

**Les entreprises marocaines raflent 63 % du marché de l'autoroute Settat-Marrakech**

**Elle sera ouverte à la circulation à partir de janvier 2007.
Le coût de construction est de 3,5 milliards de DH.
Cinq tronçons ont été lancés de simultanément.**



Dès janvier 2007,
les automobilistes pourront emprunter l'autoroute Settat-Marrakech. Le délai de réalisation est de deux ans et demi. Un vrai record. L'astuce a été de lancer les cinq tronçons de l'autoroute simultanément. Cette démarche est liée à la nouvelle politique de promotion des entreprises marocaines de construction. Lors de la visite de chantier organisée le 22 février, Karim Ghellab, ministre de l'Equipement et du transport, en compagnie de parlementaires et de patrons d'entreprises de BTP, a exprimé le souhait de voir le pays «afficher des entreprises de BTP, dont les bureaux occuperont plusieurs étages d'un building».

**Les critères de sélection ont été assouplis**
Ce n'est pas la première fois que les entreprises marocaines participent à la construction des autoroutes. La nouveauté réside dans leur participation massive et les limitations à l’égard des nouveaux prétendants étrangers, notamment turcs et les chinois.
Les groupements marocains ont ainsi remporté des marchés qui équivalent à 63% du montant global du projet. Cela représente trois tronçons sur les cinq programmés. Skhour Rhamna-Benguerir, estimé à 720 MDH, est adjugé au groupement marocain Sintram - Sotravo - La Route du Nord - Megec. Le segment Benguerir-route provinciale 2002 a été confié au bloc marocain Houar - Seprob - SNCE - Somagec pour un montant de 516 MDH. La portion route provinciale 2002-Marrakech, d'un coût de 542 MDH, sera construite par le groupement maroco-égyptien El Haji-Arab Contractors-Sefiani-Handassa. Les deux autres tronçons, Settat- Oued Oum Rbia et Oued Oum Rbia-Skhour Rhamna ont été, quant à eux, adjugés à l'entreprise Planium, pour un coût global de 1,3 milliard de DH.
Bouchaïb Benhamida, président de la FNBTP, qui a d'ailleurs tenu à remercier
M. Ghellab pour sa politique de promotion des entreprises locales, se félicite de cette répartition et souligne que le secteur du BTP a «eu gain de cause après une bataille qui aura duré près de 25 ans». Il faut dire que l'enjeu est important puisque la politique des grands travaux de l'actuel gouvernement porte sur un investissement de près de 40 milliards de DH. «Nous avons réaménagé notre politique d'appel d'offres. Actuellement, avant le lancement officiel des marchés, nous convoquons les entreprises marocaines pour les briefer et leur demander de s'y préparer en les invitant à constituer des groupements», explique le ministre de l'Equipement et du transport.
En parallèle, le ministère a décidé de saucissonner les marchés en vue de les dimensionner en fonction des moyens financiers et managériaux des entreprises marocaines. Les critères de sélection ont également été assouplis, notamment pour ce qui est de l'attestation de la réalisation d'ouvrages similaires par le passé. Un critère qui constituait une vraie barrière à l'entrée.

**Les conditions de travail ont été améliorées**
En revanche, le ministre ne semble pas très favorable à l'application de la clause de la préférence nationale de 15 % dans le cadre de l'examen des offres des sociétés soumissionnaires. «Nous ne gardons cette latitude d'appliquer la préférence nationale de 15% que dans le cas extrême où nous suspectons l'existence d'une concurrence déloyale exercée par les entreprises étrangères», explique-t-il. Les arguments développés contre l'utilisation de la préférence nationale sont relatifs à la recherche de l'efficience des entreprises marocaines et la gestion parcimonieuse des deniers publics. De plus, les bailleurs de fonds sont opposés à une telle disposition. Ils militent plutôt pour la libre concurrence, quel que soit le pays d'origine des entreprises.
Quoi qu'il en soit, les groupements marocains n'entendent plus être mis à l'écart. Ils ont redoublé d'efforts pour assurer les équipes de la Société des autoroutes du Maroc (ADM) et le ministère de la qualité de leurs compétences.
Les bases de vie pour les ouvriers de leurs chaniers sont en cours de finition. Sont déjà quasi opérationnels les logements des ingénieurs, des techniciens et des ouvriers spécialisés ainsi que les réfectoires, les sanitaires, l'infirmerie, la mosquée et la salle de formation. Sont également mis sur pied les bureaux, les hangars de réparation et les usines à béton. En effet, les entreprises marocaines ont dû démontrer qu'elles étaient aptes à surmonter une critique qui leur était souvent adressée : l'installation de bases de vie qui ressemblent à des bidonvilles. Aussi, M. Ghellab précise à cet égard que «la phase de démarrage d'un projet est primordiale car elle conditionne la conduite du chantier».Par ailleurs, les contrats de construction prévoient la mise en place d'un système d'assurance-qualité incluant un contrôle interne de l'entreprise et un autre, externe, du maître d'œuvre.
Autre point important : pour se conformer au contrat qui la lie à l'Etat, la FNBTP a lancé un programme d'alphabétisation des ouvriers opérant sur le chantier, en partenariat avec le secrétariat d'Etat chargé de ce dossier. Des ouvriers beaucoup plus autonomes, ce sera, sans nul doute, un argument de plus pour les projets à venir.

«Nous gardons la latitude d'appliquer la préférence nationale de 15% uniquement dans le cas extrême où nous suspectons l'existence d'une concurrence déloyale exercée par
les entreprises étrangères»

Pour la fédération du bâtiment, la participation massive des entreprises marocaines est une victoire, «après une bataille qui aura duré près de 25 ans».

laïla triki
 2005-02-25