



LIGNE GRANDE VITESSE
(Tanger - Casablanca)



A stylized orange high-speed train is depicted on the left side of the page, moving towards the right. It leaves a long, curved orange trail behind it, which sweeps across the bottom of the page. The train itself is a simple, aerodynamic shape with a pointed nose and a few lines indicating windows and doors.

Index

✍ Avant propos

✍ Présentation du projet LGV Maroc

✍ L'état de développement de la grande vitesse dans le monde

✍ L'industrie de la grande vitesse dans le monde

✍ Questions / Réponses :

- 1- Pourquoi le Maroc a-t-il opté pour la grande vitesse ?
- 2- Quand est née l'idée de la grande vitesse au sein de l'ONCF ?
- 3- Pourquoi avoir démarré par le tronçon Tanger – Casablanca ?
- 4- Pourquoi un partenariat avec les français ?
- 5- Quels sont les bailleurs de fonds présents dans le projet ?
- 6- Quelles sont les opportunités pour les entreprises autres que celles désignées dans le protocole maroco-français ?
- 7- Le coût du projet de TGV entre Tanger et Casablanca n'est-il pas excessif ?
- 8- N'y a-t-il pas de risque d'abandon du développement du réseau classique ?
- 9- Quelle est la consistance du projet et dans quel délai sera-t-il réalisé ?
- 10- Quelle est la rentabilité du projet et comment est-elle calculée ?
- 11- Qu'apportera ce projet aux marocains ?
- 12- Quel est le trafic attendu sur le TGV Tanger-Casablanca et avec quel tarif ?
- 13- Pourquoi le projet de TGV suscite des critiques au Maroc ?
- 14- Comment se dessine l'avenir du mode ferré dans le monde et au Maroc ?



Avant propos

Au sein de l'ONCF, le projet de la ligne de train à grande vitesse Tanger-Casablanca est vécu comme une nouvelle étape cruciale pour notre avenir, un challenge d'ingénierie et d'entreprise intéressant dans lequel nous mettons toute notre énergie et un projet que nous sommes engagés à réussir.

C'est pour nous un motif de grande fierté que nous voulons voir partager par tous nos concitoyens. Ce document apportant des éclaircissements sur le projet de LGV Tanger-Casablanca, se veut à la portée de toute personne désireuse de comprendre cet investissement et les choix qui l'ont dicté.

Les questions auxquelles le document répond ont été formulées sur la base des différents propos, articles, rapports et autres critiques formulés à l'encontre du projet.

Nous sommes convaincus qu'un débat d'idées en toute transparence et une confrontation objective des arguments permettent de cheminer et d'avancer ensemble.

Bonne lecture.

L'Office National des Chemins de Fer

Présentation du projet LGV Maroc

Le projet de la ligne de train à grande vitesse (LGV) Tanger-Casablanca, lancé le jeudi 29 septembre 2011 par SM le Roi Mohammed VI, le président français Nicolas Sarkozy et SAR le Prince Megrin Ben Abdulaziz Al Saoud, marque une nouvelle étape dans la politique des grands chantiers menée par le Royaume depuis une décennie. En effet, après l'achèvement du schéma directeur autoroutier, le Maroc poursuit le développement de son système de transport avec le choix de ne pas se limiter au tout routier et en promouvant la diversité modale, le transport collectif de grande capacité et le développement durable.

Le projet de LGV Tanger-Casablanca, dont les travaux de réalisation ont effectivement démarré, est la première étape du schéma directeur des lignes à grande vitesse établi en 2006 et prévoyant la construction de 1.500 KM de lignes nouvelles comprenant l'axe "Atlantique" Tanger-Casablanca-Marrakech-Agadir et l'axe "Maghrébin" Rabat-Fès-Oujda.

Ce projet, d'un coût de 20 milliards de dirhams, soit 1,8 milliard d'euros, comprend une ligne nouvelle Tanger-Kénitra de 200 km conçue pour une vitesse maximale de 350 km/h et exploitée à une vitesse commerciale de 320 km/h, les équipements ferroviaires (voies, systèmes de signalisation et de télécommunications et installations électriques), l'acquisition des rames à grande vitesse et la construction d'un atelier pour leur entretien à Tanger.

La LGV Tanger-Casablanca permettra une réduction importante du temps de parcours, l'accroissement du nombre de passagers sur cet itinéraire à plus de 6 millions à la mise en service, la libération de capacités supplémentaires pour le trafic ferroviaire de marchandises et de conteneurs entre Casablanca et le complexe portuaire Tanger-Med, ainsi que le rapprochement et la mise en synergie des deux régions les plus dynamiques de l'économie marocaine, le pôle historique de Casablanca-Rabat et le pôle émergent autour de Tanger.



Le projet, inscrit dans le cadre d'un partenariat stratégique (entre autre financier et technologique) entre le Royaume du Maroc et la République Française, a également le mérite de donner corps aux principaux axes de transport retenus comme prioritaires par l'UE pour l'extension du Réseau Trans-Européen de Transport (RTE-T) à son voisinage et actés dans la déclaration de Paris en 2008 à propos de l'Union pour la Méditerranée.

Le bouclage financier du projet est achevé depuis décembre 2010 grâce au partenariat financier français (920 millions d'euros), un prêt du Fonds Saoudien pour le Développement (144 millions d'euros), un prêt du Fonds Koweïtien pour le Développement Economique Arabe (100 millions d'euros), un prêt du Fonds d'Abou Dhabi pour le Développement (70 millions d'euros), un prêt du Fonds Arabe pour le Développement Economique et Social (66 millions d'euros), une dotation du Fonds Hassan II pour le Développement Economique et Social de 86 millions d'euros et la contribution du budget de l'Etat marocain d'un montant total de 414 millions d'euros (sur 6 ans).

Le partenariat technologique avec la France prévoit un transfert de savoir-faire et ouvre des perspectives de rayonnement géographique au Maghreb, dans le monde Arabe, en Afrique et plus généralement aux pays à niveau de développement économique comparable à celui du Maroc.

Le projet de création, en cours de préparation, d'un institut des métiers du ferroviaire est l'un des premiers exemples de ce partenariat, sans oublier le volet industriel au bénéfice des entreprises marocaines et françaises, en termes de compétitivité et de création d'emplois.

L'organisation et les ressources humaines dédiées au projet sont opérationnelles avec près de 310 experts mobilisés à ce jour assurant les missions de maîtrise d'ouvrage par l'ONCF, d'assistance à maîtrise d'ouvrage par la SNCF et de maîtrise d'œuvre et comportant notamment 190 ingénieurs marocains et 60 experts de la SNCF dont 27 sont basés à Rabat.

La mise en service est prévue pour décembre 2015 et le respect du calendrier de réalisation des travaux est un souci majeur et quotidien des équipes. Les études d'ingénierie sont totalement achevées et l'ensemble des marchés devrait être adjugé vers juin 2012.

Il convient de signaler que sur les 20 Milliards de DH d'investissement total du projet, le montant des prestations réservées aux entreprises françaises ne dépasse pas les 33%, dont seule l'acquisition des trains pour près de 4.4 Milliards de DH a été attribuée au groupe Alstom dans le cadre du partenariat stratégique avec la France, mais à un prix très compétitif et aux meilleures conditions du marché.

L'état de développement de la grande vitesse dans le monde

Pour l'Union Internationale des Chemins de fer (UIC) le seuil minimal de la grande vitesse est de 250 km/h¹.

Le Japon est pionnier et inventeur du concept. Le premier train à grande vitesse du monde, le Tokaido Shinkansen entre Tokyo et Osaka (515 kilomètres) avec une vitesse maximale de 200 km/h pour un temps de parcours de 4 heures a été inauguré en octobre 1964, quelques jours avant la cérémonie d'ouverture des Jeux olympiques de Tokyo.

Inspirée pour partie par cet exemple, la SNCF étudie alors dès les années 60 les possibilités d'introduction de la grande vitesse ferroviaire en France, en cherchant à mettre en œuvre deux principes :

- la spécialisation de la ligne au trafic voyageur à grande vitesse ;
- la compatibilité avec le réseau existant, afin de pouvoir faire circuler les trains à grande vitesse sur le réseau classique aussi.

La décision de construction de la première ligne à grande vitesse française Paris-Lyon a été arrêtée en mars 1974. Le premier tronçon a été inauguré en octobre 1981 avec une vitesse de pointe en service commercial de 260 km/h pour un temps de parcours de 2 heures et 40 minutes (gain d'une heure), puis réduit à 2 heures en 1983, avec l'ouverture de l'intégralité de la ligne.

Au niveau mondial, on assiste à un fort développement de la grande vitesse à partir des années 90 avec l'Allemagne qui lance les Intercity-Express (ICE), suivie de peu par l'Espagne qui met en service l'Alta Velocidad Española (AVE) en 1992. Le Royaume-Uni, qui n'avait pas construit de ligne nouvelle depuis plus d'un siècle, a ouvert « High Speed 1 », reliant Londres au tunnel sous la Manche, en deux temps : septembre 2003 et novembre 2007.

¹Cette règle souffre quelques exceptions et, surtout, n'est pas rigoureusement respectée par des exploitants et constructeurs ferroviaires qui qualifient de grande vitesse des trains ne roulant au maximum qu'entre 200 et 240 km/h, de surcroît exclusivement sur ligne classique.



Depuis novembre 1996, des trains à grande vitesse relient le nord et le sud de l'île de Taiwan (Taipei-Kaohsiung).

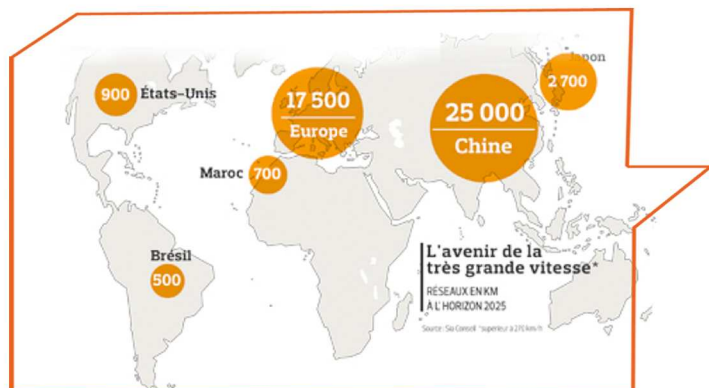
Plus récemment, en Corée du Sud, le Korean Train Express (KTX), issu d'une technologie française, fonctionne depuis 2004 entre Séoul et Daegu. En Chine, la première ligne à grande vitesse Beijing (Pékin)-Tianjin a été mise en service en août 2008, à l'occasion des Jeux olympiques de Pékin, suivie en décembre 2009 de Wuhan-Guangzhou (Canton) et en juillet 2010 de la partie Shanghai-Nanjing (Nankin).

Enfin, en Turquie, la première section de la ligne qui reliera à terme Istanbul à Ankara a été ouverte à la circulation en mars 2009 sur la liaison Ankara-Eskisehir, le reste étant prévu pour 2012-2014.

Aujourd'hui, les pays émergents intègrent le club fermé de la grande vitesse : Arabie Saoudite (440 km, ouverture prévisionnelle en 2014), Brésil (510 km, 2018/2019), Maroc (200 km, 2015), Portugal, ...

Enfin, outre Atlantique, Barack Obama s'est engagé en janvier 2011 devant le Congrès des États-Unis de développer un réseau de lignes à grande vitesse prévoyant de desservir dans un délai de 25 ans, 80 % de la population américaine.

Des milliers de kilomètres de lignes à grande vitesse sont aujourd'hui planifiées ou en cours de réalisation dans le monde à des horizons plus ou moins proches : 13 500 kilomètres d'ici 2025 et 50 000 kilomètres à l'horizon 2050 (UIC).



L'industrie de la grande vitesse dans le monde

La technologie japonaise est longtemps restée spécifique au modèle local (sa charge maximale à l'essieu est de 13 tonnes, alors qu'au niveau international la limite est fixée à 17 tonnes) et n'a commencé à réfléchir à l'export que très récemment et reste donc peu compétitive.

L'industrie française, menée par Alstom qui a capitalisé près d'un demi siècle d'expertise est fortement présente dans le monde (43%) et a inspiré plusieurs technologies, notamment l'espagnole et l'italienne.

La technologie allemande, développée par Siemens à partir des années 90, est largement présente (15%) et mondialement reconnue.

Les technologies espagnole et italienne ont été développées en partenariat industriel local avec d'autres constructeurs, vu la densité de leurs réseaux respectifs justifiant le coût d'investissement initial.

Le chiffre d'affaires mondial de l'industrie ferroviaire est estimé à 136 milliards d'euros en moyenne annuelle pour la période 2007-2009², dont 13,2 milliards pour la grande vitesse, 8,5 milliards environ pour le matériel roulant et 4,5 milliards pour les équipements ferroviaires.

Actuellement, 2000 rames à grande vitesse (250 km/h et plus) circulent dans le monde dont environ 1500 sont produites par les 5 grands constructeurs : Le français Alstom (611), le japonais Hitachi-Kawasaki (345), l'allemand Siemens (214), le chinois CNR (160) et le canadien Bombardier (106).□

²Source UNIFE/BOG. La décomposition par segments de trafic est la suivante : a) grande vitesse : 13,2 milliards d'euros ; b) rail conventionnel : 104,6 milliards d'euros, dont environ 81 milliards pour le matériel roulant et 23 milliards pour les équipements ferroviaires ; c) tramways : 6,5 milliards ; d) matériels périurbains (REF, etc.) : 11,6 milliards. Pour ces deux derniers postes, la part du matériel roulant se situe à environ 67 %.



Questions / Réponses

1- Pourquoi le Maroc a-t-il opté pour la grande vitesse ?

Durant la dernière décennie, l'ONCF a traversé des étapes cruciales de sa vie d'entreprise de transport et décisives pour son développement futur :

- ✓ Restructuration réussie : Renforcement de la politique de gestion des ressources humaines, externalisation de la caisse des retraites et assainissement financier ;
- ✓ Définition d'une vision de repositionnement stratégique du mode ferroviaire dans le système de transport national ;
- ✓ Politique d'investissement volontariste (2002-2005 : 7 Mds de DH, 2005-2009 : 18 Mds de DH, 2010-2015 : 33 Mds de DH) couvrant l'ensemble de l'outil de production :
 - Mise à niveau et développement des infrastructures (doublement de lignes existantes, ouverture de nouvelles lignes, renforcement des dispositifs de sécurité, suppression des passages à niveau, électrification, amélioration de la signalisation,...),
 - Modernisation et développement des gares,
 - Mise à niveau du matériel roulant existant et acquisition de nouvelles rames ;
- ✓ Renforcement et amélioration de l'offre voyageurs, fret et logistique (110 trains voyageurs par jour en 2001, 212 trains en 2011) ;
- ✓ Mise en place d'une stratégie de valorisation du patrimoine.

Grâce à cette politique, l'ONCF connaît un développement sans cesse croissant en termes de trafics, notamment très marqué pour le segment voyageurs dont le trafic est passé de 14.7 millions de passagers en 2002 à près de 34 millions en 2011.

Cette croissance conforte l'ONCF dans ses choix de gestion et d'investissement et démontre la maturité du marché ferroviaire marocain, faisant ainsi de l'introduction de la grande vitesse une évolution autant naturelle que nécessaire et en cohérence totale avec la politique nationale des grands chantiers qui a permis d'achever le premier schéma directeur autoroutier totalisant plus de 1420 km.

2- Quand est née l'idée de la grande vitesse au sein de l'ONCF ?

La réflexion sur la grande vitesse a commencé au sein de l'ONCF en 2002 dès la fin de la restructuration de l'entreprise et concomitamment à la réalisation d'un important programme d'investissement pour la mise à niveau et la modernisation du réseau et du matériel ayant permis un saut qualitatif et quantitatif au niveau de l'offre et du trafic voyageurs sur l'ensemble du réseau.

Il s'agissait d'étudier et de préparer des projets de développement sur les axes à fort potentiel et les lignes hautement sollicitées. Dès les premières études, la grande vitesse s'est imposée comme une option judicieusement opportune comparativement à la vitesse conventionnelle.

En effet, cette technologie qui s'est progressivement imposée en Europe comme le mode de transport de personnes le plus performant sur les moyennes et longues distances a conduit à l'obsolescence à moyen terme du système conventionnel pour ce type de distances.

Par ailleurs, la croissance à deux chiffres du trafic voyageurs démontre, si besoin est, l'attachement et la confiance du citoyen dans le train et oblige l'ONCF à optimiser le temps de parcours et offrir des services de transport répondant au mieux à ses attentes et besoins.





Des études de faisabilité ont ainsi été menées dès 2003 et ont abouti à un schéma directeur de lignes à grande vitesse approuvé en 2006 et prévoyant la construction à l'horizon 2035 de 1500 km de lignes nouvelles comprenant l'axe 'Atlantique' Tanger-Casablanca-Marrakech-Agadir et l'axe 'Maghrébin' Rabat-Fès-Oujda.



3- Pourquoi avoir démarré par le tronçon Tanger – Casablanca ?

Lors de l'établissement du schéma directeur, il a été procédé à une analyse approfondie des différents axes de mobilité et des flux de déplacement, notamment les lignes ferroviaires existantes en intégrant :

Les contraintes techniques et fonctionnelles des voies :

- ligne à voie unique entre Sidi Yahya et Tanger, tracé long et pas direct, ligne mixte voyageurs et fret,
- taux de saturation et caractéristiques des déplacements,
- électrification et signalisation ... ;

Les données socio économiques propres à chaque axe :

- développement touristique,
- pôle industriel, zones logistiques, flux commerciaux, complexes portuaires,
- centre d'affaires ...

Tenant compte de toutes ces considérations, il a été démontré que l'axe atlantique est le plus prioritaire. En outre et en vue d'échelonner les investissements, l'étude a aussi identifié le tronçon Tanger – Casablanca comme étant le plus rentable.

En effet, le dynamisme exceptionnel que connaît la région du Nord grâce au port Tanger-Med, toutes les zones logistiques, industrielles, franchises qui s'y développent, les complexes touristiques, résidentiels, les nouvelles villes ... combiné aux atouts avérés des villes de Casablanca et Rabat (hub international, centre d'affaires, place financière, administrations, hôpitaux, ...) justifient amplement de relier ces deux pôles économiques par un moyen de transport efficace et rapide en favorisant les synergies nécessaires au développement.

D'un autre côté, le temps de parcours sur la voie actuelle n'étant pas compétitif par rapport à l'autoroute, la part de marché du train entre Tanger et Casablanca reste faible, de l'ordre de 5%³. Toutefois Les croissances réalisées (x 3.3 en 10 ans totalisant près de 3,5 millions de voyageurs en 2011) grâce aux aménagements du trajet (surtout le raccourci d'une heure) et améliorations successives apportées à l'offre prouvent le potentiel réel que le train pourrait capter en améliorant son temps de parcours.

En outre, cette ligne – à voie unique et qui n'est pas directe – est d'ores et déjà très fortement sollicitée par les divers trafics. Le fret, appelé à se développer d'avantage avec la montée en puissance des activités liées au complexe portuaire Tanger Med, exigera à court et très moyen terme un dégagement de capacité de transport.

Enfin, le projet de LGV Tanger - Casablanca figure parmi les projets prioritaires Euromed retenus dans le cadre du Plan d'Action Régional des Transports adopté par les ministres euro-méditerranéens des transports pour la période 2007-2013. Il est aussi mentionné dans le document conjoint Maroc - Union Européenne relatif au Statut Avancé adopté en octobre 2008.

³ La part de marché du train sur l'axe de Marrakech dépasse les 15% et sur l'axe de Fès, elle est d'environ 10%.



LIGNE GRANDE VITESSE (Tanger - Casablanca)



4- Pourquoi un partenariat avec les Français ?

La mise en œuvre du projet LGV marocain a coïncidé avec la volonté politique du gouvernement français de soutenir son industrie ferroviaire à l'export présentant une opportunité de convergence bienvenue des intérêts des deux pays.

La France a tout de suite manifesté son intérêt pour le projet et s'est positionnée pour accompagner cette ambition marocaine en apportant son soutien officiel, acté par le protocole d'accord signé devant les deux chefs d'Etat en octobre 2007 à Marrakech et qui couvre les volets :

- financier (51% du coût total du projet) : un don de 75 M€, un prêt concessionnel RPE⁴ de 625 M€, un prêt AFD⁵ de 220 M€ avec des taux d'intérêts préférentiels, une maturité et délais de grâce importants. Le Maroc a aussi pu négocier des prix de trains aux meilleures conditions du marché;
- transfert de savoir-faire⁶ en termes de référentiels pour la conception des LGV et d'exploitation technique et commerciale (contrat d'Assistance à Maîtrise d'Ouvrage avec la SNCF) et de maintenance (création de l'atelier de maintenance des rames GV à Tanger) ;
- technologique, matérialisé dans la convention de compensation industrielle signée entre le Ministère du Commerce et de l'Industrie et Alstom en 2011 prévoyant le transfert de technologie dans l'industrie ferroviaire et la création d'emplois au Maroc;
- formation à travers la création conjointe ONCF-SNCF de l'IFF, Institut de Formation Ferroviaire, de rayonnement géographique en Afrique et dans la zone MENA.

De plus, l'expérience et le savoir-faire acquis dans le domaine de la grande vitesse par nos collègues français sont largement reconnus par toute la communauté ferroviaire mondiale, autant en termes de qualité de service, d'expertise d'exploitation que de fiabilité technique.

Le TGV français a célébré son trentième anniversaire en 2011 et la part de marché des rames TGV françaises dans le parc mondial représente près de 43%. Les différents records de vitesse établis par Alstom confirment cette excellence technologique (le dernier record, de 574,8 km/h, date d'avril 2007).

⁴Réserve Pays Emergents

⁵Agence Française de Développement

⁶Aujourd'hui, une structure est dédiée au sein de l'ONCF pour réaliser le projet : 310 cadres mobilisés à ce jour, dont 189 ingénieurs marocains et 60 experts de la SNCF.

Par ailleurs, les partenariats économiques et technologiques avec nos homologues de l'hexagone sont « naturels » et équilibrés du fait de la proximité linguistique et des bonnes relations historiques entre le Maroc et la France qui a toujours soutenu les démarches marocaines de coopération et de rapprochement de la Communauté Européenne.

5- Quels sont les bailleurs de fonds présents dans le projet ?

Le montage financier du projet a été bouclé avec une contribution la plus limitée possible du budget général de l'Etat marocain, n'excédant pas 1.4% du budget d'investissement et fixée à 24% du coût global du projet, soit 4,8 Mds de DH sur 6 ans (moyenne annuelle de 800 millions de dirhams dont les versements ont démarré en 2009).

La contribution du Trésor Français mise en place - don⁷ et prêt concessionnel - s'élève à 700 millions d'euros à laquelle s'ajoute un prêt de 220 M€ de l'AFD, ce qui établit le financement français à 920 M€, soit plus de la moitié du coût du projet.

Le reste des financements est apporté par les bailleurs de fonds classiques qui ont toujours accompagné les projets d'investissement dans les grands chantiers du pays:

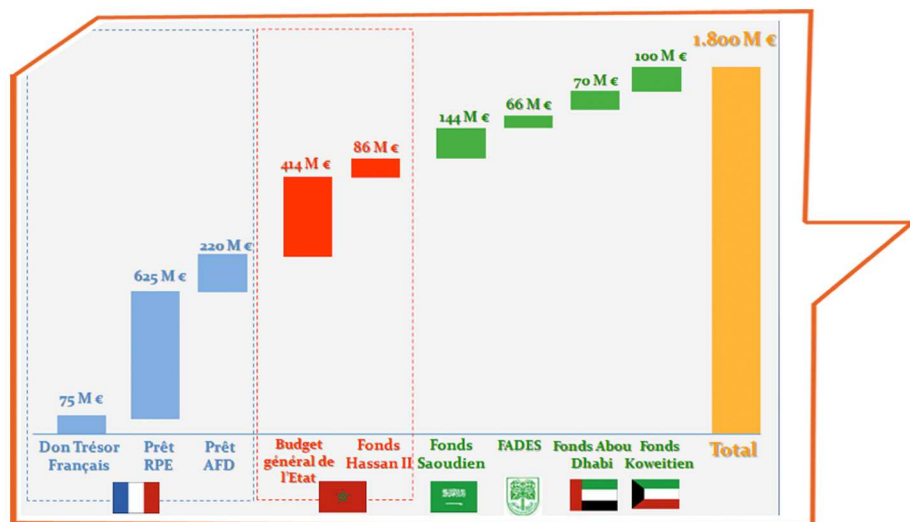
- Fonds Saoudien pour le Développement : 750 millions de Rials Saoudiens (l'équivalent de 144 M€);
- Fonds Koweïtien pour le Développement Economique Arabe : 40 millions de Dinars Koweïtiens (l'équivalent de 100 M€);
- Fonds d'Abu Dhabi pour le Développement : 367,3 millions de Dirhams Emiratis (l'équivalent de 70 M€);
- Fonds Arabe pour le Développement Economique et Social : 30 millions de Dinars Koweïtiens (l'équivalent de 66 M€);
- Fonds Hassan II pour le Développement Economique et Social à hauteur de 1 milliard de DH (l'équivalent de 86 M€).

⁷Le don de 75 M d' finance le contrat d'assistance à maîtrise d'ouvrage assurée par la SNCF ainsi que les études de Maîtrise d'Œuvre qui impliquent beaucoup de bureaux d'études marocains.

LIGNE GRANDE VITESSE (Tanger - Casablanca)



Ces prêts sont accordés à des conditions très avantageuses par rapport à ceux de projets similaires, aussi bien au niveau national qu'international.



6- Quelles sont les opportunités pour les entreprises autres que celles désignées dans le protocole maroco-français ?

Le coût du projet s'élève à 20 Mds de DH (1.8 Md €). Les marchés soumis à la concurrence ouverte correspondent à 1.1 Md €, la part des prestations garanties pour les entreprises françaises est de 595 M€, représentant 33% du coût total du projet et couvrant le matériel roulant (contrat avec Alstom pour 400 M€ négocié aux meilleurs conditions de prix du marché) et une partie des équipements ferroviaires (signalisation et sous-stations d'énergie) ayant fait l'objet d'appels d'offres retreints aux entreprises françaises.

Il convient de signaler que les conventions de financement avec l'Etat français stipulent la possibilité d'achat de biens et services marocains ou étrangers dans la limite de 35% des montants alloués. En outre, les entreprises marocaines bénéficient dans le cadre de la concurrence internationale, d'une préférence nationale à hauteur de 15%, sans compter les marchés de sous-traitance qui devraient permettre de garder plus de 60% de la plus value du projet au Maroc.

Enfin, les opportunités d'affaires pour les entreprises nationales et internationales doivent se concevoir à moyen et long terme et dans le cadre d'investissements d'accompagnement du schéma directeur de la grande vitesse (1500 km de voie et le matériel roulant correspondant); le Maroc ayant veillé lors de la réalisation de cette première ligne à assurer une interopérabilité et une ouverture sur l'ensemble des technologies de grande vitesse, notamment via l'adoption du système européen de signalisation ERTMS.

S'agissant d'un projet de grande envergure, et le premier du genre au Maroc auquel il faut créer une adhésion nationale, l'ONCF a opté une politique favorisant l'insertion des bureaux d'études, entreprises des travaux, et fournisseurs marocains bien que très peu ou pas expérimentés dans le domaine de la LGV.

L'ONCF a pris plusieurs mesures d'accompagnement aux profits de l'entreprise nationale dans le domaine de génie civil, telles que:

- ✓ organisation des séminaires et rencontres avec les entreprises et industriels nationaux pour une bonne prise d'information sur le projet
- ✓ Transposition des référentiels et normes en matière de génie civil en les adaptant au contexte national tel que le recours à des dérogations pour les principaux matériaux
- ✓ Définition d'un allotissement approprié en termes de consistance et de nature pour les travaux du génie civil ayant fait l'objet d'une présélection sans discrimination des entreprises marocaines.
- ✓ Exclusion des critères liés à l'expérience LGV
- ✓ Obligation de concourir exclusivement en Dirham Marocain.

7- Le coût du projet de TGV entre Tanger et Casablanca n'est-il pas excessif ?

Le coût unitaire d'une ligne classique à voie unique varie en fonction du terrain entre 20 et 70 M de DH le km. La création d'une ligne directe à double voie entre Tanger et Kénitra (200 km) nécessiterait un investissement de pas moins de 12 Mds de DH.

Le coût de la LGV (infrastructure et équipements ferroviaires seulement et sans les rames) est de 15,1 Mds de DH, soit un coût de construction unitaire de 76 M DH/km équivalant un surcoût de 24% largement compensé par la plus value attendue du projet.



LIGNE GRANDE VITESSE (Tanger - Casablanca)



Par ailleurs, contrairement à certaines idées véhiculées, la réalisation de ce projet ne se fait nullement au détriment des investissements dans les domaines de la santé, l'éducation, la lutte contre la pauvreté, le désenclavement des populations, ... Les financements mis en place sont générés par l'intérêt qu'il suscite auprès des bailleurs de fonds, lui sont liés et ne peuvent donc être détournés vers d'autres priorités gouvernementales.

Il convient de rappeler à ce titre que l'investissement en grandes infrastructures de transport a été quadruplé durant la dernière décennie (26 Mds de DH entre 1998-2002, 64 Mds de DH entre 2003 et 2007, et 121 Mds de DH sur la période 2008-2012) sans trop peser sur le budget de l'Etat qui a pu augmenter, voire décupler les budgets d'investissement des ministères sociaux.

8- N'y a-t-il pas de risque d'abandon du développement du réseau classique ?

Sur 2010-2015, l'ONCF investit 33 Mds de DH dont 13 Mds de DH dans le réseau conventionnel, pour des projets en cours d'exécution et ayant leurs propres sources de financement.

Ces projets comprennent notamment, l'augmentation de la capacité entre Casablanca et Kénitra, la mise à niveau de la ligne Fès-Oujda, le doublement partiel de la ligne Casablanca-Marrakech, l'acquisition de nouveaux matériels roulants et la réhabilitation de l'ancien parc,...

Dans tous les cas, soucieux d'éviter d'avoir un système ferroviaire à deux vitesses, l'ONCF maintient le développement du réseau classique comme priorité stratégique et œuvre en continu à sa mise à niveau, via d'importants investissements dans la sécurité, l'extension, l'entretien, la maintenance et la mise à niveau de l'existant afin de répondre au mieux et sans discrimination à la demande de tous ses clients.

9- Quelle est la consistance du projet et dans quel délai sera-t-il réalisé ?

La mise en service de la LGV Tanger-Casablanca est prévue en décembre 2015. Cette première étape du schéma directeur comprend :

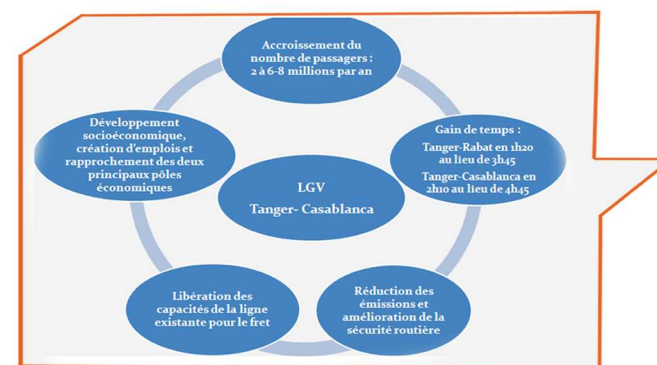
- la réalisation d'une ligne nouvelle de double voie de Tanger à Kénitra d'environ 200 km conçue pour une vitesse d'exploitation de 320 km/h ;

- l'acquisition des équipements ferroviaires ;
- l'adaptation et l'amélioration des lignes classiques à l'entrée de Tanger et Kénitra ;
- la construction des bases travaux à Tnine Sidi El Yamani et Kénitra et leur raccordement à la ligne classique et à la nouvelle ligne ;
- la construction d'un atelier pour l'entretien des rames à Tanger ;
- l'acquisition des rames à grande vitesse.

10- Quelle est la rentabilité du projet et comment est-elle calculée ?

Il faut en premier replacer le projet de la ligne de train à grande vitesse dans le cadre global de la politique volontariste des grands chantiers d'infrastructures menée par le Maroc depuis le début de la dernière décennie, dans laquelle une partie de l'investissement initial est obligatoirement réalisée à fonds perdus⁸ comme c'est le cas partout au monde pour ce genre de projets où la rentabilité socio-économique prime sur la rentabilité financière.

La rentabilité du projet de la ligne de train à grande vitesse Tanger – Casablanca, de 9,4%, a été calculée⁹ en quantifiant ses impacts sur la collectivité qui sont de différentes natures : des flux économiques (coûts d'investissement, coûts d'exploitation) et des effets non-marchands qu'on peut monétariser (gains de temps, gains en sécurité routière, réduction de la pollution de l'air et des émissions de gaz à effet de serre, création d'emplois).



⁸Exemples marocains : tram de Rabat et de Casablanca, autoroutes, complexe portuaire Tanger Med, ligne ferroviaire Taourirt-Nador...

⁹Les bilans différentiels entre la situation de référence (sans projet) et la situation de projet sont menés sur 50 ans avec un taux d'actualisation de 8%. Toutefois, tous les coûts et bénéfices sont considérés comme constants après 20 ans d'exploitation en raison des incertitudes qui peuvent peser sur l'évolution des agrégats nationaux et sur les prévisions du trafic à très long terme.



LIGNE GRANDE VITESSE (Tanger - Casablanca)



Cette rentabilité bien que ne tenant pas compte d'autres impacts réels mais difficilement valorisables (tels que les effets sur l'économie régionale autres que les emplois, les effets liés à l'aménagement du territoire, la décongestion...) est comparable à celle de plusieurs LGV françaises (LGV SEA : 7%, LGV Rhin Rhône - branche Est : 7,8%, 2ème phase LGV Est Européenne : 5,7%, Bretagne/Pays de la Loire: 8,8%).

Il est important de signaler que l'approche d'évaluation socio-économique utilisée est une adaptation au contexte marocain de la dernière méthode recommandée en France par le Ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de l'Aménagement du territoire (d'après l'instruction IDRAC du 3 octobre 1995 relative à « l'évaluation socio-économique des infrastructures de transport » plusieurs fois réactualisée, la dernière mise à jour datant de janvier 2008).

11- Qu'apportera ce projet aux Marocains ?

Le projet de LGV Tanger – Casablanca illustre parfaitement l'opportunité et l'intérêt du choix de cette technologie par les avantages directs qu'il offre aux passagers et aux entreprises :

- une offre de transport de voyageurs plus compétitive par rapport à la route (coût, qualité, sécurité, fréquence, régularité) ;
- une réduction du trajet par train pour les voyageurs : Tanger-Rabat en 1h20 au lieu de 3h45 et Tanger-Casablanca en 2h10 au lieu de 4h45 ;
- le rapprochement, la mise en synergie et l'intégration des deux régions les plus dynamiques de l'économie marocaine, le pôle historique de Casablanca-Rabat-Kénitra et le pôle émergent d'affaires, de loisirs et de tourisme dans la région Nord ;
- la libération de capacités supplémentaires pour le trafic de marchandises et de conteneurs entre Casablanca et le complexe portuaire Tanger-Med.

Par ailleurs, le projet aura des retombées importantes en termes de :

- création de dizaines de milliers d'emplois :
 - en cours de travaux : 30 millions journées d'emploi direct et indirect,
 - pendant l'exploitation, maintien d'une moyenne annuelle de : 1500 directs et 800 indirects ;
- rayonnement du pays à l'échelle internationale et régionale et amélioration de l'image du pays et de son attractivité touristique et économique (investisseurs, communauté d'affaires...).

12- Quel est le trafic attendu pour le train à grande vitesse Tanger-Casablanca et avec quel tarif ?

Le trafic attendu dès la première année complète d'exploitation est de plus de 6 millions de voyageurs, avec une évolution au fur et à mesure de l'ouverture de nouveaux tronçons et suivant les indicateurs socio-économiques globaux.

La structure de ce trafic se présente comme suit :

- 4.1 M de passagers (66%) provenant de la demande naturelle liée au rail (clients ayant déjà fait leur choix modal), y compris le trafic induit (12%) ;
- 2.1 M de clients (34%) détournés de la route (tous modes confondus) et de l'avion (2%).

Il faut souligner que le projet de LGV marocain a été conçu différemment des projets similaires développés ailleurs, notamment en Europe où le train à grande vitesse capte en priorité la clientèle de l'avion. Il est prévu d'être à la portée d'une grande majorité de marocains et pas uniquement des populations les plus aisées¹⁰. Dans ce sens, la tarification sera incitative et compétitive, obligatoirement en harmonie avec le pouvoir d'achat des usagers actuels de trains, basée sur un système de yield management. L'étude de l'offre commerciale est en cours.

13- Pourquoi le projet de train à grande vitesse suscite-t-il des critiques au Maroc ?

Ce n'est pas propre au Maroc ni au train à grande vitesse.

Le lancement d'un premier projet type d'un programme ambitieux et coûteux de grosses infrastructures structurantes, a toujours suscité un débat plus ou moins passionné et des critiques subjectives de son opportunité. Cela a été le cas pour la politique des barrages, le programme autoroutier, le complexe portuaire Tanger-Med.... Qui représentent actuellement des acquis indéniables pour la collectivité et dont tout le pays tire un avantage certain et incontestable dès leur mise en service.

Qui oserait, par exemple aujourd'hui, remettre en question l'intérêt des autoroutes ? Personne et bien au contraire, régions, parlementaires et citoyens, sont tous d'accords sur leur importance et leur nécessité pour le développement et ils en redemandent, réclamant l'extension du réseau autoroutier au reste des villes du pays.

¹⁰Le billet d'avion Tanger-Casablanca est généralement de 1000 à 1500 Dh (aller simple), sans oublier le fait que les gares ferroviaires se trouvent en plein centre ville alors que les aéroports sont plus éloignés.



LIGNE GRANDE VITESSE (Tanger - Casablanca)



Il faut donc relativiser tout en reconnaissant, qu'il y a aujourd'hui un besoin plus accentué d'expliquer, notamment aux citoyens et à la société civile, les choix politiques et techniques d'investissement, eu égard aux avancées démocratiques réalisées au Maroc.

C'est dans ce sens que l'option de la grande vitesse ferroviaire a -d'ailleurs- été largement présentée et commentée par les autorités gouvernementales aux niveaux national et international dans le cadre de la politique des grands chantiers et ce dès 2004, alors qu'elle n'était encore qu'au stade d'étude et d'analyse.

En outre, l'ONCF n'a pas manqué de communiquer à chaque étape importante de la vie du projet Tanger-Casablanca, notamment, en marge des différentes cérémonies et signatures officielles depuis octobre 2007, lors des conférences de presse et salons professionnels et d'affaires et au Parlement (notamment en 2008 et lors des débats sur les lois de finance).

De plus, depuis le début du projet et dans le cadre de la déclaration d'utilité publique, de larges concertations ont été menées avec les autorités locales, les élus et les riverains, afin d'informer toutes les personnes et entités directement impliquées et être en mesure de considérer les demandes d'optimisation et de franchissement de la ligne. Cette démarche a d'ailleurs contribué au bon déroulement d'acquisition des terrains nécessaires à la réalisation du projet.

Enfin, avant son approbation environnementale, le projet a fait l'objet de discussion et de débat au sein du Comité National d'Etudes d'Impact composé des représentants de tous les départements ministériels, ainsi que des élus locaux concernés.

14- Comment se dessine l'avenir du mode ferré dans le monde et au Maroc

Le développement des transports de masse pour assurer la mobilité des populations, essentiellement le mode ferroviaire (tram, métro, train, TGV, RER, tram-train...), devient nécessaire et urgent pour tous les Etats du monde, du fait notamment du surenchérissement des prix des hydrocarbures et la menace de tarissement du pétrole qui se profile à un horizon annoncé proche.

Le Maroc, soumis à la pression d'une facture énergétique sans cesse croissante et en devises, doublée de celle d'une caisse de compensation budgétivore et malade, est appelé à s'inscrire totalement dans cette dynamique internationale.

Ainsi, les projets de tram, RER et TGV actuellement menés ou à l'étude au pays, témoignent d'une réelle prise de conscience des autorités marocaines dans ce sens et augurent d'un bon avenir pour le mode ferré au Maroc.

Enfin, la demande croissante qu'enregistre l'ONCF qui a transporté 34 de passagers en 2011 témoigne de la confiance de ses clients et de l'engouement des Maroc pour le train, ce qui est un gage de réussite des projets de développement stratégique mené par l'ONCF.