

Infrastructures

L'impressionnant

plan Rabbah

- **600 milliards de DH étalés sur trente ans, soit 2/3 du PIB!**
 - **Un nouveau schéma directeur autoroutier**
- **Et pour le financement? appel massif au partenariat public-privé**

Voir pages 16 à 19

Rabbah annonce un gigantesque

• 600 milliards de dirhams étalés sur trente ans, soit 2/3 du PIB

• Les programmes sont en cours de finalisation

• Et le financement? On ira chercher des partenariats public-privé!

LE ministre de l'Équipement et du Transport est venu vendre le potentiel du marché de l'infrastructure du Maroc et sa stabilité politique aux nombreux décideurs présents à Leipzig au Forum international du transport. Aziz Rabbah a marqué les esprits en annonçant un plan de 600 milliards de dirhams dans les 30 prochaines années dont le 1/3 pour le rail. Un nouveau schéma directeur autoroutier sera bientôt finalisé. Le ministre révèle que les programmes sont en train d'être affinés. Pour le financement,

il sera fait massivement appel aux partenariats public-privé.

- **L'Economiste:** Quel type de message avez-vous porté aux opérateurs réunis au Forum international du transport?

- **Aziz Rabbah:** Premièrement, l'importance et le potentiel du marché marocain. Celui-ci est en forte croissance et le modèle politique des réformes apaisées est aujourd'hui regardé de partout parce que les transformations se sont déroulées sans heurts. Le Maroc peut, à ce titre, servir de benchmark pour les autres pays dans le monde arabe et en Afrique. La stabilité est un actif très important car c'est sur elle que reposent la confiance et la visibilité des investisseurs. Par ailleurs, les nombreux programmes que nous nous apprêtons à lancer dans les transports et l'infrastructure leur permettent d'inscrire leur action dans la durée. Entre les chemins de fer, les autoroutes, les ports et les aéroports, il faut compter des dizaines de milliards de dirhams. Selon nos projections, dans les 30



Aziz Rabbah, ministre de l'Équipement et du Transport: «Le renforcement de la mobilité par le rail va absorber 200 milliards de dirhams» (Ph. Bziouat)

prochaines années, le Maroc investira 600 milliards de dirhams dans l'infrastructure.

- **Avez-vous affiné les détails de ces programmes et les clés de répartition par branche?**

- Sachez déjà qu'entre 2012 et 2016, nous aurions injecté au total 160 milliards de dirhams. Rien que pour les ports, il est prévu d'engager 60 milliards de dirhams d'ici 2030, et selon les premiers éléments de l'étude, d'ici 2040, il va falloir miser

plan d'infrastructures

200 milliards dans le transport ferroviaire. Par ailleurs, le futur schéma autoroutier en cours d'élaboration va nécessiter une centaine de milliards de dirhams, l'objectif étant d'atteindre 2.000 km en construisant des axes transversaux afin de connecter toutes les régions. Ces engagements donnent plus que de la visibilité à l'investisseur. Pour le financement, l'expérience que nous avons cumulée dans la gestion déléguée va nous permettre de switcher vers les partenariats public-privé.

- Pour les aéroports, faut-il augmenter les capacités existantes ou les optimiser? Quelle est l'orientation privilégiée par le gouvernement?

Nous préparons le schéma aéroportuaire 2030 qui prévoit l'extension des plateformes menacées de saturation et la construction de nouveaux aéroports. Dans le Nord, à Marrakech, par exemple, mais aussi le hub de Casablanca, la problématique est d'augmenter les capacités. Dans un premier temps, nous dimensionnerons le hub de Mohammed V pour un potentiel de 20 millions de passagers, mais nous nous inscrivons d'ores et déjà dans une hypothèse de croissance rapide du trafic. Le fait que Casablanca aspire à devenir un hub multidimensionnel, touristique, financier, etc, signifie que ce palier sera rapidement revu à la hausse. Il ne faut pas oublier par ailleurs que nous voulons développer davantage le trafic domestique, il va donc falloir aménager des aéroports un peu partout dans les régions.

- Avec le risque de se retrouver avec des éléphants blancs comme en Espagne? Toutes nos régions n'ont peut-être pas le potentiel d'absorption d'une telle infrastructure...

- J'en conviens, et c'est pour cette raison que nous voulons aller vers les PPP sachant qu'il ne s'agit pas seulement de construire des aéroports isolés, mais des plateformes qui sont presque des villes avec des équipements nécessaires: des centres de conférences, des hôtels, des parkings intelligents... Le concept est d'aller au-delà de la réception des passagers et de créer un cadre de vie dans ces espaces. C'est la même logique qui est déployée actuellement pour les gares ferroviaires. Ces enceintes sont en train de redonner à nos villes ce que nous avons perdu dans l'urbanisation qui était jadis basée uniquement sur l'habitat.

- La politique des transports a souffert d'une certaine désarticulation avec l'action au niveau local. Les deux ne vont pas à la même vitesse.

- L'idée aujourd'hui est de développer les moyens de mobilité de masse et le transport interurbain. Une étude a été lancée sur le train régional, nous avons

commencé par Casablanca, mais d'autres villes sont également intéressées par le RER. Ces trains permettront de connecter des villes moyennes, des chefs-lieux des provinces aux grandes villes et d'améliorer leur attractivité. Par ailleurs, à l'intérieur des villes, il y a des plans de déplacement urbain qui ont défini les types d'infrastructure et les modes de transport adéquats. Les ministères de l'Intérieur, de l'Équipement et du Transport et l'ONCF

travaillent en commun sur ce projet. On a gagné le pari à Rabat, il est presque gagné à Casablanca.

- Avez-vous des nouvelles de vos alliés de l'Istiqlal? Ils restent finalement au gouvernement ou pas?

- Je crois que le gouvernement travaille dans la sérénité. Nous avons le devoir de répondre aux attentes de la population et de déployer toute notre énergie

pour y arriver. Nous sommes nommés par Sa Majesté, et nous devons honorer cette nomination. Pour ce qui nous concerne, nous continuons à travailler jusqu'à nouvel ordre. □

Propos recueillis par
Abashi SHAMAMBA



Pour réagir à cet article:
courrier@leconomiste.com

PUB