préventive et curative des trains à grande vitesse. Il a déjà permis, dans un premier temps, de réaliser le remontage des éléments de trains à leur réception. Il est dimensionné pour un parc de 30 trains à grande vitesse, avec une superficie de 14 hectares dont 20.000 m2 de bâtiments couverts. L'investissement a été de 640 millions de DH.

A.A.

d'Afrique sur les rails!



Le TGV, ce concentré de technologies qui assoit le Maroc dans son siècle, devrait avoir de nombreuses retombées positives. D'abord sur l'économie de la région, mais aussi sur les affaires et le tourisme en général. Même si le projet a été, et reste encore controversé, il permettra néanmoins de «contracter la route», et un Casablanca-Tanger s'effectuera en 2h10 mn... (Ph. B. Jouat)

son siècle, a aussi soulevé une forte résistance chez certaines franges de la société civile dès son annonce, surtout à cause de son budget jugé faramineux. En effet, les 23 milliards de DH prévus pour son financement auraient pu construire des dizaines d'hôpitaux ou des milliers de classes d'école tout le Maroc à besoin.

Une partie de ce budget aurait pu aussi financer la remise à neuf de l'actuelle flotte de trains conventionnels et l'extension du réseau.

Historique

- 2006: Lancement du schéma directeur de la ligne à grande vitesse au Maroc
- 2007: Signature du premier protocole d'accord
- 2010: Signature du contrat définitif du projet
- 2010: Commande des rames le 10 décembre au fournisseur Alstom
- 2011: Coup d'envoi des travaux d'infrastructure
- 2016: Arrivée des premières rames par voie maritime
- 2017: Démarrage des tests à vitesse commerciale
- 2018: Homologation et mise en service

■ Une tarification adaptée

Les billets du futur TGV marocain seront bien étudiés. L'ONCF a maintes fois rappelé que la tarification se basera sur le Yield management, les prix seront fixés suivant le modèle du transport aérien avec des fourchettes basses proches des niveaux actuels, à condition de réserver à l'avance.

L'objectif de l'ONCF est d'arriver à un taux de remplissage de 70% en vitesse de croisière avec un trafic de 6 millions de passagers par an. Les trains auront une fréquence d'un départ par heure dans les deux sens avec des trains transportant 532 passagers, le double en cas de périodes de grande affluence. A noter que les billets pourront être mis en vente six mois à l'avance.

■ Le viaduc El Hachef, un méga-ouvrage

Le viaduc El Hachef est l'un des ouvrages les plus spectaculaires du projet. Il s'agit du plus long viaduc de la ligne (3,5 km), probablement l'un des plus longs viaducs ferroviaires du continent. Il présente des caractéristiques techniques impressionnantes avec une structure en pilotis mise en place avec des techniques antisismiques pour permettre une traversée en toute sécurité des rames à grande vitesse.

L'investissement requis a été de 1,1 milliard de DH. Il illustre, selon l'ONCF, l'ampleur de la composante génie civil du projet LGV avec 12 viaducs, 169 ponts-routes et ponts-raills et plus d'une centaine d'ouvrages hydrauliques dont une grande partie réalisée par des entreprises marocaines.

■ Essais et homologation

Le projet TGV a démarré la phase des essais en 2017. Ces derniers sont sanctionnés par une homologation de l'ensemble du système, rames motrices, wagons, réseau ferré et tout le reste de l'équipement d'appui. Dès février 2017, le premier palier de 160 km/h a été atteint. A la fin de l'été, les essais à vitesse commerciale, 320 km/h, ont commencé sur un tronçon du réseau pour ensuite pousser le champignon et atteindre les 350 km/h. Depuis, une rame complète assure un trajet tous les jours afin de vérifier que tout marche convenablement en prévision de l'exploitation commerciale qui devrait démarrer incessamment. □

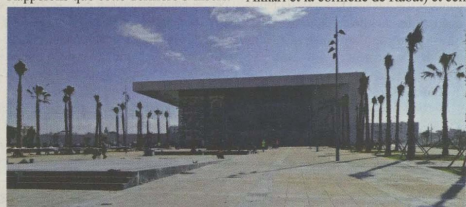
Ali ABJIOU



La gare LGV de Rabat Agdal prend forme

DEPUIS quelques semaines, c'est un ballet incessant des équipes de différentes entreprises qui fignolent les travaux de finition à l'intérieur et à l'extérieur de la gare LGV de Rabat. Rappelons que cette dernière s'inscrit

plusieurs immeubles, un centre commercial et un hôtel. La conception de la nouvelle gare avec deux accès va permettre de connecter les deux rives du site à savoir la rive nord (quartier Akkari et la corniche de Rabat) et celle



du sud donnant sur le quartier d'Agdal. En plus de ce bâtiment, Rabat-Salé-Kénitra abrite 2 autres gares LGV dont les travaux sont en cours. Il s'agit de Rabat Ville et Kénitra. Leur capacité d'accueil avoisine 45 millions de voyageurs/an. Le budget prévu pour la réalisation de la gare de Rabat ville s'élève à 450 millions de DH. A signaler, la fin des travaux du parking sous terrain jouxtant la gare Rabat-ville et dont la gestion sera assurée par une SDL créée par la commune de Rabat et l'ONCF. □

N.E.A.

L'effet TGV dans les starting-blocks

• Requalification urbaine, retail, hôtels, tourisme... Les retombées immédiates

• A terme, jusqu'à 25 millions de voyageurs attendus à la gare Terminus

• Bémol: l'ensemble du parcours du voyageur devra suivre les mêmes standards



Guillaume Pepy, PDG de la SNCF: «Le TGV est un choix de long terme. C'est évidemment coûteux, mais en termes de développement économique, d'aménagement du territoire et d'unité pour un pays, c'est irremplaçable. Plus encore, en termes de mobilité durable, il n'y a pas d'autres solutions comparables (PR, SNCF)»

«LA LGV, accélérateur de mobilité et de développement économique...» Voilà l'argumentaire que fait valoir la SNCF au Maroc. Pour schématiser les retombées, la LGV devra contracter la carte et réduire considérablement les distances entre Tanger et Casablanca. Elle vient aussi optimiser la notion de multi-modalité ainsi que les synergies induites puisqu'elle s'inscrit en complémentarité avec le réseau conventionnel. De l'avis des spécialistes de la mobilité, là où le TGV s'est implanté, il a permis d'atteindre des dynamiques inégalées sur les plans économique, social et industriel.

Partout où la LGV passe, il y a ce qu'on appelle l'effet TGV. Partout dans le monde, à fortiori en France, l'expérience a démontré que le passage du train à grande vitesse produit immédiatement de l'impact sur les commerces, la requalification des quartiers autour des gares, de vastes projets d'aménagement ainsi que le développement de nouveaux quartiers d'affaires tout autour de la gare. Les effets multiples sur le tourisme, les hôtels, les congrès, conférences et meetings (MICE), des opportunités d'affaires dans l'immobilier, les loisirs... sont garantis. Du coup, le chiffre d'affaires des commerces et loisirs grimpe forcément. De surcroît, les villes desservies attirent plus de touristes, d'entreprises ou encore de foires et salons. A elle seule, la région Ile-de-France bénéficierait de plus de 1 milliard d'euros de retombées économiques découlant de l'organisation de congrès sur son territoire.

Au Maroc, de nouveaux standards en termes de fonctionnalité, inter-modalité, sécurité, retail... sont déjà visibles avant même le lancement du 1er TGV d'Afrique. Le lancement de la LGV introduit déjà de nouveaux standards via des gares nouvelle génération implantées dans 4 villes (Tanger, Kénitra, Rabat, Casablanca) de manière à assurer la même sensation de confort, d'ergonomie et de

bien-être aussi bien dans le TGV que dans sa gare en tant qu'espace de vie et de commerce.

En Europe, l'expérience a démontré qu'une gare TGV crée non seulement de l'emploi par milliers mais aussi de nouveaux pôles économiques et urbains tout autour. Pour Mohamed Rabie Khlie, DG de l'ONCF: «Une gare qui fait 10 ou 15 millions de passagers par an est une locomotive pour toute activité située dans son périmètre. A titre d'exemple, dans un centre commercial qui est adossé à une gare et qui génère 10 millions de voyageurs, le mètre carré est forcément beaucoup plus cher que celui de n'importe quel autre centre commercial excentré. Du coup, indirectement, le centre commercial adossé à la gare tire profit de la valeur ajoutée induite par le nombre de passagers du train. «Dans notre stratégie de développement et de valorisation des

D'ores et déjà, des investissements autour des gares TGV commencent à se traduire par une composante liée à la reconstruction urbaine de quartiers moyennés (Casa Voyageurs, Rabat Agdal, Tanger...), avec plus d'attractions et de valorisation de nouveaux pôles articulés autour d'activités retail (commerce, shopping, restauration, hôtellerie, loisirs, espaces verts...) «Partout où elles seront implantées, les nouvelles gares devront accélérer le développement économique, le commerce ou encore l'urbanisme. Ces investissements apportent de nouveaux standards en termes de fonctionnalité, inter-modalité, sécurité, retail... L'expérience en Europe a démontré qu'une gare TGV crée de l'emploi mais aussi de la valeur ajoutée, avec de nouveaux pôles économiques et urbains tout autour», explique Mohamed Rabie Khlie, DG de l'ONCF. Autre analyse, autres retombées. Selon Dominique

la tendance mondiale!». Sur le même registre, le management de l'ONCF précise que «dans sa stratégie de développement et de valorisation, les nouvelles gares sont conçues pour être parfaitement connectées aux principaux axes urbains». Pour le cas de Casa-Voyageurs, la LGV en fera une station terminus de premier ordre. Selon les concepteurs, la gare Terminus est résolument moderne. Au préalable, le projet a soulevé une double contrainte: celle d'accueillir une vingtaine de milliers de voyageurs, voire plusieurs millions, tout en faisant partie d'un projet immobilier d'envergure intégré. Avant même le lancement du train, les investissements se sont multipliés tout autour de la gare Terminus: hôtels, restaurants, cafés, malls, hypermarché, programmes immobiliers, commerces... Le site flambant neuf de Casa-Voyageurs dispose d'une superficie de 9.000 m². Coût global de l'investissement: plus de 394 millions de DH. L'objectif à terme est de pouvoir transporter 6 millions de passagers par an! «Le TGV est un choix de long terme. C'est évidemment coûteux, mais en termes de développement économique, d'aménagement du territoire et d'unité pour un pays, c'est irremplaçable. Plus encore, en termes de mobilité durable, il n'y a pas d'autres solutions. C'est donc un choix très moderne», résume Guillaume Pepy, PDG de la SNCF.

Attention les villes doivent suivre...

Seul bémol, la continuité une fois arrivé à la gare. Car il ne sert à rien de connecter Tanger à Casablanca en 2 heures et devoir passer une heure de plus dans un embouteillage à la sortie de la gare et souffrir des affres du transport public en commun. Autrement tout le temps gagné via le TGV risque d'être perdu une fois arrivé en ville. D'importants efforts doivent être entrepris dans la gestion de la mobilité des villes pour assurer les mêmes standards tout au long de la chaîne (de la gare jusqu'à domicile ou à l'hôtel). Ce qui passe par une réelle mise à niveau du transport en commun (taxis, bus, voitures...). La même fluidité devra être assurée du départ jusqu'à la destination finale. Autre inquiétude, les risques d'accidents mortels tout au long du trajet du TGV (écobiers, véhicules, bétail...). Là aussi, cela suppose de mener de grandes campagnes de sensibilisation aussi bien dans les agglomérations que les villages en rase campagne. □

Amir RBOUB

Locomotive urbaine

SELON le management de l'ONCF, une gare qui fait 10 ou 15 millions de passagers par an est une locomotive pour toute activité située dans son périmètre, voire plus loin. A titre d'exemple, dans un centre commercial qui est adossé à une gare qui génère 10 millions de voyageurs, le mètre carré est forcément beaucoup plus cher que celui de n'importe quel autre centre commercial excentré. Du coup, indirectement, le centre commercial adossé à la gare tire profit de la valeur ajoutée induite par le nombre de passagers du train. □

gares, les stations sont conçues pour être parfaitement connectées aux principaux axes des villes. Elles sont appelées à jouer le rôle de repère urbain majeur. D'où l'intérêt porté à leur valeur architecturale et au degré de qualité de leur conception, de leurs aménagements, leur agencement...».

Vastel, directeur SNCF des projets Maroc: «Les gares sont des pôles de développement urbain, elles effacent la séparation ferroviaire. Ce qui était auparavant une barrière urbaine, une séparation, une frontière... est en passe de devenir un facteur structurant sur le plan urbanistique. C'est