

21/07/2009 16:38 by admin

Dans un contexte économique actuel assez difficile, la plupart des marchés sont à l'arrêt en attendant les signes d'une reprise. Paradoxalement, pour certains pays, c'est l'aubaine. De fait les investisseurs se bousculent au portillon au point qu'ils se retrouvent à l'étroit sur leur marché habituel. Le Maroc fait aujourd'hui figure de destination de choix pour les entreprises internationales. Plusieurs chantiers structurants confèrent au pays ce positionnement. Parmi ceux-ci la mise en place d'infrastructures importantes, notamment un vaste réseau autoroutier. L'axe Casablanca-Tanger en constitue un des moteurs. Le Royaume compte se doter à l'horizon 2015 d'un réseau de plus de 1.800 km pour un investissement total de 36 milliards de DH sur la période 2008-2015. Une revue des différents chantiers en cours témoigne de la volonté du Royaume de s'affirmer comme plaque tournante des échanges entre le Nord et le Sud. Marrakech-Agadir est un des maillons importants dans le développement du réseau autoroutier. Longue de 230 km, 50 km de cet axe, correspondant au contournement de la ville de Marrakech, ont déjà été ouverts à la circulation en janvier 2009. Chez Autoroutes du Maroc (ADM) on estime à environ 60% l'état d'avancement global des 180 km encore en chantier. La mise en service de cette deuxième partie est prévue pour mi-2010. Une des grandes difficultés pour la réalisation de cette autoroute se situe au niveau du relief très accidenté entre Marrakech et Agadir. Aussi, de nombreuses entreprises ont été mises à contribution pour la réalisation de cette infrastructure. Il s'agit de la société marocaine Houar, mais aussi les entreprises Seprob et SNCE. La réalisation des travaux à partir du tronçon Imintanout - PK 13, considéré comme très difficile en raison de la traversée d'une zone montagneuse, a été confiée en grande partie à des entreprises étrangères. Par ailleurs, des soucis liés notamment à la résiliation des contrats avec la société serbe Planum, adjudicataire du tronçon Amskroud-Agadir (11 km), et la koweïtienne Burhan (RN 8 et Chichaoua), ont perturbé l'avancement effectif des travaux. La réalisation de ces tronçons, qui a nécessité de nouveaux appels d'offres, a été confiée à la société Hajji et à la turque Mak-Yol. Autres perturbations, qui ont rapport avec les fortes pluies enregistrées en début d'année, ont ralenti les travaux. Toutefois, «l'autoroute sera livrée dans les temps», assure-t-on à ADM. Déjà le groupement Houar-Seprob, en charge des travaux sur le tronçon Chichaoua-Imintanout (33 km), estime remettre sa partie en mars. Même son de cloche chez la société chinoise Covec qui pense finir dans les délais. L'axe Marrakech-Agadir est le lieu d'un fort trafic des véhicules poids lourds. Selon ADM, la circulation de ces véhicules sur ce tronçon dépasse la moyenne nationale. D'un coût de 8 milliards de DH, la mise en service de cette autoroute va permettre de décongestionner les villes traversées par ces poids lourds. Cela a également l'avantage de favoriser «un gain de temps (2 heures) pour les transporteurs ainsi qu'une réduction du coût d'utilisation des véhicules de l'ordre de 20%», indique-t-on à ADM. Fès-Oujda La région de l'Oriental connaît une dynamique assez importante ces derniers mois. Entre la mise en place de la première zone industrielle intégrée à Oujda, l'inauguration de la première partie de la station Saïdia et le projet Nador West Med, l'ouverture à la circulation de l'autoroute Fès-Oujda prévue en 2011 tombera à point nommé. Celle-ci va permettre une connexion de l'Oriental aux autres pôles de développement du pays. Elle nécessitera un investissement de plus de 10 milliards, hors coût d'acquisition des terrains. La nouvelle infrastructure prolongera l'axe Rabat-Meknès-Fès, pour former à terme un grand axe structurant Est-Ouest. Longue de 320 km (plus grand axe autoroutier mis en chantier par ADM), la réalisation de cette autoroute se fera sur 12 sections. Chez Autoroutes du Maroc, on annonce un taux d'avancement global des travaux de l'ordre de 28%. Ce qui pourrait laisser planer quelques doutes par rapport à la livraison effective de cette infrastructure prévue en 2011. Un report serait-il envisageable? Chez ADM, on se veut confiant: «les travaux avancent conformément aux prévisions. L'achèvement sur l'ensemble des tronçons est prévu pour 2011». Selon la société Covec, adjudicataire des tronçons entre Taza et Guercif (64 km), on annonce la fin des travaux pour octobre 2010. Contrairement à l'autoroute Marrakech-Agadir, celle de Fès-Oujda sera livrée en bloc. D'autres appels d'offres concernant la

signalisation verticale, celle horizontale et les gares de péage sont en attente d'être lancés.

Casablanca-Rabat C'est l'axe majeur du réseau autoroutier du Royaume. Il concentre la majorité des flux entre le Nord, le Sud et le Centre du pays. Selon ADM, «40.000 véhicules par jour ont transité par cet axe en 2008, soit une augmentation de près de 8% par rapport à 2007». Aussi, l'élargissement de l'autoroute de deux à trois voies devrait-il permettre de supporter l'évolution croissante du trafic sur cet axe. Les travaux d'élargissement, sur une distance de plus de 57 km, se feront par l'intérieur dans le terre-plein central sur 85% du linéaire et par l'extérieur sur les 15% restants, à l'approche des viaducs de franchissement des oueds. Concrètement, l'élargissement se fera à l'intérieur des terres par ajout d'une voie de 3,50 m dans les deux sens de circulation. Les travaux se feront entre la bifurcation de Casablanca au sud et la rocade de Rabat au niveau de l'échangeur de Hay Riad au nord. Déjà la première phase des travaux a démarré en début d'année. Ceux-ci consistent à dégager le terre-plein central grâce à l'enlèvement des plantes et au nettoyage. Le gros des travaux démarrera en septembre, en raison de la saison estivale. L'élargissement de l'autoroute nécessitera un investissement de plus d'un milliard de DH. La fin des travaux est prévue en 2012. La mise en service de ces infrastructures devrait doper le chiffre d'affaires de ADM. Pour 2008, il s'élevait à 1,21 milliard de DH, soit une hausse de 16% par rapport à 2007. Une croissance attribuée essentiellement à l'augmentation du trafic de l'ordre de 12,7% sur la même période. L'Economiste