

DIMENSION III-1 : INFRASTRUCTURE

Une infrastructure performante est un facteur décisif pour parvenir à une croissance économique durable. Le gouvernement marocain a pris conscience de cet enjeu et a atteint des résultats considérables à la fois en termes de rattrapage dans le domaine de l'infrastructure de base, et de développement d'une infrastructure de pointe apportant la modernité. Ces progrès ont indéniablement contribué à améliorer le climat des affaires marocain.

La dimension sur l'infrastructure de l'analyse de la SDCA couvre les domaines des télécommunications, du transport (route, rail, air, mer), de l'électricité, de l'eau et de l'assainissement. Tous ces domaines ont été analysés et évalués individuellement et l'étude complète est disponible sur le site Internet du Programme MENA-OCDE pour l'investissement (www.oecd.org/mena/investment). Cette synthèse présente les conclusions transversales de l'étude, tout en mettant en exergue quelques points saillants au niveau sectoriel.

Réalisations

- **Des progrès remarquables dans l'infrastructure de base ainsi que dans les infrastructures avancées**

Dans l'infrastructure de base, des progrès remarquables ont été atteints : l'électrification a progressé de 18 % en 1995 à plus de 96.5 % fin 2009 ; l'accès aux routes rurales a augmenté de 36 % en 1995 à 67 % en 2009 ; et l'accès à l'eau potable est passé de 14 % de la population rurale en 1994 à 89 % en 2009. Les grands projets de transport sont aussi impressionnants : le réseau autoroutier était quasiment inexistant au tournant du siècle, il dépasse les 1 100 km en 2010 et doit atteindre plus de 1 400 km en 2011. Le secteur ferroviaire s'est également largement développé et le chantier du premier TGV sur le sol africain a été lancé entre Tanger et Kénitra. Dans le domaine des transports urbains, ce sont les projets de tramways de Rabat et de Casablanca qui apportent un souffle de modernité.

- **Une ouverture à la concurrence, à la gestion privée et aux capitaux privés dans plusieurs secteurs**

L'ouverture à la concurrence et aux capitaux privés a déjà été mise en place dans plusieurs secteurs, amenant des bénéfices notables notamment au niveau de la qualité du service. Le marché des transports aériens internationaux est en régime d'*Open Sky* (il s'agit de l'accord d'*Open Sky* conclu avec l'UE qui intègre de fait le Maroc dans l'espace aérien européen sans limitation de routes et de capacités), ce qui a conduit à une diminution des prix, contribuant à l'envolée du tourisme. Le marché de la manutention portuaire a été ouvert à la concurrence, faisant baisser le prix de la manutention des containers. La distribution électrique, les services liés à l'eau, le traitement des déchets et l'assainissement des grandes villes ont été délégués, conduisant à une amélioration notable de la qualité. Le marché de la téléphonie mobile est libéralisé depuis plusieurs années et rend un service de qualité, même si son coût reste élevé.

Défis

- **L'infrastructure intermédiaire à renforcer**

Si le Maroc a réalisé des progrès remarquables dans l'infrastructure de base et lancé quelques projets phare tels que le TGV ou le tramway, des carences persistent dans l'infrastructure intermédiaire, telles que les routes nationales et les lignes ferroviaires classiques. Ainsi, des villes importantes comme Agadir, Tétouan et Béni Mellal ne sont pas

reliées par le réseau ferroviaire classique. Le maillage de routes provinciales et nationales reste faible en comparaison avec les pays de la région et le groupe de pays à revenu moyen-faible⁶. Certaines routes nécessitent plus de ressources pour leur entretien et leur mise à niveau.

- **Une ouverture à la concurrence insuffisante dans plusieurs secteurs**

Certains secteurs demeurent protégés et ont une performance moindre. L'ouverture de la téléphonie fixe existe dans les textes de lois, mais l'accès des tiers au réseau n'a pas été mis en œuvre, ses modalités étant encore en négociation. De ce fait, la pénétration de la téléphonie fixe est nettement en retrait par rapport aux pays de la région : quatre lignes fixes pour 100 habitants (9.9 si l'on prend en compte le mobile restreint) à comparer avec une moyenne de 17 lignes pour 100 habitants dans la région MENA. Il est important de noter que malgré l'essor de la téléphonie sans fil et de l'internet 3G, le développement de la téléphonie fixe ne peut être négligé et ne saurait être uniquement suppléé par le développement de la téléphonie sans fil. En effet, la bande passante filaire restera toujours bien supérieure à celle de l'Internet sans fil. De plus, ce dernier connaît des problèmes de saturation dès lors que la densité des utilisateurs croît. Le secteur de la production d'électricité n'est ouvert que sous contrat d'acheteur unique, ce qui a favorisé l'entrée de capitaux étrangers, mais n'a pas contribué à la baisse des coûts. La déverticalisation du secteur de l'électricité (séparation du transport et de la production d'électricité) n'est pas encore à l'ordre du jour et l'accès des tiers au réseau n'est prévu que pour les énergies renouvelables. Le transport ferroviaire est encore un monopole de fait de l'Office national des chemins de fer (ONCF), car, bien que la loi n° 52.03 de janvier 2005 prévoit une possibilité d'attribution de licences et de concessions à des opérateurs autres que l'ONCF, aucune licence n'a en pratique été délivrée jusqu'à présent.

Recommandations

- **Améliorer la concurrence dans plusieurs secteurs**

Fort des succès de l'introduction de la concurrence dans plusieurs domaines, par exemple celui du transport aérien international, ce qui a soutenu la compétitivité du tourisme, le Maroc peut envisager d'améliorer les conditions de concurrence dans d'autres secteurs où elles ne sont pas suffisamment développées. Par exemple, la concurrence dans le secteur de la téléphonie fixe pourrait être intensifiée grâce à l'amélioration de l'offre de dégroupage pour la boucle locale. Il serait également judicieux d'étudier une éventuelle ouverture à la concurrence dans le secteur de l'électricité et d'attribuer des licences ferroviaires à des transporteurs autres que l'ONCF, comme il est prévu par la loi n° 52-03 de janvier 2005. Ces mesures permettraient une baisse des prix, ainsi qu'une amélioration de la qualité de service.

- **Élargir le domaine de participation des capitaux privés**

Fort du succès du PPP, notamment celui du port de Tanger Med, le Maroc pourrait étendre l'utilisation de ce modèle économique qui permet de faire appel à des financements privés pour des grands projets, y compris dans les cas où une subvention d'exploitation est nécessaire (les hôpitaux par exemple). L'utilisation de ce mode de participation du privé au service public dans les pays de l'OCDE montre que le jeu de la concurrence peut faire baisser le montant de la subvention versée, en bénéficiant du savoir-faire et de l'efficacité des opérateurs privés. Ainsi, les risques et bénéfices sont partagés. Par conséquent, tel que préconisé dans la dimension sur la privatisation et les PPP (voir ci-dessus), il est recommandé au Maroc d'élargir et diversifier le champ d'action des PPP, de créer une unité PPP chargée de gérer efficacement des projets complexes et de mettre en place un système d'analyse des coûts et bénéfices.

- **Améliorer le transport combiné multimodal pour les passagers et le fret**

Dans le domaine du transport de marchandises, une stratégie d'intégration de chaînes logistiques multimodales a été élaborée. La mise en œuvre de cette stratégie doit favoriser le transport combiné rail-route pour alléger autant que possible le trafic sur la route, qui cause le plus d'externalités négatives (accidents, pollution, congestion). Des investissements importants seraient nécessaires pour augmenter les capacités de stockage et de transbordement, prolongeant la pratique de certains investissements déjà réalisés, comme la plate-forme MITA de Casablanca. Il faudrait aussi prendre des mesures encourageant l'émergence de transporteurs logistiques intégrés associant le transport ferroviaire et routier, par exemple en créant un partenariat entre l'ONCF et un transporteur routier, à l'image de l'alliance Deutsche Bahn/Schenker en Allemagne ou de SNCF/Geodis en France. Dans le transport des passagers, il faudrait aussi élaborer un plan directeur de transport de personnes au niveau de toutes les agglomérations majeures, afin d'assurer le développement d'une offre de transports publics adaptée aux besoins des entreprises et de la population et éviter d'aggraver la congestion et la pollution. Au niveau national, l'investissement dans le maillage et la mise à niveau du réseau ferroviaire et du matériel roulant permettrait d'augmenter la part modale du rail, à l'image du succès de la ligne Casablanca-Rabat. De plus, cela contribuerait à forger une image écologique du Maroc, ce qui le rendrait encore plus attrayant en tant que destination touristique.

- **Soutenir la stratégie sur les énergies renouvelables et assurer l'efficacité énergétique, en particulier dans le secteur de l'électricité**

Le Maroc a lancé plusieurs réformes pour promouvoir le développement des énergies renouvelables et l'efficacité énergétique (Plan national d'actions prioritaires dans le secteur de l'énergie, projet de loi sur les énergies renouvelables, création de l'Agence nationale pour le développement des énergies renouvelables et de l'efficacité énergétique (ADEREE), mise en place de fonds de financement...). Il faut encourager et accompagner ces efforts. Pour être économiquement viables, les énergies renouvelables nécessitent des subventions. Celles-ci doivent être limitées dans le temps et apporter une contrepartie en termes de développement d'avantages concurrentiels dans la filière afférente. L'expérience de pays de l'OCDE montre que ceci peut être atteint dans le secteur de l'électricité via un tarif de rachat dégressif dans le temps. Ainsi, le Danemark et l'Espagne ont-ils pu développer un avantage concurrentiel dans la filière équipementière de l'éolien avec un tarif dégressif qui s'approche aujourd'hui de celui du marché. Le Maroc pourrait donc étudier l'opportunité d'instaurer des tarifs de rachat pour l'électricité solaire, ainsi que pour d'autres énergies renouvelables. Il paraît également nécessaire d'étudier les effets systémiques de la production d'électricité par les énergies renouvelables, et notamment l'effet d'intermittence accrue. Ceci impliquerait le développement des capacités de stockage (pompage-turbinage) et d'intégration avec les pays voisins et importateurs afin de permettre plus d'échanges en période de pointe. Enfin, dans le domaine de l'efficacité énergétique, les mesures sur les audits énergétiques pourraient être complétées par un dispositif juridique incitatif pour les économies d'énergie, par exemple sous la forme de certificats blancs⁷, tels que ceux instaurés en France, au Royaume-Uni ou en Italie.