

Avec le projet de TGV, le Maroc passe à la vitesse supérieure dans ses infrastructures ferroviaires

Economie

Posté par: Visiteur

Publié le : 29-09-2011 23:07:40

Le TGV (train à grande vitesse), dont la mise en service est prévue fin 2015 entre Tanger et Casablanca, révolutionnera, à coup sûr, le secteur des transports, particulièrement ferroviaire, tout en ouvrant de nouvelles perspectives devant le développement global du pays.

Le projet TGV a été conçu pour apporter une réponse opérationnelle et pérenne à une demande allant augmentant, promouvoir les infrastructures et améliorer la compétitivité des services logistiques dans le Royaume.

Parallèlement au développement du réseau autoroutier, ce projet fait partie du processus de développement économique et social du Maroc et participe à la logique de création de pôles régionaux de développement.

Au-delà de sa dimension nationale, la réalisation de lignes à grande vitesse présente également une étape importante dans le processus d'intégration des réseaux euro-méditerranéens des transports et participe au développement des infrastructures de liaison Europe-Afrique.

Un projet structurant

Fruit d'études approfondies et du benchmark des expériences internationales, l'option pour les TGV reste la plus appropriée, en comparaison avec les lignes classiques, au regard d'une rentabilité socio-économique plus élevée, sur les longues distances supérieures à 200 km.

Première étape d'un plan ambitionnant de doter le Maroc d'un réseau TGV de 1.500 km à l'horizon 2035, la ligne Tanger-Casablanca concerne, dans un premier temps, la construction d'un tronçon en site propre d'une longueur de 200 km.

Cette ligne sera exploitée avec des trains à grande vitesse à 320 km/h et une connexion à partir de Kénitra sur la double ligne existante. Il est également prévu la construction d'un atelier d'entretien et l'acquisition de trains à grande vitesse d'une capacité de plus de 500 places/unité. Il s'agit au fait d'un projet structurant devant avoir des retombées positives.

Parmi ces retombées, il y a lieu de relever sa contribution à la sauvegarde de l'environnement, à la réduction des accidents de la route et à l'économie d'énergie.

Selon les prévisions de l'ONCF, le TGV devra, en outre, drainer près de 8 millions de passagers, contre 2 millions actuellement, grâce à la réduction importante du temps de parcours à 2h10mn au lieu de 4h45mn entre Tanger et Casablanca et de 1h20mn au lieu de 3h45mn entre Tanger et Rabat.

Les impacts positifs de ce projet devront également se refléter sur l'augmentation des fréquences et l'amélioration de la qualité de service et de l'offre de transport. Ce qui augure d'une rentabilité socio-économique estimée à plus de 8%, soit un nouvel atout pour l'économie marocaine.

L'avènement de cette ligne de TGV devrait engendrer par ailleurs de profondes mutations bénéfiques pour les régions traversées comme l'accroissement de la mobilité des personnes, la recomposition urbaine des territoires desservis, ou encore l'amélioration de l'attractivité des villes traversées.

Selon l'ONCF, le projet se traduira aussi par un double impact sur l'emploi. Outre les 30 millions de journées de travail direct et indirect créées pendant la phase des travaux, il permettra la création de 2500 emplois directs et indirects pendant l'exploitation.

D'ores et déjà, la direction du projet emploie près de 250 ingénieurs, dont 120 marocains et au fur et à mesure de l'avancement du projet, les ressources humaines seront amenées à se renforcer pour atteindre 450 ingénieurs à terme.

De plus, la mise en service de la ligne à grande vitesse aura un impact indéniable sur les activités économiques des villes et régions concernées. Les entreprises dans ces régions peuvent voir leur compétitivité s'améliorer et leur marché s'élargir.

Le projet deviendra, en outre, un argument de poids dans le choix d'implantations ou de délocalisations des entreprises. Parallèlement, ce projet favorisera l'essor du tourisme national à travers le développement de séjours de courte durée.

Il représente également de nouvelles opportunités pour le fret ferroviaire d'autant que le développement du nouveau pôle économique Tanger-Tétouan incite de plus en plus à l'augmentation des échanges commerciaux, surtout suite aux effets d'entraînement du port Tanger Med.

Le fret ferroviaire étant un excellent moyen pour décongestionner le trafic routier, la création d'une ligne nouvelle permettra de libérer des créneaux de circulation sur la ligne actuelle saturée au bénéfice des trains de marchandises.

Le TGV, train du futur

Le TGV, qui sera d'une capacité de 500 voyageurs, est destiné à devenir le moyen de transport privilégié d'un large éventail de voyageurs, l'objectif étant le transfert de la totalité des passagers actuels vers ce nouveau mode de transport grâce, notamment, à une fréquence élevée d'autant plus que le nombre des usagers devra atteindre, selon l'ONCF, quelque 133 millions de personnes à l'horizon 2035.

Le planning arrêté pour ce projet prévoit l'achèvement des travaux à la fin de l'année 2014 pour une mise en service de la ligne en 2015 et ce, pour permettre la réalisation des essais nécessaires conformément aux standards de sécurité requis en la matière.

Selon les études préliminaires, le coût de la ligne Tanger-Casablanca est estimé à 20 milliards de dirhams englobant, notamment la construction d'une section ferroviaire à Grande vitesse Tanger-Kénitra avec une vitesse potentielle de 350km/h. Elle comprend également la réalisation des

raccordements avec le réseau ferroviaire classique existant sur la desserte Rabat-Casablanca et l'acquisition de Rames à Grande vitesse.

La réalisation de cet ambitieux projet bénéficie, souligne-t-on, de l'expertise française dans le cadre du partenariat liant le Maroc et la France, pays mondialement leader dans ce domaine.

A cet effet, rappelle-t-on, l'ONCF et la Société nationale des Chemins de Fer (SNCF, France) avaient signé, en avril 2009 à Rabat, des contrats d'assistance d'un montant de 65 millions d'euros, pour la réalisation du projet.

Ces contrats portent sur la conception, la construction, la mise en service, l'exploitation du matériel roulant ainsi que la conception de l'offre commerciale et l'entretien de la ligne ferroviaire à grande vitesse.

MAPF