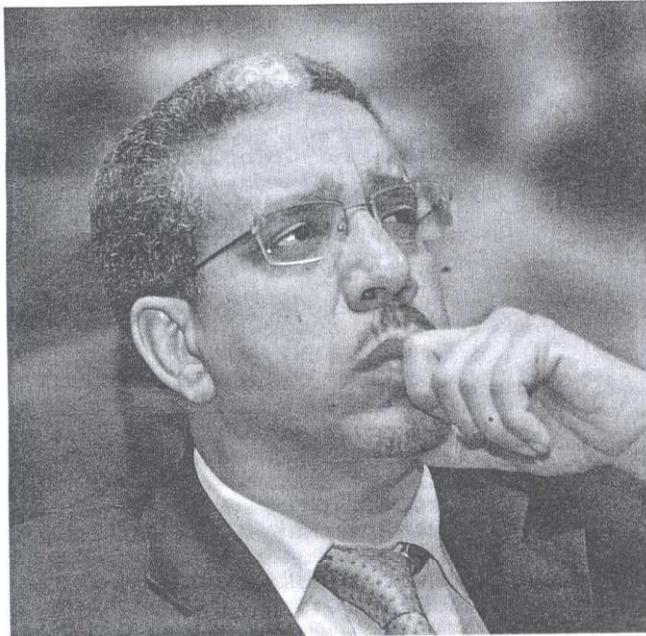


Secteur routier

Rabbah repense le financement

● Une étude vient d'être lancée pour défricher le terrain à une meilleure mobilisation des budgets. Le département de tutelle n'écarte aucune piste y compris les PPP pour relancer le Plan routier national.

L'aspect organisationnel et budgétaire a toujours été le maillon faible de la politique d'infrastructures routières au Maroc, malgré le coup d'accélérateur donné durant la dernière décennie car si le Maroc tire bien son épingle du jeu dans la région, son développement n'en reste pas moins tributaire d'une meilleure visibilité et d'une meilleure convergence pour son programme routier. C'est la raison pour laquelle le ministère de l'Équipement et du transport a récemment lancé une étude dite d'organisation et de financement du secteur routier. Une étude qui devrait justement mettre en exergue les points d'achoppement d'une politique qui se veut volontariste. S'ajoute à cela le fait qu'elle s'inscrit parfaitement dans les recommandations du Plan route 2035. Elle est enfin la continuité logique du Schéma national des infrastructures routières (SNIR 2035) en cours de lancement. En effet, le département d'Aziz Rabbah veut concomitamment à la mise en œuvre dudit schéma national avoir une meilleure connaissance des sources potentielles de financement pour répondre aux besoins d'un secteur budgétivore. En effet, Rabbah ne s'en cache pas. Le réseau routier marocain, malgré d'importantes réalisations souffre de fragilités et de discontinuités. Aujourd'hui, l'on compte 51.000 km de routes classées dont plus de 41.000 revêtues et plus de 700 km de voies express. Quant au réseau



autoroutier, il dépasse aujourd'hui les 1.500 km. Tout cela est bien beau, mais ne répond pas encore à l'ambition du Maroc de faire partie des pays émergents qui pour la plupart dépendent des routes pour réaliser un développement harmonieux et équitable, ne privilégiant pas une région ou une autre. Aujourd'hui et à l'image d'autres secteurs capitalistiques, l'État ne rechigne pas à l'idée d'intéresser le financement privé voire étranger dans le cadre de PPP. C'est une piste non négligeable à condition de savoir vendre ce genre d'investissements à rentabilité moindre et

qui s'étend dans la durée. Il faut dire aussi que le gouvernement n'a aujourd'hui plus d'autre alternative que d'associer toutes les bonnes volontés pour répondre aux besoins croissants en infrastructures routières exprimés par les différents plans sectoriels (Plan Maroc vert, Vision 2020 pour le tourisme, Stratégie logistique, etc). Quelles sont alors les finalités de l'étude en question ? Elle doit proposer une classification des actions par plan quinquennal et évaluer les budgets nécessaires, les financements disponibles et souhaitables ainsi que les modes de montages fi-

nanciers et la part de chaque partenaire. Elle est aussi censée analyser les possibilités de concession du réseau autoroutier et de maintenance des voies express et des grands axes routiers au niveau national. Point nodal de l'étude, défricher le terrain pour d'éventuels montages en PPP afin de répondre aux besoins co-

La vraie contrainte de cette étude est de prendre en considération la cohérence des projets envisagés.

lossaux en financements du Plan route 2035. Enfin, il s'agit de revisiter l'arsenal juridique régissant le réseau-routier et surtout proposer les mesures à même de protéger les infrastructures urbanistiques, notamment pour tout ce qui a trait aux voies d'évitement, aux roclades et aux pénétrantes. Il n'en reste pas moins que la vraie contrainte de cette étude est de prendre en considération la cohérence nécessaire des différents projets envisagés et la mutualisation des investissements pour améliorer la rationalisation des dépenses, car, il ne faut pas oublier que le Plan route 2035 a été fondé en tenant compte des implications des plans portuaire et ferroviaire tout en intégrant la vision de développement du système aéroportuaire, dont le plan stratégique est en cours de réalisation. ●

PAR MOSTAFA BENTAK
m.bentak@leseco.ma

Plusieurs études confrontées au financement

Pour améliorer la performance du réseau routier marocain, plusieurs études fondatrices avaient été menées durant les 10 dernières années. Parmi elles, l'étude d'aménagement des itinéraires routiers, celle du second schéma national d'armature autoroutière 2025, l'étude de modernisation du réseau routier et l'étude portant sur le SNIR 2035. Toutes ces études ont été à un moment ou un autre confrontées à la contrainte budgétaire et à l'incapacité de mutualiser les efforts institutionnels et gouvernementaux. Il a fallu donc s'attaquer à la source du problème en allant droit au but, à savoir aux mécanismes d'amélioration de la composante financement des projets routiers.