

Langue : FRANÇAIS

Original : FRANÇAIS



**GROUPE DE LA BANQUE
AFRICAIN DE DÉVELOPPEMENT**

**PROJET : Troisième Projet Aéroportuaire
PAYS : Royaume du Maroc**

RAPPORT D'ÉVALUATION

Equipe d'évaluation	Chef d'équipe	M. SANGARE, Ingénieur des transports en Chef, Poste: 2281, OINF.2
	Membres de l'équipe	W. RAIS, Analyste financier, Poste: 6165, MAFO M. MIFTAH, Expert acquisitions, Poste: 6167, MAFO K. BELLAMY, Chargé décaissement, Poste: 6162, MAFO N. KULEMEKA, Socio-économiste Principal, Poste: 2336, OINF.2 A. A. BA, Economiste Pays, Poste 2887, ORNB F. BAUDIN, Juriste Principal, , Poste : 3016, GECL M. LEKE, Economiste transport, Consultant S. BAIOD, Environnementaliste, Consultant
	Directeur pour le secteur	M. G. MBESHERUBUSA, Poste: 2034, OINF
	Directeur régional	M. I. NDOUMBE LOBE Poste: 2139, ONRB
Révision par les pairs		P. DURAND, Spécialiste en Chef, Infrastructure & PPP, Poste 3085, OINF R. GAILLARD, Spécialiste en Chef, Infrastructure & PPP, Poste 2132, OINF A. BENDJEBBOUR, Ingénieur Pr. des transports, Poste:6017, MGFO M. FAROUAN, Analyste Financier, Poste: 2383, OINF3

TABLE DES MATIÈRES

Equivalences monétaires, Poids et mesures, Sigles et abréviations.....	i
Fiche de projet	ii
Résumé du projet.....	iii-iv
Cadre logique axé sur les résultats.....	v-vi
Calendrier d'exécution.....	vii
I – Orientation stratégique et justification	1
• 1.1 Liens entre le projet, la stratégie et les objectifs pays	1
• 1.2 Justification de l'intervention de la Banque.....	2
• 1.3 Coordination de l'aide.....	2
II – Description du projet.....	3
• 2.1 Composantes du projet.....	3
• 2.2 Solutions techniques retenues et solutions de substitution étudiées.....	4
• 2.3 Type de projet	5
• 2.4 Coût du projet et dispositifs de financement.....	5
• 2.5 Zone et bénéficiaires visés par le projet.....	7
• 2.6 Approche participative pour l'identification, la conception et la mise en œuvre	8
• 2.7 Prise en considération de l'expérience du Groupe de la Banque et des leçons tirées dans la conception du projet.....	8
• 2.8 Principaux indicateurs de performance.....	8
III– Faisabilité du projet.....	9
• 3.1 Performance économique et financière.....	9
• 3.2 Impact environnemental et social.....	10
IV– Exécution.....	12
• 4.1 Dispositions d'exécution.....	12
• 4.2 Suivi des activités du projet	13
• 4.3 Gouvernance.....	14
• 4.4 Durabilité.....	14
• 4.5 Gestion des risques.....	14
• 4.6 Développement des connaissances.....	14
V– Cadre Juridique.....	15
• 5.1 Instrument légal.....	15
• 5.2 Conditions associées à l'intervention de la Banque.....	15
• 5.2 Conditions associées à l'intervention de la Banque.....	15
VI– Recommandations.....	15
	Nbre de pages
Appendices	4
• I. Indicateurs socio-économiques comparatifs du pays	1
• II. Tableaux du portefeuille de la BAD dans le pays	2
• III. Principaux projets connexes financés par la Banque et d'autres partenaires au développement dans le pays	1

Equivalences monétaires

[Date novembre 2008]

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

ADM	=	Autoroutes du Maroc (Société Nationale)
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
ONDA	=	Office national des Aéroports
OPEV	=	Operation Post Evaluation Department (Département de la post évaluation des opérations de la BAD)
PDES	=	Plan de développement économique et social
PEB	=	Plan d'exposition au bruit
PGES	=	Plan de gestion environnementale et sociale
PRST	=	Programme de Réforme du Secteur des Transports
PIB	=	Produit Intérieur Brut
STEP	=	Station de traitement et d'épuration
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 Aéroports (ONDA)

ORGANE D'EXECUTION : Office National Des Aéroports (ONDA)

Plan de financement

Source	Montant (Millions EUR)	Instrument
BAD	240	Prêt/projet
ONDA	80,12	Auto financement
COÛT TOTAL	320,12	

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	0%
Autres frais	(type, point de base)
Echéance	(mois)
Différé d'amortissement	(60 mois)
TRF, VAN (scénario de base)	TRIF = 12,3%, VAN = 0,495 milliard MAD
TRE (scénario de base)	21,8% VAN = 2,109 milliards MAD

Durée 4 ans, principales étapes (attendues)

Négociation de l'Accord de prêt	(mars 2009)
Approbation du prêt	(avril 2009)
Entrée en vigueur	(juin 2009)
Achèvement du projet	(décembre 2013)
Début du remboursement	(mars, 2014)

Résumé du projet

1. Aperçu général du projet

1.1 Le 3^{ème} projet aéroportuaire au Maroc représente une part importante du programme d'investissement de l'Office National des Aéroports (ONDA) pour la période 2008-2012. Ce programme découle du Plan stratégique 2008-2012 de l'ONDA et son coût a été revu à la baisse en 2008 à 4,684 milliards de MAD, pour prendre en compte les effets négatifs de la crise financière internationale sur la demande de transport aérien. Le présent projet représente en termes de coût environ 72% du programme global et son exécution est prévue sur une période de 5 ans (2009-2013). Les ressources nécessaires à la réalisation du reste du programme global (1,311 milliards de MAD) feront l'objet d'un autre prêt à partir de 2011.

1.2 Le présent projet concerne principalement les aéroports de Casablanca, Fès, Agadir, Marrakech et Rabat qui accueillent l'essentiel du trafic aérien au départ et à destination du Maroc. En 2007, les aéroports du projet ont accueilli 91% du trafic global de passagers qui était d'environ 12 millions de personnes. Au delà de l'espace géographique couvert par ces grands pôles de développement du pays, la zone d'influence du projet s'étend à l'ensemble du pays en particulier grâce au nouveau système de navigation aérienne à mettre en place couvrant l'ensemble de l'espace marocain. Les principaux bénéficiaires du projet sont: l'industrie du transport aérien, l'industrie touristique et l'artisanat et les populations riveraines desdits aéroports pour les emplois directs et induits.

1.3 Les composantes du projet portent sur : i) les travaux d'extension et de réaménagement des zones terminales (ZT) des aéroports concernés y compris leurs équipements, ii) les travaux de construction d'infrastructures associées à ces zones (balisage lumineux, parkings avions, parkings de voitures, bretelles de pistes et routes d'accès, etc.) et de construction et équipement du 2^{ème} centre de contrôle régional (CCR) à Agadir ; iii) la fourniture et installation de divers équipements de sûreté et de sécurité et d'aide à la navigation aérienne dans les différents aéroports ; et iv) la mise en place de microcentrales photovoltaïques et d'un parc éolien intégré pour la fourniture d'électricité dans les différents aéroports. Son coût estimatif total HT est de 3.373,06 millions MAD (320,03 millions €) qui sera couvert à 75% par un prêt BAD de 239,91 millions EUR. Les principaux résultats attendus sont: i) l'augmentation substantielle de l'offre aéroportuaire du pays avec une amélioration accrue de la sûreté et de la sécurité de la navigation aérienne couvrant tout l'espace aérien marocain ; ii) la certification de l'ensemble des aéroports du pays ; iii) la création de nombreux et divers emplois rémunérateurs, en particulier, dans le secteur touristique et de l'artisanat ; et iv) une meilleure compétitivité de l'offre touristique marocaine.

2. Evaluation des besoins : Les besoins d'investissement au titre du présent projet résultent de l'accroissement important et rapide des différentes catégories de trafic ayant entraîné une saturation des capacités opérationnelles des aéroports retenus. En effet, les taux de croissance enregistrés entre 2004 et 2007 par catégorie de trafic sont les suivants : passagers 17% ; mouvements 10% ; fret 7% et survol 14%. Sur la base des prévisions moyennes, le trafic de voyageurs devrait atteindre à l'horizon 2010, environ 15 millions de passagers contre 7 millions en 2004. Cette évolution du trafic nécessite une adaptation des infrastructures et des équipements à la demande en vue de permettre aux principaux aéroports concernés d'assurer un service de qualité en conformité avec les standards internationaux. Une attention particulière est portée sur l'aéroport de Casablanca qui est en passe de devenir, à l'horizon 2012, le premier hub international entre l'Europe et l'Afrique de l'Ouest en assurant actuellement 70% du trafic international de type hub. Dans ce contexte, l'ONDA a déjà engagé les travaux d'extension de cet aéroport et de celui d'Oujda. Par ailleurs, les prévisions de trafic ayant été révisées à la baisse pour tenir compte de l'impact de la conjoncture financière internationale actuelle, les travaux de la 3^{ème} piste d'envol à Casablanca ont été reportés à l'horizon 2015.

3. Valeur ajoutée pour la Banque et gestion des connaissances : De par ses opérations antérieures qui ont été jugées efficaces et pertinentes par les actions de réhabilitation et d'extension de capacités opérationnelles et réformes institutionnelles entreprises (Cf. ADB/BD/IF/2005/294 et RAP du PRST de OPEV, novembre 2007), la Banque est devenue un partenaire stratégique dans le sous secteur aérien. Le 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. Spécifiquement, pour la gestion des connaissances dans les domaines de l'aéronautique, l'institut de formation des contrôleurs et des électroniciens précédemment financé par la Banque participe à la formation et à l'amélioration des niveaux de connaissance des spécialistes concernés. Par ailleurs, l'intervention proposée est une opportunité pour la Banque de renforcer sa coopération avec d'autres intervenants notamment la Banque Européenne d'investissement (BEI) qui envisage de financer une partie du reste du programme global de l'ONDA. Les premières discussions menées avec cette institution sur le programme ont permis de s'assurer que son intervention et celle de la Banque se complètent et contribueront à atteindre les objectifs majeurs visés dans le sous-secteur à moyen et long termes.

Cadre logique axé sur les résultats

HIERARCHIE DES OBJECTIFS	RESULTATS ESCOMPTES	PORTEE	INDICATEURS DE PERFORMANCE	CIBLES INDICATIVES ET ECHEANCIERS	HYPOTHESES/ RISQUES
Finalité (<i>objectif global auquel le projet doit contribuer</i>) Améliorer la compétitivité du transport aérien pour assurer des prestations de services efficaces et de qualité en conformité avec les standards internationaux	Impact (<i>résultats à long terme</i>) Les infrastructures et installations aéroportuaires sont mises à niveau et répondent aux standards internationaux	Bénéficiaires <i>(populations tirant bénéfices directement ou indirectement)</i> Population marocaine, Usagers des aéroports, Compagnies aériennes, ONDA et industries et touristiques et artisanales	Indicateurs d'impact <i>(source: comité des usagers, DR ONDA)</i> Résultats des enquêtes de satisfaction des usagers des aéroports et trafic et mouvement des avions	Progrès attendus à long terme La qualité et l'efficacité des services relevées et appréciées des usagers Aéroport de Casa est devenu hub international entre Afrique / Europe /Amérique et Moyen Orient et accueil de 15 millions de touristes en 2020	<u>Hypothèses</u> Poursuite de la politique d'ouverture du marché du transport, augmentation des investissements privés <u>Risques</u> Ralentissement de la politique d'ouverture du marché aérien lié à la crise financière internationale <u>Mesures d'atténuation</u> Mesures de régulation prises par le Gouvernement
	La qualité et l'efficacité des services aériens sont relevées conformément aux standards internationaux		Niveau de certification intégrée des aéroports selon le management QSE (Qualité, Sécurité et Environnement)	L'ensemble des aéroports sont certifiés selon le management Qualité, Sécurité et Environnement (QSE)	
	Le ciel marocain totalement couvert en service de contrôle aérien et devenu un continuum de l'espace européen		Etat de réalisation des engagements de convergence stipulés dans le cadre des accords de « ciel ouvert » et « ciel unique »	Tous les engagements de convergence stipulés dans les accords «de ciel ouvert» et de «ciel unique» sont satisfaits	
	De nombreux emplois nouveaux sont créés au niveau de l'ONDA, du secteur touristique et l'artisanat et le commerce		Nombre d'emplois générés	+626 emplois nouveaux au sein de l'ONDA dont 138 pour les femmes et + 30.000 emplois nouveaux créés dans le tourisme et l'artisanat dont 22% féminins	
But du projet (<i>changements recherchés ou attendus de la réalisation du projet</i>)	Effets (<i>résultats à moyen terme</i>)	Bénéficiaires	Indicateurs d'effets <i>(source :DR ONDA)</i>	Progrès attendus et échéanciers à moyen terme	Hypothèses/Risques
Augmenter les capacités opérationnelles aéroportuaires par la mise à niveau des infrastructures, l'extension du système de navigation aérienne et le renforcement des installations de sûreté au sol	Les ZT réaménagées et les infrastructures associées sont mises à niveau et exploitées	Usagers des aéroports, Compagnies aériennes, ONDA et industries et artisanales	Augmentation de capacité des aéroports et infrastructures associées pour absorber les demandes de pointe (11k-m ² /mpax/a)	Capacités d'accueil de ZT disponible de 1,8 mpax/a en 2012 à Fès et de 9 mpax/a à Casa (4,55 mpax/a) et de (4,55 mpax/a) à Marrakech, soit total dispo de 10,9 millions pax/an	<u>Hypothèses</u> Mise en œuvre du plan stratégique 2008-2012 de l'ONDA <u>Risques</u> Les projections de trafic aérien sur lesquelles le financement du plan est basé ne sont pas atteintes <u>Mesures d'atténuation</u> L'ONDA a déjà révisé à la baisse ses projections de trafic et prévoit d'ajuster les actions restantes du programme d'investissement en cas de besoin
	2ème CCR construit équipé et exploité pour une déconcentration du service de contrôle aérien de l'espace national		Garantie de la continuité du service du contrôle aérien sur l'espace aérien national (prise en charge d'avions traversant la zone d'information au Maroc) Réduction du nombre de détournements et d'incidents d'avions	Continuité de la navigation aérienne assurée et totalement garantie dans l'espace national en cas de catastrophe naturel ou actes illicites suppression des détournements d'avions et réduction du temps de passage de 40 à 20mn au droit des principaux aéroports	
	Les plateformes aéroportuaires de Casa, Fès, Oujda, Marrakech, Tanger et Nador sont plus sécurisés		Certification des plateformes aéroportuaires selon les normes AVSEC ¹ de l'OACI et CEAC ²	Les plateformes aéroportuaires de Casa, Fès, Oujda, Marrakech, Tanger et Nador sont certifiées selon les normes OACI et CEAC	
	Microcentrales photovoltaïques de 224,3 KW et parc éolien de 30 mKW intégré au		Taux de substitution d'une partie de la consommation électrique de	Capacité de production de 224,3 KWh et 30 millions KWh en	

¹ AVSEC : Aviation security (sécurité de l'aviation)

² CEAC : Conférence européenne de l'aviation civile

Intrants et activités	Extrants (résultats à court terme)	Bénéficiaires	Indicateurs d'extrants	Progrès attendus et échéancier à court terme	Enoncés d'hypothèses
A-Bâtiments/Equipements (223,73 m€) Travaux de réaménagement et/ou d'extension et équipement de 3 zones terminales (ZT) y/c bâtiment du 2ème CCR à Casa, Fès, Marrakech et Agadir	3 ZT réaménagées et/ou construites et équipées pour une capacité d'accueil accrue	ONDA, entreprises, fournisseurs, bureaux de consultants, populations riveraines des aéroports	Superficie de ZT réaménagées et/ou construites	20 K-m² de ZT de capa en 2012 et 100K-m² de ZT de capa de 9 mpax/an à Casa et Marrakech en 2013	<u>Hypothèse</u> Bonne coordination des travaux et des acquisitions d'équipements
B - Infrastructures associées (35,07 m€) Travaux de balisages lumineux, d'élargissement des bretelles, parkings avion et voies d'accès, éclairage et parking véhicules	Mise à niveau des infrastructures aéroportuaires associées mises à niveau à Casa, Fès et Marrakech		Mise à niveau des infrastructures associées pour l'accueil des aéronefs de code F type Airbus A380	Infrastructures associées des aéroports de Casa, Fès et Marrakech mises à niveau en 2013 pour l'accueil des aéronefs de code F type Airbus A380	<u>Risques</u> Une mauvaise coordination de l'exécution des travaux et de l'acquisition des divers équipements à installer peut engendrer des retards dans l'achèvement du projet
C - Contrôle aérien (21,70 m€) Acquisition et installation d'équipements de contrôle aérien (syst. de traitement de données radar et plans de vol et simulateur, syst. AFTN et D-volnet, etc..) pour le bâtiment du 2ème CCR construit à Agadir	2ème Centre de contrôle régional équipé		Disponibilité du 2ème CCR couvrant tout l'espace national aérien	2ème CCR réalisé en 2012 à Agadir pour assurer la continuité garantie du service du contrôle aérien de l'espace national	<u>Mesures d'atténuation</u> Des dispositions sont prises pour éviter des glissements importants dans l'exécution des activités, notamment : la nomination d'un coordinateur du projet en charge du suivi de toutes les activités ; la préparation d'un plan détaillé de passation des marchés à actualiser chaque année durant la période d'exécution du projet ; et une revue à mi-parcours pour recadrer l'exécution du projet
D – Sécurité et Sûreté (27,90 m€) :Acquisition et installation d'équipements de sécurité et de sûreté (clôtures anti-intrusion, X-Ray et portiques associées, détecteurs de traces d'explosifs, vidéo surveillance et contrôle d'accès)	Equipements de sécurité et de sûreté installés dans les plateformes aéroportuaires et des accès de Casa, Fès, Oujda, Marrakech, Tanger et Nador		Dotation des plateformes aéroportuaires en équipement de sécurité et sûreté	Installations de sécurité et de sûreté réalisées dans les aéroports de Casa (T1) et Oujda en 2010, Nador en 2012, Casa (T4), Fès, Marrakech et Tanger en 2013	
E – Environnement (9,37m€) :Acquisition et installation <ul style="list-style-type: none"> microcentrales photovoltaïques à Casa, Oujda, Marrakech, Tanger et Rabat; d'un parc éolien à Essaouira intégré au réseau électrique national ; et Mise en place d'un système de gestion prévisionnelle des nuisances sonores et de mesure de la qualité de l'air	Microcentrales photovoltaïques de 224,3 Kwh et de parc éolien de 30Mkwh intégré au réseau électrique national réalisés pour un développement durable des opérations aéroportuaires		Installation de production d'énergie renouvelable	Microcentrales photovoltaïques de 224,3 KWh et de parc éolien de 30millions KWh intégré au réseau électrique national créés en 2012 Système de gestion prévisionnelle des nuisances sonores et de mesure de la qualité de l'air mis en place en 2010	
F – Services (2,27 m€) :Gestion et suivi de toutes les activités du projet, missions d'assistance de consultants (contrôle et surveillance des travaux, contrôle géotechnique, réception et installation de divers équipements, audit technique et financier, audit des comptes du projet), revue à mi-parcours et achèvement du projet	Gestion et suivi du projet réalisée y compris toutes les missions d'assistance de consultants et revue à mi-parcours		Etat d'avancement physique et financier du projet <i>Sources (rapports de supervision, d'audit des comptes du projet, d'audit technique et financiers du projet, rapport de revue à mi-parcours et d'achèvement)</i>	Taux d'avancement du projet de 60% en fin 2011 et de 100% en fin 2013	

**RAPPORT ET RECOMMANDATION DE LA DIRECTION DU GROUPE DE LA BANQUE AU
CONSEIL D'ADMINISTRATION CONCERNANT UNE PROPOSITION DE PRET A L'OFFICE
NATIONAL DES AEROPORTS (ONDA) POUR LE FINANCEMENT DU 3EME PROJET
AEROPORTUAIRE AU MAROC**

La Direction soumet le présent rapport et recommandation concernant une proposition de prêt de 240 millions EUR à l'Office National des Aéroports (ONDA) pour le financement du troisième projet aéroportuaire au Maroc.

I – Orientation stratégique et justification

1.1. Liens du projet avec 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 judicieuses mises en œuvre sur la période 2003-2007, le Maroc a réussi à assurer une meilleure compétitivité de son tissu économique et accélérer ainsi le processus de développement socio-économique. Toutefois, la croissance économique visée sur la période 2008-2012, implique des besoins encore considérables en matière d'infrastructures de transport tout mode confondu. Dans ce nouveau contexte, le Ministère de l'équipement et des transports (MET) qui assure la tutelle de l'ONDA, a recadré sa stratégie d'action pour la période qui s'appuie sur 3 axes prioritaires, à savoir : a) la confirmation de la réalisation grands chantiers ; b) la compétitivité logistique ; et c) la mobilité et le transport durable.

1.1.2 Le plan stratégique adopté par l'ONDA pour la période 2008-2012 est une déclinaison de cette nouvelle stratégie d'action et, il s'appuie sur 3 grands projets structurants, à savoir : a) l'intégration à l'espace européen (accord de ciel ouvert) ou « open sky » pour le transport aérien et pour la navigation aérienne et l'adhésion du Maroc au programme satellitaire Galileo ; b) le développement de la plateforme aéroportuaire de Casablanca en tant que hub international reliant l'Afrique à l'Europe et l'Amérique au Moyen Orient ; et c) la certification intégrée des principaux aéroports (Casablanca, Rabat, Marrakech, Fès, Agadir, Oujda et Tanger) selon le management QSE (qualité, sécurité, environnement).

1.1.3 La conception du présent projet est inspirée par les orientations du plan stratégique de l'ONDA et représente une part importante du programme d'investissement retenu pour la période. Pour tenir compte des impacts de la crise financière internationale actuelle, le volume global des investissements a été réajusté à un montant total de 4,684 milliards MAD qui sera réalisé en deux tranches dont la première, objet du présent projet d'un coût estimatif de 3,373 milliards MAD (72%) financé par la Banque et l'ONDA. La 2^{ème} tranche fera l'objet d'un second prêt à l'horizon 2011. Le présent projet est en conformité avec le pilier 2 du Document de Stratégie par Pays (DSP) 2007-2011 pour le Maroc approuvé en avril 2007 qui a retenu le développement et la mise à niveau des infrastructures comme axe d'intervention de la Banque. En effet, en prenant ancrage sur ce dernier pilier, un des objectifs stratégiques de l'assistance de la Banque est le renforcement de la compétitivité de l'économie marocaine par l'extension et la mise à niveau des infrastructure. Le présent projet a été retenu dans le cadre du DSP 2007-2011 et sa réalisation contribue à améliorer la compétitivité du transport aérien dans le cadre des

accords de «open sky» et de «ciel unique» signés avec l'UE et à conforter ainsi la position du Maroc sur le marché touristique internationale.

1.2. Justification de l'implication de la Banque

1.2.1 La justification du projet proposé repose principalement sur la forte croissance du trafic aérien observée au cours des dernières années et sur les analyses de tendance indiquant que cette évolution favorable devrait se poursuivre sur plusieurs années. En effet, les taux enregistrés entre 2004 et 2007 par catégorie de trafic sont les suivants : passagers 17% ; mouvements 10% ; fret 7% et survol 14%. Selon les prévisions actuelles tenant compte des impacts de la crise financière actuelle, le trafic de voyageurs atteindra à l'horizon 2012 environ 15 millions de passagers. Pour faire face à cette croissance importante et rapide de la demande de transport aérien, une d'adaptation adéquate des infrastructures et équipements des principaux aéroports du pays s'avère indispensable.

1.2.2 L'implication de la Banque dans le financement du projet répond d'abord à la nécessité de consolider les acquis des 3 précédentes opérations réalisées dans le sous-secteur sur financement de la Banque, à savoir: i) le projet de réhabilitation aéroportuaire ; ii) le projet d'amélioration et d'extension des capacités aéroportuaires ; et iii) le programme de réformes du secteur des transports dont une partie a été consacrée à ce sous-secteur. Ces trois opérations sont entièrement achevées. Il ressort de l'évaluation de l'assistance de la Banque dans le secteur des transports que ces opérations ont été cohérentes et pertinentes et répondent parfaitement aux défis du pays et ses objectifs sectoriels. En effet, ces opérations ont eu des impacts positifs très probants sur la qualité de service du transport aérien, à savoir: i) une amélioration des performances opérationnelles et techniques de l'ONDA avec une sécurité garantie du survol de l'espace aérien marocain et une assistance technique au sol complète et omniprésente ; ii) l'autonomie en matière de formation procurée par l'Académie Mohammed VI pour l'aviation civile qui est devenue une référence pour la sous région en exportant son expertise en contrôle aérien, en électronique de la sécurité aérienne et en météorologie ; iii) la libéralisation des services du sous secteur aérien ayant entraîné une baisse substantielle des coûts de transport avec l'entrée dans le ciel marocain de 40 nouvelles compagnies aériennes étrangères constituées en partie de compagnies pratiquant des tarifs avantageux et des prestations de services (réduction de 50% des tarifs de Handling) et l'accroissement du trafic international avec des fréquences de desserte de près de 1000 vols/semaine en 2007 contre 500 vols/semaine en fin 2003.

1.2.3 L'intervention de la Banque dans le cadre du présent projet permettra surtout au Maroc d'améliorer les ressources et installations aéroportuaires en conformité avec les normes internationales en termes de capacité, sécurité et sûreté du transport aérien. Elle permettra également de répondre à la demande de trafic et satisfaire tous les engagements de convergence stipulés dans les Accords de «ciel ouvert» (Open Sky) et de «ciel unique» signés avec l'UE respectivement pour la libéralisation du marché de transport aérien et l'unification de l'espace aérien national avec celui de l'UE. Le Maroc pourra ainsi se positionner avantageusement sur un marché international de transport aérien de plus en plus concurrentiel et très exigeant en matière de sécurité/sûreté et d'environnement.

1.3. Coordination de l'aide

1.3.1 Plusieurs bailleurs de fonds interviennent dans le secteur des transports au Maroc sous forme de prêt ou de don. Ce sont notamment la BAD, la BIRD, la BEI, l'UE, l'AFD, la JICA, la BID, le FADES et le Fonds Koweïtien. Les contributions des uns et des autres 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 s'effectue à travers un mécanisme de concertation consistant notamment en des réunions périodiques entre MAFO et les partenaires au développement représentés dans le pays. Des réunions spécifiques entre partenaires sont aussi organisées en cas

de besoin et constituent une opportunité pour la Banque de coordonner ses interventions avec celles des autres institutions intervenant dans le secteur des transports au Maroc.

Tableau 1.1

Année	Contribution par bailleur de fonds (Millions d'UC*)								
	BAD	BIRD	BEI	UE	AFD	JICA	BID	FADES	Fonds Koweïtien
2001/2002	54,50	-	-	-	-	140,04	-	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	82,10	7232	-
2008	-	-	89,59	-	-	-	-	50,13	-

* taux de change à la date d'approbation

1.3.2 Dans le cas spécifique du programme d'investissement 2008-2012 de l'ONDA dont le présent projet est une partie intégrante, la BAD, la BEI et les banques locales ont été consultées par le Gouvernement. Lors des missions de préparation et d'évaluation du projet, des rencontres ont eu lieu entre la Banque et la BEI au cours desquelles l'accent a été mis sur le bien fondé du projet et la nécessité d'appuyer l'ONDA pour sa mise en œuvre selon le chronogramme indicatif qui prévoit la poursuite de l'exécution du programme global jusqu'à l'horizon 2015. L'accent a été également mis sur la nécessité de renforcer la coordination des financements à mettre en place à travers le mécanisme existant qui a fait ses preuves dans le cadre des interventions précédentes dans le secteur des transports en général et dans le sous-secteur aérien en particulier.

II Description du projet

2.1 Composantes du projet

2.1.1 Le présent projet est une partie intégrante du programme global d'investissement révisé d'un coût estimatif total de 4,684 milliards MAD qui couvre les volets suivants :

- a) Navigation aérienne : automatisation du contrôle aérien et construction d'un deuxième Centre de contrôle régional (CCR) ;
- b) Aéroport Mohammed V : réaménagement du Terminal 1, extension du Terminal 2, infrastructure aéronautique, plateforme Cargo, construction d'une troisième piste d'envol et du Terminal 4;
- c) Aéroport de Marrakech : développement des installations terminales et infrastructures associées (Terminal T3);
- d) Aéroport de Rabat: extension du terminal 1 et équipement, extension et renforcement des aires de mouvement, nouvelle zone terminale T3;
- e) Aéroport d'Oujda : nouveau Terminal et équipements, bloc technique, nouvelle piste d'envol ;
- f) Aéroport d'Essaouira : extension et renforcement des infrastructures aéronautiques;
- g) Aéroport de Fès : extension des installations terminales ;
- h) Autres aéroports : extension des installations, extension des aérogares, infrastructures aéronautiques, etc ;
- i) Autres projets : système de gestion aéroportuaire, programme de sûreté et de sécurité, mise à niveau des infrastructures, informatisation des services de l'ONDA, renforcement du système de formation, etc.

2.1.2 Le présent projet vise sur le plan sectoriel à améliorer la compétitivité du transport aérien par la réalisation de prestations de services efficaces et de qualité en conformité avec les

standards internationaux. De manière spécifique, l'objectif recherché par le projet est l'augmentation des capacités opérationnelles aéroportuaires par la mise à niveau des infrastructures, l'extension du système de navigation aérienne et le renforcement des installations de sûreté au sol. Les composantes et coûts du présent projet sont récapitulés dans le tableau 2.1 ci-après:

Tableau 2.1 : Composantes du projet

N°	Composantes	Coût estimatif (millions €)	Description des composantes
A	Aérogares dont		
A1	Bâtiments et	166,80	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Travaux d'extension ou de réaménagement et d'équipement des zones terminales de Casablanca Mohamed V (T4-50.000 m²), Fès Saïss (T2-20.000 m²), Marrakech (T3-50.000 m²) et du 2^{ème} Centre de contrôle régional (CCR) dans l'enceinte de l'aéroport d'Agadir
A2	Equipements	56,93	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Equipement des zones terminales aménagées y compris le terminal T1 à Casablanca Med V et du 2ème CCR (mobilier aéroportuaire)
B	Infrastructures	35,07	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Travaux d'agrandissement de parkings avion, de balisage lumineux, de bretelles, accès routiers et parking véhicules y compris éclairage dans les zones terminales aménagées ci-dessus
C	Contrôle aérien	21,70	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Fourniture et installation d'équipements d'aide à la navigation aérienne pour le 2ème CCR
D	Sécurité et sûreté	27,90	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Fourniture et installation des équipements de sécurité et de sûreté pour les différentes aérogares (T1 et T4 Casa Mohamed V, Fès Saïss, Agadir Al Massira, Marrakech Menara, Rabat Salé, Tanger Ibnou Batouta, Essaouira Mogador, Ouarzazate et Nador El Aroui)
E	Environnement	9,37	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Mise en place de microcentrales photovoltaïques de capacité totale de 224,30 KW dans les aérogares et d'un parc éolien de 30 millions KW à Essaouira intégré au réseau ONE ▪ Mise en place d'un système de gestion des nuisances sonores y compris les mesures de la qualité de l'air dans les aéroports
F	Service	2,27	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Supervision et gestion des activités du projet, notamment le contrôle et la surveillances des travaux y compris le contrôle géotechnique desdits travaux, la réception et l'installation des équipements et l'audit technique et financier et audit des comptes du projet.
	Total	320,03	

2.2 Solutions techniques retenues et solutions de substitution étudiées

Les solutions techniques retenues par composante sont :

Aérogares - Les bâtiments ont été dimensionnés en fonction du trafic de passagers à traiter à l'arrivée et au départ (11.000 m²/millions passager/an). Les normes de construction retenues tiennent compte, entre autres, de la nature du sol, du microclimat dominant, des matériaux appropriés et des besoins en parkings de stationnement. Quant aux équipements à installer dans les aérogares (passerelles télescopiques, système de traitement de bagage, système d'information de signalisation et de sonorisation, etc.) leur choix est basé sur le critère coût/efficacité et orienté vers les nouvelles technologies dans le domaine de sécurité et de sûreté. Au total, les solutions techniques retenues sont bien adaptées à chaque aérogare du projet avec un rapport coût/efficacité favorable. En conséquence, la recherche de solutions de substitution ne s'est pas avérée indispensable.

Infrastructures associées aux zones terminales aménagées – Les infrastructures retenues comprennent : le réaménagement de parking avions, la construction de bretelles de circulation automobiles, la mise en place de clôtures anti-intrusion, etc. Leur conception est basée sur les normes techniques en vigueur dont l'efficacité a été démontrée. Les solutions techniques retenues pour ces infrastructures reposent sur l'expérience pratique de la Direction Ingénierie et Maintenance de l'ONDA qui les a entérinées en toute connaissance de cause.

Équipements de sécurité et de sûreté aériennes – Les équipements concernés sont : les installations d'aide à la navigation, le système de traitement et de transmission de données radars, le système d'assistance à l'atterrissage et au décollage des avions (ILS) et les dispositifs de contrôle des passagers au sol. Fort de son expérience avérée dans ce domaine, l'ONDA a opté pour une technologie répondant aux exigences d'une navigation aérienne sûre et sécurisée dans l'espace aérien marocain et d'un contrôle efficace des passagers à l'arrivée et au départ. Pour cela, il a bénéficié de l'expertise de bureaux spécialisés.

2.3. Type de projet

2.3.1 Comme les deux projets précédents financés par la Banque dans le sous-secteur aérien, le 3^{ème} projet aéroportuaire est un projet d'investissement portant sur des travaux de construction bâtiments d'aérogares, d'aménagement d'infrastructures associées aux aérogares, d'acquisition d'équipements de sécurité et de sûreté, etc. L'instrument de financement proposé est un prêt/projet qui sera octroyé à l'ONDA en sa qualité d'emprunteur avec la garantie de l'Etat. Cette option a été privilégiée par le Gouvernement et indiquée dans sa requête de financement.

2.3.2 Ce schéma de financement est justifié pour les raisons suivantes : i) l'ONDA est un établissement public à caractère industriel et commercial (EPIC) avec autonomie de gestion qui jouit d'une performance opérationnelle et d'une santé financière tout à fait satisfaisantes (cf. 3.1.1 analyse des comptes de l'ONDA); ii) les projections financières, tenant compte des impacts négatifs de la crise financière internationale indiquent que la situation financière de l'ONDA restera confortable à la fin du projet avec un chiffre d'affaires qui atteindra 3,56 milliards MAD en 2012 contre 2,3 milliards MAD en 2008 et un résultat net de l'exercice, passant de 826 millions MAD en 2008 à 1.165 millions MAD en 2012 (environ 9% d'augmentation annuelle); iii) l'ONDA rembourse régulièrement les deux prêts précédents qui lui ont été octroyés par la Banque.

2.3.3 Il faut ajouter que dans l'ensemble, les composantes du projet relèvent essentiellement du domaine de la sécurité et de la sûreté du transport aérien au Maroc. Par conséquent, le Gouvernement préfère les maintenir sous son contrôle plutôt que de les confier au secteur privé. Néanmoins, l'exploitation des locaux à vocation commerciale, les parkings aménagés et le service d'entretien des bâtiments d'aérogares sera concédée au secteur privé comme ce fut le cas dans le cadre des précédents projets financés par la Banque.

2.4. Coût du projet et dispositifs de financement

2.4.1 Le coût total hors taxes du projet est estimé à un montant total de 3.373,06 millions MAD (274,31 millions UC ou 320,03 millions €) réparti en une part en devises de 2.528,60 millions MAD (205,64 millions UC ou 239,91 millions €) et une part en monnaie locale de 844,7 millions MAD équivalant à 68,68 millions UC ou 80,12 millions €. Ce coût a été déterminé sur la base des prix unitaires obtenus lors d'appels d'offres récents pour des travaux similaires au Maroc. Les imprévus physiques ont été estimés à environ 10% des montants des coûts de base. Les provisions pour hausse de prix ont été déterminées en fonction du planning de réalisation, sur la base du taux d'inflation dans le secteur estimé à environ 5%. Ces coûts ont également pris en compte les recommandations issues de l'étude sur les coûts unitaires de travaux réalisées par la Banque (Annexes techniques –B1.). Le tableau 2.2 ci-après donne le résumé du coût estimatif hors taxes du projet.

Tableau 2.2 : Résumé du coût estimatif hors taxes du projet

Composante	Millions MAD			Millions UC			Millions EUR		
	Devises	Monnaie Locales	Total HT	Devises	Monnaie Locales	Total HT	Devises	Monnaie Locale	Total HT
A. Aéroports									
A1- Bâtiments	1034,74	487,36	1522,10	84,15	39,63	123,78	98,17	46,24	144,41
A2- Equipement	515,00	4,50	519,50	41,88	0,37	42,25	48,86	0,43	49,29
B- Infrastructures	224,00	96,00	320,00	18,22	7,81	26,02	21,25	9,11	30,36
C- Contrôle aérien	198,00	0,00	198,00	16,10	0,00	16,10	18,79	0,00	18,79
D- Sécurité et sûreté	211,37	43,20	254,57	17,19	3,51	20,70	20,05	4,10	24,15
E- Environnement	0,00	85,50	85,50	0,00	6,95	6,95	0,00	8,11	8,11
F- Services	6,15	14,58	20,73	0,50	1,19	1,69	0,58	1,38	1,97
coût de base	2189,26	731,14	2920,40	178,04	59,46	237,50	207,71	69,37	277,08
Imprévus physiques	218,93	73,11	292,04	17,80	5,95	23,75	20,77	6,94	27,71
Hausse des prix	120,41	40,21	160,62	9,79	3,27	13,06	11,42	3,82	15,24
Total	2528,60	844,47	3373,06	205,64	68,68	274,31	239,91	80,12	320,03
%	75%	25%	100%	75%	25%	100%	75%	25%	100%

2.4.2 Le financement de la Banque couvre les coûts en devises du projet, soit 75% du coût total du projet. De manière spécifique, ce financement couvre 70% des coûts HT hors taxes des travaux et 100% des coûts de fourniture et d'installation des équipements. Le reliquat de 25% correspondant à l'intégralité des coûts locaux est pris en charge par l'ONDA. Le tableau 2.3 ci-après récapitule le plan de financement par source et composante:

Tableau 2.3: Résumé du coût estimatif HT par composante et source de financement

COMPOSANTE	Millions MAD			Millions EUR		
	BAD	ONDA	TOTAL	BAD	ONDA	TOTAL
A- Aéroports						
A1- Bâtiments	1 034,74	487,36	1522,10	98,17	46,24	144,41
A2- Equipement	515,00	4,50	519,50	48,86	0,43	49,29
B- Infrastructures	224,00	96,00	320,00	21,25	9,11	30,36
C- Contrôle aérien	198,00	0,00	198,00	18,79	0,00	18,79
D- Sécurité et sûreté	211,37	43,20	254,57	20,05	4,10	24,15
E- Environnement	0,00	85,50	85,50	0,00	8,11	8,11
F- Services	6,15	14,58	20,73	0,58	1,38	1,97
Coût de base	2 189,26	731,14	2920,40	207,71	69,37	277,08
Imprévus physiques	218,93	73,11	292,04	20,77	6,94	27,71
Hausse des prix	120,41	40,20	160,62	11,42	3,82	15,24
Total	2 528,60	844,47	3373,06	239,91	80,12	320,03
%	75%	25%	100%	75%	25%	100%

2.4.3 Les tableaux ci-dessous présentent le calendrier de décaissement du projet par composante et les catégories de dépenses financées par la Banque:

Tableau 2.4 : Calendrier de décaissement du projet

Composantes	en millions EUR						
	2008	2009	2010	2011	2012	2013	Total
A- Aéroports							
A1- Bâtiments	0,00	0,44	17,42	61,68	56,68	30,57	166,80
A2- Equipement	0,00	0,22	0,44	12,93	21,92	21,42	56,93
S/Total A	0,00	0,66	17,86	74,62	78,59	52,00	223,73
B- Infrastructures	0,00	0,00	0,00	5,48	19,73	9,86	35,07
C- Contrôle aérien	0,00	0,00	0,00	8,68	13,02	0,00	21,70
D- Sécurité et sûreté	0,00	2,63	13,48	4,49	2,96	4,34	27,90
E- Environnement	0,00	0,38	1,86	2,52	4,60	0,00	9,37
F- Services	0,02	0,52	0,62	0,31	0,51	0,30	2,27
Coût total	0,02	4,19	33,81	96,70	119,59	67,55	320,03
%	0,0%	1,3%	10,6%	27,3%	37,3%	20,8%	100%

Tableau 2.5 :Catégorie de dépenses financées par la Banque

Catégorie de dépenses	Millions UC				Millions EUR			
	Coût de base	Imprévus physiques	Hausse de prix	Total HT	Coût de base	Imprévus Physiques	Hausse de prix	Total HT
Travaux	102,37	10,24	5,63	118,23	119,43	11,94	6,57	137,94
Equipement	75,17	7,52	4,13	86,83	87,70	8,77	4,82	101,30
Services	0,50	0,05	0,03	0,58	0,58	0,06	0,03	0,67
Total BAD	178,04	17,80	9,79	205,64	207,71	20,77	11,42	239,91

2.5. Zones et bénéficiaires visés par le projet

2.5.1 Le projet touche les aéroports qui accueillent actuellement l'essentiel du trafic aérien au Maroc. Au delà de l'espace géographique couvert par ces aéroports, la zone d'influence du projet s'étend à l'ensemble du pays. Les raisons majeures sous-tendant cette délimitation sont les suivantes : i) le système d'assistance à la navigation aérienne à mettre en place dans le cadre du projet en réponse aux impératifs de sécurité et de sûreté couvre la totalité de l'espace aérien marocain; ii) l'impact du projet sur le secteur touristique s'étendra à tout le pays. En effet, au moins 65% du trafic supplémentaire sera constitué de touristes internationaux qui s'orienteront vers les nombreux sites touristiques répartis sur tout le territoire national et iii) les aéroports concernés sont localisés dans les grands pôles économiques du pays où les effets induits escomptés en termes de création de nouvelles activités lucratives et d'emplois se répandront dans la plupart des localités à forte potentialités touristiques du pays.

2.5.2 Les principaux bénéficiaires du projet sont : i) l'ONDA, établissement public en charge des investissements aéroportuaires, de la gestion et de l'exploitation des infrastructures et équipements des aéroports marocains; ii) les compagnies aériennes et les usagers des aéroports qui bénéficieront de gains de temps appréciables du fait de la rapidité dans le traitement du trafic ainsi que de conditions de confort, sécurité et de sûreté; iii) les sociétés commerciales et de services pour lesquels de nouvelles opportunités seront offertes au sein des aéroports; iv) le secteur du tourisme et de l'artisanat et ; v) les populations riveraines qui seront les premiers bénéficiaires des emplois créés, notamment les femmes très actives dans l'artisanat, les magasins de distribution, l'entretien des lieux publics, etc.

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

Après l'adoption de son plan stratégique 2008-2012, l'ONDA 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, les organisations non gouvernementales (ONG) et autres associations. Ces rencontres ont été complétées par des enquêtes d'opinion menées courant 2008 de l'étude d'impact environnemental et social des différentes composantes projets. 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 (passagers, concessionnaires et compagnies aériennes) indiquent un niveau de satisfaction très appréciable pour la qualité de services assurée dans les aéroports de Casablanca, Marrakech, Agadir, Tanger, Fès, Oujda, Rabat, Nador et Ouarzazate et par conséquent pour les investissements à engager dans ces aéroports.

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 La Banque a financé dans le sous secteur aérien deux opérations similaires au présent projet auxquelles s'ajoute le financement du programme de réformes du secteur des transports (PRST). Toutes ces opérations sont achevées et il ressort de leur évaluation par OPEV, les enseignements suivants : i) les interventions de la Banque dans le secteur ont été cohérentes et pertinentes et répondent aux défis du pays et aux objectifs sectoriels ; ii) l'autonomie financière et l'expertise de l'ONDA sont satisfaisantes et permettront d'assurer la durabilité des réalisations ; iii) l'ONDA dispose d'une bonne capacité institutionnelle en matière de formation avec un rayonnement à l'échelle régionale (Institut de formation des contrôleurs et des électroniciens financé par la Banque) iv) l'ONDA dispose d'une bonne capacité d'exécution et d'adaptation au nouveau contexte ; v) concernant le 1^{er} projet aéroportuaire, la qualité des études de base a été insuffisante ; ce qui a entraîné beaucoup de modifications du projet ; vi) il a été également noté l'absence de revue à mi-parcours des projets qui aurait permis d'identifier les difficultés et d'y remédier, un retard dans le traitement des décaissements et un manque de souplesse de la Banque dans l'acceptation des modifications et adaptations proposées par l'organe d'exécution.

2.7.2 La conception du présent projet a pris en compte ces leçons et recommandations. En effet, pour la qualité à l'entrée, les coûts ont été déterminés à l'issue d'études techniques détaillées et de coûts unitaires de marchés de travaux et d'équipements similaires en cours de réalisation avec des provisions d'imprévus physiques et financiers plus réalistes. Pour les décaissements, les contacts permanents de MAFO avec les agences d'exécution permettront d'éviter les retards dans tous les décaissements. Depuis un certain temps, les organes d'exécution au Maroc reçoivent mensuellement les états des décaissements effectués. Pour la revue à mi-parcours de l'exécution, du projet, celle-ci sera réalisée à l'horizon 2011 et la fréquence des supervisions sera maintenue à 2 missions par an. Par ailleurs, compte tenu du fait que l'ONDA dispose de personnes ressources compétentes, le projet ne prévoit pas d'assistance technique pour sa mise en œuvre. Néanmoins, pour des raisons d'efficacité pour la gestion des nombreuses composantes du projet, l'équipe technique de la Direction des ressources de l'ONDA, chargée du suivi des activités du projet, devra être dirigée par un coordinateur dont la nomination est une condition du prêt.

2.8. Principaux indicateurs de performance

2.8.1 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 principalement: i) les résultats des enquêtes de satisfaction des usagers des aéroports et le nombre d'aéroports bénéficiant de la certification QSE (Qualité, Sécurité, Environnement) à la fin du projet et à l'horizon 2020 et; ii) le nombre de touristes accueillis au départ et à l'arrivée des aéroports à la fin du projet ; iii) la suppression des déroutements d'avions et la réduction du délai d'attente dans les aéroports ; iv) le taux de couverture de l'espace aérien national en assistance à la navigation aérienne; et v) la réduction de la facture énergétique de l'ONDA.

2.8.2 Ces indicateurs chiffrés seront vérifiés au moyen de données statistiques collectées par les services de l'ONDA. Les entités concernées ont une expérience avérée dans la collecte de données et sont bien outillées 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*

3.1.1 **Analyse des comptes de l'ONDA** : L'analyse financière a été faite sur la base des résultats audités de l'Office pour l'année 2007. Les résultats audités pour l'année 2008 ne sont pas encore disponibles, mais les données provisoires indiquent un chiffre d'affaires de 2.3 milliards MAD (+11%) et un résultat net de 826 millions MAD (+44%). En effet, le chiffre d'affaires de l'ONDA a franchi depuis 2007 le seuil de 2 milliards MAD en s'établissant à 2,098 milliards MAD contre 1,835 milliard MAD en 2006, marquant ainsi une augmentation de 14,3%. Cette évolution traduit les hausses quantitatives enregistrées au niveau de l'activité, soit 17% pour le trafic passagers, 8% pour les mouvements d'avions, 10% pour le fret et 5% pour le survol. Malgré une progression importante des charges d'exploitation induites par le nouvel environnement d'exploitation et la mise en service de nouveaux projets, la valeur ajoutée a enregistré une augmentation de 11,5%, atteignant un montant de 1,671 milliards MAD ; l'excédent brut d'exploitation s'est établi à 1,137 milliards MAD, soit un accroissement de 15,2%, conduisant ainsi à un résultat d'exploitation de 802,9 millions MAD, en appréciation de 70,7% et un résultat net de 574,1 millions MAD contre 252,0 millions MAD en 2006. Le ratio de marge nette (RN/CA) a atteint 27,4%, marquant un doublement par rapport à son niveau de l'année précédente. Ces évolutions confortent la rentabilité de l'office et sa santé financière, ce qui s'exprime notamment par l'amélioration des marges, l'augmentation de la capacité d'autofinancement, le renforcement de ses capitaux propres et le dégagement de ressources excédentaires en termes de fonds de roulement, grâce notamment à l'effort soutenu mené en matière de recouvrement des créances. Le ratio annuel de capacité de remboursement de la dette (Dettes LT/CAF) est de 1,2 et a été en moyenne aux alentours de 1,8. Les principaux résultats de l'Office ainsi que les principaux ratios financiers sur la période 2003-2007 sont présentée en annexe B5.

3.1.2 **Performance économique** : L'indicateur de performance économique retenu est le taux de rentabilité économique (TRE) calculé sur la base de la méthode coût/avantage pour l'ensemble du programme d'investissement de l'ONDA tenant compte des effets de la crise financière internationale. Le coût économique considéré correspond au montant hors taxes et sans révision de prix de l'investissement projeté, soit 4,45 milliards MAD. Quant aux avantages, ils sont constitués des redevances générées par le trafic de passagers, le fret, les mouvements d'avions, les survols et la valeur ajoutée des activités connexes (exploitation concédée des espaces aménagés à usage commercial, des parkings, etc.). Le TRE de 21,8% et la valeur ajoutée en résultant ont été déterminés sur une période de 20 ans. Le TRE a fait l'objet d'un test de sensibilité portant sur la majoration de 10% du coût économique, d'une réduction de 10% des avantages et de la combinaison des deux variations. Les TRE en résultant sont respectivement de 18,8%, 20,8% et 18% (cf. Annexe B5). Malgré ces variations, le projet reste économiquement viable.

3.1.3 **Performance financière** : Le taux de rentabilité interne financière (TRIF) est l'indicateur de base retenu pour apprécier la performance financière du programme d'investissement global de l'ONDA. En considérant le coût de l'investissement à prix courant (4,684 milliards MAD) et les recettes générées par le programme (passagers, fret, mouvements d'avions, survols, exploitation des espaces aménagés), et en supposant un taux d'actualisation réel de 10%, la valeur actuelle nette (VAN) s'établit à 0,49 milliard MAD. Quant au TRIF, il s'élève à 12,30% sur la période 2008-2027 pour le scénario de base. Pour le scénario 1 qui prend en compte l'effet de la crise sur le trafic global, le TRIF s'élève à 10,9%. Une analyse des états financiers et des projections financières de l'ONDA a été parallèlement menée (cf. Annexe B5). Les résultats de

l'analyse économique et financière (scénario de base) consignés dans le tableau 3.1 ci-dessous montrent que le projet est économiquement et financièrement justifié. Les détails de calcul sont présentés en Annexe B.5.

Tableau 3.1 : Résultat de l'analyse économique et financière (scénario de base)

Taux de rentabilité économique (TRE)	21,80%
Valeur actualisée nette (VAN)	2.109.393 MAD
Taux de rentabilité financière (TRIF)	12,30%
Valeur actualisée nette (VAN)	494.895 MAD
Taux d'actualisation	10%

3.2. *Impact environnemental et social*

3.2.1 ***Environnement*** : Le projet a fait l'objet d'une étude d'impact environnemental et social (EIES) réalisée en 2008 par un bureau d'étude spécialisé en la matière. Les résultats de l'EIES ont été validés par l'ONDA avant d'être soumis à la Banque. Sur la base de ces résultats, le projet a été classé en catégorie 2 par la Banque. Les principales raisons en sont les suivantes : i) le projet n'entraînera pas de déplacement ou réinstallation de populations ; ii) les travaux de bâtiments des aérogares et des infrastructures associées et du 2^{ème} Centre de contrôle régional (CCR) seront localisés dans les domaines aéroportuaires actuels où il n'existe ni patrimoine archéologique, ni faune, ni flore à protéger ; iii) les bâtiments sont de type HQE (Haute Qualité Environnementale) et les installations prévoient des stations de traitement et d'épuration (STEP) ; iv) les terrassements relatifs à ces travaux seront très limités et leur impact sur le couvert végétal mineur; v) les mesures spécifiques prises pour atténuer ou éliminer les impacts négatifs identifiés sont adéquates ; et vi) les impacts positifs attendus à caractère économique, social et sécuritaire sont très appréciables. Le Plan de gestion environnementale et sociale (PGES) élaboré a été publié sur le site internet de la Banque. Le suivi des mesures de mitigation édictées par ce plan dans le cadre de l'exécution du projet sera assuré par le comité de développement durable existant au sein de l'ONDA

3.2.2 ***Impacts positifs*** : Les impacts positifs attendus sont : i) la réduction au strict minimum des risques d'accident et des déroutements d'avions grâce aux dispositifs complémentaires de navigation aérienne permettant de couvrir la totalité de l'espace aérien; ii) une nette amélioration des conditions d'accueil des passagers et de traitement des bagages accompagnés ; et iii) la certification QSE (qualité, sécurité, environnement) des aéroports concernés. Par ailleurs, le projet est en adéquation avec la politique de développement durable à travers la composante énergétique qui prévoit la diversification du système d'approvisionnement énergétique par l'installation de microcentrales photovoltaïques intégrées aux bâtiments des aérogares et la mise en place du parc éolien à Essaouira intégré au réseau électrique national. Ces nouvelles sources d'énergie renouvelable se traduiront par une réduction de la facture énergétique et l'amélioration du bilan carbone qui prévoit de faire passer dans l'ensemble des aéroports, les émissions cumulées évitées de 4 à 1 kg équivalent CO2 par passager d'ici à 2012. Leur coût estimatif de 85,5 millions MAD (6,95 millions d'UC) est pris en compte dans le coût total hors taxes du projet.

3.2.3 ***Impacts négatifs*** : Les effets négatifs du projet sur l'environnement seront limités dans la mesure notamment où les travaux de bâtiments et d'infrastructures associées seront circonscrits à l'intérieur les domaines aéroportuaires existants. Les effets négatifs attendus pendant la phase d'exécution et d'exploitation sont essentiellement : les déchets et effluents de centrales, le bruit et les poussières durant le chantier et l'exploitation, les nuisances sonores dues aux circulations aériennes ainsi qu'une consommation accrue d'énergie.

3.2.4 **Mesures d'atténuation des impacts négatifs** : Pour tous les effets négatifs identifiés les dispositions suivantes seront prises: i) les cahiers des charges des travaux mentionneront de façon systématique la description des mesures de mitigation à appliquer pour chaque type de risques environnementaux, y compris les Plans d'Assurance Qualité et d'Hygiène Sécurité Environnement (HSE); ii) les chantiers seront organisés conformément à la législation du travail; iii) les dépôts de matériaux seront situés loin des agglomérations et organisés de façon à éviter la pollution des eaux de surface ou souterraines; iv) les déchets provenant des chantiers seront recyclés ou entreposés suivant les normes en vigueur, v) le dispositif antibruit existant sera renforcé.

3.2.5 **Changement climatique** :Le changement climatique a été l'une des préoccupations prises en compte dans la conception du projet. En effet, l'expérience réussie des panneaux solaires installés à l'aéroport Mohammed V à Casablanca sera étendue dans le cadre du présent projet, au niveau des principaux aéroports du pays (Casablanca 71,43 kW ; Oujda 70,56 kW; Marrakech 55,44 kW ; Tanger 20,6 kW et Rabat 6,72 kW). Le projet prévoit la construction d'une station éolienne à Essaouira qui produira annuellement 30 millions de kW et sera appelée à alimenter pour l'essentiel l'ensemble des aéroports en énergie renouvelable. A travers cette composante le projet contribue à la lutte contre les changements climatiques en permettant d'éviter des émissions cumulées de gaz à effet de serre (GES) estimées à 204 tonnes-équivalents CO2 .

3.2.6 **Genre** : Au niveau national, la promotion de la femme et la lutte contre la discrimination basée sur le genre constituent un des piliers du programme national de développement (PND) mis en œuvre depuis 2002, en particulier le 5^{ème} pilier consacré à la lutte contre la pauvreté et les disparités sociales. Au niveau de l'ONDA, les dispositions prises dans ce sens au cours des dernières années commencent à donner des résultats encourageants. En effet, sur un effectif global de 2.656 personnes recensées en 2007, on dénombre 530 femmes, soit 20% du personnel total, dont 210 cadres, 225 techniciennes supérieures et 95 agents d'exécution. Cette tendance sera renforcée avec les recrutements prévus dans le cadre du projet entre 2008 et 2012, portant sur un effectif additionnel de 626 personnes (cadres, agents de maîtrise et agents d'exécution). L'ONDA est préparé à assurer ces recrutements sur la base du principe en vigueur, à savoir «l'égalité des chances et de traitement homme/femme».

3.2.7 **Social** : En plus des opportunités d'embauche offertes au niveau de l'ONDA, le projet permettra la création de nombreux emplois dans les secteurs commercial et touristique. Pendant la construction et l'exploitation, on s'attend à la création d'environ 2.500 d'emplois dont 22% pour la population féminine. Dans le secteur touristique dont la part dans le PIB est estimée à 8%, le projet contribuera à la création de plus de 30.000 emplois répartis entre les différentes composantes touristiques comme suit : Transport intérieur et autres services 34%; Hébergement 32% ; Artisanat 24% et Restauration 10%. Etant composé essentiellement d'équipements à mettre en place au sein des aéroports et de travaux de bâtiments d'envergure moyenne également circonscrits dans les domaines aéroportuaires existants, le projet n'entraînera pas de déplacements importants d'employés en provenance d'autres régions pendant et après sa phase de mise en œuvre. Par conséquent, le projet ne présente pas de risques majeurs quant à la transmission du VIH/SIDA.

3.2.8 **Réinstallation forcée** :Le projet n'entraîne pas de déplacement de populations ni de réinstallation forcée. En effet, tous les travaux de bâtiments des aérogares et d'extensions des aires aéronautiques sont localisés dans les domaines aéroportuaires existants, à l'exception des travaux pour l'aéroport de Marrakech pour lesquels, il y a l'acquisition de quelques parcelles de terrain. Les procédures d'acquisition ont été entamées et le projet a prévu une somme de 20 millions MAD pour ces acquisitions y compris le déplacement des réseaux de concessionnaires d'utilité publique.

IV-Exécution

4.1. Dispositions en matière d'exécution

Organe d'exécution :L'ONDA

4.1.1 L'ONDA qui est l'organe d'exécution du projet a prouvé par le passé une performance technique remarquable dans l'exécution des 2 projets similaires réalisés. A ce titre, il aura la charge, à travers sa Direction des Ressources (DR), d'établir les dossiers d'appels d'offres relatifs à l'acquisition des travaux, biens et services, de passer les marchés et assurer l'administration des contrats ainsi que la gestion et le suivi de l'exécution de toutes les activités du projet. Pour des raisons d'efficacité dans le suivi des nombreuses composantes du projet, la DR désignera un coordinateur expérimenté qui sera l'interlocuteur principal de la Banque pendant les missions de suivi et de supervision. Ce coordonnateur établira les rapports d'avancement périodiques du projet, procédera au suivi des acquisitions du projet en conformité avec le plan de passation de marchés établi et actualisé chaque année, afin de prévenir de tout retard dans l'avancement du projet. Comme indiqué au paragraphe 2.7.2, la nomination effective de ce coordinateur constitue une condition préalable au premier décaissement du prêt.

4.1.2 Comme indiqué au 2.4.1, l'ONDA est un EPIC avec une autonomie de gestion. Le Plan stratégique 2008-2012 approuvé par son Conseil d'administration, définit les objectifs et orientations stratégiques ainsi que les axes d'intervention y afférents retenus dans le sous secteur aéroportuaire. Les orientations stratégiques s'articulent autour des principaux points suivants: (i) l'accroissement de l'efficacité des interventions de l'ONDA aux fins de lui permettre d'atteindre ses objectifs opérationnels et financiers ; (ii) les actions et mesures destinées à accompagner l'ONDA dans un environnement caractérisé par la libéralisation économique et l'adoption par le Maroc de la politique de « ciel ouvert » ; et (iii) les réformes institutionnelles et la concession des installations et équipements aéroportuaires à mettre en œuvre. La Banque a examiné ce Plan stratégique qui incorpore effectivement la réalisation d'objectifs opérationnels et financiers fixés, étroitement liés à la réussite du présent projet. A cet égard, l'ONDA devra soumettre chaque année à la Banque, pour suivi et appréciation, le bilan opérationnel et financier de l'état d'exécution du plan stratégique. Ceci est une condition du prêt.

Acquisition

4.1.3 Tous les travaux, biens et services seront acquis en conformité avec les règles de la Banque, utilisant les dossiers types d'appel d'offres et de consultation. Les modes retenus pour la passation des marchés sont:

Travaux – ils portent sur la construction : i) des bâtiments des aérogares à réaliser par voie d'appels d'offres internationaux ; ii) du bâtiment du 2^{ème} CCR à réaliser par voie d'appel d'offres international ; et iii) des infrastructures associées aux aérogares (parkings, accès routiers, bretelles, éclairage, etc.) à réaliser par voie d'appels d'offres nationaux pour tout lot dont le coût estimatif est inférieur à 3 millions d'UC, et par voie d'appels d'offres internationaux pour tout lot estimé à plus de 3 millions d'UC.

Biens - tous les équipements aéroportuaires et de navigation aérienne financés sur le prêt seront acquis par le biais d'appels d'offres internationaux.

Services - Les services de consultants pour les prestations d'audit technique et financier seront acquis par une consultation sur la base d'une liste restreinte.

4.1.4 *Procédure de revue* - Etant donné la répétitivité des lots et l'expérience de l'ONDA avec les règles de la Banque dans le cadre des précédents projets aéroportuaires, le seuil pour la revue a posteriori est fixé à 3 millions d'UC. Cependant, la Banque devra impérativement, avant tout décaissement, auditer les trois premiers marchés qui seront revus a posteriori. Seuls les lots dont le montant estimatif dépasse ce seuil feront l'objet de revue a priori.

4.1.5 *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 internet de la Banque est présenté en annexe B.4 et il devra être actualisé annuellement par l'ONDA et soumis à la Banque pour suivi d'exécution.

4.1.6 *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 internet 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.

4.1.7 *Dispositions relatives aux décaissements* - La Direction des Ressources de l'ONDA aura la charge de la gestion financière du projet. Celle-ci est familière avec les règles de la Banque en matière de décaissement. Les demandes de décaissement seront établies par les responsables financiers de cette Direction conformément aux dispositions du manuel des décaissements. La Banque mettra à la disposition de l'ONDA les quatre méthodes de décaissement en vigueur. Le Bureau de la Banque à Rabat (MAFO) se tiendra également à la disposition de l'organe d'exécution pour l'appuyer dans les opérations de décaissement.

4.1.8 *Comptabilité et audit du projet* - Les comptes du projet seront tenus séparément à partir d'extraction de la comptabilité générale de l'ONDA 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.

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 des équipements aéronautiques 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 mars 2009 pour s'achever en fin 2013, toutes composantes confondues. Il convient de souligner que l'ONDA a déjà engagé en 2008 sur ces propres ressources, les travaux d'extension et de réaménagement de la zone terminale T1 de l'aéroport Mohamed V à Casablanca. Au niveau de la Banque, les activités prévues dès l'approbation du prêt feront l'objet d'un suivi rapproché conformément au planning indicatif suivant :

Période	Etape	Activités de suivi/boucle de rétroaction
Avril 2009	Information générale sur les acquisitions	Publication de la note d'information dans UNDB (Banque)
Mai 2009	Signature de l'Accord de prêt et de garantie	Lettre d'invitation à l'emprunteur et au Garant (Banque)
Mai 2009	Appels d'offres travaux et équipements et consultations pour les services de consultants	Approbation DAO et listes restreintes par la Banque ; lancement DAO et Dossiers consultations par l'ONDA
2009-2013	Exécution des travaux et installation des équipements	Contrôle et surveillance des travaux et vérification de la conformité des équipements par l'ONDA
2009-2013	Supervision du projet et revue à mi-parcours	Suivi de l'exécution du projet-missions de supervision au moins 1,50 mission/an (Banque)

Mars 2014	Achèvement du projet et préparation du rapport d'achèvement	Elaboration conjointe du rapport d'achèvement (Banque et ONDA)
------------------	---	--

4.3 Gouvernance : A l'issue du processus d'acquisition des travaux, biens et services dans le cadre des précédents projets financés par la Banque dans le secteur des transports, aucune plainte n'a été enregistrée de la part des soumissionnaires. 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 (Comité d'ouverture et de jugement des offres, Contrôleur d'Etat) n'a pas relevé de cas d'irrégularités évidentes 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, de l'audit externe des comptes du projet. Par ailleurs, s'agissant d'équipements pour la plupart de type électronique assez sophistiqué, la Banque a prévu à mi-parcours de l'exécution du projet et à son achèvement de réaliser un audit technique et financier des équipements acquis et installés afin de s'assurer de leur fonctionnement selon les règles de l'art.

4.4. Durabilité

4.4.1 Les ressources consacrées à l'entretien des infrastructures et installations sont conséquentes : elles représentent plus de 10% des recettes annuelles de l'Office, soit un montant estimatif de 34,5 millions MAD par an. L'analyse financière des comptes de l'Office montre que ces charges récurrentes sont effectivement financées à 100% chaque année. Elle montre également que les nouveaux besoins d'entretien liés au développement et à la modernisation du complexe aéroportuaire national sont systématiquement pris en compte dans le budget de l'ONDA au chapitre des charges d'exploitation.

4.4.2 La problématique de la durabilité est également prise en compte dans le cadre du présent projet. Ainsi, dans les dossiers techniques du projet, un accent particulier est mis sur la qualité des équipements aéronautiques à acquérir, la qualité des matériaux de construction des aérogares, la qualification et l'expérience avérées des entreprises, des fournisseurs et du bureau d'étude chargé du contrôle et de la surveillance des travaux. Par ailleurs, les services d'un laboratoire expérimenté seront acquis pour assurer le contrôle géotechnique des travaux des bâtiments et des infrastructures associées aux aérogares.

4.5. Gestion des risques : Les projections de trafic aérien sur lesquelles le financement du programme d'investissement de l'ONDA est basé, peuvent ne pas être atteintes en raison des impondérables de la crise financière internationale. Pour atténuer ce risque, l'ONDA a déjà révisé à la baisse les projections de trafic contenues dans son plan stratégique. Cette baisse a été répercutée dans l'analyse économique et financière du programme (approche prudentielle).

4.6. Développement des connaissances : Les équipements à acquérir sont pour la plupart de type électronique assez sophistiqué nécessitant une formation adéquate des utilisateurs. Pour cette raison, le personnel technique concerné bénéficiera d'une formation ciblée lui permettant étendre son domaine de connaissance à la maîtrise et à l'utilisation efficiente des nouveaux équipements. Dans le domaine de la formation et du développement des connaissances, l'ONDA dispose de ses propres structures pédagogiques qui forment aussi bien des cadres nationaux et étrangers dans l'Académie internationale Mohammed VI de l'aviation civile, chargée de la formation technique du personnel de l'ONDA et l'Institut de formation des contrôleurs et des électroniciens, spécialisé dans ces deux domaines. La formation continue et le perfectionnement du personnel sont assurés au moyen de stages en interne ou à l'extérieur dans des écoles étrangères. Par ailleurs, l'Office a établi des relations de partenariat pédagogique avec l'Organisation de

l'aviation civile internationale (OACI) et l'Agence pour la sécurité de la navigation aérienne (ASECNA).

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'ONDA 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'ONDA est subordonné aux conditions suivantes :

A Conditions préalables à l'entrée en vigueur et au décaissement

Section 4.01. Conditions préalables à l'entrée en vigueur : l'entrée en vigueur de l'Accord est subordonnée à la réalisation par l'Emprunteur, à la satisfaction de la banque, des conditions prévues à la Section 12.01 des Conditions générales.

B Autres Conditions

L'ONDA devra, à l'entière satisfaction de la Banque :

- i) Fournir la preuve, plus tard le 30 juillet 2009, de la nomination d'un coordinateur du projet chargé du suivi de la mise en œuvre des activités du projet, et dont les qualifications et l'expérience auront été préalablement approuvées par la Banque (para. 2.7.2 et 4.1.1); et
- ii) transmettre à la Banque, au plus le 30 juin de chaque année, pour suivi et appréciation, le bilan opérationnel et financier relatif à l'année précédente, de l'état d'exécution du plan stratégique 2008-2012 approuvé par le Conseil d'administration de l'Emprunteur. (para. 4.1.2)

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 durant la période 2007-2011 et le Manuel de décaissement.

VI Recommandations

La direction recommande que le Conseil d'Administration approuve la proposition de prêt d'un montant de **240 millions EUR** à l'Office National Des Aéroports (ONDA) avec la garantie de l'Etat, selon les conditions énoncées dans le présent rapport.

Appendice I : Indicateurs socio-économiques comparatifs du pays

Maroc - Indicateurs de développement

Indicateurs sociaux	Maroc		Afrique	Pays en développement
	1990	2007 *		
Superficie (Km ²)	711		30 323	80 976
Population totale (millions)	24,8	31,2	963,7	5 448,2
Croissance annuelle de la population (%)	1,9	1,2	2,3	1,4
Espérance de vie à la naissance -Total (années)	64	71	54	65
Taux de mortalité infantile (pour 1000)	63,6	30,6	85,3	54,1
Nombre de médecins (pour 100000 habitants)	...	55,6	39,6	78,0
Naissances assistées par un personnel de santé qualifié (%)	...	62,6	50,4	59,0
Taux de vac. contre rougeole (% d'enfants de 12-23 mois)	79,0	95,0	75,4	78,0
Taux de scolarisation au primaire (% brut)	66,9	106,8	96,4	91,0
Ratio Filles/Garçons au primaire (%)	69	90	91	84
Taux d'analphabétisme (% de la population >15 ans)	61,3	44,9	33,3	26,6
Accès à l'eau salubre (% de la population)	75,0	81,0	62,3	80,0
Accès aux services sanitaires (% de la population)	57,0	73,0	45,8	50,0
Valeur de l'IDH (0-1)	0,549	0,646	0,514	0,691
Indice de pauvreté humaine (IPH-1) (% de la Population)	...	...	36,8	...

Indicateurs macroéconomiques	Maroc			
	1990	2000	2006	2007
RNB par habitant, méthode Atlas (\$ courant)	1 030	1 190	1 900	...
PIB (Million de dollars courant)	25 784	37 060	65 176	69 469
Croissance du PIB réel (% annuel)	4,1	1,8	7,8	2,7
Croissance du PIB réel par habitant (% annuel)	2,1	0,6	6,8	1,0
Investissement intérieur brut (% du PIB)	33,2	25,5	31,0	31,9
Inflation (% annuel)	6,8	1,9	3,3	2,0
Solde budgétaire (% du PIB)	-0,5	-5,5	-1,9	0,7

Développement du secteur privé et infrastructures	Maroc			
	1990	2000	2006	2007
Temps requis pour démarrer une affaire (jours)	...	...	12	12
Indice de protection des investisseurs (0-10)	...	...	3	3
Abonnés aux téléphones fixes (pour 1000 hab.)	16	49	...	1 620,0
Utilisateurs d'internet (pour 1000 hab.)	...	7	...	581,8
Routes asphaltées (% du total des routes)	49	56	...	...
Ferroviaire, Marchandises transportées (million ton-km)	4 903	4 576	...	...

Commerce, Dette extérieure & Flux financiers	Maroc			
	1990	2000	2006	2007
Variation en volume des exportations (%)	21,0	3,3	14,0	6,2
Variation en volume des importations (%)	18,1	3,6	14,3	21,7
Variation des termes de l'échange	-1,7	-7,4	-4,2	-0,8
Balance commerciale (Million de dollars E.U.)	-1 906,3	-3 234,0	-9 051,0	-14 326,1
Balance commerciale (% du PIB)	-6,6	-8,7	-14,8	-19,2
Solde des comptes courants (Million de dollars E.U.)	-713,6	-476,0	2 215,0	2 230,2
Solde des comptes courants (% du PIB)	-2,5	-1,3	2,2	-0,1
Service de la dette (% des exportations)	30,4	32,4	8,6	7,9
Dette extérieure totale (% du PIB)	71,9	48,6	20,1	11,8
Flux financiers nets totaux (Million de dollars E.U.)	1 619,3	600,8	1 577,3	...
Aide publique au développement nette (Mn de dollars E.U.)	1 048,0	418,8	1 045,6	...
Investissements nets directs (Million de dollars E.U.)	165,0	470,6	2 898,2	...
Réserves internationales (mois d'importations)	3,0	4,8	8,6	7,9

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

* Année la plus récente.

Dernière mise à jour : avril 2008

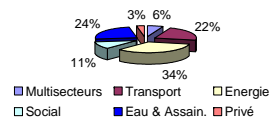
Appendice II. Maroc- Portefeuille des opérations en cours d'exécution : Situation au 15 mars 2009

Secteur	Nom du Projet	N° de Prêt	Date Approb.	Date Signat.	Date Mise en Vigueur	Date de Clôture	Age du projet (an)	Montant net	Devise	Décaissement cumulé 15 mars 2009	Montant non décaissé	Taux de Décais. (%)	Nb. Prorog.	Délais de prorog. (mois)	SUPE effectuées en 2008	PCR à effectuer en 2009	Observations / Actions en instance
1 Multisecteurs	Troisième Programme d'appui à la réforme de l'administration publique (PARAP III)	2000130003030	25-juin-08	26-juin-08	23-sept-08	31-déc-09	0,7	66 000 000	EUR	66 000 000	0	100,0%	-	-	-	A faire	Banque : Mission de supervision conjointe BMUE/BAD du 23-27 mars; Gouvernement :
2 Transport	Projet de construction de l'autoroute Marrakech-Agadir	2000130001831	21-juil-06	15-déc-06	4-juil-07	31-déc-11	2,7	118 600 000	EUR	19 570 924	99 029 076	16,5%	-	-	2		Banque :- ADM :-
3 Transport	Projet d'amélioration et d'extension des capacités aéroportuaires	2000130000002	18-avr-01	6-janv-02	18-sept-02	31-déc-08	7,9	77 800 000	EUR	58 278 443	19 521 557	74,9%	2	24 mois	2	A faire	Banque :- En cours de traitement sur solde de compte n° 10804 (632.820,79 EUR) suite à réception de la caution de RG le 13/03/09 ONDA : Transmettre à la BAD les justificatifs des 42 000 EUR dans le compte
4 Transport	Second Programme de routes rurales (PNRR 2)	2000130002380	5-sept-07	23-nov-07	8-mars-08	31-déc-13	1,5	45 000 000	EUR	5 422 355	39 577 645	12,0%	-	-	2		Banque :- Evénements sur la détermination des taux de change pratiqués par la BAD dans les décaissements à fournir à l'Emprunteur suite à un
5 Energie	Projet de renforcement des interconnexions des réseaux électriques	2000130000069	13-nov-02	6-mai-03	4-nov-03	31-déc-07	6,4	80 000 000	EUR	80 000 000	0	100,0%	-	-	2	A faire	Banque :- En cours de traitement sur solde de compte n° 10804 (632.820,79 EUR) suite à réception de la caution de RG le 13/03/09
6 Energie	Projet Centrale Thermo-solaire Ain Beni Mathar	2000130000880	2-mars-05	29-août-05	21-déc-05	31-déc-10	4,0	136 450 000	EUR	86 924 820	49 525 180	63,7%	-	-	2		Banque :- En cours d'examen des 2 dernières demandes de justification n° 8 (7.793.593,68 EUR) et 9 (584.095,88 EUR) sur le compte spécial du projet : marché n°ST0212MT4 v afférent à saisir dans S&P
Energie	Projet Centrale Thermo-solaire Ain Beni Mathar (Prêt suppl.)	2000130002681	17-déc-07	7-avr-08	16-oct-08	31-déc-10	1,3	151 400 000	EUR	46 416 223	104 983 777	30,7%	-	-	-		Banque :- ONE :- Transmettre le rapport d'avancement couvrant la période juil-déc 2008
7 Social	Projet d'appui au dével. de l'enseignement fondamental de qualité (PAEFQ)	2000120000026	30-nov-00	30-mai-01	17-juil-01	30-déc-08	8,3	5 897 724 480	JPY	3 746 297 110	2 151 427 370	63,5%	1	12 mois	2	En cours	Banque :- ONE :- Banque :- PCR en cours ; dernière demande de remboursement en cours de traitement ; Gouvernement :- Rapport d'avancement de l'Emprunteur à réaliser ;
8 Social	Assistance tech. ANAM	5500155000351	29-sept-06	27-nov-06	27-nov-06	30-juin-09	2,5	600 000	UC	410 473	189 527	68,4%	2	18 mois	-		Banque :- Traitement de la 2ème et dernière demande de fonds de roulement en cours ; Gouvernement :-
9 Social	Assistance tech. CNOPS	5500155000352	31-août-06	27-nov-06	27-nov-06	30-juin-09	2,6	600 000	UC	523 775	76 225	87,3%	2	18 mois	-		Banque :- Lettre pour demande d'utilisation du solde disponible en cours Gouvernement :-
10 Social	SIG Carte sanitaire	5500155001701	19-déc-08	23-déc-08	23-déc-08	31-déc-09	0,2	500 000	UC	N/A	N/A	N/A	-	-	N/A		Banque :- Ministère de la Santé :- Transmettre à la Banque les conditions de 1er
11 Social	Programme d'Appui à la Réforme de la Couverture Maladie - Phase II (PARCOLUM II)	2000130003530	11-déc-08	23-déc-08	NYE	31-déc-11	0,3	70 000 000	EUR	N/A	N/A	N/A	-	-	N/A		Banque :- Ministère de la Santé :- Transmettre à la Banque les conditions de mise en
12 Eau & Assain.	Huitième Projet d'AEP	2000130000580	24-nov-04	7-fév-05	10-juin-05	31-déc-10	4,3	66 500 000	EUR	50 153 466	16 346 534	75,4%	-	-	2		Banque :- ONEP :- Mission à Tunis pour fixer les taux d'intérêt d'emprunt sur les prêts
13 Eau & Assain.	Neuvième Projet d'AEP	2000130001830	21-juil-06	18-déc-06	16-mai-07	31-déc-11	2,7	81 000 000	EUR	17 750 219	63 249 781	21,9%	-	-	2		Banque :- ONEP :- Mission à Tunis pour fixer les taux d'intérêt d'emprunt sur les prêts
14 Eau & Assain.	Dixième Projet d'AEP	2000130003531/3	16-nov-08	23-déc-08	NYE	31-déc-13	0,3	110 020 188	EUR	N/A	N/A	N/A	-	-	N/A		Banque :- ONEP :- Transmettre à la Banque les conditions de mise en vigueur du prêt
15 Privé	Projet Olea Capital	2000130003780	27-nov-08	NYS	NYE	31-déc-20	0,3	34 000 000	EUR	N/A	N/A	N/A	-	-	N/A		Banque :- ONEP :- Finaliser les discussions avec les partenaires financiers (Soc Gen
Montant Total Net (UC)										918 389 564,68							
Montant Total Décais. (UC)										403 817 123,29							
Taux de décaissement sur montant net approuvé										44%							
Taux de décaissement sur montant net approuvé hors op non en vigueur										53%							
Nb de SUPE par projet en 2008										1,8							
Age moyen du portefeuille (an)										2,9							

N/A : Not Applicable / Sans Objet
 NYE : Not Yet Effective / Non encore mis en vigueur
 NYS : Not Yet Signed / Non encore signé

Montant total portefeuille en EUR	
Multisecteurs	66 000 000
Transport	241 400 000
Energie	367 850 000
Social	119 733 211
Eau & Assain.	257 520 188
Privé	34 000 000
Total	1 086 503 399

Répartition sectorielle des engagements
 Portefeuille actif au 15 mars 2009



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

FINANCEMENT	Date signature	Montant
BEI		Million EUR
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
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
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
Commision 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