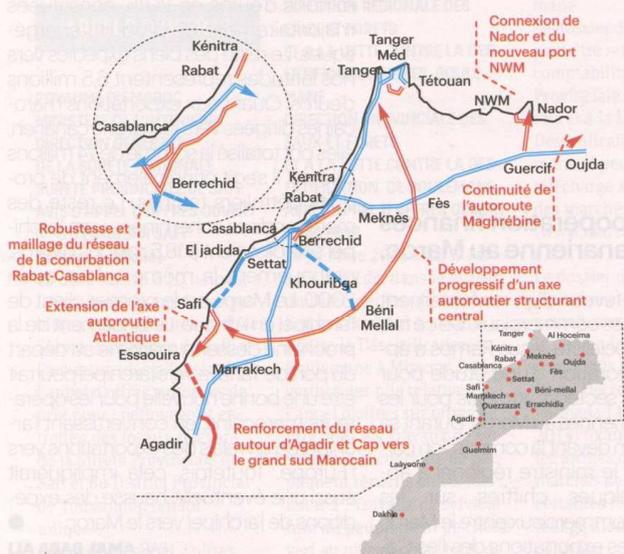


# Économie

## TRACÉ DES AXES AUTOROUTIERS



SOURCE : MINISTÈRE DE L'ÉQUIPEMENT

## PROJETS AUTOROUTIERS

AXE AUTOROUTIER	LONGUEUR ESTIMÉE (KM)
Desserte de la ville de Nador à partir de l'autoroute Fès-Oujda (Guercif)	114
Desserte du port Nador West Med	20
Tanger - Tétouan	30
Desserte bipôle Fès - Meknes et Tanger - Tétouan	190
Rabat - Casablanca - Continentale	57
Marrakech - El Kelaa des Sraghna	65
Fès - Taounate	80
Contournement d'Agadir	62
<b>Total</b>	<b>618</b>

SOURCE : MINISTÈRE DE L'ÉQUIPEMENT

## Autoroutes

# RABBAH FAIT APPEL AUX PPP

● Le ministère de l'Équipement, du transport et de la logistique vient de lancer un appel d'offres ouvert pour l'élaboration d'une étude d'évaluation préalable à la réalisation et l'exploitation des autoroutes dans le cadre d'un partenariat public-privé (PPP). Au total, sept axes sont concernés pour une longueur totale de 618 kilomètres répartis sur l'ensemble du territoire national.

Le ministère de l'Équipement, du transport et de la logistique passe à l'action dans le cadre de l'option des partenariats publics-privés (PPP) comme alternative pour financer et renforcer le réseau autoroutier national. À cet

effet, un appel d'offres vient d'être lancé par le département d'Aziz Rabbah (photo) pour l'élaboration d'une étude d'évaluation préalable à la réalisation et l'exploitation des autoroutes. L'étude qui entre dans le cadre du nouveau Plan routier national récem-

ment élaboré par le département du Transport pour la période 2016-2035, vise à identifier les opportunités de réalisation en mode PPP de plusieurs liaisons autoroutières. Au total et pour cet appel d'offres ouvert, sept lots sont concernés pour une lon-

gueur totale de 618 kilomètres. Il s'agit, entre autres, de la réalisation de la continentale Rabat-Casablanca, l'extension de l'axe autoroutier atlantique, de la continuité de l'autoroute maghrébine, de la connexion de Nador avec le nouveau port ainsi que du renforcement du réseau dans la région d'Agadir et du grand sud marocain. Selon les termes de référence de l'appel d'offres, l'objectif de l'étude est d'analyser la faisabilité de la réalisation de ces projets d'autoroutes, en procédant à une analyse comparative des différentes alternatives envisageables dans le cadre de leur réalisation et aussi de leur exploitation. Le prestataire aura ainsi à élaborer un rapport d'évaluation qui portera sur les modalités de la réalisation et de l'exploitation d'un axe autoroutier seul ou l'alternative d'adosser une section autoroutière en exploitation à un axe afin de booster la rentabilité de l'ensemble du réseau dans le cadre du PPP. Il sera également possible d'envisager la possibilité de s'adosser à d'autres projets d'infrastructures. Pour ce faire, l'étude devrait tenir compte de certains aspects qui structurent les objectifs généraux du projet en termes d'amélioration du patrimoine ou de diversifica-

## En attendant le contrat-programme d'ADM

Le recours au PPP est devenu une nécessité pour le Maroc, notamment dans le domaine des infrastructures en raison de la réduction des capacités de mobilisation des ressources financières pour ses chantiers, principalement pour les entreprises publiques opérant dans le secteur. C'est le cas de la société nationale des autoroutes du Maroc (ADM) dont la dette financière s'élevait, l'exercice précédent, à plus de 35MMDH, ce qui a justifié le recours au PPP pour la poursuite de l'extension et du renforcement du réseau autoroutier. Avec l'arrivée du contrat-programme 2008-2015 qui a permis la réalisation d'un réseau autoroutier de 1.800 km, une autre feuille de route est en train d'être peaufinée entre l'État et ADM dans le cadre du Plan route 2016-2035. Le nouveau contrat-programme, qui s'étalera sur la même période vise à porter le réseau autoroutier à 3.000 km pour une enveloppe prévisionnel de 60MMDH. La réalisation de cet ambitieux chantier se fera à travers des PPP pour certains projets afin de tenir «des contraintes budgétaires, qui conduisent régulièrement à des arbitrages difficiles en termes de priorisation et de programmation et expliquent généralement les situations de fragilité et de discontinuité surtout en matière de maintenance du patrimoine routier», selon le ministère de l'Équipement, du transport et de la logistique. C'est donc pour contourner cet obstacle que le recours aux PPP se justifie surtout en ces périodes de contraintes budgétaires sévères.

# Économie

tion des services. Il s'agit par exemple des objectifs répondants aux besoins de l'entité chargée du projet et aux attentes des usagers, des bénéfices découlant de la mise en œuvre du projet ainsi que des impacts sociaux et environnementaux en particulier en matière d'emploi, de sécurité et de bien-être.

## Compétitivité

À travers cette étude, le département du Transport veut donc disposer d'une feuille de route pour la mise en œuvre des premiers projets autoroutiers dans le cadre des PPP. Le recours aux PPP a été en effet érigé en alternative crédible par le Plan routes et autoroutes pour la période 2016-2035, qui a recommandé de revoir le volet de concession globale jusque-là en vigueur sur d'autres formes de concession



en analysant les avantages et les inconvénients de chaque mode opératoire et en tenant compte des impacts financiers et organisationnels sur le réseau routier

national. À ce titre, l'un des objectifs assignés dans ce Plan, est relatif à l'accélération du processus de participation du secteur privé dans la réalisation et l'ex-

## Le recours aux PPP s'inscrit dans le Plan routes pour la période 2016-2035.

ploitation de l'infrastructure routière et le développement du PPP. Selon le ministère, cette stratégie s'inscrit dans le cadre de «la volonté du Maroc d'améliorer de manière significative et durable sa compétitivité en tant que marché émergent à forts potentiels et sa productivité», ce qui passe par doter le pays de réseaux de transports modernes et efficaces qui offrent tous les avantages et atouts attendus dans ce domaine.

PAR **ABOUBACAR YACOUBA BARMA**  
a.barma@leseco.ma