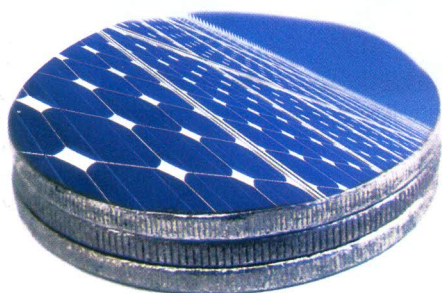


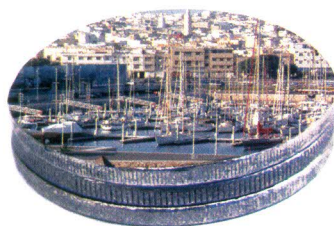
ENQUÊTE

015

015 Qui financera les grands projets?
020 L'Etat et le Fonds Hassan II manquent d'argent
024 Les banques mises à rude épreuve



Plan Solaire
70 milliards



Projet Bouregreg
30 milliards



Autoroutes
26 milliards



TGV
20 milliards

AGROPOLE DE BERKANE
1,3 milliard



STADES
4,6 milliards



INDH
10 milliards



TRAMWAYS
10,2 milliards



TANGERMED 2
12 milliards

Qui financera les grands projets?

Par Amine Chafai Alaoui

TGV, tramways, projets d'infrastructures... Le Maroc s'est laissé emporter par la fougue de l'investissement, alors que le contexte national et mondial connaît une

raréfaction des ressources financières. Des inquiétudes sur l'aboutissement de ces projets commencent à se manifester.



Pour Fathallah Oualalou, Mohammed Berrada, Driss Benali et Driss Alaoui M'daghri, les contours de l'économie mondiale sont en train de changer. Le Maroc doit marquer une pause pour repenser son plan de développement.

016

Le 30 mai 2010, un communiqué du cabinet royal indique que le Roi a mobilisé un financement national pour le projet du TGV. Ce fonds porte sur 5,8 milliards de dirhams dont 4,8 seront fournis par l'Etat et 1 milliard par le Fonds Hassan II. Ce qui équivaut à peu près au tiers de l'enveloppe globale du projet, estimée à 20 milliards de dirhams. Face à cela, 1,9 milliard proviendront de dons français et européens et 1,6 milliard d'un don saoudien. Pour tout le reste de l'enveloppe, soit 10,7 milliards de dirhams, l'Etat marocain devra emprunter. L'information a fait tilt dans les milieux économiques, d'autant que l'utilité du TGV, pour un Maroc qui a besoin de toutes ses ressources, est sujette à controverses. «*Si on n'avait pas investi dans le TGV, ça n'aurait en aucun cas compromis le rythme de croissance. En cette période de crise, cet argent aurait pu être mobilisé pour financer des projets créateurs d'emplois*», précise l'économiste Mohamed Berrada. Il est vrai que le TGV est un luxe et c'est sur cette image que ses défenseurs bâtissent leurs arguments: «*En opérant un TGV, le Maroc entrera dans la cour des pays modernes*», déclare une source officielle qui requiert l'anonymat. Si, à la rigueur, le pays peut se permettre un projet comme le TGV pour véhiculer une certaine image, comment le Royaume, en cette période de crise financière et économique caractérisée, pourra-t-il mobiliser les sommes énormes dont il est question, pour financer les dizaines de projets d'infrastructure annoncés ? Et, surtout, comment assurera-t-il le remboursement de ces prêts ? La question est d'autant plus

pertinente qu'il ne se passe pas une semaine sans que le Souverain n'annonce un projet à grande échelle nécessitant des financements chiffrés en milliards de dirhams. A titre d'exemple, durant les deux semaines qui ont précédé le bouclage de cette édition d'Economie Entreprises, le Roi a donné le coup d'envoi de plusieurs projets, principalement dans la région de l'Oriental, qui représentent un investissement total de près de 4 milliards de dirhams !

Toute tentative de recenser, avec précision, l'ensemble des projets lancés ces dernières années relève du parcours du combattant. Au fur et à mesure de leur exécution, leur montage financier change, sans oublier ceux qui n'ont jamais abouti, à cause de la léthargie des instances locales. Cela a d'ailleurs poussé le Roi à nommer, en 2008, le cabinet KPMG pour suivre et auditer, de manière scrupuleuse, tous les projets qu'il inaugure.

Comment l'Etat s'est emballé...

Durant la dernière décennie, les grands projets d'infrastructure se sont succédés à un rythme effréné: TangerMed I (15 milliards de dirhams), Tramways de Rabat (3,8 milliards de dirhams) et de Casablanca (6,4 milliards de dirhams), Plan solaire (70 milliards de dirhams), INDH (10 milliards de dirhams), construction d'autoroutes (26 milliards de dirhams depuis 2002)... Ces énormes sommes sont, à l'origine, des inquiétudes qui commencent à se manifester autour de la viabilité de ce rythme d'investissement. En effet, alors que la majorité des Etats européens se serrent la ceinture et

annoncent des plans d'austérité, le Maroc continue sur l'euphorie de l'investissement, encouragé en cela par l'important travail d'assainissement qu'il a accompli au niveau de ses finances publiques.

Un plan d'austérité pour dégager des ressources

Le rythme soutenu de la croissance de l'économie marocaine, ces dix dernières années, n'est pas le fruit du hasard ou de circonstances favorables (l'agriculture a largement souffert de la sécheresse sur la même période, par exemple), mais bel et bien le résultat d'un effort réel de l'Etat pour mobiliser les ressources, nécessaires au développement économique. Et pour cela, l'Etat a serré la vis des dépenses publiques. Fathallah Oualalou, l'ancien ministre des Finances, fut alors l'homme de l'austérité budgétaire. Mission qui explique pourquoi il est resté 9 ans à la tête de ce ministère, avant de céder sa place à Salaheddine Mezouar. L'austérité a également touché la dette extérieure, qui allait aussi connaître une baisse notable. Après avoir longtemps assuré son financement, principalement auprès d'institutions financières internationales et de pays européens, l'Etat marocain a, dès la fin des années 90, commencé de plus en plus à emprunter sur le marché local. Résultat: entre 1998 et 2009, la dette extérieure publique a baissé de 179 à 152 milliards de dirhams. «*A travers le mécanisme de la reconversion de la dette en investissements, on a réalisé plusieurs coups: baisser le volume de la dette, ramener des investissements et booster les privatisations*»,

