

BANQUE AFRICAINE DE DEVELOPPEMENT



MAROC

DEUXIEME PROGRAMME NATIONAL DE ROUTES RURALES

(PNRR2)

**RAPPORT D'ACHEVEMENT DE PROGRAMME
(RAP)**

OITC

Avril 2013

Sigles et abréviations

AFD	=	Agence Française de Développement
BAD	=	Banque africaine de développement
BEI	=	Banque européenne d'investissement
BID	=	Banque islamique de développement
BM	=	Banque mondiale
CFR	=	Caisse pour le Financement routier
CNER	=	Centre national des Etudes et Recherche
DAO	=	Dossier d'appel d'offres
DH	=	Dirham
DPET	=	Direction provinciale de l'équipement et du Transport
DRET	=	Direction régionale de l'équipement et du Transport
DR	=	Direction des Routes
DTR	=	Direction des Transports routiers
FADES	=	Fonds arabe pour le Développement économique et social
FEEP	=	Fiche d'Evaluation environnementale préliminaire
FKDEA	=	Fonds koweïtien
FSR	=	Fonds spécial routier
IDA	=	Indice différentiel d'Accessibilité
IGF	=	Inspection générale des Finances
INARR	=	Indice national d'Accessibilité aux Routes rurales
INDH	=	Initiative Nationale de Développement Humain
JBIC	=	Banque japonaise d'investissement et de coopération
MAD	=	Dirham
MET	=	Ministère de l'Equipement et du Transport
MIE	=	Manuel d'Instructions environnementales
OA	=	Ouvrage d'Art
ONCF	=	Office national des Chemins de Fer
ONDA	=	Office national des Aéroports
ONT	=	Office national des transports
OPEP	=	Organisation des Pays exportateurs de Pétrole
PDES	=	Plan de développement économique et social
PGES	=	Plan de gestion environnementale et sociale
PNRR	=	Programme national des routes rurales
PRST	=	Programme de Réforme du Secteur des Transports
PST	=	Programme sectoriel Transport
PIB	=	Produit intérieur brut
TIC	=	Taxe intérieure sur les produits pétroliers (carburant)
TMJA	=	Trafic moyen journalier annuel
TRE	=	Taux de rentabilité économique
UE	=	Union européenne
UC	=	Unité de Compte BAD
UGP	=	Unité de Gestion du Programme national de routes rurales

RAPPORT D'ACHEVEMENT DU PROJET P-MA-DB0-004

A. INFORMATIONS SUR LE PROJET ET DATES CLES			
I. INFORMATIONS DE BASE			
Référence du Projet: P-MA-DB0-004	Titre du Projet: 2 ^{ème} Programme National de Routes Rurales (PNRR2)	Pays: Royaume du Maroc	
Instrument(s) de Prêt: ▪ Accord de prêt No. 2000130002380		Secteur: Transport	Catégorie Environnementale: II
Engagement Initial (Allocation) : Prêt : 45 millions d'euros	Montant annulé : 0	Montant Décaissé: 45 millions d'Euros	Décaissé : 100 %
Emprunteur: Le Gouvernement du Maroc, Caisse pour le Financement des Routes (CFR)			
Organe d'Exécution Ministère de l'Équipement et du Transport, Direction des Routes			
Co financiers et Autres Partenaires Extérieurs : Gouvernement du Maroc, BEI, AFD, FADES, OPEC, JBIC			
II. DATES CLES			
Note de Concept du Projet Approuvé par Com.Ops.: NA	Rapport d'évaluation Approuvé par Com.Ops.: NA	Approbation par le Conseil d'Administration: 05 septembre 2007	
Restructuration(s) : N.A			
	Date initiale	Date effective	Ecart en termes de mois date effective-date initiale
DATE DE SIGNATURE		23 novembre 2007	
ENTREE EN VIGUEUR	-	8 mars 2008	-
REVUE A MI-PARCOURS	Non prévue	NA	N.A.
CLÔTURE	31/12/2013	31 Décembre 2013	

III. RESUME DES NOTES		
CRITERES	SOUS-CRITERES	NOTES
RENDEMENT DU PROJET	Réalisation des Résultats	3
	Réalisation des Effets	4
	Respect du Calendrier	4
	RENDEMENT GENERAL DU PROJET	4
PERFORMANCE DE LA BANQUE	Conception et état de Préparation	4
	Supervision	3
	PERFORMANCE GENERALE DE LA BANQUE	4
PERFORMANCE DE L'EMPRUNTEUR	Conception et état de préparation	4
	Exécution	3
	PERFORMANCE GENERALE DE L'EMPRUNTEUR	4

IV. RESPONSABLES DU PROJET AU SEIN DE LA BANQUE		
FONCTIONS	A L'APPROBATION	A L'ACHEVEMENT
Directeur Régional	M. L.B.S. CHAKROUN	M. N. MATONDO-FUNDANI
Directeur Sectoriel	M. G. MBESHERUBUSA	M. A. OUMAROU
Chef de division sectorielle	M. J. RWAMABUGA	M. A. OUMAROU
Chef de Projet	M. A. BENDJEBBOUR	M. P. MORE NDONG
Chef de l'équipe du RAP		M. P. MORE NDONG
Membres de l'équipe du RAP		M. A. RMILI, CFR et UGP

B. CONTEXTE DU PROJET

Faire un résumé du bien-fondé de l'assistance de la Banque. Texte:

-sur quel défi du développement porte le projet,

-stratégie générale de l'emprunteur / Donataire pour relever ce défi,

-activités de la Banque dans ce(s) pays et dans ce secteur durant l'année dernière et performance, et

-activités en cours financées par la Banque et d'autres sources extérieures qui complètent, font doublon ou se rapportent à ce projet.

Veillez citer les sources concernées. Exprimez-vous sur la force et la cohérence de cette justification.

[300 mots au plus. Tout autre propos pertinent sur les origines et l'historique du projet doit être, si besoin, présenté à l'annexe 6 intitulé: Description du Projet]

- (i) Le Gouvernement marocain avait retenu dans sa stratégie de développement économique et social à l'horizon 2020, l'amélioration des conditions de vie des populations rurales en relevant les taux d'accès aux infrastructures de base et aux services sociaux. La population rurale concernée représente près de 66% des pauvres au Maroc et vit dans des zones enclavées sans dessertes routières.
- (ii) Le secteur des transports a un rôle central et il contribue : (a) au désenclavement du monde rural ; (b) à l'équilibre régional ; (c) à la création d'emploi ; (d) à l'amélioration de la santé et de l'éducation pour tous.
- (iii) Ainsi, le gouvernement a lancé en 1995 un premier programme national de Routes Rurales qui a été achevé en 2005 qui a permis de relever le taux d'accès de 43% en 1995 à 54% en 2005. Pour renforcer son action, un deuxième programme de 15500km de routes rurales a été lancé en 2005 pour un achèvement en 2012.
- (iv) En matière de projets d'investissement, les interventions antérieures de la Banque au Maroc, dans le secteur des transports ont consisté en l'octroi d'un prêt approuvé en octobre 1987 pour le financement du Programme Sectoriel des Transports (PST) qui a concerné les trois modes de transports (terrestre, aérien et maritime), visant la mise à niveau et le renforcement du secteur. Au niveau du sous-secteur routier la Banque est intervenue principalement à travers le troisième projet routier en 1994 et l'aménagement de l'autoroute Marrakech-Agadir en 2006. Le projet troisième projet routier a connu un certain retard dans son exécution à cause de difficultés liées aux acquisitions qui étaient surmontées par des missions soutenues de supervision de la Banque permettant à l'agence d'exécution de se familiariser avec les règles de procédures de la Banque. Par ailleurs, la réalisation du projet d'autoroute entre Marrakech et Agadir a été faite à l'entière satisfaction de l'emprunteur et de la Banque;
- (v) La Banque, compte tenu du succès rencontré dans la réalisation des projets précédents, a été sollicitée pour participer au financement du deuxième programme national des routes rurales qui cadre avec la stratégie de la Banque dans le secteur des transports au Maroc pour la période 2007-2011 qui s'appuie sur deux piliers : (a) l'intensification de la croissance économique et l'amélioration du climat des investissements et ; (b) la promotion du développement humain par la réduction des déficits sociaux dont l'ultime objectif est la réduction de la pauvreté et l'exclusion..
- (vi) Parallèlement à la Banque, d'autres bailleurs de fonds participent au financement du deuxième programme national des routes rurales à savoir la Banque Mondiale, la Banque Européenne d'Investissement, le Fonds Hassan II pour le Développement Economique et Social, l'Agence Française de Développement, le Gouvernement Italien, la Banque Islamique de Développement (BID), le Fonds Arabe de Développement Economique et Social (FADES), le Fonds Koweïtien de Développement Economique (FKDEA), le Fonds OPEC de Développement International, la Banque Japonaise d'Investissement et de Coopération (JBIC), et la Commission Européenne.

RAPPORT D'ACHEVEMENT DU PROJET P-MA-DB0-004

B. OBJECTIF DU PROJET ET CADRE LOGIQUE

1. Enoncer le(s) Objectif(s) de Développement du Projet (ainsi qu'ils sont présentés dans le rapport d'évaluation)

Le projet a pour objectif sectoriel la contribution à la mise à niveau des infrastructures routières pour réduire la pauvreté en milieu rural et diminuer les disparités régionales. Les objectifs spécifiques du projet consistent en la contribution au désenclavement des populations rurales dans les 23 provinces concernées et à l'amélioration de l'offre de transport et la participation à la réduction du déséquilibre entre les provinces en matière de desserte rurale.

2. Décrire les principales composantes du projet en indiquant comment chacune contribuera à la réalisation des objectifs du projet

Composante A : Construction de 460 km de routes revêtues et travaux connexes ;

Composante B : Aménagement de 226 km de pistes

Les composantes A et B ont permis d'améliorer l'offre de transport, l'accès aux services de base des populations rurales en réduisant également la disparité entre les provinces et contribuer à la réduction de la pauvreté

Composante C : Coordination et contrôle des travaux et l'audit du projet

Cette composante comprend les prestations de contrôle géotechniques de tous les travaux et de la qualité des matériaux pour :

s'assurer de la bonne exécution du projet conformément aux règles de l'art et répondre efficacement aux objectifs qui lui sont assignés.

3. Evaluer brièvement (deux phrases au plus) les objectifs du projet sous trois angles : noter l'évaluation, en utilisant l'échelle de notation fournie à l'appendice 1.

CARACTERISTIQUES DES OBJECTIFS DU PROJET		EVALUATION	NOTE
PERTINENTS	a) Pertinent au regard des priorités de développement du pays.	Le projet fait partie intégrante Programme de développement économique et social du Gouvernement (PDES) à l'horizon 2020. Il vise la lutte contre la pauvreté des populations défavorisées notamment en milieu rural par l'amélioration de l'accès aux services de base et aux services sociaux.	4
	b) Objectifs jugés réalisables au regard des contributions au projet et des délais envisagés.	Les objectifs du projet tels que définis dans le rapport d'évaluation sont réalisables dans les délais initialement fixés, compte tenu de l'expérience de la Banque et du Maroc dans le secteur, ainsi que des travaux récents exécutés dans le pays.	4
COHERENTS	c) Conforme à la stratégie nationale ou régionale de la Banque.	Les objectifs du projet sont en cohérence avec la stratégie de la Banque au Maroc qui vise la promotion du développement humain par la réduction des déficits sociaux dont l'objectif est la réduction de la pauvreté et l'exclusion.	4
	d) Conforme aux priorités générales de la Banque.	Le projet correspond aux priorités d'intervention de la Banque dans le secteur des infrastructures de transport qui visent en particulier la promotion du développement humain par la réduction des déficits sociaux, de la pauvreté et de l'exclusion.	4

4. Présenter le cadre logique. En l'absence de cadre logique, remplir le tableau ci-dessous, en indiquant l'objectif global du projet, les principales composantes du projet, les principales activités de chaque composante et les résultats et rendements attendus, ainsi que les indicateurs de mesure de la réalisation des rendements. Vous pouvez créer des rangées supplémentaires pour les composantes, activités, résultats ou rendements, si nécessaire

Le tableau ci-dessous reconstitue le lien entre objectifs, activités, résultats et effets du projet et fournit les indicateurs de mesure des effets attendus.

Le cadre logique reconstitué à l'évaluation et à l'achèvement est donné ci-après.

CADRE LOGIQUE DU PROJET

HIERARCHIE DES OBJECTIFS	INDICATEURS DE PERFORMANCE	INDICATEURS OBJECTIVEMENT VERIFIABLES A L'EVALUATION	INDICATEURS OBJECTIVEMENT VERIFIABLES A L'ACHEVEMENT
<p>1- BUT DU SECTEUR</p> <p>1. Contribuer à la réduction de la pauvreté en milieu rural par le désenclavement des populations rurales ;</p> <p>2. Contribuer à la réduction du déséquilibre régional</p>	<p>1 pauvreté en milieu rural 2 production agricole 3 scolarité en milieu rural <u>Sources</u> : enquêtes nationales sur les revenus et cadre de vie des populations. Statistiques accidents- rapports du ministère du travail et de la santé- rapport des institutions internationales <u>Méthodes</u> : enquêtes, études et rapports</p>	<p>1 réduction de la pauvreté en milieu rural de 30% en 2015 (soit 0,5 millions de ruraux)</p> <p>2 augmentation du revenu de 2000 MAD en 2005 à 3000 MAD en 2015 ;</p> <p>3 Croissance de la scolarisation en général en milieu rural de 56% en moyenne en 2005 à 70% en 2012.</p>	<p>1. en 2010, la pauvreté en milieu rural représente 14.5% de la population</p> <p>2 augmentation du revenu des ménages de 39% entre 2005 et 2010 (en passant de 2000 MAD à 2919 MAD)</p> <p>3 accroissement de la scolarisation des filles en milieu rural de 83% entre 2005 et 2012</p>
<p>2- OBJECTIF DU PROJET</p> <p>1 Contribuer au désenclavement des populations rurales dans les 23 provinces concernées par le projet ;</p> <p>2 Améliorer l'offre de transport et réduire les disparités entre les provinces en matière de desserte rurale</p>	<p>1- Accès des populations à une route praticable en tout temps ;</p> <p>2- Disparités régionales</p> <p>3- Taux de scolarité des filles</p> <p>4- Emploi</p> <p><u>Sources</u> : Statistiques, enquêtes et rapports des DRE/DPE et des différents ministères (transport, travail, affaires sociales, éducation,...) et institutions internationales <u>Méthodes</u> : Système de suivi et d'évaluation du PNRR2, enquêtes et études.</p>	<p>1- Croissance du taux d'accessibilité : Indice National d'Accessibilité des Routes Rurales (INARR) passe de 54% en 2005 à 60% en 2007 et 67% en 2010 ;</p> <p>2- Réduction de la disparité entre les provinces : Indice Différentiel d'Accessibilité (IDA) passe de 0,5 en 2005 à 0,6 en 2008 et 0,65 en 2010 ;</p> <p>3- Augmentation de l'offre de transport par : (i) la réduction du temps de transport de 50% en 2008 et de 75% en 2010 et, (ii) réduction du coût de transport des voyageurs et des produits agricoles de 30% en 2008 et 50% en 2010</p> <p>4- Augmentation de la scolarité en général en milieu rural : pour les filles de 44% en 2005 à 65%</p>	<p>1. Taux d'accessibilité en 2008 : 65% en 2010 : 70,1%</p> <p>2. IDA en 2007 : 0,51 en 2010 : 0,56</p> <p>3. Réduction du temps de transport de 23% et réduction du coût de transport de 45% pour les voyageurs et 42% pour les marchandises entre 2005 et 2012, constatées lors d'une étude d'impact sur un échantillon de 13 routes réalisées dans le cadre du PNRR2</p> <p>4.</p> <p>5. Augmentation du taux de la scolarisation de 11% en général et de 83% pour la scolarisation des filles entre 2005 et 2012</p> <p>6. Croissance des emplois de +1.4% en 2010 et +2.7% en 2011</p>

		en 2010 et pour les garçons de 68% en 2005 à 72% en 2010 ; 5- Accroissement et diversification des emplois de +14% en 2010	
ACTIVITES / INTRANTS			
<p>1 Préparation des dossiers d'appels d'offres pour travaux et pour contrôle géotechnique</p> <p>2 Passation des marchés</p> <p>3 Construction de routes revêtues</p> <p>4 Aménagement de pistes en terre</p> <p>5 Contrôle géotechnique des travaux</p> <p>6 Acquisition et mise en place des équipements de signalisation</p> <p>7 Travaux d'aménagement connexes (abris voyageurs, points d'eau, aménagements de sécurité au niveau des établissements scolaires)</p> <p>8 Actualisation du Guide de conception des routes rurales et mise en place d'un système de suivi régulier du PNRR2 et de routes rurales</p> <p>9 Passation d'audit technique et financier</p>	<p>1 linéaire de routes construites revêtues</p> <p>2 linéaire de pistes aménagées</p> <p>3 nombre d'abris bus</p> <p>4 nombre de points d'eau aménagés</p> <p>5 nombre de panneaux posés</p> <p>6 guide de conception</p> <p>7 système de suivi du réseau routier rural au Maroc</p> <p>8 emplois créés pendant le chantier</p> <p>9 . marchés gagnés par des entreprises marocaines</p> <p>10 audit annuel</p> <p>Sources : rapports trimestriels d'activités de l'agence d'exécution – rapports de réception des travaux- rapports d'activités des ONG et Associations. Rapports de supervision techniques et financiers de la Banque. Rapports d'audit. Marchés de construction et de contrôle géotechnique Méthode : enquête, études, rapports, contrats signés</p>	<p>1. 460 km de routes revêtues construites</p> <p>2. 226 km de pistes en terre aménagées</p> <p>3. 30 abris de bus construits</p> <p>4. 16 points d'eau aménagés</p> <p>5. 580 panneaux posés</p> <p>6. Un nouveau guide de conception de routes rurales actualisé et adapté au contexte marocain</p> <p>7. Un système de suivi en temps réel de l'état du réseau des routes rurales</p> <p>8. 2000 emplois créés pendant la durée du chantier du PNRR2</p> <p>9. 104 marchés de travaux et contrôle signés</p> <p>10 Marché d'audit signé</p>	<p>1 Routes revêtues construites : 346.5 km</p> <p>2 Pistes aménagées : 272 km</p> <p>3 Abris de bus construits : 0</p> <p>4 Points d'eau aménagés : 0</p> <p>5 Panneaux posés : 0</p> <p>6 Nouveau guide de conception des routes rurales actualisé et adapté</p> <p>7 Système de suivi en temps réel de l'état du réseau des routes rurales en cours d'étude</p> <p>8 Emplois créés pendant la durée du chantier : 2380</p> <p>9 Marchés de travaux et de contrôlé signés : 85</p> <p>10 Marchés d'audit signés : 2</p>

5. Pour chaque dimension du cadre logique, indiquer brièvement (deux phrases au plus) à quel point le cadre logique a contribué à la réalisation des objectifs mentionnés ci-après. Noter l'évaluation en utilisant l'échelle de notation fournie à l'appendice 1. En l'absence de cadre logique, attribuer à cette section la note 1.

CARACTERISTIQUES DU CADRE LOGIQUE		EVALUATION	NOTE
LOGIQUE	a) Prévoit un enchaînement causal logique pour la réalisation des objectifs de développement du projet.	Les activités, les résultats et les rendements sont liés par une relation causale pour la réalisation de l'objectif du projet	4
MESURABLE	b) Enonce les objectifs et les rendements de manière mesurable et quantifiable.	Le cadre logique donne des indicateurs mesurables et quantifiables pour la quasi-totalité des objectifs et les résultats. Néanmoins, les objectifs liés à l'accroissement et la diversification des emplois ainsi que les valeurs cibles pour l'indicateur différentiel d'accessibilité (IDA) n'étaient pas réalistes	3
DETAILLE	c) Mentionne les risques et les hypothèses clés.	Les risques clés liés au versement des quotes-parts des collectivités locales, de l'absence d'entretien du réseau des routes rurales et de la sous-estimation des coûts du projet ont été définis.	4

RAPPORT D'ACHEVEMENT DU PROJET P-MA-DB0-004

D. RESULTATS : PRODUITS ET EFFETS

I. PRODUITS OBTENUS

Dans le tableau ci-dessous, évaluer pour chaque principale activité, les réalisations par rapport aux résultats prévisionnels, en se fondant sur le cadre logique présenté à la Section C. Noter le degré de réalisation des produits attendus. Calculer les notes pondérées en proportion approximative du coût des activités du projet. La somme des notes pondérées s'affichera automatiquement et correspondra à la somme des notes pondérées. Ignorer la note automatiquement calculée, si vous le souhaitez, et justifier.

PRINCIPAUX PRODUITS		Note de l'évaluation	Proportion des Coûts du Projet en pourcentage	Note pondérée
Produits Attendus	Produits Obtenus			
<ul style="list-style-type: none"> 460 km de routes revêtues construites, 	<ul style="list-style-type: none"> Construction de 346,47 km de routes revêtues 	3	82.2 %	2.5
<ul style="list-style-type: none"> 226 km de pistes aménagées 	Aménagement de 272,03 km de pistes	4	17.8%	0.7
<ul style="list-style-type: none"> 104 marchés travaux et contrôle signés Marché d'audit adjugé 	<ul style="list-style-type: none"> 85 marchés travaux et contrôle signés 2 marchés d'audit adjugés 	4	0%	0.0
<ul style="list-style-type: none"> 30 abris de bus construits 16 points d'eau aménagés 580 panneaux posés Un nouveau guide actualisé et adapté au contexte marocain Un système de suivi en temps réel de l'état du réseau des routes rurales 2000 emplois créés pendant la durée du chantier du PNRR2 	Aucune réalisation	0	0%	0.0
	Un nouveau guide de conception actualisé et adapté au contexte marocain	4		
	Système de suivi de l'état du réseau des routes rurales en cours d'étude	2		
	2380 emplois créés pendant la durée du chantier	4		
NOTE GENERALE DES PRODUITS [correspond à la somme des notes pondérées]				3.2

Cochez ici pour ignorer la note auto calculée

Donner les raisons pour lesquelles la note auto calculée a été ignorée

Inscrire la nouvelle note ou réinscrire la note auto-calculée

3

II. EFFETS OBTENUS

1. En utilisant les données disponibles sur le suivi, évaluer la réalisation des effets attendus. Importer les effets attendus du cadre logique présenté dans la Section C. Attribuer une note pour le degré de réalisation des effets attendus. La note générale des effets sera automatiquement calculée et correspondra à la moyenne des notes de l'évaluation. Ignorer la note automatiquement calculée, si vous le souhaitez, et justifier.

EFFETS		Note de l'évaluation
Prévus	Obtenus	
Accroissement du taux d'accessibilité des routes rurales de 54% en 2005 à 60% en 2007 et 67% en 2010,	Taux d'accessibilité passé de 54% en 2005 à 65% en 2008, 67.6% en 2009 et 70.1% en 2010	4
		4

Réduction de disparité entre provinces : IDA passe de 0,5 en 2005 à 0,6 en 2008 et 0,65 en 2010	IDA passé de 0,5 en 2005 à 0,51 en 2007 et 0,56 en 2010 (les valeurs obtenues sont réalistes et satisfaisantes compte tenu des valeurs cibles prévues à l'achèvement de la totalité du PNRR2 à savoir 0.6 en 2015)	
Augmentation de l'offre de transport par (i) la réduction du temps de transport de 50% en 2008 et de 75% en 2010 et (ii) réduction du coût de transport des voyageurs et des produits agricoles de 30% en 2008 et 50% en 2010	Une étude d'impact réalisée en 2010 a montré que (i) Réduction du temps de transport de 23% (ii) Réduction du coût de transport des voyageurs en 2010 de 45% pour les voyageurs et 42% pour marchandises	4
Augmentation du taux de scolarisation générale en milieu rural : pour les filles de 44% en 2005 à 65% en 2010 et pour les garçons de 68% en 2005 à 72% en 2010	Sur des routes témoin, l'étude d'impact a montré que : • Le temps de scolarisation générale est passé de 67% avant le projet à 78% après la réalisation du projet. • Le taux de scolarisation des filles a augmenté de 83%	4
Accroissement et diversification des emplois de +14% en 2010	Accroissement des emplois à partir de 2008 de +1.4% en 2010 et +2.7% en 2011	2
NOTE GENERALE DES EFFETS [Correspond à la moyenne des notes de l'évaluation]		4
Inscrire la nouvelle note ou réinscrire la note auto-calculée		4
2. <u>Autres effets:</u> Commenter les rendements additionnels non prévus dans le cadre logique, et qui portent notamment sur les questions transversales (genre, par exemple).		
Selon les résultats d'un étude d'impact du PNRR2, faite en 2011, la réalisation du projet a permis :		
<ul style="list-style-type: none"> (i) La suppression des points de coupures de la circulation sur les routes rurales aménagées (ii) Meilleur débouché commercial (iii) Meilleur accès aux services de santé et aux services vétérinaires (augmentation du nombre d'ovins de 23,7%, des bovins de 45% et des caprins de 31%) (iv) La valorisation du foncier dans la zone du projet (v) Augmentation du revenu des ménages de 39% (vi) Baisse des prix des produits de base (sucre, thé, farine, gaz) de 14% 		
3. <u>Menaces qui pèsent sur la viabilité des effets obtenus. Souligner les facteurs qui affectent, ou pourraient affecter les effets du projet à long terme ou leur viabilité. Mentionner toute nouvelle activité ou changement institutionnel éventuellement recommandé pour assurer la viabilité des effets. L'analyse devra s'inspirer de l'analyse de sensibilité de l'annexe 3, si pertinent.</u>		

La durabilité du projet est conditionnée par la capacité technique et financière de la Direction des Routes et les communes à réaliser, régulièrement et à temps, l'entretien courant et périodique des routes aménagées. Pour le réseau classé, à la charge de l'Etat et sous la responsabilité de la Direction des Routes, le budget alloué à la maintenance a évolué en dents de scie comme l'indique le tableau ci-dessous. Ce budget reste en deçà des besoins de maintenance :

Exercice	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Maintenance des routes (en millions Dh)	762	630	652	789	936	1117	1100	900	1000
Reconstruction OA	145	130	87	170	140	240	190	250	250
Total maintenance	907	760	739	959	1076	1357	1290	1150	1250
Evolution (%)		-16%	-3%	29,7%	12,2%	26%	-5%	-11%	8,7%

Le réseau non classé, don aucun budget d'entretien n'est programmé, souffre actuellement du manque d'entretien. Ainsi, une commission tripartite représentant le Ministère de l'Equipement et du Transport, le Ministère des Finances et le Ministère de l'Intérieur a été mise en place pour réfléchir au problème de pérennisation des investissements sur ce réseau. Cette réflexion vise la définition d'une stratégie d'intervention sur le réseau non classé en identifiant les besoins en financement et l'organisation à prévoir pour la réalisation des travaux d'entretien.

RAPPORT D'ACHEVEMENT DU PROJET P-MA-DB0-004

E. CONCEPTION ET ETAT DE PREPARATION A LA MISE EN ŒUVRE DU PROJET

1. Indiquer dans quelle mesure la Banque et l'emprunteur se sont assurés que le projet tienne compte de la capacité de l'emprunteur à le mettre en œuvre, en assurant sa bonne conception et en mettant en place le dispositif requis pour l'exécution. Analyser tous les aspects liés à la conception du projet. Les questions liées à la conception sont les suivantes: dans quelle mesure la conception du projet a-t-elle tenu compte des leçons tirées de précédents RAP dans le secteur ou dans le pays (citer quelques RAP clés); le projet repose-t-il sur de sérieuses études analytiques (citer quelques documents clés); dans quelle mesure la Banque et l'emprunteur ont-ils convenablement évalué la capacité des organes d'exécution et de la cellule d'exécution du projet; degré de consultations et de partenariats, justification économique du projet et les dispositions prises en matière d'assistance technique.

[250 mots au plus. Tout autre propos concernant la mise en œuvre devra être présenté à l'annexe 6 intitulé : Description du projet]

Le projet a fait l'objet d'études technique, économique, environnementale et sociale, financées par le Gouvernement. Une mission de la Banque en février 2007 a permis une évaluation pertinente de l'opportunité des composantes du projet et de ses impacts positifs. Les documents requis pour l'exécution du projet étaient disponibles avant l'évaluation du projet. Par ailleurs, le PNRR2 est financé par plusieurs bailleurs et l'agence d'exécution a élaboré des dossiers types pour la passation des marchés qui ont été validés par l'ensemble des bailleurs y compris la Banque. Les capacités de réalisation ont été bien appréciées au regard de l'expérience de l'Agence d'Exécution dans des projets antérieurs similaires financés par la Banque ou les autres bailleurs.

2. Pour chaque dimension de la conception et de l'état de préparation à la mise en œuvre du projet, présenter une brève évaluation (deux phrases au plus). Attribuer une note d'évaluation en utilisant l'échelle de notation figurant à l'appendice 1.

ASPECTS LIES A LA CONCEPTION ET A L'ETAT DE PREPARATION DE LA MISE EN ŒUVRE DU PROJET		EVALUATION	Note de l'évaluation	
REALISME	a) Du fait de sa complexité, le projet est sous-tendu par une analyse de la capacité du pays et de son engagement politique.	L'exécution du projet ne pose aucun problème technique et de gestion par la nature des travaux.	4	
EVALUATION DU RISQUE ET ATTENUATION	b) La conception du projet tient suffisamment compte de l'analyse des risques.	La conception du projet a tenu compte des principaux risques.	4	
UTILISATION DES SYSTEMES DU PAYS	c) Les systèmes de passation des marchés, de gestion financière, de suivi et/ou autres sont fondés sur des systèmes qu'utilisent déjà le gouvernement et/ou d'autres partenaires	Les DAO types de la CFR, validés par la Banque, ont été utilisés pour les acquisitions. Le système national a été utilisé pour l'évaluation des offres et l'attribution des marchés.	4	
Pour les dimensions ci-après, attribuer des notes d'évaluation distinctes pour la performance de la Banque et la performance de l'emprunteur :			Note de l'évaluation	
			Banque	Emprunteur
CLARTE	d) Les responsabilités en ce qui concerne la mise en œuvre du projet sont clairement définies.	Le rapport d'évaluation a défini clairement les responsables en matière de réalisation.	4	4
PREPARATION A LA PASSATION DES MARCHES	e) Les documents requis pour l'exécution (documents sur les spécifications, la conception, la passation des marchés, etc.) sont prêts au moment de l'évaluation.	Forts de l'expérience des projets antérieurs, les responsables de l'exécution du projet disposaient, à l'évaluation, de la plupart des documents nécessaires à l'exécution du projet. Toutefois, les études techniques des opérations financées n'étaient pas encore disponibles et les travaux connexes n'étaient pas bien précisés.	2	2
PREPARATION AU SUIVI	f) Les indicateurs et le plan de suivi sont adoptés.	Les indicateurs de suivi du projet ont fait l'objet d'une bonne appropriation par les responsables de l'exécution du projet.	4	4

DONNEES DE REFERENCE	h) La collecte des données de référence est achevée ou en cours.	Les données générales requises pour l'évaluation du projet étaient disponibles.	4	4
-----------------------------	--	---	---	---

RAPPORT D'ACHEVEMENT DU PROJET P-MA-DB0-004

F. MISE EN ŒUVRE

Donner les principales caractéristiques de l'exécution du projet quant aux aspects suivants: respect des calendriers, qualité des constructions et autres travaux, performance des consultants, efficacité de la supervision par la Banque et efficacité de la surveillance par l'emprunteur. Déterminer dans quelle mesure la Banque et l'emprunteur ont veillé au respect des mesures de sauvegarde.
[300 mots au plus. [Tout autre propos concernant la mise en œuvre devra être présenté à l'annexe 6 intitulé : Description du projet]

Le projet a été approuvé par le conseil d'administration de la BAD le 05 septembre 2007. L'accord de prêt a été signé le 23 novembre 2007 soit moins de trois (3) mois après, et mis en vigueur le 16 juillet 2008, soit moins de huit (8) mois après sa signature.

Le premier décaissement a été effectué le 05/08/2008 après satisfaction de la condition y relative à savoir : « fournir à la Banque la preuve de l'ouverture d'un compte bancaire auprès de la Trésorerie Générale du Royaume du Maroc ».

Outre les adaptations apportées lors de la réalisation des travaux, la liste des opérations évaluées initialement a connu 4 modifications successives. Parmi les 50 opérations réalisées, 18 opérations ont été identifiées à l'évaluation et 32 opérations validées par la Banque en cours d'exécution.

Le linéaire total prévu lors de l'évaluation (687 km) n'a pu être atteint en totalité en raison de l'augmentation du coût réel des travaux par rapport au coût estimé. Le rapport entre le linéaire réalisé et le linéaire envisagé est de 90%. La période de réalisation du projet a été, en effet, marquée par la crise du pétrole de 2008 qui a eu un impact immédiat sur les coûts des matériaux routiers.

Le projet a concerné 50 opérations totalisant 618,50 km répartis comme suit : (i) 346,47 km de routes revêtues et (ii) 272,03 km de pistes en terre aménagées. A la date du 31 mai 2012, 35 opérations ont été achevées, 7 opérations sont en cours d'achèvement et 8 opérations viennent d'être adjugées.

Les travaux connexes (construction de 30 abris de bus, aménagement de 16 points d'eau et pose de 580 panneaux) n'ont pas pu être réalisés dans le cadre du programme. En effet, au regard du faible trafic de bus en circulation dans la zone d'influence, la construction des abris bus a été différée. Par contre, l'aménagement des points d'eau a été inscrit dans un cadre spécifique et la pose des panneaux prise en charge par le programme d'entretien routier.

La CFR a communiqué à la Banque 6 rapports d'avancement du projet et 3 rapports d'audit du projet. Les rapports d'audit relatifs aux exercices 2009 et 2010 n'ont pas été communiqués à la Banque dans les délais convenus dus à une confusion dans le contenu et la portée du rapport d'audit.

Au 31 mai 2012 le montant des paiements s'élevait à 447.75 millions MAD, soit un taux d'utilisation de 89%. A cette date, le solde du compte spécial du prêt était de 55 218 631.93 MAD. L'examen de la situation des marchés engagés fait ressortir un disponible à l'engagement estimé, à cette date à 13 millions MAD.

La CFR a assuré le processus des acquisitions ; le suivi de l'exécution du projet a été assuré par les services extérieurs du Ministère de l'Equipeement et du Transport en respectant les exigences de qualité. La mission de revue à posteriori a fait des observations et formulé des recommandations sur le processus de passation des marchés qui n'ont pas été portées à la connaissance de la CFR.

Le gouvernement marocain a respecté tous ses engagements en matière de financement de sa contrepartie,

La supervision de la Banque a été effectuée à travers neuf missions avec une moyenne de 1 à 2 missions par exercice.

Commenter le rôle des autres partenaires (bailleurs de fonds, ONG, entreprises, etc.). Evaluer l'efficacité des modalités de cofinancement et de la coordination des bailleurs de fonds, le cas échéant.

Le PNRR2 est financé sur une base parallèle avec d'autres bailleurs de fonds. De ce fait, la Banque a collaboré avec les autres bailleurs de fonds, notamment la Banque Mondiale et l'AFD, au cours de différentes phases de préparation et de réalisation du projet. Au cours des différentes missions de la Banque, cette coordination a été matérialisée par plusieurs rencontres techniques et des échanges d'informations et de documents sur les divers aspects du projet.

Harmonisation. Indiquer si la Banque s'est explicitement employée à harmoniser les instruments, systèmes et/ou approches avec les autres partenaires.

La Banque a validé les DAO type de la CFR pour harmoniser la procédure de passation des marchés avec les autres bailleurs de fonds. Elle a également consulté les rapports d'audit du PNRR2 mis à disposition de tous les cofinanciers.

Pour chaque aspect de la mise en œuvre du projet, indiquer dans quelle mesure le projet a atteint les objectifs ci-après. Présenter une évaluation succincte (deux phrases au plus) et attribuer une note d'évaluation, en utilisant l'échelle de notation figurant à l'appendice 1.

ASPECTS LIES A LA MISE EN ŒUVRE DU PROJET		EVALUATION		Note de l'évaluation
RESPECT DU CALENDRIER	a) degré de respect de la date prévue de clôture. Si l'écart à droite est: inférieur à 12, notation 4 entre 12.1 et 24, notation 3 entre 24.1 et 36, notation 2 Supérieur à 36.1, notation 1	Ecart en mois entre la date prévue de clôture et la date effective de clôture ou la date de réalisation de 98% de décaissement	100% du prêt ont été décaissés le 05/12/2011	4
		0		
PERFORMANCE DE LA BANQUE	b) Conformité de la Banque aux :			
	Mesures de protection environnementale	Projet de catégorie II. Les mesures d'atténuation des impacts ont été indiquées dans le Plan de Gestion Environnementale et Social (PGES) mais leur suivi a connu des faiblesses du à la non mobilisation des experts environnement dans les missions de supervision.		3
	Dispositions fiduciaires	Les engagements de la Banque ont été respectés,		4
	Accords conclus dans le cadre du projet	L'accord de prêt est entré en vigueur 2 mois après l'approbation du projet.		4
	c) La supervision de la Banque a été satisfaisante en termes de dosage des compétences et de praticabilité des solutions.	La supervision de la Banque a été globalement satisfaisante et a permis de veiller au respect des délais des travaux et de résoudre les problèmes techniques et financiers posés. Toutefois, la Banque n'a pas mobilisé les ressources nécessaires au suivi environnemental du projet.		3
d) La surveillance de la gestion du projet par la Banque a été satisfaisante.	Le taux de supervision est de 1,8 par an depuis le démarrage effectif du projet. La Banque n'a pas fait de supervision environnementale du projet.		3	
PERFORMANCE DE L'EMPRUNTEUR	e) L'Emprunteur s'est conformé aux:			
	Mesures de protection environnementale	L'emprunteur a intégré les aspects environnementaux dans la conception du projet notamment lors de la réalisation des études et a prévu un PGES dans les marchés travaux. Toutefois, le suivi environnemental en phase d'exécution des travaux était insuffisant et les rapports d'avancement ont fait abstraction du volet environnemental.		3
	Dispositions fiduciaires	Le gouvernement a mobilisé, à temps, les ressources nécessaires pour financer les marchés dont les prestations étaient à sa charge ; mais les rapports d'audit du projet n'ont pas été communiqués à la Banque dans les délais prévus.		2
	Accords conclus dans le cadre du projet	La signature de l'accord de prêt et la mise en vigueur du projet sont intervenues dans un délai inférieur à 6 mois.		4
	f) L'emprunteur a été attentif aux conclusions et recommandations formulées de la Banque dans le cadre de sa supervision du projet	L'emprunteur a été réactif à la plupart des remarques émises par la Banque lors des missions de supervision mais n'a pas produit à temps le premier rapport d'avancement du projet et les rapports d'audit.		3
	g) L'emprunteur a collecté et utilisé, pour les prises de décisions, les informations tirées du processus de suivi.	L'emprunteur a collecté et utilisé les informations du processus de suivi de l'exécution du projet. Toutefois, certaines données relatives aux indicateurs objectifs du projet n'ont pas été compilées (trafic à l'achèvement, indicateur différentiel d'accessibilité, les emplois créés,...).		3

RAPPORT D'ACHEVEMENT DU PROJET P-MA-DB0-004

G. ACHEVEMENT

1. Le PAR a-t-il été fourni à temps, conformément à la Politique de la Banque?

Date de réalisation de 98% de décaissement (ou date de clôture, si applicable)	Date PAR été envoyé à pcr@afdb.org	Ecart en mois	NOTE DE L'EVALUATION Si l'écart est égal ou inférieur à 6 mois, la note est de 4. Si l'écart est supérieur à 6 mois, la note est de 1.
05/12/2011	28/12/2012	12	1

Décrire brièvement le processus RAP. Décrire la manière dont l'emprunteur et les Co-bailleurs ont participé à l'établissement du document. Souligner toute incohérence dans les évaluations présentées dans le présent RAP. Donner la composition de l'équipe et confirmer si une visite approfondie a été effectuée. Mentionner toute collaboration substantielle avec d'autres partenaires au développement. Indiquer dans quelle mesure le bureau de la Banque dans le pays s'est impliqué dans l'établissement du présent rapport. Indiquer si les commentaires de la revue des pairs ont été fournis à temps (indiquer les noms et les titres des pairs de revue).

[150 mots au plus]

Le présent rapport d'achèvement a été élaboré sur la base d'une mission auprès de la CFR et la Direction des Routes. Cette mission a séjourné au Maroc du 23 avril au 15 mai 2012. La mission a procédé à une visite de terrain et à des rencontres avec les responsables et services de la DR concernés par la mise en œuvre du projet. La mission de la Banque était composée du chargé du projet et d'un consultant expert en transport.

La CFR et la DR ont collaboré efficacement à la préparation du rapport d'achèvement notamment pour la collecte des données nécessaires et le calcul des avantages économiques du projet à l'achèvement.

Certaines difficultés ont été rencontrées pour reconstituer le coût du projet à l'achèvement notamment la partie financée par le gouvernement et pour apprécier certains indicateurs de performance du projet tels que l'accroissement et la diversification des emplois.

Les différents intervenants dans la réalisation du projet ont apprécié les acquis du projet et ont recommandé que les dispositions soient prises pour en assurer la pérennité des acquis.

H. LECONS TIREES DE L'EVALUATION

Résumer les principales leçons que la Banque et l'emprunteur peuvent éventuellement tirer des rendements du projet.

[300 mots au plus. Tout autre propos concernant la mise en œuvre devra être présenté à l'annexe 6 intitulé : Description du projet]

H.1 Conclusions et leçons tirées

La réalisation du projet a permis de dégager ce qui suit:

H.1.1 Conclusions :

- (i) Le projet a été réalisé à la satisfaction de l'emprunteur et de la Banque ;
- (ii) Les objectifs du projet ont été atteints et les indicateurs mesurés montrent la contribution effective de la réalisation du projet dans l'amélioration des conditions de vie des populations rurales concernées;
- (iii) Le manque d'entretien des opérations aménagées constitue un risque majeur pour la pérennisation du projet.

H.1.2. Leçons tirées :

- (i) La souplesse exercée par la Banque en acceptant l'utilisation du contrôle à posteriori pour la passation des marchés a été très appréciée et a contribué à la réduction du délai d'exécution du projet,
- (ii) La Banque a fait preuve de souplesse dans l'adaptation des opérations à financer, l'adoption des dossiers types utilisés par les autres bailleurs de fonds et l'acceptation du rapport d'audit du tout le programme (PNRR2) ; cette souplesse a permis d'harmoniser les procédures de réalisation du projet ;
- (iii) Le délai de réalisation des audits doit faire l'objet d'un suivi particulier pour éviter d'occasionner des blocages dans les décaissements du projet.

H.2 Recommandations:

Il est recommandé de:

- (i) Encourager le recours au contrôle à posteriori des dossiers d'acquisition chaque fois qu'une agence d'exécution prouve ses compétences.
- (ii) Prendre les dispositions adéquates afin que les audits de comptes se fassent à temps,
- (iii) Activer la mise en place du système d'entretien des routes rurales pour assurer la durabilité du projet.

RAPPORT D'ACHEVEMENT DU PROJET P-MA-DB0-004

I. RESUME DES NOTES OBTENUES PAR LE PROJET

CRITERES	SOUS-CRITERES	Note de l'évaluation
RENDEMENT DU PROJET	Réalisation des résultats	3
	Réalisation des rendements	4
	Respect du calendrier	4
	NOTE GENERALE DES RENDEMENTS DU PROJET	4
PERFORMANCE DE LA BANQUE	Conception et état de préparation	
	Les objectifs du projet sont pertinents pour les priorités de développement du pays	4
	Les objectifs du projet sont réalisables au regard des contributions au projet et du calendrier prévisionnel	4
	Les objectifs du projet sont conformes à la stratégie nationale ou régionale de la Banque	4
	Les objectifs du projet sont conformes aux priorités générales de la Banque	4
	Le cadre logique prévoit un enchaînement causal logique pour la réalisation des objectifs de développement du projet.	4
	Les objectifs et les rendements, ainsi qu'ils sont présentés dans le cadre logique, sont mesurables et quantifiables	3
	Le cadre logique présente les risques et les hypothèses clés	4
	La capacité et l'engagement politique du pays sont à la hauteur de la complexité du projet	4
	La conception du projet contient une analyse satisfaisante des risques	4
	Les systèmes de passation des marchés, de gestion financière, de suivi et/ou autres processus sont fondés sur les systèmes qu'utilisent déjà le gouvernement et/ou d'autres partenaires.	4
	Les responsabilités en ce qui concerne l'exécution du projet sont clairement définies	4
	Les documents requis pour la mise en œuvre (documents sur les spécifications, la conception, la passation des marchés, etc.) sont prêts au moment de l'évaluation	2
	Les indicateurs de suivi et le plan de suivi sont adoptés	4
	La collecte des données de référence est achevée ou en cours	4
	NOTE PARTIELLE DE LA CONCEPTION ET DE L'ETAT DE PREPARATION DU PROJET	4
	Supervision :	
	Conformité de la Banque aux :	
	Mesures de protection environnementale	3
	Dispositions fiduciaires	4
	Accords conclus dans le cadre du projet	4
	La qualité de la supervision de la Banque a été satisfaisante en termes de dosage des compétences et de praticabilité des solutions	3
	La surveillance de la gestion du projet par la Banque a été satisfaisante	3
Le PAR a été fourni à temps	4	
NOTE PARTIELLE DE LA SUPERVISION	3	
NOTE GENERALE DE LA PERFORMANCE DE LA BANQUE	4	

PERFORMANCE DE L'EMPRUNTEUR	Conception et état de préparation	
	Les responsabilités en ce qui concerne la mise en œuvre du projet sont clairement définies	4
	Les documents requis pour la mise en œuvre (documents sur les spécifications, la conception, la passation des marchés, etc.) sont prêts au moment de l'évaluation	2
	Les indicateurs de suivi et le plan de suivi sont approuvés;	4
	la collecte des données de base est achevée ou en cours	4
	NOTE DE LA CONCEPTION DU PROJET ET DE SON ETAT DE PREPARATION	4
	Mise en œuvre	
	L'emprunteur s'est conformé aux :	
	Mesures de protection environnementale	3
	Dispositions fiduciaires	2
	Accords conclus dans le cadre du projet	4
	L'emprunteur a été attentif aux conclusions et recommandations formulées par la Banque dans le cadre de sa supervision du projet	3
	L'emprunteur fonde ses décisions sur les informations tirées du suivi	3
	NOTE PARTIELLE DE LA MISE EN ŒUVRE	3
NOTE GENERALE DE LA PERFORMANCE DE L'EMPRUNTEUR	4	

RAPPORT D'ACHEVEMENT DU PROJET P-MA-DB0-004

J. TRAITEMENT

ETAPE	SIGNATURE ET OBSERVATIONS	DATE
Vérifié par le Chef de Division du Secteur		
Vérifié par le Directeur Régional		
Approuvé par le Directeur Sectoriel		

Coût du projet à l'évaluation et à l'achèvement

Composantes	liste des biens et services à l'évaluation						liste des biens et services à l'achèvement					
	en millions de MAD			en millions d'Euros			en millions de MAD			en millions d'Euros		
	DEV	ML	Total	DEV	ML	Total	DEV	ML	Total	DEV	ML	Total
A- Construction												
A1- construction de 460 km de routes revêtues	245,10	105,04	350,14	22,16	9,50	31,66	263,58	112,99	376,54	23,59	10,11	33,71
A2- aménagement de 266 km de pistes	53,38	22,88	76,26	4,83	2,07	6,90	105,45	45,20	150,65	9,44	4,05	13,49
A3- contrôle géotechnique	0	14,92	14,92	0	1,35	1,35	0,00	5,60	5,60	0,00	0,50	0,50
Total Travaux	298,48	142,84	441,32	26,99	12,92	39,91	369,03	163,78	532,79	33,03	14,60	47,69
B- Gestion												
B1- Coordination et supervision des travaux	0	27,84	27,84	0	2,52	2,52	0,00	18,05	18,05	0,00	1,62	1,62
B2- audit technique et financier	0,28	0,19	0,47	0,02	0,02	0,04	8,20	5,56	13,76	0,92	0,31	1,23
Total B	0,28	28,03	28,31	0,02	2,54	2,56	8,20	23,62	31,81	0,92	1,93	2,85
Total A+B	298,76	170,87	469,63	27,01	15,46	42,47	377,23	187,40	564,60	33,96	16,59	50,54
Imprévus physiques	29,86	17,07	46,93	2,70	1,54	4,24						
Imprévus financiers	16,42	9,39	25,81	1,48	0,85	2,33						
Total imprévus	46,28	26,46	72,74	4,18	2,39	6,57						
Total général	345,04	197,33	542,37	31,19	17,85	49,04	377,23	187,40	564,60	33,96	16,59	50,54

Liste consolidée des missions de supervision

Dates	Type de mission	Nbre de personnes	Composition
10 au 25 novembre 2005	Mission de pré identification	3	2 ingénieurs, 1 économiste, 1 environnementaliste
17 février au 9 mars 2007	Mission d'évaluation	4	1 ingénieur civil, 1 économiste des transports, 1 analyste financier, 1 expert en environnement
11 au 12 décembre 2007	Lancement	3	1 ingénieur, 1 assistant décaissement, 1 assistant acquisition
5 au 19 avril 2008	supervision	3	1 ingénieur, 1 assistant décaissement, 1 assistant acquisition
1 au 8 décembre 2008	Supervision	3	1 ingénieur, 1 assistant décaissement, 1 assistant acquisition
23 au 27 février 2009	Supervision financière	2	1 expert financier, 1 assistant décaissement
15 au 19 juin 2009	Supervision	3	1 ingénieur, 1 assistant décaissement, 1 assistant acquisition
23 au 26 novembre 2009	Supervision	3	1 ingénieur, 1 assistant décaissement, 1 assistant acquisition
7 et 10 mai 2010	Audit du PNRR2	3	
26 juin au 2 juillet 2010	supervision	3	1 ingénieur, 1 assistant décaissement, 1 assistant acquisition
16 au 19 août 2010	Revue à postériori	2	1 coordinateur régional aux acquisitions 1 assistant aux acquisitions
01 au 13 novembre 2010	Supervision	3	1 ingénieur, 1 assistant décaissement, 1 assistant acquisition
11 au 19 juillet 2011	Supervision	3	1 ingénieur, 1 assistant décaissement, 1 assistant acquisition
23 avril au 31 mai 2012	Préparation du rapport d'achèvement	2	2 ing des transports

Analyse économique du projet à l'achèvement

A- Modèle utilisé et résultats de l'évaluation

- 1- La réalisation du projet a permis, en plus de l'amélioration de la desserte des populations rurales, de générer des effets induits à savoir : (i) une croissance des trafics générés notamment par une croissance des activités économiques et sociales, (ii) une réduction significative des temps de transports, (iii) une réduction des coûts de transports et (iv) l'amélioration du confort et de la sécurité des usagers.
- 2- Les avantages économiques évalués du projet résultent essentiellement des économies réalisées au niveau des coûts d'exploitation des véhicules et de la diminution des coûts d'entretien. Ces économies ont été calculées à l'achèvement avec le même modèle utilisé à l'évaluation du projet à savoir le modèle « *Road Evaluation Design* » (RED), développé par la Banque Mondiale pour l'évaluation du PNRR2 et utilisé par la Banque pour l'évaluation du projet. Pour les années de vie écoulées, les coûts et les avantages utilisés sont des montants réels et pour le reste de la durée de vie, les avantages ont été revalorisés. La date considérée de mise en service du projet est l'an 2009 pour une durée de vie de 15 ans. Une valeur résiduelle des investissements, à cette échéance, de 10% a été retenue.
4. L'analyse des taux de rentabilité économique (TRIE) qui résultent de l'analyse économique avec le modèle RED montre que : (i) les taux de rentabilité à l'achèvement se situent entre 6 % et 66 % avec une moyenne de 24% alors qu'à l'évaluation ils oscillaient entre 15% et 136% avec une moyenne de 35% ; (ii) le taux de rentabilité, à l'achèvement, a enregistré une baisse pour 32 opérations pour lesquelles le coût de réalisation des travaux a connu une augmentation significative par rapport au coût estimé à l'évaluation ; (iii) trois de ces opérations, correspondant à un aménagement de pistes en terre dans des zones de montagne, ont un taux de rentabilité inférieur à 12%. Les résultats détaillés par tronçon du projet sont présentés dans le tableau 3 ci-après.
5. La performance économique du projet est donc satisfaisante.
6. Les hypothèses soutenant l'analyse économique ainsi que les détails des résultats des calculs de rentabilité opérés sont décrits ci-après.

B- Hypothèses de l'évaluation économique

1- Standards de travaux

Compte tenu de l'expérience accumulée par la réalisation du PNRR1, deux standards de travaux sont considérés pour l'élaboration du PNRR2

- l'aménagement élaboré consistant en l'ouverture de la plate-forme, de la réalisation des ouvrages d'assainissement, et éventuellement une couche de déglaisement et ;
- la construction de chaussées revêtues.

Les standards de maintenance associés à ces travaux prévoient :

- les opérations d'entretien périodique consistant en le renforcement de la structure et;
- les opérations d'entretien courant portant sur les emplois partiels et l'entretien des dépendances de la route.

Les coûts financiers unitaires de la maintenance retenus pour l'évaluation économique sont récapitulés ci-après :

- Aménagement de piste : 9800 DH/km et ;
- Construction de route revêtue : 28000 DH/km

2- composition du trafic

Les catégories de véhicules ainsi que les compositions par classes de trafic retenues sont récapitulées ci-dessous :

Tableau 1- Catégories de véhicules et compositions de trafic (en %)utilisées pour l'évaluation

Trafic	Véhicule particulier	Véhicule Utilitaire	Jeep (four Wheel)	Camion Moyen	Camion multi essieux
< 50 v/j	26	26	19	22	7
50< <100 v/j	53	23	11	10	3
>100 v/j	51	29	6	11	3

Le taux de croissance moyen du trafic est pris égal à 5% sur la durée de vie du projet. De plus, un coefficient multiplicateur a été pris en considération pour les premières années de la vie du projet. Ce coefficient correspond à l'effet de « montée en charge » du trafic dans le temps (ou built-up) à partir de la mise en service et jusqu'à un terme où l'on n'observe plus d'accroissement d'ampleur de cet effet, soit cinq années en moyenne.

Les valeurs moyennes de ce coefficient ont été approchées de celles résultant de l'étude réalisée en 2001 par Setec-Economie, et intitulée « *Etude d'élaboration d'un modèle d'évaluation économique de construction des routes neuves* ». Ces valeurs sont présentées dans le tableau ci-après :

Tableau 2- Valeurs moyennes du coefficient multiplicateur

TMJA initial (avant travaux)	Aménagement	Durée de la montée en charge (années)	Construction	Durée de la montée en charge (années)
inférieur à 30 v/j	1.93	5	4.3	5
entre 30 et 60 v/j	1.73	5	3.4	5
entre 60 et 200 v/j	1.43	5	2.2	5
supérieur à 200 v/j	1.34	10	1.9	10

Les résultats de l'évaluation économique sont donnés dans le tableau ci-dessous.

Tableau 3- Résultats des calculs de la rentabilité économique du projet

DRET/ DPET	N° Route	Liaison	section		Long lancée (km)	Nature trvx	Coût estimé initial (KDH)	TMJA initial	TRE initial (%)	Coût final (KDH)	TMJA final	TRE final (%)
			PKD	PKF								
Al Haouz	NC	ABADOU / TAMESOULT (AIT IKTEL)	0	9.5	9.50	C	10,000	50	21%	13,930	55	14%
Azilal	P3113	Arbâa - Tifert - Boutfarda	13	26	13.00	C	13,000	100	24%	30,996	128	16%
Benslimane	P3336	Bir guettara- mediona	0	15	15.00	C	12,000	50	27%	13,854	60	24%
Benslimane	P3311	S.Laghlimi-BGE OD mallah	4	7.4	3.40	C	3,200	250	65%	3,277	280	63%
El Kelâa	5847+C	Laararcha-N'zalt laadam	0	15.046	15.046	C	12,660	200	46%	11,878		46%
El Kelâa	5847+C	Laararcha-N'zalt laadam	15.046	33.27	18.224	C	15,340	200	46%	13,355		46%
El Kelâa	1608	Attaouia -RP 2121 par ouled arrad	0	12.788	12.79	C	8,400	50	31%	9,229	55	28%
El Kelâa	P2103	El Q'liaâ-Mabared	15	33.194	18.19	C	12,810	200	59%	17,550	221	52%
Guelmim	P1303	Elâïn-L.Assa	10.00	33.00	23.00	C	12,800	30	19%	25,703	38	18%
Ifrane	P7058	P7048 - Limite province	29.7	34.264	4.56	C	3,200	30	19%	7,776	35	12%
Khémisset	P4322	Zhiligua - Ain Lahmira	0	12.72	12.72	C	16,900	30	12%	21,676	50	13%
Khénifra	NC	El Borj-Oulghass	0.00	11.50	11.50	C	9,500	50	25%	16,858	58	16%
Khouribga	P3500	Gnadiz - O.Ftata	10	20	10.00	C	5,000	50	27%	7,550	58	28%
Larache	NC	RR415 -O jmil-O.boujnoun-O Mouns	11	19.476	8.48	C	5,000	100	24%	19,909	120	18%
Méknès	P5021	BITTIT - IMOUZER	4	8.241	4.24	C	2,400	50	34%	4,245	58	23%
Méknès	NC	Oued el Jadida - KANOUSA	0	6	6.00	C	3,000	300	111%	9,575	331	43%

Annexe 3: analyse économique du projet à l'achèvement

DRET/ DPET	N° Route	Liaison	section		Long lancée (km)	Nature trvx	Coût estimé initial (KDH)	TMJA initial	TRE initial (%)	Coût final (KDH)	TMJA final	TRE final (%)
			PKD	PKF								
Safi	P(2319+ 2109+ 2110)	Laamamra-Ighoud	0	13	13.00	C	7,685	50	33%	11,465	55	23%
Settat	P2115	Beni Khlough à Ouled M'rah	74.16	94	19.84	C	16,000	150	45%	17,307	170	45%
Settat	P3633	Ben Ahmed à M'riziq	0	26.575	26.58	C	21,768	250	59%	25,188	319	60%
Settat	P3333	Aïn Madnat à Sidi Sbaa	61.342	77.015	15.673	C	11,200	100	29%	26,145	120	21%
Tan tan	NC	Tilemzoune- Winmakdour-Tarmast	0	12	12	C	12,000	30	16%	21,782	50	13%
Tan tan	NC	Tilemzoune- Winmakdour-Tarmast	12	24.96	12.96	C	18,000	30	16%	20,634	50	14%
Tanger	NC	RN16-Oued El Mersa	0	6.2	6.20	C	6,000	50	22%	10,789	55	12%
Tanger	NC NC	Melloussa (RP4613)- Khmis Anjra par Zemmij RN16-Dar Foual par el Hassana	0 0	3,096 3,4	6.50	C	12,000	50 70	20% 22%	17,608	200 100	12% 18%
Tanger	NC8107	Assilah-Dar seid	0	4.717	4.72	C	4,700	50	22%	6,363	58	17%
Tanger	NC	Melloussa (RP4613)- Khmis Anjra par Zemmij	3.096	7.73	4.63	C	4,090	50	20%	16,735	200	14%
Kénitra(1)	P4222	RP4219-RP4220	12	21.178	9.18	C	6,560	250	68%	7,472	319	81%
Khouribga	P3506 P3509 P3505	O.Abdoune -Beni Ikhlef Bni Ikhlef -Boujniba N11-les écoles	0 0 0	8,13 6,382 5,032	19.5	C	19,100	100 50 50	27% 20% 20%	18,981		27% 20% 20%
Al Hoceima	NC	RN8- Had Mdawad	0	12.6	12.60	A	9,000	50	16%	25,727	100	9%
Boulemane	P5121	RN15- Boussalem	0	47.713	47.71	A	12,950	40	27%	20,314	44	24%

Annexe 3: analyse économique du projet à l'achèvement

DRET/ DPET	N° Route	Liaison	section		Long lancée (km)	Nature trvx	Coût estimé initial (KDH)	TMJA initial	TRE initial (%)	Coût final (KDH)	TMJA final	TRE final (%)
			PKD	PKF								
El jadida	NC2290	p3440 KODIA ET OLAD JERRAR-SIDI M AMLIH	0	13.623	13.62	A	4,000	150	66%	2,579		66%
El jadida	NC8028 P3433	Had Aounate Olad Boubker chaabat -P3438 P3433-P3431	0 5,542	9,024 6,908	10.39	A	3,200	120 70	85% 29%	2,965		66%
El Kelâa	P2102	Skhour R'hamna - Bge. Massira	0	29.5	29.50	A	8,850	200	84%	18,301	221	52%
Ifrane	NC	Berkite-El mers ou Ali	0	6	6.00	A	1,800	50	41%	5,584	60	14%
Khénifra	NC7630	Ait Boulmane-Ait Bouali	0.00	16.53	16.53	A	9,750	50	35%	16,145	64	14%
Khénifra	NC2679	Had Oued Ifrane-Bouchebel	0.00	11.71	11.71	A	8,500	50	36%	9,290	58	17%
Kénitra	P4202	My bouselham-RP4217	0	22.413	22.41	A	7,070	50	25%	5,834		25%
Khouribga	P3523 812	O.Zem - O.Aissa RP 3523- Braksa	2 0	7,24 12,4	17.64	A	5,400	50 70	37% 26%	6,244	58 81	34% 41%
Safi	NC	P2305 (PK16) - P2306 (PK30)	0	14.2	14.20	A	2,970	50	40%	3,770	55	41%
Settat	P3625	Dar Ouled M'hamed-Sidi Hajjaj	32	63.305	31.31	A	12,465	150	62%	5,732		62%
Khouribga	876	P3500-P3502	0	14.165	14.17	A	3,900	30	24%	4,444	38	31%
Khémisset	NC	Oulmès - Zguit	1.29	7.721	6.43	A	5,282	50	15%	17,145	100	6%
Khémisset	NC	Oulmès - Zguit	7.721	15.529	7.81	A	6,218	50	15%	10,939	100	15%

PLAN DE PASSATION DES MARCHES**i) A l'évaluation**

Les dispositions relatives à l'acquisition des travaux, biens et services établies à l'évaluation sont rappelées dans le tableau ci-dessous.

ii) A l'achèvement

Les ressources financières du projet ont été employées pour l'acquisition des biens et services nécessaires à la réalisation du projet et ce, conformément aux différentes listes des biens et services au fur et à mesure de leur approbation par les autorités nationales et la Banque. Les méthodes d'acquisition des biens et services auxquelles le projet a eu recours étaient conformes à celles précisées dans le rapport d'évaluation du projet ;

Le tableau ci-dessous résume ces dispositions :

Catégories	Prévues à l'évaluation (En millions UC)				Constatées à l'achèvement (en millions UC)			
	Nombre de marchés	AON	Fin autres que BAD	total	Nombre de marchés	AON	Fin autres que BAD	total
A) Travaux								
A1- construction de 460km de routes revêtues	39	3179 (31,79)		31,79 (31,79)	29	28.81 (28.81)		28.81 (28.81)
A2- aménagement de 226km de pistes en terre	19	6.92 (6,92)		6,92 (6,92)	16	11.53 (9.65)		11.53 (9.65)
B- Gestion								
B1- Contrôle et surveillance des travaux			2.53	2.53			1.38	1.38
B2- Contrôle géotechnique des travaux et études spécifiques	55		1.35	1.35	40		0.43	0.43
B3- Audit	1		0.04	0.04	2		1.05	1.05
Total	104	38.71 (38.71)	3.92	42.63 (38.71)	87	40.34 (38.46)	2.86	43.20 (38.46)

Source: CFR/BAD

() Montant représentant la part BAD

Il est à signaler que le contrôle des acquisitions financées par la Banque s'est fait à postériori. Ainsi, 29 marchés ont été contrôlés lors de deux missions de supervision de la Banque : mission du 5 au 19 avril 2008 et celle du 15 au 19 juin 2009. Ces deux missions n'ont pas soulevé de remarque particulière sur le processus de passation des marchés contrôlés.

Par ailleurs, une mission spécifique de revue à postériori des acquisitions a été organisée par la Banque du 16 au 19 août 2010. Cette mission a contrôlé un échantillon de 12 marchés sur les 40 marchés passés et a relevé que des pratiques admises par les règles de la CFR sont contraires à celles de la Banque. Elle a fait des observations consistantes sur la gestion des contrats et a proposé un plan d'actions pour redresser les insuffisances. La mission a conclu que le niveau de risque global pour le projet est modéré tenant compte des différents risques spécifiques relatifs : (i) au système de passation des marchés (faible) ; (ii) aux processus suivis (modéré) ; et (iii) à la gestion des contrats (substantiel).

Les remarques et recommandations de la mission méritent d'être portées à la connaissance de la CFR pour que cette dernière puisse prendre les dispositions nécessaires en vue d'améliorer le processus de passation des marchés.

LISTE DES DOCUMENTS CONSULTÉS

- ❖ Rapport d'Evaluation du Projet
- ❖ Accord du prêt et protocole d'accord
- ❖ Aide-mémoires des missions de supervision
- ❖ Rapports d'avancement du projet
- ❖ Rapports d'Audit des Comptes du projet
- ❖ Ledger de la Banque

DESCRIPTION DE LA MISE EN ŒUVRE DU PROJET

1- Entrée en vigueur et démarrage des travaux

- 1.1 Le projet a été approuvé par le conseil d'administration de la BAD le 05 septembre 2007. L'accord de prêt a été signé le 23 novembre 2007 soit moins de trois (3) mois après, et mis en vigueur le 16 juillet 2008, soit moins de huit (8) mois après sa signature. La mise en vigueur est intervenue après que l'emprunteur ait satisfait les dispositions prévues à la section 5.01 des conditions générales.

Le premier décaissement a été effectué le 05/08/2008 après satisfaction de la condition y relative à savoir : « fournir à la Banque la preuve de l'ouverture d'un compte bancaire auprès de la Trésorerie Générale du Royaume du Maroc ».

- 1.2 L'«Autre condition » du prêt concerne la transmission à la Banque des rapports semestriels d'avancement des réalisations du projet ; le premier rapport devant parvenir à la Banque, au plus tard à la fin de septembre 2008.

Pour ces conditions la Banque a reçu 6 rapports d'avancement communiqués par la CFR aux dates suivantes :

N°	Période couverte	Date d'envoi à la Banque
1	Jusqu'à décembre 2008	05/12/2008
2	Janvier – juin 2009	09/11/2009
3	Juillet – décembre 2009	12/03/2010
4	Janvier – juin 2010	30/09/2010
5	Juillet – décembre 2010	01/04/2011
6	Janvier – juin 2011	13/07/2011
7	Juillet – décembre 2011	04/04/2012

Le premier rapport d'avancement a été envoyé deux mois après la date prévue dans l'accord du prêt. Les autres rapports ont été communiqués dans les délais.

Par ailleurs, la CFR a communiqué à la Banque 4 rapports d'audit respectivement aux dates suivantes :

N°	exercice	Date d'envoi à la Banque	Date d'acceptation par la Banque
1	2008	24/06/2009	
2	2009	18/10/2010 ver prov 11/03/2011 ver déf	Accepté par la Banque le 28/04/2011
3	2010	15/07/2011 ver prov 18/10/2011 ver déf	Accepté par la Banque le 18/11/2011
4	2011	10/07/2012 ver déf	En cours de revue par la Banque

Le rapport d'audit de l'exercice 2009 a été communiqué à la Banque plus de 9 mois après l'achèvement de l'exercice.

Dans leur ensemble, les rapports d'audit produits couvrent les différents aspects de réalisation financière du projet et ont reçu la non objection de la Banque.

2. Modifications apportées au projet :

2.1 Outre les adaptations apportées lors de la réalisation des travaux, la liste des opérations évaluées initialement a connu 4 modifications successives :

- Le 8 juin 2008 : adoption d'une nouvelle liste d'opérations à financer par la BAD pour remplacer les opérations déjà lancées en 2007 par de nouvelles opérations ;
- Le 25 juin 2008 : remplacement de 4 routes (P2339, P2314, P3628 et NC à Tan Tan) de 99km par 4 routes (P1608, P2103, NC à Tan Tan et P6034) de 105,3 km
- Le 3 septembre 2008 : remplacement de deux routes (NC107 et RP5014) totalisant 34km par une route (Laarcha-Nzalat Laâdam) de 36 km ;
- Le 16 juin 2011 : introduction de 6 nouvelles opérations totalisant 57 km.

Evolution de la consistance du projet

Composante	A l'évaluation		A l'achèvement		Variation du linéaire (%)
	Nbre d'opérations	Linéaire (km)	Nbre d'opérations	Linéaire (km)	
Construction de routes revêtues	39	460.21	32	346.43	75%
Aménagement de pistes en terre	16	226.71	18	272.03	120%
Total	55	686.92	50	618.46	90%

Parmi les 55 opérations identifiées à l'évaluation, 18 opérations ont été conservées dans la liste financée par le projet.

- 2.2 Ces modifications ont été opportunes. Le montant global du projet n'a pas été affecté et ces modifications n'avaient pas d'impact sur le délai global d'exécution du projet.
- 2.3 Le linéaire total prévu lors de l'évaluation (687 km) n'a pu être atteint en totalité en raison de l'augmentation du coût réel des travaux par rapport au coût estimé. Le rapport entre le linéaire réalisé et le linéaire envisagé est de 0,90%
- 2.4 L'augmentation du coût final de la plupart des opérations par rapport au coût estimé à l'évaluation (le coût a plus que triplé pour six opérations) est due à plusieurs facteurs dont : (i) estimations initiales approximatives par manque d'études ; (ii) environnement montagneux de certaines opérations et ; (iii) augmentation du coût des matériaux routiers suite à la crise du pétrole en 2008.

3. Acquisition des travaux et services

- 3.1 Les ressources financières du projet ont été employées pour l'acquisition des biens et services nécessaires à la réalisation du projet et ce, conformément aux différentes listes des biens et services au fur et à mesure de leur approbation par les autorités nationales et la Banque. Les méthodes d'acquisition des biens et services auxquelles le projet a eu recours étaient conformes à celles précisées dans le rapport d'évaluation du projet ; la comparaison du plan de passation des marchés à l'évaluation et à l'achèvement est donnée en annexe 4.
- 3.2 La réalisation du projet a fait l'objet au total de 87 contrats dont 45 pour la partie financée par la Banque. Un (1) de ces marchés (relatif aux travaux d'aménagement de la RP3625 en piste en terre sur 31 km à Settat) a été résilié au tort de l'entreprise. Le marché d'achèvement de ces travaux a été relancé et engagé sur le budget de la CFR. Durant la réalisation du projet, aucun avenant n'a été engagé.
- 3.3 Les marchés relatifs aux prestations de contrôle géotechnique des travaux ont été lancés par appel d'offres national et financés par la Direction des Routes.
- 3.4 L'audit des comptes du PNRR2 a fait l'objet de deux marchés confiés respectivement au groupement CAE Baker Tilly – Sofreco et KPMG - Team Maroc, tous les deux financés par l'AFD.

- 3.5 Le contrôle des acquisitions financées par la Banque s'est fait à postériori. Ainsi, 29 marchés ont été contrôlés lors de deux missions de supervision de la Banque : mission du 5 au 19 avril 2008 et mission du 15 au 19 juin 2009. Par ailleurs, une mission spécifique à la revue à postériori des acquisitions a été organisée par la Banque du 16 au 19 août 2010. Cette mission a contrôlé un échantillon de 12 marchés sur les 40 marchés passés et a relevé des observations consistantes sur la gestion des contrats. Elle a proposé des recommandations pour redresser les insuffisances constatées mais ces remarques et recommandations n'ont pas été communiquées à la CFR.

4. Réalisations physiques du projet

- 4.1 Pour sa réalisation dans des délais optimaux, certaines opérations ont été regroupées pour avoir des marchés plus consistants qui motiveraient les grandes entreprises. Ainsi, les 50 opérations ont fait l'objet de 45 marchés.
- 4.2 Le projet a concerné 50 opérations totalisant 618,50 km répartis en (i) la construction de 346,47km de routes revêtues et (ii) l'aménagement de 272,03 km de pistes en terre. A la date du 31 mai 2012, 35 opérations ont été achevées, 7 opérations sont en cours d'achèvement et 8 opérations viennent d'être adjugées.
- 4.3 Le projet prévoyait des travaux connexes (construction de 30 abris de bus, aménagement de 16 points d'eau et pose de 580 panneaux). Ces travaux n'ont pas été identifiés par l'organe d'exécution et n'ont pas été engagés,
- 4.4 Parmi les mesures institutionnelles prévues par le projet, le guide de conception des routes rurales a été élaboré et la mise en place du système de suivi de l'entretien des routes rurales est en cours d'étude.

Aspects environnementaux et sociaux :

- 4.5 En matière environnementale, la Banque ayant intervenu dans le programme après d'autres bailleurs de fonds a adopté le processus mis en place pour l'intégration des aspects environnementaux dans la réalisation des routes rurales.
- 4.6 Un manuel d'instructions environnementales (MIE) établi en septembre 2004 avait défini une procédure pour intégrer l'évaluation environnementale dans la réalisation des projets de routes rurales. Le Manuel ainsi élaboré a prévu un processus de prise en compte de l'environnement dans les trois étapes de réalisation des opérations : conception, réalisation et exploitation. A chaque phase, des documents analysant les aspects environnementaux devaient être produits :
- En phase d'étude : une Fiche d'Evaluation Environnementale Préliminaire (FEPP) est complétée par le Bureau d'Etude chargé de l'étude de définition sur la base d'une visite de terrain et éventuellement de consultations complémentaires. La FEPP renseigne sur les impacts environnementaux potentiels du projet sur le milieu physique, biologique et humain. Une fois la FEPP remplie, elle est analysée en fonction d'une grille d'évaluation incluse dans le MIE qui conclut en la nécessité de réaliser une étude environnementale détaillée.
 - En phase travaux : le MIE donne un chapitre sur les prescriptions environnementales à insérer dans le cahier de charges et prévoit l'élaboration de rapport de surveillance environnementale;
 - En prévision de la phase exploitation : le MIE prévoit la définition d'un programme et l'élaboration de rapport de suivi environnemental.

Les procédures sus indiquées ont été bien respectées au niveau des études mais le suivi dans la phase de réalisation des travaux était insuffisant.

5. Gestion et suivi du projet

La CFR en tant qu'agence d'exécution a assuré tout le processus des acquisitions et le suivi de l'exécution du projet en respectant les exigences de qualité par le biais des services extérieurs du Ministère de l'Équipement et du Transport. La coordination du suivi a été assurée par l'UGP.

6. Coûts et sources de financement

Coûts du projet

6.1 Le coût total hors taxes du projet à l'achèvement est de 564.6 millions de MAD pour un coût initial estimé à 542 millions de MAD. Le détail des coûts à l'évaluation et à l'achèvement des différentes composantes de la partie financée par la BAD sont résumés à l'annexe 1.

7. Financement du projet

7.1 Le projet est financé conjointement par la BAD et le Gouvernement du Maroc. A l'évaluation la Banque devait financer 90,8% du coût HT du projet, soit 45 millions d'Euros, l'AFD finance l'audit du projet correspondant à 0,09% du coût HT du projet et le gouvernement finance 9,11% du coût HT du projet ainsi que les taxes. Le Gouvernement a pris en charge les coûts relatifs aux prestations de contrôle géotechnique et de qualité des matériaux et ceux relatifs à la gestion du projet. Le tableau ci-dessous donne le plan de financement à l'évaluation et à l'achèvement.

Plan de financement en millions d'Euros

Source de financement	A l'évaluation (HT)				Au 31/05/2012 (HT)			
	Devises	M.L	Total	(%)	Devises	M.L	Total	(%)
BAD	31.17	13.36	44.53	90,8%	31.50	13.50	45,00	89,0%
AFD	0.03	0.01	0.04	0,09%	0.92	0.31	1,23	2,5%
GVT	0.00	4.47	4.47	9,11%	0.00	4.31	4,31	8,5%
Total	31.20	17.84	49.04	100%	32.42	18.12	50,54	100%

8. Décaissements

8.1 Les décaissements ont été effectués sur le compte spécial du projet ouvert à la Banque du Maroc. Aussi, au 12/12/2011, le montant du prêt de 45 millions d'Euros a été décaissé en totalité. Ce décaissement a eu lieu en 6 alimentations du compte spécial et 1 remboursement. Le tableau ci-dessous donne le détail des décaissements effectués par la Banque.

Tableau des décaissements

N°	Date de la demande	Date de la valeur	Montants en Euros	Montants en MAD	%	observations
1	1/07/2008	5/08/2008	5,271,460.62	58,855,857.78	11.71%	
1b	20/11/2008	3/12/2008	150,894.82	1,666,633.33	0.34%	Il s'agit d'un remboursement direct qui n'est pas passé par le compte spécial
2	07/04/2009	28/05/2009	16,340,687.00	183,391,530.20	36.31%	
3	07/10/2009	30/11/2009	5,336,059.00	60,676,326.89	11.86%	
4	10/02/2010	12/05/2010	9,147,700.00	100,926,574.10	20.33%	Correction formulaires A1 et A3 par CFR et délai saisie marchés par la Banque
5	29/07/2010	08/12/2010	6,001,959.00	66,753,788.00	13.34%	justifications inférieures à 50% puis envoi tardif du rapport d'audit 2009
6	11/05/2011	05/12/2011	2,751,239.56	30,695,579.77	6.11%	Retard dans la remise de la version finale du rapport d'audit 2010
Total			45,000,000.00	502,966,290.07	100 %	

Le traitement des demandes des décaissements 4, 5 et 6 a pris un délai anormalement long. Le retard enregistré pour les deux dernières demandes était dû à la non remise du rapport d'audit dans les délais prévus. Pour ne pas bloquer le paiement des entreprises, la CFR a alimenté le compte spécial, après accord de la Banque, à partir du compte des collectivités locales et a restitué le montant correspondant après décaissement.

- 8.2 Sur le montant mobilisé à la Banque du Maroc, les dépenses effectuées au 31 mai 2012 s'élèvent à 447.75 MAD, soit un taux d'utilisation de 89%. A cette date, le solde du compte spécial du prêt s'élève à 55,218,631.93 MAD. L'examen de la situation des marchés engagés fait ressortir un reste à payer estimé à 41.93 millions MAD ce qui fait ressortir un disponible à l'engagement estimé 13 millions de MAD dû au marché résilié à la DRET de Settat relatif à l'aménagement de la RP3625 et à l'annonce de la faillite de l'entreprise récemment adjudicataire du marché relatif à l'aménagement de la liaison Oulmès-Zguit à la DPET de Khémisset.

NOTES ATTRIBUEES A LA DERNIERE SUPERVISION (2011)

INDICATEURS	Note du 11.07.2011
A. MISE EN ŒUVRE DU PROJET	
Respect des conditions de prêt préalable à l'entrée en vigueur	3
Respect des conditions générales	3
Respect des autres conditions	3
B. PERFORMANCE ACHATS	
Acquisition de services de consultants	3
Les marchés de biens et travaux	3
C. PERFORMANCE FINANCIÈRE	
Disponibilité des changes	3
Disponibilité de monnaie locale	3
Les flux de décaissement	3
Gestion des coûts	2
Performance des co-financiers	3
D. ACTIVITÉS ET TRAVAUX	
Respect du calendrier de mise en œuvre	3
Performance des consultants ou assistance technique	3
Performance des entrepreneurs	2
Performance de la gestion de projet	3
E. IMPACT SUR LE DÉVELOPPEMENT	
Probabilité d'atteindre les objectifs de développement	3
Probabilité que les avantages seront réalisés et soutenus <i>après la réalisation</i> du projet	3
Contribution probable du projet vers une <i>amélioration du niveau de vie des bénéficiaires</i>	3
Taux de rendement actuel	3
ÉVALUATION GLOBALE DU PROJET	
Moyenne actuelle de supervision	
Tendance actuelle au fil du temps	

RATINGS: 3 = Highly Satisfactory, 2 = Satisfactory, 1 = Unsatisfactory, 0 = Highly Unsatisfactory, “= Non applicable