

## Le Maroc accélère la cadence

De grands projets voient le jour au cours de la dernière décennie : Routes, autoroutes, ports, aéroports, eau, électricité et villes nouvelles

Au cours de la dernière décennie, le Maroc a multiplié les initiatives pour se doter d'infrastructures de base : Routes, autoroutes, ports, aéroports, eau, électricité, villes nouvelles ; au fur et à mesure que les projets sont annoncés, les travaux démarrent. Et lorsque le rythme d'avancement ne satisfait pas, on passe à la vitesse supérieure. L'objectif poursuivi est clair ; le pays veut se donner les moyens de satisfaire ses ambitions de développement économique et social. C'est ce que souligne la Chambre Française du Commerce et d'Industrie du Maroc (CFCIM) dans la dernière édition de sa revue mensuelle « Conjoncture ». Explications. Le développement des infrastructures a un impact direct sur la croissance d'un pays. Elles participent à la réduction de la pauvreté, facilitent la mobilité, augmentent la taille du marché pour les entreprises et le tourisme notamment, contribuent à améliorer la compétitivité et la productivité des opérateurs économiques, leur permettent de soutenir la concurrence sur les marchés internationaux. Dans un document intitulé « Infrastructure et la banque mondiale » daté de 2005, les experts affirment à propos de la région MENA que « les taux de croissance de la région évoluent à la hausse, mais ils pourraient être encore plus élevés si la fourniture des services d'infrastructure s'améliorait ». Au cours de la dernière décennie, le Maroc a fourni d'importants efforts dans ce domaine. Dès qu'un projet est annoncé, le chantier s'active avec pour objectif de tenir les délais annoncés. Outre une réelle volonté affichée, des progrès considérables ont également été réalisés en matière de sécurisation des financements. Lors du lancement du PNRR II (Programme National des Routes Rurales) par exemple, la Caisse de Financement Routier, créée spécifiquement pour ce programme, avait déjà mobilisé suffisamment de ressources pour mener à terme la première phase du programme. Pour permettre d'accélérer le rythme de construction des autoroutes, divers mécanismes ont été mis en place tels que la possibilité de recours à l'émission d'emprunts obligataires garantis par l'Etat, l'augmentation du capital ADM (Autoroutes du Maroc) ; Dans d'autres domaines, les autorités s'appuient désormais sur des partenariats public/privé. Et c'est bien là, en grande partie, que se trouve la clé du succès. Car les ressources à mobiliser sont telles qu'elles ne pourraient être supportées par le seul concours de l'Etat. 15 000 km de routes supplémentaires Si la route joue un rôle prépondérant dans le flux des échanges et l'intégration régionale et internationale devenus nécessités à l'ère de la mondialisation, elle est également le vecteur du désenclavement des populations rurales. En 1995, alors que le taux d'accessibilité des populations rurales aux différents équipements administratifs et sociaux était évalué à quelque 36% seulement, le ministère de l'Équipement et des Transports a lancé son premier Programme National des Routes Rurales (PNRR) avec pour ambition de porter ce taux à 54 % en 2005. Il s'agissait d'aménager et de construire 11 236 km de routes rurales en dix années, soit un rythme de 1 000 km de routes par an. Si les objectifs ont été atteints, force est de constater que les ambitions étaient loin de répondre aux besoins réels de ces populations. 54 % en 2005, c'est peu pour un pays qui fait du désenclavement du monde rural l'un des objectifs de sa politique de proximité. C'est pourquoi dès 2002, avant même l'achèvement de son premier programme, le ministère a travaillé à l'élaboration d'un deuxième PNRR (le PNRR II). Il s'agit, cette fois-ci, de porter le taux d'accessibilité à 80 % d'ici 2015, grâce à l'aménagement et à la construction de 15 000 km de routes supplémentaires. L'accélération du rythme des travaux (1 500 km annuel au lieu de 1 000), dont le coût est estimé à quelque 1 milliard de dirhams par an, est rendue possible grâce à un mode de financement qui met tout le monde à contribution, aussi bien les communes que l'Etat. 160 km d'autoroutes par an Le réseau autoroutier tout aussi vital pour répondre aux exigences de productivité et de compétitivité des entreprises marocaines, connaît lui aussi une nouvelle dynamique de déploiement notamment depuis fin 2005, période à laquelle le rythme de construction a été porté de 100 km par an (rythme de réalisation entre 2002 et 2005) à 160 km. Il n'était que de 40 km auparavant. L'objectif est d'étendre le réseau actuel à 1 420 km au total d'ici 2010 sur les axes Nord-sud et Est-Ouest. En 2002, le patrimoine autoroutier ne dépassait pas 479 km (Casablanca-Rabat 62 Km, Rabat-Asilah 193 Km, Rabat-Fès 167 Km et Casablanca-Settat 57 Km). Entre 2002 et aujourd'hui, 304 nouveaux kilomètres ont été ouverts à la circulation : la voie de contournement de Casablanca, 33 km en 2003, le tronçon Casablanca- Had Soualem, 16 km, début 2004, le tronçon Had Soualem - Tnine Chtouka, 35 km et le tronçon Tanger &dash; Asilah, 30 km en juin 2005, la voie de contournement de Settat, 17 km, en novembre 2005, le tronçon Tnine Chtouka-El Jadida, 28 km en novembre 2006 et Settat-Marrakech, 145 km, en avril 2007. Aujourd'hui, il reste 635 km à construire dont 28 pour le tronçon Tétouan-Fnideq, 54 pour la desserte du port Tanger- Méditerranée, 233 pour relier Marrakech à Agadir (travaux lancés en janvier 2006 et mise en service prévue en 2009) et 320 pour relier Fès à Oujda (travaux lancés en janvier 2007 et mise en service prévue en 2010). La rocade, enfin Le dernier grand projet en matière d'infrastructure routière, la réalisation de la rocade méditerranéenne, devient réalité. Lancé en 1997, ce projet consiste à relier les pôles économiques de Tanger-Tétouan et Berkane-Oujda grâce à une rocade longue de 510 km dont 210 à construire et 300 à aménager. De Tanger à Saïdia, la rocade une fois achevée traversera les provinces de Tanger, Tétouan, Chefchaouen, Al Hoceïma, Nador et Berkane et permettra un gain de temps de 3 h 00. Elle desservira également plus de 200 km de plages, de baies et de sites touristiques. Après un démarrage plutôt lent, la rocade commence à prendre forme. 267 km sont fin prêts, de Saïdia à Al Hoceïma, de Tétouan à M'diq et de Fnideq à Tanger. Les sections Al- Hoceïma-El Jebha, 103 km et M'diq- Fnideq, 18 km, sont en cours de réalisation et les travaux devraient être achevés début 2008. Enfin, les travaux viennent tout juste d'être lancés pour la dernière section qui vise à relier El Jebha à Tétouan sur une longueur de 120 km avec une livraison prévue entre fin 2010 et début 2011. Nouveau visage pour les aéroports Dans le cadre de sa vision 2010, le secteur du tourisme a connu de profondes mutations depuis 2001.

Avec l'infrastructure d'accueil hôtelière, c'est toute l'infrastructure aéroportuaire qui a été mise en chantier avec pour objectif de porter la capacité globale d'accueil de 12 à 18 millions de passagers en 2010, de moderniser les installations et les équipements aéronautiques. Sur les 3,5 milliards de dirhams d'investissements programmés pour y parvenir, près de la moitié sont consacrés à un des plus grands chantiers, celui de l'aéroport de Casablanca Mohammed V. Après 26 mois de travaux et un milliard de dirhams investis, le nouveau terminal est entré en activité. Une superficie couverte de 66 000 m<sup>2</sup>, il offre une capacité annuelle d'accueil de 6 millions de passagers qui s'ajoute à celle de l'aérogare initial pour lequel il est prévu un complet réaménagement dès le 1<sup>er</sup> semestre 2008. Autre chantier envergure, celui de l'aéroport de Marrakech Menara qui a permis, dès avril 2006, de mettre en service un deuxième terminal et de lancer les travaux de réaménagement du hall du premier terminal et de construction d'une nouvelle salle d'embarquement. Une première étape puisque les travaux de construction d'un troisième terminal sont déjà programmés pour le début de l'année 2008. Parmi les autres projets annoncés et menés à terme ici la fin de l'année, on peut citer le nouveau terminal de l'aéroport de Tanger, la nouvelle aire de stationnement dédiée aux avions et le nouvel aérogare passagers à Essaouira et un nouveau terminal pour l'aéroport d'Oujda. Le premier port en eau profonde. Projet qui constitue à lui seul un véritable levier de développement économique pour la région et le pays tout entier, la construction du port de Tanger-Med a tenu ses premières échéances. Lancés il y a tout juste cinq ans, les travaux pour la construction du premier terminal à conteneurs sont achevés et l'inauguration a eu lieu le 27 juillet dernier. C'est le premier port en eau profonde du Maroc capable d'accueillir les plus grands pavillons mondiaux grâce à un tirant d'eau de 18 m et dont la capacité de traitement annuelle est évaluée à 3,5 millions d'EVP (conteneurs équivalents vingt pieds). Tout porte à croire que le Maroc a vu juste lorsqu'il s'est lancé dans l'élaboration de ce gigantesque chantier puisque, après les prévisions, la capacité de traitement des 3,5 millions d'EVP sera atteinte ici 2015. C'est pourquoi, en avril dernier, un projet de construction d'un nouveau terminal à conteneurs, baptisé Tanger Med II. Doté d'une capacité de 5 millions d'EVP, il devrait être opérationnel ici 2012. De quoi encourager l'activité économique prévue au sein des trois zones franches logistique, industrielle et commerciale qui font partie intégrante du complexe Tanger-Med. Eau potable et électricité pour tous. En 1994, seuls 14 % de la population rurale avait accès à l'eau potable et 18 % à l'électricité ! Fin 2007, ils seront 90 % à accéder à l'eau potable et presque 100 % à l'électricité. Pour parvenir à ces résultats, deux grands programmes ont été mis en place à partir de 1995, le PAGER (Programme d'Approvisionnement Groupé en Eau Potable des populations en milieu Rural) pour l'eau potable qui doit prendre fin en 2010, et le PERG (Programme d'Électrification Rurale Global) pour l'électricité dont l'achèvement prévu initialement en 2010 a été avancé à 2007. Grâce au PERG, plus de 35 000 villages auront donc été électrifiés en un peu plus de dix années dont 91 % par le biais du raccordement au réseau et 7 % à travers l'électrification décentralisée, notamment au moyen de kits photovoltaïques. La généralisation de l'accès à l'eau potable devrait quant à elle tenir son échéance de 2010, notamment grâce au programme d'investissements de l'ONEP (Office National de l'Eau Potable) qui porte sur 6 milliards de dirhams entre 2006 et 2009 (travaux d'aménagement des sources, de construction d'ouvrages de stockage et de distribution d'eau...). Parallèlement, l'ONEP poursuit ses efforts dans le domaine de l'assainissement liquide et de l'épuration des eaux usées, pour tenter de rattraper le retard accusé par le Maroc. Sur la période 2006-2020, pas moins de 43 milliards de dirhams seront investis dans la pose de 2 300 kilomètres supplémentaires de réseau d'assainissement et la construction de 260 stations d'épuration. Logements, offre s'élargit. Pour permettre l'accès à un logement décent au plus grand nombre et contenir l'extension urbaine, les autorités ont lancé dès 2003 plusieurs grands chantiers dans le domaine de l'immobilier. Pour la période 2003-2007, le gouvernement s'était fixé pour objectif de porter la production de logements sociaux à 100 000 unités par an, un rythme deux fois supérieur à celui enregistré par le passé pour combler un déficit cumulé important, estimé à 700 000 logements en 2002. Dès 2005, le rythme de production des 100 000 logements annuels a été atteint grâce à un système d'incitations fiscales accordées aux promoteurs immobiliers. Parallèlement, dès 2004, un nouveau programme a vu le jour, baptisé « Villes sans bidonvilles ». Sur la période 2004-2010, il vise à reloger 280 000 ménages résidant dans près de 1000 bidonvilles. L'investissement est estimé à environ 21,4 milliards de dirhams. A fin juin 2007, plus de 238 000 ménages étaient directement impliqués dans le cadre de 63 contrats-villes, contrats signés entre le ministère, les autorités et les collectivités locales et qui précisent les responsabilités et engagements des différents partenaires concernés. C'est également en 2004 que le chantier de construction de la première ville nouvelle a démarré, à une dizaine de kilomètres à peine de Marrakech. Tamansourt, c'est son nom, a pris forme et le premier collège a ouvert ses portes en septembre 2006. Pour ériger cette ville qui s'étend sur 1 200 hectares et prévoit d'accueillir 300 000 habitants à terme, pas moins de 24,5 milliards de dirhams sont mobilisés. En mars dernier, le coup d'envoi a été donné pour entamer les travaux de la première tranche de Tamesna, la deuxième ville nouvelle du Maroc qui sera bâtie à proximité de Rabat. L'investissement est estimé à 22,3 milliards de dirhams. Sur 840 hectares, Tamesna devrait accueillir quelque 250 000 habitants. Trois autres projets devraient leur emboîter le pas, Tagadirt à proximité d'Agadir, Melloussa dans la région de Tanger et Lakhayta dans la zone d'extension du centre d'Had Soualem. Source : L'opinion du 2 janvier 2008

Commandez Maintenant