



**Privatiser
pour construire
encore**



INTERVIEW

Aziz Rabbah | Ministre de l'Équipement et du Transport

A un moment où les finances publiques sont sous tension, le ministre mise gros sur le partenariat public-privé pour continuer sur le chemin de la stratégie des grands chantiers lancée par ses prédécesseurs.

Propos recueillis par Nabil Taoufik

On reproche souvent au PJD de ne pas prendre assez de risque dans la mise en œuvre de sa vision, on serait même tenté de dire que, finalement, vous n'avez pas de vision. Que répondez-vous ?

Nous avons une vision. Mais il ne faut pas oublier que nous nous inscrivons dans la continuité. Le changement dans le cadre de la continuité, dans la stabilité et dans la concertation, c'est cela notre devise. Nous n'avons jamais cessé de le répéter et d'insister dessus. Ce n'est pas un choix propre au PJD, c'est le choix du peuple marocain qui a fait de la révolution du Roi et du peuple contre le colonialisme un choix de société et un modèle de gouvernance politique. Le printemps arabe a confirmé cela à nouveau. Le Maroc a fait le choix du changement dans la continuité, là où les autres pays ont opté pour la rupture. Donc, partant de ce principe de changement dans la continuité, nous regardons des programmes existants qui sont bien réfléchis et voyons s'il faut y injecter de nouveaux ingrédients. Peut-être qu'il faut revoir les priorités de certains programmes pour mieux les adapter aux besoins actuels mais les grandes orientations et stratégies ne doivent pas changer.

Comment ça se décline au niveau de votre ministère ?

Au niveau de notre département, nous avons d'abord des programmes que nous avons trouvés et que nous allons finaliser, parce que c'est un engagement et parce qu'aucun partenaire ne pourra plus avoir confiance dans le pays si chaque nouveau gouvernement se désiste des engagements pris par le précédent. Et lorsqu'on dit programmes, il faut avoir à l'esprit que c'est une vision, des stratégies, des financements, des conventions signées, des attentes déclarées et des réponses avancées, etc. Donc, c'est lourd, ça engage l'Etat et le pays et il n'est pas question de tout balayer d'un revers de la main. Ainsi, nous avons achevé la stratégie maritime et portuaire à l'horizon 2030. Et nous préparons trois grands programmes sur la période 2015-2035. Ces derniers concernent le transport ferroviaire, le plan routier et la vision sur le transport aérien et le développement des aéroports.

Pour le transport maritime, votre département a lancé une étude pour faire le diagnostic et définir le plan d'action. Ne pensez-vous pas que c'est une étude de trop d'autant plus que les professionnels assurent savoir ce qui ne va pas et les mesures nécessaires pour y remédier ?

Ce n'est pas une étude de trop. Car, pour des secteurs très malades comme le maritime ou le routier, parfois il ne s'agit plus seulement de diagnostiquer l'état actuel des choses mais aussi de diagnostiquer les

différents plans de relance mis en place et chercher pourquoi ils n'ont pas fonctionné: est-ce que c'est l'Etat qui n'a pas joué pleinement son rôle, est-ce que les professionnels ont manqué d'engagement, est-ce que ce n'est pas plutôt à cause des pesanteurs qui résistent au changement, etc. Ce n'est qu'après avoir fait un tel travail d'audit pointu que vous pouvez être en mesure de mettre en place une stratégie qui fédère, mobilise et atteint ses objectifs.

Quelles sont donc les premières pistes de relance identifiées ?

Nous allons mettre en place un contrat-programme entre privé et public dans lequel nous allons essayer de prévoir des incentives pour encourager l'investissement dans ce domaine. Pour les opérateurs existants, nous sommes en train de les accompagner pour qu'ils puissent surmonter les difficultés actuelles et se développer convenablement.

Qu'en est-il de l'aérien ?

Pour la RAM, il ne faut pas oublier que l'avionneur national dispose d'un contrat-programme sur la période 2011-2016. Les résultats sont là. C'est le fruit d'une politique de recentrage sur le cœur de métier bien menée. Mais de manière générale, et quel que soit le mode de transport, nous articulons nos stratégies et notre action autour de sept principaux axes.

Lesquels ?

Il s'agit de la réforme institutionnelle, du volet réglementaire, du développement des infrastructures de transport, de la valorisation du domaine public, de la valorisation et du développement des ressources humaines, du développement d'une industrie liée au transport et du développement des indicateurs qualité et sécurité dans les transports. Pour l'axe institutionnel, nous pensons qu'il y a des structures de régulation qui fonctionnent bien aujourd'hui et qu'il faut renforcer davantage. Je pense à ce propos à l'ANP, à l'ONDA, à la Direction de la Marine Marchande. Il y a, en revanche, des institutions qu'il faudra créer. C'est le cas d'une Agence pour la sécurité du transport. Pour le volet réglementaire, l'ambition est de mettre à jour notre arsenal juridique. Car, et ça peut en surprendre plus d'un, la majorité des lois régissant notre secteur soit qu'elles datent d'il y a 50 ans, sinon d'un siècle! Et ce n'est pas possible de continuer à fonctionner avec un tel cadre juridique alors que les choses ont énormément évolué. Ainsi, nous avons élaboré le Code de l'aviation civile qui est aujourd'hui dans le circuit législatif. On est également en train de travailler sur le Code maritime, une loi sur le transport terrestre et

INTERVIEW | Aziz Rabbah



une autre sur les carrières.

En parlant de carrières, est-ce que le Ghassoul est une mine ou une carrière ?

D'après la loi, c'est une carrière, qui a été régie par un dahir qui en remettait la gestion au ministère des Finances via la direction des Domaines. Le fait est que cette matière a été exploitée par un seul opérateur depuis des décennies, ce qui n'est pas normal. Maintenant, l'orientation est d'ouvrir l'exploitation à la concurrence par le biais d'un appel à manifestation d'intérêt.

Mais, ça a été géré par votre département ou par celui des mines ?

Pour moi, la question est secondaire parce qu'on travaille au sein d'un même gouvernement et que l'on doit obéir aux mêmes grandes orientations en termes de transparence et d'égalité des chances. On n'est pas dans une logique de conflit entre ministères d'autant plus que chaque titulaire d'un portefeuille ministériel aujourd'hui peut hériter d'un autre complètement différent demain. C'est pourquoi lorsque les collègues du ministère des Mines ont dit que le Ghassoul était une mine, j'ai dit pas de problème.

Donc, c'est une mine ?

Je crois que c'est une mine mais l'essentiel est la façon dont ça va être géré.

Vous en étiez au 3ème axe...

Oui. Cet axe concerne donc le développement des infrastructures de transport.

Peut-on connaître les actions phares pour chaque mode de transport ?

Concernant le secteur portuaire, en plus du port Tanger Med dont la première phase a été mise en service, la deuxième phase du projet est en cours de réalisation pour atteindre 8,5 millions de conteneurs, le terminal 4 sera mis en service prochainement et les travaux du

terminal 3 démarreront prochainement. D'un autre côté, le secteur a connu une nouvelle impulsion avec le lancement des premières concrétisations de la nouvelle stratégie portuaire qui prévoit la construction de nombreux nouveaux ports sur les côtes atlantique et méditerranéenne dont le port de Safi dont les travaux ont été lancés par SM le Roi Mohammed VI le 19 avril 2013, le nouveau port de Nador West Med et pour bientôt le port de Kénitra Atlantique. Pour le secteur ferroviaire, le Maroc est fier de se lancer dans la technologie de la grande vitesse à travers le schéma directeur des lignes pour train à grande vitesse qui vise la réalisation de 1.500 km de lignes à l'horizon 2035. Ce schéma comprend deux axes. L'axe atlantique : Tanger-Casablanca-Marrakech-Agadir dont la ligne Tanger-Casablanca qui est en cours de travaux. Et l'axe maghrébin: Rabat-Fès-Oujda qui se concrétise par le premier tronçon Tanger - Kénitra. Pour les autres projets phares du secteur, on peut citer l'augmentation de la capacité de l'axe Kénitra-Casablanca, le dédoublement de Settat-Marrakech et l'électrification de l'axe Fès-Oujda. Le secteur aéroportuaire connaît lui aussi de nombreuses réalisations relatives à des extensions de nombreux aéroports et terminaux. Les aéroports concernés sont ceux de Casablanca, Marrakech... Par ailleurs, une étude est en cours pour définir un nouveau schéma directeur aéroportuaire. En outre, il est ici important de signaler l'effort entrepris par le ministère pour encourager le transport aérien, notamment la promotion et le renforcement du transport aérien domestique à travers la convention signée entre le gouvernement, les régions des provinces du Sud et la RAM.

Qu'en est-il du routier ?

En ce qui concerne le secteur routier, le ministère prévoit la réalisation, en plus des 400 km en cours de construction, de plusieurs nouvelles autoroutes issues du plan route 2035, en cours de finalisation (Nador-Guercif, Safi-Marrakech-Beni Mellal-Fès, Autoroute continentale Rabat-Casablanca,...). Le ministère prévoit également le réaménagement et la modernisation d'importants axes routiers dont particulièrement la RN9 entre Marrakech et Ouarzazate, une rocade routière pour la desserte des provinces derrière la chaîne de l'Atlas... Il est important de citer aussi l'attention particulière dont jouit le monde rural dans la stratégie du ministère, avec l'accélération de l'achèvement du 2^{ème} programme des routes rurales et du programme de mise à niveau territorial ainsi que la définition d'un nouveau programme destiné aux zones rurales. Quant au secteur logistique, les zones Zenata et de MITA sont considérées actuellement comme les premières concrétisations de la stratégie logistique nationale. La déclinaison de la stratégie nationale de la logistique est très avancée. Les années 2013 et 2014 connaîtront la présentation des schémas logistiques régionaux et la signature des conventions y afférentes.

Le foncier public semble particulièrement vous intéresser...

C'est le quatrième axe en effet. Le ministère dispose d'un domaine public important : portuaire, aéroportuaire, routier, autoroutier, ferroviaire et maritime. Afin de valoriser ce patrimoine, le ministère œuvre sur deux niveaux. En première étape une délimitation et un assainissement de ce domaine, opération qui sera bouclée en 2014. La deuxième étape consiste à identifier, programmer et réaliser des projets structurants sur ces domaines. La réalisation de ces projets

INTERVIEW | Aziz Rabbah

se fera dans le cadre d'une ouverture sur l'initiative et l'investissement privé. Cinquièmement, ce sont les ressources humaines. Nous sommes aujourd'hui déterminés à franchir un nouveau palier dans le domaine de la valorisation et le renforcement des compétences dans le secteur à travers la création des pôles de formation par mode de transport. Le Maroc disposait de grands établissements en la matière tels que l'École Hassania des Travaux Publics, l'Institut Supérieur des Etudes Maritimes ou encore l'Académie Internationale de l'Aviation Civile, mais qui ne formaient que pour le marché marocain, chaque année moins d'une centaine de lauréats. Aujourd'hui, il faut passer à la vitesse supérieure pour faire du Maroc un hub régional et africain pour la formation dans l'aviation, la navigation marchande, les travaux publics, le ferroviaire, la logistique, etc.

Vous pensez aussi faire de l'industrie dans votre département!

Effectivement. On s'est rendu compte que chaque mode de transport pouvait avoir une branche industrielle qui gravite autour. Là encore, il s'agit davantage de développer des unités qui existent déjà pour en faire le véritable fer de lance industriel, notamment sur le volet maintenance. A ce niveau, le pays dispose d'une grande tradition de maintenance dans l'aérien et le ferroviaire. La RAM dispose par exemple d'un atelier qui auparavant traitait moins de 40 avions car il était tourné vers les simples besoins de la compagnie. Aujourd'hui, en partenariat avec des Français, il en reçoit une centaine dont plusieurs Airbus. Il y a également des investissements de privés dans la maintenance des avions d'affaires. Il y a de quoi faire du pays un hub international en la matière. Le ferroviaire, c'est la même histoire. En fait, la maintenance ne devrait être qu'une porte d'entrée pour remonter progressivement la chaîne de valeur vers des composants de plus en plus sophistiqués. Nous avons également l'ambition de créer et développer la construction maritime et les chantiers navals. Il est insensé qu'un pays maritime comme le nôtre ne puisse pas disposer d'une telle industrie d'autant plus que nous voulons développer le pavillon national. A ce niveau, nous avons déjà lancé les appels à manifestation d'intérêt et sommes en négociation avec des opérateurs internationaux pour venir s'installer au Maroc. C'est quelque chose dont le pays a besoin, et si le privé ne le fait pas, l'Etat devra mettre la main à la poche. Pour les matériaux de construction, l'idée aujourd'hui est de créer des zones industrielles à proximité des carrières exploitées. Cela permettra de développer les régions disposant de ces matériaux et d'offrir des opportunités d'emploi à leur jeunesse. Pour ce qui est du septième axe, l'idée est d'améliorer la sécurité et la qualité du transport sur nos voies, gares, ports et aéroports. Les premiers résultats sont satisfaisants en ce qui concerne les accidents de la route avec une baisse de 15%. On a renforcé les contrôles et opté pour une démarche de ciblage et de proximité en termes de sensibilisation. Nous sommes en train de travailler sur un cahier des charges pour le transport routier. Sur le ferroviaire, nous allons tripler la ligne Kénitra-Casablanca et dédoubler la ligne Settat-Marrakech

pour avoir plus de trains et améliorer la qualité et la sécurité du trafic. La rénovation des gares pour en faire de réels espaces de vie s'inscrit également dans le sens de l'amélioration de la qualité du transport ferroviaire. Quant aux ports et aéroports, la sécurité est globalement excellente, mais il faut rester vigilant.

Vous avez là un plan d'action faramineux qui demande des centaines de milliards de dirhams. Comment le financer?

Nous pensons au partenariat public-privé: attirer l'investissement privé pour construire en contrepartie de concessions sur 30 ans et plus. On fait aujourd'hui du PPP dans l'enseignement avec les écoles privées, dans la santé publique avec les cliniques privées, pourquoi pas les infrastructures? Il ne s'agit pas non plus de livrer la concession au premier venu. Il faut être sévère dans la sélection pour que l'on n'ait pas à revivre les échecs vécus auparavant sur certains dossiers de gestion déléguée.

Ce serait donc dommage qu'une fois encore les opérateurs marocains ne bénéficient pas de ces nouveaux marchés car pas encore préparés...

Je pense que ce n'est pas vrai. Premièrement, parce qu'on travaille dans le cadre de la préférence nationale et qu'on exige même dans le cas où le marché est remporté par un étranger que sa sous-traitance

soit avec des Marocains. Et puis je pense que nous avons des entreprises qui ont une très bonne expérience et qui peuvent créer des joint-ventures avec les internationaux pour construire et exploiter des infrastructures au Maroc (ports, aéroports, etc.) Mais aussi et surtout aller

Ce sont 126 milliards de dirhams d'investissements prévus sur la période 2012-2016

décrocher des marchés à l'international. Dans ce sens, l'Afrique offre aujourd'hui des opportunités extraordinaires et ce serait irresponsable de notre part de ne pas les saisir. Cela d'autant plus que le Maroc part avec un avantage considérable qui est le crédit sympathie dont il jouit auprès des pays africains. Il y en a qui nous considèrent comme des frères et la bonne majorité regarde notre modèle d'Etat et de société avec admiration et le considère comme le modèle de développement à suivre.

Parlons de partenariat avec le privé, pensez-vous qu'il y ait des entreprises aujourd'hui privatisables ?

C'est le ministère des Finances qui pourra décider par rapport à cela. Ma conviction est qu'aujourd'hui, il faut passer à une nouvelle phase de privatisation et de partenariat public-privé pour certaines entreprises. Il y a, en effet, aujourd'hui des entreprises au capital 100% public, qui pourraient être ouvert à des capitaux privés.

Lesquelles ?

Je pense à SNTL, Marsa Maroc, RAM, LPEE... Même les aéroports peuvent être érigés en sociétés et en ouvrir le capital. Les ports aussi. Tanger Med, par exemple, devra certainement dans le futur s'associer à un partenaire privé. ■