

Février 2011

MAROC

Projet de construction de la section Tanger – Kenitra
de la ligne à grande vitesse entre Casablanca et Tanger

SOMMAIRE

I - LE SECTEUR ET LES ENJEUX.....	2
1.1 - PRESENTATION DU SECTEUR	2
1.2 - CONTRIBUTION AUX AXES STRATEGIQUES DE L'AIDE FRANÇAISE ET DE L'AFD	2
II - LE PROJET.....	2
2.1 - FINALITE	2
2.2 - OBJECTIFS SPECIFIQUES	3
2.3 - CONTENU DU PROJET	3
2.4 - INTERVENANTS ET MODE OPERATOIRE.....	3
2.5 - PLAN DE FINANCEMENT	4
III - EVALUATION DES IMPACTS DU PROJET.....	4
3.1 - EFFETS ECONOMIQUES	4
3.2 - EFFETS ENVIRONNEMENTAUX ET SOCIAUX	5
IV - DISPOSITIF DE SUIVI - EVALUATION ET INDICATEURS	5
4.1 - DISPOSITIF DE SUIVI-EVALUATION	5
4.2 - INDICATEURS D'IMPACT.....	5

I - LE SECTEUR ET LES ENJEUX

1.1 - Présentation du secteur

Le secteur du transport ferroviaire constitue un facteur essentiel pour le développement économique et social du pays et présente des avantages en matière d'économie d'énergie, de protection de l'environnement, et de sécurité du transport.

L'activité du transport ferroviaire au Maroc est assurée par l'Office National des Chemins de Fer marocains (ONCF), établissement public à caractère industriel et commercial, créé en 1963, et placé sous la tutelle technique du ministère de l'Équipement et des Transports et sous la tutelle financière du ministère de l'Économie et des Finances.

Le cadre réglementaire et légal du transport ferroviaire a été modifié en profondeur par la loi n°52.03 promulguée en janvier 2005 et relative à l'organisation, la gestion et l'exploitation du réseau ferroviaire national, qui se traduit par l'ouverture du secteur ferroviaire à la concurrence, autorisant l'arrivée (non encore effective) de nouveaux opérateurs. La loi prévoit également la transformation de l'ONCF en société anonyme.

L'ONCF exploite 2 110 km de lignes, dont 1 245 km électrifiées et 600 km à double voie. L'office compte 8 100 agents.

En 2009, l'ONCF a enregistré un trafic de 30 millions de voyageurs et de 25 millions de tonnes de marchandises. Le chiffre d'affaires se répartit entre le transport de voyageurs (44%), de phosphates (44%) et de marchandises diverses (12%).

Le Contrat Programme Etat-ONCF 2005-2009 a porté sur 18 milliards de Dirhams d'investissements, dont 7 Mds MAD pour les lignes nouvelles Tanger-Tanger Med (49 km), Sidi Yahia-Mechraa Belksiri (45 km) et Taourirt-Nador (120 km).

Les investissements prévus au Contrat Programme 2010-2015, signé le 1^{er} février 2010 en présence de Sa Majesté le Roi, sont estimés à 33 Mds MAD : 20 Mds MAD pour le projet de Ligne à Grande Vitesse (LGV) et 13 Mds MAD pour la mise à niveau des lignes classiques (renforcement/électrification de lignes, aménagement des gares, réhabilitation/renouvellement du matériel roulant).

1.2 - Contribution aux axes stratégiques de l'aide française et de l'AFD

Le présent projet de Ligne à Grande Vitesse est cohérent avec l'un des quatre axes de concentration de la coopération française au Maroc, à savoir le développement du secteur productif et le renforcement de la compétitivité de l'économie. Cet investissement structurant devrait contribuer à réduire le coût des facteurs, à moderniser le tissu productif et à développer des zones d'activités dans la région de Tanger en particulier.

Un protocole d'accord a été signé en octobre 2007 entre la République Française et le Royaume du Maroc pour la mise en place d'un partenariat pour le projet de Train à Grande Vitesse entre Casablanca et Tanger.

Du fait de son ampleur, de son caractère structurant et de la technologie retenue, le présent projet constitue un partenariat emblématique pour la coopération française au Maroc.

II - LE PROJET

2.1 - Finalité

Le projet vise à contribuer au développement économique du Royaume, plus particulièrement de la région de Tanger que le Roi Mohammed VI a souhaité redynamiser depuis son accession au trône.

2.2 - Objectifs spécifiques

Le projet vise à faire bénéficier le Royaume d'un changement d'échelle dans le service ferroviaire marocain actuel, à travers la mise en place d'un équipement et d'un service significativement plus performants en matière de temps de parcours.

Il s'agit aussi d'augmenter la capacité de transport sur le corridor du Nord pour faire face à l'évolution prévisible de la demande voyageurs entre les deux pôles économiques du Royaume du Maroc que sont Tanger et Casablanca, via la capitale Rabat.

Le projet doit permettre également de renforcer l'attractivité du mode ferroviaire, plus sobre que la route actuellement sur l'axe concerné.

2.3 - Contenu du projet

Le Schéma Directeur du réseau ferroviaire national à Grande Vitesse au Maroc, élaboré en 2005, prévoit la construction de 1 500 km de lignes à l'horizon 2035, sur l'axe « Atlantique » Tanger-Casablanca-Marrakech et l'axe « Maghrébin » Rabat-Fès-Oujda. Des études de faisabilité ont été réalisées sur les axes identifiés comme prioritaires : Casablanca-Marrakech puis Casablanca-Tanger.

Le développement spectaculaire de la région de Tanger, assis notamment sur le succès des infrastructures portuaires Tanger-Med, a conduit à retenir le tronçon Kénitra-Tanger comme premier tronçon du futur réseau à grande vitesse. Ce choix est également justifié par le fait que la ligne ferroviaire actuelle à voie unique entre Tanger et Kénitra, au nord de Rabat, offre un niveau de service peu compétitif en termes de temps de parcours (3h45 entre Tanger et Rabat depuis juin 2010 (4h45 auparavant) alors que les deux villes sont distantes de 230 km via l'autoroute).

Le projet porte sur la réalisation d'une ligne nouvelle ferroviaire à grande vitesse (LGV) de 200 km entre Tanger à Kénitra en double voie électrifiée en 2x25 kV, dédiée au trafic voyageurs. Sa mise en service est prévue fin 2015. La ligne sera exploitée à 320 km/h et mettra respectivement Rabat et Casablanca à 1h20 et 2h10 de Tanger (contre 3h45 et 4h45 actuellement).

Le tracé en ligne nouvelle se raccorde sur le réseau classique existant à Kénitra pour desservir Rabat et Casablanca. Au nord de Kénitra, le tracé côtoiera largement l'autoroute Tanger-Kénitra. Il est caractérisé par la nécessité de construire de nombreux ouvrages d'art (plus d'un par km en moyenne) et de gérer un important volume de terrassements (45 millions de m³ environ), ainsi que par la présence de zones compressibles sur 15% du tracé. Les contraintes foncières seront par contre limitées, du fait de la faible densité des zones traversées.

Les différentes composantes du projet sont les suivantes :

- Acquisitions foncières et libérations d'emprises,
- Génie civil,
- Equipements ferroviaires,
- Atelier de maintenance du matériel roulant,
- Matériel roulant,
- Maîtrise d'Ouvrage, AMO, maîtrises d'œuvre, études.

Les rames, à fournir par Alstom, seront du type RGV2N2, similaire à celui du TGV Est français.

2.4 - Intervenants et mode opératoire

La maîtrise d'ouvrage du projet (MOA) est exercée par l'ONCF à travers sa Direction des Projets Lignes à Grande Vitesse (DPLGV).

L'Assistance à Maîtrise d'Ouvrage (AMO) principale a été confiée à SNCF International. D'autres AMOs spécifiques ont été recrutées (l'AMO environnementale et sociale depuis début mai 2010 et l'AMO foncière). Une AMO financière, une AMO juridique et une AMO Communication compléteront le dispositif.

La maîtrise d'œuvre du projet comprend :

- deux maîtres d'œuvre génie civil (GC) sur les tronçons Nord et Sud, responsables de la conception (APD, ...) et du suivi des travaux,
- un maître d'œuvre Equipements ferroviaires (EF) chargé de la conception et de la réalisation (voie et caténaire, signalisation, télécom, énergie, ...) avec une mission d'intégration du système,
- et deux maîtres d'œuvre Installations terminales (IT) pour les zones de Kénitra et de Tanger.

Les marchés appelés à être financés par l'AFD donneront lieu à appels d'offres internationaux.

2.5 - Plan de financement

Sur la base du coût prévisionnel de 20 Mds MAD HT, le plan de financement indicatif du projet, actualisé au 10 décembre 2010, se présente comme indiqué dans le tableau ci-dessous.

Plan de financement prévisionnel	Millions d'euros HT	%
Réserve Pays Emergents (RPE)	625 M€	35%
Fonds d'Etudes et d'Aide au Secteur Privé (FASEP)	75 M€	4%
Agence Française de Développement (AFD)	220 M€	12%
<i>financements fonds français</i>	<i>920 M€</i>	<i>51%</i>
Fonds Saoudien pour le Développement	144 M€	8%
Fonds Koweïtien pour le Développement	100 M€	6%
Fonds d'Abu Dhabi	70 M€	4%
Fonds Arabe pour le Développement Economique et Social (FADES)	66 M€	4%
<i>financements fonds arabes</i>	<i>380 M€</i>	<i>21%</i>
Budget du Royaume du Maroc	414 M€	23%
Fonds Hassan II pour le Développement Economique et Social	86 M€	5%
<i>financements du Maroc</i>	<i>500 M€</i>	<i>28%</i>
Total	1 800 M€	

Les droits et taxes, ainsi que les surcoûts éventuels, seront pris en charge par l'ONCF et/ou le Royaume du Maroc, éventuellement via d'autres sources de financement.

III - EVALUATION DES IMPACTS DU PROJET

3.1 - Effets économiques

Les gains de temps pour les voyageurs constituent une grande partie des bénéfices économiques, le temps de parcours entre Tanger et Rabat par rail passant de 3h45 à 1h20. Des externalités positives sont également attendues : amélioration de la sécurité par rapport au mode routier, économie d'exploitation et d'entretien de la voirie pour les autres modes grâce au trafic reporté, diminution des émissions de gaz à effet de serre et création d'emplois.

Plusieurs études indépendantes ont permis de définir une fourchette pour l'estimation du trafic prévisionnel attendu sur la Ligne Grande Vitesse. L'ONCF a évalué ce trafic à plus de 6 millions de voyageurs par an à la mise en service, ce qui conduit à un taux de rentabilité socio-économique de 9 %.

Au-delà du calcul du taux de rentabilité, les effets économiques d'un tel projet sont également à rechercher dans les transformations qu'il induit en termes d'aménagement du territoire et de développement économique et social des villes desservies, en particulier la zone urbaine de Tanger.

3.2 - Effets environnementaux et sociaux

Une étude d'impact environnemental et social (EIES) a été réalisée et soumise au Comité National des Etudes d'Impact (CNEI), ce qui a abouti à la délivrance par le Secrétariat d'Etat chargé de l'Environnement de la décision d'acceptabilité environnementale, conformément à la réglementation marocaine en vigueur.

Les principaux enjeux environnementaux identifiés, nécessitant la mise en œuvre de démarches spécifiques de maîtrise des impacts et des risques, concernent les enjeux hydrauliques et hydrogéologiques, les impacts sur la biodiversité avec la traversée des marais de Loukkos considérés comme Site d'Intérêt Biologique et Ecologique (SIBE), les impacts paysagers, la gestion des matériaux de terrassement ou bien encore la maîtrise des nuisances sonores résultant de l'exploitation des futurs TGV. Des études environnementales détaillées sont en cours de réalisation pour la maîtrise de ces impacts.

D'un point de vue social, les principaux enjeux soulevés par ce projet concernent en particulier (i) la question de la sécurité de la LGV (point qui fera l'objet d'une analyse plus poussée à travers une étude socio-environnementale destinée à adapter au mieux la localisation et la nature des ouvrages de franchissement aux habitudes de cheminement des populations), (ii) les démarches de consultation et de concertation avec les populations affectées par le projet, dans l'esprit de la réglementation marocaine, et enfin (iii) la question des déplacements de population, qu'il s'agisse de déplacements physiques qui seront limités autant que possible avec un choix de tracé évitant les zones habitées, mais également de déplacements économiques (risque de perte de sources de revenu ou de moyens de subsistance) notamment à la traversée des régions agricoles. Sur la base des données disponibles (recensements en cours), ce sont environ 500 bâtis, habitations ou hangars, qui seraient concernés.

IV - DISPOSITIF DE SUIVI - EVALUATION ET INDICATEURS

4.1 - Dispositif de suivi-évaluation

Pendant la phase de construction puis au démarrage de l'exploitation, l'ONCF devra fournir des rapports d'activités et d'avancement, sur les aspects techniques, financiers, environnementaux et sociaux. Il sera important d'assurer un suivi du coût global de l'opération aux différents stades (études, appels d'offres, exécution, achèvement), des délais d'exécution et du respect du Plan de Gestion Environnemental et Social.

Des audits externes indépendants sont prévus, notamment pour ce qui concerne l'utilisation des fonds.

Une post-évaluation sera réalisée par un cabinet indépendant après achèvement du projet.

4.2 - Indicateurs d'impact

Après la mise en service, plusieurs indicateurs pourront être fournis par l'ONCF :

- évolution du trafic sur la LGV et de la part de marché du ferroviaire par rapport aux modes routier et aérien,
- temps de parcours effectif,
- régularité des trains,
- satisfaction des clients (l'ONCF réalise régulièrement des enquêtes de satisfaction)
- impact financier de la LGV sur les comptes ONCF.

L'impact du projet sur l'aménagement du territoire sera difficile à quantifier (accroissement des activités et de la valeur ajoutée locale, évolution du prix des terrains...).