



PONT «MOHAMMED VI», UN BIJOU ARCHITECTURAL UNIQUE EN AFRIQUE

UNE FIERTÉ MAROCAINE

DOSSIER

PONT «MOHAMMED VI», UN BIJOU ARCHITECTURAL UNIQUE EN AFRIQUE

UNE FIERTÉ MAROCAINE



Les Marocains n'en finissent pas d'admirer le pont Mohammed VI. Un bijou architectural unique en Afrique. Imposant ! Il est encore plus impressionnant vu du ciel. Une fierté pour le Maroc et les Marocains!

De par son architecture, ce pont inauguré par le Roi Mohammed VI, est un des plus beaux ouvrages du royaume, pour ne pas dire le plus beau. D'une longueur de 950 mètres, le pont de la ville de Rabat est entré en service le jeudi 7 juillet 2016.

C'est incontestablement le plus grand pont à haubans d'Afrique. Il fait partie intégrante de l'autoroute de contournement de la capitale. Premier du genre au Maroc, l'ou-

vrage a été réalisée par la société chinoise, «China Railway Major Bridge Engineering Group», qui a participé à la construction du Pont Kigamboni en Tanzanie.

Ce projet, dont le coût est estimé à 730 millions de dirhams (295 millions d'euros), financé en partie par la Banque européenne d'investissement (BEI), supporte quotidiennement jusqu'à 20.000 véhicules. La construction de l'autoroute de contournement de Rabat a également nécessité la réalisation d'une multitude d'ouvrages d'arts, notamment 16 passages inférieurs, 14 passages supérieurs, 7 passages véhicules et deux passages réservés aux piétons.

Le pont à haubans sur l'oued Bouregrag a été conçu en forme d'arche symbolisant les nouvelles portes des deux villes Rabat et Salé.

Une icône unique

Le pont «Mohammed VI» suspendu au-dessus de la vallée Bouregrag faisant partie intégrante du projet de l'autoroute de contournement de Rabat et étant le plus grand d'Afrique, constitue, inéluctablement, une icône architecturale unique en son genre conçue conformément aux standards techniques mondiaux et à une approche écologique qui cadre parfaitement avec les politiques internationales en la matière.

En effet, tout au long de cette route de contournement, il a procédé à l'implantation de quelque 800 mille chênes-lièges et l'aménagement d'un bassin destiné à nettoyer les huiles cumulées sur le goudron, ainsi que la reconstruction d'une école avec des caractéristiques modernes.

DOSSIER

Outre ses normes techniques, ce pont à haubans a été bâti et édifié grâce aux efforts et au savoir-faire de potentialités humaines et à une main-d'œuvre spécialisée marocaines et d'expertises internationales, d'autant qu'il représente une passerelle incontournable de communication et d'interaction entre les deux rives du fleuve Bouregreg.

Premier du genre au Maroc, ce chef-d'œuvre est d'une longueur de 950 mètres avec deux pylônes en béton atteignant 200 m de hauteur inspirés de formes issues de l'architecture islamique marocaine, et un tablier portant trois voies dans chaque sens, supporté par 2 fois 20 paires de haubans (câbles) espacés de 8 m.

En outre, ce pont haubanais, qui fait partie du projet de construction de l'autoroute de contournement de Rabat, a une longueur de 42 km. Cet ouvrage s'inscrit dans le cadre du contrat-programme entre l'État marocain et l'ADM (Autoroutes du Maroc) au titre de la période 2008-2015. Cet édifice procure également plusieurs avantages en termes d'esthétique, de prouesses techniques et de respect de l'environnement, tout en offrant un niveau élevé de sécurité aux usagers.

Le trafic sur ce viaduc, dont le coût de réalisation est estimé à 700 millions de dirhams, pourrait atteindre jusqu'à 13 mille véhicules par jour, tandis que celui prévu sur l'ensemble du projet de l'autoroute de contournement de Rabat pourrait atteindre 33 véhicules entre Sala El Jadida et Salé et 20 mille voitures sur le reste du tronçon de l'autoroute. D'autre part, la concrétisation de ce projet s'inscrit dans un contexte particulier qui ambitionne de mettre en exergue la nouvelle autoroute de contournement de Rabat. Il s'agit, en fait, d'un projet audacieux, moderne et «respectueux» du fleuve. Par ailleurs, plusieurs expertises ont été sollicitées pour la construction de ce pont. Ainsi, l'ADM,



maître d'œuvre de ce projet, est accompagnée par le groupement chinois Covec-Mbec et assistée techniquement par l'entreprise française SETEC-TPI, ainsi que le laboratoire marocain LPEE.

Une nouvelle génération d'autoroutes

Le pont Mohammed VI fait partie, comme dit précédemment, de l'autoroute de contournement de Rabat, inaugurée le jour même par SM le Roi Mohammed VI de l'autoroute de contournement de Rabat. Elle est d'une longueur de 42 km.

Ce nouvel axe routier, qui a mobilisé des investissements de 3,2 MMDH, fait partie d'un plan supervisé par la Société Nationale des Autoroutes du Maroc (ADM) visant à asseoir une connectivité des centres-villes aux périphéries dans le but de faciliter le trafic de et vers la capitale et garantir la fluidité de circulation vers les quartiers adja-

cents et vers la nouvelle ville de Tamesna, outre son apport dans la réduction des pourcentages d'accidents de la route.

Il est connecté à l'autoroute Casablanca-Rabat au nord de Témara. La réalisation des autoroutes relève d'un défi stratégique pour le Royaume qui table, non seulement sur la mise à niveau de ses infrastructures, mais également sur l'allègement des charges financières relatives à la réalisation des autoroutes.

Avec la mise à jour du 2ème Schéma d'Armature Autoroutier National (SAAN2) à l'horizon 2030, le ministère de l'Équipement, du Transport et de la Logistique ambitionne de doter le Royaume de nouvelles lignes autoroutières reliant Marrakech à Fès en passant par Béni Mellal et Khénifra (480 km), Fès à Tétouan (231 km), Taourirt à Nador (80 km) et Oujda vers les frontières algériennes sur une distance de 22 km.

La réalisation du réseau autorou-

DOSSIER

Le Plan routier 2035 vise également la réalisation de 3400 km d'autoroutes, 5500 km de routes et 2100 km de voies express pour un investissement global de 96 milliards de dirhams.

Il a, de même, pour objectif de moderniser le réseau existant en réaménageant 7000 km de routes pour un budget de 55 milliards de dirhams, d'élargir et renforcer 24000 km de routes, reconstruire 300 grands ouvrages et restaurer 100 ouvrages pour un montant de 70 milliards de dirhams, alors que 30 milliards de dirhams seront dévolus aux routes rurales pour

la réalisation de 30.000 km d'ici 2035.

Actuellement, ADM construit, entretient et exploite un réseau autoroutier concédé de 1.800 km au total. Au 31 décembre 2015, ce réseau comptait 1.588 km en exploitation et 184 km d'autoroutes en cours de construction. Le reste est programmé à moyen-terme. L'effort d'investissement a aussi permis de doter le Royaume d'un réseau autoroutier dense et d'un réseau ferroviaire de plus de 2.000 km, desservant 80% de la population urbaine et transportant 40 millions de tonnes de fret par an.

Le Plan routier 2035 vise également la réalisation de 3400 km d'autoroutes, 5500 km de routes et 2100 km de voies express pour un investissement global de 96 milliards de dirhams.

Il a, de même, pour objectif de moderniser le réseau existant en réaménageant 7000 km de routes pour un budget de 55 milliards de dirhams, d'élargir et renforcer 24000 km de routes, reconstruire 300 grands ouvrages et restaurer 100 ouvrages pour un montant de 70 milliards de dirhams, alors que 30 milliards de dirhams seront dévolus aux routes rurales pour

la réalisation de 30.000 km d'ici 2035.

17 ANS DE RÈGNE DU ROI MOHAMMED VI

LES GRANDS CHANTIERS QUI ONT CHANGÉ LA FACE DU MAROC

La face du Maroc a changé. Tant de choses ont changé depuis le début des années 2000. En quinze ans de règne du Roi Mohammed VI, le PIB a plus que doublé. Cette dynamique a été nourrie par l'accélération de l'investissement dans l'infrastructure et la réalisation de grands projets structurants: le port de Tanger-Med, Nador West Med, le réseau autoroutier et le lancement de la première ligne à grande vitesse.

La rupture est également visible en matière d'attractivité des investisseurs : alors que le Maroc réalisait difficilement une moyenne annuelle de 500 millions de dollars, il est actuellement à 3 milliards de dollars d'investissement direct étranger.

Le Souverain a placé les infrastructures routières, notamment les autoroutes et voies express,



au cœur des grands chantiers structurants que connaissent les différentes régions du Royaume au regard de leur rôle fondamental dans le soutien et l'encouragement des investissements et

la promotion de l'attractivité de l'économie nationale.

La politique des grands chantiers se décline à travers le renforcement du schéma autoroutier. Le Maroc sera doté d'un réseau

DOSSIER

d'autoroutes de 1.800 km en 2015 contre 1.416 actuellement. Il y a également le programme de construction d'un important réseau de voies express pour relier d'importants pôles économiques et favoriser leur développement socioéconomique. Entre 2012 et 2016, près de 1.600 km de voies express ont été construits.

L'un des plus grands projets structurants réalisés ces dernières années reste le port Tanger-Med. La deuxième phase du port est en cours de réalisation et sera livrée avant fin 2014.

L'année 2013 a également été marquée par le lancement du chantier de construction du nouveau port de Safi. Un projet qui nécessitera un budget de 4 milliards de dirhams et qui est appelé, dans un premier temps, à satisfaire les besoins urgents de l'ONEE en matière d'importations de charbon. Dans une seconde phase, le futur port comblera les besoins de l'OCP et d'autres industriels de la région.

Le deuxième projet, de 500 millions de dirhams, concerne l'extension du port de Tarfaya. L'objectif étant de favoriser le développement économique et touristique de la ville, à travers les activités de pêche et la connexion maritime aux îles Canaries.

Le Maroc s'est lancé par ailleurs dans un vaste programme de renforcement de son réseau ferroviaire. Mais le plus important chantier à ce niveau reste la construction de la première ligne grande vitesse d'Afrique, reliant Tanger et Casablanca. Le projet coûtera 32,8 milliards de dirhams, dont 20 milliards de dirhams pour la construction du train à grande vitesse (TGV) et la modernisation du réseau ferroviaire. Les études de faisabilité réalisées il y a quelques années pour la construction du TGV entre Marrakech et Agadir via Essaouira devraient être bientôt réactualisées. Le schéma des LGV prévoit également la construction de l'axe Casablanca-



Rabat-Oujda.

Le règne du Souverain Mohammed VI a été également marqué par le lancement d'une série de stratégies sectorielles autour des principaux métiers mondiaux du Maroc, avec pour objectifs de développer le tissu productif, réduire la pauvreté et renforcer l'offre exportable.

Lancé en avril 2008, le plan Maroc Vert a pour ambition de drainer de nouveaux investissements et de contribuer à l'intégration des filières en amont et en aval.

Le plan Maroc Vert s'articule autour de deux piliers. Le Maroc a opté pour l'industrie touristique comme levier de développement socioéconomique. Ainsi, après la première édition, le gouvernement met en œuvre la Vision 2020 du tourisme avec pour objectif de doubler la taille du secteur et de la capacité d'hébergement (200.000 lits).

Quant au programme d'accélération industrielle 2014-2020, il vise à augmenter la cadence de la réalisation du plan Emergence. La nouvelle stratégie industrielle s'articule autour de l'émergence d'un réseau d'écosystèmes réu-

nis autour d'un projet intégré. Les premiers écosystèmes identifiés concernent l'OCP, l'industrie pharmaceutique, l'automobile, l'aéronautique, la construction des poids lourds. Doté d'un budget de 20 milliards de dirhams, en plus des 800 millions de dirhams en provenance du fonds Hassan II, le dispositif a pour ambition d'augmenter la part de l'industrie dans le PIB de 14 à 23%, de créer 500.000 emplois.

Sous un autre registre, le royaume s'est lancé dans un ambitieux projet pour porter à 50% à l'horizon 2030 la part des énergies renouvelables dans la puissance électrique installée. Deux premiers projets structurants ont déjà été lancés. C'est le complexe solaire d'Ouarzazate (160 MW) et les parcs éoliens de Haouma et Laâyoune (700 MW).

En parallèle, un vaste programme de renforcement de la capacité de production est en train d'être déployé, notamment au niveau du complexe hydroélectrique de MedZ El Menzel (170 MW) et la station de transfert d'énergie par pompage (STEP) d'Abdelmoumen (350 MW).