

# L'incroyable chantier de la première LGV d'Afrique

Le tronçon Tanger-Kenitra est en cours d'achèvement. La « ligne à grande vitesse Maroc » est prévue pour 2018

## REPORTAGE

KENITRA, TANGER (MAROC)

Dans la lumière de l'hiver marocain, une longue cicatrice dessine un trait sombre sur le flanc des collines verdies par les pluies récentes. Voici la « trace ». La future « ligne à grande vitesse (LGV) Maroc », dont le premier tronçon est en cours d'achèvement entre Tanger et Kenitra. Cinq mille six cents hommes et leurs machines s'affairent sur un chantier de 200 kilomètres qui accumule les superlatifs : l'équivalent de 60 montagnes de terre déplacées en cinq ans, le plus long viaduc pour TGV jamais réalisé, l'équivalent de 100 kilomètres de pieux ancrés dans le sol, 700 000 traverses, 48 000 tonnes de rails...

La LGV Maroc est la première du genre en Afrique. Elle mettra Tanger à 1h20 de Rabat et à 2h10 de Casablanca (contre presque 5 heures aujourd'hui). C'est un défi et une fierté pour le royaume : le Maroc sera le premier pays du continent à être capable de lancer un train à 320 km/h sur son réseau ferré.

### Partenariat avec la SNCF

L'enjeu existe aussi pour la SNCF, qui accompagne l'Office national des chemins de fer marocains (ONCF) en tant qu'assistant à la maîtrise d'ouvrage et qui veut faire de ce programme une vitrine pour son développement international.

Jeudi 29 décembre, Guillaume Pepy, le président de la SNCF, et son homologue de l'ONCF, Mohamed Rabie Khlie, sont venus décrire la « mobilisation générale » pour achever le chantier. Ils ont pris acte du retard important des travaux en signant un avenant au contrat initial entre les deux entreprises. La ligne aurait dû être mise en service en décembre 2015. Elle ne sera finalement ouverte qu'à la mi-2018, selon les termes du nouvel accord. L'investissement initial de 1,8 milliard d'euros

**Le plus long viaduc pour TGV jamais réalisé, 60 montagnes de terre déplacées, 48 000 tonnes de rails...**

gonfle du coup pour atteindre 2,1 milliards d'euros au total.

La grande vitesse au Maroc, c'est une aventure de dix ans voulue au plus haut niveau. Du lancement du projet en 2007 au début des travaux en 2011, les dirigeants français et marocains ont béni la coopération ferroviaire entre les deux pays. Y compris pour l'achat des trains. Douze rames de type TGV Euroduplex à deux étages ont, par volontés royale et présidentielle, été commandées à Alstom sans appel d'offres. Elles ont été livrées en 2015 et viennent d'achever leurs essais sur les voies classiques marocaines à 160 km/h.

Mais c'est en 2011 qu'intervient un événement qui va retarder les travaux : le « printemps arabe ». A la suite des réformes qui ont suivi les manifestations de mécontentement, plus question d'exproprier par oukaze les Marocains dont les propriétés se trouvent sur le trajet de la LGV ! « Les problèmes fonciers nous ont fait perdre des mois », constate Dominique Vastel, directeur des projets Maroc à la SNCF. Il faut désormais respecter les citoyens du royaume et les indemnisations vont se négocier longuement à l'amiable dans plus de 80 % des cas.

Décembre 2016, retour sur la « trace ». Plus précisément sur le viaduc d'El Hachef : 3,5 kilomètres de béton et d'acier qui s'élancent à l'assaut du raidillon dominant la plaine marécageuse. L'ouvrage majeur de la ligne résume à lui seul les grands défis du chantier.

Il faut d'abord affronter le terrible vent latéral, sorte de mistral



Une rame de TGV prête à être chargée sur un bateau à destination de Tanger (Maroc), à La Rochelle, le 26 juin 2015. XAVIER LEOTY/AFP

maghrébin, qui peut souffler à plus de 120 km/h. Des capteurs reliés à la signalisation ralentissent automatiquement les trains quand ils détectent une situation de danger. Il faut ensuite s'adapter au terrain instable ou spongieux. Pour cela, on a ancré dans le sous-sol d'immenses pieux de 70 mètres pour assurer la stabilité du viaduc.

Enfin, il faut prendre en compte le risque sismique important dans cette région. A cet effet, les piles du viaduc sont équipées d'amortisseurs qui empêchent la structure de rompre en cas de secousse.

« Sans l'expertise de la SNCF, les Marocains ne seraient pas venus à

bout de ces défis », glisse un des responsables du chantier. « Sur une LGV, les réglages se font au millimètre près », précise Kian Gavtache, le patron des équipes SNCF travaillant à la LGV Maroc. C'est là que réside la partie délicate du partenariat : faire en sorte que les personnels de l'ONCF s'approprient cette science française de la très grande vitesse. « Il faut former, former former, martèle M. Pepy. N'oublions pas que pour un cheminot classique, la grande vitesse c'est un tout autre monde que celui du rail conventionnel. »

Direction le centre de maintenance des rames grande vitesse de Tanger où la formation des fu-

turs mainteneurs a justement démarré. La SNCF et l'ONCF ont bâti là, à travers une coentreprise, un outil ferroviaire ultramoderne pouvant maintenir jusqu'à 30 rames : un atelier traversant de 200 mètres de long, gris et élégant, des voies sur pilotis, une machine à laver les trains, un vérin en fosse, outil rare (le premier à être installé au Maroc) permettant de dégager par-dessous les pièces lourdes. « On a ici ce qui se fait de mieux en matière de technicentre », affirme Franck Courtault, directeur industriel du lieu.

Tout est donc prêt pour un fonctionnement en conditions réel-

les : la mise sous tension à 25 000 volts est prévue pour le 26 janvier et des tests sur une portion de 40 kilomètres sont programmés avant le printemps 2017. Ce sera la concrétisation d'un tour de force, celui d'avoir mené à bien une ligne ultramoderne à un coût maîtrisé. « Le Maroc est en train de bâtir la LGV aux standards européens la moins chère du monde », résume le directeur général de l'ONCF, Mohamed Rabie Khlie, soit 9 millions d'euros du kilomètre. A comparer à la facture de la LGV Tours-Bordeaux qui excède les 20 millions sur la même distance. ■

ÉRIC BÉZIAT

## Le lent rattrapage de la Roumanie et de la Bulgarie

Entrés dans l'Union européenne il y a dix ans, les deux pays restent les plus pauvres des Vingt-Huit

Le 1<sup>er</sup> janvier 2017, la Roumanie et la Bulgarie fêteront les dix ans de leur entrée dans l'Union européenne (UE). Alors que Bucarest se cherche toujours un premier ministre et que Sofia vient d'élire un président prorusse, l'humeur, dans les deux pays d'Europe centrale et orientale, n'est pas à la célébration festive. Plutôt au réalisme désenchanté.

« Le bilan économique des dix dernières années est positif, mais contrasté », explique Thierry Apoteker, président du cabinet TAC Economics. « La convergence avec les autres pays membres a commencé, mais le chemin est encore long », ajoute Anna Dorbec, spécialiste de la région chez BNP Paribas.

Si l'on se fie aux seuls indicateurs, ces deux économies sont plus solides qu'il y a dix ans. En 2016, la Roumanie devrait enregistrer une croissance du produit intérieur brut (PIB) de 5,2 %, la plus forte des 28 pays membres, selon la Commission européenne. Et la Bulgarie n'est pas loin derrière (3 %). « La possibilité de voyager, l'ouverture à l'Ouest, l'arrivée de capitaux étrangers ont apporté un grand bol d'air et d'espoir à nos peuples », raconte Desislava Nikolova, économiste en chef à l'IME, un think tank de Sofia.

En 2015, le PIB annuel par habitant est passé de 4 900 euros

en 2007 à 5 700 euros en Bulgarie et de 6 200 euros à 7 100 euros en Roumanie.

« De plus, les industries locales se sont intégrées dans les chaînes de production européennes », détaille M. Apoteker. En particulier, celle de Roumanie, qui a vu s'installer sur son sol de nombreux constructeurs automobiles comme Renault ou Volkswagen, attirés par la main-d'œuvre à bas coût. Et la Bulgarie, qui reste très agricole, peut se targuer d'attirer de plus en plus de touristes et de services informatiques. En outre, les finances publiques sont saines : les deux Etats affichent une dette publique inférieure à 40 % du PIB.

### «Système corrompu»

En dépit de ces progrès, ces deux pays restent néanmoins les plus pauvres de l'UE. En parité de pouvoir d'achat, le PIB par tête bulgare équivalait, en 2015, à 47 % de celui de la moyenne européenne et le roumain, à 57 %. « Les écarts de revenus entre les villes et les campagnes, où l'extrême pauvreté est répandue, sont toujours criants », ajoute Dominique Fruchter, économiste chez l'assureur-crédit Coface.

Et pour cause : le fort rattrapage économique observé au début des années 2000 a été brutalement interrompu par la crise de 2008. La croissance roumaine a

plongé de + 8,5 % en 2008 à - 7,1 % en 2009, et la bulgare, de + 5,6 % à - 4,2 %. Et le chômage a explosé.

Bucarest et Sofia ont alors commencé des politiques d'austérité au goût amer pour la population. « Cette période a signé le retour du fatalisme bulgare, ancré dans les mentalités après des siècles d'occupation ottomane et quarante ans de communisme », raconte Stéphane Delahaye, président de la Chambre de commerce et d'industrie France-Bulgarie. En outre, le pays a traversé une violente crise bancaire en 2014.

Une douloureuse page, aujourd'hui tournée : la croissance est de retour, « principalement portée par la consommation et les fonds structurels européens », résume M<sup>me</sup> Dorbec. Mais aussi par une politique de relance en Roumanie, où le gouvernement social-démocrate s'est engagé à relever le salaire minimum de 1 250 leus à 1 450 leus (275 euros à 319 euros) en 2017. Il faudra néanmoins des décennies encore à Bucarest et à Sofia pour rattraper les standards européens en termes de niveau de vie.

Mais aussi en matière d'infrastructures et d'institutions. « Le système judiciaire bulgare, corrompu et surchargé, fonctionne mal », déplore M. Delahaye. Le même constat est valable en Roumanie, où les scandales de corrup-

tion font régulièrement la une des journaux. En novembre 2015, le premier ministre, Victor Ponta, a ainsi été poussé à la démission. Le tragique incendie d'une discothèque de la capitale, où les normes de sécurité n'étaient pas respectées, a révélé qu'il trempait dans une vaste affaire de corruption.

Depuis, la lutte contre ce genre d'affaires s'est intensifiée. « Même si elle ne peut pas résoudre tous nos problèmes, l'appartenance à l'UE a tout de même permis d'assainir sensiblement les pratiques », estime M<sup>me</sup> Nikolova. Reste que la corruption endémique a freiné la bonne utilisation des fonds structurels européens, qui représentaient respectivement 3,4 % du PIB roumain et 4,5 % du PIB bulgare, en 2015. « Mais, depuis 2007,

près du quart des sommes prévues n'ont pas été versées, du fait des dysfonctionnements des administrations locales », souligne Stéphane Colliac, économiste chez l'assureur-crédit Euler Hermes.

Même lorsque les municipalités font preuve de bonne volonté, elles ne s'illustrent pas toujours par la pertinence des projets retenus. « Les exemples ne manquent pas, comme celui de ce village de retraités où un stade aussi immense qu'inutile a été construit », raconte M<sup>me</sup> Nikolova. La vision économique de long terme fait parfois défaut. »

Outre l'instabilité politique chronique, la Roumanie, 19,9 millions d'habitants, et la Bulgarie, 7,2 millions, souffrent d'un inquiétant déclin démographique. Les jeunes diplômés, notamment en médecine ou en ingénierie, émigrent massivement vers l'Ouest. Une fuite des cerveaux qui pénalise le développement des entreprises. « Dommage, car ces deux économies ont un potentiel important », estime M. Fruchter.

« Peu de monde le sait, conclut-il, mais la Roumanie est l'une des championnes européennes des énergies renouvelables » : selon Eurostat, ces dernières y représentent 41,7 % de la consommation brute d'électricité, contre 27,5 % en moyenne dans l'UE. ■

MARIE CHARREL

**«L'ouverture à l'Ouest et l'arrivée de capitaux étrangers ont apporté un grand bol d'air et d'espoir à nos peuples»**

DESISLAVA NIKOLOVA  
économiste en chef à l'IME

### TÉLÉCOMMUNICATIONS Huawei attend une hausse de 32 % de son chiffre d'affaires en 2016

Vendredi 30 décembre, le chinois Huawei Technologies a déclaré s'attendre à une hausse de 32 % de son chiffre d'affaires en 2016, grâce aux bonnes performances de ses plates-formes commerciales. Installée à Shenzhen, dans le sud de la Chine, l'entreprise, qui rivalise avec le suédois Ericsson pour la place de premier équipementier de télécommunications dans le monde, prévoit un chiffre d'affaires de l'ordre de 520 milliards de yuans, soit quelque 71 milliards d'euros.

### AGROALIMENTAIRE Tereos seul maître à bord de sa grande filiale Guarani au Brésil

Le groupe coopératif Tereos, premier sucrier français, connu pour ses marques Béghin-Say et La Perruche, a annoncé, mercredi 28 décembre, avoir signé un accord avec le géant pétrolier public brésilien Petrobras, dans l'optique de racheter les 46 % de ce dernier dans Guarani, leur coentreprise brésilienne, qui produit du sucre et de l'agrocarburant. Le groupe français Tereos va dépenser 202 millions de dollars, soit quelque 192 millions d'euros. Guarani est le troisième producteur de sucre au Brésil.