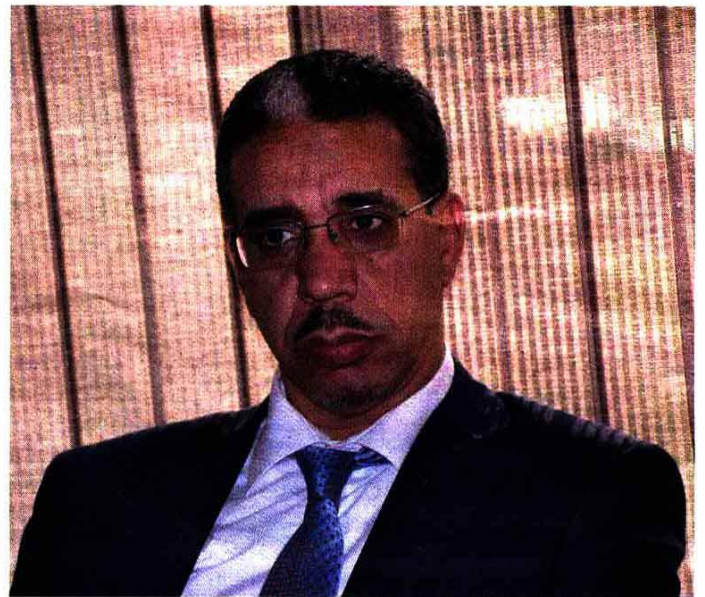


## Transport

# RABBAH sur tous LES FRONTS

● Aérien, maritime, terrestre et ferroviaire.. chacun de ces secteurs verra sa stratégie de développement lancée avant fin 2014. La promesse est de Aziz Rabbah, ministre de l'Équipement, du transport et de la logistique. Le montant des projets à l'horizon 2035 avoisine les 600 MMDH. Détails. **P. 9**



# Transports 5 stratégies validées avant fin 2014

● **Aérien, maritime, terrestre et ferroviaire, chacun de ces secteurs verra sa stratégie de développement lancée avant la fin de l'année. La promesse est d'Aziz Rabbah, ministre de l'Équipement, du transport et de la logistique. Le montant des projets à l'horizon 2035 avoisine les 600 MMDH.**

« Nous allons lancer la stratégie aérienne «Ajwaa» avant la fin de l'année. Idem pour les stratégies maritimes «Amwaj», ferroviaire «Sikak», ainsi que les contrats-programmes dans le transport terrestre qui le seront très prochainement. En tout, 5 grandes stratégies seront lancées avant la fin de l'année, y compris le contrat-programme pour la logistique qui a été signé récemment ». C'est le ministre de l'Équipement, du transport et de la logistique qui s'exprime ainsi. Si ce calendrier est respecté à la lettre, 2014 sera probablement l'année d'Aziz Rabbah. Le tuteur de ce département si stratégique s'exprime lors d'un point de presse en marge des travaux du «Connect 2014» qui s'est tenu la semaine dernière dans la ville ocre (www.leseco.ma). A en croire Rabbah, l'enveloppe budgétaire nécessaire à la réalisation de la plupart des projets prévus à l'horizon 2035, atteint 80 MMDH, soit environ 600 MMDH. «Les fonds publics ne pourront pas couvrir ce besoin. Il nous faudra donc faire appel à une ingénierie fi-



(re)décollage pour la plupart de ces secteurs qui, avouons-le, se noient encore dans un flou total. À l'exception du ferroviaire et de l'aérien, tous continuent de traverser une très mauvaise passe. Le cas du transport maritime en est le plus dramatique. Chaque année, le Maroc englutit plus de 20 MMDH, le plus souvent pour l'acheminement de ses importations. Ce montant est capté à plus de 90% par les armateurs étrangers, sans parler des coûts de surestaries qui leur reviennent également. Cette situation résulte de la faillite du pavillon national, qui compte à peine une dizaine de navires actuellement. Depuis plus de 2 ans, ce secteur attend la finalisation d'une étude censée lui montrer les voies de sortie de crise. Celle-ci devrait en effet permettre de relancer les armateurs nationaux, qui se disent victimes de la politique de l'Open Sea en vigueur depuis 2006, mais aussi d'une mauvaise gestion de leur part. D'ailleurs, le cas de la Comanav-Comarit en constitue l'exemple le plus éloquent. Le siège du fleuron du transport maritime est en cours de

saisie à Tanger. La stratégie tant attendue devrait, espérons-le, aboutir sur la remise à flot du pavillon marocain. Cela permettra à l'État de limiter l'hémorragie créée par une sortie importante de devises.

## Transport routier

En dehors du maritime, le transport terrestre constitue également une autre paire de manches pour le ministère de tutelle. C'est un secteur complexe, gangrené par une très forte présence de l'informel, voire par l'anarchie tout cours, en raison de la multiplication des syndicats aux intérêts divergents et aux affiliations politiques opposées. Là aussi, une feuille de route était promise depuis plus de 2 ans, mais sa gestation savère plus pénible que prévu. Qu'il s'agisse du transport de voyageurs (l'un des plus problématiques), de marchandises ou du transport urbain, les revendications n'en finissent pas. La hausse des prix du carburant et l'entrée en vigueur du système d'indexation sont venues réveiller de vieux démons. C'est dire que la situation n'est pas des plus simples pour Rabbah, qui doit accélérer la cadence avant de limiter les dégâts. Sinon la route risque de devenir plus sinueuse.

PAR **OUMAR BALDÉ**  
o.balदे@leseco.ma

nancière via des PPP», ajoute-t-il. Pour le moment, l'heure est à la finalisation de ces différentes feuilles de route avant de mettre le cap sur la recherche de partenaires et de financements. «Ce besoin de financement et de PPP se ressent plus au niveau de l'aérien, notamment dans la construction et la gestion des aéroports, de la maintenance aéronautique ainsi que de la formation des ressources humaines», affirme Rabbah.

● ● ●  
**Pour le moment, l'heure est à la finalisation des différentes feuilles de route avant de mettre le cap sur la recherche de partenaires et de financements.**

## Enfin le départ

Réussir à lancer l'ensemble de ces plans permettra enfin de parler de