

**Maroc Autoroute Tanger - Marrakech**

L’autoroute Tanger – Marrakech ainsi achevée favorisera l’atteinte de plusieurs objectifs dont en particulier la continuité des trafics routiers entre I'Europe et le Maghreb et la structuration et l’intégration de nombreuses régions du pays.

L’entrée en service de cette autoroute a été faite par étapes depuis la mise sous péage du tronçon Casablanca – Rabat en 1991. En janvier 1995, l’autoroute atteint Kénitra après une mise en chantier en juillet 1992. Entre juin 1996 et juillet 2005, l’autoroute aura desservi successivement Larache, Sidi El Yamani, Assilah et Tanger.

Vers le Sud, Settat a été intégrée au réseau autoroutier en juin 2001 et les deux maillons permettant le contournement de Casablanca et de Settat ont été ouverts à la circulation respectivement en juillet 2003 et novembre 2005.

Lancée en Juillet 1992 et achevée en mars 2007, l’autoroute Tanger – Marrakech a coûté au total 8.680 millions de dirhams et permet un gain de temps de 3 heures pour les véhicules légers et d’au moins le double pour les poids lourds.

« De toutes les sections mises en service, Settat – Marrakech est le tronçon d’autoroute le plus long jamais inauguré au Maroc, 145 Km et celui dont la réalisation totale a nécessité le plus court délai, soit 32 mois seulement à comparer aux 64 mois de réalisation des 81 Km de l’autoroute Casablanca-El Jadida, » avait déclaré le ministre de l’équipement et du transport, Karim Ghellab, lors de l’ouverture de ce tronçon à la circulation, tout en insistant sur l’amélioration notable qu’il offre aux usagers en terme de sécurité, de fluidité, de confort de circulation, et de temps de trajet entre Casablanca et Marrakech, 2h contre 3h au moins auparavant.

Les travaux de réalisation de ce tronçon ont mobilisé près de 4.400 personnes et nécessité le déplacement de 30 millions de m3 de terres, la construction de trois viaducs d’une longueur totale avoisinant les 600 ml et la mise en œuvre de près de 845.000 m3 de gravats non traités et 788.000 tonnes d’enrobés bitumineux pour la confection de la chaussée.

Cette autoroute est équipée de 1020 km de bandes de signalisation horizontale, 3500 m2 de signalisation verticale et de près de 2 km de glissières par kilomètre d’autoroute, soit à l’achèvement des travaux d’implantation en cours, prévu avant la fin du mois de mai, un total d’environ 265 km des files de glissières de sécurité. Par ailleurs et afin de garantir au mieux la sécurité des usagers, près de 300 Km de clôtures sont prévus d’être installés dans un délai de 3 mois. Ces travaux sont en cours et seront achevés vers mi juin pour les sections les plus sensibles.

La réalisation de ce tronçon a été exemplaire par son respect du cadre de vie et des paysages qu’elle traverse, comme en témoigne la construction de 97 ouvrages de rétablissement et 545 ouvrages hydrauliques dans une région plutôt aride, ainsi que l’adoption de la technique du compactage à sec, lourde à mettre en œuvre, qui a constitué une première pour les autoroutes et a favorisé la réutilisation massive des matériaux de l’emprise.

Les travaux de réalisation de l’autoroute Settat - Marrakech ont coûté 3,3 milliards de dirhams et ont été financés à hauteur de 96% par les bailleurs de fonds classiques qui accompagnent les grands projets d’infrastructures du Royaume : le Fonds Koweïtien de Développement Economique, le Fonds Arabe de Développement Economique et Social et la Banque Européenne d’Investissement.

La réalisation en un temps record de cette autoroute a été possible grâce au montage financier consacré par le contrat programme, signé entre l’Etat et ADM en 2004, et au mode de sectionnement en plusieurs lots de travaux, à réaliser simultanément et non plus successivement, afin d’accélérer le rythme de livraison des autoroutes et passer d’une moyenne de 40 Km/an dans la décennie 90 à 160 Km/an actuellement.

Les modalités de sectionnement des lots et de sélection des entreprises adoptés pour ce projet ont également contribué à renforcer les capacités des entreprises nationales à participer à de tels travaux de réalisation d’infrastructures. « Cette démarche a permis d’inciter les entreprises nationales à se développer et se structurer pour participer et remporter objectivement les appels d’offres relatifs à ce projet, dans lequel la participation a participation directe des entreprises marocaines a été de 70% et de plus de 90% quand on compte aussi la sous-traitance, » avait souligné M. Ghellab, le lundi 16 avril à Marrakech.

Les travaux ont été réalisés par des consortiums constitués par des entreprises marocaines (SINTRAM, HOUAR, LRN, MEGEC, SEPROB, SOTRAVO, SNCE, SOMAGEC, EL HAJJI, SEFIANI et HANDASSA) et des entreprises étrangères (DOGUS de Turquie et THE ARAB CONTRACTORS d’Egypte). Les études d’exécution ont été confiées à deux groupements de bureaux d’études, le libanais KHATIB & ALAMI et le franco-marocain CID – SCETAUROUTE qui s’est également vu confier, après appel à concurrence, la mission d’assistance à maîtrise d’œuvre de génie civil.

Sur cette nouvelle autoroute, le concessionnaire du réseau autoroutier, ADM, attendait dans un premier temps un trafic moyen de 4600 véhicules/jour. Le trafic a pourtant atteint pendant la période de gratuité une moyenne de près de 10.000 véhicules/jour et près de 8.000 véhicules/jour depuis la mise sous péage au début du mois de mai. La première pointe a été enregistrée le samedi 28 avril avec 13.609 véhicules.

Source : http://www.wabayn.com/maroc/170507-maroc-autoroute-tanger-marrakech-3.html