

Maroc, leader du financement en infrastructures

Le Plan Emergence est le fer de lance du Maroc pour se hisser au rang des pays émergents en 2020. Des aéroports aux standards internationaux, près de 2 000 km d'autoroutes construites, une LGV, des tramways dans les grandes villes... sont aujourd'hui les résultats de ce vaste programme structurant.



Tramway Casablanca

Le Royaume dispose de plus de 3 657 km de lignes ferroviaires, gérées par l'Office national des chemins de fer (ONCF).

Le Maroc est en chantier depuis 15 ans. La construction d'infrastructures de transport est l'une des parties les plus visibles de cette frénésie. Le Royaume se positionne en deuxième place derrière l'Afrique du Sud de par la densité de son réseau autoroutier. Le réseau des autoroutes marocaines devrait atteindre les 1 800 km en 2016. Des milliers de kilomètres ont été construits ces dernières années et plusieurs autres projets sont prévus. Les futurs axes autoroutiers vont relier Agadir à Guelmim, Fès à Meknès au nord, Safi à Marrakech et Béni-Mellal, ainsi que Rabat à l'aéroport Mohammed V, pour un montant estimé entre 31 et 44 milliards de dirhams, soit entre 3 milliards 131 millions \$ et 4 milliards 444 millions \$.

Par ailleurs, le Royaume dispose de plus de 3 657 km de lignes ferroviaires, gérées par l'Office national des chemins de fer (ONCF). Sous son fameux slogan «L'avenir se lit sur nos lignes», l'office compte étoffer son offre de liaisons ferroviaires avec la mise en service de la Ligne à Grande Vitesse. Il s'agit d'une part d'une ligne atlantique partant de Tanger, Casablanca, Marrakech et Essaouira pour desservir Agadir. D'autre part, il y a la ligne maghrébine allant de Casablanca, Rabat, Oujda, qui se prolongera jusqu'à Tripoli via Alger et

Tunis, dans le cadre du futur réseau à grande vitesse maghrébine. Le projet s'intègre dans un vaste programme de développement, de désenclavement, d'acheminement des matières premières et d'intégration sous-régionale. Toujours pour faciliter la circulation, au niveau urbain, les grandes villes de Rabat et Casablanca ont été dotées de lignes de tramways, inaugurées respectivement en 2011 et 2012. Des extensions sont en cours et des infrastructures similaires sont à l'étude pour d'autres grandes villes du Royaume.

En parallèle, le Maroc a entamé plusieurs chantiers aéroportuaires sous la gestion de l'Office national des aéroports (ONDA) afin de renforcer son offre et de se hisser aux standards internationaux. Sur le terrain, l'engagement s'est traduit par les gigantesques travaux de l'aéroport Mohammed V de Casablanca, dont l'extension et la rénovation du Terminal 1 sont actuellement en cours. La capacité de ce terminal 1 sera portée à 7 millions de passagers par an. Son coût est évalué à 1 milliard 616 millions de dirhams, environ 163 millions \$. Le reste des projets aéroportuaires se résume au développement de l'Académie internationale Mohammed VI de l'aviation civile, de l'aéroport de Nador, de Marrakech Menara, celui de Fès-Saïss, ainsi qu'au développement des aérodromes de Guelmim et de Zagora. Leur coût total est estimé à 2 milliards 557 millions de dirhams, équivalent à 258 millions \$.

Le Plan Emergence du Maroc, c'est aussi d'importantes infrastructures en faveur de l'énergie verte avec notamment le plan Noor. Il vise à termes de couvrir 52 % des besoins énergétiques du pays d'ici à 2030. Son coût final est estimé à 9 milliards de dollars. L'investissement dans les énergies vertes s'accompagne d'une vaste stratégie industrielle, du développement d'infrastructures portuaires (Tanger Med), de l'éducation, de la santé, du tourisme, de l'enseignement supérieur... Le programme a donné des résultats satisfaisants dans plusieurs secteurs, mais ne doivent pas occulter des difficultés persistantes dans la création de l'emploi, le développement du secteur touristique, de l'industrie...

Maimouna DIA