



# Développement du train à grande vitesse au Maroc

1

*Profil de l'ONCF : Quelques repères*

2

*Le train à grande vitesse 'Al Boraq' : Expérience inédite*

3

*Les futurs projets de développement: Epine dorsale de la mobilité*

1

*Profil de l'ONCF : Quelques repères*

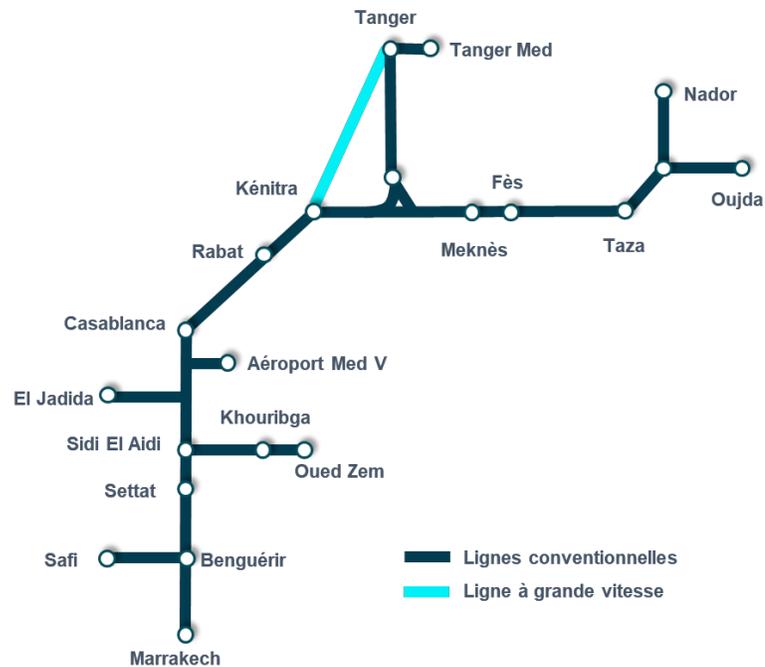
2

*Le train à grande vitesse 'Al Boraq' : Expérience inédite*

3

*Les futurs projets de développement: Epine dorsale de la mobilité*

## Le réseau ferré marocain, épine dorsale d'une mobilité durable...



Données 2023

70

Milliards Dh Investissements  
depuis 2000

33

Classement Monde  
(WEF 2018-2019)

1

Classement Afrique  
(WEF 2018-2019)

## IMPORTANTS PROGRAMMES DEPUIS 2000

### 2000 - 2009

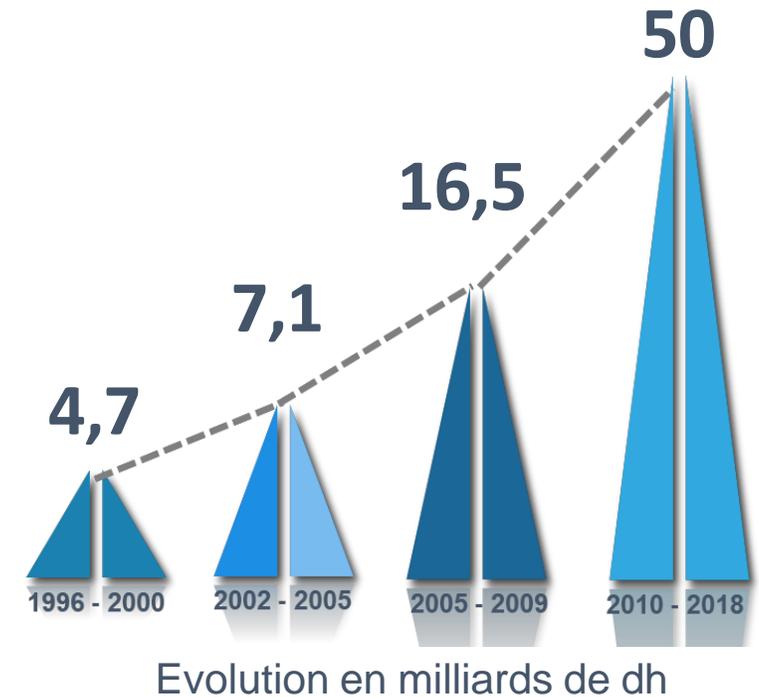
Démarrage de la modernisation et de l'extension du réseau

### Dès 2010

Augmentation de la capacité et modernisation du système ferroviaire

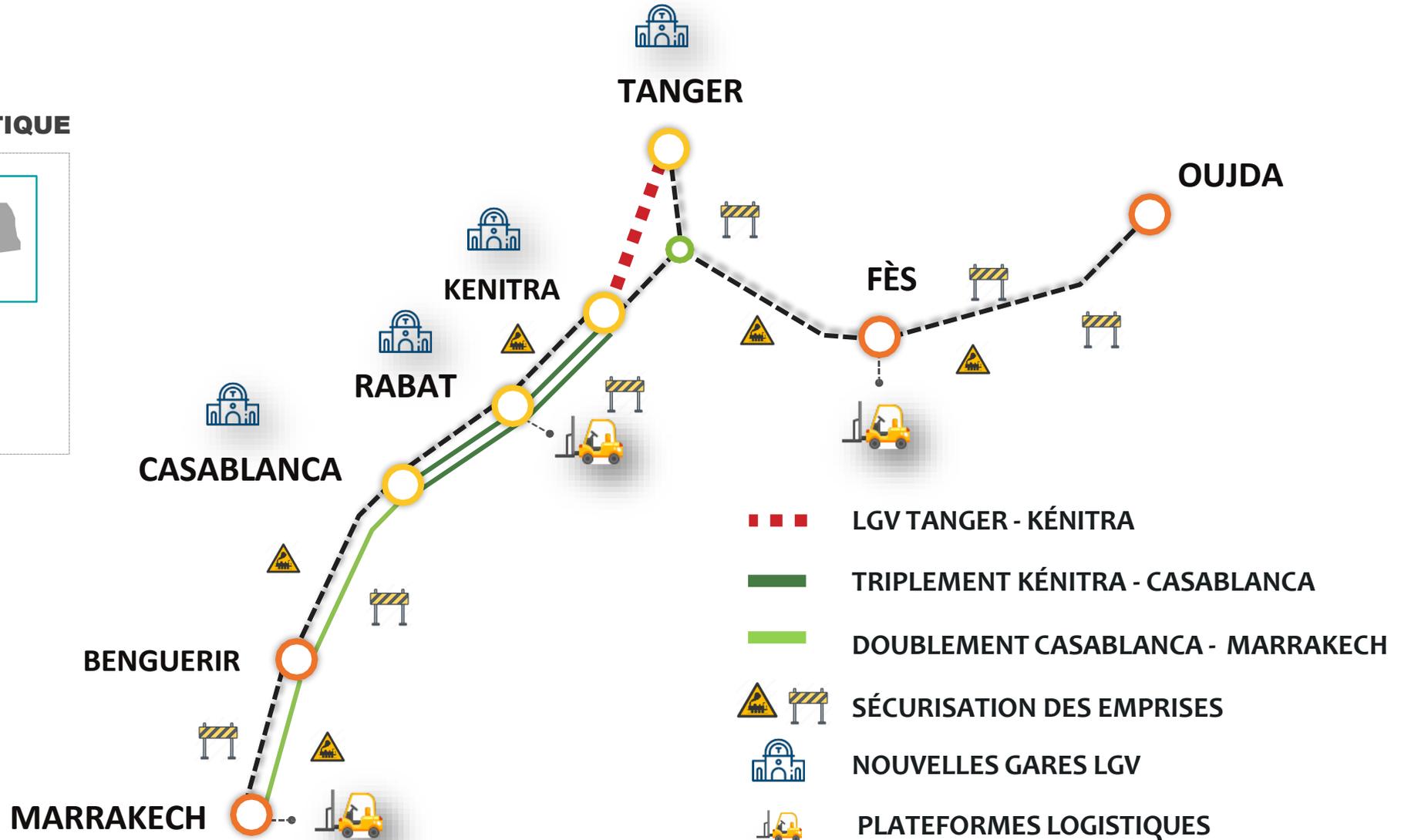
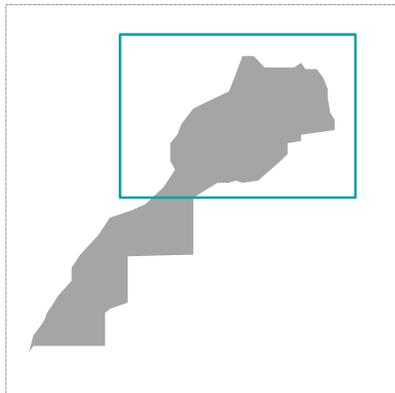
70

Milliards de Dh



Un dernier cycle initié entre 2010 et 2019 avec plusieurs projets structurants

SCHÉMA SYNOPTIQUE



## Quelques illustrations des projets ferroviaires structurants initiés depuis 2010...

### Infrastructure ferroviaire

Al Boraq  
Tanger - Kénitra



Augmentation de la capacité  
Kenitra - Casa



Doublement complet  
Casablanca - Marrakech



Programme de sécurisation  
des emprises ferroviaire



### Gares nouvelle génération

Casa Voyageurs



Rabat - Agdal



Kenitra



Tanger



1

*Profil de l'ONCF : Quelques repères*

2

*Le train à grande vitesse 'Al Boraq' : Expérience inédite*

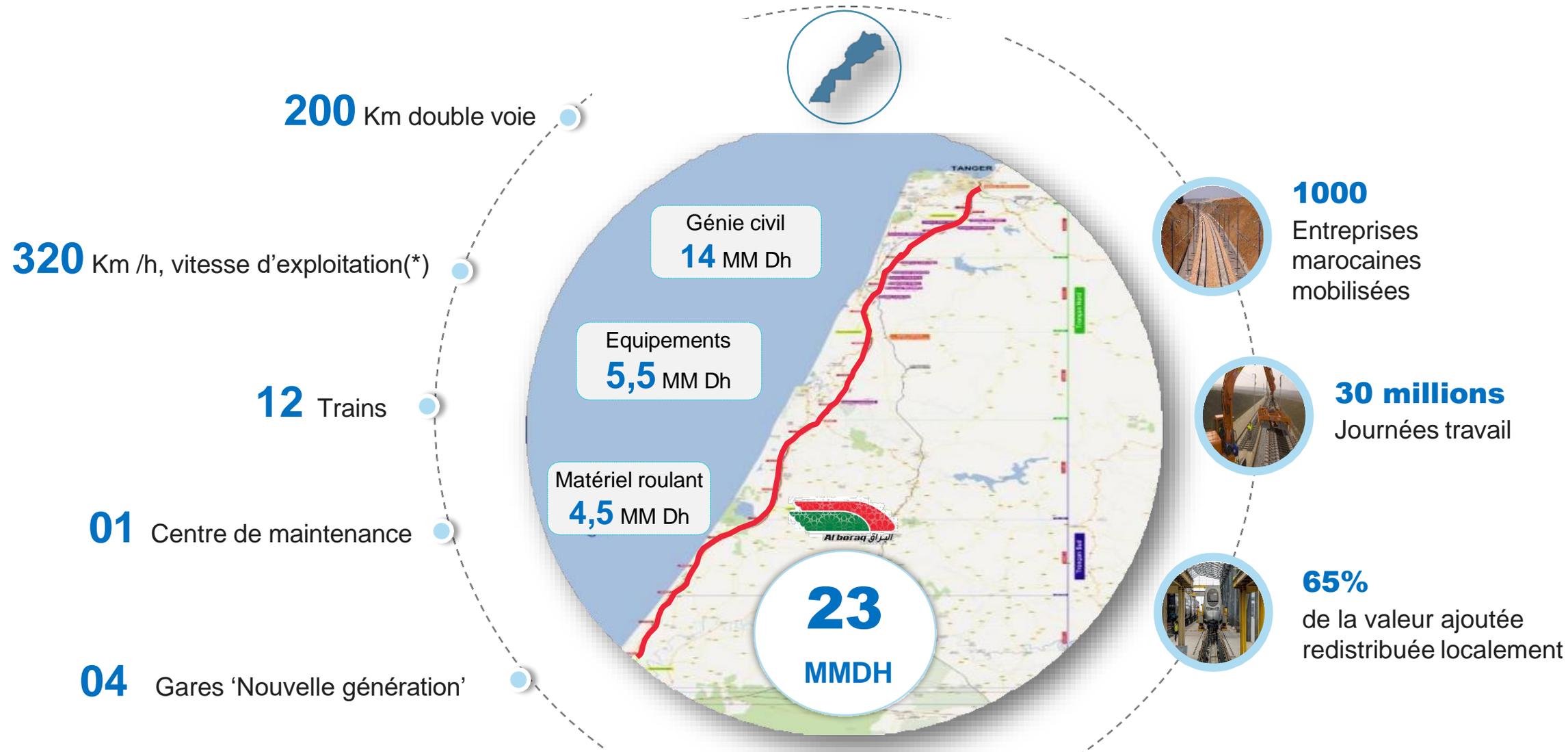
3

*Les futurs projets de développement: Epine dorsale de la mobilité*

*Inauguration par Sa Majesté Le Roi, Que Dieu L'Assiste, du projet Al Boraq le  
15 Novembre 2018*



## Al Boraq, projet emblématique en chiffres



(\*) Ligne conçue pour une vitesse de 350 Km/H : le Maroc détient le 6<sup>ème</sup> record mondial de la vitesse

# Des temps de parcours réduits, avec une nouvelle expérience de voyage inédite...

Nette réduction des temps de voyage



Nouveau concept de voyage



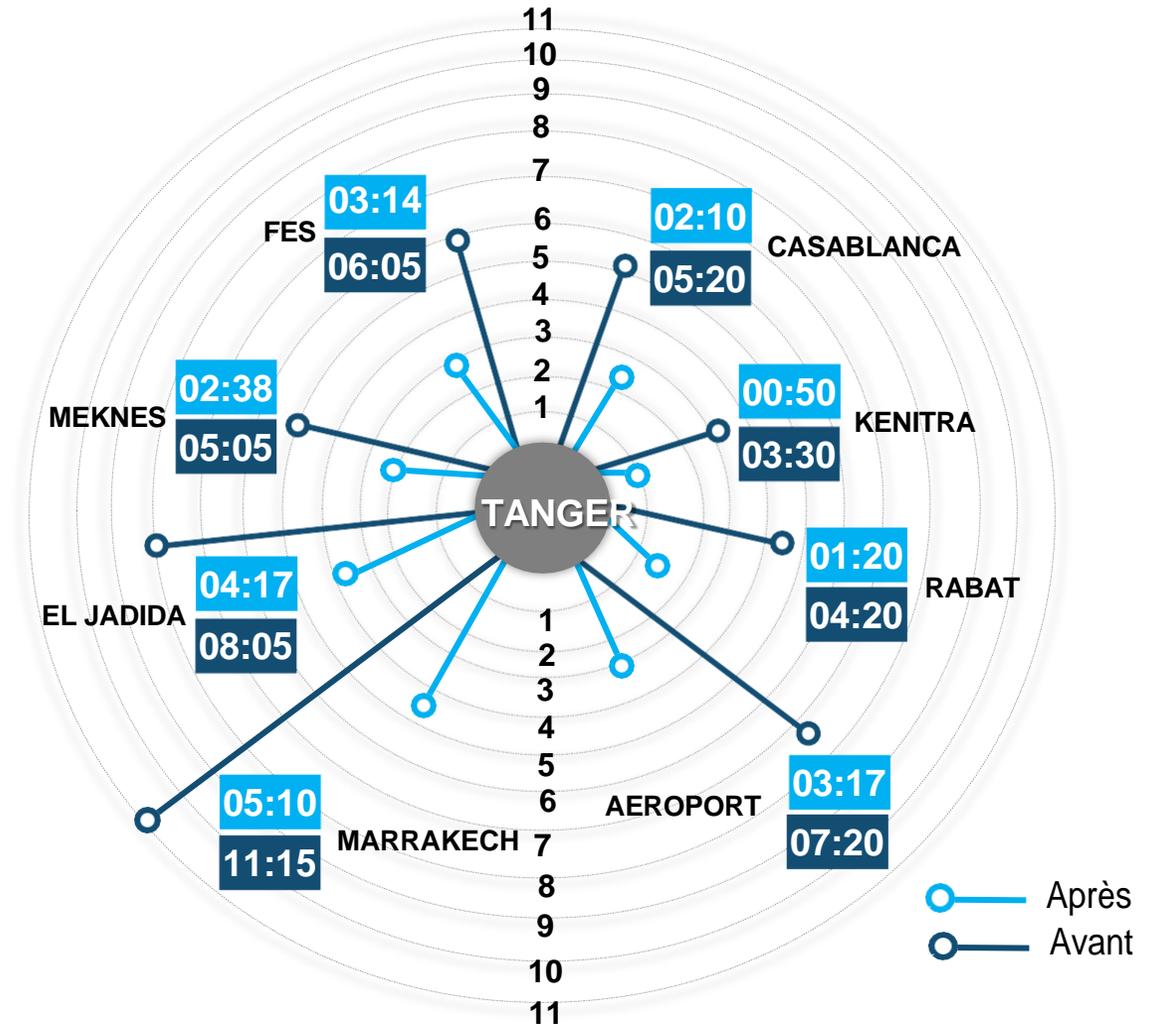
Offres innovantes



Trains cadencés



Excellence opérationnelle



## Des réalisations satisfaisantes et des impacts socio-économiques indéniables (2023)



**3<sup>ème</sup>**  
Rang mondial en termes de vitesse commerciale



**1,4** milliard dh  
Gains pour la Collectivité/an



**825 000**  
Voitures évitées sur la route par an



**- 150**  
Accidents évités par an



**1** milliard de dh équivalent Carbone évités/an

**L'ensemble des trains Al Boraq circulent aujourd'hui avec une énergie éolienne verte depuis janvier 2022.**

## Al Boraq, un changement de perception et une fierté nationale...



### AVANT LE LANCEMENT

- ✗ Elitiste
- ✗ Cher
- ✗ Pour les professionnels
- ✗ Rêve inatteignable

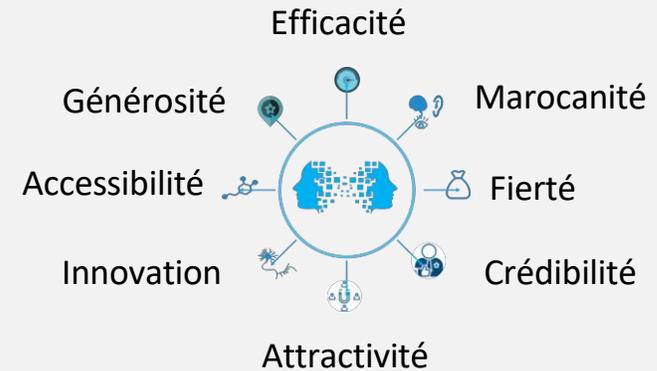


### APRÈS LE LANCEMENT

- ✓ Démocratisation
- ✓ Accessible
- ✓ Pour tous
- ✓ Réalité



### VALEURS DE PORTÉE NATIONALE

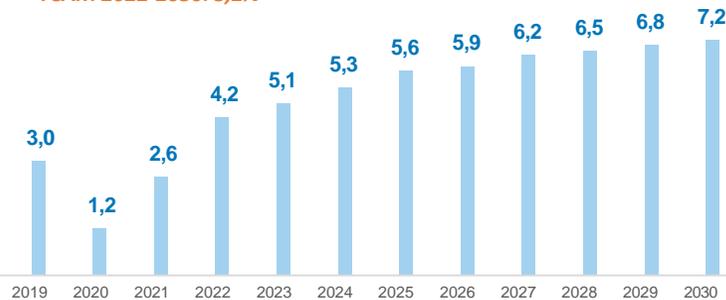


Sondage de perception auprès d'un échantillon représentatif

# Un modèle économique solide: Une contribution possible aux coûts de développement

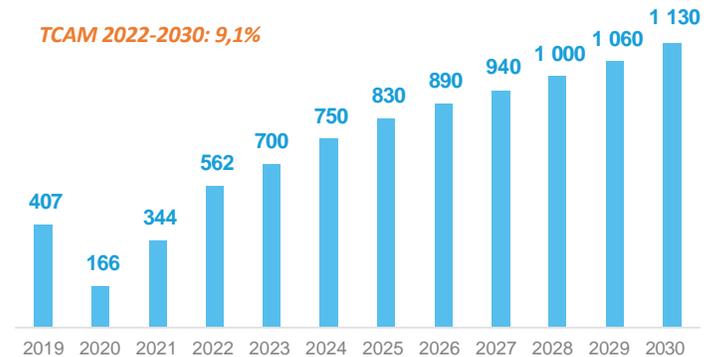
Nombre de Voyageurs (en millions)

TCAM 2022-2030: 5,2%

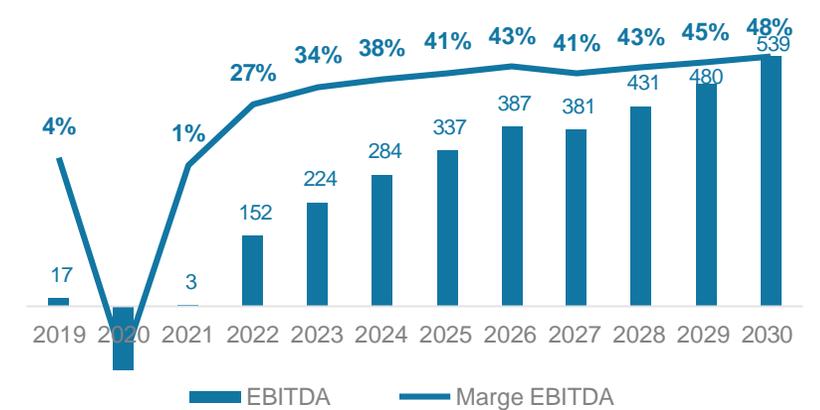


Chiffres d'affaires (en MDH)

TCAM 2022-2030: 9,1%



EBITDA (en MDH)



Grâce à une tarification adaptée et des charges optimisées, le modèle LGV marocain affiche des niveaux de rentabilité largement supérieurs aux benchmarks internationaux



La LGV Tanger – Kénitra permet de couvrir l'ensemble de ses charges d'exploitation et également les coûts de gestion de l'infrastructure



Grâce à la performance attendue, l'exploitation de la LGV peut aussi contribuer aux coûts de développement, et prétendre ainsi couvrir le coût des équipements ferroviaires

## Le développement remarquable des lignes LGV dans le monde...



**58 839 Km**

Longueur du réseau en service (2021)

**+20%**

Augmentation des lignes : 2018 - 2021

**620 milliards**

Trafic mondial en voyageurs x km

**220 à 350 Km/h**

Vitesse commerciale des trains

**19 709 Km**

Lignes en construction (2023)



1

*Profil de l'ONCF : Quelques repères*

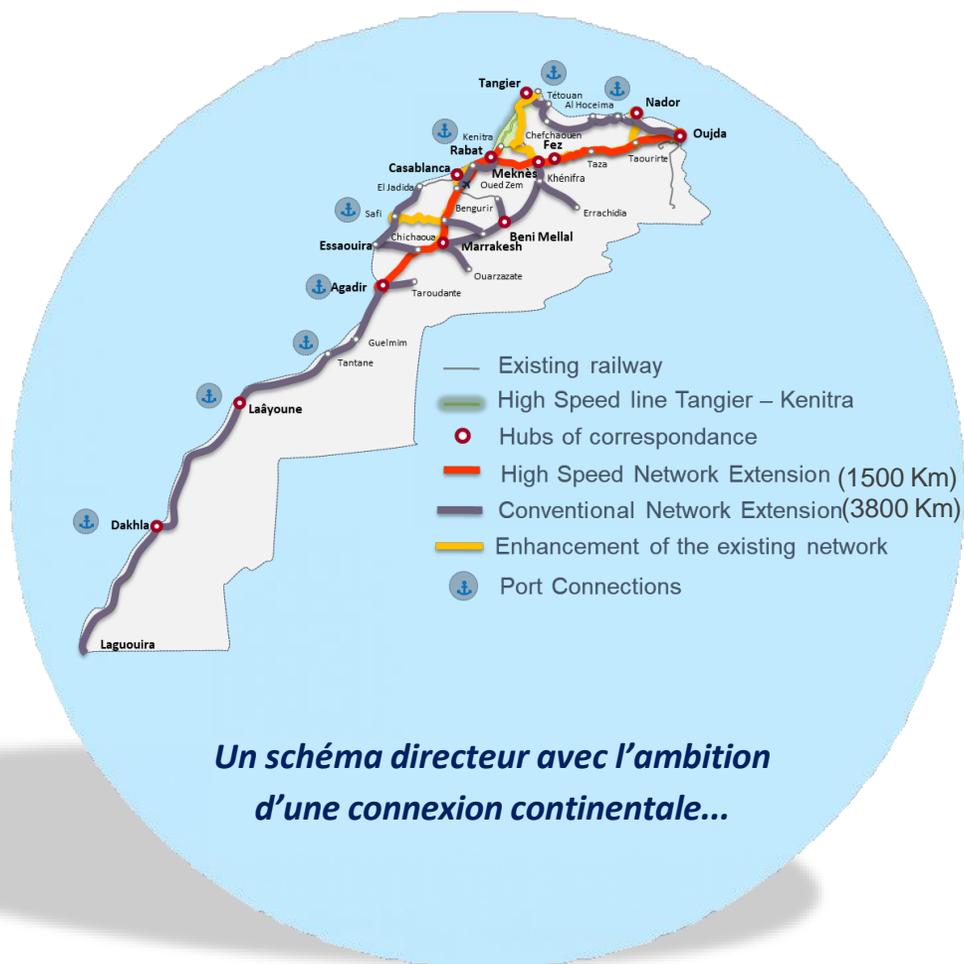
2

*Le train à grande vitesse 'Al Boraq' : Expérience inédite*

3

*Les futurs projets de développement: Epine dorsale de la mobilité*

## Une dynamique déjà créée, à entretenir avec un nouveau cycle de développement à amorcer



Ligne à Grande Vitesse Kenitra-Rabat-Casablanca- Marrakech



Ligne à Grande Vitesse Marrakech – Agadir



Développement d'un service de proximité, type RER, à Casablanca



Développement d'un écosystème ferroviaire industriel permettant la fabrication locale des trains\*

(\*) A l'instar des secteurs de l'aéronautique et de l'automobile.

## L'extension de la LGV vers Agadir, un projet qui s'inscrit dans un schéma directeur permettant de relier Tanger à Agadir en moins de 4h...



**1500 km**  
Longueur



**-3 à 4 fois**  
Temps de parcours



**-500**  
Tués/an sur la route



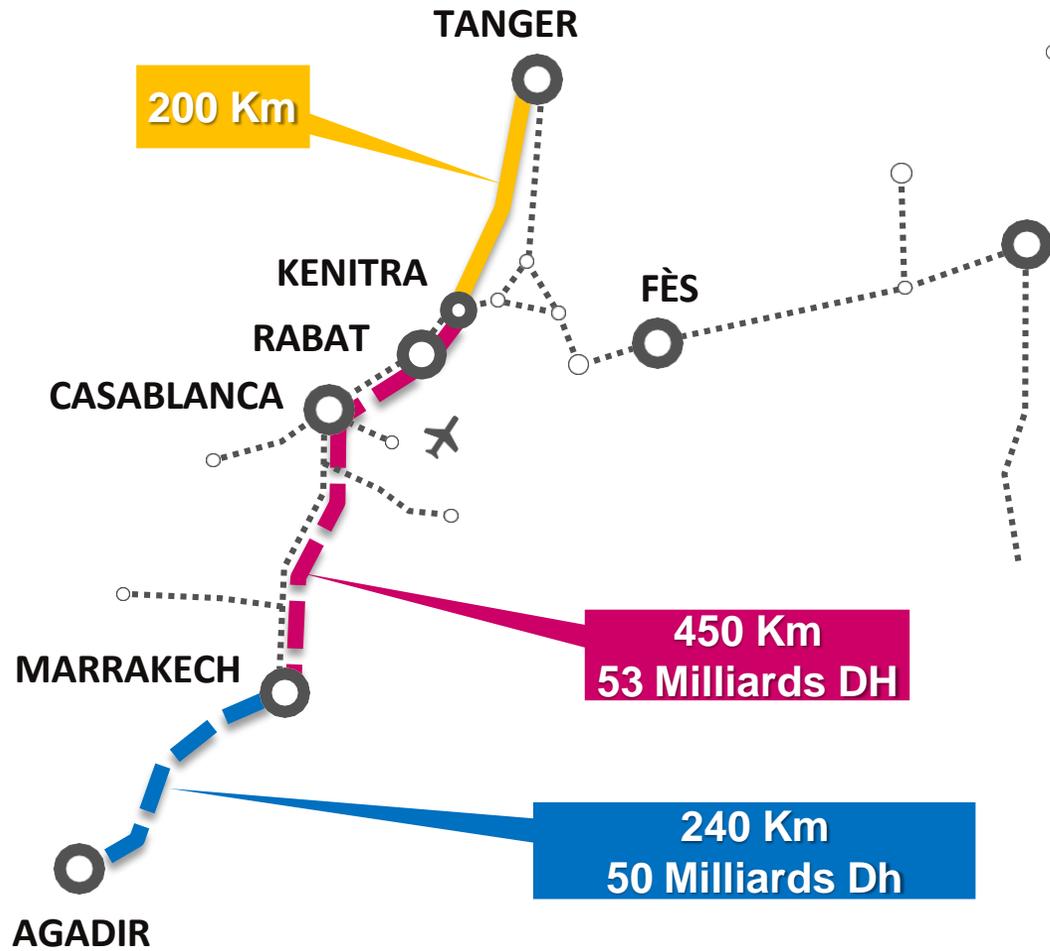
**-210000**  
T/an CO<sub>2</sub> (pollution air)



**-800000**  
T/an CO<sub>2</sub> (effet serre)

Composé de deux grands axes ferroviaires 'Atlantique' et 'Maghrébin', ce schéma a pour objectif de répondre à l'évolution de la mobilité au sein de notre pays avec des retombées significatives sur la Collectivité en termes de sécurité, de création d'emploi et de préservation de l'environnement, en faisant du mode ferroviaire l'épine dorsale de la mobilité durable

**Une dynamique à entretenir avec l'extension des LGV vers le Sud :**  
**Le rail, épine dorsale de la mobilité**



↓  
 Poursuite vers le sud du royaume, notamment les villes de Laayoune et Dakhla, et la continuation vers la Mauritanie.

▶ Tanger – Rabat	<b>1h</b>
▶ Tanger - Casablanca	<b>1h40</b>
▶ Tanger – Marrakech	<b>3h</b>
▶ Rabat – Aéroport Casablanca	<b>35mn</b>
▶ Casablanca – Marrakech	<b>1h15</b>
▶ Marrakech – Aéroport Casablanca	<b>1h05</b>
▶ Marrakech – Agadir	<b>1h</b>

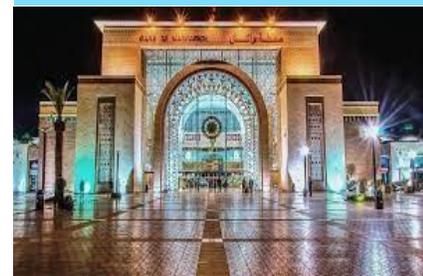
Tanger



Rabat - Agdal



Marrakech



## L'extension de la LGV de Kenitra à Marrakech: Une interconnexion entre les pôles économiques majeurs du Royaume



**58%**  
de la population nationale



**60%**  
Taux d'urbanisation



**67%**  
du PIB national



**70%**  
des échanges commerciaux



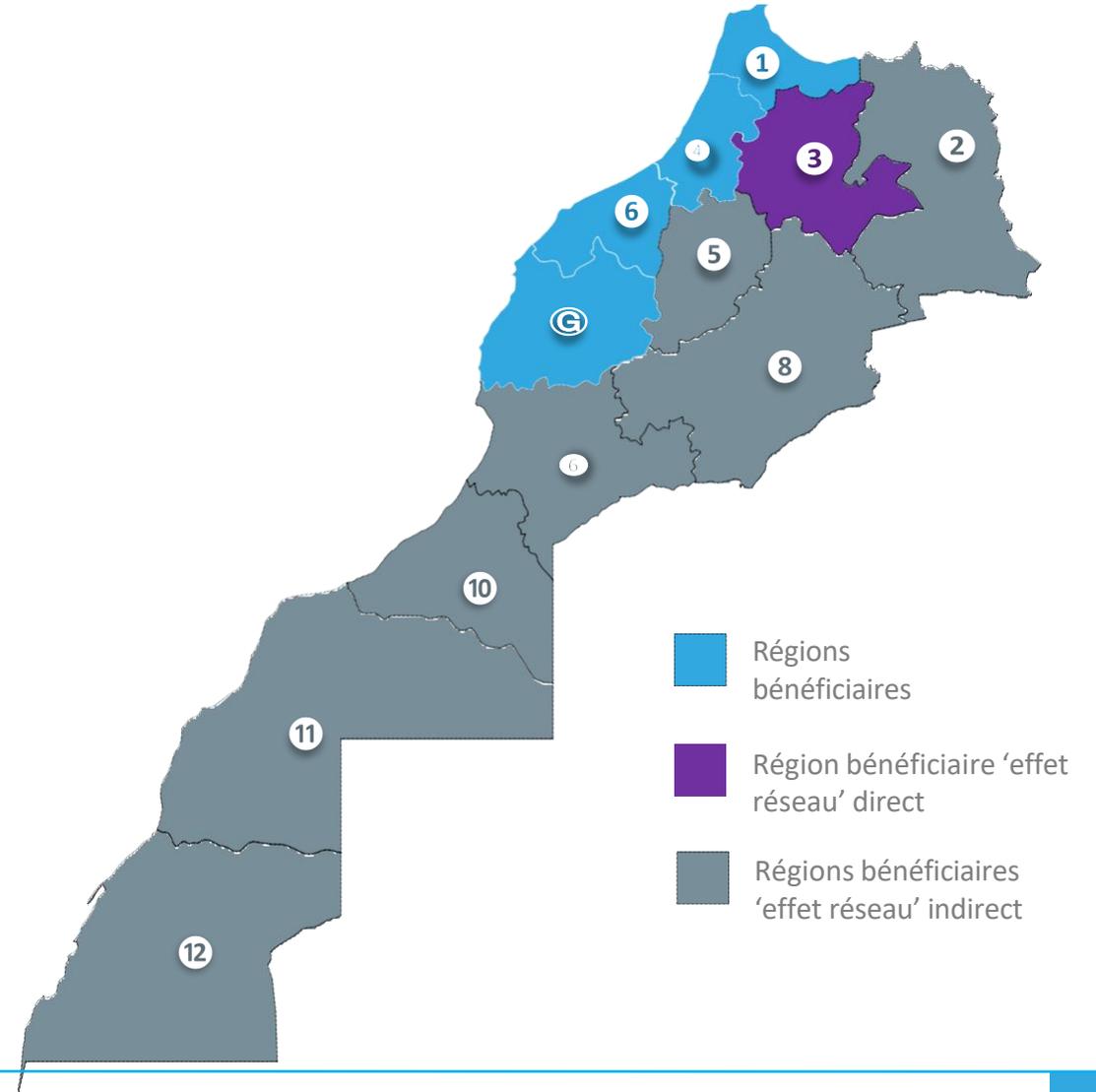
**65%**  
du trafic



**5**  
Destinations touristiques



**3**  
Pôles portuaires



## L'extension de la LGV de Marrakech à Agadir: un vecteur de transformation de deux régions à fort potentiel



**20%**

de la population nationale



**50%**

Taux d'urbanisation



**2**

Grands pôles portuaires



**11,3%**

du territoire national



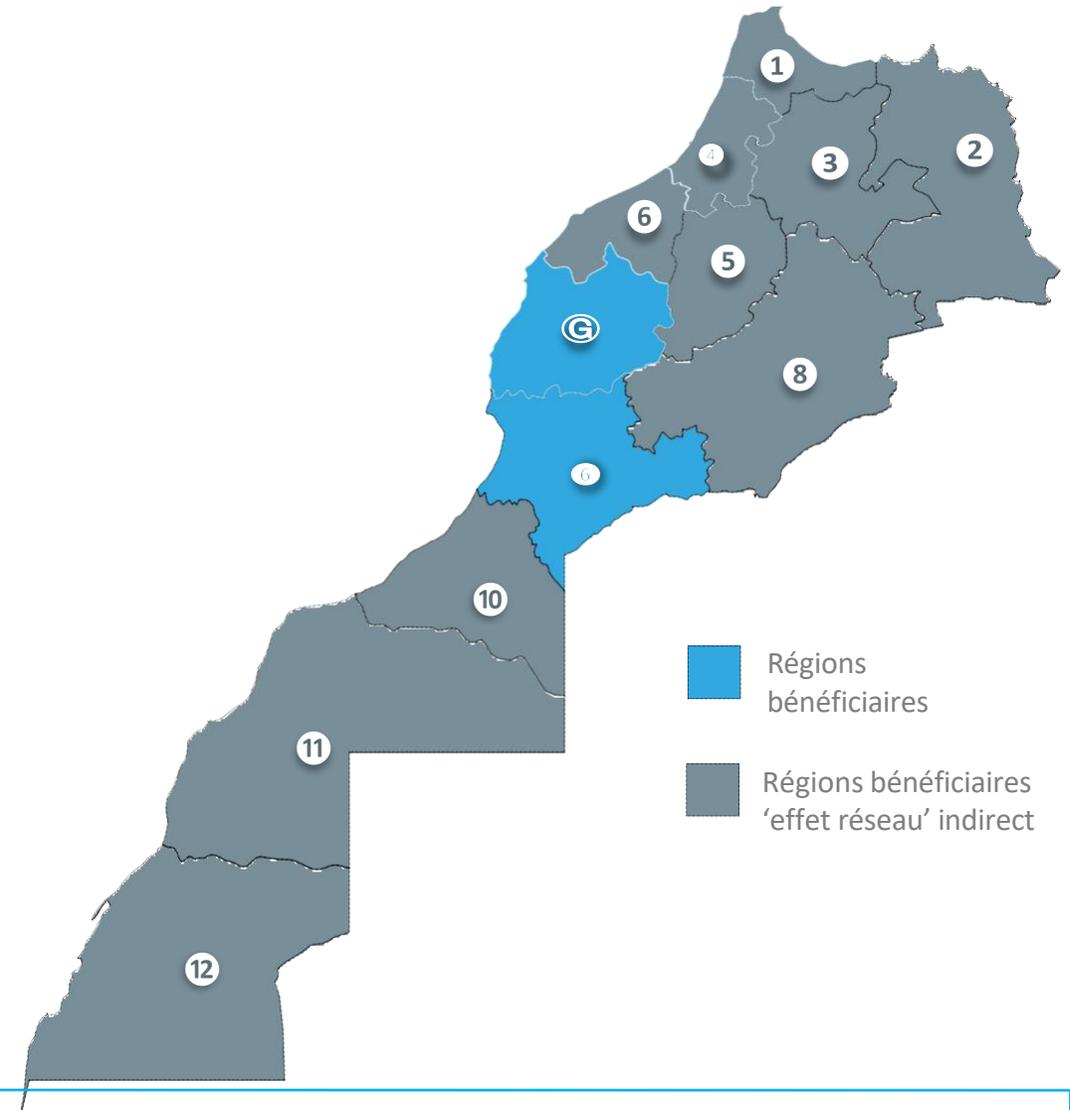
**17,4%**

du PIB national



**2**

Pôles touristiques majeurs



# Un projet avec de multiples retombées socio économiques sur la Collectivité

## Retombées socio-économiques attendues

<b>Territoire</b>	Rapprochement de régions économiques représentant plus de 70% du PIB national
<b>Mobilité</b>	Contribution au développement du trafic régional des zones traversées
<b>Attractivité</b>	Promotion du tissu national et renforcement de la compétitivité logistique
<b>Ecosystème</b>	Développement de l'industrie autour des métiers du secteur ferroviaire
<b>Savoir-faire</b>	Renforcement des compétences et développement d'une ingénierie locale
<b>Rayonnement</b>	Positionnement de leadership en Afrique et partage de l'expérience

# L'extension de la LGV permet une libération de capacité, avec possibilité de développement d'un vrai service de mobilité urbaine dans les principales régions

## Rationnel de l'offre de proximité, type « RER »

1 Régionalisation avancée avec des nouvelles attributions comme le cas du transport

2 Dynamique socio-économique conjuguée à des besoins accrus en mobilité au sein des principales agglomérations

3 Importance accrue de la dimension développement durable face aux défis climatique

4 Un réseau ferroviaire existant, avec un besoin d'investissement en marginal



*Un coût d'inaction assez élevé : Extension routes, nombres de voiture en circulation, embouteillage, accidents, CO2...*

*Le ferroviaire comme solution pour une mobilité durable et bas carbone*

**Région de Casablanca**  
de Mohammed VI jusqu'à la ville de Nouacer, avec desserte cadencée de l'Aéroport Mohammed V, une nouvelle liaison ferroviaire stade de Benslimane, et renforcement des dessertes vers Settat et El Jadida.

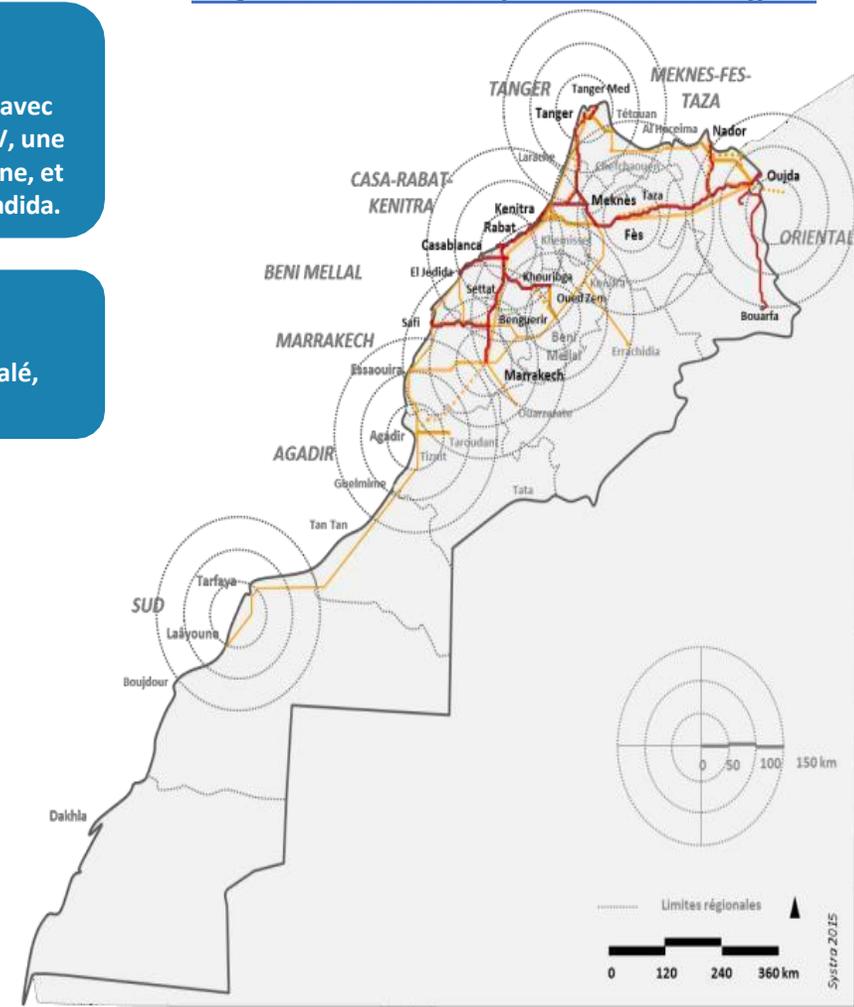
**Région de Rabat**  
de Kénitra jusqu'à Skhirate, en desservant Salé, Rabat, Temara et Ain Atiq

**Région de Marrakech**  
de Benguerir à Marrakech en desservant la nouvelle ville verte OCP

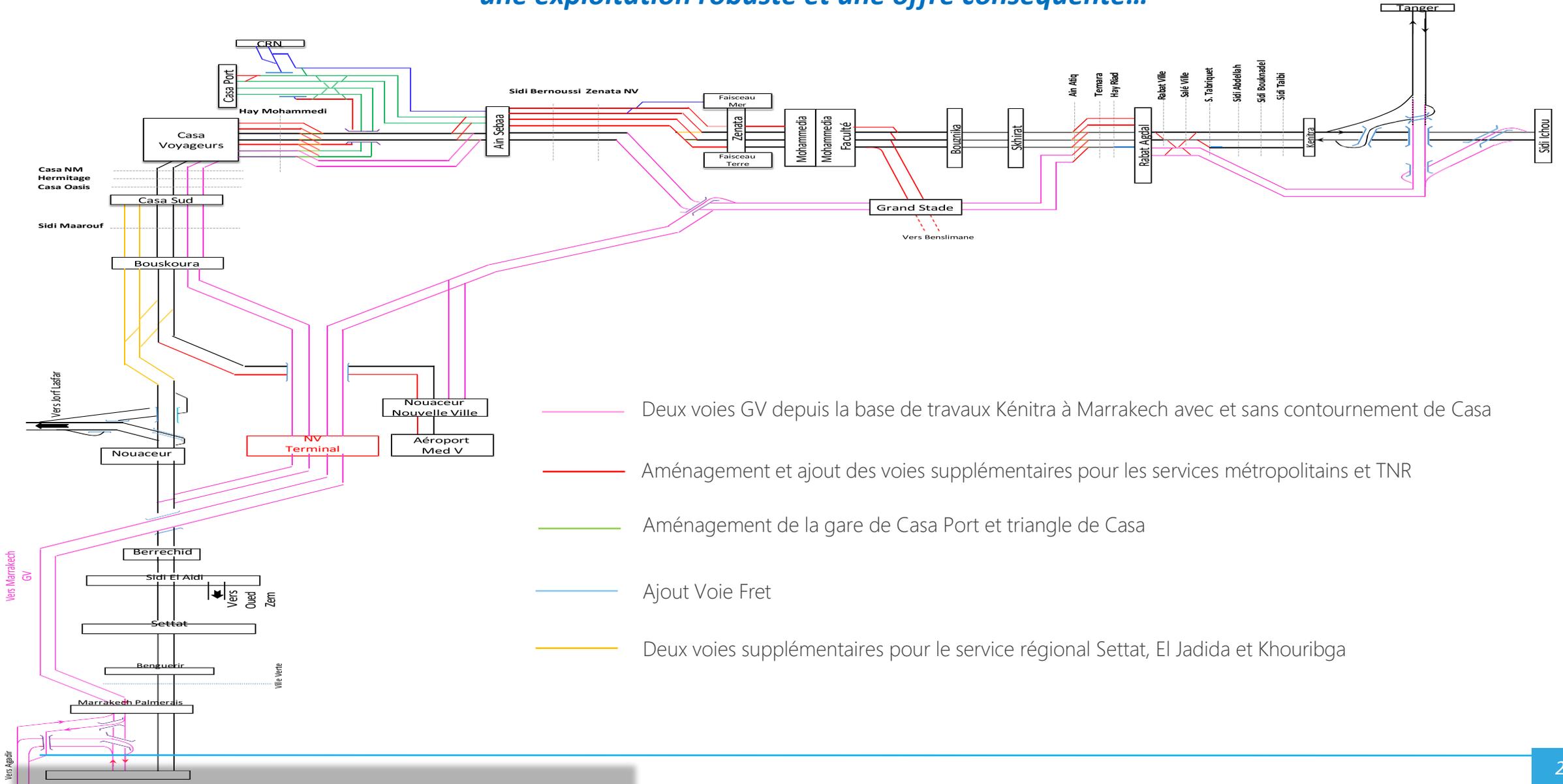
**Région de Tanger**  
une nouvelle liaison ferroviaire de la zone de Gzenaya et de Tanger Tech

**Région de Fès-Meknès :**  
entre les deux villes de la région

## Projets identifiés à fort potentiel dans 5 régions



## Le RER, d'importants travaux compatibles pour une optimisation capacitaire, permettant une exploitation robuste et une offre conséquente...

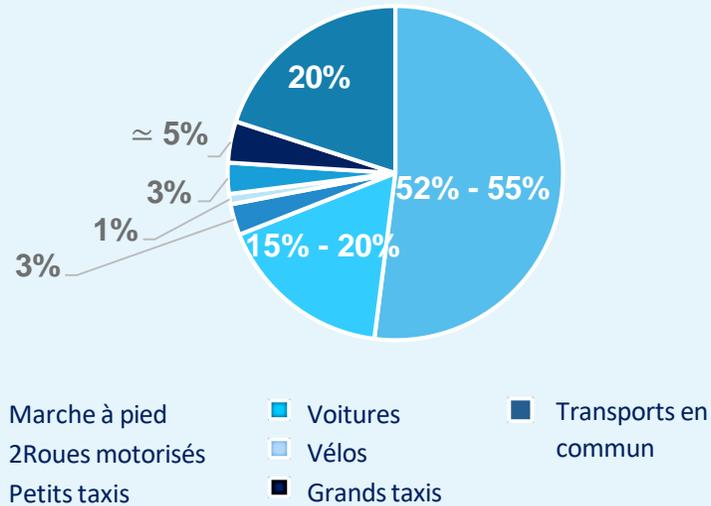


- Deux voies GV depuis la base de travaux Kénitra à Marrakech avec et sans contournement de Casa
- Aménagement et ajout des voies supplémentaires pour les services métropolitains et TNR
- Aménagement de la gare de Casa Port et triangle de Casa
- Ajout Voie Fret
- Deux voies supplémentaires pour le service régional Settât, El Jadida et Khouribga

## RER Casablanca - 25 trains par heure

- **RER Casablanca:** 1 trains toutes les 15 minutes entre mohammadia facultés et Nouaceur et entre Casa port et Nouaceur
- **Casa Voyageur - Hub Nouaceur:** 1 trains toutes les 7,5 minutes
- **Navette aéroport:** 1 trains toutes les 15 minutes
- **TR Casa – Settat et Casa – Jadida:** 1 train toutes les 30 minutes

### Structure des déplacements par jour en 2030 (PDU)



- ▶ En 2018 : **7,9** millions
- ▶ En 2030 : **9,7** millions
- ▶ Déplacements : **180 000** par jour

- Une faible consommation en énergie : RER = 4g de CO2 vs 138 g pour la voiture
- Pour remplacer une ligne SIR par la route, il faudrait une autoroute à 2 X 14 voies ;
- 1 RER = 1300 voitures
- Un outil d'aménagement du territoire qui contribue harmonieusement au déploiement de nouvelles zones d'activité et de résidence.

### Fréquentation du RER/TCSP - 2035



**41 à 53**

Millions de déplacements par an

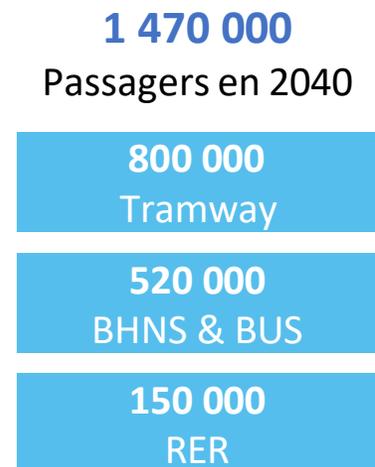
**27% à 32%**

Part de marché en voyageurs-km



## RER Rabat- 14 trains par heure

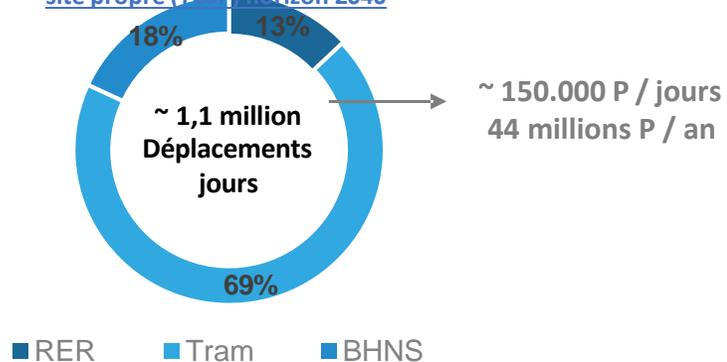
- **RER Rabat:** 1 train toutes les 15 minutes
- **TNR Casablanca - Rabat – Kénitra:** 2 Train par heure
- **TR Kenitra/Sidi Kacem:** 1 train toutes les 30 minutes



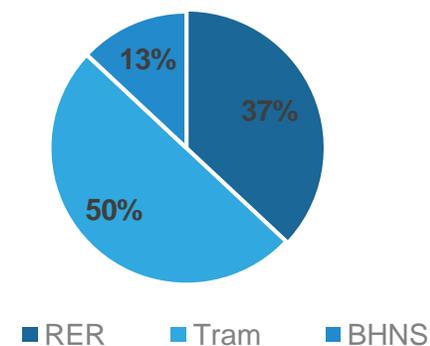
Les services RER représenteraient de l'ordre de 13% du trafic des TC sur Site Propre - TCSP (6 Tramways T1 à T6 et 4 BHNS)...

... Avec un parcours moyen RER représentant plus de deux fois celui des autres TCSP

Part de marché RER dans les TC sur site propre (TCSP) horizon 2040

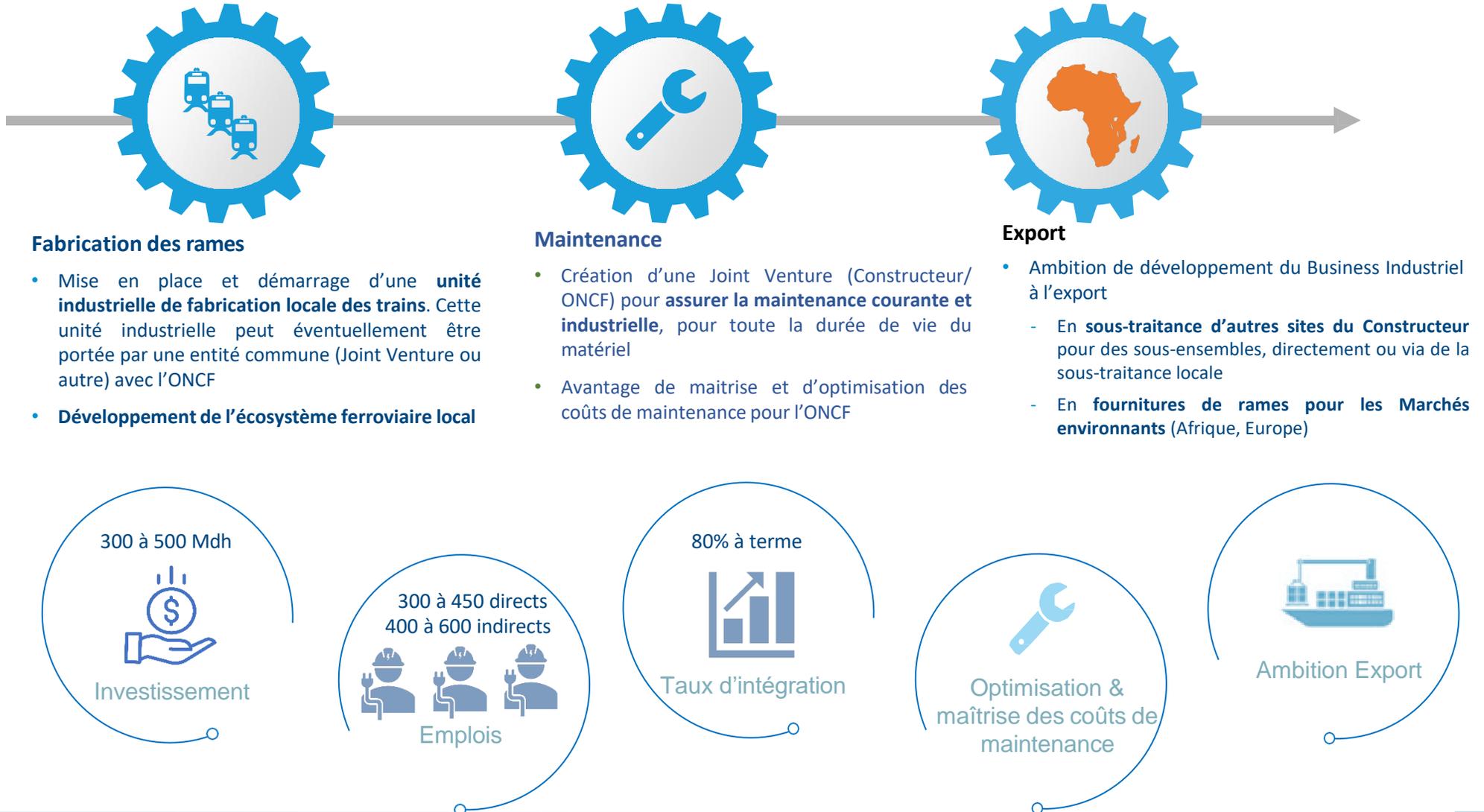


Part de marché RER en Voyageurs-Km Horizon 2040



# Un programme global d'acquisition de Matériel Roulant de 168 trains et 18 GDh, tenant compte des projets de développement ...

...avec opportunité de développement d'un écosystème ferroviaire local





**Merci pour votre attention**