

Équipement, transport, logistique...

Aziz Rabbah fait le point

● Dans une interview accordée aux Inspirations ÉCO, le ministre de l'Équipement, du transport et de la logistique, Aziz Rabbah, fait le point sur les différents chantiers de son département, notamment les projets phares de 2016, l'évolution de la stratégie portuaire, la problématique de l'occupation du domaine public et le nouveau contrat-programme 2016/2025 avec RAM.

INTERVIEW

Aziz Rabbah

Ministre de l'Équipement, du transport et de la logistique

Les Inspirations ÉCO: Quels sont les projets prévus pour 2016?

Aziz Rabbah : Les importants efforts déployés dans le secteur de l'équipement, du transport et de la logistique ces dernières années ont permis à notre pays de se doter d'infrastructures modernes et complémentaires. Celles-ci ont permis une propulsion de l'économie nationale dont témoignent les indicateurs internationaux. L'année 2016 ne s'écartera pas de cette tendance évolutive des chantiers structurants. En effet, cette année connaîtra le lancement de nouveaux projets, la poursuite des projets déjà entamés et l'accélération de la mise en œuvre des différentes stratégies initiées par le département, principalement la stratégie portuaire et logistique.



L'appel d'offres pour la réalisation du port de Kénitra Atlantique a été lancé.

La liste des projets est longue; aussi, je suis contraint de ne citer que certains d'entre eux. Pour le secteur routier et autoroutier, par exemple, l'année 2016 connaîtra l'achèvement de l'autoroute El Jadida-Safi et de l'autoroute de contournement de Rabat, le lancement de plusieurs tronçons de voies express tels que Larache-Ksar El Kbir (13 km), Sidi Bouzid-Jorf Lasfar (12km), la deuxième tranche Kénitra-Sidi Yahia ainsi que la dernière tranche

de la voie express Taza-Al Hoceima (18 km). En outre, cette année connaîtra la réalisation des travaux d'élargissement et de renforcement de 1.300 km de routes ainsi que la réparation, la restauration et la reconstruction de 48 ouvrages d'art. Concernant le secteur portuaire, plusieurs projets sont programmés à partir de cette année. Il s'agit notamment des démarrages prévus des travaux aux ports de Nador West Med et de Kénitra At-

lantique. De même, il sera procédé au démarrage des études concernant la réalisation du nouveau pôle portuaire de Dakhla. Il s'agit d'un projet de grande envergure qui s'inscrit dans le cadre de la stratégie portuaire et du plan de développement des régions du Sud initié par le souverain en marge du 40^e anniversaire de la Marche verte. Parallèlement à cela, d'autres chantiers seront achevés ou poursuivis à l'instar de l'extension du port de Tafaya, de Tanger Med II ou du nouveau port de Safi. Pour ce qui est du secteur ferroviaire, le ministère prévoit la poursuite des travaux de la ligne à grande vitesse (LGV) reliant Tanger à Casablanca, projet phare issu du schéma directeur des lignes à grande vitesse à l'horizon 2035. Parallèlement, d'autres projets de lignes classiques seront poursuivis tels que les travaux du triplement de l'axe Kénitra-Casablanca, le doublement de Settat-Marrakech et l'électrification de l'axe Fès-Oujda. Le secteur aéroportuaire, quant à lui, connaîtra de nombreuses réalisations relatives à des extensions ou des mises à niveau de nombreux aéroports et terminaux à travers le royaume. C'est le cas du terminal 3 de Marrakech et du terminal 1 de l'aéroport international de Mohammed V et de l'extension des installations de l'aéroport de Nador. Par ailleurs, cette année constituera un véritable tournant pour le chantier de la mise en œuvre de la stratégie logistique. En effet, plusieurs chantiers seront lancés, à commencer par le développement de la deuxième tranche de la plate-forme logistique de Zenata et le démarrage de la réalisation des autres zones logistiques prévues dans les autres régions du Maroc. En parallèle, un contrat-programme entre l'État et l'AMDL sera élaboré en vue d'accélérer la mise en œuvre de cette stratégie. En outre, la logistique urbaine démarrera, au cours de cette année, avec le projet pilote de la ville de Casablanca. D'autres villes devraient suivre.

Quelles sont les réalisations de stratégie portuaire?

La stratégie portuaire a tracé la feuille de route en matière d'infrastructures portuaires à l'horizon 2030. Les grands axes de cette stratégie concernent la construction de nouveaux ports, la réalisa-

Nouveau contrat-programme 2016/2025 entre l'État et RAM

Les discussions sont actuellement en cours entre la compagnie nationale Royal Air Maroc et l'État sur le projet de contrat-programme (CP) devant couvrir la période 2016-2025. Le principal objectif est le développement de la compagnie et le raffermissement de sa productivité et de sa compétitivité, selon Aziz Rabbah. Le ministre affiche sa satisfaction quant à l'atteinte des objectifs assignés au contrat-programme portant sur la période 2011-2016. La nouvelle feuille de route assignée au nouveau CP s'articulera autour de deux composantes essentielles: le renforcement de la dimension africaine à travers la création de nouvelles liaisons aériennes et l'élargissement de la flotte pour couvrir encore plus de destinations. Ainsi, la RAM compte renforcer son action de développement dans le continent africain, élargir son réseau au niveau de l'Europe, ouvrir de nouvelles lignes en Amérique du Nord et latine, sans pour autant oublier les marchés qui connaîtront les plus grands taux de croissance, le Moyen-Orient et l'Asie, où la compagnie opérera pour des alliances et partenariats stratégiques en vue de réaffirmer son rang de grande compagnie aérienne. Ces actions vont être accompagnées et soutenues par l'État à travers le renforcement des infrastructures aéroportuaires, notamment le développement de la plateforme aéroportuaire de Casablanca (1^{er} hub du Maroc), la plateforme de Dakhla (le hub Sud-Sud du royaume) et celle de Marrakech (destination touristique), ainsi qu'un plan de facilitation au niveau des aéroports garantissant fluidité et qualité de service.

tion de grandes extensions et l'intégration des ports dans leur environnement urbain. Il faut dire que la stratégie portuaire figure parmi les stratégies sectorielles les plus avancées en matière de mise en œuvre. En effet, le ministère a commencé la concrétisation des opérations portuaires inscrites dans les trois composantes structurant la stratégie. Pour ce qui est de la construction des nouveaux ports, deux ports sur les cinq prévus sont actuellement en travaux: le nouveau port de Safi, dont les travaux ont été lancés par le roi Mohammed VI en mars 2013, et qui a atteint aujourd'hui un état d'avancement de 40%, et le port de Nador West Med, dont le marché est adjugé et les travaux en cours de démarrage. Concernant les trois autres ports, le ministère a déjà procédé au lancement de l'appel d'offres avec présélection pour le nouveau port de Kénitra Atlantique, pour la réalisation des travaux de la première tranche qui concerne essentiellement les ouvrages de protection et deux premiers terminaux dédiés aux trafics routier et céréalier, et les autres terminaux seront développés progressivement. Et il a atteint un stade avancé pour la réalisation des études techniques relatives aux nouveaux ports de Jorf Lasfar et Dakhla Atlantique. En ce qui concerne la réalisation des grandes extensions, plusieurs chantiers sont en cours au niveau des ports de Mohammedia, Casablanca, Jorf Lasfar, Agadir et Tarfaya. Les études sont avancées pour les autres extensions prévues. Sur l'axe de l'intégration des ports dans leur environnement urbain, il s'agit principalement du port de Tanger-ville, dont la reconversion est en cours d'achèvement, et du port de Casablanca, dont les travaux initiés dans le cadre du projet «Wessal» sont en cours de réalisation. Pour les autres ports tels que Kénitra-ville et Safi-ville, les études qui définiront les nouvelles activités à vocation urbaine sont en cours de réalisation en concertation avec les partenaires concernés.

Sur le plan du réseau routier, le Maroc se développe à deux vitesses. Dans le cadre de la régionalisation, pensez-vous que le principe d'équité spa-



tiale qui a été pendant longtemps marginalisé sera dorénavant respecté?

Afin d'accompagner l'évolution du trafic, d'assurer l'aménagement du territoire et de poursuivre le désenclavement des populations rurales, le ministère a récemment élaboré

du savoir-faire et des modes de gestion du secteur privé pour la réalisation et l'exploitation des grands projets structurants dans de nombreux secteurs d'activité notamment ceux des infrastructures, de l'énergie, des ports, du transport, de la santé et de l'éducation. De ce fait, le Maroc, et en particulier notre ministère, est engagé dans le partenariat avec le privé qui constitue un des leviers de mise en œuvre des politiques publiques, notamment celles se rapportant au développement des infrastructures et à l'amélioration de la qualité des services rendus aux citoyens et qui est appelé, durant les années à venir, à se développer davantage.

Faut-il privatiser certains établissements publics relevant de votre ministère?

Le partenariat public-privé n'est pas une privatisation, mais une alliance entre le secteur public, et en particulier le ministère de l'Équipement, du transport et de la logistique, et le secteur privé pour améliorer les niveaux de services de transport sous toutes ses formes (terrestre, maritime et aérien) et développer les infrastructures performantes. Le partenariat public-privé constitue désormais une opportunité à saisir aussi bien pour le secteur public que pour le secteur privé. Il permet d'accélérer la cadence de développement des infrastructures et des services y afférents. Pour le secteur public c'est un moyen qui permet de diversifier les canaux de transfert de com-

Des conventions ont été signées pour le développement du réseau routier national.

un Plan Routes à l'horizon 2035 fixant le cadre dans lequel le réseau routier doit se développer durant les vingt prochaines années. Ce plan a été conçu en tenant compte de la nouvelle régionalisation et de manière à ce que ses programmes soient équitablement répartis sur l'ensemble des régions. Il est à noter que plusieurs conventions de partenariat ont été signées couvrant presque toutes les provinces du royaume, visant le développement du réseau routier pour répondre aux besoins locaux et régionaux.

Vous misez sur le partenariat public-privé pour alléger la pression sur le budget de l'État.....

Le Maroc a fait le choix d'intensifier ses chantiers pour développer ses ressources de croissance; ainsi, le recours au partenariat public-privé (PPP) répond non seulement à des besoins de financements, mais également au souci d'une allocation optimale des ressources tout en faisant profiter le secteur public

l'État, les mécanismes de financement et le rehaussement de la qualité du service rendu aux citoyens. Pour le secteur privé c'est une nouvelle ouverture d'investissements et de développement sur de nouveaux métiers réservés à ce jour au secteur public.

Pour mettre fin à la problématique de l'occupation du domaine public, avez-vous répertorié l'ensemble du foncier (portuaire, maritime et routier) appartenant à l'État pour le préparer à l'investissement?

Le ministère a entrepris, ces dernières années, plusieurs actions qui visent la préservation et la valorisation du domaine public. Il s'agit entre autres du recensement et de la délimitation des différents types de domaines (routiers, maritimes, aéroportuaires...), de l'actualisation et de l'adaptation du cadre juridique en cours, et ce en collaboration avec les différents intervenants. Concernant les occupations temporaires, le ministère veille à ce qu'elles soient strictement encadrées par l'intérêt général et être compatibles avec la vocation du domaine public en question, et ce, en respectant les cahiers des charges y afférents. Dans ce cadre, des moyens logistiques et institutionnels ont été mis en place afin d'assurer la mission de la police du domaine public. En ce qui concerne le domaine public maritime (DPM) en particulier, le ministère a procédé, durant la période 2012-2014, à la réalisation d'une étude de diagnostic du foncier du DPM par le biais des images satellites, qui a permis d'arrêter la situation des parcelles relevant dudit domaine ainsi que leur mode de gestion. Ledit recensement a permis d'avoir une cartographie globale de l'ensemble des parcelles relevant du DPM, notamment celles octroyées en occupation temporaire, et ce, en vue d'arrêter les mesures idoines pour leur valorisation. Par ailleurs, et en vue de doter le DPM d'une protection juridique, le ministère a lancé un ambitieux programme portant sur sa délimitation, dont le taux d'avancement technique s'élève à 98%, et le taux administratif à 62 %, avec un objectif pour la délimitation administrative de 100% en fin 2016.

PROPOS RECUEILLIS PAR
JIHANE GATTIOUI