

Au moins 31 milliards de DH pour construire quatre nouvelles autoroutes

■ Le ministère de l'équipement vient de définir les couloirs sur lesquels seront construits ces axes autoroutiers ■ Ils relieront Agadir à Guelmim, Fès/Meknès au nord, Safi à Marrakech et Béni-Mellal, et Rabat à l'aéroport Mohammed V ■ Les estimations font ressortir un coût global compris entre 31,5 et 44,5 milliards de DH.

On en sait un peu plus sur les nouvelles autoroutes que le ministère de l'équipement, du transport et de la logistique souhaite prioriser dans le cadre du prochain contrat programme entre l'Etat et Autoroutes du Maroc. Il y a quelques jours, Aziz Rebbah, ministre de tutelle, présidait une réunion particulièrement stratégique avec des bureaux d'études qui accompagnent son département. Ces conseillers ont présenté leurs propositions pour la réalisation de quatre nouveaux axes autoroutiers qui constitueront le socle de la nouvelle feuille de route attendue pour début 2016. «Le comité directeur présidé par le ministre a validé les couloirs proposés qui feront l'objet des phases suivantes des études», annonce-t-on auprès de la tutelle. Ce qu'il faut principalement retenir c'est que ces nouvelles infrastructures seront particulièrement onéreuses. Selon les premières estimations, elles nécessiteront entre 31,5 et 44,5 milliards de DH pour leur réalisation. Les axes les plus coûteux seront l'autoroute Safi-Marrakech-Béni Mellal, qui prévoit également un contournement de la ville ocre par la zone est, ainsi que



l'autoroute Agadir-Guelmim. Pour la première, le budget estimatif est compris entre 13 et 15 milliards de DH. Cette enveloppe servira à assurer une liaison à bon niveau de service entre Safi, Marrakech et Béni-Mellal, relier Benguerir à la façade maritime et à son nouveau pôle en pleine émergence, et assurer une connexion de la

route nationale 9 (allant vers Ouarzazate) au réseau autoroutier sans traverser la ville de Marrakech. Les longueurs du projet qui ressortent des couloirs proposés lors de la réunion avec le ministère varient de 356 à 422 km.

Pour ce qui est de l'autoroute Agadir-Guelmim, le budget prévisionnel est très

variable, selon les contraintes techniques qui peuvent apparaître lors de sa construction. Il va de 7 à 17 milliards de DH pour un linéaire compris entre 159 et 238 km. Ce projet «revêt une importance à la fois internationale, nationale, régionale et locale», précise le département de Rebbah. En effet, un examen de la situation des infrastructures routières dans cette zone avait été réalisé en 2013 et avait fait ressortir un besoin imminent pour la création d'un contournement du Grand Agadir pour relier les régions plus au Sud. Actuellement, l'offre en infrastructures existante au-delà d'Agadir est constituée essentiellement de la route nationale 1 et reste marquée par la congestion de la traversée de la capitale du Souss générée par le trafic de transit. De plus, la réalisation de cette liaison est la première phase d'un vaste projet visant à relier les régions du Sud au réseau autoroutier et que le ministère s'apprête à définir comme la priorité stratégique du prochain plan autoroutier. C'est ce qui pourrait expliquer

l'importance du budget que nécessitera la construction de cette autoroute.

Deux autres projets ont été étudiés. Il s'agit, dans un premier temps, de l'autoroute reliant les Bipôles Fès/Meknès et Tanger/Tétouan. Pour la tutelle, cette autoroute est un maillon essentiel du grand axe structurant qui reliera Agadir-Marrakech-Béni-Mellal, Fès-Meknès et Tanger-Tétouan. L'idée est que les prochaines infrastructures soient construites de manière à ce qu'elles soient toutes reliées entre elles, et non comme ce qui se faisait par le passé lorsque les axes autoroutiers étaient complètement déconnectés. «C'est un projet qui offre des opportunités importantes pour l'accélération du développement socioéconomique d'un large périmètre au Centre-Nord du pays», explique le département de tutelle. Les couloirs proposés à ce niveau varient de 189 à 209 km pour un coût compris entre 8 et 9 milliards de DH.

Enfin, la liaison entre Rabat et Casablanca devrait être renforcée afin de faire face à la croissance continue du trafic. Actuellement, celui-ci est estimé à plus de 50 000 véhicules par jour, un niveau qui, malgré l'extension à 2x3 voies dont a fait l'objet l'autoroute existante, provoque une congestion. L'idée est donc de construire une nouvelle autoroute continentale qui reliera directement Rabat à l'aéroport Mohammed V et, à partir de là, Berrechid, Settat, Marrakech, El Jadida, Béni-Mellal et le Sud à travers les autres axes autoroutiers. En prime, cette liaison permettra de desservir la ville de Ben Slimane qui connaît une importante expansion et dont les besoins devraient se renforcer avec le projet de développement de l'aéroport. La longueur du projet proposée dans ce sens est de 55 km et son coût est estimé à 3,5 milliards de DH ■

YOUNES TANTAOUI

L'Etat peut confier la construction et la gestion au privé

Avant même l'achèvement du programme autoroutier actuel, le ministère de l'équipement a déjà tracé les grandes lignes de ce que sera le prochain programme. Il reste maintenant à savoir si la réalisation de ces nouveaux axes sera confiée en totalité à Autoroutes du Maroc. En effet, comme l'a rappelé récemment Anouar Benazzouz, directeur général d'ADM, bien que cette dernière participe aux travaux menés par la tutelle, rien ne lui assure qu'elle sera chargée de la construction des nouvelles autoroutes. «En sa qualité de bras de l'Etat, ADM ne fait qu'exécuter les décisions du ministère. Et c'est lui seul qui est habilité à choisir entre confier les nouveaux projets à ADM ou

lancer des appels d'offres pour sélectionner des opérateurs pour le faire, et qui peuvent être internationaux», explique-t-il. Une autre question de taille reste également posée : le financement. Pour quel montage opéreront les pouvoirs publics ? L'expérience de l'ancien programme a en effet démontré que sans l'introduction des coûts de ces projets dans le budget de l'Etat, toute société à qui sera confié le chantier risque de se retrouver avec une grosse ardoise dont les charges peuvent être très lourdes. Si l'on prend exemple sur ADM, la société traîne aujourd'hui une dette de plus de 35 milliards de DH, dont les intérêts dépassent le milliard de DH chaque année ■