



BANQUE AFRICAINE DE DEVELOPPEMENT

PROJET : Augmentation de capacité de l'axe ferroviaire Tanger-Marrakech

PAYS : Royaume du Maroc

RAPPORT D'EVALUATION

| | | |
|------------------------|---------------------|---|
| Equipe d'évaluation | Chef d'équipe | M. SANGARE, Ingénieur des transports en Chef, Poste: 6174, MAFO /OITC2 |
| | Membres de l'équipe | A.I. MOHAMED, Économiste des transports Pr., Poste: 2774, OITC2 W. RAIS, Analyste financier, Poste: 6165, MAFO W. C.F. DAKPO, Chargé des acquisitions, P 6167, ORPF M. DIOMANDE, Chargé de Gestion Fiduciaire, Poste: 3108, ORPF F. BAUDIN, Conseiller Juridique en Chef, Poste : 3016, GECL A. HILAL, Analyste Financier, Consultant S. BAIOD, Environnementaliste, Consultant |
| | Directeur Sectoriel | M. G. MBESHERUBUSA, Poste: 2034, OITC |
| | Directeur Régional | M. N. LOBE, Poste: 2139, ONRB |
| Révision par les pairs | | A. CHARAF-EDDINE, Économiste Pr., Poste 2614, ORNA V. ZONGO, Analyste financier en Chef, Poste 2132, ONEC1 A. BENDJEBBOUR, Ingénieur Pr. des transports, Poste:3439, OITC2 C.B. GUEDEGBE, Chief Education Analyst, Poste: 2405, OSHD2 |

TABLE DES MATIÈRES

| | |
|--|------|
| Equivalences monétaires, Poids et mesures, Sigles et abréviations..... | i |
| Fiche de projet | ii |
| Liste des tableaux | iii |
| Résumé du projet..... | iv |
| Cadre logique axé sur les résultats..... | vi |
| Calendrier d'exécution..... | viii |

I – Orientation stratégique et justification1

- 1.1 Liens entre le projet, la stratégie et les objectifs pays1
- 1.2 Justification de l'intervention de la Banque..... 1
- 1.3 Coordination de l'aide.....2

II – Description du projet.....3

- 2.1 Objectif et Composantes du projet.....3
- 2.2 Solutions techniques retenues et solutions de substitution étudiées.....6
- 2.3 Type de projet
- 2.4 Coût du projet et dispositifs de financement.....7
- 2.5 Zone et bénéficiaires visés par le projet.....9
- 2.6 Approche participative pour l'identification, la conception et la mise en œuvre
- 2.7 Prise en considération de l'expérience du Groupe de la Banque et des leçons tirées dans la conception du projet.....10
- 2.8 Principaux indicateurs de performance..... 11

III– Faisabilité du projet.....12

- 3.1 Performance économique et financière..... 12
- 3.2 Impact environnemental et social..... 14

IV– Exécution.....16

- 4.1 Dispositions d'exécution..... 16
- 4.2 Suivi des activités du projet
- 4.3 Gouvernance.....17
- 4.4 Durabilité.....18
- 4.5 Gestion des risques.....18
- 4.6 Développement des connaissances.....19

V– Cadre Juridique.....19

- 5.1 Instrument légal.....19
- 5.2 Conditions associées à l'intervention de la Banque..... 19
- 5.3 Conformité avec les Politiques de la Banque.....20

VI– Recommandations.....19

Appendices

- I. Carte du réseau et Zone du projet
- II. Indicateurs socio-économiques comparatifs du pays
- III. Tableau du portefeuille de la BAD dans le pays
- IV. Principaux projets connexes financés par les autres partenaires financiers

Equivalences monétaires
[Date Octobre 2010]

| | | |
|------|---|--------------|
| 1 UC | = | 1,16665 EURO |
| 1 UC | = | 12,2964 MAD |

Année fiscale

Du 1^{er} janvier au 31 décembre

Poids et mesures

| | | |
|-------------------|---|---------------|
| 1 tonne métrique | = | 2204 livres |
| 1 kilogramme (kg) | = | 2,200 livres |
| 1 mètre (m) | = | 3,28 pieds |
| 1 millimètre (mm) | = | 0,03937 pouce |
| 1 kilomètre (Km) | = | 0,62 mile |
| 1 hectare (ha) | = | 2,471 ares |

Sigles et abréviations

| | | |
|------|---|---|
| AFD | = | Agence française de développement |
| BAD | = | Banque Africaine de Développement |
| BEI | = | Banque Européenne d'Investissement |
| BID | = | Banque islamique de développement |
| BIRD | = | Banque internationale pour la reconstruction et le développement |
| DAO | = | Dossier d'Appel d'Offres |
| EUR | = | Unité monétaire européenne |
| HQE | = | Haute qualité environnementale |
| IGF | = | Inspection Générale des Finances |
| INDH | = | Initiative Nationale de Développement Humain |
| JBIC | = | Banque Japonaise d'investissement et de opération |
| MAD | = | Dirham marocain |
| MET | = | Ministère de l'Equipement et des Transports |
| ONCF | = | Office national des chemins de fer |
| OPEV | = | Operation Post Evaluation Department (Département de la post évaluation des opérations de la BAD) |
| PDES | = | Plan de développement économique et social |
| PGES | = | Plan de gestion environnementale et sociale |
| PRST | = | Programme de Réforme du Secteur des Transports |
| PIB | = | Produit Intérieur Brut |
| TRE | = | Taux de rentabilité économique |
| TRF | = | Taux de rentabilité financière |
| UC | = | Unité de Compte BAD |
| UE | = | Union européenne |
| VAN | = | Valeur Actuelle Nette |

Fiche de projet

Fiche du client

EMPRUNTEUR : Office National des Chemins de fer (ONCF)

ORGANE D'EXECUTION : Office National des Chemins de fer (ONCF)

Plan de financement

| Source | Montant (Millions EUR) | Instrument |
|-------------------|---------------------------|------------------|
| BAD | 300 | Prêt/projet |
| ONCF | 138,2 | Auto financement |
| COÛT TOTAL | 438,2 | |

Importantes informations financières de la BAD

| | |
|-----------------------------|--|
| Monnaie du prêt | EUR |
| Type d'intérêts | flottant |
| Marge du taux d'intérêt | 40 pb + marge sur coût variable de la Banque |
| Commission d'engagement | n/a |
| Autres frais | (type, point de base) |
| Échéance | semestrielle |
| Maturité | 15 ans |
| Différé d'amortissement | (60 mois) |
| TRF, VAN (scénario de base) | TRIF = 10,2%, VAN = 1,2 milliard MAD |
| TRE (scénario de base) | 16,5%) VAN =4,6 milliards MAD |

Durée 5 ans, principales étapes (attendues)

| | |
|---------------------------------|-----------------|
| Négociation de l'Accord de prêt | (novembre 2010) |
| Approbation du prêt | (décembre 2010) |
| Entrée en vigueur | (mars 2011) |
| Achèvement du projet | (décembre 2016) |
| Début du remboursement | (Janvier, 2017) |

LISTE DES TABLEAUX

| <u>N°</u> | <u>TITRE</u> | <u>Page</u> |
|-----------|---|-------------|
| 1.1 | Contribution par Bailleurs de fonds | 2 |
| 2.1 | Composantes du projet | 4 |
| 2.2 | Solutions de substitution envisagées et causes du rejet | 6 |
| 2.3 | Résumé du coût estimatif par composante du projet | 7 |
| 2.4 | Résumé du coût par catégorie de dépense du projet | 8 |
| 2.5 | Résumé du projet par composante | 8 |
| 2.6 | Calendrier de dépenses plan de financement | 8 |
| 2.7 | Calendrier des décaissements | 9 |
| 3.1 | Résumé de l'analyse économique | 13 |
| 3.2 | Résumé de l'analyse financière | 13 |
| 4.1 | Calendrier de suivi-évaluation | 17 |

Résumé du projet

1. Aperçu général du projet

1.1. D'un coût estimatif total d'environ 5,1 milliards MAD (environ 438,2 millions EUR), le présent projet est une composante majeure du programme d'investissements global (hors Liaison à Grande Vitesse –LGV) d'un montant total de 12,8 milliards MAD retenu au titre du Contrat-Programme pour la période 2010-2015 signé entre l'Office national des Chemins de fer (ONCF) et l'État Marocain. La mise en œuvre de ce programme d'investissement est en phase avec la stratégie de développement du secteur des transports et vise, entre autre, à : (i) poursuivre la mise à niveau du réseau ferré pour répondre aux attentes des clients et aspirations des opérateurs économiques ; (ii) poursuivre l'amélioration de la productivité de l'appareil de production de l'Office ; et (iii) rehausser le niveau de la qualité des prestations offertes.

1.2. Le présent projet concerne l'augmentation de capacité de l'axe ferroviaire Tanger-Marrakech comprenant les deux lignes ferroviaires Kenitra-Rabat-Casablanca et Casablanca-Settat-Marrakech reliant le Sud à la fois au Nord et à l'Est du pays. En effet, la ligne Kenitra-Casablanca se distingue par sa position stratégique dans la configuration du réseau ferré national, en constituant un point nodal reliant le Nord, l'Est et le Sud du pays. Sur le plan commercial, cet axe occupe une place de taille dans les activités voyageurs et fret de l'ONCF du fait qu'il y transite près de 50% et 70% respectivement des flux de fret (hors phosphate) et du trafic voyageurs. Quant à la ligne Casablanca-Marrakech, elle permet de relier par rail Casablanca, la mégapole économique du pays et Marrakech, la capitale touristique du Royaume. Cette ligne est en double voie entre Casablanca et Settat sur 30% (73 km) et en voie unique entre Settat et Marrakech sur 70% (174km). Le trafic ferroviaire sur l'axe Casablanca-Marrakech a connu une forte progression avec des taux à 2 chiffres au cours des dernières années suite au dynamisme socio-économique, culturel et touristique ayant marqué ces deux agglomérations.

1.3. Le présent projet sera réalisé sur la période 2011-2016 et porte sur : (i) sur la ligne Kenitra-Rabat-Casablanca, les travaux de robustesse des voies actuelles y compris la construction sur 148 km, entre Zenata et Kenitra, d'une troisième voie dédiée au fret ; et (ii) sur la ligne Casablanca-Marrakech, les travaux de mise à niveau et de dédoublement partiel, sur 40 km, de la voie entre Settat et Marrakech,

1.4. La réalisation du projet permettra de doter l'axe ferroviaire Tanger-Marrakech d'une infrastructure répondant aux besoins du marché en termes de compétitivité (temps de parcours et de qualité de service). Les principaux résultats attendus du projet sont: (i) l'augmentation substantielle de l'offre ferroviaire à partir de 2016 avec une amélioration de la fluidité du trafic et des fréquences de trains de navettes, de trains de lignes et des trains de fret ; (ii) une meilleure mobilité des populations dans la zone de projet ; et (iii) la création de nombreux emplois directs et indirects pendant la phase de réalisation et d'exploitation du projet, notamment dans les zones d'activités logistiques créées.

2. Evaluation des besoins

2.1. Le transport ferroviaire au Maroc, enregistre depuis quelques années une croissance soutenue. En effet, sur la période 2004-2009, le trafic voyageur a enregistré un taux d'accroissement annuel moyen de 8,1%, passant de 19 à 30,4 millions. Le trafic de marchandises a également évolué, mais à un taux relativement modeste de 2,9% /an entre 2004 et 2007 (36 contre 33 millions de tonnes) avant de subir les effets de la crise financière internationale. Celle-ci a conduit à une contraction de 21,8%/an à partir de 2008, soit un trafic de 22 millions de marchandises en 2009. Pour faire face à cette croissance de trafic, l'ONCF a entrepris, pour un montant de 18 milliards MAD totalement engagé à fin juillet 2009, des investissements de mise à niveau de son appareil de production y compris la dynamisation de l'offre ferroviaire, à savoir : (i) le dédoublement des voies des lignes Rabat-Fès et Sidi El Aidi-Settat ; (ii) la mise en service des nouvelles dessertes Taourit-Nador-Beni Anzar ; (iii) la mise en service de la liaison au nouveau port de Tanger ; et (iv) l'augmentation des fréquences avec les trains de navette rapides (TNR) sur Rabat-Casablanca.

2.2. Par ailleurs, depuis l'important développement enregistré dans la région de Tanger avec l'essor du tourisme et la mise en service dès 2007 du complexe portuaire Tanger Med, les autorités marocaines se sont engagées également à mettre en service à l'horizon 2015, le projet de liaison ferroviaire à Grande Vitesse Tanger-Kenitra. Ce dernier devrait générer un gain de 4,2 millions de nouveaux voyageurs et améliorer ainsi de manière notable la position du transport ferroviaire pour les relations avec le nord du pays, avec un potentiel de trafic d'environ 10,2 millions de voyageurs dont 8 millions empruntant le train à grande vitesse (TGV). Il convient de souligner que le port de Tanger se positionne désormais parmi les plus importants ports de transbordement sur les autoroutes de la mer, avec un potentiel de trafic conteneur disponible de 3 millions EVP (Equivalent vingt pied), Tanger Med devrait se développer comme une plateforme multimodale disposant d'infrastructures de classe mondiale et de zones franches logistiques, commerciales et industrielles y compris des infrastructures de liaisons routières et ferroviaires appropriées.

2.3. Les flux de trafic escomptés à partir de 2016 auront sans doute des répercussions sur le niveau de service du réseau ferré pour lequel les analyses de capacité ont déjà démontré la saturation de l'axe ferroviaire Tanger-Casablanca avec un taux d'occupation actuel des voies supérieur à 75%. Ainsi, le projet d'augmentation de capacité de l'axe ferroviaire Tanger-Marrakech est l'un des projets structurants identifiés par l'ONCF pour faire face à cette croissance de trafic. En effet, à cause des contraintes de capacité actuelles sur l'axe, le fret en provenance de Tanger ne peut circuler que la nuit entre 22H00 et 05H00 du matin. La 3ème voie à construire qui sera dédiée essentiellement au fret répond à ce besoin de transport et permettra une circulation permanente des trains de fret entre Tanger et Casablanca. Les travaux de robustesse et de mise à niveau des voies existantes y compris le doublement partiel entre Settat et Marrakech, en renforçant la capacité et la qualité de l'infrastructure permettront d'améliorer les conditions de circulation des trains avec des gains de temps.

3. Valeur ajoutée pour la Banque et gestion des connaissances

3.1. La Banque est considérée au Maroc comme un partenaire stratégique dans le secteur des transports grâce à ses différentes interventions antérieures et actuelles dans tous les sous secteurs. En effet, une évaluation rétrospective menée par OPEV en 2007 a relevé l'efficacité et la pertinence de ces opérations par rapport aux objectifs visés et défis du secteur. Dans le sous secteur ferroviaire, la Banque a financé par le passé 2 projets, à savoir : le projet de réhabilitation du secteur des transports qui avait une composante ferroviaire (1993) et le projet de réhabilitation ferroviaire (1998) cofinancé avec la Banque mondiale et qui a été achevé en 2006. La réalisation de ces 2 projets a contribué au renforcement des capacités opérationnelles de l'ONCF avec une amélioration de la qualité de service et des recettes de l'ONCF. Avec les acquis pertinents de ces projets et la réorganisation des structures de l'ONCF en différents pôles d'affaires (Sécurité et Contrôle, Développement, Voyageurs, Infrastructure et Circulation, Fret et Logistique, Maintenance Matériel), l'entreprise qui est désormais orientée vers la satisfaction des besoins de la clientèle, est devenue l'une des structures ferroviaires les plus viables du Maghreb.

3.2. La réalisation du présent projet constitue une continuité de ces opérations précédentes et, l'expérience pertinente acquise dans leur gestion sera mise à profit dans le cadre de son exécution. Par ailleurs, l'intervention proposée est une opportunité pour la Banque de renforcer sa coopération avec d'autres intervenants dans le sous secteur, notamment la BEI, l'AFD, l'UE qui participent au financement du projet LGV en cours d'exécution et la Banque mondiale dont l'intervention sera également sollicitée en 2011 pour le financement du projet de mise à niveau de la ligne Fès-Oujda.

Cadre logique axé sur les résultats

| HIERARCHIE DES OBJECTIFS | RESULTATS ESCOMPTEES | PORTEE | INDICATEURS DE PERFORMANCE | CIBLES INDICATIVES ET ECHEANCIERS | HYPOTHESES /RISQUES |
|--|---|---|---|---|---|
| <p><u>Finalité</u></p> <p>Améliorer la compétitivité du transport ferroviaire surtout sur le créneau du marché du fret</p> | <p><u>Impacts</u></p> <p>La compétitivité logistique de l'économie nationale est renforcée par l'apport du rail dans le transport de fret et le développement du réseau de plateformes logistiques multimodales mieux connectées au réseau de ports</p> | <p><u>Bénéficiaires</u></p> <p>ONCF et industries et métiers de transport et de la logistique, population nationale</p> | <p><u>Indicateurs d'impacts</u></p> <p>Part du rail dans le transport de fret à partir du réseau portuaire national et part dans le transport de voyageurs nbre de zones logistiques (ZAL), de ports secs à travers le pays et connectées au réseau de ports nbre d'emplois créés dans les ZAL</p> | <p><u>Progrès attendus et échéanciers à long terme</u></p> <p>Part du rail en 2010, 2016 et 2020 dans le transport de fret à partir des ports et des voyageurs Part fret : 6% à 11% et 14% Part voy. (accessible) : 11% à 15% et 15+; Part voy (globale): 5,5 à 7% et 10% Ports : (2010-2016) : Tanger Med : 0 à 50% Casa : 10% à 35% ; Jorf Lasfar : 21% à 35% ; Nador West Med : 0 à 60% 5 ZAL opérationnelles à Tanger, Casa, Zenata, Fès et Marrakech 20.000 emplois créés dans les ZAL et activités connexes à l'horizon 2020</p> | <p><u>Énoncés d'hypothèses</u></p> <p>Croissance économique soutenue</p> |
| <p><u>But du projet</u></p> <p>Répondre au besoin des trafics marchandises et voyageurs par l'augmentation de la capacité des 2 lignes ferroviaires Kenitra-Casablanca et Casablanca-Marrakech</p> | <p><u>Effets</u></p> <p>Les conditions de circulation des trains de voyageurs et de marchandises sont nettement améliorées et sécurisées sur l'axe Tanger-Kenitra-Casa-Marrakech</p> | <p><u>Bénéficiaires</u></p> <p>Populations de Tanger, Kenitra, Fès, Rabat, Grand Casablanca et Marrakech</p> | <p><u>Indicateurs d'effets</u></p> <p>Taux d'occupation des voies Vitesse commerciale sur Settat-Marrakech Fréquence journalière des trains (Tr/j) de navette rapide (TNR), trains de ligne (TDL), et de trains de fret (TDF) sur l'axe ferroviaire Tanger-Kenitra-Casa-Marrakech Temps de parcours (TdP) des trains sur les lignes Kenitra-Casablanca et Casa- Settat - Marrakech</p> | <p><u>Progrès attendus et échéanciers à moyen terme De 2010 à 2016</u></p> <p>Kenitra-Casa Taux d'occupation des voies: > 75% à 53% Casa-Marrakech : 68% à 28% VC passant de 75 à 120 km/h Tr/jde TNR et de TDL passant de 100 à 152 sur axe Kenitra-Casa-Markch ; Casa-Marrakech : Tr/j de 20 à 24 Casa-Kenitra-Fès-Tanger : Tr/j de fret : de 8 à 24 Casa-Marrakech : 3H15 à 2H38 (gain de 37 mn) Tanger-Casa:de 5h45 mn à 4h20 mn (gain de 85mn)</p> | <p><u>Énoncés d'hypothèses</u></p> <p><u>Hypothèse/Risques</u> Dégradation de la situation financière de l'ONCF par suite de la diminution de trafic de transport de phosphate lié à la mise en service du projet de « slurry pipeline » de l'OCP</p> <p><u>Mesures d'atténuation</u> Nouvelle stratégie fret axée sur la diversification des activités fret (hydrocarbures, céréales, matériaux, etc.)</p> |

| RARCHIE DES OBJECTIFS | RESULTATS ESCOMPTEES | PORTEE | INDICATEURS DE PERFORMANCE | CIBLES INDICATIVES ET ECHEANCIERS | HYPOTHESES /RISQUES |
|---|--|--|--|--|--|
| <p><u>Intrants et activités</u></p> <p>1. Augmentation de la capacité de la ligne Kenitra-Casablanca (386,62 m€) dont :</p> <p>1.1 Travaux de robustesse de la ligne (128,87 m€);</p> <p>1.2 Travaux de création d'une 3^{ème} voie dédiée au fret (257,75 m€)</p> <p>2. Augmentation de capacité de la ligne Settata-Marrakech (51,55 m€) dont</p> <p>2.1 Mise à niveau de la voie (17,18 m€)</p> <p>2.2 Dedoublement partiel entre Settata et Marrakech (34,37 m€)</p> <p>3. Gestion et suivi du projet</p> | <p><u>Extrants</u></p> <p>1.1 travaux de robustesse (renouvellement de voie et caténaires, réhab tunnel et OA, signali/télécom, gares, sécurité-sureté) sur les voies actuelles réalisés</p> <p>1.2 travaux de la 3^{ème} voie fret entre Kénitra et Zenata (triple entre Kenitra et Nord Sidi Bouknadel, et Temara Sud Mansouriah et contournement de Rabat et Mohammedia) réalisés</p> <p>2. 1 travaux de mise à niveau (renouvellement de voie et de caténaire et recalibrage des devers) réalisés</p> <p>2.2. doublement de voie (40 km) entre Settata et Marrakech réalisés</p> <p>3.1 prestations de MAO et MOE et d'AT pour MAO et MOE ((contrôle et surveillance des trvx, contrôle pour installation d'équipements et suivi environnemental) réalisées</p> <p>3.2 préparation de rapports périodiques d'avancement, etc.</p> <p>3.3 Audit des comptes du projet et suivi environnemental réalisés</p> | <p><u>Bénéficiaires</u></p> <p>Entreprises de travaux, et de terrassement, fournisseurs d'équipements ferroviaires, bureaux de consultants, ONCF, populations de la zone de projet</p> | <p><u>Indicateurs d'extrants</u></p> <p>1.1a km de voie et de caténaires renouvelés</p> <p>1.1 b nbre d'OA et tunnel réhabilités et km de clôture d'emprise réalisés</p> <p>1.1 c - installations de sign et télécom mises à niveau</p> <p>1.2 Km de voie réalisés entre Kenitra et Casa</p> <p>2.1 km de voie et de caténaires renouvelés, linéaires de devers aménagés</p> <p>2.2 - km de voie doublés en supplément entre Settata et Marrakech</p> <p>Sources : ONCF/DPIC PV de réception finale des travaux de voie et autres installations, rapports d'avancement, de supervision et d'achèvement de projet</p> | <p><u>Progrès attendus et échéanciers à court terme</u></p> <p>1.1.a : 130 km de renouvellement de voie achevés en 2011 et 160 km de caténaires en 2013</p> <p>1.1b : 3 OA et 1 tunnel réhabilités et 6 petites gares réhabilitées y compris signalisation, 100 km de clôture réalisés en 2013</p> <p>yc les installations de signal. et télécom</p> <p>1.2 -148 km de 3^{ème} voie pour le fret achevés et sécurisés en 2015</p> <p>2.1. 32 km de renvmnt voie et 140 km de renouvmnt de caténaires achevés en 2012 y/c les travaux de devers</p> <p>2.2- 40 km de double voie achevés (20 km entre Skhours et Bengueurir en 2012 et 20 km entre Sidi Ghanem-Marrakech en 2013)</p> <p>3.1 mission AT réalisés et achevés en 2015</p> <p>3.2 Audit des comptes du projet, revue à mi-parcours réalisés chaque année de 2011 à 2015 et mission de RMP réalisés en 2013</p> | <p><u>Enoncés d'hypothèses</u></p> <p><u>Hypothèse/Risques</u> Retard dans la libération de l'emprise du projet</p> <p><u>Mesures d'atténuation</u> L'ONCF a fait savoir que ces travaux de la 3^{ème} voie pour le fret seront réalisés dans les fuseaux d'emprises déjà réservées dans le cadre des projets LGV et autoroute de contournement de Rabat en cours d'exécution. Pour les travaux relatifs au raccordement de tracé de la voie, les enquêtes parcellaires ont été réalisées en attendant les indemnités nécessaires.</p> |

**RAPPORT ET RECOMMANDATION DE LA DIRECTION DE LA BANQUE AFRICAINE DE
DEVELOPPEMENT AU CONSEIL D'ADMINISTRATION CONCERNANT UNE PROPOSITION
DE PRET A L'OFFICE NATIONAL DES CHEMINS DE FER (ONCF) POUR LE FINANCEMENT
DU PROJET D'AUGMENTATION DE CAPACITE DE L'AXE FERROVIAIRE
TANGER-MARRAKECH AU MAROC**

La Direction soumet le présent rapport et recommandation concernant une proposition de prêt de 300 millions EUR à l'Office National des Chemins de Fer (ONCF) pour le financement du projet d'augmentation de capacité de l'axe ferroviaire Tanger-Marrakech au Maroc.

I. Orientation stratégique et justification

1. 1- Liens entre le projet, la stratégie et les objectifs pays

1.1. 1- Le projet s'inscrit dans la poursuite de la mise en œuvre du cadre général du programme national de développement (PND) initié depuis 2002 par le Gouvernement qui s'articule autour des axes d'orientation suivants: i) la consolidation de l'Etat de droit et l'amélioration de l'efficacité de l'Administration marocaine ; ii) l'ouverture du marché intérieur à la concurrence ; iii) le renforcement et la modernisation des réseaux de transport ; iv) la mise à niveau du tissu économique national et le soutien au secteur privé ; et v) la lutte contre la pauvreté et les disparités sociales. En ce qui concerne l'axe iii), à travers diverses réalisations en matière d'infrastructures de transport accompagnées de réformes judiciaires mises en œuvre sur la période 2003-2007, le Maroc a réussi à assurer une meilleure compétitivité de son tissu économique et à accélérer ainsi le processus de développement socio-économique. Toutefois, la croissance économique prévue sur la période 2008-2012, implique des besoins considérables en matière d'infrastructures de transport tous modes confondus. Dans ce nouveau contexte, le Ministère de l'Equipement et des Transports (MET) qui assure la tutelle technique de l'ONCF a recadré, pour la période sa stratégie d'action qui s'articule autour des axes prioritaires suivants: a) la poursuite du programme de réalisation des grands chantiers en matière d'infrastructure; b) l'amélioration de la compétitivité logistique de l'économie nationale; et c) la mobilité et le transport durable.

1.1. 2- Le programme d'investissement de l'ONCF retenu dans le cadre du contrat programme 2010-2015 signé avec l'État marocain est en phase avec cette stratégie de développement du secteur des transports, d'autant plus qu'il s'inscrit principalement dans la poursuite : (i) de la mise à niveau du réseau ferré afin de répondre aux attentes et aspirations de la clientèle et des opérateurs économiques; (ii) de l'amélioration de la productivité de l'appareil de production de l'office ; et (iii) du rehaussement du niveau de la qualité des prestations offertes.

1. 2- Justification de l'intervention de la Banque

1.2. 1- L'implication de la Banque se justifie par la nécessité de répondre au besoin de financement du sous-secteur ferroviaire et de l'expérience positive capitalisée dans l'exécution du projet de réhabilitation ferroviaire, achevé en 2006. Par ailleurs, la présence de la Banque dans le sous secteur ferroviaire constitue une nécessité en raison de l'aspect stratégique de ces infrastructures dans la compétitivité logistique de l'économie nationale. En effet, pour la période 2010-2020, l'ONCF a mis en œuvre avec l'appui du Gouvernement, une stratégie ambitieuse et intégrée visant à accompagner et impulser le développement économique et social du pays. Deux des principaux axes d'action de cette stratégie sont : (i) l'engagement d'un schéma directeur des lignes de train à grande vitesse (LGV) dont l'ambition est de construire à terme un réseau de 1.500 km environ sur deux axes principaux nord-sud de Tanger à Agadir et est-ouest de Casa à Oujda ; et (ii) le développement de l'offre de fret de manière à accompagner le fort développement du complexe portuaire de Tanger Med et ultérieurement le projet du port de Nador West Med. La réalisation du présent projet d'augmentation de capacité de l'axe ferroviaire Tanger-Marrakech s'inscrit dans le cadre de ce 2ème axe d'action

1.2. 2- Il est à noter que la Banque a été sollicitée pour participer au financement du Projet LGV avec d'autres partenaires (État français, AFD, BEI, UE) et la Banque a effectué sa mission d'identification en 2009 en vue de l'instruction du dossier de financement dans le courant 2010. Entretemps, le Gouvernement marocain ayant reçu un financement concessionnel du Royaume d'Arabie Saoudite (RAS) pour le bouclage du financement de ce projet. Le Gouvernement a demandé en échange l'intervention de la Banque pour le financement du programme d'investissement 2010-2015 de l'ONCF, notamment le présent projet. Les travaux du projet LGV ont démarré en 2010 et le premier tronçon Tanger-Kénitra sera mis en service en 2016.

1.2. 3- Le présent projet d'un coût total de 5,1 milliards MAD est une partie intégrante du programme d'investissement global (hors LGV), représentant près de 40% des investissements. Sa réalisation cadre avec le second pilier du Document de Stratégie par Pays (DSP) 2007-2011 pour le Maroc approuvé en 2007 dont les deux piliers d'intervention sont : (i) l'amélioration du système de gouvernance ; et (ii) le développement et la mise à niveau des infrastructures et de l'entreprise. En prenant ancrage sur ce dernier pilier qui est un des objectifs stratégiques de son assistance, la Banque entend contribuer au renforcement de la compétitivité de l'économie marocaine par l'extension et la mise à niveau des infrastructures. En retenant également le second pilier du DSP, la Banque consolide ainsi les acquis antérieurs pour son avantage comparatif dans les infrastructures. De fait, les infrastructures continueront à être le domaine prioritaire de ses interventions, notamment le secteur des transports, de l'énergie, de l'eau et de l'assainissement, et qui constituent avec l'agriculture 84% des engagements de la Banque.

1.2. 4- Enfin, la réalisation du présent projet est en conformité avec la stratégie à moyen terme (SMT) de la Banque pour la période 2008-2012, dont le troisième des neuf principaux engagements est "d'accorder la priorité à l'infrastructure, à la gouvernance, au développement du secteur privé, à l'enseignement supérieur, à l'enseignement technique et à la formation professionnelle". La SMT prévoit en effet d'orienter une part significative de ses nouveaux engagements vers l'infrastructure, en particulier de transport, d'énergie et des nouvelles technologies de l'information et de communication (NTIC).

1. 3- Coordination de l'aide

1.3. 1- Plusieurs bailleurs de fonds interviennent dans le secteur des transports au Maroc sous forme de prêts ou de dons. En plus de la Banque, ce sont notamment la BIRD, la BEI, l'UE, l'AFD, la JICA, la BID, le FADES et le Fonds Koweïtien. Les contributions par bailleur au cours des dernières années sont présentées dans le tableau 1.1 ci-dessous. D'une manière générale, la coordination de l'aide au Maroc entre les principaux partenaires financiers s'effectue à travers un mécanisme de concertation consistant notamment en des réunions périodiques entre le bureau national de la Banque (MAFO) et les partenaires au développement représentés dans le pays. Des réunions spécifiques entre partenaires sont aussi organisées en cas de besoin et également lors des missions des différents partenaires, en vue d'échanger des informations sur le secteur, l'état d'avancement des projets et programmes respectifs. Ces réunions constituent une opportunité pour la Banque de coordonner et harmoniser ainsi ses interventions dans le secteur avec celles des autres intervenants.

Tableau 1.1 Contribution par bailleur de fonds

| Année | (Millions d'UC) | | | | | | | | | |
|-----------|-----------------|-------|--------|-------|-------|-----|--------|-------|-------|-------|
| | BAD | BIRD | BEI | UE | AFD | FR | JICA | BID | FADES | FSD |
| 2001/2002 | 54,50 | - | - | - | - | | 140 | - | 28,83 | - |
| 2003 | - | - | - | 79,92 | - | | - | - | - | - |
| 2004 | - | 25,09 | - | - | 62,77 | | - | - | - | - |
| 2005 | | - | 108,68 | - | - | | - | - | | - |
| 2006 | 101,92 | 40,78 | - | - | - | | 106,25 | 70,94 | 80,55 | 76,16 |
| 2007 | 40,24 | - | 154,35 | - | - | | 47,33 | 82 | 70 | - |
| 2008-2010 | 256 | - | 340 | 100 | 150 | 770 | | | 50 | 50 |

1.3. 2- Il n'existe pas encore de groupe thématique dans le secteur, toutefois, MAFO a l'intention d'en initier pour aborder des sujets récurrents dans les discussions tels la durabilité des investissements routiers et le développement de la logistique. Cette initiative aura sans doute des répercussions budgétaires en termes de ressources humaines et d'accompagnement logistique pour les activités à mener.

1.3. 3- Dans le cadre du renforcement de la coordination de l'APD entre les partenaires techniques et financiers (PTF), le Gouvernement est entrain d'élaborer un Système d'Information Géographique (SIG). Ce système permettra de suivre en temps réel les interventions des différents PTF par zone géographique, par secteur et par montants. La gestion du SIG est assurée par un comité de pilotage composé des cadres du MEF et de points focaux des PTF. Le point focal de la Banque dans ce comité est le CPO de MAFO.

1.3. 4- Dans le sous secteur ferroviaire et notamment dans le cadre spécifique de son programme d'investissement 2010-2015 et de la réalisation du projet de liaison ferroviaire à grande vitesse Tanger-Kenitra (projet LGV), l'ONCF a organisé plusieurs réunions spécifiques avec les principaux partenaires financiers dont la BAD, la BEI, l'AFD et l'UE. Les échanges à l'issue de ces réunions ont permis de confirmer le sentiment favorable des différents partenaires pour le financement de ces opérations. L'intervention de la Banque pour le financement du présent projet se situe dans ce contexte et elle est en complémentarité avec le projet LGV (Tanger-Kenitra) qui est dédié au transport de voyageurs. Cette ligne permet de libérer partiellement la voie classique existante Tanger-Kenitra pour le transport de fret jour et nuit de Tanger jusqu'à Casablanca. Le Projet LGV étant en cours d'exécution grâce aux appuis financiers obtenus du Gouvernement français, de l'AFD, de la BEI, de l'UE et du Fonds saoudien, l'intervention de la Banque mondiale a également été sollicitée pour le projet de mise à niveau (électrification) de la ligne Fès-Oujda pour l'année 2011.

II. Description du projet

Le présent projet est une partie intégrante du programme d'investissement de l'ONCF inscrit au titre du contrat-programme 2010-2015 signé entre l'État marocain et l'ONCF. Ce programme d'un coût estimatif total de 12,8 milliards MAD couvre les opérations suivantes :

- L'augmentation de capacité de la ligne Kenitra-Casablanca pour un montant de 4.500 millions MAD ;
- La mise à niveau de la ligne Settat-Marrakech pour un montant de 600 millions MAD ;
- La mise à niveau de la ligne Fès-Oujda pour un montant de 900 millions MAD ;
- La mise à niveau de la ligne Sidi Kacem-Tanger pour un montant de 500 millions MAD ;
- La mise à niveau des gares pour un montant 800 millions MAD.
- La réalisation de plateformes logistiques pour un montant de 500 millions MAD ;
- La mise à niveau des installations de sécurité pour un montant de 570 millions MAD ;
- L'acquisition de matériel roulant pour un montant de 1.000 millions MAD ; et
- La réhabilitation du parc de matériel existant pour un montant de 1.000 millions MAD

2. 1- Objectifs et composantes du projet

Objectifs du projet

2.1. 1- La réalisation du présent projet s'inscrit dans le cadre de la poursuite de la stratégie globale nationale de développement du secteur des transports, notamment la poursuite de la mise à niveau et la modernisation des infrastructures et services de transport en vue d'accroître la compétitivité logistique de l'économie nationale. De manière spécifique, l'objectif du projet est de répondre aux besoins des trafics marchandises et voyageurs sur l'axe ferroviaire Tanger- Marrakech à partir de l'année 2016. En effet, la ligne ferroviaire Kenitra-Casablanca longue d'environ 126 km, de par sa position géographique centrale,

constitue un maillon important pour le développement des échanges entre le Nord, le Sud, l'Est et l'ouest du Pays. Cette ligne occupe une place de taille dans les activités voyageurs et fret de l'ONCF du fait que près de 70% des flux fret (hors phosphate) et près de 50% du trafic voyageurs y transitent. Le taux d'occupation actuel de cette ligne est supérieur à 75%, bien au-delà du seuil de 60% recommandé par l'UIC pour l'exploitation des voies. Le triplement de voie permettra de ramener ce taux entre 30 et 60% selon les différentes sections de la ligne, contribuant ainsi à la création d'un couloir direct pour l'acheminement du fret de Tanger-Med à Casablanca et aux autres zones d'activités logistiques existant et en cours de construction à travers le pays. Quant à la ligne ferroviaire Casablanca-Marrakech, elle constitue une solution durable de transport entre Casablanca, la mégalopole économique, et Marrakech le plus grand pôle touristique au sud du pays. Le trafic ferroviaire sur cette ligne a connu une forte progression avec des taux à 2 chiffres au cours des dernières années suite au dynamisme socio-économique, culturel et touristique ayant marqué ces deux agglomérations. Le doublement partiel de cette voie permettra de réduire le temps de parcours de 37 mn et d'augmenter la fréquence des trains, générant un trafic induit important pour accommoder le flux de touristes vers Marrakech.

Composantes du projet

2.1.2- Pour atteindre cet objectif, les réalisations du projet portent sur les composantes suivantes récapitulées dans le tableau 2.1 ci-après.

Tableau 2.1 : Composantes du projet (en millions €)

| N° | Composantes | Coût total HT | Description des sous composantes |
|-----|--|---------------|--|
| 1. | Ligne ferroviaire Kenitra-Casablanca | 386,62 | Comprenant: 1.2) les travaux de robustesse des voies actuelles ; et 1.2) les travaux de création d'une 3ème voie dédiée au fret. |
| 1.1 | Travaux de robustesse des voies actuelles | 128,87 | Les travaux de robustesse portent sur : (i) renouvellement de voie (Casa-Rabat), de la caténaire (Ain Sbaa-Rabat); (ii) la réhabilitation des ouvrages d'art et du tunnel de Rabat Ville ; (iii) l'amélioration de la sécurité et sûreté sur le parcours (ouvrages de traversée, clôtures d'emprises, etc.); (iv) la signalisation et télécommunication ; (v) les travaux de voies et de caténaires ; (vi) la réhabilitation des bâtiments des petites gares |
| 1.2 | Travaux de création d'une 3ème voie fret entre Kenitra et Zenata de 148 km | 257,75 | La création d'une 3ème voie consistant aux travaux de voie: (i) triplement entre Kenitra et Sidi Bouknadel (24 km); (ii) contournement de Rabat (40 km) ; (iii) triplement entre Temara et Mohammedia (50 km); (iv) contournement de Mohammedia(12 km) ; (v) création d'une voie entre Zenata Gare et Casa Roches Noires (20 km) ; (vi) création de 20 voies d'évitement sur 1,5 km ; (vii) l'acquisition de terrains d'emprise dans le cadre des travaux de contournement des villes de Rabat et de Mohammedia ; et (viii) les prestations de gestion et suivi de l'exécution de tous les travaux et activités précitées. |
| 2. | Ligne ferroviaire Settatt-Marrakech | 51,55 | Comprenant également: 2.1) la mise à niveau de la ligne actuelle; et 2.2) le doublement partiel de la voie sur 40 km entre les sections Skhour-Benguerir et Sidi Ghanem-Marrakech. |
| 2.1 | Travaux de mise à niveau de la ligne | 17,18 | Les travaux de mise à niveau portent sur : (i) le renouvellement de voie (32 km) y compris le ré-calibrage des devers sur 80 km; et (ii) le renouvellement de caténaire sur 140 km. |
| 2.2 | Doublement partiel de la voie sur 40 km | 34,37 | Le doublement partiel de voie entre Settatt et Marrakech portent sur : (i) les travaux d'infrastructure et d'équipement ferroviaire (voie, caténaire et sous station et signalisation) au niveau des sections de Skhour-Benguerir et Sidi Ghanem-Marrakech ;(ii) l'acquisition de terrains d'emprise nécessaires; et (iii) les prestations de gestion et de suivi de tous travaux et activités des 2 composantes précitées. |
| | Total hors taxes | 438,17 | |

2.1. 3- Comme indiqué dans le tableau 2.1 ci-dessus, les réalisations du projet portent sur les prestations de travaux proprement dits pour l'infrastructure et la superstructure, la fourniture de matériels et d'équipements y compris leur installation et mise en service, l'acquisition foncière relative aux travaux de raccordement de tracé au niveau des contournements des villes de Rabat et Mohammedia et les prestations de gestion et de suivi du projet.

- Travaux proprement dits : couvrent la pose de voie (renouvellement et pose de nouvelle voie) et le génie civil (terrassements de plateformes de voie, etc.) la construction d'ouvrages d'art, de passerelles et passages souterrains de traversée, murs de clôture, bâtiments de gares et quais et la réhabilitation de tunnel existant, etc.;
- Fourniture de matériels, équipements y compris installations et mise en service : concerne les prestations de travaux de caténaires, signalisation et télécommunication. Compte tenu de la nature de ces prestations (clef en main) et du fait que le montant des fournitures dépasse celui des travaux d'installations, elles sont classées dans la catégorie de dépenses « biens ».
- Acquisition foncière : les travaux de voie (doublement et triplement pour respectivement la ligne Settât-Marrakech et Kenitra-Casablanca) sont localisés et réalisés dans les emprises ferroviaires publiques existantes, à l'exception des travaux de voie unique pour les contournements de villes qui seront implantés dans les fuseaux d'emprise de terrains qui ont déjà été acquis dans le cadre du projet d'autoroute de contournement de la ville de Rabat et du Projet TGV. Il convient de souligner que ces deux derniers projets sont déjà en cours d'exécution, et les dossiers d'acquisition de ces terrains pour cause d'utilité publique ont déjà été finalisés. Cependant, des acquisitions résiduelles de terrain seront nécessaires dans le cadre des rectifications éventuelles de tracé pour le doublement partiel de voie entre Settât et Marrakech et les raccordements de tracé au niveau des contournements des villes de Kenitra, Rabat et Mohammedia. Ces terrains sont pour l'essentiel des reboisements forestiers appartenant au domaine de l'État pour le cas du contournement de Rabat, et de bandes de terrains agricoles pour le doublement partiel entre Settât et Marrakech. Ainsi, le projet a prévu une enveloppe budgétaire d'environ 212 millions MAD (18 millions €) pour la libération de ces emprises de terrain. L'engagement de l'ONCF de libérer ces emprises de voie et procéder aux indemnités nécessaires pour les acquisitions de terrain constitue une condition pour le démarrage des travaux de contournement/raccordement pour la 3ème voie fret.
- Prestations de gestion et suivi du projet : concerne le pilotage global de l'exécution du projet, notamment la maîtrise d'ouvrage et maîtrise d'œuvre assurées par le Département projet au sein de la Direction du Pôle Infrastructure et Circulation (PIC) de l'ONCF. Afin de s'assurer de la conformité technique des réalisations selon les règles de l'art et en accord avec l'ONCF, il est prévu de réaliser un audit technique à mi parcours de l'exécution du projet et à son achèvement. Par ailleurs, la Direction du PIC recrutera un bureau de consultant qui sera chargé du suivi environnemental du projet pendant toute sa phase d'exécution.

2.1. 4- La chaîne de résultats des aménagements décrits dans le tableau 2.1 ci-dessus par rapport à l'objectif et la finalité du projet est donnée dans le tableau ci-après :

Pour la ligne Kenitra-Casablanca, les aménagements de robustesse précités (produits des extrants) renforceront l'état des 2 voies actuelles en sites propres ferroviaires sécurisés (sans passages à niveau) avec des installations de signalisation et de télécommunication appropriées y compris des gares réhabilitées. La réalisation également en sites propres de la 3^{ème} voie qui est essentiellement dédiée au transport du fret rehaussera le niveau de capacité de l'infrastructure ferroviaire sur toute la ligne. Il en résultera en terme d'exploitation, une nette réduction du taux d'occupation des voies (plus de 75% actuellement à moins de 60%), qui permettra d'accueillir des flux supplémentaires de trafic, déclinée par l'augmentation de la fréquence journalière des trains et la diminution du temps de parcours sur toute la ligne ; ii) Pour la ligne Casablanca-Marrakech, les aménagements (produits des extrants) de mise à niveau (32 km de renouvellement voie et 140 km de renouvellement de caténaires achevés y compris les travaux de mise au devers dans les courbes sur 104 km) et de doublement partiel de la voie entre Settat et Marrakech (doublement de 40 km de voie dont 20 km entre Skhous et Benguerir et 20 km entre Sidi Ghanem-Marrakech) renforceront l'état de l'infrastructure; il en résultera en terme d'exploitation, une baisse du temps d'attente dans les gares et un relèvement de la vitesse moyenne des trains de 75 à 120 km/h sur le parcours entraînant une augmentation de la fréquence journalière des trains et un gain de 37 mn sur le temps de parcours actuel. Les effets directs escomptés de ces réalisations y compris les indicateurs d'effets après la mise en service du projet (Cf. cadre logique du projet) se résument en une nette amélioration des conditions de circulation des trains sur l'axe ferroviaire Tanger-Kénitra. A moyen et long termes, les impacts générés par le projet seront déclinés l'augmentation de l'offre ferroviaire sur l'axe contribuant ainsi à l'amélioration de la compétitivité logistique de l'économie nationale par : i) une meilleure desserte par le rail dans la zone du projet et des différentes zones d'activités logistiques en cours d'installation à travers le pays ; et ii) la génération d'emplois connexes aux activités logistiques.

2. 2- Solutions techniques retenues et solutions de substitution étudiées

2.2. 1- L'ONCF a engagé en 2008 une étude de capacité de son réseau ferroviaire sur l'axe Tanger-Casablanca-Settat-Marrakech en vue d'entreprendre des travaux d'aménagement du réseau actuel afin de répondre aux objectifs de transports voyageurs et fret en 2015 et 2020. Plusieurs scénarios d'aménagement ont été analysés. Parmi les trois scénarios d'aménagement A, B et C (Cf. tableau 2.2) initialement retenus, le scénario C correspondant au présent projet a été finalement retenu pour des raisons d'optimisation des coûts d'investissement en rapport avec l'offre ferroviaire et avec la stratégie adoptée par l'ONCF pour la réalisation de son programme prioritaire d'aménagement dans le cadre du contrat programme. Par ailleurs, ce scénario retenu a l'avantage de pouvoir être couplé avec le projet de RER entre Casablanca et Mohammed retenu récemment par le Gouvernement pour l'amélioration de la mobilité des populations dans l'agglomération de Casablanca.

Tableau 2.2 : Solutions de substitutions envisagées et raisons de leur rejet

| Scénario | Brève description | | Raison du rejet |
|--|---|--|---|
| | Horizon 2015 | Horizon 2020 | |
| Scénario A Rejeté | Kenitra-Casa <ul style="list-style-type: none"> ▪ 3 voies entre Mohammedia et Kenitra ▪ 4 voies entre Mohammedia et Ain Sebaa* ▪ 4 voies entre Nouasser et Sidi El Aidi* ▪ LGV sur 200 km entre Kenitra-Tanger* ▪ Travaux de robustesse sur l'axe central Casa-Kenitra* Settat-Marrakech <ul style="list-style-type: none"> ▪ Doublement partiel sur 66 km sans relèvement de vitesse | <ul style="list-style-type: none"> ▪ LGV entre Settat et Marrakech | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Coût hors TGV élevé 2015 : 8.786 mMAD ▪ Scénario défavorable à cause de trafic mixte sur la voie |
| Scénario B Rejeté | Scénario A y compris <ul style="list-style-type: none"> ▪ Relèvement de vitesse entre Casa et Rabat* ▪ 4 voies (Temara-Rabat Agdal) ▪ Traversée de Rabat en block amélioré à 3 mn | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Scénario A ▪ Relèvement supplémentaire de vitesse entre Settat et Fès | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Coût hors TGV élevé 2015 : 11.816 mMAD ▪ Forte contrainte sur la voie (relèvement VC défavorable en entretien) Scénario non compensé par les avantages |

| | | | |
|-------------------|--|---|--|
| Scénario C | Scénario A moins (-) Doublement partiel Settat-Marrakech sur 26 km, soit seulement | <ul style="list-style-type: none"> ▪ LGV entre Kenitra et Casa au lieu de LGV entre Settat et Marrakech ▪ Doublement complet de la ligne Settat-Marrakech | Scénario retenu (Coût hors TGV optimisé, 2015 : 8.676 mMAD et souplesse d'exploitation) |
|-------------------|--|---|--|

*Projets non financés par la BAD

2.2. 2- Les études de faisabilité technico-économique et les dossiers d'avant-projet du scénario retenu C ont été examinés de manière à s'assurer de la viabilité du projet. La conception des aménagements est conforme aux règles de l'art et aux normes édictées par l'UIC relatives aux travaux et installations d'équipements ferroviaires. Les composantes du scénario retenu qui ne font pas partie du présent projet sont financées par l'ONCF et l'Etat marocain. Leur réalisation est également prévue pour la période 2010-2015.

2. 3- Type de projet

2.3. 1- Comme les projets précédents financés par la Banque dans le sous-secteur ferroviaire, le présent projet est un projet d'investissement portant sur des travaux d'infrastructures, de superstructure et d'équipement ferroviaires. L'instrument de financement proposé est un prêt/projet qui sera octroyé à l'ONCF en sa qualité d'emprunteur avec la garantie de l'Etat marocain. Cette option a été privilégiée par le Gouvernement et indiquée dans sa requête de financement.

2. 4- Coût du projet et dispositifs de financement

Résumé du coût estimatif par composante

2.4. 1- Le coût estimatif total hors taxes du projet s'élève à un montant d'environ 5,1 milliards MAD (environ 438,2 millions EUR) réparti en une part en devises d'environ 3,5 milliards MAD (300 millions EUR) et une part en monnaie locale de 1,6 milliard MAD équivalent à 138 millions EUR. Les provisions pour imprévus physiques et aléas financiers ont été estimées à respectivement 10% et 5% des montants du coût de base du projet. Ces coûts unitaires sont issus de travaux similaires réalisés récemment au Maroc ou en cours de réalisation (renouvellement partiel de voie Rabat-Casablanca, ligne neuve Taourit-Nador, Tanger-Med). Ainsi, les parts en devises et en monnaie locale représentent respectivement 68% et 32% du coût total hors taxes du projet. Le tableau 2.3 ci-après donne le résumé du coût estimatif hors taxes du projet dont les détails figurent en Annexe B1.

Tableau 2.3 : Résumé du coût estimatif par composante du projet

| Composante | millions MAD | | | millions EUR | | |
|--|--------------|---------|---------|--------------|--------|--------|
| | Dev. | M.L. | Total | Dev. | M.L. | Total |
| 1. Ligne ferrov. Kenitra -Casa | | | | | | |
| 1.1 Travaux de robustesse | 639,13 | 665,22 | 1304,35 | 54,91 | 57,15 | 112,06 |
| 1.2 Travaux de triplement de voie | 2069,57 | 539,13 | 2608,70 | 177,81 | 46,32 | 224,13 |
| Total 1. | 2708,70 | 1204,35 | 3913,04 | 232,72 | 103,47 | 336,19 |
| 2. Ligne ferrov. Settat-Marrakech | | | | | | |
| 2.1 Travaux de mise à niveau | 86,96 | 86,96 | 173,91 | 7,47 | 7,47 | 14,94 |
| 2.2 Travaux de doublement de voie | 240,00 | 107,83 | 347,83 | 20,62 | 9,26 | 29,88 |
| Total 2 | 326,96 | 194,78 | 521,74 | 28,09 | 16,73 | 44,83 |

| | | | | | | |
|-------------------------------------|----------------|----------------|----------------|---------------|---------------|---------------|
| Coût de base du projet (1+2) | 3035,65 | 1399,13 | 4434,78 | 260,81 | 120,21 | 381,01 |
| Imprévus physiques | 303,57 | 139,91 | 443,48 | 26,08 | 12,02 | 38,10 |
| Aléas financiers | 151,78 | 69,96 | 221,74 | 13,04 | 6,01 | 19,05 |
| Grand total | 3491,00 | 1609,00 | 5100,00 | 299,93 | 138,24 | 438,17 |
| Pourcentage | 68% | 32% | 100% | 68% | 32% | 100% |

Coût par catégorie de dépenses

2.4. 2- Le résumé du coût par catégorie de dépenses du projet et par catégories de dépenses par composante est donné dans les tableaux 2.4 et 2.5 ci-après. Pour les différentes catégories de dépenses financées par la Banque, les ressources du prêt serviront à financer 100% des coûts des travaux et 100% des coûts des fournitures.

Tableau 2.4 : Résumé du coût par catégorie de dépenses du projet (millions €)

| Catégories de dépenses | Devises | Mon. Loc. | Total |
|------------------------|---------------|---------------|---------------|
| A. Travaux | 207,06 | 51,63 | 258,69 |
| B. Biens | 92,87 | 80,24 | 173,12 |
| C. Services | - | 6,36 | 6,36 |
| Total | 299,93 | 138,23 | 438,17 |

Tableau 2.5: Résumé du coût par catégories de dépenses financée par la Banque (M€)

| Catégorie de dépenses | Ligne Kenitra-Casablanca | Ligne Settat-Marrakech | Total |
|-----------------------|--------------------------|------------------------|---------------|
| Travaux | 188,15 | 18,90 | 207,06 |
| Biens | 79,47 | 13,40 | 92,87 |
| Total | 267,63 | 32,30 | 299,93 |

Source de financement du projet

2.4. 3- Le financement de la Banque couvre les coûts en devises et s'élève à 300 millions EUR, soit 68% du coût total hors taxes. Le reliquat du coût du projet (32%), soit un montant équivalent à 138,2 millions EUR, est pris en charge par l'ONCF. Les critères cités dans la politique relative aux dépenses éligibles au financement du Groupe de la Banque pour justifier ce niveau de contrepartie sont détaillés à l'annexe technique B1.

Tableau 2.6 : Plan de financement par composante (millions €)

| Composante | Source de financement | | |
|---------------------------------------|-----------------------|---------------|---------------|
| | BAD | ONCF | Total |
| 1. Ligne ferroviaire Kenitra –Casa | 267,63 | 118,99 | 386,62 |
| 2. Ligne ferroviaire Settat-Marrakech | 32,30 | 19,24 | 51,55 |
| Grand total | 299,93 | 138,24 | 438,17 |
| Pourcentage | 68% | 32% | 100% |

Calendrier de dépenses

2.4. 4- Le tableau 2.7 ci-dessous présente le calendrier des décaissements du projet. Le calendrier des dépenses par composante est présenté dans l'annexe technique B.1.

Tableau 2.7 : Calendrier des décaissements (million €)

| Source de financement | Années | | | | | Total |
|-----------------------|--------------|--------------|---------------|--------------|--------------|---------------|
| | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | |
| BAD | 29,99 | 59,99 | 89,98 | 59,99 | 59,99 | 299,93 |
| ONCF | 13,82 | 27,65 | 41,47 | 27,65 | 27,65 | 138,24 |
| TOTAL | 43,82 | 87,63 | 131,45 | 87,63 | 87,63 | 438,17 |

2. 5- Zones et bénéficiaires visés par le projet

Zones d'influence du projet

2.5. 1- La zone du projet comprend une population estimée à plus de 8,6 millions d'habitants correspondant à plus de 28% de la population nationale avec un taux d'urbanisation très fort au niveau des régions du Grand Casablanca (92%), de Rabat-Salé-Zemmour-Zaer (83%) et moyen pour la région de Gharb, Cherarda Beni Hssen (44%) et Marrakech-Tensif-Al Houaz (41%). Le taux d'activité moyen y est de l'ordre de 48%. L'activité économique est dominée par l'industrie (3500 établissements, soit plus de 40% des unités industrielles du pays) et les services tertiaires. Avec un effectif permanent de 250.000 personnes, le secteur industriel couvre environ la moitié des emplois permanents du pays et génère un chiffre d'affaires de l'ordre de 150 milliards MAD, soit 50% du niveau national. Par secteur, les industries chimique et pharmaceutique occupent la première position avec un chiffre d'affaires évalué à 62 milliards MAD. L'activité touristique a connu également une nette évolution à Casablanca et Marrakech avec des nuitées respectives de 1,4 et 6,2 millions. Par ailleurs, il convient de noter que les régions de Chaouia-Ouardigha, Marrakech-Tensif-Al Haouz recèlent d'importantes ressources: 20% du cheptel national, 5% du total national en forêt et 2/5 des ressources nationales en phosphates. A noter également, que la région du Gharb est considérée comme la première région apicole du Maroc, en raison de ses conditions climatiques favorables conjuguée à la présence d'une flore abondante et diversifiée.

Bénéficiaires visés par le projet

2.5. 2- Les bénéficiaires du projet sont les populations de sa zone d'influence directe et par ricochet toute la population nationale de par son caractère structurant. Le taux de chômage parmi ces populations est relativement élevé dans la région du Grand Casablanca (14%) par rapport aux régions de Rabat-Salé-Zemmour-Zaer (13%), Gharb, Cherarda Beni Hssen (10%), Chaouia-Ouardigha (6,2%) et à Marrakech-Tensif-Al Houaz (5,9%). En effet, la réalisation du projet par la nette amélioration de la fréquence journalière des trains sur les diverses dessertes de l'axe ferroviaire permettra une plus grande mobilité des populations et des marchandises en général dans la zone d'influence et en particulier le transport aisé du fret généré par le Port de Tanger Med.

2.5. 3- Grâce à l'amélioration des conditions de sécurité, de sûreté et des gains de temps sur les différents parcours, le trafic annuel de voyageurs sur l'axe passera de 16 millions en 2010 à près de 23,5 millions à partir de 2016, soit un gain de trafic de 7,5 millions de voyageurs. Cette mobilité accrue profitera à toutes les couches de la population de la ZIP, notamment pour la facilitation de l'accès aux établissements de santé, d'éducation et administrations. En outre, la réalisation du projet permettra de créer de nombreux emplois en phase de construction et d'exploitation dont la valorisation est estimée à 1.912 millions MAD, grâce notamment aux nouvelles opportunités offertes dans les activités de l'artisanat et des services de

tourisme suite à l'intensification des dessertes des villes touristiques (Marrakech, Casablanca, Kenitra) et dans les métiers de transport de fret et activités connexes de logistique à travers le programme de création de zones logistiques en cours. Par ailleurs, sa réalisation génèrera des avantages exogènes (sécurité routière, pollution de l'air, effet de serre, économie sur l'entretien de la voie, etc.).

2. 6- Approche participative pour l'identification, la conception et la mise en œuvre du projet

2.6. 1- Après l'adoption de son contrat programme 2010-2015, l'ONCF a organisé des séminaires d'information et de sensibilisation sur son programme d'investissement auxquels ont pris part, la population civile, les élus locaux, les responsables de l'Administration, la confédération générale des entreprises du Maroc (CGEM), les ONG et autres associations. A l'issue de ces consultations, les populations civiles et les élus locaux ont fait part de leur adhésion à la réalisation du présent projet en confirmant leur entière disponibilité à collaborer pour faciliter sa mise en œuvre. En outre, ils ont sollicité, la prise en compte concomitamment avec la réalisation du projet, celle du RER de Casablanca pour la ligne Kenitra-Casablanca et celle du doublement total de Settat-Marrakech pour la ligne Casablanca-Marrakech. Ce doublement permettra ainsi la circulation de trains urbains (TNR) entre Benguerir et Sidi Ghanem. Compte tenu du fait que ces derniers projets ne sont pas inscrits au CP de l'ONCF pour la période 2010-2015 et du fait que la tutelle de l'ONCF, le MET n'ait pas autorité en matière de transport urbain, le Ministère de l'intérieur et des collectivités a décidé de chercher les sources de financement nécessaires en PPP. L'ONCF pourrait être partenaire pour la réalisation de ces projets. Ces différentes rencontres ont été complétées par des enquêtes d'opinion menées courant 2010 auprès des usagers, du personnel de l'ONCF et des professionnels des transports. Il ressort que l'opinion générale est favorable à la réalisation de toutes les composantes du projet. Par ailleurs, les enquêtes de satisfaction auprès des utilisateurs de services indiquent un niveau de satisfaction très appréciable pour la qualité de services assurés par l'ONCF. Par ailleurs, avant et au cours de la mission d'évaluation, la Banque s'est également assurée de l'adhésion de l'ensemble des parties prenantes, aussi bien publiques que privées. MAFO avait auparavant rencontré lors du processus de préparation du projet, la Direction de la CGEM qui a exprimé sa satisfaction pour la mise en œuvre du projet du fait qu'il contribue au développement des plateformes logistiques dont les activités devront être génératrices d'emplois futurs pour le secteur privé.

2. 7- Prise en considération de l'expérience du Groupe de la Banque et des leçons tirées dans la conception du projet

2.7. 1- Depuis le début de ses opérations au Maroc en 1970, la Banque a approuvé 112 opérations pour un montant global d'engagements de 4,71 milliards d'UC. Onze (11) de ces opérations appartiennent au secteur des transports pour un montant d'engagement de 900,1 millions d'UC, soit 19% des engagements totaux de la Banque. Au 31 octobre 2010, le total des engagements nets actifs s'élève à 1.535,57 millions d'UC. Sur ce montant global d'engagement, les prêts totalisent 1.532,1 millions d'UC, soit un montant moyen par projet et/ou programme d'environ 76,78 millions d'UC. Les dons financés sur les ressources des Fonds PRI et de la FAE totalisent quant à eux 3,47 millions d'UC. Le portefeuille actif de la Banque comprend 20 opérations, dont 15 projets et programmes, 4 études d'assistance technique sur financement du Fonds des pays à revenu intermédiaire (PRI) et 1 don de la Facilité africaine de l'eau (FAE). Au titre de la répartition sectorielle du portefeuille, les secteurs de l'eau et l'assainissement (26%), des transports (23%), de l'énergie (24%) se taillent la part du lion, suivis du secteur social (9%) et du secteur des réformes publiques ou multi secteur (16%). Cette configuration témoigne d'une forte concentration des interventions de la Banque dans les infrastructures d'eau et d'assainissement, de transport, d'énergie et sociales. Les infrastructures représentent 84% des engagements de la Banque au Maroc. Le portefeuille actif actuel de la Banque dans le secteur des transports est donné dans l'appendice III en annexe et son état est récapitulé dans le tableau ci-après.

Dans l'ensemble, la qualité du portefeuille actif des opérations dans le secteur des transports est bonne, avec un âge moyen de 3 ans, L'exécution du projet de construction de l'autoroute Marrakech-Agadir et du Programme national des routes rurales –II (PNRR2) est suffisamment avancée, avec des taux de décaissement respectifs de 67,4% et 80,5% et ses projets seront achevés avant les délais impartis pour la clôture des accords de prêt respectifs. Il y a lieu de souligner que dans le cadre de l'exécution du projet autoroutier, la Banque a reçu une plainte émanant d'une ONG relative aux impacts négatifs des travaux sur certaines populations riveraines de l'ouvrage. Le plan d'action issu de la médiation engagée par la Banque est en d'exécution. Quant au 3ème projet aéroportuaire, le démarrage de son exécution a été confronté à des difficultés conjoncturelles relatives au changement survenu à la Direction de l'organe d'exécution, retardant ainsi la signature des premiers marchés approuvés. A présent, les premiers décaissements sur le prêt y compris des dossiers d'acquisition sont en cours de traitement à la Banque. Toutefois, il y a lieu de souligner la difficulté croissante rencontrée par MAFO dans le traitement des dossiers d'acquisition des projets et ce, depuis la démission en juillet 2010 de l'assistant aux acquisitions.

2.7. 2- Dans le sous secteur ferroviaire, sur la période 1998-2008, la Banque a cofinancé avec la Banque mondiale le projet de réhabilitation ferroviaire qui s'est achevé en 2006. Le rapport d'achèvement élaboré en 2007 a jugé satisfaisante l'exécution de cette dernière opération. Les réalisations ont permis de doter l'office d'une capacité opérationnelle accrue et d'une structure organisationnelle technique et financière rationalisée. Parmi les principaux enseignements tirés de l'exécution de ce projet, il y a lieu de souligner la nécessité de : (i) maintenir une cadence appropriée des missions de supervision et de suivi durant toute la durée d'exécution du projet ; et (ii) faire preuve de plus de souplesse de la part de la Banque pour les adaptations et ajustements justifiés lors de l'exécution du projet visant à renforcer les objectifs techniques initialement assignés.

2.7. 3- Le présent projet constitue une continuité pour renforcer davantage la capacité opérationnelle de l'ONCF sur l'axe Tanger-Marrakech qui occupe une place de taille dans ses activités commerciales, du fait que par cet axe transitent près de 50% et 70% respectivement des flux de fret et de voyageurs. Le présent projet a intégré dans sa conception et réalisation les leçons et enseignements pertinents tirés de l'exécution des précédents et présents projets du portefeuille des opérations dans le secteur des transports. En effet, les composantes retenues sont issues des résultats de l'étude de capacité menée pour le réseau ferré à l'horizon 2015 et 2020 de telle sorte que les changements ou adaptations probables de fonds ne seront pas nécessaires en cours d'exécution. De plus, la présence du chargé du projet à MAFO est un atout pour assurer une supervision de proximité de l'exécution du projet. Par ailleurs, sa gestion et suivi seront accompagnés par un audit technique et financier des réalisations à mi-parcours et à l'achèvement de son exécution et par un suivi environnemental de l'exécution du PGES assuré par un cabinet de consultant recruté à cet effet. Il convient de souligner que l'ONCF a démontré une expérience très remarquable en maîtrise d'œuvre et d'ouvrage dans les réalisations récentes financées sur ses propres fonds avec les Banques locales, notamment la construction des lignes nouvelles Tanger Med et Nador – Taourit.

2. 8- Principaux indicateurs de performance

Les indicateurs de performance identifiés et les résultats attendus à l'achèvement du projet sont ceux figurant dans le cadre logique axé sur les résultats. Ce sont : (i) en phase d'exécution, pour la ligne Kenitra-Casablanca l'état de robustesse et/ou de mise à niveau) des 2 voies classiques et la création de la 3^{ème} voie dédiée au fret et pour la ligne Settat-Marrakech, la mise à niveau de la voie existante y compris le doublement partiel de la voie ; (ii) en période d'exploitation à partir de 2016, le taux d'occupation des voies, et les vitesses commerciales générées par les investissements réalisés et les flux de trafic voyageurs et marchandises déclinés par la fréquence des trains, les temps de parcours ; et (iii) à moyen et long terme, la part du rail dans le transport de fret dans les différents ports desservis et dans le transport de voyageurs. Ces indicateurs chiffrés seront vérifiés au moyen de données collectées par la Direction des Finances qui en est responsable auprès des Directions techniques et commerciales concernées (Directions PIC, Marchandises, fret et voyageurs) seront publiées dans les rapports périodiques et annuels de l'ONCF. L'Office a une expérience avérée dans la collecte de données et est bien outillée pour cette

tâche. La mise à disposition des rapports statistiques et autres documents de référence se fera en liaison avec MAFO et pendant les missions de la Banque.

III. Faisabilité du projet

3.1 Performance économique et financière

Analyse des comptes de l'ONCF

3.1. 1- L'impact de la crise économique internationale qui a marqué l'année 2009 a affecté sensiblement les résultats financiers de l'Office, plus particulièrement les recettes du transport des marchandises qui ont atteint 1.425,3 millions MAD en 2009 contre 1.728,5 millions MAD en 2008, soit une baisse de 303 millions MAD (-17,5%). Cette baisse est consécutive essentiellement à la chute du trafic de phosphates et de ses produits dérivés (Industries chimiques OCP - Office Chérifien des Phosphates) qui ont accusé une baisse en volume de 14% ainsi que celle du trafic de marchandises diverses qui a connu également une baisse en volume de 14,7%. Le résultat d'exploitation de l'année 2009 s'établit à 229 millions MAD, contre 730 millions en 2008, soit une baisse de 501 millions MAD.

3.1. 2- Les comptes de l'ONCF sont régulièrement audités par des cabinets d'audits indépendants qui n'ont pas relevés d'observations significatives. Le résultat net 2009 de l'Office, hors Tanger Med, Taourirt Nador et Caisse de Retraite dont les charges sont remboursées par l'état, est de -3 millions MAD contre +78 millions MAD en 2008. Ce résultat est obtenu en dépit de l'effet de la crise d'une part, des charges d'exploitation d'autre part qui ont connu une augmentation de 20% en raison principalement de l'augmentation des charges d'amortissement et des charges du service de la dette liées au programme d'investissement exceptionnel de l'Office ont également affecté les résultats de l'Office.

3.1. 3- En dépit de ces résultats conjoncturels, la capacité d'autofinancement demeure confortable. Elle est de l'ordre de 723 millions MAD en 2009 et évoluera de 654 millions en 2010 pour atteindre 2,15 milliards MAD en 2020, soit un total cumulé de plus de 10,4 milliards MAD sur la période. Ce qui permettra à l'Office de faire face au programme exceptionnel d'investissements. La trésorerie, qui était négative en 2009 évoluera également de façon positive, passant de 527 millions MAD en 2010 à 1,22 milliard en 2020. Le ratio de couverture du service de la dette est satisfaisant, s'établissant à près de 220% en 2009 et à 159% en 2020.

3.1. 4- Par ailleurs, l'État continue à injecter des fonds supplémentaires sous forme de dotations en capital et ce, conformément au Contrat Programme signé entre l'ONCF et l'État Marocain qui a été reconduit pour la période 2010-2015. Ce contrat stipule entre autres, que l'État prendra en charge une grande partie du service de la dette de l'ONCF pour les grands projets structurants, notamment le projet de Tanger Med et Taourirt-Nador à travers des dotations annuelles en capital en faveur de l'Office. L'État prend également en charge, à travers le même schéma, les charges du service de la dette liées à l'externalisation de la caisse de retraite. En effet en 2002, l'ONCF a décidé de confier la gestion de la Caisse de retraite de son personnel à un organisme spécialisé. Il est à noter que la gestion interne de la Caisse a été structurellement déficitaire depuis 1992. Le coût de cette externalisation d'un montant de 5,9 milliards MAD a été entièrement pris en charge par l'Etat dans le cadre des contrats programmes. Les détails de l'analyse des comptes de l'Office et de l'externalisation de la Caisse de retraite sont présentés en Annexe B4.

Performance économique

3.1. 5- L'évaluation économique du projet est fondée sur un bilan socio-économique, qui mesure les effets du projet en termes de coûts et d'avantages monétarisés pour la collectivité. L'indicateur de performance économique retenu est le taux de rentabilité économique (TRIE) calculé pour l'ensemble du projet sur la base de la méthode coûts/avantages entre les situations « sans » et « avec » projet et sur une

période de trente ans à partir de l'année du premier investissement. Il est pris en compte un taux d'actualisation de 8% et une valeur résiduelle de 44% prenant en compte les infrastructures et équipements dont la durée de vie n'est pas encore écoulée à la fin de la période de calcul du bilan (30 ans). Les données prises en considération sont : (i) les coûts d'investissements hors toutes taxes, liés aux travaux et aux imprévus physiques soit 4,844 milliards de MAD ; et (ii) les coûts d'exploitation liés au projet ;(iii) les avantages économiques quantifiables qui sont constitués des recettes générées par le trafic supplémentaire de passagers et de fret, gains de temps liés au projet ainsi que les autres avantages exogènes, réductions des nuisances sur l'environnement (gain en sécurité routière, pollution de l'air et effet de serre etc..) et économies réalisées suite au transfert modal de la route vers le rail. Le tableau 3.1 suivant donne un résumé de l'analyse économique dont le détail figure en annexe technique B4. Le taux de rentabilité économique du projet obtenu est de 16,55%. Il est supérieur au coût d'opportunité qui est de 8% et justifie de la nécessité de sa réalisation.

Tableau 3.1 : Résumé de l'analyse économique (scénario de base)

| | |
|--|---------|
| Taux de rentabilité économique (TRIE) du projet en % | 16,55% |
| Valeur Actuelle Nette (VAN) en Millions de Dirham | 4 612 |
| Sensibilité du TRIE (Combinaison de l'augmentation de 10% des coûts et de la réduction de 10% des avantages) | 1 3,42% |
| Valeur Actuelle Nette (VAN) en Millions de Dirham | 2 833 |

Performance financière

3.1. 6- Le taux de rentabilité interne financière (TRIF) est l'indicateur de base retenu pour apprécier la performance financière du projet. Ce taux est déterminé sur la base du coût de l'investissement initial à prix courant (5.1 milliards de MAD) et les recettes générées par le projet (voyageurs, fret,). En supposant un taux d'actualisation réel de 8%, la valeur actuelle nette (VAN) s'établit à 1.1 milliard de MAD. Le TRIF s'élève à 10,2% sur la période 2010-2040. Une analyse des projections financières de l'ONCF a été parallèlement menée. Les résultats de l'analyse financière (scénario de base) consignés dans le tableau 3.2 ci-dessous montrent que le projet est financièrement justifié. Les détails de calcul sont présentés en Annexe technique B 4.

Tableau 3.2: Résultat de l'analyse financière (scénario de base)

| | |
|---------------------------------------|----------------------------|
| Taux de rentabilité financière (TRIF) | 10.2% |
| Valeur actualisée nette (VANF) | 1.1 milliard de MAD |

3.1. 7- En dépit d'un rythme d'investissement sans précédent dans l'histoire de l'ONCF et du niveau d'endettement qui en découle, la situation financière de l'Office demeure solide pour la période considérée. Cette situation se caractérise par : (i) une capacité d'autofinancement conséquente ; (ii) un fonds de roulement qui s'améliore d'année en année ; (iii) une trésorerie qui s'améliore malgré un rythme effréné des décaissements liés aux investissements et au remboursement du service de la dette ; (iv) un ratio d'endettement confortable ; et (v) un bon ratio de couverture du service de la dette. L'évolution de ces paramètres est indiquée sur le tableau ci-après.

| Paramètres | 2009 | 2010 | 2015 | 2016 | 2020 |
|----------------------------------|--------------|------------|------|------|-----------|
| Capacité d'autofinancement | - | 654 Mo MAD | - | - | 10,4 GMAD |
| Fonds de roulement | - | 366 Mo MAD | - | - | 2,4GMAD |
| Trésorerie | - 172 Mo MAD | | | | 1,22 GMAD |
| Ratio d'endettement | - | - | 53% | - | 44% |
| Ration de couverture de la dette | - | - | - | 121% | 159% |

3.2 Impact environnemental et social

3.2. 1- Environnement : Le projet est classé en catégorie 2, du fait que le projet n'affecte pas de zone naturelle protégée et ne devrait pas avoir d'effets négatifs directs ou indirects dans les zones sensibles. Les travaux sont localisés dans le domaine ferroviaire public existant, ainsi que dans le couloir réservé au fuseau commun du contournement autoroutier et ferroviaire dans les Schémas Directeurs d'Aménagement Urbain révisés de Rabat et du Grand Casablanca (pour Mohammedia). 50ha de terrain restent à acquérir. Les principaux effets négatifs attendus sont la gestion des déchets générés par les activités prévues ainsi que les risques de pollution des oueds. Pour cela, l'ONCF s'est engagée dans une démarche de certification ISO 14001 susceptible de permettre une gestion rigoureuse des aspects cités. De plus l'ONCF s'est résolument engagée dans l'utilisation d'énergie sans émission de GES. Le projet permettant par ailleurs d'en éviter l'émission de 6.5millions de tonnes. Les impacts positifs sont importants et les mesures associées aux impacts négatifs sont adéquates. Ces dernières font l'objet d'un PGES complet. Les documents transmis par l'ONCF sont les EIES en version provisoire, élaborés en 2010.

3.2. 2- Impacts positifs : Les impacts positifs attendus concernent : (i) le relèvement de la sécurité par la mise en place des passerelles, passages souterrains et la clôture des emprises ; (ii) l'atténuation des risques d'inondations par le traitement des zones inondables, (iii) la création de nouvelles opportunités dans les secteurs et métiers de transport de Fret à travers le programme de création de zones logistiques en cours (iv) la facilitation des accès aux établissements de santé, d'éducation et administrations ; (v) la génération de nouvelles sources de revenu en faveur des groupes vulnérables de la société ; (vi) la création d'environ 1200 emplois temporaires pendant la durée du projet.

3.2. 3- Impacts négatifs : Les principaux effets négatifs attendus sont les nuisances de chantier, la production de déchets (liquides et solides) et les risques de pollution des oueds et des eaux souterraines. Ils sont jugés mineurs et peuvent être atténués par une organisation de chantier approprié et par l'application des mesures environnementales à prévoir dans les cahiers des charges des entreprises.

3.2. 4- Mesures d'atténuation des impacts négatifs : Les mesures d'atténuation prévues concernent l'intégration des principes de bonnes pratiques environnementales pour les entreprises et notamment les mesures techniques de génie civil, la gestion des dépôts d'hydrocarbures, des matériaux , la réglementation de la circulation, la gestion des déchets solides et liquides, la remise en état des sites et le démontage des installations provisoires en fin de travaux, la végétalisation des emprises, la sécurité des riverains des personnels et des usagers, l'entretien des voies aménagées, des dépendances et des matériels roulants.

3.2. 5- Changement climatique : Le transport ferroviaire joue un rôle prépondérant dans le développement de moyens de transport à faible émissions de gaz à effets de serre(GES) et le présent projet se propose d'être l'un des projets phares en Afrique. Le projet prévoit ainsi de transférer une grande partie du fret de marchandises du réseau routier au réseau ferroviaire, contribuant ainsi à la prévention de l'émission d'une quantité de CO₂ estimée à 6.5 millions de tonnes au cours de la durée de vie du projet, par rapport à la situation sans projet qui consiste à continuer à utiliser le réseau routier pour l'acheminement des marchandises. On estime en outre que 220 Gigawatts (GW) d'énergie nécessaires au fonctionnement de ce réseau ferroviaire seront produits par deux parcs éoliens, représentant une source d'énergie renouvelable sans émissions de GES. Par conséquent, ce projet ferroviaire permet, d'une part, de contribuer à la réduction des émissions de GES dans le secteur des transports, et d'autre part, en optant pour une alimentation basée sur des énergies renouvelables, à stimuler l'utilisation des ces dernières et partant contribuer en plus à l'atténuation des GES dans le secteur énergétique. L'utilisation du rail comme moyen de transport à faible émission de carbone pour le transport des marchandises et des personnes fait partie des solutions préconisées pour atténuer les effets néfastes générés par le secteur des transports sur

l'environnement et le changement climatique. Ce projet s'intègre parfaitement dans la logique de durabilité environnementale que les pouvoirs publics marocains ont adoptée et contribuera à positionner le transport ferroviaire comme mode privilégié de transport de passagers et marchandises au Maroc et dans la région, ainsi que de promouvoir l'utilisation de sources d'énergies renouvelables et non émettrices de GES dans le secteur traditionnellement pollueur que sont les transports.

3.2. 6- Genre : Le projet offre de grandes opportunités pour une effective contribution à la promotion de l'égalité entre les femmes et les hommes (ÉFH) dans les zones ciblées en matière d'implication dans la vie économique. En effet, ces zones renferment une part importante des activités industrielles (40% de l'activité nationale), touristiques et de services connues traditionnellement par l'utilisation de la main d'œuvre féminine tel que le secteur d'agroalimentaire. La disponibilité de moyens de transport continue permettra aux femmes de saisir les opportunités offertes par les **nouveaux projets dans les secteurs** de tourisme et d'industrie ou par la création de leurs propres actions génératrices de revenus (AGR) en synergie avec d'autres programmes (ex. Initiative Nationale du Développement Humain – INDH –). Ceci contribuera à augmenter le nombre des femmes actives et à réduire ainsi les écarts dans les activités économiques entre les sexes. Actuellement, sur 38,5 % de personnes actives dans la région 70,1% sont des hommes et seulement 29,9% sont des femmes (avec comme objectif de 40% en 2030). En outre et afin de respecter les orientations politiques du Gouvernement marocain et les directives de la Banque, le projet adoptera une démarche basée sur le genre pour veiller à ce que les besoins et intérêts des différents groupes soient pris en compte pendant la phase de réalisation du projet et au-delà

3.2. 7- Social : Le projet sera favorablement accueilli par les populations des zones bénéficiaires du fait des retombées sociales et économiques attendues. Elles se résument comme suit : i) le relèvement des fréquences, vitesses et dessertes permettra d'améliorer sensiblement la mobilité et l'accessibilité aux équipements socio-économiques et les divers centres d'activité desservis; ii) le relèvement de la sécurité par la mise en place des passerelles, passages souterrains et la clôture des emprises, iii) l'atténuation des risques d'inondations par le traitement des zones inondables, iv) la création de nouvelles opportunités dans les secteurs et métiers de transport de fret à travers le programme de création de zones logistiques en cours et v) l'intensification des dessertes des villes touristique (Marrakech, Casablanca, Rabat) et par conséquent la promotion de l'activité artisanale et des services, intimement liées au tourisme. Par ailleurs, l'Office a confié à une agence européenne indépendante de notation, un audit d'évaluation de son degré d'engagement managérial en matière de responsabilité sociale intéressant les six domaines prioritaires suivants : les Droits Humains au travail et dans la société, les Ressources Humaines, la protection de l'Environnement, les Relations avec les Clients, Fournisseurs et Sous-traitants, la Gouvernance d'entreprise et, en dernier lieu, l'engagement sociétal de l'entreprise. La principale **conclusion** de cette mission d'évaluation sur les évolutions a abouti à un niveau d'assurance raisonnable de maîtrise des risques managériaux associés aux objectifs de responsabilité sociale opposables à l'ONCF sur les domaines relatifs aux ressources humaines et droits humains, au gouvernement d'entreprise et aux relations avec les clients et les fournisseurs.

3.2. 8- Réinstallation forcée : Comme indiqué dans la section 3.2.1, Les travaux sont localisés dans le domaine ferroviaire public existant ainsi que dans le couloir réservé au contournement autoroutier et ferroviaire de Rabat et de Mohammedia. le Plan d'Occupation des Sols découlant du SDAU de Rabat Salé réserve un couloir commun (infrastructures et servitudes) au contournement autoroutier et ferroviaire. Les quelques substitutions de surfaces agricoles nécessitées par les raccordements à ce couloir ne constituent pas une perte d'activité, mais un manque à gagner mineur pour lesquels 50ha de terrain sans grande valeur agricole restent à acquérir ainsi que 3 bâtis à usage d'habitation. Quelques habitats précaires à proximité des emprises sont en cours de délocalisation dans le cadre du programme d'éradication de l'habitat précaire à l'instar de ce qui a été réalisé pour les habitats de Mohammedia dont les populations ont été entièrement relogées dans des ensembles modernes.

IV. Exécution

4.1 Dispositions d'exécution

4.1. 1- Organe d'exécution : Le pilotage de l'exécution du projet sera assuré par la Direction du pôle Infrastructure et Circulation (PIC) de l'ONCF qui en assure ainsi la maîtrise d'ouvrage et maîtrise d'œuvre. Cette Direction est organisée de manière appropriée et dispose de personnel qualifié et expérimenté pour assumer cette fonction à travers ses différents services, notamment le Département Projet, le Département Achats et gestion et la Direction Ingénierie pour la maîtrise d'œuvre. La maîtrise d'œuvre du projet sur le terrain, sous la Direction du Département projet est assurée par le Directeur MOE qui dispose également de services compétents avec les moyens nécessaires mis à sa disposition dans le cadre de l'accomplissement de ses prestations. Ces dispositions mises en place ont fait leur preuve dans la réalisation des projets récemment achevés, notamment la construction des lignes Tanger Med et Nador-Taourit. L'annexe technique B6 donne l'organigramme de la gestion du projet ainsi que les rôles des différents intervenants dans le cadre de la gestion et suivi du projet.

4.1. 2- Acquisition : Tous les travaux et biens financés sur les ressources du prêt de la Banque seront acquis en conformité avec les règles de la Banque, utilisant les dossiers types d'appel d'offre. Il y aura au total 15 appels d'offres à lancer par voie d'appels d'offres international et national pour les travaux et les fournitures d'équipements. L'appel national sera utilisé pour les travaux de réhabilitation des petites gares.

4.1. 3- Plan de passation des marchés : Un plan de passation du marché indicatif a été établi particulièrement pour les premiers 18 mois de l'exécution du projet. Ce plan à publier sur le site web de la Banque est présenté en annexe B.3 et il devra être actualisé annuellement par l'ONCF et soumis à la Banque pour suivi d'exécution.

4.1. 4- Note d'information générale sur les acquisitions : Le texte d'une note d'information générale sur les acquisitions (NGA) sera publié dans le « Development Business » des Nations Unies et sur le site web de la Banque après sa finalisation. Cette publication ne sera faite qu'après l'approbation par le Conseil d'Administration de la Banque de la proposition de prêt et de garantie.

4.1. 5- Dispositions relatives aux décaissements : La Direction des Finances de l'ONCF aura la charge de la gestion financière du projet. Les demandes de décaissement seront établies par les responsables financiers de cette Direction conformément aux dispositions du manuel des décaissements.. L'ONCF a privilégié les méthodes de paiement direct pour les travaux et biens et de remboursement pour certains biens d'équipements.

4.1. 6- Comptabilité et audit du projet : L'ONCF a une certification ISO9001 en matière de gestion. Toutefois, son système doit être adapté pour la gestion financière du projet, notamment, par : (i.) le paramétrage du logiciel pour obtenir les documents comptables spécifiques au projet, (ii.) l'établissement d'un manuel de procédures administratives, financières et comptables pour le projet, (iii.) une formation spécifique pour le personnel comptable et financier du projet; et (iv) le recrutement d'un cabinet d'audit externe pour la réalisation de l'audit annuel des comptes du projet. Les comptes du projet seront tenus séparément à partir d'extraction de la comptabilité générale de l'ONCF afin de faciliter le suivi des dépenses par composante, par catégorie de dépenses et par source de financement. Ces comptes feront l'objet d'audit annuel qui sera mené par un cabinet d'audit indépendant. Les rapports d'audit seront soumis à la Banque dans les six mois qui suivent la clôture de chaque exercice, conformément aux dispositions générales applicables aux accords de prêt et aux accords de garantie de la Banque. Les détails de l'évaluation des systèmes de gestion financière de l'ONCF et de l'organe d'exécution du projet figurent à l'Annexe B2.

4.2 Suivi des activités du projet

Le calendrier d'exécution du projet est présenté à la page vii du présent rapport. Celui-ci tient compte notamment de l'expérience pertinente de l'organe d'exécution en matière de gestion des délais de réalisation des travaux et d'acquisition de matériels de voie et autres équipements ferroviaires et de celle de la Banque dans le traitement des dossiers relevant de projets similaires précédents. Selon les prévisions établies, les activités du projet commencent dès l'approbation du prêt prévue en décembre 2010 pour s'achever en fin 2016, toutes composantes confondues. Au niveau de la Banque, les activités prévues avant et après l'approbation du prêt feront l'objet d'un suivi conformément au planning indicatif suivant :

Tableau 4.1 : Planning indicatif de suivi de l'exécution du projet

| Période | Etape | Activités de suivi/boucle de rétroaction |
|-------------------------|--|---|
| Déc. 2010 | Information générale sur les acquisitions | Publication UNDB de la note d'information (Banque) |
| Févr. 2011 | Signature de l'Accord de prêt et de garantie | Lettre d'invitation à l'emprunteur et au Garant (Banque) |
| Mars 2011 | Entrée en vigueur du prêt | Satisfaction des conditions d'entrée en vigueur (ONCF) |
| Mars 2011- Juin 2012 | Lancement des AO de travaux et fournitures et installations pour les différentes composantes du projet inscrits au plan de passation de marché élaboré | Approbation DAO par la Banque ; lancement des AO par l'ONCF et évaluation des offres et attribution des marchés |
| 2011-2015 | Exécution des travaux et installation des équipements | Contrôle et surveillance des travaux et vérification de la conformité des équipements par l'ONCF |
| 2011-2016 | Supervision du projet et revue à mi-parcours | Suivi de l'exécution du projet-missions de supervision au moins 1,50 mission/an (Banque) |
| Déc. 2016 | Achèvement du projet et préparation du rapport d'achèvement | Elaboration conjointe du rapport d'achèvement (Banque et ONCF) |

4.3 Gouvernance

Le Maroc a engagé, depuis plusieurs années, de profondes réformes juridiques, institutionnelles et économiques qui font aujourd'hui l'un des pays les plus dynamiques et prometteurs sur le plan international. Toutefois, malgré ce contexte dynamique et les progrès accomplis, la pauvreté et les inégalités sociales et territoriales restent très fortes au Maroc. Concernant le secteur des transports et le sous secteur ferroviaire, il est à noter qu'aucune plainte n'a été enregistrée de la part des soumissionnaires à l'issue du processus d'acquisition des travaux, biens et services dans le cadre des précédents projets financés par la Banque.. Pour chacun de ces projets, les procédures de passation des marchés en vigueur à la Banque et la gestion des marchés et des contrats ont été respectées par les organes d'exécutions. Les rapports de supervision et d'audit n'ont fait état d'aucune irrégularité particulière. Au niveau du Maroc, le dispositif de contrôle mis en place (Commission d'ouverture et de jugement des offres, Contrôleur d'Etat) n'a pas relevé de cas d'irrégularités apparentes dans la passation et la gestion des marchés. Pour le présent projet, le système de contrôle et de vérification habituellement utilisé par la Banque restera proactif pendant toute la durée d'exécution du projet. Il s'agit, en l'occurrence, des procédures d'acquisition des travaux, biens et services, de l'examen des dossiers d'acquisition, des missions de supervision, des procédures de décaissement et de l'audit externe des comptes du projet. Par ailleurs, s'agissant de travaux et d'installation d'équipements souvent clef en main, la Banque et l'ONCF ont convenu de réaliser à mi-parcours de l'exécution du projet et à son achèvement un audit technique et financier des équipements acquis et installés afin de s'assurer de leur qualité et fonctionnement selon les règles de l'art.

4.4 Durabilité

Suite à la réforme de rationalisation de ses structures, les opérations d'entretien et de maintenance de l'infrastructure et des installations ont été externalisées. La hiérarchie des opérations couvrent 3 niveaux : niveau 1 (entretien courant); niveau 2 - réfection PR (réhabilitation, remplacement partiel/grande opération) ; et le niveau 3- réfections PR/GR (remplacement complet, renouvellement et grandes opérations). Le programme est établi à l'avance et son financement est inscrit au budget d'exploitation annuel pour l'entretien courant, sur le budget d'investissement pour la réhabilitation des installations (niveau 2) et sur le budget quinquennal pour les renouvellements complets. Les prestations de gestion et suivi des opérations sont assurées selon le niveau de complexité par des moyens internes au niveau des régions ou au niveau central. Sur la base des programmes d'entretien réalisés par l'ONCF, les coûts d'entretien de la voie et de la caténaire sont de 50.000 MAD/km pour la voie classique de Settat-Marrakech, 30.000 MAD/km pour la voie en Long Rail Soudé (LRS) de Kenitra-Casablanca et 20.000 MAD/km pour les caténaires. Avec les réalisations du projet, ces coûts unitaires d'entretien courant seront en moyenne réduits de 40% à 8.000 MAD/km pour les voies et 12.000 MAD/km pour les caténaires. Cette baisse représente de fait une économie sur le budget annuel d'exploitation de l'ONCF.

4.5 Gestion des risques

4.5.1- Les principaux risques identifiés susceptibles d'entraver l'exécution du projet dans les délais prescrits et l'atteinte des objectifs assignés concernent : (i) le retard dans la libération des emprises de terrain expropriés surtout pour les travaux de raccordement du tracé de la 3^{ème} voie dédiée au fret au niveau des contournement des villes de Rabat et de Mohammedia ; et (ii) la dégradation de la situation financière de l'ONCF par suite de la diminution de ses recettes relatives au transport de phosphate qui représentent près de la moitié de son chiffres d'affaires.

4.5.2- Pour le 1er risque lié à la libération des terrains d'emprise, lors des études d'APD pour les travaux de triplement de voie, les enquêtes parcellaires réalisées ont indiqué que les superficies de terrain à exproprier sont mineures (50ha) et constituent des surfaces agricoles sans grande valeur ne représente pas une perte d'activités pour les occupants concernés. Sur ces terrains, il a été recensé uniquement 3 bâtis à usage d'habitation. Les autres habitats précaires à proximité des emprises recensés sont en cours de délocalisation dans le cadre du programme d'éradication de l'habitat précaire à l'instar de ceux de Mohammedia dont les habitants entièrement ont été relogés dans des ensembles sociaux modernes. En tout état de cause, l'engagement de l'ONCF de libérer les emprises de terrain pour les travaux de raccordement de tracé de la 3^{ème} voie dédiée au fret au niveau des contournements des villes de Rabat et Mohammedia et de procéder aux indemnités nécessaires est une condition pour le démarrage desdits travaux.

4.5.3- Quant au risque lié à la dégradation de la situation financière de l'ONCF par suite de la diminution de ses recettes relatives au transport de phosphate, l'office a décidé d'adopter deux séries de mesures: a) la sauvegarde de ses intérêts : des mécanismes de compensation seront établis pour ne pas compromettre les équilibres financiers de l'ONCF. Ces mécanismes ont été introduits dans le contrat programme 2010-2015 signé avec l'Etat marocain qui contient une disposition spéciale à cet effet. ; b) la mesure de substitution qui consiste pour l'ONCF à diversifier ses sources de revenus par l'adoption de mesures visant à s'insérer dans la stratégie nationale de développement de la logistique dans des secteurs tels que les céréales et produits pétroliers et notamment: (i) l'aménagement de silos dans les gares pour les céréales ; (ii) l'aménagement de dépôts de distribution connectés avec et les principaux centres de consommation ; et (iii) le développement du rôle d'intégrateur logistique dans le fret au Maroc. En tout état de cause, le prêt à l'ONCF est subordonné à la garantie de l'Etat marocain.

4.6 Développement des connaissances : L'établissement des indicateurs d'impact clés avant le démarrage du projet et l'évaluation d'impact à la fin du projet, permettront de produire des informations utiles sur les résultats et les effets de ce projet. La compétitivité logistique et le déplacement durable des populations étant des axes prioritaires de la nouvelle stratégie nationale des transports, les impacts générés par le projet constitueront des données essentielles permettant d'apprécier le lien de ces axes avec les échanges commerciaux et les déplacements interurbains. Ces connaissances seront gérées à partir d'une base de données au niveau de la Direction financière de l'ONCF, et seront diffusées dans les rapports annuels et le site Web de la Banque.

V. Cadre Juridique

5.1 Instrument légal : Comme pour les projets similaires précédents, l'instrument de financement retenu est un prêt/projet à octroyer à l'ONCF en sa qualité d'Emprunteur avec la garantie de l'Etat marocain.

5.2 Conditions associées à l'intervention de la Banque : L'octroi du prêt à l'ONCF est subordonné aux conditions suivantes :

A. Conditions préalables à l'entrée en vigueur du prêt

L'entrée en vigueur de l'accord de prêt sera subordonnée à la réalisation par l'Emprunteur des conditions prévues à la section 1.2.0.1 des Conditions Générales applicables aux accords de prêt et de garantie.

B. Autres Conditions

- Procéder, au plus tard avant le démarrage des travaux de triplement et de doublement de voies aux indemnités appropriées afin de libérer les emprises ferroviaires (paragraphe 2.1.4 et 4.5.2) ;

5.3 Conformité avec les politiques de la Banque

Le présent projet est conforme à toutes les politiques applicables de la Banque dont notamment la politique sectorielle de transport, la politique environnementale et sociale, les règles de procédures en matière d'acquisition des biens et services, le DSP pour le Maroc pour la période 2007-2011 révisé en 2009, la politique du Groupe de la Banque en matière de déplacement involontaire des populations et le Manuel de décaissement.

VI. Recommandations

La Direction recommande que le Conseil d'Administration approuve la proposition de prêt d'un montant de 300 millions EUR à l'Office National des Chemins de Fer (ONCF) avec la garantie de l'Etat, selon les conditions énoncées dans le présent rapport.

Appendice I : Carte du réseau ferré et zone du projet



Appendice II. : Indicateurs socio-économiques comparatifs du pays

| Maroc - Indicateurs de développement | | | | |
|---|---------|----------|----------|-----------------------|
| Indicateurs sociaux | Maroc | | Afrique | Pays en développement |
| | 1990 | 2009 * | | |
| Superficie (000 Km ²) | 711 | | 30,323 | 80,976 |
| Population totale (millions) | 24.8 | 32.0 | 1,008.4 | 5,628.5 |
| Croissance annuelle de la population (%) | 1.9 | 1.2 | 2.3 | 1.3 |
| Espérance de vie à la naissance -Total (années) | 64.1 | 71.6 | 55.7 | 66.9 |
| Taux de mortalité infantile (pour 1000) | 64.6 | 28.8 | 80.0 | 49.9 |
| Nombre de médecins (pour 100000 habitants) | ... | 55.6 | 42.9 | 78.0 |
| Naissances assistées par un personnel de santé qualifié (%) | ... | 62.6 | 50.5 | 63.4 |
| Taux de vac. contre rougeole (% d'enfants de 12-23 mois) | 79.0 | 95.0 | 74.0 | 81.7 |
| Taux de scolarisation au primaire (% brut) | 66.9 | 106.9 | 100.2 | 106.8 |
| Ratio Filles/Garçons au primaire (%) | 68.7 | 90.5 | 90.9 | 100.0 |
| Taux d'analphabétisme (% de la population >15 ans) | ... | 55.6 | ... | ... |
| Accès à l'eau salubre (% de la population) | 75.0 | 83.0 | 64.0 | 84.0 |
| Accès aux services sanitaires (% de la population) | 52.0 | 72.0 | 38.5 | 54.6 |
| Valeur de l'IDH (Rang sur 182 pays) | ... | 130.0 | n.a | n.a |
| Indice de pauvreté humaine (IPH-1) (% de la Population) | ... | 31.8 | 3.4 | ... |
| Maroc | | | | |
| Indicateurs macroéconomiques | 2000 | 2007 | 2008 | 2009 |
| RNB par habitant, méthode Atlas (\$ courant) | 1 340 | 2 290 | 2 580 | ... |
| PIB (Million de dollars courant) | 37 060 | 75 223 | 88 879 | 95 732 |
| Croissance du PIB réel (% annuel) | 1.8 | 2.7 | 5.6 | 5.0 |
| Croissance du PIB réel par habitant (% annuel) | 0.6 | 1.5 | 4.3 | 3.7 |
| Investissement intérieur brut (% du PIB) | 25.5 | 32.5 | 36.3 | 36.8 |
| Inflation (% annuel) | 1.9 | 2.2 | 3.9 | 1.0 |
| Solde budgétaire (% du PIB) | -5.5 | 0.2 | 0.4 | -2.9 |
| Commerce, Dette extérieure & Flux financiers | 2000 | 2007 | 2008 | 2009 |
| Variation en volume des exportations (%) | 3.3 | 11.8 | 2.4 | -15.3 |
| Variation en volume des importations (%) | 3.6 | 18.7 | 12.4 | -6.3 |
| Variation des termes de l'échange | -7.4 | -6.8 | 9.7 | -8.7 |
| Balance commerciale (Million de dollars E.U.) | -3234.0 | -16572.9 | -21604.0 | -25545.7 |
| Balance commerciale (% du PIB) | -8.7 | -22.0 | -24.3 | -26.7 |
| Solde des comptes courants (Million de dollars E.U.) | -476.0 | -2564.8 | -4311.4 | -6021.2 |
| Solde des comptes courants (% du PIB) | -1.3 | -3.4 | -4.9 | -6.3 |
| Service de la dette (% des exportations) | 32.4 | 9.9 | 7.9 | 8.1 |
| Dette extérieure totale (% du PIB) | 48.6 | 23.7 | 20.6 | 20.7 |
| Flux financiers nets totaux (Million de dollars E.U.) | 600.8 | 2854.4 | 3206.7 | ... |
| Aide publique au développement nette (Mn de dollars E.U.) | 418.8 | 1072.7 | 1216.9 | ... |
| Investissements nets directs (Million de dollars E.U.) | 422.2 | 2803.5 | 2387.5 | ... |
| Réserves internationales (mois d'importations) | 3.6 | 5.3 | 3.8 | 4.8 |
| Développement du secteur privé et infrastructures | 2000 | 2007 | 2008 | 2009 |
| Temps requis pour démarrer une affaire (jours) | ... | 12 | 12 | 12 |
| Indice de protection des investisseurs (0-10) | ... | 3.0 | 3.0 | 3.0 |
| Abonnés aux téléphones fixes (pour 1000 hab.) | 49.4 | 76.7 | 94.6 | ... |
| Utilisateurs d'internet (pour 1000 hab.) | 81.2 | 641.5 | 721.9 | ... |
| Routes asphaltées (% du total des routes) | 56.4 | ... | ... | ... |
| Ferroviaire, Marchandises transportées (million ton-km) | 4576.0 | ... | ... | ... |

Source: Département de la statistique de la BAD, à partir de sources nationales et internationales.

* Année la plus récente.

Dernière mise à jour : mai 2010

Appendice III: Portefeuille des opération en cours d'exécution au 29 octobre 2010

| Nom- bre | Nom du Projet | Date d'approbation | Date de signature | Date de mise en vigueur | Date de clôture | Age du projet (an) | délai de mise en vigueur (mois) | Monnaie du prêt | Montant approuvé | | Décaissement cumulé | Annulation | Montant non décaissé | Taux de décaissements cumulés (en %) | | Part dans le portef |
|--------------------------------------|---|--------------------|-------------------|----------------------------|--------------------|--------------------------|--|--------------------|------------------------|-----------------------|------------------------|------------------------|-------------------------|---|----------------|---------------------------|
| | | | | | | | | | en Unités de compte | en monnaie du prêt | | | | Actuel | Proje ction | |
| | | | | | | | | | en euro par secteur | | | en euro par secteur | | à fin 2010 | | |
| SECTEUR AGRICOLE | | | | | | | | | 47 651 651 | 53 590 000 | 0 | 0 | 53 590 000 | 0.0% | 3.0% | 3% |
| 1 | Appui Prog Nat Economie Eau Irigation (PNEE) | 14-Dec-09 | 4-Mar-10 | 2-Jul-10 | 31-Dec-15 | 0.9 | 6.7 | EUR | 47 651 651 | 53 590 000 | 0 | | 53 590 000 | 0.0% | 3.0% | |
| SECTEUR TRANSPORTS | | | | | | | | | 360 305 475 | 404 278 000 | 102 689 848 | | | 26.8% | 42.4% | 23% |
| 2 | Projet de construction de l'autoroute Marrakech-Agadir | 21-juil-06 | 15-déc-06 | 16-juil-07 | 31-déc-11 | 4.3 | 12.0 | EUR | 103 494 917 | 118 600 000 | 66 443 046 | 20 000 000 | 32 156 954 | 67.4% | 100.0% | |
| 3 | 2ème phase du Programme national de routes rurales (PNRR 2) | 5-sept-07 | 23-nov-07 | 8-mars-08 | 31-déc-13 | 3.1 | 6.2 | EUR | 41 754 428 | 45 000 000 | 36 246 801 | | 8 753 199 | 80.5% | 100.0% | |
| 4 | Troisième Projet aéroportuaire | 16-avr-09 | 8-mai-09 | 22-oct-09 | 31-déc-13 | 1.5 | 6.3 | EUR | 214 456 130 | 240 000 000 | 0 | | 240 000 000 | 0.0% | 3.0% | |
| 5 | Réparation ouvrages 7 ports - DON PRI * (ψ) | 1-Apr-10 | | | 31-Dec-10 | 0.6 | | EUR | 600 000 | 678 000 | | | 678 000 | 100.0% | 100.0% | |
| SECTEUR ENERGIE | | | | | | | | | 361 727 349 | 397 880 000 | 273 607 982 | | | 68.7% | 73.8% | 24% |
| 6 | Projet de la centrale thermo-solaire de Ain Beni Mathar | 2-mars-05 | 29-aout-05 | 21-déc-05 | 31-déc-10 | 5.7 | 9.8 | EUR | 114 389 907 | 136 450 000 | 131 659 917 | | 4 790 083 | 96.5% | 100.0% | |
| 7 | Projet de la centrale thermo-solaire de Ain Beni Mathar (Prêt suppl.) | 17-déc-07 | 7-avr-08 | 16-oct-08 | 31-déc-14 | 2.9 | 10.1 | EUR | 145 321 214 | 151 400 000 | 141 848 066 | | 9 551 934 | 93.7% | 100.0% | |
| 8 | Appui au programme d'efficacité énergétique dans l'industrie - DON | 8-avr-09 | | | | 1.6 | | EUR | 185 841 | 210 000 | 0 | | 210 000 | 0.0% | 100.0% | |
| 9 | Programme Déve. Réseau transp. et Répar. Elect. | 2-Dec-09 | 11-Dec-09 | 29-Apr-10 | 31-Dec-14 | 0.9 | 4.9 | EUR | 101 830 388 | 109 820 000 | 0 | | 109 820 000 | 0.0% | 5.0% | |
| SECTEUR SOCIAL | | | | | | | | | 131 027 462 | 145 420 172 | 87 000 000 | | | 59.8% | 60.0% | 9% |
| 10 | Assistance tech. Mise en place d'un SIG & carte sanitaire du Ministère de la Santé - DON PRI | 12-déc-08 | 23-déc-08 | 23-déc-08 | 31-déc-10 | 1.9 | 0.4 | UC | 500 000 | 500 000 | 0 | | 500 000 | 0.0% | 100.0% | |
| 11 | 2ème phase du Programme d'appui à la réforme de la couverture médicale (PARCOUM II) | 11-déc-08 | 23-déc-08 | 11-mai-09 | 31-déc-11 | 1.9 | 5.0 | EUR | 63 509 921 | 70 000 000 | 50 000 000 | | 20 000 000 | 71.4% | 71.0% | |
| 12 | Programme d'urgence de l'éducation nationale (PUEN) | 31-mars-09 | 8-mai-09 | 20-oct-09 | 31-déc-11 | 1.6 | 6.8 | EUR | 67 017 541 | 75 000 000 | 37 000 000 | | 38 000 000 | 49.3% | 49.0% | |
| SECTEUR EAU ET ASSAINISSEMENT | | | | | | | | | 394 645 909 | 451 977 383 | 107 782 943 | | | 47.7% | 32.9% | 26% |
| 13 | Huitième Projet d'AEPA | 24-nov-04 | 7-févr-05 | 10-juin-05 | 31-déc-10 | 5.9 | 6.6 | EUR | 56 549 062 | 66 500 000 | 58 589 059 | | 7 910 941 | 88.1% | 100.0% | |
| 14 | Neuvième Projet d'AEPA | 21-juil-06 | 18-déc-06 | 16-mai-07 | 31-déc-11 | 4.3 | 10.0 | EUR | 70 666 446 | 81 000 000 | 45 235 623 | | 35 764 377 | 55.8% | 75.0% | |
| 15 | Dixième Projet d'AEP | 16-nov-08 | 23-déc-08 | 17-juil-09 | 31-déc-13 | 1.9 | 8.1 | EUR | 30 702 510 | 33 840 000 | 1 265 583 | | 32 574 407 | 3.7% | 10.0% | |
| 16 | Dixième Projet d'AEP | 16-nov-08 | 23-déc-08 | 17-juil-09 | 31-déc-13 | 1.9 | 8.1 | USD | 34 540 816 | 53 340 000 | 2 668 041 | | 50 670 959 | 5.0% | 10.0% | |
| 17 | Onzième Projet d'AEPA Rabat-Casa (ψ) | 12-mai-10 | 19-aout-10 | | 31-Dec-14 | 0.5 | | EUR | 200 000 000 | 226 000 000 | | | 226 000 000 | | 5.0% | |
| 18 | Etude pour la recharge artificielle de la nappe du Haouz - DON FAE ** | 12-janv-09 | 8-mai-09 | 8-mai-09 | 30-nov-12 | 1.8 | 3.9 | EUR | 1 691 076 | 1 892 500 | 815 550 | | 1 076 950 | 43.1% | 86.0% | |
| 18 | Assistance technique pour le programme de protection et de sauvegarde des oasis du Sud du Maroc (POS) - DON PRI | 28-avr-09 | 31-juil-09 | 31-juil-09 | 31-mai-11 | 1.5 | 3.1 | UC | 496 000 | 496 000 | 128 833 | | 367 167 | 26.0% | 100.0% | |
| SECTEUR MULTISECTEUR | | | | | | | | | 240 214 194 | 262 000 000 | 200 000 000 | | 62 000 000 | 76.3% | 100% | 16% |
| 19 | Développement du Secteur Financier (PADESF) | 9-déc-09 | 11-déc-09 | 14-déc-09 | 31-déc-10 | 0.9 | 0.2 | EUR | 150 214 194 | 162 000 000 | 100 000 000 | | 62 000 000 | 61.7% | 100.0% | |
| 20 | Projet d'appui aux réformes dans l'administration publique phase IV (PARAP IV) | 30-juin-10 | 6-juil-10 | 15-sept-10 | 31-juil-11 | 0.3 | 2.6 | EUR | 90 000 000 | 100 000 000 | 100 000 000 | | 0 | 100.0% | 100.0% | |

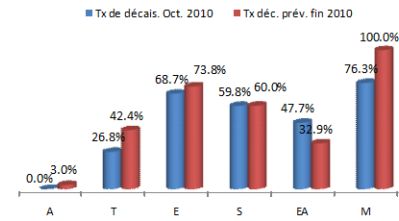
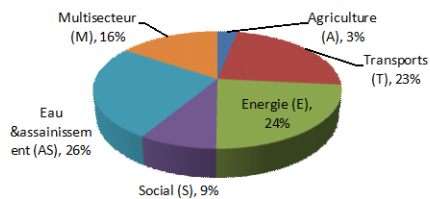
Récapitulatif:

Montant Total du portefeuille

| | |
|---------------------|---------------|
| En Unités de compte | 1 535 572 041 |
| Prêts | 1 532 099 124 |
| Dons | 3 472 917 |
| En Euros | 1 708 515 751 |

| | | |
|--|-------------|-------------|
| Montant Total des décaissements en Euros | 771 025 819 | 964 978 250 |
| Taux de décaissement | 52% | 56% |

| | |
|---------------------------------------|------------|
| Montant moyen par opération (en UC) | 76 778 602 |
| Délai moyen de mise en vigueur (mois) | 6.3 |
| Age moyen du portefeuille (an) | 2.3 |



(ψ) : Projet non encore en vigueur et par conséquent non inclus dans la détermination du taux de décaissement global du portefeuille.

* PRI : Pays à revenu intermédiaire

** FAE : Facilité africaine de l'eau

Appendice III. Maroc : Principaux projets connexes financés par les autres partenaires financiers

| FINANCEMENT | Date signature | Montant |
|---|-----------------------|---------------------|
| BEI | | Million EUR |
| Projet de liaison ferroviaire à grande vitesse | | 300 |
| Programme de Routes Rurales III | 05/12/2008 | 60 |
| Projet du 2ème terminal portuaire de Tanger Med | 24/06/2008 | 40 |
| Projet de construction de l'autoroute -Fes-Oujda V | 31/10/2007 | 180 |
| Projet Autoroutier IV -Tranche B | 17/06/2005 | 70 |
| Programme National de Routes Rurales - Phase II | 17/06/2005 | 60 |
| Projet du 2ème terminal portuaire de Tanger Med -2 | 15/11/2010 | 200 |
| BIRD | | Millions USD |
| Programme National de Routes Rurales - Phase II | 02/05/2006 | 60 |
| Programme National de Routes Rurales | 29/06/2004 | 36,86 |
| | | |
| AFD | | Million EUR |
| Programme National de Routes Rurales dans les provinces du Nord | 16/11/2000 | 24 |
| Projet de liaison ferroviaire Tanger - nouveau port Tanger Med | 24/03/2004 | 25 |
| Programme National de Routes Rurales - Phase II | 13/02/2004 | 50 |
| Projet de liaison ferroviaire à grande vitesse | | 150 |
| FRANCE | | 900 |
| JBIC-JICA | | Million JPY |
| | | |
| Projet Rocade Méditerranéenne | 21/09/2001 | 21.459 |
| Projet de construction de l'autoroute Marrakech-Agadir | 31/03/2006 | 17.726 |
| Programme National de Routes Rurales | 15/03/2007 | 8.439 |
| | | |
| Commission de l'UE | | Million EUR |
| Projet Rocade Méditerranéenne | année 2000 | 124,48 |
| Programme d'Appui à la réforme du secteur de transport | Année 2003 | 96 |
| | | |
| Fonds arabe pour le Développement économique et social (FADES) | | Million USD) |
| | | |
| Projet de construction de l'autoroute Marrakech-Agadir | 13/03/2006 | 115,6 |
| Projet de construction de l'autoroute Fès -Oujda | 15/03/2007 | 111,9 |
| Projet de mise en 2x3 voies -Autoroute Rabat - Casablanca | 01/12/2008 | 74,6 |
| Projet d'Amélioration et renforcement des capacités aéroportuaires | 15/05/2001 | 36,5 |
| | | |
| Fonds Koweïtien (FKDEA) | | Million USD |
| Projet de construction de l'autoroute Marrakech-Agadir | 20/03/2006 | 56 |
| Projet de construction de l'autoroute Fès -Oujda | 13/12/2006 | 56 |
| | | |
| Banque Islamique de Développement (BID) | | Million USD |
| Projet de construction de l'autoroute Marrakech-Agadir | 01/06/2006 | 106 |
| Projet de construction de l'autoroute Fès -Oujda | 01/05/2007 | 124 |