

qui sera investi dans les infrastructures sur la période 2008-2012. Par son ampleur, ce plan est de loin la plus importante opération d'aménagement du territoire jamais lancée dans le Royaume. Routes, autoroutes, ports (TangerMed II), aéroports et chemin de fer dont le TGV, la liste de chantiers titanesques qui devront être lancés et, pour certains, concrétisés d'ici à la fin de la législature, est impressionnante. L'économie générale de ces chantiers peut se résumer en une phrase : intégrer le Maroc dans la globalisation.

Karim Ghellab, ministre de l'Équipement et « VRP » et maître d'œuvre de cette politique, emploie, à juste titre, le terme « rupture ». C'est vrai que physiquement, une fois achevés, ces travaux changeront le visage du Royaume.

Outre les infrastructures portuaires (TangerMed II est annoncé pour un investissement de près de 18 milliards de dirhams), l'accent est focalisé sur le réseau autoroutier pour lequel seront investis 30 milliards de dirhams d'ici à 2015 avec l'objectif de doubler les réalisations annuelles.

En pole position également, le chemin de fer dont le programme du TGV est le pilier majeur. La ligne Tanger-Casablanca, dont les travaux vont démarrer en 2009, selon les prévisions des équipes de l'Équipement, lancera l'ambitieux programme des lignes à grande vitesse de 1500 km à l'horizon 2035. Pour le montage financier, il reste à l'ONCF de trouver un substitut à la manne financière que lui versait l'OCP au cas où le numéro un mondial du phosphate lui faisait l'infidélité dans le fret comme cela semble se dessiner. En principe, rien n'oblige l'OCP à continuer à surpayer le transport de sa production à l'ONCF. De ce point de vue, il faudra surveiller les arbitrages forcément politiques qui seront rendus sur ce dossier dans les prochaines semaines.

Selon les prévisions du ministère de l'Équipement, dès cette année, les liaisons ferroviaires reliant Taourirt à Nador et Tanger à TangerMed seront achevées (cette dernière a été inaugurée en avril dernier).

Sur le plan économique, plus d'infrastructures de communication et de transport signifie réduction des coûts de transaction et amélioration de la compétitivité et de l'attractivité du pays auprès des investisseurs. Et si, en parallèle, les axes du schéma directeur des plateformes logistiques se concrétisent, les gains en coûts logistiques qui en découleront seront un formidable levier de compétitivité pour les entreprises. S'en suivra aussi un chamboulement de la mobilité dont l'effet sur la croissance et l'emploi n'est plus à démontrer. Selon les experts, l'abaissement du seuil psychologique de la notion de distance est un facteur qui impactera forcément la dynamique du marché de l'emploi. Ce plus n'est pas encore visible à Tanger où les entreprises

doivent parfois surenchérir pour attirer des cadres dans la région.

Pour les entreprises et les prestataires qui gravitent autour du BTP, le coup d'accélérateur aux infrastructures offre de la visibilité pour au moins une dizaine d'années, voire plus. Mais cette « sécurité » économique est aussi un challenge à relever pour les PME du secteur. Pour profiter au maximum de cette météo favorable, il faudra qu'elles franchissent d'un seul coup plusieurs paliers en termes d'organisation, de ressources et d'agilité. Ce n'est pas acquis.

Déjà aujourd'hui, peu d'entreprises arrivent à honorer les délais de réalisation des chantiers, à cause de carnets de commandes qui débordent et du manque d'anticipation de la croissance de la charge d'activité. La fièvre immobilière et l'investissement touristique alimentent aussi la demande. C'est donc à la capacité de digestion de ces programmes que se jugera la propension des PME de BTP à « jouer en première division » et à se hisser dans la catégorie des « champions ». La Fédération nationale du bâtiment et des travaux publics (FNBTP) s'est battue pendant des années pour faire émerger quelques grands opérateurs nationaux dans le secteur.

Les banques d'affaires internationales ne s'y sont pas trompées. Pour elles, le Maghreb et la région Mena, en général, sont de « nouveaux eldorados » pour les groupes cimentiers.

Pour réaliser tous ces programmes, il est vrai, il faudra des dizaines, voire des centaines de millions de tonnes de ciment et de produits dérivés. Rien d'étonnant que les filiales marocaines des cimentiers mondiaux soient sous pression et redimensionnent leur capacité en investissant dans de nouvelles unités. Avant même que ces chantiers n'atteignent la vitesse de croisière, les unités de production ont du mal à suivre la cadence de la demande au point d'en arriver au système de quotas. De la réponse à la capacité d'approvisionner le marché dépendra aussi le respect de l'échéancier et, par ricochet, la maîtrise des coûts de ces programmes.

Si les infrastructures de communication sont les plus spectaculaires, elles ne sont pas exclusives. Au côté de cette locomotive, plusieurs grands programmes vont contribuer au remodelage du visage du Maroc de demain et servir de support à son intégration dans la globalisation. Le port de TangerMed à peine mis en service qu'un second est annoncé (TangerMed II). Le gigantesque chantier du Bouregreg et les infrastructures annexes donneront à Rabat-Salé une dimension supplémentaire. Sans ce programme, le projet de Tramway n'aurait pas vu le jour aussi vite, ni d'ailleurs celui de Casablanca dont le Conseil a été contraint d'accélérer la cadence sans lever l'hypothèque pesant sur le financement.

Une pléiade de marchés (en millions d'euros)

- Autoroutes : 2818
- 630 km de voies express : 182
- Rocade méditerranéenne : 218
- Routes rurales (1.500 à 2.000 km par an) : 727
- Maintenance routière : 727
- TGV : 1.818
- Gares et réseau ferroviaire : 1.909
- TangerMed II : 1.636
- Maintenance et autres projets portuaires : 300
- Aéroports : 527

L'Economiste [Joomla SEO powered by JoomSEF](#)