

Le Maroc lance le premier TGV africain, made in SNCF

La première liaison à grande vitesse du continent, qui relie Tanger à Casablanca, devait être inaugurée jeudi

C'était le dernier continent (avec l'Océanie) à ne pas connaître l'ivresse de la grande vitesse ferroviaire. Le roi du Maroc, Mohammed VI, devait inaugurer, jeudi 15 novembre, la première liaison à grande vitesse africaine entre Tanger et Casablanca, via Rabat, en présence d'Emmanuel Macron. Devaient être ainsi baptisées, au cours d'un voyage inaugural, les nouvelles gares TGV de Tanger-Ville et Rabat-Agdal, ainsi qu'une ligne à grande vitesse (LGV) Tanger-Kénitra, dite LGV Maroc.

L'investissement de 2,1 milliards d'euros, avec ses quatre nouvelles gares (Casablanca et Kénitra seront inaugurées plus tard) et ses 200 kilomètres de ligne nouvelle aux meilleurs standards mondiaux, mettra Tanger à 2 h 10 de Casablanca, contre 4 h 45 aujourd'hui. Le projet fait la fierté de l'Office national des chemins de fer (ONCF), la compagnie publique marocaine, et de son directeur général, Mohamed Rabie Khlié, évidemment présent lors de l'inauguration avec, à ses côtés, Guillaume Pepy, le président de la SNCF.

Car cette LGV Maroc est d'abord le fruit d'un partenariat stratégique franco-marocain, voulu, dès 2007, au plus haut niveau royal et présidentiel. La France a financé 51 % du coût du projet, soit 1,1 milliard d'euros. La SNCF apporte son expertise de la grande vitesse concernant la conception, la construction, l'exploitation et l'entretien de la LGV. Le tout avec l'objectif d'un transfert du savoir-faire français (2600 kilomètres de voies construites, trente-cinq ans d'exploitation) au profit des équipes marocaines.

Critiqué pour son indaptation

D'autres entreprises françaises majeures du ferroviaire ont aussi participé largement à l'aventure : les Sysra, Colas Rail, Thales, Engie Ineo et, évidemment, Alstom, qui a fabriqué les douze rames qui s'élançeront à plus de 300 kilomètres/heure à travers les collines de l'Ouest marocain. Précision : ce matériel roulant a été

acheté sans appel d'offres par décision de Sa Majesté.

Ce projet pharaonique à l'échelle africaine n'a pas reçu que des louanges. Des voix critiques, y compris au Maroc, se sont fait entendre : trop cher, inadapté aux besoins de la population. « *Le coût de dix mètres de LGV peut servir à construire une petite école dans le monde rural* », expliquait, mercredi 14 novembre, dans le quotidien marocain *L'Economiste*, Omar Balafrej, député FDG (gauche) et opposant au projet.

Les retards ont aussi été pointés du doigt : l'objectif initial (probablement intenable) d'une inauguration en 2015 a été largement manqué. En cause : des procédures d'expropriation plus longues que prévu et des marchés de génie civil attribués à des prix si serrés que plusieurs entreprises étrangères ont dû jeter l'éponge.

Mais, le résultat, c'est une LGV construite à des niveaux de coûts défiant toute concurrence : envi-

Les coûts défient toute concurrence : 8 millions d'euros du kilomètre, à comparer aux 20 millions du Paris-Bordeaux

ron 8 millions d'euros du kilomètre, à comparer aux 20 millions d'euros du kilomètre de la ligne Paris-Bordeaux. Une donnée qui devrait permettre de proposer des billets abordables, lorsque les premières liaisons commerciales démarrent dans une dizaine de jours. « *Nous travaillons à construire un modèle marocain de la grande vitesse*, expliquait au Monde M. Rabie Khlié, fin 2016, en réponse aux critiques. *Sur la LGV Maroc, rouleront des trains*

destinés aux Marocains, et donc adaptés au pouvoir d'achat des Marocains. Nous ne souhaitons pas concevoir un train réservé à une clientèle haut de gamme. »

Pour faire taire les protestataires, les partisans de la LGV rappellent aussi qu'elle s'inscrit dans le cadre d'une modernisation globale du réseau ferroviaire marocain, et en particulier de l'amélioration de sa dorsale occidentale. L'ONCF a entrepris d'importants travaux, achevés au moment de l'inauguration, pour moderniser son réseau conventionnel : fin de la voie unique entre Casablanca et Marrakech (ce qui fait gagner plus d'une heure entre les deux grandes villes), amélioration des dessertes fret, désaturation des nœuds ferroviaires autour de la capitale économique Casablanca... Avant de penser à de nouveaux grands chantiers comme le percement d'une voie vers le Sahara ou la traversée du détroit de Gibraltar. ■

ÉRIC BÉZIAT

130

C'est, en minutes, soit 2 h 10, le temps qu'il faudra pour relier Tanger à Casablanca, contre 4 h 45 actuellement. Le projet, avec ses quatre nouvelles gares et ses 200 kilomètres de ligne nouvelle, a nécessité un investissement de 2,1 milliards d'euros.