

## Marrakech

# SidZouen accueillera le 2e aéroport de la région

• D'un coût de 3, 4 milliards de DH, son financement recours aux PPP

• Écarté l'idée de Sidi Bouatmane pour cette aéro-gare malgré les lobbies

C'EST tranché et c'est finalement SidZouen qui vient d'être retenu pour abriter le futur deuxième aéroport de Marrakech. Face aux perspectives de développement de la région Tensift Al Haouz, Marrakech aura besoin d'un deuxième aéroport à l'horizon 2030. Et c'est programmé du moins dans les papiers.

La stratégie nationale dédiée au sec-

teur aérien, Ajwae, prévoit bien une nouvelle infrastructure aéroportuaire vu que le volume annuel du trafic de passagers

infrastructure constitue un obstacle devant son développement. C'est pour cela qu'une étude visant à identifier un nouvel

## L'extension actuelle est insuffisante

**A**TENTION rien ne change pour l'aéroport Menara qui continuera d'opérer. Malgré l'extension en cours pour cet aéroport, cette infrastructure aéroportuaire ne sera pas en mesure d'absorber le flux croissant de voyageurs à l'horizon 2025. En 10 ans, le trafic des passagers a connu une envolée dans les aéroports de Casablanca et de Marrakech. La capacité d'accueil des aéroports est passée de 12 millions de passagers en 2003 à 24 millions actuellement. Ce bond majeur a été réalisé à travers deux projets lourds, à savoir la construction du terminal 2 de l'aéroport Mohammed V et l'extension du terminal 1 de l'aéroport Marrakech-Menara. Il était donc nécessaire de penser à la réalisation d'un nouvel aéroport à Marrakech □

à l'aéroport de Marrakech-Ménara qui devrait atteindre 14,37 millions de passagers avant 2030, au moment même où l'extension urbanistique autour de cette

emplacement pour le prochain aéroport a été entreprise. Et près de multiples réunions, l'étude a estimé que la commune de Sid Zouen, présente des atouts pour abriter

le futur aéroport de la région. Le choix du lieu du futur aéroport projet a fait l'objet d'un mini marathon de réunions pour accorder les violons de tous les acteurs impliqués. Elles ont été orchestrées par la wilaya et le ministère et durant laquelle Abdelaziz Rebbah, ministre de l'Équipement, et ses équipes y ont présenté les deux propositions. L'idée était de parvenir à un consensus après concertation avec les acteurs locaux sur la meilleure approche pour construire la nouvelle infrastructure et surtout se décider sur le meilleur emplacement. Ces réunions ont rassemblé des représentants des autorités locales et des professionnels de plusieurs secteurs d'activité, ainsi que des élus et d'autres acteurs concernés par ce projet. Les élus qui ont mis en avant la proximité de Sid Zouine aux réseaux autoroutier et ferroviaire et les nouvelles perspectives touristiques que devra développer cette plateforme notamment pour Essaouira ont eu donc gain de cause. D'un coût de 4,3 milliards de DH, le futur aéroport de Marrakech devrait disposer d'une piste de 3.500 mètres de longueur et de 60 mètres de largeur, d'une aéro-gare d'une capacité annuelle de 10 millions de passagers et de plusieurs structures annexes. La réalisation de cette future infrastructure aura des retombées très positives sur le développement du secteur touristique de toute la région et on espère en faire un aéroport modèle. A noter que le plan Ajwae propose la création d'une cité aéroportuaire qui pourrait devenir un centre d'activité pour la commune qui abritera le projet et pourrait aussi abriter des hôtels. Le ministère de l'Équipement optera pour un partenariat public/privé pour cette infrastructure.

Rien ne changera en revanche pour l'aéroport Menara. Les travaux d'extension de l'aéroport qui devront porter sa capacité actuelle à près de 9 millions de passagers sont toujours en cours. Le Maroc s'apprête à lancer au grand public la première stratégie nationale dédiée au secteur aérien. Un dispositif qui vise à pallier à l'horizon 2035 un besoin de 100 milliards de dirhams d'investissement en transport et logistique. Parmi ses axes, la consolidation du rôle de l'ONDA, l'amélioration des infrastructures aéroportuaires, la formation de ressources humaines qualifiées et le renforcement de l'investissement étranger à travers l'installation d'entités étrangères spécialisées dans l'industrie aéronautique. □

De notre correspondante, Badra BERRISSOULE

Pour réagir à cet article:  
courrier@leconomiste.com