

TGV au Maroc : un projet à 1,8 milliard d'euros qui divise l'opinion



Le Maroc sera le premier pays de l'Afrique et du monde arabe réunis, à se doter d'une ligne ferroviaire à grande vitesse, mais c'est surtout son coût qui a retenu toute l'attention : 20 milliards de dirhams (1,8 milliard d'euros).

Le gouvernement marocain, bien évidemment, déclare que

le coût élevé est justifié. Il explique que la ligne TGV longue de 350 km et reliant Tanger et Casablanca ouvrira décembre 2015 et relancera ainsi la faible économie marocaine.

Le ministre des transports, Karim Ghellab, a déclaré que la ligne à grande vitesse constituerait « un investissement à plus long-terme » que l'alternative meilleur marché qui consisterait à rénover les anciennes lignes. Les lignes à grande vitesse, a-t-il dit, sont « caractérisées par des traits économiques qui dépassent de loin les avantages du chemin de fer classique. »

Ghellab a aussi avancé que le financement du TGV ne constituerait pas une lourde charge sur les finances publiques du Maroc. Il a déclaré que 920 millions d'euros sur les 1,8 milliards investis proviendraient de donateurs en France et dans les états arabes. Le Maroc contribuera à hauteur de 414 millions d'euros pendant que le Fonds Hassan II pour le développement économique et social prendra en charge les quelque 86 millions d'euros restant.

« Au total, sur 6 ans, 800 millions de dirhams de l'investissement public seront utilisés chaque année pour le projet TGV, ce qui représente tout juste 1,4 % du budget général investi par l'état. » a déclaré Ghellab.

Le projet modifiera sans aucun doute le rendement du chemin de fer de façon remarquable. Les temps de trajet entre Tanger et Casablanca chuteront de 5h45 à 2h10, accélérant ainsi tant le commerce que la tendance actuelle à l'augmentation du tourisme pour le pays. Une nouvelle ligne de 200 km sera

construite entre Tanger et Kenitra, tandis que, entre Kenitra et Casablanca –la capitale économique du Maroc – la ligne existant sera adaptée pour les TGV. Il y a aussi des pans du plan gouvernemental de rénovation de 1500 km de lignes ferroviaires marocaines d'ici 2035 qui prévoient d'étendre le projet au sud de Casablanca jusqu'à Marrakech. Circuleront sur les nouvelles lignes et les lignes rénovées 14 TGV acquis auprès de la compagnie française Alstom Transport pour 400 millions d'euros.

Le projet, cependant, a de nombreux opposants qui avancent que les sommes énormes engagées seraient mieux employées si elles étaient investies au profit des profonds problèmes sociaux que connaît le pays. Lahcen Daoudi, secrétaire général du parti de la justice et du développement, a déclaré au site Magrebia.com : « J'aimerais voir la réaction des pauvres qui ont besoin de produits de première nécessité absolument vitaux quand nous irons leur dire que nous allons leur construire un TGV... ces classes sociales se sentiront marginalisées si nous développons certaines choses aux dépens d'autres. »

A la place, Lahcen Daoudi a suggéré de dépenser les fonds dans l'expansion des autoroutes et l'amélioration des infrastructures de communication, particulièrement dans les campagnes.

« Nous ne pouvons pas puiser dans l'argent public pour apporter un nouveau service ferroviaire avec une valeur ajoutée limitée. Le coût est tellement élevé que nous en paierons la dette pour un moment. L'état devra étaler le projet sur de nombreuses années. Il sera difficile de respecter l'échéance de 2015, » a-t-il dit à Magharebia.

Ismail Tahiri, le rédacteur en chef du journal de Tanger Fadaa al Boughaz, est un autre membre influent du camp anti-TGV. Bien qu'il ait concédé qu'il « réduira les distances, particulièrement pour les hommes d'affaire, entre le hub économique qui sera créé à Tanger sur la mer méditerranée et Casablanca, la capitale économique, » il était opposé à la ligne à grande vitesse, arguant que cela représenterait une « contrainte pour l'économie de l'état. »

« La construction de ce projet est un luxe, étant donné que cela coûtera 20 milliards de dirhams, » a-t-il écrit. « Ces sommes devraient être dépensées sur des projets plus vitaux pour les citoyens, comme l'éducation, la santé et

l'infrastructure... Comment un projet si énorme peut-il être mené à bien dans un pays où le taux d'illettrés est d'environ 30% et où 2 millions d'élèves abandonnent leurs études chaque année, un pays qui a été classé 106^{ème} sur 128 sur l'indice UNESCO du développement de l'éducation pour tous ? »

L'économiste Hachimi Mounir a également déclaré que le TGV est un « projet de luxe » quand il y a des priorités plus importantes comme promouvoir l'emploi et réduire les inégalités sociales. Il a indiqué que les pays plus riches que le Maroc avaient choisi de mettre de côté certains de leurs plans en raison de l'économie mondiale.

Le Dr Toben Holvad, conseiller économique à l'Agence Européenne Ferroviaire et universitaire à l'université d'Oxford, a exprimé un point de vue plus détaché que les arguments pour ou contre le projet.

Le Dr Holvad a déclaré que son analyse sur les effets des lignes à grande vitesse dans d'autres pays tend à montrer que cela pourrait avoir des conséquences bénéfiques substantielles pour une économie. Cependant, le nombre d'utilisateurs de la ligne doit atteindre un certain seuil avant que les bénéfices ne surpassent les coûts élevés.

En 2008, une étude sur les lignes à grande vitesse menée par la Commission Européenne a conclu : « ... il n'y a que dans des circonstances exceptionnelles (des coûts de construction peu élevés combinés à des gains de temps substantiels) qu'une nouvelle ligne grande vitesse pourrait se justifier avec une clientèle inférieure à 6 millions de passagers par an lors de l'année d'ouverture ; avec des coûts de construction et des gains de temps classiques, il semble qu'il faille atteindre un minimum de 9 millions de passagers par an. »

En s'appuyant sur ces estimations de la Commission Européenne, on peut estimer que la ligne Tanger – Casablanca se justifierait si elle était utilisée par 10 millions de passagers.

« En dernier ressort, c'est une décision politique : investir dans l'amélioration du réseau de transports ou dans d'autres domaines, » a déclaré le Dr Holvad. « Mais notre analyse semble montrer que le Maroc peut se le permettre. Une contre-question serait de se demander si le Maroc peut se permettre de ne pas investir dans l'amélioration des infrastructures de transport. Je pense que le

projet représentera un bon investissement étant donné qu'il sera probablement un des facteurs contribuant à supporter l'économie dans différents secteurs. Un des points clé réside dans la contribution potentielle au transport de fret grâce à une capacité accrue des lignes conventionnelles. »

Le transport rapide de grandes quantités de fret est devenu un véritable enjeu au Maroc depuis l'ouverture du complexe portuaire méditerranéen de Tanger. La quantité de fret et de passagers transitant sur les routes vers Casablanca est montée en flèche. C'est pratiquement 70% du trafic total de fret qui passe maintenant entre Kenitra et Casablanca et quelque 50% du trafic passager.

Selon la Banque africaine de développement, le plan de ligne à grande vitesse augmentera réellement la capacité de transport, permettant un transport de fret 24h/24 entre Tanger et Casablanca.

« Parmi les autres bénéfices attendus de la ligne à grande vitesse, il y a également la facilité de voyage offerte aux touristes, ce qui augmentera aussi les dépenses des visiteurs, » a estimé le Dr Holvad. « C'est aussi un moyen indirect de lutter contre les problèmes d'analphabétisme, de chômage et de pauvreté, problème dont l'existence était un des arguments majeurs contre la ligne à grande vitesse. »

La diminution attendue de temps de trajet entre Tanger et Casablanca, de 5h45 à 2h10, est comparable à celle qui s'est opérée entre d'autres grandes villes grâce à d'autres lignes à grande vitesse européennes dans les trois décennies écoulées. Par exemple, le temps de trajet entre Madrid et Séville était de 6h08m en 1977, et il a été amené à 2h20 en 2007. De Paris à Marseille, le temps de 6h33m en 1977 a été réduit à 3h en 2007. Les chiffres comparables entre Rome et Florence passent de 2h57m en 1977 à 1h32m en 2007. (également, Cologne Francfort a été réduit de 2h20m à 52m, et Paris Bruxelles Midi de 2h20m à 1h20m).

« Les effets des liaisons par lignes à grande vitesse peuvent être substantiels, » a déclaré le Dr Holvad. « Cela se ressent dans les changements de habitudes de voyage, qui montrent une large augmentation dans la part des voyages par train. La ligne à grande vitesse entre Madrid et Barcelone est un bon exemple de ce changement. »

Il a ajouté : « Et il y a aussi des bénéfices économiques directs, comme les changements économiques significatifs dans la région de Lille, dans le Nord de la France, à la suite de l'arrivée du TGV Nord dans les années 1990. »

Le Dr Holvad a déclaré que les preuves de « bénéfices économiques plus larges » des lignes à grande vitesse devaient être évaluées au cas par cas. Il définit les bénéfices économiques plus larges comme étant « au-delà de ceux compris dans l'analyse des bénéfices liés aux coûts de transport en termes de gains de temps, d'amélioration de fiabilité et de capacité accrue. »

Le Dr Holvad a déclaré que les sources de bénéfices économiques accrus comprenaient : (1) les effets sur les économies d'agglomération (plus grand regroupement d'entreprises) (2) compétition accrue dans différents secteurs économiques (3) meilleure interconnexion des marchés du travail.

« Dans le contexte du Maroc, la source la plus probable parmi celles-ci pourrait être les économies d'agglomération où Tanger, dans le nord avec ses importantes zones portuaires, sera plus étroitement et plus rapidement reliée à la capitale économique Casablanca, » a-t-il dit.

Auteur: David W. Smith, traduit par Nicolas Folio