



Impression sur le vif
entre Oujda et Bouarfa.



Découverte du Maroc en train

Rares sont les pays du continent africain à disposer d'un réseau ferroviaire aussi européen que le Maroc. Des milliards sont investis pour relier toujours plus étroitement les villes entre elles et le TGV à deux niveaux, c'est pour bientôt. Aujourd'hui déjà, les amoureux du rail en quête de nouveaux horizons ne sont pas déçus, à l'image de ce Suisse qui a ressuscité une ligne à l'abandon en plein cœur du désert.

Texte: Simon Bühler; photos: Alexandre Brunner



Saveurs locales dans une boucherie de la médina de Marrakech.

A l'heure où l'Afrique du Nord est en proie à des tensions politiques, on est en droit de se demander s'il est de bon ton de s'intéresser aux atouts ferroviaires du Maroc. Avec un peu de recul cependant, on remarque que l'ascension économique et la stabilité de la région sont étroitement liées à l'essor du tourisme d'une part, et au développement des transports publics d'autre part. Actuellement, ces deux facteurs sont des moteurs de croissance économique indispensables pour le pays, qu'il convient de saluer et de rappeler, alors que chaque jour apporte son lot de mauvaises nouvelles en provenance du Maghreb. Par ailleurs, ses mille et une facettes font du Maroc une destination enchantée, comme vous allez le découvrir plus loin.

Les clichés, au placard

Il suffit de monter à bord d'un appareil Royal Air Maroc à Genève et d'ouvrir un journal en français sur le Maroc pour voir s'effondrer séance tenante les clichés peut-être nourris sur ce pays d'Afrique du Nord. Ainsi, un article tire un bilan de la réforme du droit de la famille de 2004 et salue le travail de la ministre du développement social, qui, dans son long combat pour les droits de la femme, défend une participation plus importante des citoyennes aux prochaines élections en 2012; d'autres articles s'intéressent au développement des énergies renouvelables, et plus particulièrement de l'énergie solaire, ou abordent les inquiétudes suscitées par la pollution des sacs plastiques non biodégradables qui contiennent des substances cancérigènes et qui sont interdits au Maroc depuis le début de l'année.

«Au cours de ces dix dernières années, le Maroc a opéré un virage à 180 degrés», nous confie Edi Kunz. Voilà plus de trente ans que cet accro du rail, ce baroudeur titulaire d'un brevet CAS et originaire du Seeland, dans le canton de Berne, connaît cet Etat du Maghreb occidental. En 2001, il a ouvert un hôtel et une agence de voyages à Tinghir, une oasis dans le sud du Maroc. Et de souligner que les faiblesses de la monarchie constitu-

tionnelle du Maroc, si grandes soient-elles, ne doivent pas faire oublier qu'«il nous a fallu plusieurs siècles en Suisse pour parvenir à la démocratie, ce système qui fait notre fierté», tandis que le Maroc a dû attendre l'accession au trône du jeune roi Mohammed VI en 1999 pour pouvoir faire de sérieux progrès en la matière.

Fuite des cerveaux

La dernière décennie n'a pas seulement été marquée par le développement des infrastructures (routes, rails et électricité); d'importants progrès ont aussi été réalisés dans l'accès à l'eau potable. Parallèlement, la mortalité infantile a reculé, le taux d'alphabétisation et les droits des femmes ont progressé. Tout ceci a concouru à faire reculer la pauvreté. Edi Kunz rappelle toutefois que le chômage reste un problème majeur. Du fait de l'évolution démographique, les générations nombreuses sortent aujourd'hui en masse d'écoles et d'universités sur la voie du progrès.

«L'absence d'espoir de décrocher un emploi dans son propre pays» est un facteur inéluctable de frustration qui s'est traduit cette année par des manifestations de faible ampleur. Le roi Mohammed VI a immédiatement engagé des réformes et libéré des prisonniers politiques, permettant jusqu'à présent de dé-



Le Casablanca-Express à la gare de Marrakech.



La gare de Rabat s'est refait une beauté.

crisper assez rapidement la situation. Le Maroc est aussi touché par la fuite des cerveaux et beaucoup de ses têtes pensantes émigrent en Europe. Ce phénomène ne fait que renforcer le rôle joué par le tourisme au Maroc, marché dynamique en plein boom. Grâce au programme «Vision 2010», le nombre de touristes est passé de 4 à 10 millions par an en l'espace de dix ans et le Maroc prévoit à l'horizon 2020 de doubler ce chiffre et de créer 200 000 nouveaux lits.

Marrakech l'enchanteresse

Moteur de cette dynamique touristique et point de départ de notre voyage, Marrakech frappe l'imaginaire. Avec sa vieille ville labyrinthique au cœur de la médina classée au patrimoine de l'Unesco, ses innombrables

échoppes et ateliers de création, ses quelque 30 000 artisans et sa célèbre vie nocturne à l'ambiance cosmopolite, Marrakech continue de fasciner les visiteurs. Par ailleurs, la cité royale n'est qu'à 200 kilomètres à l'est d'Essaouira, port au bord de l'Atlantique abritant de nombreux artistes, et à 200 kilomètres des très chic stations de ski du Haut Atlas. Si Marrakech est très appréciée de la clientèle étrangère pour son cadre géographique, elle l'est aussi de plus en plus des classes moyennes et supérieures aisées marocaines. Le temps d'un week-end, celles-ci s'échappent volontiers de l'atmosphère étouffante de Casablanca et Rabat, ces deux villes d'affaires situées respectivement à 200 km et 300 km, soit trois et quatre bonnes heures de train, pour descendre goûter à la douceur du climat sec de Marrakech. Ainsi, si des complexes touristiques poussent aujourd'hui tout autour de la ville, ce sont également les Marocains qui stimulent activement le marché immobilier.

Marrakech – Casablanca

On comprend alors pourquoi Marrakech dispose d'une gare flambant neuve, avec parterre en marbre, dont la splendeur et le confort n'ont rien à envier aux belles gares européennes. C'est à midi, par un soleil de plomb, que nous montons pour la première fois à

bord d'un train marocain. Il doit nous emmener à Casablanca en trois heures. Nous nous sommes accordé le luxe de voyager en première classe et sommes à notre aise dans ce coquet compartiment de six places. Impossible de nous départir d'une impression de déjà-vu. Nous finissons par reconnaître le logo de la SNCF sur les miroirs, trahissant l'origine française des voitures, dont l'extérieur a été entièrement repeint en rouge et jaune, couleurs de l'ONCF, et qui ont peut-être déjà roulé en Europe.

Installés dans notre compartiment climatisé, nous regardons défiler le paysage nord-africain: plantations péniblement arrachées à une terre brûlée par le soleil, minarets, ha-meaux, mulets couverts de poussière, paysans aux visages sillonnés de rides et femmes voilées. Entre les voitures, certains passagers s'accordent de temps à autre une cigarette.

Casablanca, véritable carrefour du pays

Nous arrivons à l'heure à Casablanca, mais pas de trace de notre chauffeur de bus. Nous entrons alors dans le restaurant de la gare de Casablanca, situé au bord d'un boulevard, et nous consacrons à la découverte des caractères arabes jusqu'au coucher du soleil. Notre chauffeur arrive enfin, chargé de bagages et il articule, épuisé, «bouchon». □

ملاحظات	ساعة	الإجراء	الوقت
تأخير قطار 50 دقيقة	1	بيضاء مسافر	09:15
	2	فاس	09:17
	1	بيضاء ميناء	09:30
	2	سلا تاريكت	09:32
	1	مراكش	09:45
	1	الجديدة	09:45
تغيير بالبيضاء مسافر	1	خريبكة	09:45
تغيير بالبيضاء مسافر	1	لداخلة	09:45
تغيير بمراكش	1	كلميم	09:45
تغيير بمراكش	1	كلميم	09:45

Tableau d'affichage à la gare de Rabat.



Visite chez le chef d'une famille nomade.

Grâce à son port situé au bord de l'Atlantique, Casablanca est le centre névralgique de l'économie marocaine. La cité a par ailleurs la particularité d'être le nœud du réseau ferroviaire marocain, long de 2000 kilomètres. En dépit des clichés romantiques véhiculés par le cinéma et exception faite de certains quartiers pittoresques, Casablanca donne l'impression d'être une ville monstrueuse, inaccessible et bourdonnante. Il n'y a plus qu'à espérer que les lignes de tramway, actuellement en construction, permettront d'aérer un peu la ville.



Edi Kunz dans «son» train du désert.

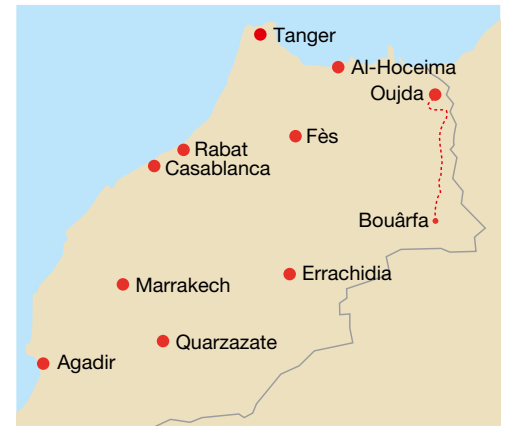
Audience à l'ONCF

Le lendemain, nous parcourons une centaine de kilomètres en une heure de train pour nous rendre à la capitale administrative, Rabat, en chantier elle aussi du fait de la construction d'un tramway. La cité abrite également le siège de l'Office national des chemins de fer (ONCF), l'équivalent marocain de la SNCF en France et des CFF en Suisse.

Hayat Boudhan, chef du département Marketing Voyageurs, nous attend au siège de l'organisation. Depuis la gare récemment rénovée de Rabat, dix minutes à bord d'un RER à deux niveaux d'origine italienne suffisent pour nous y rendre.

Non, elle ne veut pas que nous la photographions, nous explique-t-elle sur un ton charmant mais déterminé. En revanche, elle commence à nous raconter la réussite de l'ONCF, une réussite sans égale sur tout le continent africain.

«Entre 2002 et 2009, le nombre de passagers transportés chaque année par l'ONCF est passé de 14 à 30 millions et l'office prévoit d'en transporter 50 millions à l'horizon 2015.» Quelque 33 milliards de dirhams, soit près de 3,6 milliards de francs suisses, sont investis dans la construction et la modernisation des infrastructures et le renouvellement du matériel roulant. Le projet d'un tout nouveau ré-



--- L'Oriental Désert Express

seau à grande vitesse engouffrera à lui seul 20 milliards de dirhams. La première ligne, qui reliera Tanger, au bord de la Méditerranée, à Casablanca, devrait entrer en service en 2015. Quatorze rames TGV à deux niveaux ont été commandées à la France dans cette optique.

D'autres projets très ambitieux attendent déjà leur tour au fond des tiroirs des chargés de projets, à l'instar de cette ligne de chemin de fer qui devrait relier le Maroc à l'Égypte en passant par l'Algérie, la Tunisie et la Libye. Hayat Boudhan est convaincue qu'à long terme, une fois la crise surmontée, le projet auquel elle a contribué sera un moteur de croissance majeur pour toute l'Afrique du Nord.

Avant d'occuper sa fonction actuelle, elle était impliquée dans le projet du millénaire visant à créer une liaison ferroviaire entre l'Espagne et le Maroc. Les dernières études géologiques ont cependant montré que le fond marin du détroit de Gibraltar ne se prêtait pas à la construction d'un tunnel ferroviaire, ce qui explique pourquoi les promoteurs réfléchissent à présent à l'idée d'un pont. «On a bien le droit de rêver», nous dit Hayat Boudhan en riant.

Nous quittons Rabat et en deux heures de train, nous voilà à Meknès. Ce bastion berbère offre au visiteur un tout autre visage que Ra-

bat ou Casablanca. Un vent de liberté souffle dans la cité, où l'on se sent immédiatement à l'aise. Devant les portes du palais royal, le guide se permet même quelques critiques, évoquant une certaine arrogance et une certaine distance du pouvoir, rappelant la tradition d'indépendance des Berbères, qui prennent la vie du bon côté et qui, du moins à Meknès, n'ont rien perdu de leur joie de vivre malgré l'occupation arabo-musulmane.

Le lendemain, à la gare de Meknès, nous prenons le train sur 400 kilomètres pour nous rendre à Oujda, à environ 80 kilomètres de la Méditerranée, non loin de la frontière algérienne. Par manque de temps, c'est à travers la vitre du train seulement que nous verrons Fès, la plus vieille des quatre cités royales avec Marrakech, Rabat et Meknès.

Rabat – Meknès

Oujda est le point le plus à l'est du réseau ferroviaire marocain. Au-delà, il n'y a plus de train qui circule, officiellement tout du moins car Edi Kunz a ressuscité une ligne de chemin de fer à l'abandon, qui relie Oujda à Bouarfa, plus au sud en longeant la frontière algérienne. Jusqu'ici utilisée exclusivement pour le fret, elle s'ouvre désormais au transport de voyageurs: à partir de trente participants, Edi Kunz affrète auprès de l'ONCF pour «son» train du désert une locomotive, trois techniciens et un mécanicien remplaçant, une voiture climatisée pour les moins téméraires, une voiture ancienne génération des années 1950 avec fenêtre coulissante pour les vrais aventuriers et un fourgon destiné aux six personnes qui dégagent le sable des rails et aux trois autres chargées du service et de la cuisine. Celles-ci préparent des plats frais et servent des boissons et du thé aux voyageurs tout au long de ce périple qui dure entre dix et douze heures afin de les maintenir dans les meilleures dispositions. Pour les occasions spéciales, comme lors de la pleine lune, Edi engage en plus des musiciens ou des danseuses du ventre pour agrémenter le voyage à travers des paysages désertiques plus ou moins variés.

A ce propos, les personnes qui connaissent le désert ne sont pas sans savoir la puissance méditative des étendues désertiques. C'est justement celle-ci qui fait une partie de l'attrait de ce voyage pas comme les autres. Parmi les temps forts de notre périple: la visite d'un campement de nomades au bord de la ligne où ne passe qu'un train par semaine. Le train s'arrête en pleine nature, tandis que l'équipe de déblayage s'active pour dégager les rails.

Découvrir le Maroc

Trois incontournables et deux offres

Maison Vallée Ziz



Des instants de pure magie entre Errachidia et Erfoud: un panorama magnifique sur l'oasis verdoyante de la vallée du Ziz. Pour déjeuner ou séjourner au cœur de l'oasis, la nouvelle Maison Vallée Ziz, située à 30 km au sud d'Errachidia et à 40 km au nord d'Erfoud, est une excellente adresse.

Tél. +212 5 35 88 21 76

www.gite-detape.com

Dunes de Merzouga



C'est au cœur de ces gigantesques dunes de sable et dans un silence absolu qu'opère la magie du désert. Une balade en chameau s'impose. Les bus publics vous amènent jusqu'à la petite ville de Rissani, située à environ 20 km au nord de Mergouza; de là, des taxis font la navette jusqu'à Mergouza qui offre plusieurs possibilités de se loger.

Tinghir: hôtel Tomboctou



L'hôtel d'Edi Kunz se trouve dans une kasbah, érigée en 1944 par le cheikh de Tinghir dans la vallée du Todra. Le confort de ses 17 chambres et la qualité de sa cuisine sont une invitation à la détente.

126, av. Bir Anzarane, 45800 Tinghir

Tél. +212 5 24 83 51 91

www.hoteltomboctou.com

Offres

Le Maroc en train

Voyage 1: Traversée du désert à bord de l'Oriental Désert Express

16 jours pour découvrir le Maroc et plonger dans son histoire et sa culture. Voyagez à bord de l'Oriental Désert Express qui roule exclusivement entre Oujda et Bouarfa.

Prix (vol non compris):

CHF 2980.-/pers., supplément chambre individuelle: CHF 205.-

Dates: du 7 au 22.10.2011 et du 3 au 18.3.2012

Voyage 2: Découverte en train des cités royales et de Tanger

Vivez une semaine de surprises avec ce voyage en train qui vous emmènera à Rabat, Fès, Meknès et Marrakech, les quatre capitales des anciennes dynasties marocaines.

Profitez-en pour faire une excursion à Tanger et découvrez la métropole économique Casablanca.

Prix (vol non compris):

CHF 1190.-/pers., supplément chambre individuelle: CHF 220.-

Dates: du 8 au 15.10.2011 et du 10 au 17.3.2012

Informations et réservation:

Tourisme Pour Tous, MTCH SA

3, Avenue d'Ouchy
1001 Lausanne

Tél. 021 341 10 80, voyagesspeciaux@tourismepourtous.ch

www.tourismepourtous.ch

Voyager seul?

Spécialiste des voyages en train au Maroc depuis vingt ans, Suprateam Travel propose une découverte originale de ce pays:

- Avec la carte Rail Pass, voyagez selon vos envies pendant 7 jours sur l'ensemble du réseau ferroviaire marocain.
- Nous vous proposons des titres de transport, des excursions, des hôtels et bien d'autres choses encore.

Suprateam Travel

Tél. +212 524 83 89 29

europ@supratravel.com

www.trainmaroc.com

TOURISME POUR TOUS

GARANTIE DE VOYAGE

