

C'est la vitesse d'exploitation commerciale de la LGV.

320
KM/H

(2 milliard d'euros), c'est le coût global du projet LGV

22,9
MMDH

C'est ce qui créera la phase d'exploitation de la LGV dont 1.500 emplois directs et 800 indirects.

2.300
EMPLOIS

Des travaux du Génie Civil réalisés par une expertise 100% nationale.

90%

Des Marocains sur les 360 ingénieurs et experts mobilisés pour le projet.

72%

C'est la longueur de la LGV reliant Tanger à Kénitra

200
KM

SOURCE : ONCF

TGV marocain. Le rêve devient réalité !

La première ligne à grande vitesse (LGV) d'Afrique reliant Tanger à Casablanca via Rabat entre en service aujourd'hui en présence du roi Mohammed VI et du président français Emmanuel Macron.

Sanae Raqui

s.raqui@leseco.ma

La date du 15 novembre est à marquer d'une pierre blanche. C'est aujourd'hui que le Maroc entre dans l'ère de la grande vitesse ! En effet, la première ligne de train à grande vitesse (LGV ou TGV) est officiellement opérationnelle. Le roi Mohammed VI et le président français Emmanuel Macron l'inaugurent aujourd'hui. Cette ligne, longue de 200 kilomètres, permettra une meilleure mobilité pour les Marocains : 1h20 de trajet entre Tanger et Rabat contre 3h40 aujourd'hui. Le trajet total de Tanger à Casablanca durera 2h10 avec le nouveau TGV contre 5 heures auparavant. Les tarifs qui seront pratiqués pour ses différents trajets ne sont pas encore communiqués officiellement. Toutefois, en 2017 Mohamed Rabie Khliif, directeur général de l'Office national des chemins de fer (ONCF) avait rassuré les Marocains en annon-



çant que «pour notre business plan et nos projections, nous tablons sur un prix moyen dépassant de 30% les prix pratiqués aujourd'hui». Quoiqu'il en soit, le projet, lancé en 2007 en présence du roi et de Nicolas Sarkozy, n'a réellement débuté qu'en 2011. Et si sa mise en service était initialement programmée en 2015, elle

aurait été décalée après des retards dus à des procédures d'expropriations. En tout cas, ce chantier gigantesque avait été estimé à 20 MMDH, soit 1,8 milliard d'euros. Ce montant a été dépassé et atteint 22,9 MMDH. Le dépassement de 14,5% serait notamment dû à l'immobilisation pendant deux ans du matériel roulant et à la

sous-estimation du prix des expropriations précitées. Afin d'assurer ce montant additionnel, l'ONCF a sollicité la garantie de l'État afin de lever successivement 3 puis 2 MMDH. D'ailleurs, depuis le début du chantier, le directeur général de l'ONCF a annoncé qu'«il faudra doubler la fréquentation de la ligne en passant de 3 à 6 millions de passagers par an dans les trois ou quatre ans pour équilibrer les comptes». Par ailleurs, la présence d'Emmanuel Macron n'est pas anodine puisque l'État français a financé 51% du projet grâce à plusieurs prêts accordés par l'Agence française de développement de 220 millions d'euros. De plus, plusieurs entreprises françaises ont participé à la construction de la première LGV du continent africain. En l'occurrence Alstom pour les rames, le consortium Ansaldo-Ineo pour la signalisation et télécoms, Cegelec pour les sous-stations électriques et le consortium Colas Rail-Egis Rail pour les voies et caténaires. De son côté, la Société nationale des chemins de fer français (SNCF) s'est occupée de l'assistance à la maîtrise d'ouvrage avec l'ONCF. Il est clair que le dévelop-

Dates Clés

Signature d'un protocole d'accord entre le Maroc et la France.

Octobre 2007

Signature des contrats d'Assistance à maîtrise d'ouvrage (AMO) entre l'ONCF et la SNCF.

Avril 2009

Acceptabilité environnementale du projet par le Comité national d'étude d'impact (CNEI).

Juillet 2010

Signature de 6 conventions de financement et du marché d'acquisition des TGV.

Décembre 2010

Lancement officiel des travaux.

Septembre 2011

pement territorial passe par l'établissement d'une liaison ferroviaire efficace et performante entre deux des plus grands pôles économiques du royaume, à savoir celui de Tanger et de Casablanca. Ainsi les motivations pour la réalisation de ce projet de la LGV sont innombrables vu les difficultés et les limites des lignes traditionnelles actuelles. «Nous disposons d'une ancienne ligne en voie unique, sinueuse où la vitesse ne dépasse pas 70 kilomètres par heure entre Tanger et Kénitra, elle sature avec un départ toutes les 2 heures», avait expliqué Mohamed Rabie Khliel.

Retombées

À sa mise en service, la Ligne à grande vitesse permettra une réduction très significative des temps de parcours entre les différentes destinations situées sur son tracé, soit 3 à 4 fois moins qu'avec la vitesse conventionnelle et 2 fois moins que via l'autoroute. La phase d'exécution des travaux du projet de la LGV a permis, quant à elle, la création de 30 millions de journées d'emplois direct et indirect. En ce qui concerne la phase d'exploitation, elle devrait générer 1.500 emplois directs et 800 indirects. D'autres retombées d'ordre environnemental sont également à considérer. En effet, le report modal entre la route et la LGV permet d'améliorer la sécurité routière et de lutter contre les émissions de gaz à effet de serre et la pollution atmosphérique. Sur ce dernier aspect, la mise en service de la LGV permettra la réduction annuelle de 20000 tonnes d'émissions de dioxyde de carbone. En effet, les émissions de CO2 du rail représentent seulement 0,47% des



émissions globales de gaz à effet de serre du pays et 2,6% de celle du secteur du transport national. De plus ce niveau est 7 fois inférieur à la voiture et 6 fois à l'autocar. Sur le volet de la sécurité routière, les études prévoient 550 victimes et 6.000 blessés évités sur les routes marocaines par an. Des chiffres difficiles à appréhender vu le récent accident de train à Bouknadel qui a causé la mort de 7 personnes et fait plus d'une centaine de blessés. Par ailleurs, la LGV permettra d'accroître le nombre de passagers de plus de 3 millions par an sur l'axe Tanger-Casablanca. De même, elle fluidifiera le trafic fret sur cet axe par la libération de la capacité sur la ligne existante.

Projets parallèles

Dans la même trajectoire de la création de la Ligne grande vitesse

du Maroc, l'ONCF a prévu la mise en place de nouvelles gares LGV. Aujourd'hui l'Office poursuit les travaux de construction des gares Rabat-Agdal, Rabat-ville, Casa-Voyageurs, Tanger-ville et la gare LGV-Kénitra qui seront desservies par le futur TGV. «La date prévisionnelle pour l'achèvement des travaux de l'ensemble de ces projets est fixée à fin 2018», peut-on lire sur le document de la Loi de finances. Pour l'année 2019, les projets programmés dans le budget affecté à l'ONCF porteront sur les connexions suivantes : la connexion ferroviaire du port de Nador West Med pour un montant de 3 MMDH, la connexion ferroviaire du port de Safi pour un montant de 300 MDH.

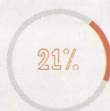
Structuration financière du programme LGV



Financement national
(500 millions d'euros)

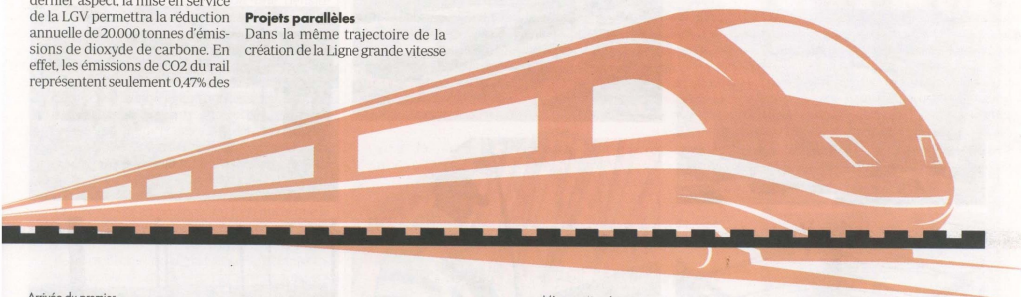


Financement français
(920 millions d'euros)



Financement de pays frères
(400 millions d'euros)

SOURCE : ONCF



Arrivée du premier train à grande vitesse à l'Atelier de maintenance de Tanger.

Démarrage de la pose des équipements ferroviaires.

Début des essais des Trains à Grande Vitesse sur la ligne classique.

Mise sous tension électrique de 102 km de la LGV pour la 2^{ème} phase des essais.

Première circulation sur la LGV à 320 km/h

Inauguration de la ligne LGV

Juillet 2015

Décembre 2015

Janvier 2016

Juillet 2017

Octobre 2017

Novembre 2018