

À l'ère des projets structurants de nouvelle génération

Le Maroc a accéléré, au cours des dernières années, le rythme d'investissement dans les chantiers structurants. Des méga-projets de nouvelle génération ont émergé dans divers secteurs permettant ainsi de changer le visage du royaume et promouvoir sa visibilité. Pour poursuivre l'élan des réalisations, la mobilisation des financements privés s'impose.



Développement des routes et autoroutes, mise à niveau des ports, construction de centrales d'énergie renouvelable, émergence d'infrastructures d'envergure culturelles et sportives... Depuis une quinzaine d'années, le Maroc a engagé de nombreux projets structurants mobilisant des investissements publics conséquents pour rattraper le retard et rejoindre enfin le club des pays émergents. Les efforts ont porté d'une part sur l'amélioration de l'accès de la population aux équipements de base dans les quatre coins du Maroc et d'autre part sur la mise en place de grands chantiers qui contribuent à restructurer l'économie nationale, améliorer la visibilité du Maroc à l'international et drainer des IDE. Des méga-projets structurants de nouvelle génération ont vu le jour ou sont en cours d'édification dans plusieurs secteurs. Le classement du Maroc s'est ainsi nettement amélioré au niveau régional et continental. Le royaume a été cité cette année comme l'un des meilleurs pays dans le domaine des infrastructures parmi les économies émergentes, selon un rapport du Global Infrastructure Hub, relevant du G20. D'importants progrès ont été enregistrés dans différents secteurs, à commencer par l'infrastructure autoroutière et routière. Même si il reste encore des inégalités territoriales à dépasser, certains chiffres témoignent de l'ampleur du chemin parcouru. À titre d'exemple, l'armature autoroutière atteint actuellement 1.800 km. De nouvelles liaisons sont programmées en 2019 avec le

nouveau port de Nador West-Med pour un montant de 4,5 milliards de dirhams. Dans le domaine routier, on vise à développer un réseau à haut niveau autour des grandes métropoles, achever les voies expressives et moderniser les principaux itinéraires du réseau routier. Sur le volet des infrastructures portuaires, le port de Tanger-Med est un chantier gigantesque qui est devenu, en quelques années, une référence au niveau régional et continental. Les travaux de renforcement des infrastructures portuaires se sont poursuivis sans relâche au cours des dernières années et continuent de figurer parmi les priorités. Parmi les projets prévus en 2019 figure la poursuite des travaux de construction du nouveau complexe portuaire Nador-West-Med pour un coût de 9,88 milliards de dirhams dont l'état d'avancement global à fin mai 2018 est estimé à 29%. Il est aussi prévu de lancer et réaliser le port



Grâce aux méga-projets structurants lancés dans plusieurs secteurs, le classement du Maroc s'est nettement amélioré au niveau régional et continental.

gazier de Jorf-Lasfer pour un coût global de 5,42 milliards de dirhams. Les travaux de construction du nouveau port de Dakhla vont démarrer en 2019 en vue de soutenir le développement économique et social régional dans tous les secteurs productifs. Les infrastructures aéroporitaires ne sont pas en reste. Les projets lancés en 2018 au niveau de l'Aéroport Mohammed V devront augmenter sa capacité d'accueil à 14 millions de passagers par an. Sur le plan des infrastructures ferroviaires, la mise en service commerciale de la ligne à grande vitesse est l'événement marquant de cette fin d'année. Autour de ce chantier titanesque qui fait du Maroc le premier pays sur le continent africain à disposer d'une ligne grande vitesse, de nouvelles gares de nouvelle génération ont vu le jour et sont de véritables joyaux architecturaux. Pour accompagner le développement du secteur, de nouveaux projets structurants ferroviaires ont été lancés juste après l'inauguration du TGV. Dans le domaine énergétique, le plan d'énergie renouvelable a connu une accélération soutenue qui a permis d'atteindre une part de 34% à fin 2017 du mix électrique. Cette montée en puissance de l'énergie renouvelable est fortement liée à la mise en service en perspective de cinq centrales solaires dont les trois restantes du complexe solaire intégré de Ouarzazate et de 580 MW en l'occurrence Noor II, III et IV et les deux centrales Noor photovoltaïques (PV) Laÿoune et Noor Boujdour I. La réalisation du programme solaire de 2.000 MW à l'horizon 2020 dans différents sites se poursuit avec le lancement en perspective de la réalisation du projet Noor PV II. S'agissant de l'énergie éolienne, le Maroc a occupé en 2017 la deuxième place en Afrique et dans la région MENA en termes de capacité électrique installée à base de cette énergie. Un besoin se fera sentir dans les années à venir à mobiliser le potentiel de l'intégration régionale pour maximiser la rentabilité des grands projets d'énergie. En dépit des efforts déployés et des projets gigantesques qui font la fierté du Maroc, il reste encore beaucoup à faire en matière de développement des infrastructures. Il est impératif de réunir les conditions nécessaires pour mobiliser les financements notamment privés et drainer des investissements énormes dans divers secteurs. Dans ce cadre, le développement du partenariat public-privé s'impose pour réaliser les projets structurants. Le Maroc aurait besoin d'environ 37 milliards de dollars d'investissements dans les infrastructures pour pouvoir atteindre les objectifs de développement durable, selon le Global Infrastructure Hub.

Déplacements. En 10 ans, notre mobilité s'est accélérée !

Depuis plus d'une décennie, le Maroc a entamé des chantiers structurants dans le domaine de la mobilité. Aujourd'hui le pays peut se targuer de ses infrastructures de transports : le TGV, le Tramway ou encore le réseau autoroutier... qui rendent meilleure la mobilité des citoyens.



Tramway de Casablanca Enjeu majeur pour la métropole

Les deux villes Casablanca et Rabat préparent l'extension de leurs lignes de tramway. En ce qui concerne la capitale économique, la ligne 2 du tramway devrait desservir sur 22,5 km et 9 arrondissements. Le temps de trajet de toute la traversée sera d'une heure et 3 minutes en passant par Ain Diab, Hay El Hassani, Beauséjour, Anoual, El Fida, Mers Sultan, Hay El Mohammadi et Ain Sebaâ puis Sidi Bernoussi et pourra transporter jusqu'à 170.000 voyageurs par jour. Deux stations serviront de correspondance avec la ligne T1, Abdelmoumen et Ibn Tachfine et la 2e ligne comptera 33 stations de voyageurs. Il est à savoir que le projet de réalisation de la deuxième ligne du tramway de Casablanca comporte une partie relative à l'extension de la première ligne T 1. Cette dernière s'étale sur une longueur de 1,8 km afin de desservir le quartier Laymoun, Floride et Lissasfa depuis les terminus des facultés. D'ici fin 2018, la ligne T1, optimisée, changera ainsi de contours pour devenir une ligne de 23,5 km qui offrira des temps de trajets plus compétitifs avec 37 stations de voyageurs. Le réseau exploité par RATP Dev connaîtra une ouverture de ligne de transport en commun en site propre par an entre 2018 et 2021 et deux ouvertures de ligne de tramway en 2022.

Tramway de Rabat Une 2e ligne en construction

Selon les annonces de la société du tramway de Rabat-Salé (STRS), la mise en service de l'extension de la ligne qui a été annoncée pour juillet 2019 devrait finalement plutôt intervenir fin décembre 2018. Cette précision a été apportée en mai dernier à l'occasion d'une cérémonie de « la première soudure de rail » pour cette extension qui se déploiera sur un linéaire de 7 kilomètres comprendra 12 stations (4 arrêts à Rabat et 8 à Salé). À Rabat, ces extensions s'étendront sur un linéaire de 2,4 km comprenant 4 stations et permettront la desserte du quartier de Yacoub El Mansour.



Elles relieront le terminus actuel de l'hôpital Moulay Youssef (Akkari) et l'avenue Alkifah en passant par l'avenue Essalam. Du côté de Salé, l'extension de la ligne 2 se fera sur un linéaire de 4,6 km comprenant 8 stations et reliera le terminus actuel de l'avenue Hassan II au nouvel Hôpital de Salé en passant par l'avenue Zarbia et permettra de desservir les quartiers de Hay Moulay Ismail et Al Quarait. D'après la STRS, l'extension permettra le transport de 40.000 voyageurs supplémentaires quotidiennement, « ce qui portera le nombre de voyageurs transportés dans le réseau à 150.000 par jour. L'investissement correspondant aux travaux d'extension de la ligne 2 s'élève à 1,7 MMDH. Parmi les fonds récoltés pour ce projet, 40 millions de dirhams sont issus d'un accord de prêt entre la Société du tramway de Rabat-Salé (STRS) et la Banque européenne d'investissement (BEI).



Transport ferroviaire La LGV devenue réalité !

La première ligne à grande vitesse (LGV) d'Afrique reliant Tanger à Casablanca via Rabat a été inaugurée en grande pompe le 15 novembre en présence du roi et du président français Emmanuel Macron à Tanger. Cette ligne, longue de 200 kilomètres, permettra une meilleure mobilité pour les Marocains. 1h20 de trajet entre Tanger et Rabat contre 3h40 aujourd'hui. Le trajet total, de Tanger à Casablanca, durera 2h10 avec le nouveau TGV, contre 5 heures auparavant. Cette ligne lancée en 2007 en présence du roi et de Nicolas Sarkozy n'a réellement débuté qu'en 2011

et si sa mise en service était initialement programmée en 2015, elle aurait été décalée après des retards dus à des procédures d'expropriation. En tout cas, ce projet faramineux avait été annoncé pour un coût total de 20 milliards de dirhams (1,8 milliard d'euros). Ce montant aurait été dépassé et serait de 22,9 MMDH. Le dépassement de 14,5% serait notamment dû à l'immobilisation pendant deux ans du matériel roulant et à la sous-estimation du prix des expropriations précitées. Afin d'assurer ce montant additionnel, l'ONCF a sollicité la garantie de l'État afin de lever successivement 3 puis 2 milliards de dirhams. Ramené au kilomètre de voie LGV construite (222 km au total), le coût serait d'après le DG de l'ONCF de « 9 millions d'euros par kilomètre soit beaucoup moins cher que les coûts européens (20 millions d'euros par kilomètre) ». Selon les projections de l'ONCF, entre cinq et six millions de passagers devraient emprunter la nouvelle ligne au bout de 3 années de mise en exploitation. Ce sera donc le double des 3 millions transportés actuellement sur la ligne ferroviaire classique. Pour résumer, la LGV qui sera mise en service incessamment sous peu a nécessité 700.000 traverses, 1.600 tonnes de ballast, 7.400 poteaux caténaires, 12 viaducs dont celui d'El Hachef long de 3,5 km (1MMDH), 169 ponts-routes et ponts-rails sans compter une centaine d'ouvrages hydrauliques.



Autoroutes

2e plus grand réseau en Afrique

Le Maroc a le plus grand réseau autoroutier du Maghreb et le deuxième d'Afrique après celui d'Afrique du Sud. En août 2016, après la mise en service du tronçon El Jadida - Safi, d'une longueur de 143 km, ledit réseau totalisait une longueur de 1.831 km (dont 39 km de pénétrantes). Cette infrastructure a contribué à créer de l'activité économique et de l'emploi, à favoriser l'accessibilité des territoires, à renforcer leur compétitivité et leur inclusion sociale et à installer la croissance durablement. Le moment fort de l'année a été l'inauguration du pont à haubans le 7 juillet 2016 par le roi. Il est l'un des ponts les plus longs d'Afrique, soit 950 mètres et dispose de deux pylônes de 200 mètres de hauteur et d'un tablier large de plus de 30 mètres. Si 350.000 véhicules ont emprunté quotidiennement le réseau autoroutier en 2016, ce chiffre constamment en hausse témoigne de la confiance et de la reconnaissance par nos clients-usagers de la qualité, du confort et de la sécurité du réseau.