

Grand Chantiers : Vitrine du Maroc Moderne

Supplément
Infrastructure - BTP

GRANDS CHANTIERS

**VITRINE DU MAROC
MODERNE**

La règle est claire, pour attirer les investissements étrangers un pays se doit de les séduire. Et quelle meilleure vitrine que les infrastructures d'un pays? Autre règle importante, pour que la croissance d'un pays soit maximisée, l'amélioration des services d'infrastructures est de mise. Le Maroc a bien saisi ces règles et s'attelle à développer au maximum ses infrastructures. En l'espace de 15 ans de règne, le Souverain a mis le turbo. Tour d'horizon.

1.520

Ce sont 1520 km d'auto-routes qui sont ouvertes à la circulation actuellement et plus de 280 km en cours de réalisation

2.109

C'est en km le réseau exploité et géré par l'ONCF. Il risque d'être au moins doublé d'ici 2030 pour passer à 2.743 km.

Grand Chantiers : Vitrine du Maroc Moderne



41

Le trafic au port de Tanger Med a progressé en 2014 de 17% par rapport à l'année 2013 pour atteindre 41,6 millions de tonnes de marchandises traitées.

98%

Le commerce extérieur du Maroc est essentiellement maritime avec 98% des échanges passant par les ports.

8

Le tronçon autoroutier Marrakech-Agadir a coûté 8,06 milliards de dirhams.

Grand Chantiers : Vitrine du Maroc Moderne

INFRASTRUCTURE - BTP

GRAND ANGLE



Le nouveau visage de la gare Casa-Port illustre les efforts de modernisation des infrastructures nationales.

L'ambition est de s'aligner sur les standards internationaux

Pas d'infrastructures, pas d'IDE, pas de croissance. Et ça le Maroc l'a bien compris. Dans un document intitulé «*L'infrastructure et la banque mondiale*» daté de 2005, les experts de la Banque Mondiale pour la région MENA affirment ainsi 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'améliorerait*». Conscient de l'importance des infrastructures pour le développement et la croissance, le Roi Mohammed VI a fait, depuis son accession au trône, de leur développement un cheval de bataille, le but étant de s'aligner sur les standards internationaux. Dans ce sens, rien que pour l'année 2015, ce sont près de 35 milliards de dirhams (environ 3,3 milliards d'euros) qui seront investis dans le secteur du bâtiment et travaux publics (BTP).

Tous les secteurs confondus devront bénéficier directement ou

indirectement d'une part de ces investissements. Les ports avec une part de 12,84 milliards de dirhams, devant les routes et autoroutes (9,74 milliards de dirhams) et les chemins de fer (4,70 milliards de dirhams). C'est du moins ce qui ressort du bilan du ministère de tutelle à l'ouverture d'une journée d'information sur les marchés de BTP, au titre de l'année 2015, tenue en janvier 2015.

Ces investissements concernent aussi les équipements publics (7,38 milliards de dirhams) ainsi que le secteur aérien (1,2 milliard de dirhams) et la logistique (161 millions de dirhams). Ces marchés seront avant tout destinés aux entreprises marocaines. «*La préférence nationale doit devenir une doctrine*», a déclaré dans ce cadre le ministre du Transport marocain Aziz Rabbah. Son département impose déjà une majoration de 15% sur les montants des offres présentées par les entreprises étrangères. En effet,

le nouveau décret des marchés publics, modifié début 2014, stipule aussi la réservation obligatoire de 20% des marchés publics aux PME marocaines.

Au-delà de cet état de fait, il faut rappeler que le Maroc n'a pas croisé les bras ces dernières années, loin de là. De l'aérien au portuaire en passant par les énergies renouvelables et les télécommunications, c'est toute la chaîne des infrastructures qui a été touchée. A commencer par le renforcement du réseau routier (long de 60.000 km) et autoroutier, devenu une priorité pour le Maroc. Le contrat-programme entre l'Etat et la société nationale des Autoroutes du Maroc, signé en 2008, avait pour objectif de doter le Royaume à l'horizon 2015 de 1.800 km d'autoroutes reliant toutes les villes de plus de 400.000 habitants. En conséquence, sur le continent, le Maroc fait figure de pionnier dans le domaine après l'Afrique du Sud. A titre compa-

Grand Chantiers : Vitrine du Maroc Moderne

GRAND ANGLE

ratif, le réseau autoroutier tunisien ne comptait en mai 2012 que 357 kilomètres au total. Le montant des investissements prévus sur la période de ce contrat-programme s'élève à 31,66 milliards de dirhams. Depuis le lancement ce dernier, la liaison Fès-Oujda a été inaugurée, portant le linéaire des autoroutes en exploitation à 1.417 km à fin juillet 2011. D'une longueur de 320 kilomètres pour un investissement de 10,8 milliards de dirhams, cette autoroute permet de relier les deux villes en 4 heures seulement au lieu de 7 auparavant. Ajouté au palmarès, l'achèvement de la construction d'une 3^{ème} voie pour l'autoroute Rabat-Casablanca sur une distance de 57,3 km pour un coût de 1,16 milliard de dirhams, de l'autoroute périphérique de contournement de Rabat sur une longueur de 41,1 kilomètres pour un coût de 2,8 milliards de dirhams et du tronçon Berrechid-Béni Mellal sur une longueur de 173 kilomètres pour un coût de près de 6,1 milliards de dirhams. Sans oublier, bien évidemment, la construction du tronçon Marrakech-Agadir qui a permis un gain de temps considérable. En effet, après l'ouverture de l'autoroute de Casa-Marrakech en 2007, le programme national des autoroutes a réservé une enveloppe budgétaire de 8 milliards de dirhams pour la réalisation de l'autoroute qui reliera Marrakech à Agadir, soit une extension du réseau

autoroutier de 230 Km. Agadir est désormais à seulement 2 heures de Marrakech et 7 heures de Tanger, à l'extrême nord du pays.

Travaux de modernisation

L'infrastructure aéroportuaire n'est pas en reste avec 15 aéroports internationaux faisant du pays la première plateforme aéroportuaire de la région. Le plus important reste celui de la métropole économique Casablanca. Ce dernier est classé 4^{ème} plus important en Afrique après ceux du Cap, du Caire et de Johannesburg. Sa capacité est de 16 millions de passagers par an.

Conscient des potentialités de cet aéroport, « l'Office national des aéroports (ONDA) du Maroc a mobilisé une enveloppe de 3,88 milliards de dirhams aux investissements pour l'année 2015 dont une grande part sera allouée aux travaux de modernisation de l'aéroport de Casablanca et au renforcement des moyens de contrôle aérien », indique le ministère de l'Équipement dans un communiqué. D'ailleurs, 43,5% de cette enveloppe sera consacré à la poursuite du développement des capacités aéroportuaires du royaume soit une enveloppe de 1,69 milliard de dirhams, 939 millions de dirhams pour la sûreté et la sécurité des aérodromes et 645 millions pour la navigation aérienne (extension de la capacité aérienne, construction d'un nouveau Centre de contrôle régional à Agadir, ...).

Quant aux infrastructures ferroviaires, la Ligne à Grande Vitesse (LGV) Tanger-Casablanca est le projet phare de l'Office national des chemins de fer (ONCF). Critiqué et remis en question au vu de l'importance du budget nécessaire à sa réalisation estimé à 20 milliards de dirhams, il n'en est pas moins une importante composante de la vitrine que constituent les infrastructures du pays. Ceci dit, l'entrée en service de la Ligne à Grande Vitesse Tanger-Casablanca prévue pour 2015 devrait ramener la durée du trajet entre les deux villes de 5 heures actuellement à seulement 2 heures et 10 minutes. Le 1^{er} février 2010, un nouveau contrat programme (2010-2015) a été signé entre l'Etat et l'ONCF ainsi qu'une convention entre le Fonds Hassan II pour le développement économique et social et l'opérateur ferroviaire pour le financement partiel du coût de réalisation de la LGV. Le montant total des investissements prévus dans le cadre de ce contrat-programme est estimé à 33 milliards de dirhams, dont les 20 milliards pour la LGV et 13 milliards de dirhams pour les autres financements destinés à assurer la modernisation du réseau ferroviaire actuel. Parmi ces travaux de modernisation, la mise à niveau des axes Kénitra-Casablanca avec le triplement des voies, l'électrification de la ligne Fès-Oujda, la mise à niveau de l'axe Settat-Marrakech, la pour-

Sur le continent, le Maroc fait figure de pionnier en infrastructures après l'Afrique du Sud

15%

Dans le cadre de la clause de préférence nationale, une majoration de 15% est appliquée aux offres des soumissionnaires étrangers aux marchés publics.

36

C'est en milliards de dirhams le montant total des investissements publics programmés dans le BTP pour 2015.

18

Le Maroc est 18^{ème} sur 162 pays dans l'indice de connectivité du transport maritime international, sachant qu'il est lié à plus de 130 ports internationaux.

42

Le nombre de passagers du trafic aérien devrait atteindre 42 millions en 2016 et 90 millions à l'horizon 2035.

Grand Chantiers : Vitrine du Maroc Moderne

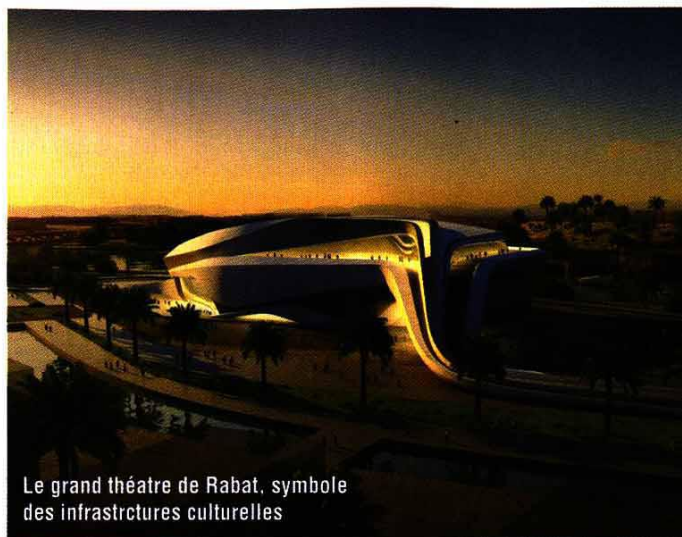
INFRASTRUCTURE - BTP

GRAND ANGLE

suite de la modernisation des gares et la mise en place de gares logistiques ainsi que l'acquisition et le renforcement du matériel roulant. L'ONCF a cependant encore du pain sur la planche concernant, entre autres, la région Sud. Agadir n'est toujours pas reliée à Marrakech par voie ferroviaire pour exemple. L'ONCF exploite et gère un réseau de 2.109 kilomètres de lignes et reste actif en matière de fret et logistique. Autre projet sur rail pour le Maroc, le tramway. Ce dispositif a permis de moderniser le paysage urbain et de fluidifier le trafic à Casablanca et Rabat.

Stratégie portuaire

Concernant l'infrastructure portuaire, avec un littoral de plus de 3.500 kilomètres, le Maroc est classé 1^{er} au Maghreb dans le rapport de la Banque Mondiale sur la qualité des services portuaires. Il est 62^{ème} mondial. Ainsi, c'est une enveloppe de près de 60 milliards de dirhams d'investissement pour les années à venir prévue dans les nouvelles constructions portuaires ainsi que dans les nouvelles extensions des ports. En effet, rien qu'en 2015, la Direction des ports et du domaine public maritime (DPDPM) va lancer des appels d'offres concernant l'extension du port de Jebha pour 31 millions de dirhams, la construction du port de pêche de Lamhiriz (84 millions de dirhams). Les appels d'offres de l'Agence nationale des ports (ANP) concernent notamment, le développement de plusieurs infrastructures portuaires pour un montant de 1,53 milliard de dirhams, la maintenance et l'entretien des ouvrages portuaires pour 581 millions de dirhams ou encore diverses études qui devraient mobiliser 165 millions de dirhams. De son côté, Marsa Maroc prévoit un



Le grand théâtre de Rabat, symbole des infrastructures culturelles

budget d'investissement global de 808 millions de dirhams notamment dans le projet du terminal à conteneur 3 au port de Casablanca (310 millions). Il est prévu aussi des équipements de manutention et équipements maritimes pour 410,9 millions de dirhams. Au niveau de Nador West Med, une enveloppe de 8,6 milliards de dirhams est prévue pour les divers projets à réaliser. Et pour leur part, le transport et la logistique devraient mobiliser 161 millions de dirhams. Il s'agit là du développement des zones logistiques, de la réalisation d'une desserte entre le port et le centre de la ville de Zenata.

La région de Safi aussi a droit en 2015 au lancement de travaux pour son nouveau port. Celui-ci entre dans le cadre du projet de déploiement du pôle portuaire d'Abda-Doukkala, l'un des six pôles définis dans la stratégie portuaire nationale. La vocation majeure de cette stratégie est d'accompagner le secteur énergétique et l'industrie chimique de la région ainsi que de contribuer au développement du transport des grands vrac liés à l'énergie et l'industrie minérale.

Autre port en travaux, celui de Dakhla.

En effet, la création d'un nouveau port Atlantique dans la province de Dakhla a pour but de développer l'activité de la pêche dans la région à travers l'exploitation du stock de poisson pélagique. Le projet d'extension du port de Tarfaya est aussi lancé dans le but d'en faire un stimulateur du développement économique et touristique de la ville de Tarfaya. Il convoite le développement de l'activité de pêche et la promotion de lignes maritimes avec les Iles Canaries. Au Maroc, les ports assurent 98% des échanges externes, constituant ainsi un secteur vital pour l'économie. C'est pourquoi, selon la stratégie portuaire 2030, les ports doivent, non seulement contribuer à l'amélioration de la compétitivité de l'économie nationale, mais aussi, saisir l'opportunité offerte par le transport maritime international en se positionnant dans ce secteur, notamment au niveau de la Méditerranée et de l'Europe. **EE**

Le tramway a permis de moderniser le paysage urbain et fluidifier le trafic à Casablanca et Rabat