

Pour un Maroc plus juste...

# STOP TGV !



PAR LE COLLECTIF STOP TGV  
Attac/cadtm Maroc, Association Clarté  
Ambition Courage, Azetta, CAPDEMA, FMAS,  
Initiative BDS-Maroc, Transparency Maroc.

[www.stoptgv.com](http://www.stoptgv.com)



# | Sommaire

## p.6 | Introduction

## p.8 | Foire aux questions

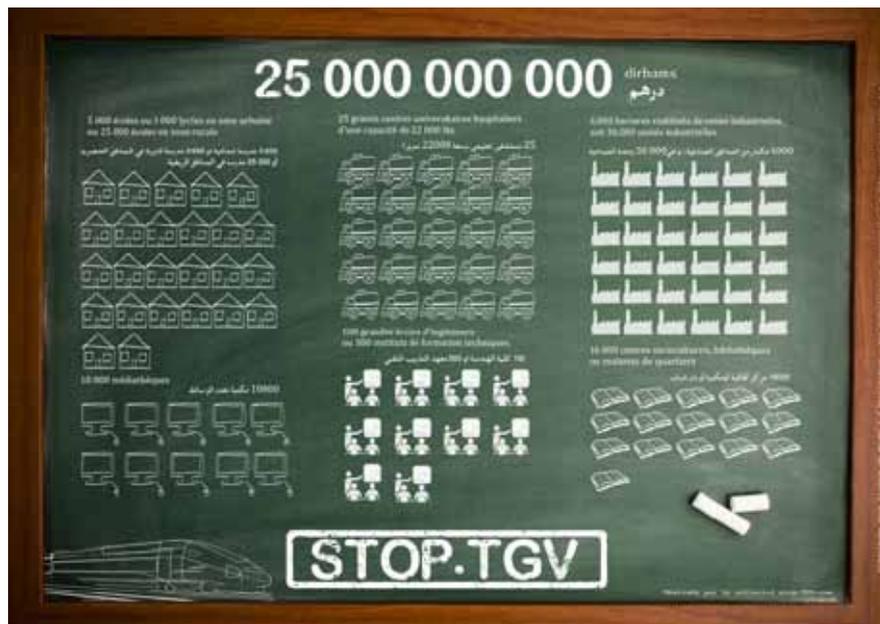
- p. 10 | Qui êtes-vous?
- p. 11 | Pourquoi maintenant et pas avant?
- p. 11 | N'est-ce pas trop tard?
- p. 12 | Êtes-vous contre le ferroviaire?
- p. 13 | Le financement n'étant pas marocain, pourquoi êtes-vous contre?
- p. 14 | Ce financement étranger pourrait-il être obtenu pour autre chose?
- p. 14 | Ce projet va créer beaucoup d'emplois, selon les chiffres donnés par l'ONCF. Qu'en pensez-vous?
- p. 15 | Pourquoi l'ONCF parle-t-elle de 20 MMDH et vous de 25 MMDH?
- p. 16 | Selon l'ONCF, le TGV français est la meilleure technologie et elle vient avec son propre financement...
- p. 17 | Pourquoi condamnez-vous l'attribution directe des marchés?

- p. 18 | Pensez-vous que le Gouvernement ne communique pas suffisamment sur le projet?
- p. 19 | Vous remettez en question la rentabilité. 6 à 8 millions de passagers, est-ce vraisemblable?
- p. 21 | Mais le train ne doit-il pas être considéré comme un service public justifiant le soutien de l'État?
- p. 22 | Qu'est-ce qui est proposé pour 20 MMDH?
- p. 23 | Ce train va permettre de gagner du temps...
- p. 24 | Pourquoi dites-vous que ce projet n'est pas prioritaire pour le Maroc?
- p. 25 | Êtes-vous contre le TGV à cause d'Alstom?
- p. 27 | Le TGV a-t-il marché ailleurs?
- p. 28 | Quelles démarches avez-vous entamées à ce jour?

## p.30 | Conclusion

## p.32 | Revue de presse

# Introduction



Élaborer ce document – FAQ – a semblé utile au collectif STOP TGV, dans une situation qui a les particularités suivantes :

▮ Les pouvoirs publics ont décidé la mise en œuvre du projet TGV, et non seulement les accords ont été signés, mais l'inauguration des travaux

a été largement médiatisée, alors qu'**aucun débat public large n'a précédé la prise de décision.**

▮ La campagne STOP TGV a néanmoins abouti à une première (petite) victoire: l'aveu des pouvoirs publics de la nécessité d'ouvrir un tel débat.

▮ Malheureusement, sous divers prétextes, il n'a pas été possible de tenir le fameux débat qui aurait dû réunir le collectif STOP TGV avec le ministre du Transport et le directeur général de l'ONCF.

▮ Et c'est finalement par la multiplication de conférences à l'échelle locale que le collectif impulse pour sa part le débat et la réflexion publics sur **un projet très lourd financièrement et aux conséquences graves** au plan du projet de société dont il est un symptôme et une partie intégrante.

▮ Cette activité a créé une forte demande de documents de référence pour ce projet STOP TGV.

Cette petite brochure n'a d'autre ambition que de répondre aux questions qui ont été le plus souvent posées, soit dans les conférences, soit par la presse.

Le collectif espère qu'elle sera utile à tous ceux que ce sujet interpelle et qui souhaitent élaborer une première ébauche de point de vue pour pouvoir participer au débat.

Stopper le TGV, ce n'est pas seulement stopper le projet Tanger/Casa. Bien sûr, la campagne STOP TGV se poursuivra tant qu'il restera le moindre espoir de limiter la casse.

Au-delà, notre premier souci n'est pas tant que l'ONCF prétend étendre le réseau du TGV. Car il faudrait, pour y arriver, que les finances publiques soient capables de mobiliser des moyens pharaoniques, encore plus énormes que ceux dédiés au projet actuel. Il est peu probable qu'une

telle catastrophe soit décidée. Mais surtout, la campagne STOP TGV aura une suite parce que ses initiateurs pensent qu'en matière d'orientation des investissements publics, la voie de l'accès à l'information et le droit au débat public préalable sont incontournables. Pour le TGV, ou pour tout autre projet concernant l'avenir du Maroc. Or, ici, ce qui est en jeu, c'est bien le projet de société qu'on veut nous imposer. C'est donc un combat à long terme, et nous n'en sommes qu'à la première bataille.

Espérant que cette FAQ permettra aux lecteurs et aux lectrices de se familiariser avec la problématique, bonne lecture. ■

# Foire aux questions

## ► Qui êtes-vous?

Le noyau du collectif STOP TGV est constitué de sept associations :

- ATTAC – Maroc
- AZETTA
- CAPDEMA
- Clarté Ambition Courage
- FMAS
- Initiative BDS
- Transparency Maroc

Nous sommes soutenus par plusieurs autres organisations, partout au Maroc, qui ont signé notre pétition. Et même si chaque entité a sa vocation propre et des objectifs spécifiques, nous sommes d'accord sur le principe de nous opposer à ce projet qui représente pour nous le Maroc dont nous ne voulons pas.

Notre objectif est d'attirer l'attention des Marocains sur un projet que nous estimons ni utile ni prioritaire au vu des indices de développement du Maroc, et qui, de plus, a été adopté loin des standards de démocratie et de transparence.

## ► Pourquoi maintenant et pas avant?

En 2007, lorsque le protocole d'accord entre la France et le Maroc a été signé pour la construction de la Ligne à Grande Vitesse, peu d'informations étaient disponibles. À mesure que les données concernant le projet étaient dévoilées – notamment dans la presse française –, des voix se sont élevées pour critiquer certains aspects de ce projet, avec très peu d'impact sur l'opinion publique.

La visite de M. Nicolas Sarkozy en octobre 2011, pour le lancement des travaux, a été une occasion pour lancer le débat, et la presse a commencé à donner la parole à ceux qui contestaient le TGV au Maroc. C'est suite à cela que les sept associations ont décidé d'unir leurs efforts pour plus d'impact et pour imposer le débat dans l'espace public.

Le contexte du printemps arabe a également donné du sens à notre démarche, car il est devenu de plus en plus courant de voir des citoyens exiger un droit de regard sur l'action de l'État et l'utilisation des deniers publics.

## ► N'est-ce pas trop tard?

Tous les 10 m de TGV construits représentent une école dans le monde rural. Tous ceux qui considèrent que l'Éducation devrait être la priorité dans notre pays ne devraient jamais penser qu'il est trop tard pour arrêter le TGV.

Il n'est jamais trop tard pour arrêter un éléphant blanc, c'est-à-dire un projet de dimension financière très importante dont les potentielles retombées positives sur l'économie du pays sont nulles ou quasi-nulles. À l'image de cette centrale nucléaire construite aux Philippines dans les années 70 et qui, 40 ans plus tard, n'a jamais produit le moindre kilowatt. Et bien, le projet de TGV Casablanca/Tanger ressemble fortement à un éléphant blanc puisque son coût estimatif provisoire est déjà supérieur à 25 MMDH dans un pays classé 130<sup>e</sup> sur l'échelle

mondiale du développement humain, alors même que son utilité et sa rentabilité sont très hypothétiques.

## ► Êtes-vous contre le ferroviaire?

Pas du tout. Nous pensons au contraire que le ferroviaire est l'un des moyens de transport les plus démocratiques au monde. Depuis deux siècles, le développement du ferroviaire a permis de désenclaver des régions entières à travers le monde, de réduire les fractures sociales, de développer l'industrie et de transformer des pays en nations prospères. Nous souhaitons un développement du ferroviaire au Maroc, mais un développement qui permettrait de désenclaver et de développer des régions pauvres de notre pays, et non pas un train de luxe qui ne bénéficierait qu'à une petite minorité.

Partout où il existe, le TGV est minoritaire dans le schéma ferroviaire national. Les Français par exemple ont à leur disposition plus de 30 000 km de voies ferrées, dont environ 2 000 de TGV! Au Maroc, nous n'avons que 2 000 km de voies ferrées, dont 1 700 datant d'avant 1956!

Dans ce contexte, la priorité pour les Marocains n'est pas d'obtenir à tout prix des lignes à grande vitesse extrêmement coûteuses là où, dans certains cas, des lignes classiques existent déjà. Non, il est urgent de se mobiliser avant tout pour que le train arrive par exemple à Midelt, à Errachidia, à Ouarzazate, à Agadir, et que l'ONCF devienne une entreprise publique qui profiterait à tous les Marocains.

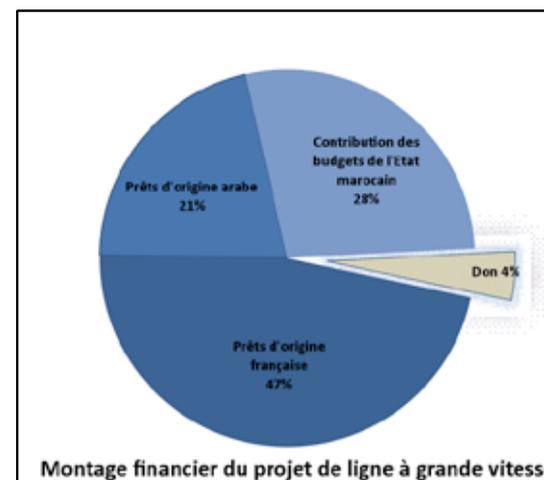
**Il faut se mobiliser pour que le train arrive à Midelt ou à Errachidia.**

Si on se demande d'où vient la menace contre le ferroviaire au Maroc, alors le TGV sera le premier accusé (voir pour cela les comptes financiers de l'ONCF). Entre 1994 et 2010, l'ONCF a bénéficié de plus de 26 MMDH provenant de l'État au titre de dotations en capital. Tous les investissements d'extension de rail ont été financés par

l'État. Avec le TGV, changement de cap: dorénavant, l'État consacre toute sa contribution financière au TGV au détriment des autres investissements. C'est le contrat programme 2011-2015 qui le stipule. Si on rajoute à cela que le TGV absorbera l'essentiel des dépenses de maintenance et d'entretien, on peut avoir des craintes quant au devenir des lignes classiques. Surtout dans un contexte marqué par la baisse drastique des rentrées (-50% du CA), due à la concurrence du pipeline pour le transport des phosphates... Le TGV tue le rail classique, et l'expérience internationale l'atteste.

## ► Le financement n'étant pas Marocain, n'est-ce pas un argument majeur en faveur du projet?

Il faut d'abord retenir que seule la somme de 75 M€, qui correspond en fait à des études réalisées par une entreprise française



(Systra), a fait l'objet d'un don. Le reste est supporté directement ou indirectement par le contribuable marocain.

L'infographie ci-contre montre que 96% du coût de ce projet est supporté par le Maroc, via le budget de l'État ou celui du Fonds Hassan II d'une part, et par des prêts de la France et des pays

du Golfe, d'autre part. Cela démontre que ce projet est loin d'être un cadeau mais bien un lourd investissement que le Maroc devra supporter pendant des années.

## ▮ Ce financement étranger pourrait-il être obtenu pour autre chose?

Tant que la question n'est pas posée et défendue par le gouvernement marocain, il est impossible de le savoir .

Ce qu'on sait, c'est que les banques de développement telles que l'Agence Française de Développement (AFD) et le Fonds Arabe de Développement (FADES) – qui participent au projet du TGV –, sont des partenaires historiques du Maroc. Chacune de ces institutions réserve annuellement une enveloppe de prêts à notre pays. Si le Gouvernement oriente ses bailleurs de fonds sur le projet TGV, c'est nécessairement au détriment d'autres projets d'infrastructures ou de développement potentiels, et ils ne manquent pas!

Pour notre part, nous refusons de voir les relations de coopération internationales sous l'angle du cynisme. Ainsi, un partenaire majeur comme la France ne fabrique pas que des TGV. Il pourrait être tout à fait envisageable, par exemple, de proposer un partenariat gagnant-gagnant dans le ferroviaire.

## ▮ Ce projet va créer beaucoup d'emplois, selon les chiffres donnés par L'ONCF. Qu'en pensez-vous?

Cet argument n'est pas sérieux. En effet, n'importe quel autre projet de 25 MMDH générerait beaucoup d'emplois. Si nous faisons le plus grand trou du monde, ou si nous construisions des pyramides, nous serions, de la même manière, en mesure de créer des dizaines de milliers d'emplois!

Dans les projets d'investissements budgétivores, ce qui importe le plus sont les retombées en terme d'emplois pérennes et non les emplois créés pendant la construction. Le TGV, en lui-même, n'est pas un grand créateur d'emplois sur le long terme. Quand aux effets indirects,

ce projet, qui va tout droit vers un échec économique, ne sera pas générateur d'emplois pérennes.

A contrario, des investissements en infrastructures industrielles, comme par exemple la création de zones industrielles – 25 MMDH, c'est l'équivalent de 6 000 hectares de ZI! – auraient un potentiel extraordinaire en termes d'emplois pérennes.

## ▮ Pourquoi L'ONCF parle-t-elle de 20 MMDH et vous de 25 MMDH?

L'ONCF a annoncé 20 MMDH pour la ligne de TGV de Tanger à Casablanca, qui comprendrait essentiellement le coût d'une LGV Tanger-Kénitra – 15,1 MMDH – (seul tronçon permettant d'atteindre une vitesse supérieure à 250 km/h) et le prix d'acquisition des rames du matériel roulant – 4,4 MMDH – (locomotives et wagons).

Techniquement, les modifications indispensables qui seront apportées à la voie Kénitra/Rabat, mais qui, néanmoins, ne permettront pas la grande vitesse, font partie intégrante du projet et ne sauraient être passées sur un autre budget: l'inclusion de leur coût (5 MMDH) porte le montant à 25 MMDH.

Dès sa première sortie, notre collectif a cherché à rendre concret

et mesurable pour chacun de nous ce que représente le niveau d'un tel montant (voir la pétition STOP TGV et le site [www.stoptgv.org](http://www.stoptgv.org)). Or, c'est certainement bien au-delà de ce chiffre que la facture se chiffrera.

Savoir si le coût de réalisation annoncé des 200 km Tanger / Kénitra (15,1 MMDH) est acceptable sera abordé dans la réponse à une question ultérieure (voir question 22).

Au sens strict, Tanger / Casablanca à grande vitesse nécessite un tronçon supplémentaire de LGV de 150 km entre Kénitra et

**C'est 11 à 12 MMDH supplémentaires qui devraient être dépensés.**

Casablanca, qui permettrait la grande vitesse de bout en bout. En acceptant même de reconduire sans contestation les chiffres de l'ONCF – alors même que l'on sait d'avance que le seul coût foncier d'une telle opération, entre Kénitra et Casa, sera très supérieur à celui du tronçon Tanger/Kénitra – c'est 11 à 12 MMDH supplémentaires qui devraient être dépensés, portant le coût au-delà des 36 MMDH. Ceci sans parler du coût de construction des nouvelles gares.

## ▮ Selon l'ONCF, le TGV français est la meilleure technologie et elle vient avec son propre financement...

Considérer que le TGV est la "meilleure" technologie n'a aucun sens, car chaque train et chaque constructeur de trains possède des atouts et des défauts. Dans les conditions normales, un appel d'offres permet de comparer les différentes solutions proposées et de retenir celle qui répond le mieux à notre besoin. C'est ainsi qu'une filiale de la SNCF (Eurostar) a préféré acheter des rames TGV fabriquées par une entreprise allemande (Siemens) pour un montant de 600 M€. On peut également citer l'exemple de marchés où différents constructeurs ont été obligés de collaborer : le consortium Alstom-Siemens pour un projet de TGV européen, ou encore la collaboration Alstom-Bombardier pour équiper le métro montréalais, ou encore la ligne A du RER parisien. Dans ces derniers cas, la mise en concurrence a obligé les fournisseurs à collaborer et à mettre en commun leurs efforts et leur savoir-faire pour obtenir un produit compétitif et performant.

L'argument financier (« *ils viennent avec leur propre financement* ») ne tient pas plus. Les appels d'offres pour des projets de cette taille incluent le plus souvent des clauses de financement. Il est donc tout à fait normal que la France participe au montage financier, en tant que fournisseur principal. D'autres pays ont même pu obtenir bien mieux : des véritables transferts de technologie, qui leur permettent de

devenir eux-mêmes fournisseurs de TGV. C'est le cas pour la Corée du Sud depuis 1994, qui est capable, aujourd'hui, de fabriquer et de commercialiser ses propres TGV.

## ▮ Pourquoi condamnez-vous l'attribution directe des marchés?

Ce que nous condamnons c'est le choix d'une solution technologique sans mise en compétition. L'ONCF affirme que seul le matériel roulant, soit le quart de l'investissement, est passé de gré à gré avec Alstom. Et ce qui le justifierait seraient les conditions de financement (crédit lié). D'abord, ce n'est qu'à moitié vrai puisque les contrats de maîtrise d'oeuvre et des études ont été également attribués sans appel d'offres. Faut-il rappeler que les études d'avant projet, qui allaient fixer l'orientation du projet, avaient été confiés directement à Systra, bureau d'études français à capitaux publics? Pouvait-on en espérer d'autres conclusions qu'"achetez français!"?

De surcroît, s'abriter derrière l'argument des financements pour légitimer de tels choix est à la limite de la mauvaise foi puisque ce sont justement les propositions couplées (technologie/financement) qu'il aurait fallu mettre en concurrence dans un processus d'appel d'offres.

On a même vu l'ancien ministre de l'Équipement affirmer que quand bien même on aurait lancé un appel d'offres, la technologie française l'aurait certainement remporté. Le Ministre, étant à ce point sûr de ses choix, ne dit pas pourquoi on n'a pas procédé ainsi... Notons au passage que le tout récent appel d'offres lancé par Eurotunnel (société à capitaux français) a été remporté par les Japonais. Ils étaient en compétition avec Alstom qui n'a pas été adjudicataire.

Faut-il rappeler que le conseil d'administration de la Banque Européenne d'Investissement a refusé la contribution au financement

**La BEI a refusé la contribution au financement du projet.**

du projet marocain de TGV à cause, justement, des attributions de contrats sans mise en concurrence? C'est un mauvais point pour notre pays, qui a besoin des financements extérieurs pour le développement de ses infrastructures, et c'est l'un des premiers dégâts collatéraux de ce projet insensé.

### ► Pensez-vous que le Gouvernement ne communique pas suffisamment sur le projet?

Il ne s'agit pas de communication mais du droit des citoyens d'accéder à l'information. Cette revendication longtemps portée par la société civile est aujourd'hui consacrée par la Constitution.

La culture du secret est profondément enracinée dans nos pratiques administratives, et en particulier dans la gestion des projets publics. L'entreprise publique qui le porte ne s'est jamais illustrée par sa volonté de mettre à la disposition du public les informations utiles sur sa gestion. Savez-vous que l'ONCF ne publie pas ses comptes financiers, sauf dans le cas où cela lui est imposé par la bourse, c'est-à-dire lorsqu'il se présente sur le marché financier pour lever des emprunts?

**Il s'agit du droit des citoyens d'accéder à l'information.**

Il est à signaler qu'après le lancement du collectif STOP

TGV, l'Office a mis en ligne un site web dédié au projet TGV où l'on peut retrouver l'étude d'impact environnemental ainsi que quelques brochures commerciales. C'est un effort louable qu'il convient de saluer. Il reste néanmoins insuffisant.

Quelles sont les données chiffrées du projet? Quels sont les résultats de l'étude de faisabilité technico-économique? Quelles sont les hypothèses de calcul de sa rentabilité économique? Quels sont les impacts socio-économiques du projet? À quelles conditions les prêts ont-ils été contractés? Autant de questions pour lesquelles les pouvoirs

publics sont tenus de mettre à la disposition des citoyens les éléments d'information pertinents et exhaustifs permettant à tout un chacun de construire sa propre conviction. Nous avons le droit de savoir ce que le projet va réellement nous coûter et sur quelles bases il a été engagé.

### ► Vous remettez en question la rentabilité. 6 à 8 millions de passagers, est-ce vraisemblable?

L'enjeu de cette question est important. Elle est complexe et mérite d'être examinée sous plusieurs angles.

Entrons dans la logique de l'ONCF. C'est elle qui se place dans la problématique de la rentabilité.

L'enjeu, d'abord.

Si le TGV est rentable, cela voudra dire qu'il pourra dégager les ressources nécessaires pour rembourser les emprunts contractés par l'ONCF. Dans le cas contraire, la garantie de l'État devra jouer pleinement, ce qui signifie que c'est directement sur le budget de l'État que seront prélevés les remboursements, réduisant d'autant la possibilité d'autres dépenses – sociales en particulier.

L'enjeu, encore.

Si le TGV n'est pas rentable, cela veut aussi dire qu'il faudra combler le déficit entre les ventes de tickets et le coût du fonctionnement courant. Et là encore, ce seront des du budget général de l'État qui seront mises à contribution, réduisant d'autant les autres dépenses potentielles, sociales en particulier.

La rentabilité ou la non-rentabilité du TGV nous renvoie à une question de justice sociale. Voilà pourquoi cette évaluation de la rentabilité est importante et qu'elle doit faire débat.

Alors, rentabilité?

Il faut comparer les charges (les coûts) – dont la majeure partie est

fixe et incompressible – avec les produits (les ) qui dépendent à la fois du prix du ticket et du nombre de passagers.

Ce dernier point – le nombre de passagers – est l'objet d'évaluations et de projections. Quant aux prix, ils seront fixés par l'ONCF.

Commençons d'abord par le prix. Supposons, comme l'ONCF l'annonce, que le prix du ticket pour la distance la plus longue – Tanger / Casablanca – ne change pas (« entre 100 et 150 DH », ou « 125 DH », selon les réponses officielles orales entendues). Il faut savoir que le nombre actuel de tickets Casa / Tanger annuellement vendus est de moins d'un million. Or, selon les calculs faits par Capdema\*, pour couvrir les coûts du TGV, il faudrait atteindre le nombre de 6 millions de tickets vendus à des passagers qui seraient prêts à payer 500 DH pour le ticket Tanger / Casa. On est loin du compte.

En effet, ni le prix du ticket annoncé oralement, ni le nombre effectif de passagers empruntant la ligne Tanger / Casa actuellement ne permettront au projet d'être rentable.

Faisons l'hypothèse ultra-optimiste, et en fait totalement irréaliste, d'une multiplication soudaine du nombre de passagers par 6 ou par 8 (!) entre Casa

et Tanger. Même si le nombre de passagers candidats au voyage Casa / Tanger arrivait au chiffre de 6 millions

voire même aux 8 millions annuels, si le prix du ticket reste inchangé comme l'annonce l'ONCF, les recettes ne permettront pas de couvrir les coûts. Voilà le résultat, si le prix reste inchangé (125 DH).

Le passage à la réalité des prix (500 DH) n'est évidemment pas de nature à multiplier le nombre de passagers par 6 ou 8, comme l'espère l'ONCF. Or aujourd'hui, il y a bien déjà 8 millions de tickets vendus annuellement pour les différents tronçons entre Casablanca et Tanger.

**Si le prix du ticket reste inchangé, les recettes ne permettront pas de couvrir les coûts.**

\* « *Éléments sur le projet de ligne à grande vitesse au Maroc* », Capdema, Octobre 2011. <http://capdemocratiemaroc.org/elements-sur-le-projet-de-ligne-a-grande-vitesse-au-maroc/>

Mais la grande majorité des voyages (plus de 7 millions) se font sur les petites distances : ce sont les navettiers entre Rabat et Kénitra et entre Casa et Rabat, et la majorité des tickets vendus le sont à des petits prix. Supposons qu'ils prennent tous le TGV pour leurs trajets quotidiens. Leur contribution à la couverture des coûts du TGV sera insuffisante : si le prix des tickets reste inchangé, les coûts du TGV ne seront pas couverts. La rentabilité n'est pas assurée.

Sur la base de la seule réponse entendue pour le moment que le prix du Casa / Tanger ne changera pas, le verdict est implacable : le TGV ne sera pas rentable. Et le pire, c'est que si ce prix change (à la hausse !), le nombre de passagers sera non pas multiplié mais réduit !

En fait, ce qui se devine dans la réponse de l'ONCF lorsqu'elle parle de prix du ticket inchangé, c'est que le ticket sera subventionné (la différence entre 125 DH et 500 DH) ! Une nouvelle annexe occulte de la Caisse de compensation ?

**► Mais le train ne doit-il pas être considéré comme un service public justifiant le soutien de l'État ?**

Supposons, en effet, que nous refusons la logique de la rentabilité dans laquelle l'ONCF se place. Nous savons déjà, en effet, que le projet actuel de TGV marocain est une entreprise non rentable (voir question p.19). Comme pour un hôpital ou une école. S'agirait-il d'un projet qui devra être financé par la contribution fiscale de tous les citoyens ? Or, combien parmi eux n'auront probablement jamais l'occasion dans leur vie de monter non pas dans le TGV, mais même dans un train ordinaire ?

Voilà un train dans lequel ne risquent de monter que ceux qui en auront les moyens, et qui sera subventionné par l'argent de monsieur tout le monde ! Le comble du " service public " !

On peut, en tant qu'usagers, se poser légitimement les questions suivantes : Quel sera le prix du ticket pour les navettiers Casa / Rabat

et Rabat / Kenitra? Y aura-t-il un régime avec des prix différents en raison des différents niveaux de confort – selon qu'on monte dans une rame de TGV ou dans une rame de Aouita qui rouleront de toute manière tous deux à la même (petite) vitesse sur ces trajets? Supposons que l'ONCF différencie les prix pour le même trajet. Le TGV, plus coûteux, occupera nécessairement une partie des horaires habituels des rames Aouita. Cela obligera-t-il, selon l'heure, à déboursier plus pour faire le même trajet à la même vitesse?

Autant de questions auxquelles on ne trouve pas de réponses dans les documents de l'ONCF.

## ▮ Qu'est-ce qui est proposé pour 20 MMDH?

Dans 20 MMDH sont inclus deux gros paquets. Il y a 4,4 MMDH pour le matériel roulant: les locomotives et les wagons. Sans appel d'offres, c'est le prix d'Alstom. Et puis il y a les 15,1 MMDH pour les 200 km de Ligne Grande Vitesse entre Tanger et Kénitra.

Avant de revenir sur cette partie, et sur le coût projeté, il faut rappeler que le projet à ce prix-là est un Train à Grande Vitesse... qui fera de la petite vitesse sur 150 des 350 km du projet! Ou alors, pour faire de la grande vitesse sur tout le parcours, il faudrait ajouter, au moins, 11 à 12 MMDH (le coût minimum supposé du tronçon de LGV Kénitra / Casa).

Maintenant, pour les 200 km de LGV, on nous annonce un prix au kilomètre pour le moins étonnant: 76 MDH. En effet, le coût au kilomètre annoncé en Europe pour les lignes à grande vitesse est de près de 200 MDH, et c'est une moyenne! Ce serait donc près de 2,5 fois moins cher au Maroc ?

D'abord, il est douteux que l'écart du coût de la main d'oeuvre puisse expliquer une telle différence. Ensuite, lorsqu'on parle d'un coût moyen, c'est qu'il y a des lignes (ou des parties de lignes) très coûteuses, et d'autres moins.

Dans notre cas, ce qui coûtera le plus cher, ce sont les travaux nécessaires pour faire traverser une région sujette à des inondations. Ce qui signifie des ouvrages permettant la surélévation de la ligne de chemin de fer. Le prix annoncé risque de réserver des surprises.

Pour 20 MMDH – un chiffre qui risque d'enfler rapidement –, on n'a qu'une partie (car il y manque le tronçon Kénitra / Casa) du début d'un projet. Et s'il devait être poussé plus avant (encore d'autres lignes sur d'autres trajets), un tel projet finira par se chiffrer à des centaines de milliards de dirhams.

Ainsi, en n'annonçant " que " 20 MMDH, qui est déjà une somme énorme par rapport au niveau du PIB marocain, on omet d'annoncer que ce n'est que le début d'un engagement financier colossal dans lequel on veut entraîner le Maroc, à un moment où les finances publiques sont dans une situation particulièrement critique.

**20 MMDH, ce n'est que le début d'un engagement financier colossal.**

Comme le dit le ministre des Transports, « si j'avais les moyens financiers, c'est une ligne de TGV entre Agadir et Oujda que je déciderai immédiatement ». Oui, justement, Monsieur le Ministre, nous n'en avons pas les moyens financiers, alors que nos déficits sociaux (éducation et santé) sont considérables, comme le prouve notre Indice de Développement Humain.

## ▮ Ce train va permettre de gagner du temps...

Nous estimons le gain de temps réalisé par l'utilisateur du futur TGV Casablanca / Tanger à 40 % comparativement avec l'utilisateur de l'autoroute sur le même axe, c'est-à-dire 120 mn au lieu de 230 mn. Sauf que ce temps gagné se réduit à 21 % seulement quand on y ajoute au moins 35 mn pour accéder à la station ferroviaire. Il sera difficile, pour ne pas dire impossible, de convaincre un automobiliste de laisser

tomber sa voiture, surtout lorsqu'il est en famille, et de prendre le TGV et ses tarifs élevés. Ce pari semble perdu dans les conditions actuelles marquées par la vétusté des transports en commun dans les grands centres urbains. Le paradoxe, c'est que le choix de développer un TGV se fera certainement aux dépens des transports en commun qui devraient être la priorité des autorités publiques et le premier pas vers un transport multimodal.

## ► Pourquoi dites-vous que ce projet n'est pas prioritaire pour le Maroc?

La priorité du peuple marocain n'est certainement pas dans le gain d'une heure sur un trajet de 200 km. Elle n'est de surcroît pas du tout une priorité pour un train dont le prix restera inaccessible.

Le même investissement, mais pour des lignes ferroviaires classiques, contribuerait non seulement au développement des régions enclavées mais pourrait créer plus d'emplois que les 1 300 prévus par le TGV et éviterait à coup sûr les drames d'Angfou et d'autres régions qui souffrent de la marginalisation – Errachidia, Khénifra, Bouarfa, Zagora –, sans compter l'intérêt manifeste sur le plan social et économique d'une liaison ferroviaire Casa / Agadir et au-delà.

Le social est au cœur du développement : le pays souffre de carences de routes, d'écoles, de dispensaires, de centres culturels, d'espaces verts...

Nous estimons que le budget du TGV est l'équivalent de :

- 5 000 écoles ou 3 000 lycées en zone urbaine,
- 25 000 écoles en zone rurale,
- 100 grandes écoles d'ingénieurs ou 300 instituts de formation technique totalement équipés,
- 25 grands centres universitaires hospitaliers totalement équipés et d'une capacité globale de 22 000 lits,
- 6 000 hectares viabilisés de zones industrielles (36 000 unités industrielles),

- 16 000 centres socioculturels, bibliothèques ou maisons de quartier,
- 10 000 médiathèques,
- 16 000 kilomètres de routes rurales.

C'est pourquoi le TGV n'est, selon nous, pas une priorité pour le Maroc tel qu'il est aujourd'hui. Nous faisons le choix du social et de l'intérêt de la majorité contre un projet qui profiterait à une minorité.

## ► Êtes-vous contre le TGV à cause d'Alstom?

Les raisons d'être de cette campagne anti-TGV sont – comme il a été abordé dans les réponses à la majorité des questions – nombreuses et variées.

Une raison supplémentaire pourrait être que la technologie acquise auprès d'Alstom n'est pas la moins chère du marché. Malgré les dénégations de l'ONCF affirmant que le « *contrat avec Alstom pour 400 M€ [a été] négocié aux meilleures conditions de prix du marché* ». Le choix de passer avec Alstom un contrat de gré à gré – au lieu de recourir, selon les normes reconnues, à un appel d'offres international – ne permet pas à l'ONCF d'étayer sérieusement ses prétentions. Dans d'autres cas, on sait que l'offre d'Alstom dépassait de 30 % les offres du concurrent le mieux placé !

Ceci dit, il existe encore d'autres raisons spécifiques qui militent contre la décision de prendre Alstom comme partenaire. La première résulte de la position actuelle d'Alstom par rapport à la Banque Mondiale et à un ensemble de banques de développement : la Banque Africaine de Développement, la Banque Asiatique de Développement, la Banque Interaméricaine de Développement, et la Banque Européenne pour la Reconstruction et le Développement. Ces banques ont inscrit 4 filiales d'Alstom sur la liste noire des entreprises exclues de

la participation à des projets de développement qu'elles financent, et cela pour pratiques de corruption. Il s'agit de :

- Alstom Hydro France
- Alstom Network Schweiz AG / Alstom Network Switzerland LTD. / Alstom Network Suisse\*97 (précédemment connue sous le nom de Alstom Prom Ltd.)
- Alstom Peru S.A
- Alstom Power Hydraulique

(Voir la liste noire de la banque mondiale sur : <http://web.worldbank.org/external/default/main?theSitePK=84266&contentMDK=64069844&menuPK=116730&pagePK=64148989&piPK=64148984>).

De plus, tout dernièrement, une banque suisse a saisi un compte ayant servi à payer à un gendre de Benali des " commissions " concernant des contrats entre la Tunisie et Alstom. (Voir : [http://www.letemps.ch/Facet/print/Uuid/9d2d993a-7914-11e1-ada0-6a2344aab778/Largent\\_du\\_clan\\_Ben\\_Ali\\_fait\\_surface\\_à\\_Genève](http://www.letemps.ch/Facet/print/Uuid/9d2d993a-7914-11e1-ada0-6a2344aab778/Largent_du_clan_Ben_Ali_fait_surface_à_Genève)).

Voir aussi : [http://www.liberation.fr/economie/2012/05/08/entre-ethique-et-pots-de-vin-que-trame-alstom\\_817297](http://www.liberation.fr/economie/2012/05/08/entre-ethique-et-pots-de-vin-que-trame-alstom_817297)).

À un moment où le discours officiel au Maroc redouble de déclarations d'intention concernant la " bonne gouvernance ", le choix de prendre Alstom pour partenaire semble, pour le moins, mal venu.

Mais il existe une autre raison sérieuse de remettre en question ce partenariat. Les Conventions de Genève considèrent que l'implantation à des fins de colonisation de populations civiles sur un territoire conquis par la force est un " crime de guerre ". Et là, c'est de la Palestine dont il est question.

La construction de lignes de tramway à Jérusalem (Al Qods) reliant les colonies implantées au-delà de la ligne verte (" frontières de 1967 ") avec celles en deçà, tentant ainsi de renforcer le fait accompli de la " réunification-de-la-ville-Capitale-éternelle-d'Israël ", et de faciliter

**Alstom est une société promotrice du tramway de l'Apartheid à Jérusalem.**

les déplacements des colons de la Cisjordanie, est clairement une participation à un crime de guerre. C'est la raison pour laquelle la Ligue Arabe, à la demande de l'Autorité Nationale Palestinienne – dans ce cas unanimement appuyée par l'opinion publique palestinienne et ses organisations –, a pris à Khartoum en 2006 la décision de boycotter les deux sociétés, Alstom et Veolia, promotrices du tramway de l'Apartheid. À ce jour, on sait que l'Arabie Saoudite a appliqué cette décision, en écartant Alstom de son projet de construction de train rapide reliant La Mecque à Médine (un projet de 10 MM\$), projet finalement confié à un consortium espagnol, et cela, non pas pour des raisons économiques, puisqu'Alstom avait finalement décidé de s'aligner sur son concurrent en baissant ses prix de 30 %, mais clairement par solidarité avec la cause palestinienne.

Le Maroc, qui préside aux destinées du Comité Al Qods, aurait peut-être quelques raisons sérieuses d'écarter Alstom d'un partenariat sur un projet de cette taille...

## ► Le TGV a-t-il marché ailleurs?

Depuis 1981, année de la mise en service du TGV en France (environ 2 000 km de TGV), ce pays a dû sacrifier le développement des lignes classiques de la SNCF en faveur de la grande vitesse.

Financièrement, ce mode de transport va de mal en pis. Pour la directrice générale de SNCF Voyages, la rentabilité du TGV « *décroît à grande vitesse* ». Selon la SNCF toujours, 30 % des lignes TGV ne sont pas rentables. Sur les petites et moyennes distances, la France comme l'Allemagne (1 285 km de TGV) ont été obligées de réduire la vitesse du TGV de 320 km/h à 200 ou 230 km/h pour améliorer la rentabilité. Crise économique oblige, l'Espagne (2 600 km de TGV) vient d'annoncer le report de toutes les futures lignes TGV à... 2024. À noter que le TGV espagnol essuie annuellement 120 millions d'euros de pertes, malgré une subvention d'État de 660 millions pour le service public. Globalement, la croissance du trafic TGV en Europe s'essouffle et la rentabilité est en baisse continue sous le double effet

de la hausse des coûts de construction et de maintenance, et de la concurrence de l'aérien low-cost.

## ▮ Quelles démarches avez-vous entamées à ce jour?

Après le lancement voici quelques mois de notre appel STOP TGV et la signature de plusieurs milliers de militants et d'une cinquantaine d'associations à travers le pays, nous avons réussi à convaincre une partie des citoyens marocains de l'urgence d'ouvrir un débat démocratique. Les médias ont reconnu l'intérêt de la question et des dizaines d'associations, d'écoles, d'universités ont organisé des conférences sur le sujet.

Par ailleurs, depuis le début de notre initiative, nous n'avons cessé de demander un débat contradictoire avec les pro-TGV. Malheureusement, ceux-ci se dérobent constamment. Tout porte à croire qu'eux-mêmes ne croient pas suffisamment à la solidité de leur argumentaire. ■

# Conclusion

Le train est sans conteste une formidable invention. Il est potentiellement un moyen de transport démocratique par excellence (on pense au métro!). Il a été un des ressorts de la révolution industrielle dans les pays capitalistes occidentaux, par ses effets d'entraînement sur la production locale de l'acier et du charbon. Et, en même temps qu'il a servi à l'acheminement des marchandises, il est rapidement devenu un moyen de transport de masse à la portée de tout un chacun.

Pour prendre l'exemple de la France, c'est plus de 30 000 km de voie ferrée (pour environ 2 000 km de TGV) qui desservent aujourd'hui un réseau dense reliant aussi de nombreuses agglomérations de petite taille.

Pour des raisons de "rentabilité", le développement de lignes de TGV, qui ne représentent qu'une petite partie du réseau français, a eu pour conséquence le résultat une déstabilisation du fonctionnement de ce réseau : l'aspiration d'une partie importante des ressources de la SNCF par toutes les grandes lignes de TGV, en fonctionnement et en projet, a abouti à un appauvrissement des ressources destinées aux petites mailles du réseau. Il est attesté qu'on assiste à une dégradation du service pour les petites villes, les distances courtes, etc. Le développement du TGV a abouti à l'existence d'un système à deux niveaux. Le plus élevé, ou encore

le supérieur, fréquenté principalement par les usagers disposant de moyens financiers suffisants, et qui, même au prix fort, est un gouffre financier. Et le moins élevé, pour ne pas dire l'inférieur, dont le service se dégrade, voire, par endroits, disparaît.

Dans notre contexte, le réseau de trains normaux reste misérable et ne concerne qu'une faible partie de la population. En projetant de mettre en place – mais les ressources financières le permettraient-elles? – un réseau de trains qui risque de n'être fréquenté que par ceux qui en ont les moyens (c'est la loi à l'échelle de tous les pays où des trains à grande vitesse ont été développés), on est à l'inverse d'un projet démocratique.

C'est exactement ce qu'on pourrait appeler un train aristocratique. Un train pour une minorité, et qui sera payé par la majorité. ■

**Le TGV est un train pour une minorité qui sera payé par une majorité.**

# Revue de presse



## TGV marocain : veto allemand

23/12/2010 à 11h:53 Par Jeune Afrique

Le train à grande vitesse (TGV) qui devrait relier, à partir de 2016, Tanger à Rabat en une heure et vingt minutes, contre trois heures et cinquante-cinq minutes aujourd'hui, ne sera pas financé par la Banque européenne d'investissement (BEI).

## Rue89

MAROC À GRANDE VITESSE

20/09/2011 à 09h02

### Au Maroc, Sarkozy lance un TGV opaque qui passe mal

Pierre Haski | Co-fondateur Rue89

Le Maroc a-t-il besoin d'un TGV ? Les Marocains sont partagés alors que Nicolas Sarkozy effectue, ce jeudi, une visite à grande vitesse au royaume chérifien, pour lancer les travaux du TGV Tanger-Casablanca via Rabat, un contrat remporté dans des conditions tout sauf transparentes par les entreprises françaises.

## Courrier international

### "Monsieur Sarkozy, votre TGV, c'est du racket"

Le roi Mohamed VI et le président Nicolas Sarkozy ont lancé le 29 septembre à Tanger les travaux du premier TGV arabe et maghrébin. Un projet très critiqué à un moment où le pays peine à boucler les dépenses publiques.

03.10.2011 | Merouane Korso | Maghreb Émergent

## LE SOIR

### Le collectif anti-TGV s'explique

Le collectif des associations « STOP TGV » mène une campagne contre le projet du TGV prévu en 2015. Aux yeux des membres du collectif, ce projet reste très coûteux et pas du tout convenable aux priorités du pays. Témoignages des membres du collectif et du citoyen lambda.

## The New York Times

### Morocco's High-Speed Train Not Yet on Track

By AIDA ALAMI  
Published: April 18, 2012

CASABLANCA — The Moroccan government's cherished ambition to build a fast train linking its major cities is running into trouble.

## TELQUEL

### Tribune. Gare au TGV !

 30 Avr 2012  Par : Omar Balafrej

D'un coût exorbitant de 25 milliards de dirhams, qui auraient pu être investis ailleurs, le projet de Train à grande vitesse symbolise la confrontation entre deux projets de société.



### TGV : le Maroc a-t-il les moyens de mener grand train ?

Par **LÉA-LISA WESTERHOFF** Correspondante à Rabat (Maroc)

Lancée en septembre, la première ligne à grande vitesse du monde arabe serait-elle déjà en train de poser problème ? C'est bien l'espoir que caresse la cinquantaine d'associations qui a formé le collectif Stop TGV et multiplie, pour y parvenir, les tribunes dans la presse et les conférences.

## actuel

### TGV : L'impossible débat

actuel n°138, vendredi 20 avril 2012

Jeudi 19 avril, 16h, ils devaient débattre face à face. Au ministère des Transports, les représentants du collectif Stop TGV et ceux de l'ONCF, ainsi que le ministre de l'Équipement et du Transport avaient prévu de confronter leurs arguments pour la première fois. Hélas, après la distribution sur place d'un article paru sur le site Mediapart et intitulé, « T comme torpille, G comme gabégie et V comme vol », Aziz Rebbah a pris la mouche se considérant comme insulté et a refusé le débat. Selon Omar Balafrej, le collectif Stop TGV n'a jamais participé à

## TV5MONDE

### Le TGV marocain : une ligne à haute tension

La polémique ne retombe pas. Dimanche 20 mai, dans plusieurs grandes villes marocaines, des manifestations ont eu lieu contre le projet de ligne à grande vitesse. Retrouvez nos explications sur ce projet pharaonique et éminemment politique.



## Selon le New York Times : Le TGV, pas encore sur les rails

Le projet de la Ligne à grande vitesse ayant pour objectif de relier les principaux pôles urbains du Maroc – en l'occurrence l'axe Casablanca-Rabat-Tanger, connaît quelques difficultés, a écrit le journal américain « The New York Times » dans un article publié le 19 avril dernier et dont voici la traduction.



## Sept mois après son lancement Le projet TGV alimente toujours la polémique

Dernière mise à jour : 14/05/2012 à 13:37

*Inauguré depuis septembre 2011, le projet du TGV Casablanca-Tanger suscite toujours la polémique. Le collectif "Stop TGV" qui milite pour d'autres priorités, au vu de la cherté du projet, est né et son débat avec les autorités qui tiennent mordicus au TGV a avorté dernièrement. Chacun campe sur sa position.*



## Lancé il y a sept mois, le projet TGV Maroc alimente une polémique

publié le 14/05/2012 à 13:56, mis à jour à 15:18

**RABAT - Est-ce une bataille gauche-droite ' technocrates contre militants ' riches contre les pauvres ' Le chantier du futur TGV marocain est en bonne marche, mais "l'affaire" continue de mobiliser deux camps opposés, révélant deux visions du Maroc de demain.**



MAROC/ECONOMIE - Article publié le : lundi 21 mai 2012 - Dernière modification le : lundi 21 mai 2012

## Maroc : TGV, le nouveau chantier de la discorde

Prévue pour 2015, la construction d'une ligne de train à grande vitesse qui relierait Casablanca à Tanger fait polémique. Depuis un mois, partisans et adversaires du projet s'opposent par voie de presse. Les opposants au TGV sont descendus le 20 mai dans la rue dans une vingtaine de ville.



Édition N° 3725 du 2012/02/22

### LES ANTI-TGV SORTENT AU GRAND JOUR

- UN COLLECTIF D'ASSOCIATIONS APPELE À LA NON-RÉALISATION DE CE PROJET
- ET À LA RÉAFFECTATION DE SON BUDGET À D'AUTRES CHANTIERS PRIORITAIRES
- POUR EUX, 10 M DE LIGNE TGV, C'EST L'ÉQUIVALENT D'UNE ÉCOLE RURALE



## Omar Balafrej, "Le TGV n'est pas une priorité dans le Maroc d'aujourd'hui "

Mis à jour ( Vendredi, 18 Mai 2012 10:44 )

**CONTROVERSE.** Pour Omar Balafrej, il n'est jamais trop tard pour bien faire ou pour corriger une erreur. Ce serait même un signe de maturité politique que de revenir sur cette mauvaise décision.



# STOP TGV !

Cette petite brochure n'a d'autre ambition que de répondre aux questions qui ont été le plus souvent posées, soit dans les conférences, soit par la presse.

Le collectif Stop TGV espère qu'elle sera utile à tous ceux que ce sujet interpelle et qui souhaitent élaborer une première ébauche de point de vue pour pouvoir participer au débat.

[www.stoptgv.com](http://www.stoptgv.com)