

**BANQUE AFRICAINE DE DEVELOPPEMENT**

**Langue: Français  
Original : Français**



**ROYAUME DU MAROC**

**PROJET DE CONSTRUCTION DE L'AUTOROUTE MARRAKECH -  
AGADIR**

**RAPPORT D'EVALUATION**

**DEPARTEMENT INFRASTRUCTURES REGION NORD, EST ET SUD**

**MAI 2006**

## TABLE DES MATIERES

FICHE D'INFORMATION DU PROJET, MONNAIES ET MESURES, LISTE DES TABLEAUX, LISTE DES ANNEXES, LISTE DES ABREVIATIONS, DONNEES DE BASE, CADRE LOGIQUE DU PROJET, RESUME ANALYTIQUE.

1.	ORIGINE ET HISTORIQUE DU PROJET.....	1
2.	LE SECTEUR DES TRANSPORTS .....	2
2.1	APERÇU DU SECTEUR	2
2.2	LES DIFFERENTS MODES DE TRANSPORT	3
3.	LE SOUS-SECTEUR ROUTIER.....	5
3.1	L'ADMINISTRATION DU SOUS-SECTEUR ROUTIER ET AUTOROUTIER	5
3.2	CONSTRAINTES DU SOUS-SECTEUR AUTOROUTIER	6
3.3	POLITIQUE ET STRATEGIE DU GOUVERNEMENT	7
3.4	LA SOCIETE NATIONALE DES AUTOROUTES (ADM)	8
4.	LE PROJET.....	16
4.1	CONCEPTION ET BIEN-FONDE	16
4.2	ZONE DU PROJET ET BENEFICIAIRES	18
4.3	CONTEXTE STRATEGIQUE	20
4.4	OBJECTIFS DU PROJET	21
4.5	DESCRIPTION DU PROJET	21
4.6	IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT	24
4.7	IMPACT SOCIAL	26
4.8	COUT DU PROJET	28
4.9	SOURCES DE FINANCEMENT	31
5.	EXECUTION DU PROJET.....	32
5.1	ORGANE D'EXECUTION	32
5.2	DISPOSITIONS INSTITUTIONNELLES	32
5.3	CALENDRIER D'EXECUTION ET DE SUPERVISION	33
5.4	DISPOSITIONS RELATIVES A L'ACQUISITION DES TRAVAUX ET SERVICES	34
5.5	DISPOSITIONS RELATIVES AUX DECAISSEMENTS	35
5.6	SUIVI ET EVALUATION	36
5.7	RAPPORTS FINANCIERS ET AUDIT	36
5.8	COORDINATION DE L'AIDE	36
6	DURABILITE ET RISQUES DU PROJET .....	37
6.1	DURABILITE ET CHARGES RECURRENTES	37
6.2	PRINCIPAUX RISQUES ET MESURES D'ATTENUATION	37
7	AVANTAGES DU PROJET.....	37
7.1	ANALYSE FINANCIERE	37
7.2	ANALYSE ECONOMIQUE	38
7.3	ANALYSE DE L'IMPACT SOCIAL	39
7.4	ANALYSE DE SENSIBILITE	40
8.	CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS.....	41
8.1	CONCLUSIONS	41
8.2	RECOMMANDATIONS	42

*Ce rapport a été rédigé par MM. A.S. BA Economiste des transports, ONIN.3 ; M. AMARA Ingénieur civil ONIN.3 ; A. BENDJEBBOUR Ingénieur des transports, ONIN.3 ; D. DIANO Analyste financier ONIN.0 ; et ; M. GOETZE, Expert en environnement, à la suite d'une mission au Maroc en mai 2006. Toute information relative à ce rapport pourra leur être demandée ou s'adresser à Mr. J. RWAMABUGA, Chef de Division ONIN.3 ou Mr. A.R. RAKOTOBÉ, Directeur ONIN.*

## LISTE DES TABLEAUX

N° du tableau	Titre	N° Page
3.1	Linéaire du réseau routier classé	5
3.2	Statistiques des accidents	6
3.3	Dépenses antérieures et prévisionnelles de l'entretien des autoroutes	10
3.4	Trafic moyen journalier annuel – réseau autoroutier	10
3.5	Résumé des états financiers 2000-2005	12
3.6	Synthèse des grandes masses du bilan d'ADM de 2000 à 2005	13
3.7	Evolution du capital social d'ADM de 1992 à 2005	13
3.8	Résumé des états financiers prévisionnels	14
3.9	Augmentations du capital social d'ADM entre 2006 à 2014	15
4.1	Résumé des coûts par composante du projet	29
4.2	Résumé des coûts par catégorie du projet	29
4.3	Plan de financement du projet	30
4.4	Résumé des coûts par composante de la partie financée par la BAD	30
4.5	Résumé des coûts par catégorie de la partie financée par la BAD	31
4.6	Résumé des coûts par composante et par source de financement	31
4.7	Résumé des coûts par catégorie et par source de financement	32
4.8	Plan de financement de la partie financée par la BAD	32
4.9	Calendrier des dépenses par année de la partie financée par la BAD	33
4.10	Calendrier des dépenses par année et par source de financement	33
5.1	Calendrier des activités de supervision	33
5.2	Dispositions relatives à l'acquisition des travaux et services	34

## LISTE DES ANNEXES

N° ANNEXE		Nbre pages
1	Carte du projet	1
2	Opérations du Groupe de la Banque au Maroc	4
3	Organigramme d'ADM	1
4	Coûts détaillés	1
5	Calendrier d'exécution	2
6	Etats financiers d'ADM de 2000 à 2005	3
7	Etats financiers prévisionnels d'ADM	4
8	Analyse financière du projet	2
9	Calcul de la rentabilité économique	1
10	Tableau d'amortissement du prêt	1

## EQUIVALENCES MONETAIRES, SIGLES ET ABREVIATIONS

### Equivalences monétaires

(Mai 2006)

Unité monétaire	=	le dirham (DH)
1 UC	=	13,0483 Dirhams (DH)
1 UC	=	1,17338 Euro
1 UC	=	1,47106 USD

### Exercice comptable

1er Janvier au 31 décembre

### Sigles et abréviations

ADM	=	Société Nationale des Autoroutes du Maroc
BAD	=	Banque Africaine de Développement
BB	=	Béton bitumineux
BID	=	Banque Islamique de Développement
BM	=	Banque mondiale
CA	=	Chiffre d'affaire
DAF	=	Direction de l'Administration et des Finances
DAO	=	Dossier d'Appel d'Offres
DH	=	Dirham
DRCR	=	Direction des Routes et de la Circulation Routière
DTR	=	Direction des Transports Routiers
DSR	=	Direction de la Sécurité Routière
EBE	=	Excédent Brut d'Exploitation
FADES	=	Fonds Arabe pour le Développement Economique et Social
FKDEA	=	Fonds Koweïtien
FSR	=	Fonds Spécial Routier
GB	=	Grave bitume
JBIC	=	Banque japonaise d'investissement et de coopération
OA	=	Ouvrage d'Art
ONCF	=	Office National des Chemins de Fer
ONDA	=	Office national des Aéroports
ONT	=	Office National des transports
PRST	=	Programme de Réforme du Secteur des Transports
PST	=	Programma sectoriel Transport
PIB	=	Produit Intérieur Brut
RAM	=	Royale Air Maroc
SAAN	=	Schéma d'Armature Autoroutière National
SNAT	=	Schéma National d'Aménagement du Territoire
TMJA	=	Trafic moyen journalier annuel
TRI	=	Taux de rentabilité interne
UE	=	Union européenne
UC	=	Unité de Compte BAD
VAN	=	Valeur Actuelle Nette
PS	=	Passage supérieur
PI	=	Passage inférieur
PV	=	Passage véhicule
PP	=	Passage piéton

**GROUPE DE LA BANQUE AFRICAINE DE DEVELOPPEMENT**

**BP. 323 TUNIS 1002 - BELEVEDERE**

**Tel : (216) 71.10.28.40 / 71.10.33.12**

**Fax : (216) 71.25.33.04 / 71.33.36.80**

**FICHE D'INFORMATION DU PROJET**

Les renseignements ci-dessous ont pour but de fournir quelques indications générales à tous fournisseurs, entrepreneurs, consultants et autres personnes, intéressés par la fourniture de biens et services au titre des projets approuvés par les Conseils d'Administration du Groupe de la Banque. De plus amples renseignements peuvent être obtenus auprès de l'Organe d'exécution de l'Emprunteur.

<b><u>PAYS</u></b>	:	Royaume du Maroc
<b><u>TITRE DU PROJET</u></b>	:	Autoroute Marrakech-Agadir
<b><u>EMPRUNTEUR</u></b>	:	Société Nationale Des Autoroutes du Maroc (ADM) BP 6526, Hay Ryad - Rabat – Maroc Tel: 212- 37.57.97.77; Fax: 212-37.57.98.91
<b><u>GARANT</u></b>	:	Royaume du Maroc
<b><u>LIEU D'EXECUTION</u></b>	:	Marrakech-Agadir
<b><u>ORGANE D'EXECUTION</u></b>	:	Société Nationale des Autoroutes du Maroc (ADM) ; B.P. 6526, Hay Ryad - Rabat - Maroc Tel: 212-37.57.97.00 Fax: 212-37.71.10.59
<b><u>DESCRIPTION DU PROJET</u></b>	:	Le projet comprend les travaux de construction de 233,5 km d'autoroute reliant Marrakech à Agadir comprenant deux chaussées de 7 m de large chacune, une bande d'arrêt d'urgence de 2.5 m, une berme de 1 m, un terre-plein central (TPC) de 5 m et deux accotements de 1m. Le projet est subdivisé en sept sections ; la Banque quant à elle finance la section Imintanout – Chichaoua longue de 33 km, et la construction des systèmes de péages et les travaux de sécurité de l'ensemble de l'autoroute.
<b><u>COÛT TOTAL DU PROJET:</u></b>		584 millions d'UC
<b><u>PRET DU GROUPE DE LA BAD</u></b>	:	
a) Montant	:	101 millions d'UC soit 118,60 millions d'Euros
b) Modalités	:	
i) Durée :		20 ans dont 5 ans de différé
ii) Devise et taux d'intérêt :		Euro – taux fixe
iii) Remboursement :		En trente (30) semestrialités avec amortissements progressifs. Le tableau d'amortissement du prêt est présenté en annexe 10.

**AUTRES SOURCES DE FINANCEMENT**

BID :	73,27 millions d'UC
FADES :	137,95 millions d'UC
JBIC :	104,61 millions d'UC
FKDEA :	34,49 millions d'UC
ADM :	132.85 millions d'UC

**DATE D'APPROBATION** : Juillet 2006

**DATE DE DEMARRAGE ET DUREE** : Fin 2006 et 4 ans

**DECAISSEMENT** : Le prêt sera décaissé principalement par la méthode de décaissement direct ou toute autre méthode convenue lors des négociations.

**ACQUISITION DES TRAVAUX ET SERVICES :****Travaux**

Les acquisitions des travaux routiers et ouvrages d'art, ainsi que les travaux d'équipement de sécurité et les travaux d'équipement de péage feront l'objet d'appels d'offres internationaux. Les travaux de signalisation horizontale et verticale, de travaux des infrastructures d'exploitation, la clôture ainsi que les travaux de plantation feront l'objet d'appels d'offres nationaux.

**Services**

Les prestations de contrôle et surveillance des travaux seront attribuées sur la base d'une liste restreinte après pré qualification. Les prestations d'audits seront acquises sur la base d'une liste restreinte de bureaux d'audit.

**CATEGORIE ENVIRONNEMENTALE** : Le projet est classé en catégorie I.

**ROYAUME DU MAROC**  
Construction de l'autoroute Marrakech- Agadir

## Cadre logique du projet

HIERARCHIE DES OBJECTIFS	RESULTATS ESCOMPTES	PORTEE	INDICATEURS DE PERFORMANCE	MOYENS DE VERIFICATION	HYPOTHESE S/RISQUES
<p><b><u>BUT DU SECTEUR</u></b></p> <p>Amélioration du niveau de vie des populations et la création d'emplois en soutenant le développement économique du pays et plus particulièrement le secteur du tourisme et de l'agro-industrie</p>	<p><b><u>RESULTATS A PLUS LONG TERME</u></b></p> <p>Participation au développement économique et notamment le tourisme et le secteur agro-industriel</p> <p>Participation à l'intégration régionale ( Maghreb) et internationale (Europe – Maghreb)</p>	<p>1 Tous les intervenants dans le système des transports (Fournisseurs et utilisateurs)</p> <p>2 Les acteurs directs ou indirects du tourisme</p> <p>3 les opérateurs du secteur de l'agro-industrie ( production, transformation et, commercialisation)</p>	<p>1 Linéaire d'autoroutes 2 Nombre de touristes</p> <p><i>Sources</i> : Enquêtes nationales sur les revenus et cadre de vie des populations. Statistiques accidents - Rapports du ministère du travail et de la santé. <i>Méthodes</i> : Enquêtes et études</p>	<p>1 Le linéaire d'autoroute des pays de l'UMA passe de 800 km à 1500 en 2008 et à 2000 km en 2010 2 Le nombre de touristes passera de 6 millions en 2005 à 8 millions en 2008 et à 10 millions en 2010</p>	
<p><b><u>OBJECTIF DU PROJET</u></b></p> <p>1 Participer au renforcement des capacités de transports entre Marrakech et Agadir et à l'amélioration du niveau de vie des populations de la zone du projet par le développement des activités productives</p> <p>2 Réduire les coûts d'exploitation des véhicules et améliorer la sécurité de transport routier entre Marrakech et Agadir</p>	<p><b><u>RESULTATS A MOYEN TERME</u></b></p> <p>1. Diminution des CEV. 2. Temps de transport entre Agadir et Marrakech réduit. 3. Sécurité routière entre Agadir et Marrakech améliorée. 4 Création d'emplois</p>	<p>1 Les transporteurs</p> <p>2 les opérateurs du secteur agro-industriel de la zone d'influence du projet ( entre Agadir et Marrakech)</p> <p>3 Les agriculteurs de la zone d'influence du projet</p> <p>4 les femmes actives dans le secteur du tourisme et l'artisanat</p>	<p>1 CEV 2 Temps de parcours 3 Pourcentage d'accidents 4. Emplois créés pendant la durée du projet. et en phase d'exploitation</p> <p><i>Sources</i> : Statistiques et rapports des différents ministères <i>Méthodes</i> : Enquêtes et études.</p>	<p>1 Diminution du CEV de 10% en 2010 par rapport à 2006 2 Réduction du temps transport entre Marrakech et Agadir de 3 h 30 en 2006 à 2h en 2010 3 Réduction de 380 accidents en 2005 à 230 à partir de 2010 4 2000 emplois créés pendant la durée du projet. et 250 en phase d'exploitation</p>	<p><u>Hypothese</u> activité touristique soutenue</p> <p><u>Risques</u> Déficit de trésorerie d'ADM</p> <p><u>Atténuation.</u> Garantie par l'Etat des émissions obligataires.</p>

<b>ACTIVITES / INTRANTS</b>	<b>REALISATIONS A COURT TERME</b>																																								
<p>1 Construction de la liaison autoroutière entre Marrakech et Agadir.</p> <p>2 Construction d'échangeurs et d'ouvrages d'art</p> <p>3 Constructions de gares de péage</p> <p>4 Travaux d'infrastructure d'exploitation et de sécurité routière</p> <p>5 Mise en place de la signalisation du tronçon autoroutier</p> <p>6 Indemnisation des propriétaires</p>	<p>1 233,5 km d'autoroute réalisés entre Agadir et Marrakech construite</p> <p>2 Echangeurs et Ouvrages d'art construits</p> <p>3 Gares de péages construites</p> <p>4 Travaux de sécurité réalisés installés le long des 233 km d'autoroute entre Agadir et Marrakech</p>	<p>Les demandeurs d'emplois au niveau de la zone du projet</p> <p>Les commerçants (hôtels, restaurations, services et commerces multiples) de la zones de projet.</p> <p>.Les touristes locaux ou étrangers</p>	<p>1 Nbre de km d'autoroute réalisés.</p> <p>2 Nbre d'échangeurs et OA réalisés</p> <p>3 Nbre de gares construites</p> <p>4. sécurité mise en oeuvre</p> <p>. <u>Sources</u> : Rapports trimestriels d'activités de Agence d'exécution -Rapports de réception des travaux. Rapports d'activités des ONG et Associations. Rapports de supervision techniques et financiers de la Banque. Revue à mi-parcours. Rapports d'audit..</p> <p><u>Méthode</u> : Enquête, études, rapports</p>	<p>1 : 233,5km d'autoroute réalisés entre Agadir et Marrakech.</p> <p>2 : 4 échangeurs, 70 PS , 12 PI, 22 PV, 16 PP et 350 dalots réalisés</p> <p>3 : 4 gares de péages réalisées</p> <p>4 : Panneaux posés et signalisation horizontale mise en oeuvre sur l'ensemble des 233,5 km</p>																																					
<p><b>A) AUTOROUTE MARRAKECH - AGDIR (233,5 Km)</b></p> <p><b>Ressources financières</b> (En millions d'UC)</p> <table border="1"> <tbody> <tr> <td>A - Travaux</td> <td>391,39</td> <td>73,95</td> <td>465,33</td> </tr> <tr> <td>B - Serv consult</td> <td>9,27</td> <td>20,74</td> <td>30,01</td> </tr> <tr> <td>C - Expr.</td> <td>-</td> <td>15,10</td> <td>15,10</td> </tr> <tr> <td>Indemn</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td><b>Coût de base</b></td> <td><b>400,66</b></td> <td><b>109,78</b></td> <td><b>510,44</b></td> </tr> <tr> <td>Imprevus phys</td> <td>39,67</td> <td>7,00</td> <td>46,67</td> </tr> <tr> <td>Imprevus financ</td> <td>22,85</td> <td>4,03</td> <td>26,88</td> </tr> <tr> <td>Total imprevus</td> <td>62,52</td> <td>11,03</td> <td>73,55</td> </tr> <tr> <td>Coût total HTT :</td> <td><b>463,18</b></td> <td><b>120,81</b></td> <td><b>583,99</b></td> </tr> </tbody> </table>	A - Travaux	391,39	73,95	465,33	B - Serv consult	9,27	20,74	30,01	C - Expr.	-	15,10	15,10	Indemn				<b>Coût de base</b>	<b>400,66</b>	<b>109,78</b>	<b>510,44</b>	Imprevus phys	39,67	7,00	46,67	Imprevus financ	22,85	4,03	26,88	Total imprevus	62,52	11,03	73,55	Coût total HTT :	<b>463,18</b>	<b>120,81</b>	<b>583,99</b>					
A - Travaux	391,39	73,95	465,33																																						
B - Serv consult	9,27	20,74	30,01																																						
C - Expr.	-	15,10	15,10																																						
Indemn																																									
<b>Coût de base</b>	<b>400,66</b>	<b>109,78</b>	<b>510,44</b>																																						
Imprevus phys	39,67	7,00	46,67																																						
Imprevus financ	22,85	4,03	26,88																																						
Total imprevus	62,52	11,03	73,55																																						
Coût total HTT :	<b>463,18</b>	<b>120,81</b>	<b>583,99</b>																																						
<p><b>Sources de financement</b> (En millions d'UC)</p> <table border="1"> <tbody> <tr> <td>BAD</td> <td>100,83</td> <td>17,27%</td> </tr> <tr> <td>BID</td> <td>73,27</td> <td>12,55%</td> </tr> <tr> <td>FADES</td> <td>137,95</td> <td>23,62%</td> </tr> <tr> <td>FKDEA</td> <td>34,49</td> <td>5,91%</td> </tr> <tr> <td>JBIC</td> <td>104,61</td> <td>15,35%</td> </tr> <tr> <td>ADM</td> <td>132,84</td> <td>25,31%</td> </tr> <tr> <td><b>TOTAL</b></td> <td><b>583,99</b></td> <td><b>100,00%</b></td> </tr> </tbody> </table>	BAD	100,83	17,27%	BID	73,27	12,55%	FADES	137,95	23,62%	FKDEA	34,49	5,91%	JBIC	104,61	15,35%	ADM	132,84	25,31%	<b>TOTAL</b>	<b>583,99</b>	<b>100,00%</b>																				
BAD	100,83	17,27%																																							
BID	73,27	12,55%																																							
FADES	137,95	23,62%																																							
FKDEA	34,49	5,91%																																							
JBIC	104,61	15,35%																																							
ADM	132,84	25,31%																																							
<b>TOTAL</b>	<b>583,99</b>	<b>100,00%</b>																																							



<b>B) PARTIE BA D : SECTION CHICHAOUA- MINTANOUT (33 KM)</b>			
<b>Ressources financières</b> (En millions d'UC)			
A - Travaux	66,69	21,06	87,75
B - Serv consult	3,76	7,14	10,90
C - Expr. Indemn	-	2,16	2,16
<b>Coût de base</b>	<b>70,45</b>	<b>30,36</b>	<b>100,81</b>
Imprevus phys	7,05	3,03	10,08
Imprevus financ	3,87	1,68	5,55
Total imprevus	10,92	4,71	15,63
Coût total HTT :	<b>81,37</b>	<b>35,07</b>	<b>116,44</b>
<b>Sources de financement</b> (En millions d'UC)			
	Dev	ML	Total
BAD	81,37	19,46	100,83
ADM	-	15,61	15,61
<b>TOTAL</b>	<b>81,37</b>	<b>35,07</b>	<b>116,44</b>

## RÉSUMÉ ANALYTIQUE

### 1 Historique du projet

1.1 Le Gouvernement marocain a défini depuis les années 90, un Schéma d'Armature Autoroutière National (SAAN) s'inscrivant dans le Schéma National de l'Aménagement du Territoire (SNAT) et des investissements importants ont déjà été mis en œuvre dans ce sens. Sur un vaste programme de 1417 km à réaliser à l'horizon 2010, 611 km sont en exploitation et environ 200 km sont en cours de réalisation. La Société Nationale des Autoroutes du Maroc (ADM) a été créée en 1989 avec pour mission la réalisation, l'exploitation et l'entretien des infrastructures autoroutières qui lui sont concédées par l'Etat marocain

1.2 Le SAAN est une composante essentielle de la politique de renforcement de la compétitivité de l'économie nationale ; le projet autoroutier Marrakech-Agadir qui occupe une place de choix dans ce schéma, offre une double ouverture pour les potentialités touristiques et agro-industrielles de l'intérieur du pays, vers le Nord (Tanger) et vers l'Atlantique (Agadir)

1.3 Pour financer ce projet autoroutier Marrakech-Agadir, le gouvernement a demandé la participation de la Banque qui a envoyé une mission d'identification en juin 2005 suivie d'une mission de préparation en novembre 2005 et d'une mission d'évaluation en avril 2006. Parallèlement à la Banque, le financement de la totalité du linéaire (233,5 km) sera assuré grâce au concours d'autres bailleurs de fonds à savoir la Banque Japonaise d'Investissement et de Coopération « JBIC », le Fonds Arabe de Développement Economique et Social « FADES », le Fonds Koweïtien de Développement Economique « FKDEA » et la Banque Islamique de Développement « BID ».

1.4 Le projet figure parmi les actions prioritaires du Gouvernement dans le secteur des transports pour la période 2006-2010 ; il est en conformité avec la stratégie de la Banque au Maroc.

### 2 Objet du prêt

Le prêt de la BAD servira à participer au financement du projet de construction de l'autoroute Marrakech-Agadir, notamment la section Chichaoua-Imintanout

### 3 Objectifs du projet

L'objectif sectoriel est l'amélioration du niveau de vie des populations et la création d'emplois en soutenant le développement économique du pays et plus particulièrement les secteurs du tourisme et de l'agro-industrie.

Au plan spécifique, le projet participera au renforcement des capacités de transports entre Marrakech et Agadir et l'amélioration du niveau de vie des populations de la zone du projet par le développement des activités productives ; il contribuera également à la réduction des coûts d'exploitation des véhicules et à l'amélioration de la sécurité de transport routier entre Marrakech et Agadir.

#### 4 Description succincte des résultats du projet

##### 4.1 Pour atteindre ces objectifs, le projet assurera les réalisations ci-après.

(i) Les travaux de génie civil qui consistent à aménager une autoroute de 233,5 km, en deux fois deux voies constituées de deux chaussées de 7 m de large chacune avec une bande d'arrêt d'urgence de 2,5 m, une berme de 1 m, un terre-plein central (TPC), ainsi que des accotements de 1 m des deux côtés intérieurs de la chaussée. Il s'agit également de construire quatre échangeurs, 13 viaducs, 70 passages supérieurs (PS), 12 passages inférieurs (PI), 22 passages véhicules (PV) et 16 passages piétons (PP).

(ii) Les travaux annexes qui comprennent : (a) les travaux de mise en œuvre d'un système d'exploitation comprenant : les bâtiments, les auvents, les cabines et les équipements de péage (b) la construction de la clôture de sécurité isolant toute l'autoroute et la protégeant de la traversée des personnes et des animaux ; (c) la plantation des arbres le long de l'autoroute au-delà des accotements et sur le TPC sur les 233,5 km et ; (d) Le rétablissement des réseaux de servitudes (eau, électricité, téléphone etc...)

#### 5 Coût du projet

Le coût total estimatif de l'ensemble de la liaison autoroutière est de 583,99 millions d'UC. Le coût estimatif des parties financées par la BAD s'élève 1 315,66 millions DH soit 116,44 millions d'UC. Ce coût est financé par la BAD à hauteur de 100,83 millions UC soit 86,59% du coût.

#### 6 Sources de financement

Plusieurs bailleurs de fonds participent au financement du projet sur une base parallèle. Les conventions de financement entre ADM et les autres bailleurs ont été signées et des copies de ces documents ont été transmises à la Banque. Le tableau ci-dessous donne le détail du plan de financement.

##### Plan de financement

En millions Dh

SECTIONS	BAD	BID	FADES	FKDEA	JBIC	ADM	TOTAL
Contournement de Marrakech	77,63	956,00				339,61	1 441,18
Marrakech Ouest - RN8	67,95						
RN8 – Chichaoua	26,00		633,00			253,20	912,20
Chichaoua - Imintanout	921,05					203,76	1 124,81
Imintanout – Argana	103,56		962,00	450,00		564,80	2 080,36
Argana - Amskrout-	76,13				1 365,00		1 441,13
Amskrout - Agadir	43,35		205,00				248,35
<b>Total</b>	<b>1 315,66</b>	<b>956,00</b>	<b>1 800,00</b>	<b>450,00</b>	<b>1 365,00</b>	<b>1 733,37</b>	<b>7 620,03</b>
<i>Participation en Pourcentage</i>	<b>17,27%</b>	<b>12,55%</b>	<b>23,62%</b>	<b>5,91%</b>	<b>17,91%</b>	<b>22,75%</b>	<b>100,00%</b>

#### 7 Exécution du projet

L'emprunteur qui est la Société Nationale des Autoroutes (ADM), est placé sous la tutelle technique du Ministère de l'équipement et du transport et sous la tutelle financière du Ministère des finances et de la privatisation. La gestion et le suivi de l'exécution du projet

seront à la charge d'ADM, la Direction des Affaires Administratives et Financières (DAF) et la Direction du Développement (DD) coordonneront les différentes actions à entreprendre dans le cadre du présent projet. Ces deux entités disposent de compétences qui leur ont permis de jouer correctement leur rôle dans le suivi et l'exécution des précédents projets de construction d'autoroutes. Le calendrier d'exécution du projet établi sur la base des durées élémentaires pour chacune des composantes montre que l'exécution du projet s'étalera sur 4 ans à partir de la date d'approbation du prêt de la Banque. L'achèvement physique des travaux est prévu pour décembre 2009.

## 8 Conclusions et recommandations

8.1 Le projet participe à l'amélioration du niveau de vie des populations et à la réduction du chômage en soutenant le développement économique du pays et plus particulièrement le secteur du tourisme, facilitera les exportations des produits agricoles en renforçant les capacités de transport entre Marrakech et Agadir tout en améliorant la sécurité des usagers sur cet axe. Il s'inscrit dans les schémas d'aménagement d'infrastructures structurantes aussi bien national que régional ; de ce point de vue, il est un élément essentiel dans la politique d'aménagement du territoire marocain. Il est également conforme à la stratégie que la Banque se propose de mettre en œuvre pour le Maroc. Le projet est économiquement viable, il présente un taux de rentabilité économique de 12,3% et un taux de rentabilité financière de 7,9%.

8.2 Il est recommandé qu'un prêt n'excédant pas 118,60 millions d'euros, sur les ressources de la BAD, soit accordé à ADM avec garantie de l'Etat marocain, pour l'exécution du projet autoroutier décrit dans le présent rapport, sous réserve des conditions spécifiques contenues dans l'accord de prêt.

## **1. ORIGINE ET HISTORIQUE DU PROJET**

1.1 Le Gouvernement marocain a défini depuis les années 90, un schéma d'armature autoroutière national (SAAN) s'inscrivant dans le Schéma National de l'Aménagement du Territoire (SNAT) et des investissements importants ont déjà été mis en œuvre dans ce sens. Sur un vaste programme de 1417 km à réaliser à l'horizon 2010, 611 km sont en exploitation et environ 200 km sont en cours de réalisation. La Société Nationale des Autoroutes du Maroc (ADM) a été ainsi créée en 1989 avec pour mission la réalisation, l'exploitation et l'entretien des infrastructures autoroutières qui lui sont concédées par l'Etat marocain. Pour faire face au financement massif que requiert le programme autoroutier, le Gouvernement marocain a mis en place un système de financement s'appuyant d'une part sur les augmentations de Capital de ADM à partir des ressources du Trésor et du Fonds Hassan II, et d'autre part sur des garanties apportées à ADM pour ses emprunts obligataires et pour le recours au financement extérieur

1.2 Le schéma d'armature autoroutière nationale est une composante essentielle de la politique de renforcement de la compétitivité de l'économie nationale ; le projet autoroutier Marrakech-Agadir qui occupe une place de choix dans ce schéma, offre une double ouverture pour les potentialités touristiques et agro-industrielles de l'intérieur du pays, vers le Nord (Tanger) et vers l'Atlantique (Agadir); Il s'agit donc pour le Gouvernement marocain après des études prospectives détaillées, de répondre aux besoins sans cesse croissants du trafic et notamment entre les deux pôles économiques que sont Marrakech et Agadir, en créant des capacités nouvelles dans les meilleures conditions économiques et de sécurité. A ce titre, il constitue l'une des infrastructures les plus ambitieuses du réseau autoroutier marocain, et participe à l'atteinte des objectifs de croissance accélérée ; ainsi cette autoroute longue d'environ 233,5 km, vise avant tout à atténuer l'enclavement de toute une région dynamique dont les potentiels économiques et touristiques représentent un moteur pour l'ensemble du royaume.

1.3 En outre, la réalisation de l'axe autoroutier Marrakech-Agadir s'inscrit dans une politique de mise en œuvre d'une liaison permanente permettant d'établir le maillon manquant pour promouvoir les échanges euro-méditerranéens et vers le sud de l'Afrique. Cet axe permet de répondre aux demandes prévisionnelles en termes de mobilité des personnes, des produits et des capitaux dans cet espace régional.

1.4 C'est dans ce cadre que le Gouvernement marocain a préparé les études techniques, économiques et financières requises ainsi qu'une étude d'impact environnemental et social du projet d'autoroute Marrakech-Agadir. Il a alors requis de la Banque le financement d'une partie dudit projet. Suite à cette requête la Banque, a envoyé une mission d'identification en juin 2005 suivie d'une mission de préparation en novembre 2005 et d'une mission d'évaluation en avril 2006. Le financement de la totalité du linéaire (233,5 km) sera assuré grâce au concours d'autres bailleurs de fonds déjà impliqués (Banque Japonaise d'Investissement et de coopération « JBIC », Fonds Arabe de Développement Economique et Social « FADES », Fonds Koweïtien de Développement Economique « FKDEA » et la Banque Islamique de Développement « BID »). Le présent rapport a été rédigé sur la base des documents disponibles à la Banque et fournis par ADM et des informations recueillies lors des missions suscitées.

1.5 Le projet figure parmi les actions prioritaires du Gouvernement dans le secteur des transports pour la période 2006-2010.; Il est en conformité avec la stratégie de la Banque au Maroc.

## **2. LE SECTEUR DES TRANSPORTS**

### 2.1 Aperçu du secteur

2.1.1 Le système de transport du Maroc comprend 57 226 km de routes dont environ 33.000 km revêtus supportant un trafic moyen journalier de 2.500 v/j, 611 km d'autoroutes progressant à raison d'une centaine de km/an, 1.907 km de voie ferrée dont plus de 1.003 km sont électrifiés soit environ 53%, 12 ports commerciaux comprenant 150 postes à quai avec une longueur globale de 25.000 m environ et, 28 aéroports nationaux et internationaux répartis à travers le royaume dont trois (Casablanca, Marrakech et Agadir) drainent 90% du trafic. La plupart des industries locales sont tributaires du transport routier, ainsi que le secteur agricole dans la distribution des produits aux zones urbaines et aux ports pour l'exportation. L'activité prédominante des chemins de fer se trouve principalement liée au transport des phosphates. Les ports assurent en grande partie les liaisons commerciales d'échanges (importation/exportation) avec l'extérieur. Le transport aérien représente une activité très rentable spécialisée dans le transport des passagers. Quant au transport autoroutier, les différents tronçons constitutifs du réseau national se trouvent diversement sollicités ; ainsi, on note une forte concentration sur la liaison Casablanca-Rabat se traduisant par une saturation du couloir, constatée depuis plus de 3 ans et, une activité également non négligeable sur la ligne Casablanca-Marrakech et qui s'amorce, d'ores et déjà, sur la partie de l'autoroute actuellement en service entre Casablanca et Settat.

2.1.2 Durant la période 2000-2005, l'activité de transport (tous modes confondus) a contribué pour environ 6% du PIB, employé 10% de la population active urbaine, participé à raison de 25% à la consommation nationale d'énergie et de 15% aux recettes fiscales de l'Etat. Par conséquent, le transport est une composante qui relève à la fois des objectifs économiques et sociaux. Il s'agit à la fois pour le Gouvernement d'assurer une large desserte du territoire par une extension du réseau routier et de promouvoir une intégration de haut niveau pour les échanges internationaux (autoroutes, ports, aéroports...).

2.1.3 Eu égard à ce rôle important que joue le secteur des transports, les autorités marocaines n'ont cessé, durant les Plans de Développement successifs, d'engager des actions tendant à une mise à niveau par l'amélioration et le développement des infrastructures. Cependant, certaines contraintes institutionnelles majeures entravent le fonctionnement et l'exploitation des services et infrastructures du transport. Ces contraintes relèvent notamment : (i) du monopole sur les activités de transport détenues par certains organismes tels que l'Office National des Transports (ONT) et l'ODEP ; (ii) des difficultés d'ordre organisationnel qui affectent la gestion des transports urbain et interurbain et la prolifération du transport informel ; (iii) de l'insuffisance de ressources affectées à la maintenance et à l'entretien des infrastructures des transports et ; (iv) de la faiblesse de la fonction régaliennne de l'Administration du secteur. La levée de ces contraintes permet d'une part de tirer meilleure partie des actions déjà menées par le Gouvernement et d'autre part, de faire ainsi jouer pleinement au secteur son rôle stratégique dans la croissance économique, par une libéralisation visant la rationalisation de la gestion de ce secteur.

2.1.4 Dans ce contexte, le Programme de Réforme du Secteur des Transports (PRST), initié par le Gouvernement, soutenu par la Banque et l'Union européenne et approuvé par le Conseil d'Administration de la Banque en décembre 2004, couvre les quatre modes de transport et prévoit, en fonction des contraintes rencontrées dans chacun des modes, des mesures visant à les éliminer pour permettre la réalisation des objectifs assignés au PRST. Le Programme est subdivisé en deux tranches avec une série de mesures adossées à chacune. Les mesures de la première tranche ont été satisfaites et le décaissement y afférent a été opéré en septembre 2005. La réalisation des conditions et mesures liées au décaissement de la deuxième tranche est très avancée et devrait permettre très prochainement de procéder audit décaissement.

2.1.5 La stratégie d'assistance de la Banque dans les infrastructures d'une façon générale, se caractérise par : (i) un appui aux réformes en cours ; (ii) leur renforcement et leur modernisation. Ces appuis seront ciblés pour favoriser la participation du secteur privé dans les projets d'investissement suite à la mise en place d'un environnement plus incitatif tout en contribuant à la mise à niveau des opérateurs historiques ; et (iii) la mise en œuvre de projets visant principalement à réduire la pauvreté en favorisant l'accès des couches sociales les plus démunies aux services. Cette approche qui devrait déboucher sur une plus grande libéralisation et une meilleure compétitivité, se traduit notamment par un soutien aux réformes et à la restructuration des secteurs de transport, des télécommunications, des technologies de l'information, et de la production d'eau et d'électricité.

## 2.2 Les différents modes de transport

### Transport routier

2.2.1 Le réseau routier classé à la charge de l'Etat comprend au total un linéaire de 57 226 km dont environ 33.000 km de routes revêtues et plus de la moitié sont des pistes. Le réseau revêtu se trouvait ces dernières années à 30% dans un état mauvais à très mauvais et comportait près de 30% des ouvrages d'art nécessitant une intervention urgente( environ 1.000 ouvrages). Dans le domaine des routes, les besoins sont importants, qu'il s'agisse de maintenance, de modernisation ou d'extension de réseau. Pour ce faire, le Gouvernement oriente sa politique de gestion du réseau routier pour les années à venir sur : (i) la sauvegarde du patrimoine ; (ii) l'adaptation du réseau à l'évolution du trafic et ; (iii) l'accompagnement du développement économique et social par le biais du désenclavement des zones rurales. Depuis 1985, la Banque a financé 3 projets routiers et un programme sectoriel, tous achevés. Le réseau routier marocain de par sa structure représente la continuité primordiale pour assurer le tourisme côtier (Méditerranée, Atlantique), culturel (sites historiques), naturel (Atlas, Sahara) et d'aventure (montagnes). Il reste cependant insuffisant par rapport à sa capacité actuelle au regard du développement prévisible de la demande de transport.

### Transport ferroviaire

2.2.2 Le Maroc possède actuellement un réseau ferré d'une longueur totale de 1.907 km dont 1.003 km sont électrifiés soit environ 53% du linéaire total. Toutes les voies sont à écartement normal (1,435 m) ; pour une meilleure fluidité et une réduction de temps de parcours, des lignes à doubles voies sont installées dans les couloirs de transport à forte densité de trafic ; les travaux de dédoublement de la voie ferrée Rabat-Kénitra-Méknès-Fès, financés par la Banque sont achevés. Ce dédoublement a permis à l'Office National des Chemins de Fer (ONCF) de dégager une capacité supplémentaire de transport et d'être en mesure d'intégrer les réseaux

ferroviaires maghrébins d'une part et, européens d'autre part à travers le Déroit de Gibraltar par le biais du grand projet Tanger-Med en phase de réalisation.

### Transport maritime

2.2.3 Face à une longueur de 3 500 km de côtes maritimes, l'infrastructure portuaire marocaine se trouve actuellement dotée de plus de 24 ports dont 12 ports commerciaux comprenant 150 postes à quai répartis sur une double façade maritime, atlantique et méditerranéenne. Elle totalise une longueur totale de 25.000 mètres de quai. Le transport maritime a enregistré pour l'année 1999 un total de 954.000 passagers et 4,85 millions de tonnes de marchandises. Les installations en place sont appelées à absorber la demande en matière de transport et d'activité maritime. Les ports assurent en grande partie les liaisons commerciales d'échanges (importation/exportation) avec l'extérieur et la plupart des industries locales sont tributaires du transport maritime. Les infrastructures maritimes souffrent toutefois d'un déficit en matière de maintenance dû principalement à l'insuffisance des ressources que l'Etat mobilise annuellement à cet effet. Un accent particulier a été mis dans le cadre du Plan quinquennal 2000-2004 pour l'entretien régulier et la mise à niveau de ces infrastructures. La Banque a financé dans le cadre du Programme Sectoriel Transport (PST), des travaux de réfection de jetées des ports de Tanger et Safi, le dragage des chenaux d'accès et bassins de quatre ports et la mise en place d'une signalisation maritime adéquate.

### Transport aérien

2.2.4 Le Maroc dispose actuellement de 28 aéroports ouverts à la circulation aérienne publique dont 16 de dimension internationale et 12 à vocation commerciale. Trois aéroports, Casablanca, Marrakech et Agadir, occupent une place prépondérante ; ils drainent à eux trois plus de 90% du trafic aérien extérieur du pays. L'exploitation des aéroports ouverts à la circulation aérienne public est confiée à un établissement public, l'Office National des Aéroports (ONDA). Le trafic de passagers de l'ensemble des aéroports, toutes compagnies confondues, a été en 2004 de 7,7 millions de voyageurs dont 5,8 millions à l'international, 1,9 millions en national, et le reste en transit, soit un taux de progression de 14,72% par rapport à 2003. Ce trafic a connu au cours des cinq années précédentes un taux de croissance annuel moyen de 7,5%. Ce taux a été de 6,9% pour le trafic international et de 11,6% pour le trafic national. Le fret aérien a porté sur un tonnage d'un peu plus de 54 500 tonnes en 2004 soit une augmentation de 7,57% par rapport à 2003; il a connu sur les cinq années précédentes un taux de croissance annuel moyen de 2,1%. Le transport aérien sous pavillon marocain est assuré par la Royal Air Maroc (RAM) qui opère sur le marché international avec d'autres compagnies sous pavillon étranger. La RAM dispose d'une flotte composée d'une trentaine d'appareils; son réseau couvre 30 pays, avec 70 escales. La RAM est une société mixte dont le capital est détenu par l'Etat à hauteur de 93%. Une compagnie privée, « Régional Air Lines », créée en 1997, opère, concurremment avec la RAM, sur le marché intérieur ; elle opère aussi sur le marché de voisinage. Enfin, 24 compagnies étrangères assurent des liaisons régulières avec le Maroc. L'objectif chiffré visé est la réalisation d'un taux de croissance annuel de 9,9% jusqu'en 2005 pour le trafic passager (soit un trafic de 10,6 millions passagers en 2005) et une augmentation de 3% pour l'activité de transport de fret, avec l'objectif national d'atteindre les 10 millions de touristes en 2010.



### 3. LE SOUS-SECTEUR ROUTIER

#### 3.1 L'administration du sous-secteur routier et autoroutier

3.1.1 L'administration du sous-secteur du transport routier au Maroc relève du Ministère de l'Équipement et du Transport. Le Ministère est responsable de la réglementation, la supervision et le contrôle de l'application des textes, du respect des accords internationaux et du respect des normes à travers trois de ses directions : la Direction des Routes et de la Circulation Routière (DRCR), la Direction des Transports Routiers (DTR) et la Direction de la Sécurité Routière (DSR). A cela s'ajoute la Direction des Etudes de la Planification et de la Coordination, en charge du système d'information du secteur des transports, de la planification du développement du secteur et de la coordination des modes. La construction et l'exploitation des autoroutes sont concédées à la Société Nationale des Autoroutes du Maroc (ADM).

#### Le réseau routier national

3.1.2 Le réseau routier à la charge de l'Etat compte actuellement 57 226 km dont 56% sont revêtus. La répartition de ce réseau selon les catégories de routes nationales, régionales et provinciales est détaillée comme suit :

Tableau 3.1 : Linéaire du réseau routier classé

Catégorie de route	Revêtu (km)	Non revêtu (km)	Total (km)	%
Nationales	9 552	1 736	11 288	20
Régionales	8 520	1 632	10 152	18
Provinciales	14 014	21 772	35 786	62
<b>Total</b>	<b>32 086</b>	<b>25 140</b>	<b>57 226</b>	<b>100</b>

Source DRCR

#### Entretien du réseau routier classé national

3.1.3 La DRCR est chargée de la maintenance et de l'extension du réseau routier ; elle a pour mission de planifier, de définir les spécifications et normes, de fournir et d'allouer les fonds, de passer les contrats, de surveiller les travaux et de payer les sommes à devoir aux entreprises. Sa mission est soutenue par le Fonds Spécial Routier (FSR). Le réseau est maintenu globalement dans un niveau de qualité de service relativement acceptable.

#### Le financement de l'entretien

3.1.4 Le financement de la maintenance du réseau existant et de l'aménagement de nouvelles routes est assuré par le budget de l'Etat et par le FSR. Le FSR est un compte d'affectation spéciale du trésor et géré par le Ministère en charge des travaux publics. Les ressources du FSR proviennent essentiellement de la taxe sur l'essence (environ 1.200 millions de DH pour l'année 2004), suivie des taxes sur la charge à l'essieu et des taxes d'immatriculation des véhicules. Le FSR ne couvre que 70% des besoins d'entretien soit 1,72 milliards DH, le reste pouvant être financé par des recours aux crédits extérieurs. Dans la pratique, les besoins ne sont pas couverts d'une façon optimale, par conséquent 30% environ du réseau restent régulièrement dans un état passable à mauvais. Il s'agit pour les autorités marocaines de trouver les dispositions et le cadre appropriés pour optimiser l'entretien du réseau routier ; le Gouvernement a accepté dans le cadre de l'appui au PRST financé par la Banque de réaliser une étude portant sur le financement de l'entretien routier.

### Le parc automobile

3.1.5 Le parc véhicule routier s'élève à environ 2 millions d'unités dont 74% de véhicules légers de tourisme et 26% de véhicules utilitaires. Ce parc est relativement âgé ; près 70% de véhicules ont plus de 10 ans d'âge.

### La sécurité routière

3.1.6 Les statistiques des accidents à travers le Royaume placent les routes marocaines parmi les plus dangereuses au monde. En effet, les chiffres pour l'année 2004 sont très révélateurs : 40.496 accidents corporels, 2.818 tués, 9.982 blessés graves et 50.474 blessés légers. Avec une moyenne de 10 morts et 114 blessés par jour, les accidents de la route sont, bel et bien, un fléau national. Sur la RN8 reliant Marrakech à Agadir, le trafic actuel est ralenti par les poids lourds, qui parcourent à faible vitesse les fortes pentes du Haut-Atlas (étroitesse, pentes fortes, visibilité réduite). Cette situation ne devrait pas s'améliorer, en raison de l'augmentation constante du trafic sur la RN8. Les statistiques concernant les accidents de la route sur la liaison routière Marrakech Agadir sont également graves et sont consignés dans le tableau ci-dessous. Il est prévu que la réalisation de l'autoroute devrait entraîner une diminution très sensible du nombre des accidents mortels sur la liaison Marrakech-Agadir de l'ordre de près de 50%, toutes choses égales par ailleurs. Le nombre de blessés devrait aussi baisser de 60 %.

Tableau 3.2 : Statistiques des accidents

Accidents	2001	2002	2003	2004
Nombre de tués	98	118	101	128
Blessés légers	475	645	618	542
Blessés graves	312	323	337	288
<b>Total accident</b>	<b>378</b>	<b>391</b>	<b>405</b>	<b>362</b>

Source DRCR/Mission BAD

## 3.2 Contraintes du sous-secteur autoroutier

3.2.1 Les résultats de l'étude du Schéma National d'Aménagement du Territoire ont mis en exergue la nécessité de mettre en place le Schéma d'Armature Autoroutière National pour répondre à une contrainte majeure liée au déficit de capacité du réseau routier, eu égard à l'évolution prévisionnelle de la demande de transport. C'est ainsi qu'un programme à l'horizon 2010 a été défini prévoyant la réalisation de près de 1500 km d'autoroutes. Cet ambitieux programme implique la mobilisation de ressources très importantes, ce qui constitue une contrainte que le Gouvernement s'atèle à lever.

3.2.2 La pérennité de l'infrastructure autoroutière implique également la mise en œuvre d'une tarification permettant de faire face à l'exigence de durabilité de l'exploitation. L'optimisation des tarifs est une des contraintes pour le développement de l'infrastructure autoroutière ; l'étude envisagée sur la tarification devrait cependant pouvoir proposer à l'administration les mesures appropriées.

3.2.3 Il est à noter aussi que l'une des contraintes du sous-secteur autoroutier est la saturation observée de l'axe le plus important du réseau autoroutier : Casablanca-Rabat. Il est nécessaire aujourd'hui d'élargir à trois voies cet axe, pour assurer une plus grande fluidité du trafic.

### 3.3 Politique et stratégie du Gouvernement

3.3.1 La politique du Gouvernement vise à mettre à niveau le sous-secteur des transports routiers par une amélioration de la qualité des services rendus aux usagers, renforçant ainsi sa compétitivité et à libéraliser les activités du secteur. Ainsi, le secteur pourra : (i) affronter la concurrence sur les marchés intérieurs et extérieurs ; (ii) répondre aux besoins croissants de la population et ; (iii) participer à l'augmentation des performances globales de l'économie nationale. Dans ce contexte, le Gouvernement a engagé la réalisation de plusieurs projets structurants comme : le port Tanger-Med, l'Autoroute Maghrébine, l'extension du réseau ferroviaire vers l'intérieur du pays. Dans cette optique, l'accent est expressément mis sur la réalisation des projets d'envergure en matière de transport telles les autoroutes. Ces projets à grande capacité de transport permettront de satisfaire le besoin en matière touristique et industrielle et faire écouler le trafic y afférent et en croissance accélérée en toute sécurité.

#### Schéma d'Armature Autoroutière National (SAAN)

3.3.2 Le Schéma d'Armature Autoroutière National (SAAN) a été élaboré en 1991. Ce schéma définit un programme d'axes prioritaires à réaliser selon l'importance économique de la zone et son effet structurant. Ce programme est en cours de réalisation et devrait s'achever en 2010 avec un linéaire total de 1500 km environ. Il s'agit pour le Gouvernement marocain de faire face à la nécessité d'augmentation de capacité de certains axes routiers majeurs et de contribuer ainsi à offrir des conditions économiques et sociales pour un développement harmonieux des échanges. Le présent projet Marrakech-Agadir fait partie de ce programme autoroutier.

#### Financement du sous secteur

3.3.3 Les autoroutes requièrent des financements très lourds ; compte tenu du poids massif de ces investissements d'une part, et de la compétition entre les sous secteurs au regard des ressources traditionnelles de financement disponibles, l'Etat marocain a développé un système adéquat de financement des autoroutes. C'est ainsi que le Fonds Hassan II pour le développement économique et social, chargé de gérer les recettes issues des privatisations, intervient sous l'autorité de l'Etat par prise de participation pour financer les projets autoroutiers du programme du Gouvernement. De plus, l'Etat marocain apporte sa garantie à ADM tant pour ses emprunts en devises que pour l'émission d'obligations sur le marché local. Ce dispositif s'est avéré efficace dans la mobilisation des ressources pour financer le programme autoroutier marocain et soutenir ADM pour assurer la réalisation, l'exploitation et la gestion des infrastructures autoroutières inscrites dans le SAAN.

3.3.4 Au nombre des bailleurs de fonds internationaux qui interviennent dans le sous-secteur, il convient de citer, en dehors de la Banque, la Banque mondiale, la Banque Européenne d'Investissement, le Fonds Arabe pour le Développement Economique et Social (FADES), la Banque Japonaise d'Investissement et de Coopération « JBIC », le Fonds Koweïtien de Développement (FKDEA) et la Banque Islamique de Développement (BID). La Banque entretient une bonne coordination avec ces bailleurs de fonds au travers des divers projets financés sur une base parallèle et des contacts quasi permanents, lors des différentes missions de supervision et autres effectuées au Maroc. Pour le développement de son réseau autoroutier en particulier, le Maroc fait appel au financement et à l'assistance technique de plusieurs institutions internationales ou bilatérales.

### 3.4 La société nationale des autoroutes (ADM)

#### Le cadre juridique et institutionnel d'ADM

3.4.1 La Société Nationale des Autoroutes du Maroc (ADM), société anonyme de droit privé a été créée par un acte notarié le 5 mai 1989, conformément à la loi relative aux sociétés anonymes. Sa mission fondamentale est la construction, l'entretien et l'exploitation du réseau autoroutier que lui concède l'Etat. Elle est également chargée de gérer, de protéger et de conserver le domaine public dépendant du réseau de transport mis à sa disposition. Chaque section d'autoroute fait l'objet d'un contrat de concession qui fixe les droits et obligations du concédant et du concessionnaire. En 2005, son capital social atteignait 3,47 milliards de dirhams, dont 89,85% appartiennent à l'Etat (Fonds Hassan II et Trésor Public), le reste étant reparti entre opérateurs publics et privés dont un étranger.

3.4.2 Les relations entre l'Etat et ADM font l'objet d'un contrat programme pluriannuel qui précise les engagements de l'Etat (augmentation de capital, garantie des emprunts en devises et en monnaies locale) et définit en contrepartie les objectifs d'ADM en matière développement et d'exploitation du réseau autoroutier concédé. Actuellement le contrat programme en vigueur couvre la période 2004-2008. Un nouveau contrat programme couvrant la période 2006-2010 est en cours de négociation afin d'intégrer dans les objectifs d'ADM la réalisation des autoroutes Marrakech-Agadir et Fez-Oujda.

#### Organisation et gestion

3.4.3 La Société Nationale des Autoroutes du Maroc (ADM) est administrée par un conseil d'administration de 11 membres dont la composition est la suivante : (i) des personnes physiques telles que le Ministre de l'Equipement et des Transports, le Secrétaire Général du Ministère de l'Equipement, le Directeur des Routes et de la Circulation Routière, le Directeur des Affaires techniques du Ministère de l'Equipement et des transports et l'Adjoint au Directeur du Trésor et des Finances Extérieures et; (ii) des personnes morales représentant le Fonds Hassan II, le Trésor, "Kuweit Investment Authority", l'Office d'Exploitation des Ports, la Caisse des Dépôts et de Gestion et la Banque Centrale Populaire. Le conseil d'administration se réunit au moins deux fois par an pour notamment valider le budget, arrêter les comptes annuels et dicter les orientations stratégiques pour la Direction Générale.

3.4.4 L'organigramme de ADM est présenté en annexe 3. Il est constitué d'une Direction Générale à laquelle sont rattachées trois Directions Centrales (la Direction des Affaires Administratives et Financières, la Direction de l'Exploitation et la Direction du Développement) ainsi que plusieurs Cellules de Qualité, de Contrôle de Gestion et d'Audit Interne.

#### Personnel et formation

3.4.5 ADM a un effectif de 555 employés constitué de 21% de cadres, 9% d'agents d'exécution et 70% d'agents de maîtrise. L'âge moyen des effectifs est de 34,58 ans, et leur ancienneté moyenne est de 7,28 ans, ce qui traduit une stabilité du personnel et un faible turnover. Le ratio du personnel de travaux est de 0,42 agent par kilomètre et celui du personnel d'exploitation est de 1,33 agent par kilomètre.

3.4.6 ADM s'est doté d'un plan de formation assez ambitieux pour améliorer substantiellement la performance de ses agents ; c'est ainsi que le nombre de jours-formation est passé de 342 jours en 2004 à 590 jours en 2005 pour des coûts respectifs de 534 000 DH et 976 000 DH.

Comptabilité et vérification des comptes

3.4.7 Conformément à loi 17-95 relative aux sociétés anonymes, les comptes de ADM sont contrôlés par un ou plusieurs Commissaires aux Comptes remplissant les conditions d'éligibilité exigées par la loi. Le commissaire aux comptes a pour mission permanente de vérifier les valeurs, les livres, les documents comptables de la société et de vérifier la conformité de sa comptabilité aux règles en vigueur. Il vérifie également la sincérité et la concordance, avec les états de synthèse des informations données dans le rapport de gestion du Conseil d'administration et les documents adressés aux actionnaires sur le patrimoine de la société, sa situation financière et ses résultats.

Le réseau autoroutier national

3.4.8 La Société Nationale des Autoroutes du Maroc (ADM) s'est vu concéder par l'Etat un linéaire de réseau de 1417 km pour une durée de 50 ans. Le linéaire du réseau en exploitation est de 611 km avec une circulation moyenne journalière de 5 288 490 véhicules kilomètres. Le rythme annuel de réalisation sur la période 1993-2004 a été de 44 km. Depuis 2005, ADM s'emploie à porter le rythme annuel de réalisation à environ 160 km jusqu'en 2010

3.4.9 Pour les 1417 km d'autoroutes concédés à ADM, les investissements totaux prévus s'élèvent à 33,5 milliards de dirhams (2,37 milliards d'UC). A la fin 2005, 12,6 milliards de dirhams (891 millions d'UC) ont été engagés et il restera à investir près de 5,2 milliards de dirhams (368 millions d'UC) en 2006 et 15,7 milliards de dirhams (1,11 milliard d'UC) au-delà de 2006.

L'entretien des autoroutes du Maroc

3.4.10 L'entretien et la mise à niveau de l'ensemble des infrastructures et des équipements autoroutiers sont assurés par ADM. ADM est doté d'un personnel techniquement formé, régulièrement recyclé et ayant acquis une bonne expérience dans la réalisation, l'installation, l'exploitation et l'entretien du patrimoine autoroutier du Maroc. ADM a mis en place un processus de gestion de l'infrastructure autoroutière conformément aux exigences globales du système de management de la qualité instauré à ADM. Dans ce cadre, l'équipe technique dédiée à cette tâche, suit l'évolution du niveau de service de l'infrastructure autoroutière et enclenche en temps opportun, les opérations requises d'entretien. Elle intervient annuellement sur l'ensemble du réseau moyennant une inspection visuelle, suivie d'une auscultation physique éventuelle, immédiatement après la période hivernale (avril-mai), visant à déterminer les indicateurs d'état (dégradations, déflexion, uni et adhérence) pour fixer le niveau de service, par rapport au seuil d'alerte. La réalisation de l'entretien du réseau autoroutier repose sur l'instauration d'un suivi régulier des dégradations, la programmation des travaux de reprofilage et d'emplois partiels ; en outre, ADM fait réaliser des études appropriées pour faire face aux besoins de renforcement de son réseau autoroutier.

3.4.11 Comme le montre le tableau ci-après, le budget réservé à l'entretien en général (courant et périodique) du patrimoine autoroutier est fixé à la fin de chaque campagne ; il

résulte des auscultations aussi bien visuelles que techniques réalisées par les services de l'entretien de ADM. Ce budget est passé de plus de 62 millions de DH en 2003 à plus de 72 millions de DH en 2004 pour descendre à environ 48 millions en 2005. Cette baisse s'explique par le fait qu'au cours de cette année 2005, le linéaire du réseau nécessitant l'entretien périodique était faible par rapport aux années précédentes. Par contre le budget devrait connaître une hausse prévisionnelle en 2006 d'environ 14% par rapport à 2005, du fait de la programmation des entretiens périodiques.

Tableau 3.3 : Dépenses antérieures et prévisionnelles de l'entretien des autoroutes (en 10<sup>3</sup> DH)

Années	2002	2003	2004	2005	2006 *
<b>Entretien global</b>	38.769	62.816	72.282	48.029	55.026
<b>Variation (%)</b>		62	15	-33	14
<b>Entretien courant</b>	16.471	17.965	20.462	24.526	24.866
<b>Entretien périodique</b>	22.298	44.851	51.820	23.503	30.160

Source ADM/Mission BAD

\* donnée prévisionnelle

### Le trafic autoroutier

3.4.12 L'analyse du trafic moyen journalier sur les tronçons exploités par ADM de 1991 à 2005 (Tableau 3.4) montre nettement une tendance à la hausse du trafic sur l'ensemble du réseau concédé. La hausse moyenne du trafic (à partir de la première année pleine suivant la mise en circulation du tronçon) va de 5% par an sur le tronçon Casablanca-Rabat, qui est le plus ancien tronçon exploité par ADM, à près de 17% par an pour les sections récemment mises en service comme le contournement de Casablanca. Il convient de noter d'une part, le doublement du trafic sur l'axe Casablanca-Rabat quinze ans après la mise en service, alors que les prévisions les plus optimistes sur cet axe envisageaient initialement un trafic très inférieur et d'autre part, une croissance moyenne annuelle sur l'ensemble du réseau de l'ordre de 12%, ce qui traduit le besoin croissant de déplacement des personnes et des biens. Compte tenu de l'augmentation du niveau de vie et donc de celle du parc automobile, de l'évolution des échanges commerciaux du Maroc, ainsi que de l'essor du tourisme, l'évolution du trafic au cours des prochaines années devrait poursuivre sa progression à un rythme soutenu. Cette croissance du trafic devrait du reste être poursuivie dans les années à venir avec la poursuite de la construction des autres axes autoroutiers structurants ; en effet le rapprochement des grands pôles économiques par un maillage optimal du territoire constitue les bases nécessaires à une dynamique de croissance. Cependant sur une période plus longue, de l'ordre de 20 à 25 ans, la stratégie de réalisation des autoroutes est bâtie sur une hypothèse de 5% environ. Ce taux est réputé conservateur au regard de la croissance du trafic observée ces dernières années.

Tableau 3.4 : Trafic Moyen Journalier Annuel

Axe	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	Hausse annuelle moyenne (en année pleine)
Casablanca-Rabat	15,800	17,024	18,816	20,053	18,106	17,764	19,659	21,194	21,568	23,397	24,535	25,524	25,944	27,805	29,975	5%
Casablanca-Settat											9,965	11,724	12,642	14,114	15,329	9%
Rabat-Fes									3,185	4,197	4,600	4,886	5,244	5,791	6,250	8%
Rabat-Kénitra					2,267	2,809	4,472	5,211	6,109	7,083	7,948	8,656	9,323	10,566	11,085	16%
Kénitra-Tanger									3,322	4,505	4,978	5,074	5,653	6,246	6,844	9%
Casa-Tnine Chtouka														2,584	3,747	N/A
Contournement Casa													6,214	7,062	8,228	17%
<b>Total</b>	15,800	17,024	18,816	20,053	20,373	20,573	24,131	26,405	34,184	39,182	52,026	55,864	65,020	74,168	81,458	12%

Source ADM

### Tarifification

3.4.13 La tarification des autoroutes marocaines se caractérise par une tarification kilométrique relativement homogène sur l'ensemble du réseau. La structure tarifaire ne distingue que deux types de véhicules : les véhicules légers et les poids lourds. Le rapport des tarifs kilométriques de ces deux catégories est constant sur l'ensemble des sections et égal à 1,5. Le tarif moyen constaté est de 0,28 DH/km pour les véhicules légers. L'absence de tarifs différenciés selon les types de poids lourds conduit à un niveau de tarif, pour les véhicules à plus de trois essieux, très inférieur au coût généré par ce type de véhicule dans l'usage de l'infrastructure. Etant donné ce constat et compte tenu du nombre de tronçons mis en service depuis la dernière étude, la réalisation d'une étude tarifaire du réseau marocain devrait être entreprise pour une optimisation des recettes et une bonne prise en compte de l'usage de l'infrastructure. La réalisation de cette étude sera une condition du prêt.

### Etude financière d'ADM

#### *Analyse financière rétrospective*

3.4.14 L'analyse financière rétrospective d'ADM est basée sur les documents comptables et financiers des années 2000-2005 et les rapports de certification des comptes y afférents émis par des cabinets indépendants reconnus. Le tableau 3.5 ci-après donne le résumé des états financiers consolidés dont les détails sont présentés en annexe 4.

Tableau 3.5 : Résumé des états financiers 2000-2005 (en millions de DH)

	2000	2001	2002	2003	2004	2005
<b>COMPTE DE RESULTAT</b>						
Chiffres d'affaires (CA)	342	374	463	496	562	641
Charges d'exploitation	124	135	166	207	233	212
Excédent brut d'exploitation (EBE)	217	239	298	288	328	429
Dotations aux amortissements nettes	139	178	206	223	241	237
Frais financiers	197	200	203	203	234	281
Autres charges (-) et revenus (+) financiers	-70	-203	286	186	47	67
Résultat courant	-188	-342	175	49	-99	-22
<b>RESULTAT NET</b>	<b>-156</b>	<b>-339</b>	<b>180</b>	<b>56</b>	<b>-95</b>	<b>-20</b>
<b>BILAN</b>						
Immobilisations nettes	4920	5671	6276	7172	8393	11075
Total Actifs courants	683	907	1144	887	791	1067
<b>TOTAL ACTIF</b>	<b>5603</b>	<b>6578</b>	<b>7420</b>	<b>8059</b>	<b>9184</b>	<b>12142</b>
Total capitaux propres	475	135	1429	1484	1809	2603
Provisions pour risques et charges	426	621	364	159	134	152
Dettes à long terme	4295	4848	5051	5782	6493	8157
Total Passifs courants	407	974	576	634	748	1230
<b>TOTAL PASSIF</b>	<b>5603</b>	<b>6578</b>	<b>7420</b>	<b>8059</b>	<b>9184</b>	<b>12142</b>
<b>INDICATEURS FINANCIERS</b>						
Actifs immobilisés/ Actifs totaux	0,88	0,86	0,85	0,89	0,91	0,91
Capitaux propres / Capitaux permanents	0,10	0,03	0,22	0,20	0,22	0,24
Dettes / capitaux propres	9,04	35,91	3,53	3,90	3,59	3,13
Ratio de couverture du service de la dette	0,68	0,56	0,67	0,65	0,67	0,74
EBE / CA	0,64	0,64	0,64	0,58	0,58	0,67
CA/ Actifs immobilisés	0,07	0,07	0,07	0,07	0,07	0,06

Source : ADM

3.4.15 Sur la période 2000-2005, ADM a connu une forte croissance de son activité qui est liée à la fois à la mise en service de cinq nouveaux tronçons (Casablanca-Settat en 2001, contournement de Casablanca en 2003, Casablanca-Tnine Chtouka en 2004, Tnine Chtouka-Had Swalem et contournement de Settat en 2005) et à la hausse du trafic sur les tronçons déjà



en exploitation. Au cours de cette période, ADM a connu une amélioration constante de son excédent brut d'exploitation (EBE) (+ 97% sur la période ; soit + 15% par an en moyenne). Le ratio EBE/chiffre d'affaires s'établit ainsi à 67% en 2005, ce qui démontre la capacité d'ADM à maîtriser ses coûts d'exploitation. Toutefois, le poids important des dotations aux amortissements et des frais financiers conduisent à un résultat net négatif en 2004 et 2005.

3.4.16 L'analyse du bilan d'ADM montre une structure équilibrée tout au long de la période 2000-2005. Comme toutes les sociétés concessionnaires d'équipements collectifs, l'essentiel des actifs d'ADM est constitué par les immobilisations relatives à la concession (85 à 96 % des actifs totaux). Ces actifs trouvent leur contrepartie dans des ressources stables (capital et emprunts) dont le niveau suit la montée en puissance du réseau concédé comme en atteste le niveau relativement faible du fonds de roulements permanent (Tableau 3.6). L'augmentation rapide du capital social d'ADM, qui a triplé au cours de la période (Tableau 3.7), a permis d'obtenir une diminution du ratio dette/capitaux propres qui passe ainsi de 9 à 3,1. Cette évolution traduit le soutien constant que l'Etat Marocain apporte, directement et à travers le Fonds Hassan II, au développement d'ADM.

Tableau 3.6 : Synthèse des grandes masses du bilan d'ADM de 2000 à 2005

	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Financement permanent	5196	5604	6844	7425	8436	10912
Immobilisations nettes	4920	5671	6276	7172	8393	11075
<b>Fonds de roulement permanent</b>	<b>276</b>	<b>-67</b>	<b>568</b>	<b>253</b>	<b>43</b>	<b>-163</b>
<i>en % de l'actif total</i>	5%	-1%	8%	3%	0%	-1%
Actif circulant	648	867	1123	859	725	656
Passif circulant	374	974	555	620	740	1221
<b>Besoin en Fonds de roulement</b>	<b>274</b>	<b>-107</b>	<b>568</b>	<b>239</b>	<b>-15</b>	<b>-565</b>
<i>en % de l'actif total</i>	5%	-2%	8%	3%	0%	-5%
<b>Trésorerie</b>	<b>2</b>	<b>40</b>	<b>0</b>	<b>14</b>	<b>58</b>	<b>402</b>

Source : ADM

Tableau 3.7 : Evolution du capital social d'ADM de 1991 à 2005

	1991	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
<b>Capital ADM</b>	<b>120</b>	<b>160</b>	<b>221</b>	<b>386</b>	<b>561</b>	<b>661</b>	<b>861</b>	<b>1063</b>	<b>1113</b>	<b>1113</b>	<b>2226</b>	<b>2226</b>	<b>2646</b>	<b>3468</b>
Dont Etat+Fds Hassan II	20	40	87,5	220	370	470	670	870	870	870	1875	1875	2295	3115
<i>Part Etat+Fds Hassan II</i>	17%	25%	40%	57%	66%	71%	78%	82%	78%	78%	84%	84%	87%	90%

Source : ADM

3.4.17 Du fait de l'expérience acquise en matière d'exploitation d'infrastructures autoroutières ADM est en mesure de dégager un excédent d'exploitation confortable et ses performances sont en constante amélioration au cours des dernières années. Toutefois, du fait du lourd programme d'investissement en cours, les dotations aux amortissements et les charges financières pèsent fortement sur le résultat net d'ADM qui est en moyenne légèrement négatif sur la période 2000-2005. Cette situation est cependant normale pendant la phase de développement du réseau autoroutier, les importants investissements consentis étant concentrés sur une période très courte tandis que les retombées générées ne seront perçues que progressivement et sur une très longue période. Durant cette phase critique, ADM peut compter sur le soutien de l'Etat et du Fonds Hassan II ses actionnaires principaux.

*Analyse financière prévisionnelle*

3.4.18 L'analyse financière prévisionnelle d'ADM et les hypothèses qui la sous-tendent sont présentées en annexe 8. Les principales informations sont résumées dans le tableau ci-dessous.

**Tableau 3.8 : Résumé des états financiers prévisionnels (en millions de DH)**

	2006	2007	2008	2009	2010	2015	2020	2025	2030	2035
<b>COMPTE DE RESULTAT</b>										
Chiffres d'affaires (CA)	772	1077	1194	1318	1697	2469	3469	4841	6540	8706
Charges d'exploitation	389	309	392	317	401	725	1141	1390	1168	1809
Excédent brut d'exploitation (EBE)	384	768	802	1001	1296	1744	2327	3451	5372	6897
Dotations aux amortissements nettes	370	703	733	917	950	772	465	445	995	763
Frais financiers	582	758	980	1229	1360	1623	1970	1872	579	454
Autres charges (-) et revenus (+) financiers	-47	-84	-84	-86	-28	3	7	49	690	1774
RESULTAT NET AVANT IMPOTS	-616	-777	-995	-1231	-1042	-648	-101	1184	4487	7454
Charges différées	616	777	995	1231	1042	648	101	-1184	0	0
Impôt sur les sociétés	4	5	6	7	8	12	17	24	1571	2609
RESULTAT NET	-4	-5	-6	-7	-8	-12	-17	-24	2917	4845
<b>BILAN</b>										
Immobilisations nettes	16411	22411	26433	30051	30271	26928	23596	20223	16840	13484
Charges différées	616	1393	2388	3620	4662	8690	10587	7590	0	0
Total Actifs courants	178	61	0	0	0	0	0	947	15485	37091
TOTAL ACTIF	17205	23865	28822	33671	34933	35618	34183	28761	32326	50575
Total capitaux propres	4221	5635	6549	6863	7174	8481	8404	8297	14760	34848
Provisions pour risques et charges	578	761	897	1142	1415	2528	2137	2854	3769	4915
Dettes à long terme	11162	15847	20217	24542	25950	24439	23368	17604	13793	10807
Total Passifs courants	1243	1622	1159	1125	393	171	273	5	4	5
TOTAL PASSIF	17205	23865	28822	33671	34933	35618	34183	28761	32326	50575
<b>INDICATEURS FINANCIERS</b>										
Actifs immobilisés/ Actifs totaux	0,95	0,94	0,92	0,89	0,87	0,76	0,69	0,70	0,52	0,27
Capitaux propres / Capitaux permanents	0,26	0,25	0,24	0,21	0,21	0,24	0,25	0,29	0,46	0,69
Ratio d'endettement	2,64	2,81	3,09	3,58	3,62	2,88	2,78	2,12	0,93	0,31
Ratio de couverture du service de la dette	0,42	0,70	0,55	0,52	0,60	0,57	0,47	1,16	4,23	6,94
EBE / CA	0,50	0,71	0,67	0,76	0,76	0,71	0,67	0,71	0,82	0,79
CA/Actifs immobilisés	0,05	0,05	0,05	0,04	0,06	0,09	0,15	0,24	0,39	0,65
Frais financiers / EBE	1,52	0,99	1,22	1,23	1,05	0,93	0,85	0,54	0,11	0,07

Source : données ADM – simulation BAD

3.4.19 Compte tenu des lourds investissements déjà consentis et du fait de la réalisation en cours de six nouveaux tronçons (Tnine Chtouka-El Jedida : ouverture programmée en 2006, Tétouan-Fnideq, Tanger-Oued Rmel et Settat-Marrakech en 2007, Marrakech-Agadir en 2010, Fez-Oujda en 2010), les résultats d'ADM devraient continuer à être négatifs au cours des prochaines années. Toutefois la situation d'ADM devrait s'améliorer dès 2009 et la montée en puissance progressive des nouveaux tronçons mis en service devrait permettre à la société de dégager un résultat courant positif à partir de 2020. Le taux de rentabilité financière d'ADM est estimé à 10,6% (cf. annexe 8).

3.4.20 Entre 2005 et 2010, un effort d'investissement considérable sera réalisé par ADM avec un quasi triplement du montant de ses immobilisations nettes. Au cours de cette phase de forte hausse de l'endettement, les augmentations de capital, prévues par l'Etat et le Fonds Hassan II (Tableau 3.9) permettront de stabiliser les ratios de capitaux propres et d'endettement. Ces augmentations de capital, qui doivent s'étaler jusqu'en 2014, sont prévues

par les deux conventions conclues entre ADM, l'Etat et le Fonds Hassan II pour le financement des autoroutes Marrakech-Agadir et Fez-Oujda. Ces apports en capital permettront une amélioration graduelle de la situation financière d'ADM. Le maintien d'un ratio d'endettement inférieur à 3,8 fera l'objet d'une conditionnalité du prêt.

3.4.21 Par ailleurs, afin de maintenir ses capitaux propres à un niveau satisfaisant<sup>1</sup> ADM a obtenu l'accord de principe du Conseil National de la Comptabilité du Maroc pour appliquer le principe des charges différées. Cette pratique, qui répond aux contraintes spécifiques des sociétés concessionnaires de services publics est inspirée de celle mise en place en France lors du déploiement du réseau autoroutier de ce pays.

Tableau 3.9 : Augmentations du capital social d'ADM entre 2006 à 2014

Année	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Trésor	320	320	320	320	320	320	320	320	420
Fonds Hassan II	1 300	1 100	600	-	-	-	-	-	-
Montant de l'augmentation	1 620	1 420	920	320	320	320	320	320	420
Capital Total	5088	6508	7428	7748	8068	8388	8708	9028	9448
Actifs immobilisés	17165	23773	27979	30297	30502	29842	29148	28460	27769
Capital/Actifs	2%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	2%

Source : ADM

3.4.22 En terme de trésorerie, le tableau figurant en annexe 7 montre qu'ADM dégagera les ressources pour pouvoir faire face à ses obligations financières pendant toute la durée du prêt consenti. L'objectif est de maintenir un déficit trésorerie moyen ne dépassant pas 10% du chiffre d'affaire annuel, niveau pouvant aisément être financé par le biais de crédits bancaires à court terme. La principale hypothèse réside dans l'émission d'obligations en dirham bénéficiant de la garantie de l'Etat. Le maintien d'un déficit de trésorerie, après émission obligataire, inférieur à 10% chiffre d'affaire annuel fera l'objet d'une condition de prêt. La recherche de financements sur le marché local s'explique par la volonté d'ADM de diversifier ses sources de financement tout en diminuant son exposition au risque de change. A titre de test, une émission 500 millions de dirham d'obligations<sup>2</sup> a été réalisée en octobre 2005. Cette émission a reçu un bon accueil de la part des investisseurs (souscription à 100%, spread de 25 points de base par rapport aux bons du Trésor) et a permis à ADM de mieux cerner les attentes des investisseurs en vue des émissions futures. Le contrat de programme en vigueur entre ADM et l'Etat prévoit que l'Etat accorde sa garantie à ADM pour des émissions d'obligations sur le marché local pour un montant global de 2 milliards de dirhams pour la période 2004-2008. La garantie de l'Etat pour les émissions obligataires en monnaie locale sera renouvelée dans le cadre du prochain contrat de programme afin de permettre à ADM de faire face à ses besoins de trésorerie. Par ailleurs, l'Etat accorde également sa garantie à ADM pour tous les emprunts internationaux souscrits, notamment celui de la Banque. Le ratio de couverture du service de la dette, devrait rester stable et proche de 0,5 jusqu'en 2020 puis s'améliorer très rapidement après cette date. Bien qu'il reste, inférieur à 1, la stabilisation puis la hausse du ratio de couverture de la dette doit garantir que l'amélioration de l'exploitation d'ADM se fait à un rythme au moins égal à la hausse de ses charges financières. Le maintien d'un ratio de couverture de la dette supérieur à 0,4 fera l'objet d'une conditionnalité du prêt.

<sup>1</sup> Amortissement linéaire du capital sur une durée de 25 ans avec un taux d'intérêt révisable indexé sur le taux des bons du Trésor à 5 ans

<sup>2</sup> Amortissement linéaire du capital sur une durée de 25 ans avec un taux d'intérêt révisable indexé sur le taux des bons du trésor à 5 ans.

3.4.23 ADM est également exposée au risque de change du fait que sa dette est essentiellement libellée en devises tandis que ses recettes sont en dirham. Afin de se prémunir contre les possibles effets d'une variation du taux de change sur ses frais financiers et ses remboursements, ADM provisionne chaque année un montant correspondant à 2% de l'encours des emprunts libellés en devises. Par ailleurs, dans le cadre de sa politique d'emprunts internationaux ADM veille à maintenir un équilibre entre les principales devises dans lesquelles est libellée sa dette (euro, yen, livres sterling et devises indexées sur le dollar EU). Enfin, la Société envisage, avec le soutien de l'Etat de développer une stratégie de développement de ses financements en dirham.

3.4.24 De manière générale, la situation financière d'ADM devrait connaître une amélioration régulière à mesure que les lourds investissements consentis dégageront davantage de bénéfices. L'importance de charges financières sera progressivement compensée par un excédent d'exploitation très largement positif et en forte progression du fait de la montée en puissance du trafic. Au cours de cette phase de développement ADM pourra compter sur le soutien de l'Etat, son actionnaire principal, qui interviendra à la fois à travers notamment la contribution de l'Etat et du Fonds Hassan II au capital et par le biais de la garantie apportée aux emprunts obligataires émis par ADM.

## **4. LE PROJET**

### **4.1 Conception et bien-fondé**

4.1.1 La route actuelle (RN8) reliant Marrakech à Agadir est à deux voies avec une configuration à sinuosité très prononcée et de fortes déclivités. Le relief très accidenté ne permet pas des aménagements pouvant améliorer de façon significative son niveau de service. Sur la totalité du trafic empruntant la route, plus de 50% est constitué de poids lourds, présentant une gêne permanente à la circulation notamment de nuit (période préférée par les transporteurs de la région, en raison du caractère très rude du climat dans la zone pendant la journée). Les caractéristiques particulièrement désavantageuses de cette unique route reliant ces deux localités économiques très importantes du pays, est source de congestion et de pertes économiques importantes constituant des entraves au développement de l'agro-industrie, de la pêche et du tourisme, secteurs potentiels de développement de la région. Il convient aussi de noter que l'actuel tracé de la RN8 fait de celle-ci le tracé le plus meurtrier du Royaume, reconnu par ses accidents les plus spectaculaires et tragiques de l'histoire du transport au Maroc. Compte tenu de ce qui précède, la non-réalisation de l'autoroute sur l'axe Marrakech-Agadir est de fait, source de : (i) perte de temps de parcours ; (ii) surcoût des transports des biens et des personnes ; (iii) insécurité routière et difficultés plus accrues de la population riveraine à l'accès aux services socio-éducatifs.

4.1.2 C'est à ce titre que la liaison autoroutière Marrakech-Agadir figure dans le Schéma d'Armature Autoroutier National (SAAN), élaboré par la Direction des Routes et de la Circulation Routière (DRCR). Ce nouveau projet complémentaire de l'ossature autoroutière du Maroc, est à caractère stratégique. En effet, la liaison Marrakech-Agadir objet du présent projet relie deux localités du Royaume, constituant des destinations touristiques privilégiées. En outre, l'industrialisation agricole qui prévaut depuis plus d'une décennie dans la zone, renforce l'importance économique de la région pour le Maroc et constitue un atout favorable pour le projet.

4.1.3 Sur le plan local, l'axe autoroutier Marrakech Agadir jouera un rôle de première importance dans la restructuration de son espace d'influence et renforcera les infrastructures de transport, en réduisant l'enclavement des villages de la région ; le rôle stratégique du présent ouvrage se verra renforcé notamment au regard des opérations économiques d'envergure qui connaissent d'ores et déjà un début de lancement ou en cours de préparation comme : (i) les aménagements touristiques de haut niveau avec le plan Azur ; (ii) le développement des activités hydro-agricoles ; (iii) les aménagements industriels et sportifs et ; (iv) la pêche hauturière.

4.1.4 Le projet a fait l'objet d'études économiques appropriées et d'études d'avant projet détaillé. Ces études ont démontré l'intérêt que présente la construction de l'axe autoroutier Marrakech-Agadir et ont permis également de dégager le couloir le plus avantageux de l'axe autoroutier sur la base d'une analyse multicritères exhaustive, basée principalement sur l'aspect environnemental et social, et le coût du projet. L'optimisation de la nature et de la structure de la chaussée a intégré le volet durabilité de l'ouvrage en tenant compte de l'aspect entretien courant et périodique de la chaussée, des ouvrages d'art et d'assainissement, ainsi que des dépendances. Ce projet a également été élaboré après une consultation élargie aux organisations professionnelles de transport, les élus locaux, les représentants de coopératives agricoles de femmes travaillant dans l'exploitation de l'arganier.

4.1.5 Sur le plan de l'aménagement et au regard des reliefs traversés par la variante retenue, l'autoroute Marrakech-Agadir présente un profil en travers constitué de deux fois deux voies de 3,50 m chacune de part et d'autre d'un TPC de 5 m avec des vitesses de référence respectivement de 130 et 110 km/h suivant le relief traversé. Le TPC est réduit à 3 m en zone montagneuse.

4.1.6 Sur le plan structurel, l'épaisseur de la chaussée a été définie en fonction de la portance des sols support et du taux d'accroissement annuel du trafic. Le dimensionnement des chaussées a été optimisé moyennant le logiciel Alizé. Il a été également procédé aux études de formulations de béton hydrocarboné en laboratoire, pour déterminer la composition et les caractéristiques optimales des matériaux à mettre en œuvre. En phase de construction, le type d'ateliers de mise en œuvre des matériaux de chaussée sera déterminé après la réalisation des planches d'essais avant le démarrage des travaux.

4.1.7 L'autoroute se situe dans une zone au relief varié, à la fois plat, vallonné et montagneux. Ainsi, le projet prévoit des ouvrages d'art le long du tracé de manière à s'inscrire dans l'environnement afin d'assurer une continuité des activités et des déplacements naturels dans la zone du projet. Les ouvrages en béton précontraint et en béton armé et leurs structures annexes ont été conçus en tenant compte du risque sismique que connaît la région d'Agadir conformément aux règles parasismiques.

4.1.8 La traversée des reliefs très accidentés entre Marrakech et Agadir, conduit à la construction d'une série d'ouvrages d'art enjambant les oueds aux régimes très irréguliers et, des ouvrages hydrauliques pour assurer la fonctionnalité de l'axe et son assainissement. A partir des études hydrogéologiques, les gabarits géométriques de l'autoroute et les tirants d'air des ouvrages et leur dimensionnement ont été définis. Pour la collecte et l'évacuation des eaux de pluie, des fossés sont prévus le long des cotés extérieurs des voies et un fossé central au niveau du TPC. L'écoulement des eaux de surface est assuré grâce au profil en travers en toit de la chaussée présentant des pentes de 2 % et de 3 % au niveau des accotements.

4.1.9 Le système de péage retenu est le système fermé en prolongement de l'autoroute Berrachid-Marrakech. Ainsi, chacun des quatre échangeurs prévus dans le projet (Marrakech Ouest, Chichaoua, Imintanout et Argana) sera contrôlé par une barrière à péage, avec en sus, une barrière pleine voie au niveau d'Ameskroud, constituant le terminal sud du système de péage. Le système sera doté de barrières levantes équipées de sirène et de feux de passage, de capteurs d'essieux, de lecteurs de cartes magnétiques, de distributeurs de reçus et afficheurs usagers extérieurs.

4.1.10 Les glissières métalliques de profil A de type GS4 et GS2 sur platine simple et double seront implantées au niveau des interruptions du TPC. Elles seront rivées sur des longrines en béton de section 30 cm x 20 cm et équipées de réflecteurs, de plots rétro-réfléchissants de couleurs blanche et jaune. Quant à la signalisation, des études ont été réalisées et ont permis de définir le marquage horizontal de la chaussée et les panneaux de signalisation conformément aux règles de sécurité en la matière.

#### Expériences antérieures dans le secteur

4.1.11 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 ; le projet a connu un certain retard dans son exécution à cause de difficultés liées aux acquisitions notamment du fait d'une part, de la multiplicité et de l'atomicité de certaines opérations, et d'autre part de la dispersion des agences d'exécution décentralisées. Toutefois la reprise des missions de supervision qui étaient peu fréquentes a permis au responsable de l'administration routière du Maroc d'utiliser à bon escient les règles de procédures de la Banque. Par ailleurs, l'utilisation du compte spécial a souvent posé des problèmes liés à la non maîtrise du mécanisme d'alimentation du compte. Dans le cadre du présent projet, la méthode de décaissement direct ainsi que la méthode de remboursement retenue permettront d'honorer les paiements des prestataires dans les délais requis. De plus durant la mission d'identification et de préparation du projet, un séminaire a été organisé pour présenter à l'Agence d'exécution, dont c'est le premier contact avec la Banque, les règles et procédures de la Banque en matière d'acquisition. En outre une mission de lancement est prévue en vue de reprendre avec ADM les dispositions de mise en œuvre des règles de la Banque en matière de décaissement et d'acquisition. Bien que le présent projet constitue la première participation de la Banque au financement de projets de construction d'autoroutes au Maroc, les principaux cadres d'ADM sont issus du secteur routier en général et ont participé à la mise en œuvre de projets financés par la Banque. Tous les enseignements et leçons tirés des expériences antérieures vont permettre d'éviter les problèmes d'exécution rencontrés dans le passé et seront pris en compte dans la réalisation du présent projet.

## 4.2 Zone du projet et bénéficiaires

### Zone de projet

4.2.1 Le projet concerne les régions de Marrakech et d'Agadir, à travers leur liaison expresse directe et leurs dessertes respectives. Les agglomérations situées entre ces deux pôles comme Chichaoua, Imintanout, Argana et Amskroud seront également desservies par

des voies de connection à l'autoroute. La zone d'influence du projet s'étend sur les deux grande régions économiques : (i) Marrakech-Tensift-Al Haouz et; (ii) Souss-Agadir-Massa-Drâa.

4.2.2 La première région est à vocation agricole, bien que Marrakech émerge de cet espace pour occuper par sa taille, son potentiel touristique, son artisanat, ses monuments historiques et architecturaux et ses activités économiques et culturelles, une place de choix dans la hierarchie des villes marocaines. La région abrite une population estimée en 2004 à plus de 3 millions d'habitants, localisés en majorité en milieu rural (61%). L'élevage représente une importante source de revenus avec un cheptel de 3 200 000 têtes soit 14,5% du cheptel national. La densité de peuplement est d'environ 96 hab/km<sup>2</sup> avec un taux de croissance démographique de 1,2% par an. Le développement agricole est basé principalement sur l'irrigation, sa contribution à la production céréalière nationale est la plus importante du pays et avoisine les 14%. La région recèle également des phosphates avec une réserve estimée à 15 milliards de tonnes. Sur un total de 301 unités industrielles, l'agro-alimentaire domine avec 40% du total des unités, suivi des industries chimiques avec 32%.

4.2.3 Quant à la seconde région économique, elle constitue un carrefour d'échange et un passage obligatoire des Provinces du sud vers le reste du pays. Elle compte une population de 3 115 000 habitants soit 10,5% de la population du Royaume. La wilaya d'Agadir enregistre la densité la plus élevée avec 178 hab/km<sup>2</sup>. La majorité de la population est également rurale avec 62% et une croissance démographique d'environ 2% par an. La région dispose de plusieurs barrages et une superficie irriguée par habitant de 0,10 ha/hab supérieure à la moyenne nationale de 0,06 ha/hab. La région est la première productrice d'agrumes du pays sur une superficie d'environ 30 000 ha soit 37% de la superficie agrumicole du pays. En 2000, la production a atteint 620 000 tonnes dont 54% ont été exportées, ce qui représente 60% des exportations agrumicoles du pays. Le domaine forestier couvre une superficie de 1 150 000 ha, soit 16% de la superficie totale de la région. Le tourisme est la plus importante source de devises et produit des effets d'entraînement positif sur les autres activités économiques de la zone. La pêche constitue après l'agriculture et le tourisme, le troisième atout économique de la région. Agadir émerge en tant que principal port et contribue à plus de 70% à la pêche régionale.

4.2.4 Le secteur touristique au Maroc est basé sur trois type de tourisme : (i) le tourisme côtier (Méditerranée et Atlantique) drainant 25% des visiteurs ; (ii) le tourisme culturel (Marrakech et Fez) avec 40% et (iii) le tourisme du Sahara qui attire 15%. L'origine du flux touristique que connaît acutellement le Maroc est européenne à 83%, nord-américaine à 7%, moyen-orientale à 4%, africaine à 2% et 4% pour le reste. Le développement du secteur touristique se trouve étroitement lié à celui du sous secteur autoroutier La réalisation de cette autoroute facilitera un déploiement plus important des touristes dans la zone d'influence du projet et participera de ce fait à l'atteinte des objectifs du plan Azur de 10 millions de touristes par an à l'horizon 2010. Le projet jouera un rôle déterminant dans la croissance économique du pays.

4.2.5 La capacité hôtelière classée du Maroc, concentrée principalement à Casablanca, Agadir et Marrakech, n'a évolué que très lentement les cinq dernières années. Elle est estimée à près de 91.000 lits commercialisables, ce qui reste en deçà de la demande. Le Plan de développement économique et social 2000-2004 a prévu un taux de croissance du PIB de 5,5%. Dans cette perspective, les services et surtout le tourisme, font l'objet d'une attention particulière. A cet effet, la stratégie du développement du secteur prévoit : (i) la réalisation du

plan Azur et ; (ii) l'extension, la réhabilitation et l'amélioration de l'outil touristique en l'adaptant aux nouvelles exigences pour qu'il puisse bénéficier de l'évolution de la demande mondiale et conquérir de nouveaux "produits-marchés".

### Bénéficiaires du projet

4.2.6 Le programme de développement autoroutier marocain est un levier économique de premier plan dans la réalisation des objectifs du plan Azur qui est d'accueillir près de dix millions de touristes à l'horizon 2010. Le projet Marrakech-Agadir est une composante essentielle de ce programme. A ce titre il va créer les conditions de développement du secteur touristique et ainsi offrir des emplois supplémentaires aux populations notamment celles de la région du Souss. Les agriculteurs de la région bénéficieront des facilités d'acheminement et d'exportation qu'offre le projet et pourront augmenter leur revenu. La réalisation du projet améliorera le bien-être de la population riveraine en rapprochant les services sociaux qui vont être plus performants. Les usagers de l'axe routier, par la qualité de l'infrastructure autoroutière, bénéficieront d'une plus grande sécurité et seront moins exposés aux accidents corporels et mortels fréquents dus à la qualité et au tracé de la RN 8. Les populations riveraines, en majorité rurale vont bénéficier de par la réalisation de l'autoroute de la création d'activités créatrices de revenus le long du couloir et sur les aires de services ; les services de santé et d'éducation seront plus accessibles par la mobilité qu'offre cette infrastructure de grande capacité.

## 4.3 Contexte stratégique

4.3.1 Les axes de développement retenus par le Gouvernement dans le cadre du Plan présenté en 2002 s'appuient sur le soutien important que constitue le secteur des transports au développement économique et social du pays. Ils visent entre autres à jeter les bases d'une meilleure insertion de l'économie nationale dans l'espace africain et euro-méditerranéen

4.3.2 L'autoroute Marrakech Agadir contribue à la mise en place de l'autoroute maghrébine qui ambitionne de relier d'ici 2015 Nouakchott en Mauritanie à Tobruk en Libye, en desservant les plus importantes agglomérations du Maghreb à savoir : Nouadhibou, Casablanca, Rabat, Fez, Oujda, Tlemcen, Alger, Constantine, Tunis, Sousse, Gabès, Medenine, Ras Jedir, Tripoli et Benghazi, le tout sur un linéaire total d'environ 7 000 km. Cette liaison autoroutière va participer à la promotion du rôle du Maroc en tant que pôle d'échanges et de transit avec l'Afrique au sud du Sahara par le prolongement du réseau routier vers Nouakchott et Dakar.

4.3.3 Le programme du Gouvernement présenté en 2002 consiste en la poursuite des réalisations d'envergure et des grands projets des réseaux d'infrastructures déjà engagés, qui permettront au Maroc de : (i) réussir le défi de liaison et d'interconnexion avec les réseaux internationaux ; (ii) rehausser le niveau du professionnalisme des secteurs public et privé, (iii) améliorer le niveau de la valeur ajoutée des produits nationaux agricoles, halieutiques et industriels et ; (iv) promouvoir le pays au rang de pôle régional à même de drainer les investissements étrangers générateurs de produit et d'emplois.

4.3.4 La plupart des industries locales sont tributaires du transport routier et autoroutier, ainsi que le secteur agricole dans la distribution des produits aux zones urbaines et aux ports pour l'exportation. Concernant le transport autoroutier, les différents tronçons constitutifs du réseau national se trouvent diversement sollicités. Le gouvernement entend répondre à



l'augmentation de capacités requises en poursuivant sa politique d'armature autoroutière dans le cadre d'une stratégie d'aménagement du territoire.

4.3.5 Au vu des enseignements de la précédente stratégie de Banque d'une part, et d'autre part des résultats du dialogue avec les autres partenaires au développement, la stratégie actuelle de la Banque s'appuiera essentiellement sur l'intensification de la croissance économique et l'amélioration du climat des investissements et la promotion du développement humain par la réduction des déficits sociaux dont l'ultime objectif est la réduction de la pauvreté et de l'exclusion.

4.3.6 La réalisation de cette autoroute contribuera d'une manière significative à l'amélioration du niveau de vie des populations et la réduction du chômage en soutenant le développement économique du pays et plus particulièrement le secteur du tourisme. De ce point de vue, l'action de la Banque est tout à fait conforme à la stratégie de développement qu'elle entend mettre en œuvre au Maroc

#### 4.4 Objectifs du projet

4.4.1 L'objectif sectoriel est l'amélioration du niveau de vie des populations et la création d'emplois en soutenant le développement économique du pays et plus particulièrement le secteur du tourisme et de l'agro-industrie.

4.4.2 Au plan spécifique, le projet participera au renforcement des capacités de transports entre Marrakech et Agadir et l'amélioration du niveau de vie des populations de la zone du projet par le développement des activités productives ; il contribuera également à la réduction des coûts d'exploitation des véhicules et à l'amélioration de la sécurité de transport routier entre Marrakech et Agadir.

#### 4.5 Description du projet

Pour atteindre ses objectifs, le projet assurera les réalisations ci-après :

4.5.1 La construction d'une autoroute de 233,5 kilomètres de long, en deux fois deux voies constituées de deux chaussées de 7 m de large chacune, la réalisation de quatre échangeurs, des ouvrages et les équipements autoroutiers requis. Afin de permettre une programmation efficiente des travaux, les 233,5 km ont été segmentés en tronçons homogènes suivant la morphologie du relief traversé et classés suivant trois grandes catégories dites « plate », « vallonnée » ou « montagneuse » : Agadir-Amskroud (11,5 km) ; Amskroud-Argana (45,7km) ; Argana-Imintanout2 (42,9km) ; Argana-Imintanout1 (13,1km) ; Imintanout-Chichaoua (33km) ; Chichaoua-RN8 (34km) ; RN8-Marrakech (17km) et ; Contournement-Marrakech (33km).

4.5.2 Le projet comprend les composantes suivantes: (i) la construction de l'autoroute Marrakech –Agadir. (ii) les aménagements et mesures environnementaux ; et (iii) la gestion du projet.

A) Description détaillée des composantes du projet

Construction

4.5.3 La composante « construction » comprend

(i) L'aménagement d'une autoroute de 233,5 km entre Marrakech et Agadir, en deux fois deux voies constituées de deux chaussées de 7 m de large chacune avec une bande d'arrêt d'urgence de 2,5 m, une berme de 1 m, un terre-plein central (TPC) de 5 m, ainsi que des accotements de 1 m. La chaussée sera constituée d'une couche de fondation en grave naturel (GNA), d'une couche de base en grave bitume (GB) et d'une couche de roulement en béton bitumineux (BB) ;

(ii) la construction de 4 échangeurs, 13 viaducs, 70 passages supérieurs (PS), 12 passages inférieurs (PI), 22 passages véhicules (PV), 16 passages piétons (PP). L'ensemble des ouvrages d'art sera en béton armé à l'exception de six qui seront réalisés en béton précontraint

(iii) les travaux annexes à savoir la construction et l'équipement des gares de péages, les travaux de signalisation horizontale et verticale ; l'aménagement de zones de services, le rétablissement des réseaux (eau, électricité, téléphone etc...) ainsi que la mise en place de nouveaux réseaux tout le long de l'autoroute

(iv) le contrôle et la surveillance des travaux : ils seront assurés par des experts et techniciens spécialisés. Cela consistera notamment à programmer et gérer les marchés, surveiller les travaux, s'assurer de la qualité des matériaux de construction et des ouvrages d'art (remblais, déblais, corps de chaussée, béton hydrocarboné, béton hydraulique et béton armé) et à préparer les rapports d'activités du projet.

Aménagements et mesures environnementaux

4.5.4 Les aménagements et mesures environnementaux comprennent la construction de la clôture de sécurité isolant toute l'autoroute et la protégeant de la traversée des personnes et des animaux, la plantation des arbres le long de l'autoroute, les indemnités, le reboisement des arganiers et la compensation des usagers.

Gestion de projet

4.5.5 La gestion du projet comprend outre la supervision générale du projet par ADM, l'appui à ADM par des experts qui seront chargés de missions et d'études spécifiques. Il est également prévu la réalisation des audits annuels des parties du projet financées par la Banque du projet.

## B) Description détaillée des parties relevant du financement de la BAD

### Construction

#### 4.5.6 La composante « construction » comprend

(i) Les travaux de terrassement et de chaussée, la construction des ouvrages d'art et d'assainissement sur la section la section Chichaoua-Imintanout longue de 33 km. Ces travaux comprennent essentiellement, la préparation initiale du terrain, l'exécution des déblais, la fourniture, le transport et la mise en œuvre de matériaux pour les remblais et la couche de forme. La chaussée sera constituée d'une couche de forme d'épaisseur variable, d'une couche de fondation en grave naturelle de 25 cm d'épaisseur en moyenne, d'une couche de base en grave bitume d'environ 20 cm et d'une couche de roulement en béton bitumineux d'une épaisseur moyenne de 7 cm.

(ii) la construction des ouvrages d'art comprenant 1 échangeur à hauteur d'Imintanout, 1 passage supérieur en béton précontraint, 12 passages supérieurs dont trois en béton précontraint au droit du croisement avec la RN8, la RR214 et la RP 2026, 9 en béton armé au niveau des pistes, 8 passages véhicules, 17 dalots en béton armé, un viaduc de 265,30 mètres de long en béton précontraint au PK08+420 au départ de Chichaoua. L'assainissement sera assuré grâce à la réalisation de dalots en béton armé, à la pose des buses en béton, à la mise en place de drains transversaux et longitudinaux et à la construction de fossés et cunettes bétonnés ainsi qu'à la pose d'avaloirs.

(iii) Les travaux annexes sur l'ensemble du tracé (233,5 km). Ils comprennent la construction et l'équipement des gares de péages, les travaux de signalisation horizontale et verticale ; l'aménagement de zones de services, le rétablissement des réseaux (eau, électricité, téléphone, etc...) ainsi que la mise en place de nouveaux réseaux tout le long de l'autoroute.

(iv) Le contrôle et la surveillance des travaux autoroutiers de la section Chichaoua Imintanout seront assurés par un bureau d'étude. En ce qui concerne les travaux annexes financés par la Banque sur l'ensemble du tracé et qui seront mis en œuvre sur les sections dont les travaux sont financés par les autres bailleurs de fonds, la supervision sera assurée par les divisions de travaux de ADM. Celles-ci ont l'expérience et l'expertise requises en la matière.

### Aménagements environnementaux

4.5.7 Les aménagements environnementaux financés par la Banque consistent en la réalisation de la clôture et la plantation des arbres tout le long de l'autoroute

### Gestion de projet

4.5.8 Un audit des comptes sera effectué annuellement par un bureau spécialisé conformément aux directives de la Banque. Ledit audit concerne toutes les sections autoroutières du projet.

## 4.6 Impact sur l'environnement

### Catégorisation

4.6.1 Le projet est classé en catégorie 1 selon les règles de la BAD en matière environnementale et ce, en raison des impacts potentiels directs et indirects en particulier sur l'arganier, arbre endémique, les expropriations et le déplacement de la population. Il convient de noter que, bien que le financement de la Banque ne concerne que le lot travaux sur le tronçon Imintanout-Chichaoua d'une longueur de 33 km, dépourvu d'arganiers et où il n'y a pas de déplacements de population, les considérations environnementales et sociales portent sur la totalité du linéaire autoroutier Marrakech-Agadir (233,5 km). Le résumé environnemental et social a été distribué au Conseil le 14 mars 2006, et publié sur le site Web de la Banque. Le Plan de Gestion Environnementale et Sociale (PGES), le Plan Abrégé des Déplacements (PAD) ainsi qu'un texte traitant de l'arganier font partie des documents d'exécution du projet.

### Cadre politique, légal et administratif

4.6.2 La loi 12-03 du 12 mai 2003 sur les études d'impact a été adoptée au Maroc en décembre 2003. La loi n° 7-81 du 6 mai 1982, relative à l'expropriation pour cause d'utilité publique et l'occupation temporaire déterminent les modes d'acquisition. Cette loi prévoit deux modalités d'acquisition de la propriété pour l'expropriant : soit l'acquisition à l'amiable, soit par voie d'expropriation. La procédure légale d'expropriation qui se déroule en deux phases, administrative et judiciaire, prévoit un transfert de propriété après une indemnisation du propriétaire exproprié. La responsabilité pour l'expropriation est du ressort de la Direction de Routes et de la Circulation Routière (DRCR).

### Les impacts du projet

4.6.3 Le projet présente des impacts positifs pour la population des zones traversés qui sont: (i) l'amélioration de la sécurité routière par transfert d'une partie du trafic des routes nationales vers des autoroutes, présentant de meilleures caractéristiques géométriques ainsi que la construction d'une clôture sur toute la longueur de l'autoroute ; d'après les estimations il y aura respectivement 50% et 60 % de moins de morts et de blessés par an sur l'autoroute par rapport à la situation actuelle; (ii) la réduction du nombre de véhicules traversant la ville entraînant une diminution des nuisances sur les populations de la Wilaya de Marrakech ; (iii) la réduction des nuisances (pollution de l'air et bruit) pour les riverains des routes nationales actuelles du fait du report d'une partie du trafic des routes nationales vers l'autoroute et; (iv) l'amélioration de l'accessibilité aux sites touristiques.

4.6.4 Les impacts négatifs dans la phase de construction sur le milieu naturel sont en premier lieu les impacts d'un chantier classique de construction de route ou d'autoroute: bruit et vibrations, les émissions de poussière et de gaz, des accidents possibles avec des produits dangereux, fuites des matières de production etc. Les impacts négatifs sur le milieu humain, telles que vibrations et émissions, constituent des effets qui pourraient avoir une influence sur la santé des riverains ou ouvriers. La circulation avec des camions et engins de chantier pourra également causer des accidents.

4.6.5 Les impacts négatifs dans la phase d'exploitation sur le milieu naturel constituent un risque pour les oueds par une pollution accidentelle (déversement de produits dangereux sur la chaussée). Toutefois, ce risque est réduit par rapport à la situation actuelle, où les poids lourds circulent sur des routes dont les caractéristiques géométriques sont moins sécuritaires qu'une autoroute. En plus, il existe le risque d'aggravation des phénomènes d'inondations par l'insuffisance de dimensionnement des ouvrages hydrauliques, et par le remblaiement de zones inondables. Des parcelles agricoles coupées en biais, rendront, à l'avenir, l'exploitation des terrains plus difficile. De plus, pour l'élevage l'impact de coupure entrave le déplacement des troupeaux.

4.6.6 Dans la phase des travaux, 21 bâtiments sont touchés et environ 168 personnes sont à réinstaller ainsi que 1.971 ha de terrain sont à exproprier. Sur le tronçon BAD, Chichaoua – Imintanout, aucun bâtiment et aucun bien foncier privé n'est touché par le projet.

#### Mesures d'atténuation du projet

4.6.7 Les mesures prises dans la phase de construction concernent en premier lieu les mesures de précaution relatives à l'installation et l'exploitation de chantiers notamment : (i) l'installation de chantier et des routes d'accès correspondantes loin des secteurs sensibles et d'habitations et (ii) la mise en place de dispositifs particuliers pour stocker les produits dangereux en limitant les risques pour l'environnement. On prévoit en outre : (i) des voiries réservées pour maintenir la libre circulation des populations locales, du bétail et des engins agricoles, (ii) le maintien des réseaux agricoles de drainage et d'irrigation pendant le chantier, et (iii) l'indemnisation au titre des pertes de récolte ainsi qu'en cas de dégâts ou de pertes de production à cause des travaux. En ce qui concerne l'écoulement des eaux, la détermination des gabarits des grands ouvrages (ponts) et le dimensionnement des ouvrages d'assainissements (buses et dalots) ont été faits en tenant compte des études hydrauliques des bassins versants de la zone d'influence du projet. Ceci a pour but d'éviter le risque de voir l'ouvrage construit constituer un obstacle à l'écoulement naturel des eaux de pluies.

4.6.8 Pour minimiser les effets de rupture des activités sur le plan social, agricole et d'élevage, il est prévu, comme indiqué au paragraphe 4.5.3, de construire 70 passages supérieurs (PS), 12 passages inférieurs (PI), 22 passages véhicules (PV), 16 passages piétons (PP). Le coût total des mesures pour la protection de l'environnement, les compensations pour les expropriations et les mesures pour le reboisement des arganiers de toutes les sections du projet autoroutier s'élèvent à environ 324 millions de DH ; ce coût est pris en compte dans le cadre du projet.

#### L'Arganier

4.6.9 L'*Argania spinosa* est un arbre endémique de valeur biologique mais aussi sociale pour la région. Conscientes du danger qui menaçait l'arganier et les populations résidant dans ses régions d'exploitation, les autorités décidèrent en 1925 de placer l'Arganeraie dans le domaine privé de l'Etat. Entre-temps l'Arganeraie est devenue une région classée biosphère de l'UNESCO. Selon la loi marocaine, l'arganier appartient à l'Etat, mais son usufruit revient à l'agriculteur. L'arganier joue un rôle vital dans la protection de l'environnement, dans l'équilibre écologique et la préservation de la biodiversité. L'indemnisation prévue dans le cadre du projet couvre le manque à gagner de l'exploitation des arganiers abattus, ainsi que celui des ayants droit des surfaces soustraites à l'utilisation pendant la phase de reboisement.

4.6.10 En ce qui concerne le reboisement de l'arganier, une convention relative à la réalisation des travaux de reboisement en compensation des superficies déboisées dans le cadre de la construction de l'autoroute, a été conclue le 6 janvier 2006, entre la Direction Régionale des Eaux et Forêts du Sud-Ouest d'Agadir et ADM. Cette convention prévoit sous la responsabilité de la Direction Régionale, le remplacement des 100 ha d'arganiers du tronçon Agadir – Armskroud par 200 ha, conformément aux orientations techniques fixées par la Direction Régionale des forêts. Pendant une période de 2 ans, l'arbre sera arrosé et le terrain sera clôturé pour empêcher le pâturage. Le même type de convention sera également passée pour les arganiers existants sur les tronçons Armskroud – Argana et Argana – Imintanout, dès l'achèvement des études d'exécution y relatives. Eu égard à l'importance de l'arganier, la réussite du reboisement est d'un grand intérêt pour tous les concernés. La Banque participera dans le cadre de ses missions de supervision au suivi de la mise en œuvre de la convention de reboisement. Les rapports de suivi de l'exécution de la convention seront transmis par ADM à la Banque.

4.6.11 En évaluant les impacts positifs et les impacts négatifs du projet, et au vu des mesures d'atténuation du projet que le Maître d'ouvrage ADM s'est engagé à mettre en œuvre, il ressort que le projet est acceptable sur le plan environnemental. Les procédures de la surveillance environnementale pendant les travaux et en phase d'exploitation des réseaux sont spécifiées dans le Plan de gestion environnementale et sociale (PGES). Les mesures envisagées permettront de réduire et de compenser globalement les impacts négatifs du projet autoroutier.

#### 4.7 Impact social

##### Impacts sur la pauvreté

4.7.1 Selon les derniers chiffres du Ministère de l'Intérieur du 26 avril 2006, 14,2 % de la population se situent sous le seuil de pauvreté. En outre c'est par les différentes formes de sous-emploi et non par le chômage de longue durée que se caractérise l'exclusion sociale générée par le manque d'emploi en milieu rural. L'impact positif de la réalisation de l'autoroute sera visible par l'augmentation d'activités du fait de la création d'emplois au profit de la main d'œuvre locale et par le soutien de l'artisanat local qui trouvera un marché auprès des touristes. Par ailleurs, l'amélioration de l'accessibilité des centres économiques Marrakech et Agadir aura des effets induits positifs sur l'activité économique dans la zone d'influence du projet. Cela contribue à la résorption du chômage particulièrement élevé dans la population jeune. L'existence de l'infrastructure permettra de préserver l'emploi en ce sens qu'elle offre les conditions de compétitivité, qui contribuent à pérenniser les activités économiques. Comme indiqué au paragraphe 7.3.2, sur toute la longueur du projet autoroutier, environ 2000 emplois temporaires seront créés pendant la phase des travaux et environ 250 d'une manière pérenne par la suite.

##### Impacts sur le genre

4.7.2 La situation des femmes s'est nettement améliorée dans les dernières années au Maroc. La Moudaouna (le nouveau Code de la Famille) est un pas important vers la considération et la promotion de la femme au Maroc. Au niveau de l'éducation (cible 11) et de la réduction des disparités hommes-femmes (cible 12), le Maroc est en train d'aller au delà des Objectifs du Millénaire pour le Développement (OMD). Le taux de féminisation de la population active est en progression constante au cours des dernières années. Parmi les

contraintes, on peut citer le faible niveau d'alphabétisation des femmes, surtout en milieu rural. Le projet autoroutier viendra renforcer les projets dans la région de l'Arganeraie ; de ce fait, il aura un effet positif sur les femmes. Ce sont aujourd'hui elles qui ont déjà commencé à gérer les coopératives, et qui ont la responsabilité de la commercialisation de l'huile. Le déplacement aujourd'hui limité, en sera facilité ainsi que leur accessibilité par les touristes et autres consommateurs.

#### Aspects socio-économiques

4.7.3 L'économie rurale est de type familial et est caractérisée par une forte dépendance du secteur agricole. La majorité des exploitants vivent au niveau de la semi-subsistance, les revenus familiaux tournent autour de 350 à 2.600 DH mensuellement. L'Arganier contribue entre 25% à 40% au revenu agricole. Dans le milieu rural, les revenus familiaux augmenteront positivement par la création d'emplois pendant la phase de construction et par la création d'embauches dans la phase d'exploitation.

4.7.4 Le projet d'autoroute entre Marrakech et Agadir se trouve renforcé par la mise en œuvre d'un projet de l'Union européenne et de l'Agence de Développement Sociale visant l'appui à l'amélioration de la situation de l'emploi de la femme rurale et gestion durable de l'Arganeraie dans le Sud-Ouest du Maroc (Projet Arganier). Cet appui concerne l'ensemble de la zone arganière dans le Sud-ouest du Maroc et devrait bénéficier directement à 4.500 femmes et à leurs coopératives. Les interventions prévues sont fondées sur l'appui des coopératives, un support de formation et la responsabilisation des membres de la structure des coopératives etc. L'objectif spécifique de ce projet consiste à améliorer les conditions générales de vie, de travail et les revenus des femmes s'adonnant à l'exploitation de l'Arganeraie pour en extraire et commercialiser l'huile d'argan. Ce projet joue un rôle important pour la mise en valeur des aspects sociaux et de genre dans la région du projet autoroutier entre Argana et Agadir.

4.7.5 Pendant la phase des travaux, l'effet direct consiste en l'augmentation d'activités par l'embauche temporaire de main d'œuvre locale (2000 personnes) et l'effet indirect par l'installation de nouveaux hôtels et des restaurants locaux. Pendant la phase de l'exploitation, l'impact social positif se manifesterait principalement au niveau des grands centres urbains de Marrakech et Agadir, ainsi que le long du tracé de l'autoroute. Le projet aura une influence positive sur l'emploi dans le secteur de l'artisanat, de l'hébergement et du transport. L'autoroute va aussi favoriser le tourisme dans la région traversée. L'impact du projet sur la pauvreté se traduit aussi par des emplois permanents au niveau de l'exploitation de l'autoroute (maintenance et entretien de l'ouvrage, péages, sécurisation etc., environ 250 personnes). Les riverains des routes nationales actuelles profiteront d'une réduction des nuisances (pollution de l'air et bruit), du fait de la déviation d'une partie du trafic des routes nationales vers l'autoroute

#### Approche participative

4.7.6 Un grand nombre d'associations et d'ONG sont déjà actives dans la zone d'influence du projet. Elles se sont regroupées dans l'Union des Coopératives des Femmes et dans le Réseau des Associations de la Réserve de Biosphère Arganeraie (RARBA). Pendant les études et l'instruction du dossier par les différentes missions de la Banque, notamment la mission d'évaluation, ces associations ont été consultées ainsi que les élus locaux et les représentants de coopératives agricoles de femmes actives dans l'exploitation de l'arganier.

Ces différents acteurs ont manifesté un grand intérêt à la réalisation du projet qui leur donne des possibilités de développer leurs activités et ventes par une accessibilité améliorée. En outre, les usufruitiers notamment des arganiers ont exprimé leur adhésion aux dispositions prises pour les indemnisations et le reboisement y afférents. Pendant la réalisation du projet, il est également prévu de faire avec eux, le point sur les différents aspects environnementaux du projet.

#### 4.8 Coût du projet

4.8.1 Le coût total estimatif hors taxes de l'ensemble de la liaison autoroutière est de 583,99 millions d'UC. Les coûts ont été estimés sur la base des prix unitaires ou forfaitaires, en fonction des expériences passées d'ADM et des derniers résultats des appels d'offres lancés en 2005 pour des travaux similaires. Les imprévus physiques sont estimés à environ 10% des montants des prix de base. Les provisions pour imprévus financiers ont été estimés à environ 5% des coûts de base plus les provisions pour imprévus physiques. Les résumés des coûts estimatifs par composante et par catégorie sont donnés respectivement dans les tableaux 4.1 et 4.2 ci-après:



Tableau 4.1 : Résumé des coûts par composante du projet

COMPOSANTES	En millions DH			En millions UC		
	Devises	ML	Coût total	Devises	ML	Coût total
<b>A-CONSTRUCTION</b>						
A.1 - Travaux routiers	3 729,27	658,11	4 387,38	285,81	50,44	336,24
A.2 - Ouvrages d'art	1 063,10	187,61	1 250,71	81,47	14,38	95,85
A.3 - Système exploitation, signalisation et sécurité	206,81	36,50	243,31	15,85	2,80	18,65
A.4 Aménée et rétablissement de réseaux	-	63,60	63,60	-	4,87	4,87
A.5 Etudes/expertises	-	132,22	132,22	-	10,13	10,13
A.6 Contrôle de qualité/Laboratoire	71,89	12,68	84,57	5,51	0,97	6,48
A.7 Contrôle et surveillance des travaux	24,19	94,26	118,45	1,85	7,23	9,08
<b>SOUS TOTAL A</b>	<b>5 095,26</b>	<b>90,00</b>	<b>6 280,24</b>	<b>390,49</b>	<b>90,82</b>	<b>481,30</b>
<b>B - ENVIRONNEMENT</b>						
B.1 - Aménagements environnementaux	107,76	19,02	126,78	8,26	1,46	9,72
B.2 - Expropriations et indemnités	-	197,00	197,00	-	15,10	15,10
<b>SOUS TOTAL B</b>	<b>107,76</b>	<b>216,02</b>	<b>323,78</b>	<b>8,26</b>	<b>16,56</b>	<b>24,82</b>
<b>SOUS TOTAL A+B</b>	<b>5 203,02</b>	<b>1 401,00</b>	<b>6 604,02</b>	<b>398,75</b>	<b>107,37</b>	<b>506,12</b>
<b>C - GESTION</b>						
C.1 Appui et assistance à la conduite du projet	-	27,06	27,06	-	2,07	2,07
C.2 Audits	24,85	4,39	29,24	1,90	0,34	2,24
<b>SOUS TOTAL C</b>	<b>24,85</b>	<b>31,45</b>	<b>56,30</b>	<b>1,90</b>	<b>2,41</b>	<b>4,31</b>
<b>TOTAL COUT DE BASE =A+B+C</b>	<b>5 227,87</b>	<b>1 432,45</b>	<b>6 660,32</b>	<b>400,65</b>	<b>109,78</b>	<b>510,43</b>
Imprévus physiques	517,60	91,34	608,94	39,67	7,00	46,67
Imprévus financiers	298,16	52,61	350,77	22,85	4,03	26,88
<b>TOTAL IMPREVUS</b>	<b>815,76</b>	<b>143,95</b>	<b>959,71</b>	<b>62,52</b>	<b>11,03</b>	<b>73,55</b>
<b>TOTAL GENERAL</b>	<b>6 043,62</b>	<b>1 576,41</b>	<b>7 620,03</b>	<b>463,17</b>	<b>120,82</b>	<b>583,99</b>

Tableau 4.2 : Résumé des coûts par catégorie du projet

CATEGORIES	En millions DH			En millions UC		
	Devises	ML	Coût total	Devises	ML	Coût total
<b>A - Travaux</b>	5 106,94	964,83	6 071,77	391,39	73,95	465,33
<b>B - Services de consultants</b>	120,92	270,63	391,55	9,27	20,74	30,01
<b>C - Expropriation/indemnisation</b>	-	197,00	197,00	-	15,10	15,10
<b>D - Coût de base</b>	<b>5 227,86</b>	<b>1 432,46</b>	<b>6 660,32</b>	<b>400,66</b>	<b>109,78</b>	<b>510,44</b>
Imprévus physiques	517,60	91,34	608,94	39,67	7,00	46,67
Imprévus financiers	298,16	52,61	350,77	22,85	4,03	26,88
<b>Total Imprévus</b>	<b>815,76</b>	<b>143,95</b>	<b>959,71</b>	<b>62,52</b>	<b>11,03</b>	<b>73,55</b>
<b>TOTAL GENERAL</b>	<b>6 043,62</b>	<b>1 576,41</b>	<b>7 620,03</b>	<b>463,18</b>	<b>120,81</b>	<b>583,99</b>

4.8.2 Plusieurs bailleurs de fonds participent au financement du projet sur une base parallèle. Les conventions de financement entre ADM et les autres bailleurs ont toutes été signées et des copies de ces documents ont été transmises à la Banque. Le tableau 4.3 présente le plan de financement de l'autoroute

Tableau 4.3 : Plan de financement (en millions de DH)

SECTIONS	BAD	BID	FADES	FKDEA	JBIC	ADM	TOTAL
Contournement de Marrakech	77,63	956,00				339,61	1 441,18
Marrakech Ouest - RN8	67,95						
RN8 – Chichaoua	26,00		633,00			253,20	912,20
Chichaoua - Imintanout	921,05					203,76	1 124,81
Imintanout – Argana	103,56		962,00	450,00		564,80	2 080,36
Argana - Amskroud-	76,13				1 365,00		1 441,13
Amskroud - Agadir	43,35		205,00				248,35
<b>TOTAL GENERAL</b>	<b>1 315,66</b>	<b>956,00</b>	<b>1 800,00</b>	<b>450,00</b>	<b>1 365,00</b>	<b>1 733,37</b>	<b>7 620,03</b>
<b>Participation en Pourcentage</b>	<b>17,27%</b>	<b>12,55%</b>	<b>23,62%</b>	<b>5,91%</b>	<b>17,91%</b>	<b>22,75%</b>	<b>100,00%</b>

Partie financée par la BAD

4.8.3 Le coût estimatif hors taxes de la partie financée par la BAD s'élève à 116,44 millions d'UC. Les résumés des coûts estimatifs par composante et par catégorie sont donnés respectivement dans les tableaux 4.4 et 4.5 ci-après:

Tableau 4.4 : Résumé des coûts par composante

COMPOSANTES	En millions DH			En millions UC		
	Devises	ML	Coût total	Devises	ML	Coût total
<b>A-CONSTRUCTION</b>						
A.1 - Travaux routiers	481,80	85,03	566,83	36,92	6,52	43,44
A.2 - Ouvrages d'art	122,82	21,68	144,50	9,41	1,66	11,07
A.3 - Equipement d'exploitation, signalisation et sécurité	206,81	36,50	243,31	15,85	2,80	18,65
A. 4 Amenée et rétablissement de réseaux	-	63,60	63,60	-	4,87	4,87
A 6 Contrôle de qualité/Laboratoire	-	84,57	84,57		6,48	6,48
A. 7 Contrôle et surveillance des travaux	24,19	4,26	28,45	1,85	0,33	2,18
<b>SOUS TOTAL A</b>	<b>835,62</b>	<b>295,64</b>	<b>1 131,26</b>	<b>64,03</b>	<b>22,66</b>	<b>86,69</b>
<b>B - ENVIRONNEMENT</b>						
B.1 - Aménagements environnementaux	58,78	68,00	126,78	4,50	5,22	9,72
B.2 -Expropriations et indemnités	-	28,24	28,24	-	2,16	2,16
<b>SOUS TOTAL B</b>	<b>58,78</b>	<b>96,24</b>	<b>155,02</b>	<b>4,50</b>	<b>7,38</b>	<b>11,88</b>
<b>SOUS TOTAL A+B</b>	<b>894,40</b>	<b>391,88</b>	<b>1 286,28</b>	<b>68,53</b>	<b>30,04</b>	<b>98,57</b>
<b>C - GESTION</b>						
Audits	24,85	4,39	29,24	1,90	0,34	2,24
<b>SOUS TOTAL C</b>	<b>24,85</b>	<b>4,39</b>	<b>29,24</b>	<b>1,90</b>	<b>0,34</b>	<b>2,24</b>
<b>TOTAL COUT DE BASE =A+B</b>	<b>919,25</b>	<b>396,27</b>	<b>1 315,52</b>	<b>70,43</b>	<b>30,38</b>	<b>100,81</b>
Imprévus physiques	91,93	39,62	131,55	7,04	3,04	10,08
Imprévus financiers	50,56	21,79	72,35	3,87	1,68	5,55
<b>TOTAL IMPREVUS</b>	<b>142,49</b>	<b>61,41</b>	<b>203,90</b>	<b>10,91</b>	<b>4,72</b>	<b>15,63</b>
<b>TOTAL GENERAL</b>	<b>1 061,74</b>	<b>457,68</b>	<b>1 519,42</b>	<b>81,34</b>	<b>35,10</b>	<b>116,44</b>

Tableau 4.5 : Résumé des coûts par catégorie

CATEGORIES	En millions DH			En millions UC		
	Devises	ML	Coût total	Devises	ML	Coût total
A - Travaux	870,21	274,80	1 145,01	66,69	21,06	87,75
B - Services de consultants	49,04	93,22	142,26	3,76	7,14	10,90
C - Expropriation/indemnisation	-	28,24	28,24	-	2,16	2,16
<b>D - Coût de base</b>	<b>919,25</b>	<b>396,26</b>	<b>1 315,51</b>	<b>70,45</b>	<b>30,36</b>	<b>100,81</b>
Imprévus physiques	91,93	39,63	131,56	7,05	3,03	10,08
Imprévus financiers	50,56	21,79	72,35	3,87	1,68	5,55
<b>TOTAL IMPREVUS</b>	<b>142,49</b>	<b>61,42</b>	<b>203,91</b>	<b>10,92</b>	<b>4,71</b>	<b>15,63</b>
<b>TOTAL GENERAL</b>	<b>1 061,74</b>	<b>457,68</b>	<b>1 519,42</b>	<b>81,37</b>	<b>35,07</b>	<b>116,44</b>

#### 4.9 Sources de financement

Les sources de financement ainsi que le calendrier de dépenses de la partie financée par la BAD, sont indiqués dans les tableaux ci-dessous.

Tableau 4.6 : Résumé des coûts par composante et par source de financement

SOURCE DE FINANCEMENT	BAD			ADM			TOTAL		
	Devises	ML	Coût total	Devises	ML	Coût total	Devises	ML	Coût total
COMPOSANTES									
A.1 - Travaux routiers	36,92	6,52	43,44	-	-	-	36,92	6,52	43,44
A.2 - Ouvrages d'art	9,41	1,66	11,07	-	-	-	9,41	1,66	11,07
A.3 - Système d'exploitation, signalisation et sécurité	15,85	2,80	18,65	-	-	-	15,85	2,80	18,65
A.4 Amenée et rétablissement de réseaux	-	-	-	-	4,87	4,87	-	4,87	4,87
A.6 Contrôle de qualité/Laboratoire	-	-	-	-	6,48	6,48	-	6,48	6,48
A.7 Contrôle et surveillance des travaux	1,85	0,33	2,18	-	-	-	1,85	0,33	2,18
<b>SOUS TOTAL A</b>	<b>64,04</b>	<b>11,30</b>	<b>75,34</b>	<b>-</b>	<b>11,35</b>	<b>11,35</b>	<b>64,04</b>	<b>22,65</b>	<b>86,69</b>
<b>B - ENVIRONNEMENT</b>									
B.1 - Aménagements environnementaux	4,50	5,21	9,72	-	-	-	4,50	5,22	9,72
B.2 -Expropriations et indemnisations	-	-	-	-	2,16	2,16	-	2,16	2,16
<b>SOUS TOTAL B</b>	<b>4,50</b>	<b>5,21</b>	<b>9,72</b>	<b>-</b>	<b>2,16</b>	<b>2,16</b>	<b>4,50</b>	<b>7,38</b>	<b>11,88</b>
<b>C - GESTION</b>									
Audits	1,90	0,34	2,24	-	-	-	1,90	0,34	2,24
<b>SOUS TOTAL C</b>	<b>1,90</b>	<b>0,34</b>	<b>2,24</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>1,90</b>	<b>0,34</b>	<b>2,24</b>
<b>TOTAL COUT DE BASE =A+B+C</b>	<b>70,45</b>	<b>16,85</b>	<b>87,30</b>	<b>-</b>	<b>13,51</b>	<b>13,51</b>	<b>70,45</b>	<b>30,36</b>	<b>100,81</b>
Imprévus physiques	7,05	1,68	8,73	-	1,35	1,35	7,05	3,03	10,08
Imprévus financiers	3,87	0,93	4,80	-	0,75	0,75	3,87	1,68	5,55
<b>TOTAL IMPREVUS</b>	<b>10,92</b>	<b>2,61</b>	<b>13,53</b>	<b>-</b>	<b>2,10</b>	<b>2,10</b>	<b>10,92</b>	<b>4,71</b>	<b>15,63</b>
<b>TOTAL GENERAL</b>	<b>81,37</b>	<b>19,46</b>	<b>100,83</b>	<b>-</b>	<b>15,61</b>	<b>15,61</b>	<b>81,37</b>	<b>35,07</b>	<b>116,44</b>

Tableau 4.7 : Résumé des coûts par catégorie et par source de financement En millions UC

SOURCE DE FINANCEMENT	BAD			ADM			TOTAL		
	Devises	ML	Coût total	Devises	ML	Coût total	Devises	ML	Coût total
<b>A - Travaux</b>	66,69	16,19	82,88	-	4,87	4,87	66,69	21,06	87,75
<b>B - Services de consultants</b>	3,76	0,66	4,42	-	6,48	6,48	3,76	7,14	10,90
<b>C - Expropriation/indemnisation</b>	-	-	-	-	2,16	2,16	-	2,16	2,16
<b>D - Coût de base</b>	70,45	16,85	87,30	-	13,51	13,51	70,45	30,36	100,81
-Aléas physiques	7,05	1,68	8,73	-	1,35	1,35	7,05	3,03	10,08
-Hausse des prix	3,87	0,93	4,80	-	0,75	0,75	3,87	1,68	5,55
Total imprévu	10,92	2,61	13,53	-	2,10	2,10	10,92	4,71	15,63
<b>TOTAL GENERAL</b>	<b>81,37</b>	<b>19,46</b>	<b>100,83</b>	<b>-</b>	<b>15,61</b>	<b>15,61</b>	<b>81,37</b>	<b>35,07</b>	<b>116,44</b>

Tableau 4.8 : Plan de financement

SOURCES FINANCEMENT	En millions DH			En millions UC			%
	Dev	ML	Total	Dev	ML	Total	
<b>BAD</b>	<b>1 061,74</b>	<b>253,92</b>	<b>1 315,66</b>	<b>81,37</b>	<b>19,46</b>	<b>100,83</b>	86,59%
<b>ADM</b>	-	203,76	203,76	-	15,61	15,61	13,41%
<b>TOTAL GENERAL</b>	<b>1 061,74</b>	<b>457,68</b>	<b>1 519,42</b>	<b>81,37</b>	<b>35,07</b>	<b>116,44</b>	100,00%

Il ressort des tableaux ci-dessus que le financement de la BAD s'élève à 100,83 millions UC soit 86,59% du coût.

## 5. EXECUTION DU PROJET

### 5.1 Organe d'exécution

La société des Autoroutes Du Maroc (ADM) est l'organe d'exécution du projet et est également l'Emprunteur. Elle assure la gestion, la coordination et le suivi du projet. ADM dispose de compétences avérées dans ce domaine, ce qui lui a permis de mener à bien la construction de plus de 611 km d'autoroutes.

### 5.2 Dispositions institutionnelles

5.2.1 La responsabilité de la gestion du projet est confiée à la Direction du Développement (DD) pour le volet technique et la Direction des Affaires Administratives et Financières pour le volet financier. Un coordinateur du projet a été désigné au sein de la DD ; il est en charge d'assurer le suivi du projet et la coordination avec les différents services d'ADM. Pour chaque tronçon homogène, le suivi des chantiers est pris en charge par une division de travaux. Chaque division assure sur le terrain le suivi de la réalisation des travaux, le contrôle technique y afférent, la certification des travaux exécutés ainsi que leur facturation et prépare les rapports d'avancement des travaux. Ces divisions sont constituées d'ingénieurs, de techniciens, et de comptables ayant une expérience confirmée pour avoir participé et géré des travaux autoroutiers similaires. L'organigramme d'ADM est joint en annexe 3.

5.2.2 Le projet fera également appel aux services d'un bureau d'études, d'ingénieurs résidents, et ponctuellement d'experts pour des interventions spécifiques. Des laboratoires spécialisés assureront le contrôle de qualité. La vérification des comptes du projet sera assurée par un cabinet d'audit externe.

### 5.3 Calendrier d'exécution et de supervision

5.3.1 Le calendrier d'exécution du projet établi sur la base des durées élémentaires pour chacune des composantes montre que l'exécution du projet s'étalera sur 4 ans à partir de la date d'approbation du prêt de la Banque. L'achèvement physique des travaux est prévu pour décembre 2009. Les calendriers d'exécution détaillés de l'autoroute Marrakech – Agadir et de la section financée par la Banque sont donnés en annexe 5.

#### Calendrier des dépenses

5.3.2 Le calendrier de dépenses par années et par source de financement est donné dans les tableaux ci-après.

**Tableau 4.9 : Calendrier des dépenses par année**

Années	En millions DH			En millions UC			%
	Devises	ML	Coût total	Devises	ML	Coût total	
2006	106,17	45,77	151,94	8,14	3,51	11,64	10%
2007	318,52	137,30	455,83	24,41	10,52	34,93	30%
2008	318,52	137,30	455,83	24,41	10,52	34,93	30%
2009	318,52	137,30	455,83	24,41	10,52	34,93	30%
<b>TOTAL GENERAL</b>	<b>1 061,74</b>	<b>457,68</b>	<b>1 519,42</b>	<b>81,37</b>	<b>35,07</b>	<b>116,44</b>	<b>100%</b>

**Tableau 4.10 : Calendrier des dépenses par année et par source de financement**

ANNEE	En millions UC				
	2 006	2 007	2 008	2 009	Total
SOURCE					
BAD	10,08	30,25	30,25	30,25	100,83
ADM	1,56	4,68	4,68	4,68	15,61
<b>TOTAL GENERAL</b>	<b>11,64</b>	<b>34,93</b>	<b>34,93</b>	<b>34,93</b>	<b>116,44</b>

#### Supervision

5.3.3 Le calendrier des activités de suivi des composantes financées par la Banque se présente comme suit:

**Tableau 5.1 : Calendrier des activités de suivi**

Dates approximatives	Activité	Spécialité	Personnel BAD Hommes/semaines
2006	Mission de lancement conjointe (BAD/autres bailleurs de fonds)	Ingénieur civil Expert en environnement Chargé des décaissements	3/1
2007	Mission de supervision conjointe (BAD/autres bailleurs de fonds)	Ingénieur civil Expert en environnement	3/2
	Mission de supervision	Ingénieur civil Expert en environnement	2/2
2008	Revue à mi-parcours	Ingénieur civil Analyste financier Economiste des transports Expert en environnement Chargé des décaissements	5/2
	Mission de supervision	Ingénieur civil Expert en environnement	3/2
2009	Mission de supervision	Ingénieur civil Expert en environnement	2/2
2010	Mission d'achèvement	Ingénieur civil Expert environnement Analyste financier Economiste des transports	4/2

#### 5.4 Dispositions relatives à l'acquisition des travaux et services

5.4.1 Le projet a fait l'objet d'une action anticipée d'acquisition des travaux et prestations de contrôle et de surveillance des travaux. Les dispositions relatives à l'acquisition sont résumées dans le Tableau 5.2. Toute acquisition de travaux et services, financée par la Banque, se fera conformément aux Règles de procédure de la Banque en utilisant les Dossiers-types d'appel d'offres appropriés.

5.4.2 La demande d'utilisation de la procédure d'actions anticipées a été approuvée avec toutes les réserves d'usage, sans aucun engagement de la Banque au financement du projet. Conformément aux règles de la Banque, une note d'information a été distribuée au Conseil d'administration à ce sujet.

5.4.3 Il y a lieu de préciser que les travaux d'aménage et de rétablissement de réseaux ainsi que les prestations des laboratoires sont financés par ADM. De ce fait, il sera appliqué à ces acquisitions les règles de procédures du Maroc en la matière.

Tableau 5.2 : Dispositions relatives à l'acquisition des travaux et services

Catégories	En millions UC				
	AOI	AON	Liste restreinte	Fin autres que BAD	total
A ) Travaux <sup>2</sup>					
Travaux routiers et OA	62,96( 62,96)				62,96( 62,96)
Terrain d'assiette				2,50	2,50
Travaux d'équipement de sécurité	15,30(15,30)				15,30(15,30)
Travaux signalisation		1,77(1,77)			1,77(1,77)
Travaux équipement péage	1,19(1,19)				1,19(1,19)
Infrastructures d'exploitation		3,27(3,27)			3,27(3,27)
Clôtures de l'autoroute		6,12(6,12)			6,12(6,12)
Plantations		5,10(5,10)			5,10(5,10)
Amenée de réseaux et rétablissement				5,63	5,63(0,00)
B) - Services de consultants					
Audits			2,59 (2,59)		2,59 (2,59)
Travaux de laboratoire /contrôle de qualité				7,48	7,48(0,00)
Contrôle et surveillance des travaux			2,53 (2,53)		2,53 (2,53)
Total	79,45 (79,45)	16,26(16,26)	5,12 (5,12)	15,61	116,44(100,83)

*Les chiffres entre parenthèses concernent les montants financés par la Banque*

5.4.4 Les acquisitions des travaux routiers et ouvrages d'art d'un montant de 62,96 millions d'UC, ainsi que les travaux d'équipement de sécurité d'un montant total de 15,30 millions d'UC et les travaux d'équipement de péage d'un montant total de 1,19 million d'UC feront l'objet d'appels d'offres internationaux. Les travaux de signalisation pour un montant total de 1,77 million d'UC, de travaux des infrastructures d'exploitation d'un montant total 3,27 millions d'UC, et travaux de clôture pour un montant total de 6,12 millions d'UC, feront l'objet d'appels d'offres nationaux. Les travaux de plantation (5,10 millions d'UC) feront également l'objet d'un appel d'offres national. Pour les appels d'offres nationaux, le montant

de chaque marché n'excédera pas 1 million d'UC. Le caractère, la localisation et l'importance des travaux à réaliser sont tels qu'il est peu probable qu'ils puissent susciter des soumissions provenant de l'extérieur ; toutefois, tout candidat extérieur éligible a le droit de soumissionner, s'il souhaite participer à ces appels d'offres. De plus, il existe sur le marché marocain un nombre important d'entreprises ayant les qualifications suffisantes pour ce type de travaux.

#### Services de consultants

5.4.5 Les prestations de contrôle et surveillance des travaux financés par la Banque d'un montant de 2,53 millions d'UC seront exécutées par un bureau d'études. Le marché correspondant sera attribué sur la base d'une liste restreinte après pré qualification, et la procédure de choix sera basée sur l'évaluation technique des propositions et la prise en compte de leurs prix. Il est également prévu que les prestations d'audits d'un montant total de 2,59 millions d'UC seront acquises sur la base d'une liste restreinte de bureaux d'audit. La procédure de choix sera basée sur la comparabilité des propositions techniques et la prise en considération de l'offre la moins disante.

#### Note d'information générale sur les acquisitions

5.4.6 Le texte d'une note d'information générale sur l'acquisition (NGA) sera adopté avec ADM lors des négociations et sera publié dans le "Development Business" dès approbation par le Conseil d'Administration de la proposition de prêt.

#### Procédures d'examen

5.4.7 Dans le cadre des actions anticipées d'acquisition, le dossier de présélection pour les travaux autoroutiers de la section Chichaoua- Imintanout et le dossier de pré qualification du consultant pour le contrôle et la surveillance des travaux y afférents ont reçu la non objection de Banque. Pour les autres acquisitions (travaux d'équipements et de sécurité, infrastructures d'exploitation, clôtures et plantations), les documents suivants seront soumis à la non objection préalable de la Banque à savoir: (i) les notes d'information spécifiques sur les acquisitions; (ii) les dossiers d'appels d'offres, dossiers de présélection, dossiers de consultation, Termes de références et lettres d'invitation aux consultants; (iii) les rapports d'évaluation des offres des entreprises ou des propositions de consultants comportant les recommandations sur l'attribution des marchés; (iv) les projets de contrat si, ceux incorporés dans le dossier d'appels d'offres ou de consultation ont été modifiés.

#### Lois et réglementations nationales

5.4.8 Les lois et réglementations nationales concernant la passation des marchés du Royaume du Maroc ont été examinées et jugées acceptables. ADM sera responsable de la passation des marchés de travaux et services. Les ressources, la capacité, l'expertise et l'expérience d'ADM sont adéquates et détaillées au paragraphe 5.2.1.

#### 5.5 Dispositions relatives aux décaissements

Les différents services d'ADM impliqués dans l'exécution du projet ont bénéficié d'une journée d'étude spécifique aux règles de procédures de la Banque notamment en matière de décaissement. La méthode de paiement direct est envisagée pour les travaux et les

prestations de consultants. En cas de besoin, les autres méthodes de décaissement feront l'objet de négociations et figureront dans la lettre de décaissement présentée lors des négociations du prêt.

## 5.6 Suivi et évaluation

5.6.1 La coordination est confiée à un chargé de projet en collaboration avec la Division des travaux correspondante. Les divisions des travaux sont constituées d'ingénieurs, de techniciens et de personnel administratif ayant une expérience confirmée pour avoir participé et géré des travaux autoroutiers similaires. Elle supervise les aspects techniques et administratifs de l'exécution et a la charge de l'établissement des dossiers d'appels d'offres de travaux, l'administration des contrats et la supervision générale du projet.

5.6.2 ADM transmettra à la Banque des rapports trimestriels d'avancement des travaux. Ces rapports s'appuieront entre autres sur les données fournies par les rapports d'avancement des chantiers élaborés par les divisions de travaux, le bureau externe ainsi que le laboratoire.

5.6.3 Pour s'assurer d'une bonne exécution du projet et mettre à profit les enseignements tirés des interventions de la Banque dans le secteur, il est prévu une mission de lancement du projet. Dans ce cadre, il sera rappelé les méthodes d'acquisition et les dispositifs adéquats pour répondre aux exigences du projet en matière d'exécution. Il est également prévu une revue à mi parcours et des missions de supervision régulières du projet.

5.6.4 A la fin de l'exécution du projet, ADM établira un rapport d'achèvement du projet suivant le canevas type de la Banque. Ce rapport constituera le document de référence qui servira à la préparation du rapport d'achèvement de la Banque.

## 5.7 Rapports financiers et audit

5.7.1 ADM, à travers sa « division travaux », est chargée de la tenue de la comptabilité et de faire ressortir les comptes du projet conformément aux règles en la matière. ADM possède une grande expérience dans la gestion des projets et a mis en place un système satisfaisant de traitement des informations.

5.7.2 L'audit des comptes du projet sera assuré par un cabinet externe à recruter selon les procédures de la Banque et les résultats seront communiqués à la Banque.

## 5.8 Coordination de l'aide

5.8.1 Le projet est financé sur une base parallèle avec d'autres bailleurs de fonds. De ce fait, la Banque a attaché une attention toute particulière à la collaboration avec ses partenaires au cours des différentes phases de préparation du projet. Cette coordination a été matérialisée par plusieurs rencontres techniques et des échanges d'informations et de documents sur les divers aspects du projet et particulièrement le volet environnemental. La Banque poursuivra les échanges d'informations avec ces institutions dans le cadre du projet, soit directement, soit par le biais de l'Agence d'exécution.

5.8.2 Il convient de noter que tous les bailleurs de fonds participant au financement du projet ont déjà procédé à la signature de leurs conventions de prêts. Des copies signées des dites conventions ont été communiquées à la Banque.



## **6 DURABILITE ET RISQUES DU PROJET**

### **6.1 Durabilité et charges récurrentes**

6.1.1 Le projet a fait l'objet d'études appropriées par des bureaux qualifiés. Le projet prévoit une présélection des entreprises pour la réalisation des travaux. Cette disposition est de nature à assurer la qualité des travaux et une durabilité du projet. De plus, les dispositions adéquates sont prises dans le cadre du projet, pour un contrôle efficace des travaux.

6.1.2 Pour assurer la durabilité du projet, ADM a élaboré un plan glissant d'entretien des infrastructures pour tenir compte de l'évolution des coûts de maintenance par nature d'intervention. Ainsi, ADM prévoit dans le cadre de ses charges d'exploitation la prise en compte de ces dépenses à savoir : 130 000 DH/KM/AN pour l'entretien courant et 2 000 000 DH/KM tous les 9 ans. Ce plan d'entretien usuel a permis de maintenir le réseau autoroutier dans un bon état de service. Pour une mise en œuvre plus efficiente de ce dispositif d'entretien, ADM a pris la décision d'externaliser les travaux y afférents. De plus, la société a mis en place des équipes mobiles pour assurer une surveillance quotidienne touchant aussi bien à la sécurité des infrastructures que des usagers.

### **6.2 Principaux risques et mesures d'atténuation**

6.2.1 Le principal facteur susceptible d'affecter les résultats d'ADM est constitué par le risque que le trafic n'évolue pas selon les hypothèses retenues relatives à l'augmentation du trafic autoroutier. Cependant, au vu du comportement du trafic sur le réseau autoroutier sur les 15 dernières années (6% à 17%), l'hypothèse retenue, d'une hausse moyenne sur l'ensemble du réseau de 4% par an, est très conservatrice

6.2.2 Afin de limiter son exposition au risque de change, ADM s'efforce d'équilibrer la part de sa dette libellée dans les principales devises internationales. Par ailleurs, la société a engagé avec le soutien de l'Etat marocain, un programme de financement en monnaie locale à travers l'émission d'obligations garanties par l'Etat. Afin de pouvoir faire face à une éventuelle hausse de ses frais financiers sous l'effet d'une variation du taux de change, ADM provisionne chaque année un montant correspondant à 2% de l'encours des emprunts libellés en devises.

## **7 AVANTAGES DU PROJET**

### **7.1 Analyse financière**

L'analyse financière du projet a été conduite en procédant à une estimation des recettes et des coûts liés à la construction et à l'exploitation du tronçon Marrakech-Agadir sur une durée de 30 ans à compter de la mise en circulation de l'ouvrage. Les hypothèses utilisées ainsi que l'analyse détaillée sont présentées en annexe 8. En utilisant, un taux d'actualisation de 4% qui est proche du coût moyen des emprunts souscrits par ADM, le projet présente une valeur actuelle nette de 10,6 milliards de dirhams. Le taux de rentabilité interne du projet est de 7,9%.

## 7.2 Analyse économique

7.2.1 L'axe Marrakech-Agadir est un maillon important du réseau routier situé dans la partie septentrionale de Rabat ; cette liaison autoroutière prévue constitue le dernier maillon important et le prolongement de la liaison autoroutière Nord-Sud du pays, Tanger-Rabat-Casablanca-Marrakech. Elle est appelée à jouer un rôle de première importance dans les échanges nord-sud aussi bien à l'échelle nationale qu'internationale ; elle est indispensable eu égard à la nécessité de répondre aux activités économiques et sociales des deux pôles économiques potentiellement les plus dynamiques du Royaume. A ce titre, la réalisation du projet autoroutier répond à un besoin de capacité supplémentaire que la route nationale 8 ne pourra pas à terme contenir, compte tenu de la croissance inévitable du trafic sur cet axe. A défaut, l'économie marocaine en souffrirait par des coûts d'exploitation du couloir existant exorbitants, des temps de voyages prohibitifs et des charges anormalement élevées liées à la sécurité routière et l'impossibilité de réaliser les conditions d'une croissance économique soutenue, basée sur le développement, pour les dix prochaines années des activités industrielles et touristiques.

7.2.2 L'évaluation économique de l'axe autoroutier Marrakech-Agadir a été faite en tenant compte de la totalité du linéaire. Elle est basée sur la prise en compte d'un trafic actuel et prévisionnel apprécié à partir d'enquêtes de trafic origines-destination et sur des affectations de trafic sur le projet autoroutier pour une période de 30 ans correspondant à une durée significative d'exploitation de l'infrastructure.

7.2.3 L'évaluation économique a été menée sur la base du modèle HDM IV et calibré pour tenir compte des spécificités locales; la viabilité économique des travaux a été ainsi appréhendée sur la base du critère de taux de rentabilité interne dont le modèle a servi de cadre méthodologique. Les paramètres utilisés, résultant de l'analyse des situations sans et avec projet, sont les suivantes : i) le trafic actuel et son évolution future, ii) les coûts d'exploitation des véhicules ; les coûts du temps ; iii) les coûts d'entretien, le coût des accidents et iv) le coût économique de l'investissement. Ainsi, les avantages tirés de la réalisation du projet se décomposent en gains de temps, en coûts d'exploitation des véhicules évités et en gains en matière de sécurité

7.2.4 Les coûts et avantages pour la société sont déterminés en éliminant les impôts et taxes considérés non pas comme des coûts mais comme des transferts entre agents économiques ; il n'a pas été tenu compte d'un écart de taux de change.

### Le trafic

7.2.5 Le réseau de référence considéré, porteur du trafic normal, est constitué de la RN 8 et d'une zone élargie caractérisée par sa fonction et ses caractéristiques collectrices et distributrices des flux de et vers le projet. A ce trafic normal s'ajoute le trafic de report intermodal (aérien vers la route), déterminé sur la base d'études appropriées. De plus, il a été retenu la prise en compte d'un trafic induit de 10% pour les véhicules légers et 3% pour les véhicules lourds. La croissance de la demande de transport a été appréhendée sur la base d'une relation empirique liant la variation des trafics à celle du PIB et qui a été calée sur la base des évolutions constatées au cours des quinze dernières années. Il en ressort un taux d'évolution du trafic estimé à 5,4%. Le trafic prévisionnel moyen journalier annuel entre les années 2010 et 2030, varie, sur la totalité du linéaire, d'un minimum de 4800 à près de 12.000 véhicules/jour.

### Les coûts de fonctionnement des véhicules

7.2.6 La détermination des Coûts d'exploitation des véhicules est fondée sur le modèle HDM (module VOC), enrichi des équations du modèle de COBA pour tenir compte de la congestion et des vitesses élevées. Les catégories de véhicules ont été regroupées en 3 types : le véhicule léger ( VL) et les Poids Lourds (PL1 <8t et PL2 > 8t. Ces coûts ont été calculés en coûts économiques.

### Les coûts d'entretien

7.2.7 Les coûts d'entretien ont été estimés à partir des coûts d'entretien déterminés par l'étude d'avant-projet et confirmés par ADM. Ils sont de 130.000 DH/Km/an pour l'entretien courant et l'exploitation et de 2 millions DH/km pour l'entretien périodique prévu tous les 9 ans.

### Les coûts d'investissement

7.2.8 Les coûts d'investissement pris en compte sont des coûts économiques ; ils ressortent des études d'ingénierie réalisées dans le cas de l'étude d'avant-projet pour chacune des sections du projet. Ils sont de 7, 5 milliards de DH répartis à raison de 10% en 2006, 30% en 2007, 30% en 2008 et 30% en 2009 ; l'année de mise en service du tronçon total est 2010 ; compte tenu de la stratégie d'entretien adoptée (entretien courant et périodique) la valeur de l'infrastructure au bout des 30années est estimée à 4 725 millions de DH.

### Rentabilité économique

7.2.9 Les avantages retirés par la collectivité dans la situation avec projet par rapport à la situation de référence sont constitués des réductions de coût de circulation des véhicules, des gains de temps et des avantages liés à une amélioration de la sécurité. Il ressort du calcul économique, sur la base des avantages nets, que le taux de rentabilité du projet s'établit à 12,3% avec une valeur actuelle nette de 205 millions de DH. Ces données traduisent l'intérêt et l'importance économique et sociale de l'infrastructure. Le tableau de calcul figure en annexe 9.

## 7.3 Analyse de l'impact social

### Impact social pendant la phase de l'exploitation

7.3.1 Au-delà de ses impacts spécifiques présentés à la Section 4.7, le projet aura un impact social. L'impact social positif se manifestera principalement au niveau des grands centres urbains de Marrakech et Agadir, ainsi que le long du tracé de l'autoroute. Le projet permettra de relier ces deux grandes villes touristiques du Maroc, avec une influence positive sur l'emploi dans le secteur de l'artisanat, de l'hébergement et du transport. L'autoroute va aussi augmenter l'attractivité de la région entre ces deux villes, en favorisant le tourisme dans la région traversée, ce qui aura des impulsions sur la création d'emplois dans l'artisanat et dans la restauration. Enfin, les emplois créés constitueront des opportunités pour les chômeurs et les jeunes de la région. Le secteur artisanal, dont l'activité est re-dynamisée traditionnellement avec la relance du secteur touristique, bénéficiera des retombées positives par l'augmentation des ventes des produits artisanaux et le développement des petites unités de fabrication et d'artisans individuels, dans les centres touristiques de Marrakech et Agadir.

### Impacts sur la pauvreté

7.3.2 Pendant la phase des travaux sur toute la longueur du projet autoroutier, environ 2000 emplois temporaires au profit de la population riveraine seront créés. Par ailleurs, les activités du projet vont induire une augmentation de la fréquentation des hôtels et des restaurants locaux ; ils généreront des emplois en conséquence. De plus, la population active de la zone du projet bénéficiera de la création d'environ 250 emplois permanents pour les besoins de l'exploitation de l'autoroute (maintenance et entretien de l'ouvrage, péages, sécurisation etc.).

### Impacts sur la santé

7.3.3 La sécurité autoroutière sera bénéfique pour la santé de la population, grâce au transfert du trafic des routes nationales vers l'autoroute, présentant des caractéristiques géométriques plus sécuritaires. Les riverains des routes nationales actuelles profiteront d'une réduction des nuisances (pollution de l'air et bruit).

### Impacts sur le genre

7.3.4 La situation des femmes s'est nettement améliorée dans les dernières années au Maroc. La réalisation du projet contribuera à l'amélioration des conditions de vie des femmes en particulier en facilitant leur déplacement dans le cadre de leurs activités économiques et aussi leur accès aux infrastructures sociales. L'ouverture et la publicité de leurs activités vers l'extérieur de la zone seront nettement favorisées par l'autoroute. Les gains de temps escomptés pourront concourir à la croissance et à la diversification des activités socio-économiques des femmes. La Moudaouna (le nouveau Code de la Famille) est un pas important en direction de la considération et la promotion de la femme au Maroc. Au niveau de l'éducation et de la réduction des disparités hommes-femmes, le Maroc est en train d'aller au delà des Objectifs du Millénaire pour le Développement (OMD). Le taux d'activité était de 28,4 % pour les femmes et 77,5 % pour les hommes. Les coopératives d'Arganiers concernent exclusivement les femmes. L'autoroute va permettre d'améliorer sensiblement l'accessibilité des coopératives pour leurs visiteurs et clients, et une mobilité plus accrue des différentes couches sociales de la région du projet.

## 7.4 Analyse de sensibilité

### Sensibilité à la rentabilité financière

7.4.1 Des tests de sensibilité ont été réalisés pour apprécier l'influence des changements de certains paramètres sur la rentabilité financière du projet. Les tests effectués correspondent à une augmentation des coûts de 10% et à une diminution de 10% des recettes. La hausse des coûts tout comme la diminution des recettes se traduiraient par un TRI passant de 7,9% de 7,5% tandis que l'effet combiné de ces deux variations induirait un TRI de 6,9%. Dans tous les cas le TRI obtenu reste nettement supérieur au taux de référence de 4% (correspondant au taux moyen des emprunts d'ADM) ce qui permet de confirmer la viabilité financière du projet.

### Sensibilité à la rentabilité économique

7.4.2 Des tests de sensibilité ont été réalisés pour apprécier l'influence des changements de certains paramètres sur la rentabilité économique du projet ; ainsi avec une augmentation des coûts de 10%, le TRI se situe à 12,1%. Si les avantages du projet diminuent de 10%, le TRI se situe à 12,0%. Il ressort de ces tests que le projet demeure économiquement rentable même si on considérait ces cas défavorables.

7.4.3 Une combinaison des deux hypothèses ci dessous donne un taux de rentabilité économique de 11%. Cependant la qualité de la préparation du dossier technique, la référence en ce qui concerne la détermination des coûts unitaires des travaux aux prix des marchés similaires, font qu'il y a peu de chance que les coûts augmentent au delà des dispositions prises (imprévus physiques). En outre, les observations faites quant au comportement du trafic autoroutier au Maroc montrent une tendance prononcée plutôt à la hausse ; ceci conforte les hypothèses initiales. Cette analyse milite en faveur de la réalisation du projet.

## **8. CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS**

### 8.1 Conclusions

8.1.1 Le projet participe à l'amélioration du niveau de vie des populations et à la réduction du chômage en soutenant le développement économique du pays et plus particulièrement le secteur du tourisme, il renforce les capacités de transports entre Marrakech et Agadir et contribue à l'amélioration de la sécurité de transport routier entre Marrakech et Agadir

8.1.2 La conception du projet permettra à la fois de résoudre les contraintes liées au flux important du trafic transitant actuellement entre Marrakech et Agadir, et d'améliorer sécurité de la circulation routière à travers la mise à disposition d'une liaison autoroutière sécurisée avec une signalisation adéquate. Le projet affiche un taux de rentabilité économique de 12,3% et un taux de rentabilité financière de 7,9%.

8.1.3 Il ressort de la situation financière d'ADM que malgré un fort endettement lié à la réalisation simultanée de multiples tronçons du réseau autoroutier national, la société sera en mesure de faire face à ses engagements financiers grâce d'une part, à un résultat d'exploitation largement positif et en forte progression tout au long de la période et d'autre part, grâce au soutien financier de l'Etat qui interviendra à travers des augmentations de capital et en garantissant les emprunts souscrits et obligations émises par ADM.

8.1.4 Sur le plan environnemental et social, le projet améliore les conditions de déplacement dans la zone d'influence du projet et offre des opportunités d'emplois temporaires et permanents. La population de la Wilaya de Marrakech bénéficiera d'une diminution des nuisances produites par la circulation, le nombre d'accidents diminuera le long du tronçon de l'autoroute. Par ailleurs, les expropriations des terrains et les déplacements des populations sont très limités et feront l'objet d'indemnités conformément à la réglementation marocaine. L'autoroute traverse un paysage couvert d'Arganiers, un arbre endémique et protégé. Des études détaillées ont déterminé son statut juridique, sa protection et son importance pour les populations locales. Cet aspect concerne particulièrement les deux derniers tronçons côté Agadir, qui sont financés par le FADES et la JBIC.

## 8.2 Recommandations

Il est recommandé d'accorder à la Société Nationale des autoroutes du Maroc (ADM) un prêt avec garantie de l'Etat marocain n'excédant pas 118,6 millions euros pour la réalisation du projet tel que décrit dans le présent rapport d'évaluation. Outre les modalités habituelles du Groupe de la Banque, le prêt sera subordonné aux conditions particulières ci-après :

### Conditions de mise en vigueur du prêt

- (i) L'entrée en vigueur de l'accord de prêt est subordonnée à la réalisation par l'Emprunteur et le Garant, des conditions spécifiées à la section 5.01 des Conditions Générales applicables aux accords de prêt et aux accords de garantie.

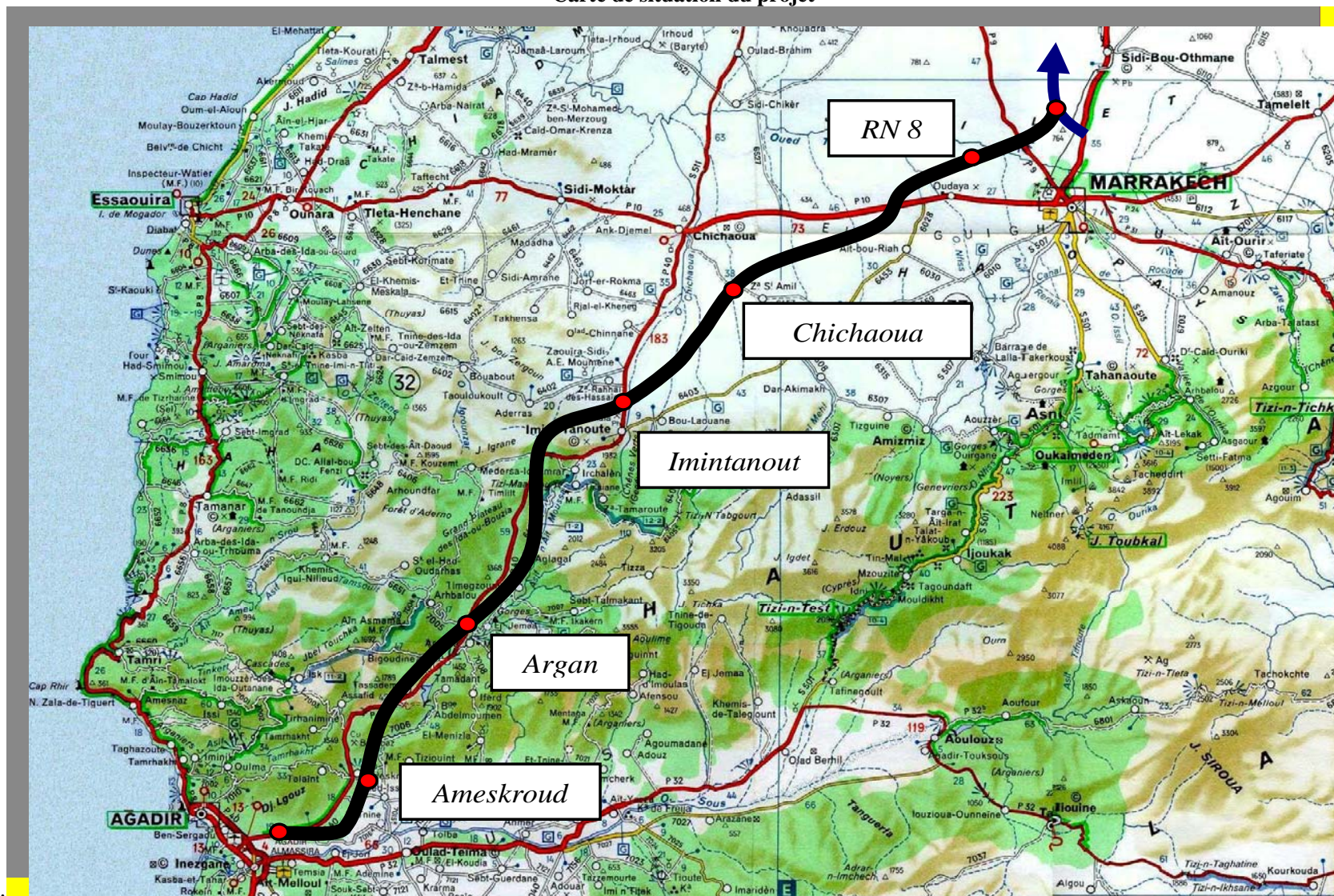
### Autres conditions

L'emprunteur devra en outre :

- (i) communiquer à la Banque, chaque année, pendant toute la durée d'exécution du projet l'état des réalisations du contrat-programme et les mesures éventuelles prises, ou à prendre, afin d'améliorer la situation financière d'ADM ; (paragraphe 3.4.24) ;et
- (ii) maintenir, un ratio d'endettement inférieur à 3,8 ; un taux de couverture du service de la dette d'au moins 0,4 et un besoin annuel de trésorerie (après émissions obligataires) ne dépassant pas 10% du chiffre d'affaires ( paragraphes 3.4.22 et 3.4.24) ; et
- (iii) réaliser l'étude tarifaire et communiquer à la Banque avant fin 2009 les résultats de la dite étude (paragraphe 3.4.13).



ROYAUME DU MAROC-  
AUTOROUTE MARRAKECH-AGADIR  
Carte de situation du projet



**ROYAUME DU MAROC-  
AUTOROUTE MARRAKECH-AGADIR  
Carte de situation du projet**

ANNEXE 2 page 1/4

**Opérations du Groupe de la Banque au Maroc (avril 2006)**

<b>Nom du Pays: Maroc</b>									
<b>Nom du projet</b>	<b>Statut</b>	<b>Source</b>	<b>Date</b>	<b>Date</b>	<b>Date</b>	<b>Date</b>	<b>Montant</b>	<b>Montant</b>	<b>Montant non</b>
		<b>of Finance</b>	<b>approbat.</b>	<b>Signature</b>	<b>mise en vigueur</b>	<b>cloture</b>	<b>approuvé</b>	<b>annulé</b>	<b>décaissé</b>
<b>Secteur : Agriculture</b>									
TENSIFT INTEGRATED POULTRY COMPLEX	Non signé	BAD	28.04.1981				0,00	0,00	0,00
ELARGISSEMENT CANAL DE DOUKKALA	Achevé	BAD	13.09.1974	05.12.1974	22.12.1975	30.09.1979	4.000.000,00	2.732.906,91	0,00
BARRAGE DE SIDIDRISS	Achevé	BAD	27.06.1978	29.11.1978	09.03.1981	31.12.1983	5.000.000,00	0,00	0,00
SECONDE TRANCHE D'IRRIGATION DE GHARB	Achevé	BAD	29.05.1979	01.10.1979	21.10.1982	30.06.1994	8.000.000,00	837,01	0,00
RELANCE DU SECTEUR AGRICOLE	Achevé	BAD	24.10.1985	18.11.1985	21.10.1986	30.09.1990	45.000.000,00	0,00	0,00
DEVEL.RURAL INTEGRE PROVINCE DE SETTAT	Achevé	BAD	12.03.1985	23.12.1985	10.04.1987	31.12.1997	41.630.000,00	32.940.602,62	0,00
PROGRAMME D'AJUSTEMENT SECTEUR AGRICOLE	Achevé	BAD	14.12.1987	10.03.1988	30.09.1988	30.06.1994	117.000.000,00	0,00	0,00
ORMVAL DU LOUKKOS	Achevé	BAD	26.10.1987	10.03.1988	19.11.1990	21.12.1999	21.600.000,00	624.532,29	0,00
DEVEL. PASTORAL - ELEVAGE DS L'ORIENTAL	Achevé	BAD	14.05.1990	31.10.1990	22.09.1992	31.12.2001	5.460.000,00	2.417.837,67	0,00
PROJET CONSERVATION DES RESSOURCES NAT.	Achevé	BAD	14.05.1990	31.10.1990	27.01.1994	31.12.1997	8.330.000,00	5.173.083,08	0,00
PROJET DE CONSERVATION DES RESSOUR.NATUR	Achevé	Don FAD	14.05.1990	31.10.1990	29.12.1992	31.12.1998	2.440.788,00	1.588,65	0,00
PROJET DE CONSERVATION DES RESSOUR.NATUR	Achevé	FAD	14.05.1990	30.11.1990	27.01.1994	31.12.1998	3.794.734,00	647.412,84	0,00
PROJET DEVELMT PASTORAL ET ELEVAGE DANS L'ORIENTAL	Achevé	FAD	14.05.1990	30.11.1990	28.09.1992	31.12.2001	15.473.674,00	7.202.420,17	0,00
PROJET D'IRRIGATION DES DOUKKALA	Achevé	BAD	29.10.1991	05.03.1992	08.07.1994	30.06.2000	130.000.000,00	54.626.777,70	0,00
ETUDE IRRIGATION DES ZONES DU GHARB (DON)	Achevé	Don FAD	31.08.1993	19.11.1993	06.05.1996	31.12.1999	2.410.000,00	1.060.877,65	0,00
<b>TOTAL : Agriculture</b>							<b>410.139.196,00</b>	<b>107.428.876,59</b>	<b>0,00</b>
<b>Secteur : Industrie</b>									
INVESTMENT PROPOSAL-LOAN TO CAROGUA S.A.	Non signé	ADB Loan	16.12.1991				0,00	0,00	0,00
ETUDE D'UN PLAN DE DEVELOPPEMENT MINIER	Achevé	ADF Grant	23.06.1993	19.11.1993	29.01.1996	31.03.2000	1.657.894,00	18.930,19	0,00
<b>TOTAL : Industrie</b>							<b>1.657.894,00</b>	<b>18.930,19</b>	<b>0,00</b>
<b>Secteur : Environnement</b>									
Mise à niveau environnementale de la Sam	Non actif	Guichet privé	22.06.2005	03.12.2005			59.000.000,00	0,00	0,00
<b>TOTAL : Environnement</b>							<b>59.000.000,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>



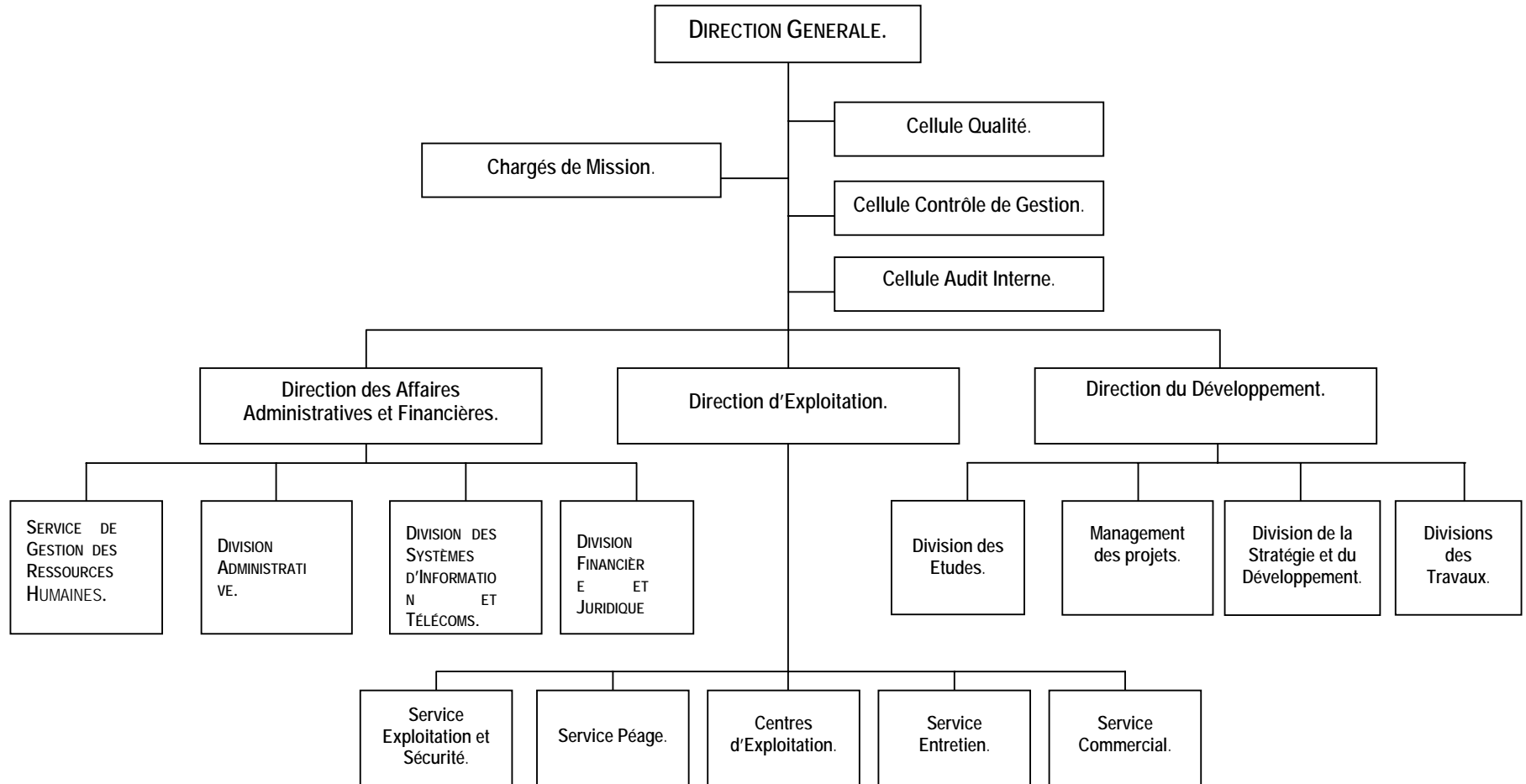
<b>Secteur : Transport</b>									
PROJET DE REHABILITATION FERROVIAIRE	Annulé	BAD	02.12.1996	20.05.1997		31.12.2002	0,00	0,00	0,00
PROJET DE REHABILITATION FERROVIAIRE	Achévé	BAD	16.12.1998	08.03.1999	06.04.2001	30.06.2005	81.500.000,00	11.408.252,78	0,00
AMELIORAT ET RENFORCMT DES CAPACITES DES AEROPORT	En cours	BAD	18.04.2001	06.01.2002	18.09.2002	31.12.2006	77.800.000,00	0,00	43.292.918,72
Appui Budgétaire-Réforme Transport(PAST)	En cours	BAD	01.12.2004	07.02.2005	14.09.2005	31.12.2007	240.000.000,00	0,00	120.000.000,00
ROUTES SECONDAIRES - TERTIAIRES (PERST)	Achévé	BAD	11.12.1985	23.12.1985	03.11.1987	31.12.1994	49.000.000,00	175.646,59	0,00
PROGRAMME SECTORIEL DE TRANSPORT	Achévé	BAD	25.11.1987	10.03.1988	18.01.1990	31.12.1998	94.000.000,00	764.104,06	0,00
DEUXIEME PROJET ROUTIER	Achévé	BAD	11.06.1990	05.12.1990	25.02.1992	31.12.1996	25.750.000,00	4.145.155,22	0,00
PROJET DE REHABILITATION AEROPORTUAIRE	Achévé	BAD	14.12.1992	06.04.1993	12.10.1993	31.01.2002	70.000.000,00	26.711.326,35	0,00
TROISIEME PROJET ROUTIER	Achévé	BAD	15.12.1994	19.05.1995	05.11.1997	31.08.2001	60.000.000,00	30.625.760,14	0,00
<b>TOTAL : Transport</b>							<b>698.050.000,00</b>	<b>73.830.245,14</b>	<b>163.292.918,72</b>
<b>Secteur : Eau &amp; assainismt</b>									
AJUSTEMENT STRUCTUREL SECTEUR DE L'EAU	En cours	BAD	03.12.2003	14.10.2004		31.12.2006	215.000.000,00	0,00	215.000.000,00
Huitième Projet d'AEPA	En cours	BAD	24.11.2004	07.02.2005	24.11.2005	31.12.2010	66.500.000,00	0,00	62.149.333,23
ADDUCTION D'EAU DE MARRAKECH	Achévé	BAD	08.06.1978	29.11.1978	24.08.1982	31.12.1983	5.000.000,00	705.446,93	0,00
APPROVIS. EAU POTABLE TANGER	Achévé	BAD	13.06.1984	09.05.1985	25.11.1987	30.06.1988	10.700.000,00	3.875.960,91	0,00
AEP TANGER (CHARFEL AKAB)	Achévé	BAD	18.08.1987	10.03.1988	21.12.1989	31.12.1996	7.950.000,00	1.378.797,81	0,00
BARRAGE D'EL HACHEF	Achévé	BAD	21.05.1991	29.11.1991	09.10.1992	31.12.1996	44.000.000,00	21.952.340,41	0,00
CINQUIEME PROJET D'EAU POTABLE RADEEF	COMP	BAD	23.03.1992	13.05.1992	28.09.1994	30.06.2001	4.200.000,00	1.515.049,26	0,00
CINQUIEME PROJET D'EAU POTABLE (ONEP)	COMP	BAD	23.03.1992	13.05.1992	27.01.1994	31.08.2001	55.800.000,00	7.889.148,03	0,00
SIXIEME PROJET D'ALIMENTATION EN EAU POTABLE	COMP	BAD	26.05.1994	20.07.1994	25.06.1996	31.12.2001	30.000.000,00	14.183.435,47	0,00
PROJET D'EAU POTABLE ET D'ASSAINISSEMENT	Achévé	BAD	09.06.1999	13.12.1999	01.08.2001		25.150.000,00	12.034.220,49	0,00
<b>TOTAL : Eau &amp; assainismt</b>							<b>464.300.000,00</b>	<b>63.534.399,31</b>	<b>277.149.333,23</b>
<b>Secteur : Energie</b>									
RENOUVELLEMENT DES RESEAUX DE TRANSPORT ELECT VII	Annulé	BAD	15.12.1994				0,00	0,00	0,00
RENOUVEL. RESEAUX DE TRANSPORT & DE REPART. ELECT.	Annulé	BAD	14.10.1997	28.05.1998		31.12.2001	25.306.536,86	25.306.536,86	0,00
INTERCONNEXION DES RESEAUX ELECTRIQUES	En cours	BAD	13.11.2002	06.05.2003	04.11.2003	31.12.2007	80.000.000,00	0,00	10.000.000,00
Centrale Thermo-solaire Ain Beni Mathar	Non actif	BAD	02.03.2005	29.08.2005		31.12.2010	136.450.000,00	0,00	136.450.000,00
O.N.E.(I)	Achévé	BAD	20.03.1970	28.07.1970	28.12.1971	30.06.1972	2.800.000,00	0,00	0,00
O.N.E.(II)	Achévé	BAD	24.01.1973	03.07.1973	07.03.1974	31.12.1976	3.000.000,00	0,00	0,00
O.N.E.(III)	Achévé	BAD	20.12.1976	18.02.1977	27.02.1977	31.12.1980	5.000.000,00	0,00	0,00
O.N.E.(IV)	Achévé	BAD	27.11.1979	05.02.1980	23.07.1980	31.12.1984	7.600.000,00	0,00	0,00
O.N.E.(V)	Achévé	BAD	27.10.1981	18.03.1983	06.12.1983	30.12.1986	10.000.000,00	0,00	0,00
MICRO CENTRALES HYDRO-ELECTRIQUES	Achévé	FAD	18.06.1986	14.01.1987	31.03.1988	30.06.1994	787.499,00	26,19	0,00
PROJET HYDROELECTRIQUE DE MATMATA	Achévé	BAD	18.10.1988	07.02.1989	20.03.1990	31.12.1996	51.000.000,00	1.911.264,02	0,00
ELECTRICITY VII	Achévé	BAD	23.03.1989	28.04.1989	18.01.1990	31.12.1994	39.000.000,00	1.049.979,27	0,00
<b>TOTAL : Energie</b>							<b>360.944.035,86</b>	<b>28.267.806,34</b>	<b>146.450.000,00</b>

<b>Secteur : Communications</b>									
DEVELOPMT DU SECTEUR DES INFRASTRUCT.D'INFORMATION	Achevé	BAD	04.04.2001	04.10.2001	06.06.2002	31.12.2006	100.000.000,00	0,00	0,00
PROJET DE DEVELOPPEMENT DES TELECOMMUNICATIONS	Achevé	BAD	14.12.1993	06.06.1994	27.11.1995	31.12.1997	42.750.000,00	29.158.241,92	0,00
PROGRAMME D'AJUSTEMT DU SECTEUR DES POSTES & TELECOM	Achevé	BAD	09.12.1998	10.05.1999	31.05.1999	31.12.2002	95.096.199,57	0,01	0,00
<b>TOTAL : Communications</b>							<b>237.846.199,57</b>	<b>29.158.241,93</b>	<b>0,00</b>
<b>Secteur : Finance</b>									
CINQUIEME LIGNE DE CREDIT A LA CNCA	Annulé	BAD	20.10.1993				0,00	0,00	0,00
LIGNE DE CREDIT A LA SGMB	Annulé	BAD	06.05.1993	13.05.1993		30.06.1997	20.000.000,00	20.000.000,00	0,00
LIGNE DE CREDIT (I)	Achevé	BAD	08.05.1974	25.06.1974	20.02.1975	30.06.1977	4.000.000,00	87.777,08	0,00
LIGNE DE CREDIT (II)	Achevé	BAD	16.07.1976	03.08.1976	18.01.1978	30.06.1979	3.000.000,00	148.261,60	0,00
LIGNE DE CREDIT (III)	Achevé	BAD	21.11.1978	29.11.1978	22.01.1980	31.12.1982	5.000.000,00	0,00	0,00
LIGNE DE CREDIT (IV)	Achevé	BAD	24.11.1981	16.02.1982	14.12.1983	30.06.1994	10.000.000,00	404.658,61	0,00
LIGNE DE CREDIT AGRICOLE	Achevé	BAD	16.03.1982	07.10.1982	24.03.1983	30.06.1986	10.000.000,00	0,00	0,00
LIGNE DE CREDIT AGRICOLE (II)	Achevé	BAD	23.08.1983	22.03.1984	12.07.1984	31.12.1988	30.000.000,00	0,00	0,00
LIGNE DE CREDIT AGRICOLE III	Achevé	BAD	17.06.1986	25.06.1986	27.02.1987	30.06.1994	62.400.000,00	0,00	0,00
LIGNE DE CREDIT (V)	Achevé	BAD	24.09.1986	18.12.1986	07.03.1988	31.12.1996	50.000.000,00	3.041,90	0,00
IV LIGNE CNCA	Achevé	BAD	16.10.1989	22.02.1990	28.12.1990	30.06.1994	56.160.000,00	0,00	0,00
LIGNE DE CREDIT B.C.P.; B.C.M.E; B.C.M	Achevé	BAD	29.10.1991	05.03.1992	26.04.1993	31.12.1996	25.000.000,00	11.647.405,08	0,00
LIGNE DE CREDIT B.C.P.; B.C.M.E; B.C.M	Achevé	BAD	29.10.1991	05.03.1992	08.01.1993	31.12.1996	30.000.000,00	0,00	0,00
LIGNE DE CREDIT B.C.P.; B.C.M.E; B.C.M	Achevé	BAD	29.10.1991	05.03.1992	25.08.1993	31.12.1996	25.000.000,00	17.128.782,17	0,00
LIGNE DE CREDIT A CIH	Achevé	BAD	29.10.1991	05.03.1992	09.11.1993	31.12.1996	10.000.000,00	4.973.500,68	0,00
SIXIEME LIGNE DE CREDIT A LA BNDE	Achevé	BAD	06.05.1993	13.05.1993	18.11.1993	30.06.1997	70.000.000,00	26.593.670,10	0,00
PROGRAMME D'APPUI AU SECTEUR FINANCIER-4	Achevé	BAD	12.12.2002	17.12.2002		31.12.2005	137.500.000,00	0,00	0,00
<b>TOTAL : Finance</b>							<b>548.060.000,00</b>	<b>80.987.097,22</b>	<b>0,00</b>

Project name	Sta- tus	Source of Finance	Approval Date	Signature D Ate	Effective. Date	Closing Date	Approved Amount	Cancelled Amount	Undisbursed Balance
Secteur : Social									
PROJET EDUCATION V	Achevé	BAD	24.11.1993	13.03.1995	04.12.1998	31.12.2005	30.000.000,00	25.484.475,06	0,00
PROJET EDUCATION V	Achevé	FAD	24.11.1993	13.03.1995	04.12.1998	31.12.2005	10.130.000,00	6.437.974,83	0,00
DEVELOPPEMENT DE L'ENSEIGNEMENT SCIENTIF & TECHNOLOGIQUE	En cours	BAD	30.11.2000	30.05.2001	17.09.2001	31.12.2007	32.410.000,00	0,00	27.811.802,52
PROJET D'APPUI A LA GENERALISATION DE L'ENSEIGNEMENT	En cours	BAD	30.11.2000	30.05.2001	17.09.2001	31.12.2007	76.089.844,80	0,00	63.400.018,76
APPUI A REFORME COUVERTURE MED.(PARCOUM)	En cours	BAD	12.12.2002	25.04.2003		31.12.2006	110.000.000,00	0,00	55.000.000,00
INTENS. FORMATION PROFESSIONNELLE	Achevé	BAD	11.12.1985	23.12.1985	07.04.1987	31.12.1997	25.500.000,00	7.834.782,11	0,00
INTENSIFICATION DE LA FORMATION PROFES.	Achevé	FAD	12.12.1985	23.12.1985	08.04.1987	31.12.1998	9.210.520,00	1.359.555,12	0,00
REFORME DU SYSTEME EDUCATIF	Achevé	BAD	27.11.1986	14.01.1987	21.04.1988	30.06.1994	60.000.000,00	57.427,60	0,00
ENSEIGNEMENT DE BASE	Achevé	BAD	23.03.1989	11.08.1989	17.07.1990	30.06.1997	31.000.000,00	4.086.478,34	0,00
ENSEIGNEMENT EN MILIEU RURAL	Achevé	BAD	29.10.1990	08.05.1991	10.11.1994	31.12.1999	37.000.000,00	26.983.354,32	0,00
RENFORCEMENT SOINS SANTE ZONE RURALE 10 PROVINCES	Achevé	BAD	26.08.1992	25.01.1993	27.10.1994	30.06.2004	18.500.000,00	7.610.771,45	0,00
RENFORCEMENT SOINS SANTE ZONE RURALE 10 PROVINCES	Achevé	FAD	24.08.1992	25.01.1993	27.10.1994	30.06.2004	18.421.040,00	6.076.716,59	0,00
<b>TOTAL : Social</b>							<b>458.261.404,80</b>	<b>85.816.680,22</b>	<b>146.211.821,28</b>
Secteur : Multi-Secteur									
Programme d'appui réforme administrative	Achevé	BAD	20.12.2004	07.02.2005	13.12.2005	31.12.2008	121.000.000,00	0,00	0,00
P.A.S.	Achevé	BAD	22.08.1989	11.09.1989	02.10.1989	30.06.1994	100.000.000,00	0,00	0,00
PROGRAMME D'AJUSTEMENT SECTEUR FINANCIER	Achevé	BAD	27.01.1992	05.03.1992	30.09.1992	31.12.1993	75.000.000,00	0,00	0,00
CONSOLIDATION DU PROGRAMME D'AJUSTEMENT STRUCT.	Achevé	BAD	01.09.1993	23.09.1993	08.12.1993	31.12.1994	100.000.000,00	2,23	0,00
PROGRAMME D'AJUSTEMENT SECTEUR FINANCIER II	Achevé	BAD	22.11.1995	30.11.1995	22.12.1995	31.12.1998	150.000.000,00	0,00	0,00
INSTITUTIONAL SAVINGS DEVELOPMENT PROGRAMME	Achevé	BAD	19.11.1997	28.05.1998	16.06.1998	31.12.2000	80.264.407,58	0,00	0,00
INSTITUTIONAL SAVINGS DEVELOPMENT PROGRAMME	Achevé	ADB Loan	19.11.1997	28.05.1998	16.06.1998	31.12.2000	88.738.000,00	0,00	0,00
PROGRAMME DE REFORMES ECONOMIQUES ET SOCIALES PRES	Achevé	ADB Loan	09.12.1998	10.05.1999	23.07.1999	31.12.2002	178.305.374,19	0,00	0,00
<b>TOTAL : Multi-Secteur</b>							<b>893.307.781,77</b>	<b>2,23</b>	<b>0,00</b>
<b>TOTAL GENERAL</b>							<b>4.089.416.512,00</b>	<b>469.042.279,17</b>	<b>749.954.073,23</b>
<b>TOTAL PRETS BAD</b>							<b>4.008.240.363,00</b>	<b>446.236.776,94</b>	<b>733.104.073,23</b>
<b>TOTAL PRETS FAD</b>							<b>57.817.467,00</b>	<b>21.724.105,74</b>	<b>0,00</b>
<b>TOTAL DONS FAD</b>							<b>6.508.682,00</b>	<b>1.081.396,49</b>	<b>0,00</b>
<b>TOTAL PRETS PUBLICS</b>							<b>4.072.566.512,00</b>	<b>469.042.279,17</b>	<b>733.104.073,23</b>

**ROYAUME DU MAROC-  
AUTOROUTE MARRAKECH-AGADIR  
Carte de situation du projet**

**ANNEXE 3**



*Source ADM*

## ANNEXE 4

ROYAUME DU MAROC  
AUTOROUTE MARRAKECH – AGADIR : COUT DETAILLE

En DH

LOT1 : Construction	Agadir- Amskr(11,5km)	Amskr- Argana(45,7km)	Argana- Imint2(42,9km)	Argana- Imint1(13,1km)	Imintanout- Chich(33km)	Chichaoua- RN8(34km)	RN8-Marrak Ouest (17km)	Contournement Marrak (33km)	Partie BAD	Total Général
Installation du chantier	35 109 516	100 000 000	69 913 044	50 086 956	33 580 500	31 880 142	789 291	34 238 765	33 580 500	355 598 215
Terrassements, assainissement et drainage	72 029 251	786 909 350	553 111 389	396 258 902	352 507 496	229 249 079	104 979 256	195 780 723	352 507 496	2 690 825 446
Chaussée	73 037 323	278 654 239	188 185 500	134 819 462	180 737 650	166 677 232	82 719 780	236 121 674	180 737 650	1 340 952 860
Ouvrages d'art	43 831 063	234 445 170	227 541 244	163 014 622	144 499 941	175 865 178	85 622 802	175 891 684	144 499 941	1 250 711 705
Expropriation	9 841 442	39 109 036	36 695 743	11 227 802	28 240 660	29 096 438	14 548 219	28 240 660	28 240 660	197 000 000
<b>SOUS TOTAL LOT 1</b>	<b>233 848 596</b>	<b>1 439 117 795</b>	<b>1 075 446 920</b>	<b>755 407 744</b>	<b>739 566 248</b>	<b>632 768 069</b>	<b>288 659 348</b>	<b>670 273 506</b>	<b>739 566 248</b>	<b>5 835 088 225</b>
<b>LOT2 Annexes +Equip Routiers</b>	0	0	0	0	0	0	0	0		0
Signalisation horizontale	276 000	1 104 000	1 029 120	314 880	792 000	816 000	408 000	792 000	5 532 000	5 532 000
Signalisation verticale	4 500 000	0	2 000 000	0	2 000 000	2 000 000	0	4 000 000	14 500 000	14 500 000
Equipements de sécurité	8 625 000	34 500 000	32 160 000	9 840 000	24 750 000	25 500 000	12 750 000	24 750 000	172 875 000	172 875 000
Système d'exploitation	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Bâtiments	4 300 000	0	1 500 000	0	1 500 000	4 300 000	0	4 300 000	15 900 000	15 900 000
Auvent	7 000 000	0	2 000 000	0	2 000 000	4 000 000	0	4 000 000	19 000 000	19 000 000
Cabines	600 000	0	300 000	0	300 000	450 000	0	450 000	2 100 000	2 100 000
Equipement de péage	3 900 000	0	1 700 000	0	1 700 000	3 050 000	0	3 050 000	13 400 000	13 400 000
Clôtures	3 450 000	13 800 000	12 864 000	3 936 000	9 900 000	10 200 000	5 100 000	9 900 000	69 150 000	69 150 000
Plantation	2 875 000	11 500 000	10 720 000	3 280 000	8 250 000	8 500 000	4 250 000	8 250 000	57 625 000	57 625 000
Rétablissements de réseaux	6 000 000	6 000 000	6 000 000	6 000 000	6 000 000	6 000 000	600 000	6 000 000	42 600 000	42 600 000
Amené de réseaux	3 000 000	3 000 000	3 000 000	3 000 000	3 000 000	3 000 000	0	3 000 000	21 000 000	21 000 000
Assistance à la gestion et conduite du projet	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ingenieur resident	0	10 000 000	5 465 014	4 000 000	0	7 593 217	0	0	0	27 058 231
Expertise	688 086	1 800 105	2 000 000	1 930 159	0	0	3 398 156	0	0	9 816 506
Audit (-Système -tech-administratif-financier)	2 000 000	5 000 000	5 000 000	3 000 000	6 535 907	0	0	7 704 394	29 240 301	29 240 301
Etudes	7 138 338	28 367 135	26 616 691	8 143 913	0	21 104 652	10 552 326	20 483 927	0	122 406 983
Contrôle et surveillance des travaux	0	0	0	0	28 453 023		0		28 453 023	28 453 023
Contrôle ADM	30 000 000	0	30 000 000	0	0		30 000 000			90 000 000
Laboratoire	3 360 107	21 000 131	15 581 268	11 162 699	10 669 884	9 055 074	4 111 667	9 630 493	84 571 323	84 571 323
<b>ST2.1</b>	<b>87 712 531</b>	<b>136 071 372</b>	<b>157 936 092</b>	<b>54 607 651</b>	<b>105 850 814</b>	<b>105 568 944</b>	<b>71 170 149</b>	<b>106 310 814</b>	<b>575 946 648</b>	<b>825 228 367</b>
<b>ST2.1 BAD MAI 06</b>	<b>37 526 000</b>	<b>65 904 000</b>	<b>69 273 120</b>	<b>20 370 880</b>	<b>57 727 907</b>	<b>58 816 000</b>	<b>22 508 000</b>	<b>67 196 394</b>		
Imprevus physiques (10% A, B, C, D+5%lot2)	25 300 921	146 862 381	110 326 283	77 165 010	84 541 706	65 688 714	29 491 172	69 560 661	131 551 290	608 936 848
Imprevus financiers(5% des lots A, B, C, D et lot2)	15 365 609	84 205 062	63 905 039	43 814 263	46 497 938	38 789 568	17 260 174	40 937 052	72 353 209	350 774 705
<b>Total imprevus</b>	<b>40 666 530</b>	<b>231 067 442</b>	<b>174 231 322</b>	<b>120 979 273</b>	<b>131 039 645</b>	<b>104 478 282</b>	<b>46 751 346</b>	<b>110 497 713</b>	<b>203 904 499</b>	<b>959 711 553</b>
<b>Total General</b>	<b>362 227 658</b>	<b>1 806 256 609</b>	<b>1 407 614 335</b>	<b>930 994 668</b>	<b>976 456 706</b>	<b>842 815 294</b>	<b>406 580 843</b>	<b>887 082 033</b>	<b>1 519 417 394</b>	<b>7 620 028 145</b>



ROYAUME DU MAROC  
 AUTOROUTE MARRAKECH-AGADIR  
 CALENDRIER DE REALISATION

ID	Task Name	Start	Finish	2006				2007				2008				2009			
				Qtr 1	Qtr 2	Qtr 3	Qtr 4	Qtr 1	Qtr 2	Qtr 3	Qtr 4	Qtr 1	Qtr 2	Qtr 3	Qtr 4	Qtr 1	Qtr 2	Qtr 3	Qtr 4
1	<b>Section Chichaoua- Imintanout</b>	<b>Tue 04/04/06</b>	<b>Fri 06/11/09</b>																
2	Approbation dossier présélection	Tue 04/04/06	Tue 04/04/06																
3	Publication de l'avis de présélection	Sun 30/04/06	Sun 30/04/06																
4	Analyse des offres de présélection	Thu 15/06/06	Thu 20/07/06																
5	Approbation analyse preselection	Tue 25/07/06	Sat 05/08/06																
6	Mission d'évaluation du projet	Mon 17/04/06	Fri 05/05/06																
7	Négociation des accords de prêt	Thu 01/06/06	Mon 05/06/06																
8	Présentation au Conseil de la BAD	Mon 26/06/06	Mon 26/06/06																
9	consultation des entreprises	Mon 07/08/06	Thu 05/10/06																
10	analyse des offres	Fri 06/10/06	Wed 15/11/06																
11	approbation adjudication	Thu 16/11/06	Thu 30/11/06																
12	Travaux	Mon 04/12/06	Fri 30/10/09																
13	Mise en service	Mon 02/11/09	Fri 06/11/09																

**ROYAUME DU MAROC**  
**AUTOROUTE MARRAKECH -AGADIR**

Evolution du compte des produits et des charges d'ADM de 2000 à 2005 (en millions de DH)

(en millions de  
MAD)

<b>RUBRIQUES</b>	<b>2000</b>	<b>2001</b>	<b>2002</b>	<b>2003</b>	<b>2004</b>	<b>2005</b>
Chiffres d'affaires (CA)	342	374	463	496	562	641
<i>Recettes de péage</i>	<i>N/A</i>	<i>353</i>	<i>440</i>	<i>475</i>	<i>543</i>	<i>616</i>
<i>Autres produits d'exploitation</i>	<i>N/A</i>	<i>21</i>	<i>24</i>	<i>21</i>	<i>19</i>	<i>25</i>
Charges d'exploitation	124	135	166	207	233	212
<i>Achat de matières et fournitures</i>	<i>18</i>	<i>19</i>	<i>18</i>	<i>17</i>	<i>34</i>	<i>48</i>
<i>Autres charges externes (*)</i>	<i>61</i>	<i>64</i>	<i>87</i>	<i>122</i>	<i>123</i>	<i>80</i>
<i>Impôts et taxes</i>	<i>1</i>	<i>1</i>	<i>1</i>	<i>2</i>	<i>3</i>	<i>2</i>
<i>Charges de personnel</i>	<i>45</i>	<i>51</i>	<i>60</i>	<i>66</i>	<i>73</i>	<i>81</i>
Excédent brut d'exploitation (EBE)	217	239	298	288	328	429
Dotations d'exploitation	176	192	226	284	320	277
Reprises et autres charges d'exploitation	37	14	20	62	79	40
Frais financiers	197	200	203	203	234	281
Autres charges (-) et revenus (+) financiers	-70	-203	286	186	47	67
Résultat courant	-188	-342	175	49	-99	-22
Résultat non courant	34	4	8	10	7	5
<b>RESULTAT DE L'EXERCICE</b>	<b>-154</b>	<b>-337</b>	<b>182</b>	<b>59</b>	<b>-92</b>	<b>-17</b>
Impôt sur les sociétés	2	2	2	3	3	3
<b>RESULTAT NET</b>	<b>-156</b>	<b>-339</b>	<b>180</b>	<b>56</b>	<b>-95</b>	<b>-20</b>

(\*) Ces charges prennent en compte les dépenses de grosses réparations (entretien périodique)

Autofinancement	65	38	138	127	187	267
Remboursement des dettes de financement	122	228	239	243	260	299

<b>RATIOS FINANCIERS</b>						
EBE / CA	0,64	0,64	0,64	0,58	0,58	0,67
Résultat net / CA	-0,46	-0,91	0,39	0,11	-0,17	-0,03
CA/ Actifs immobilisés	0,07	0,07	0,07	0,07	0,07	0,06
Ratio de couverture du service de la dette	0,68	0,56	0,67	0,65	0,67	0,71
Autofinancement / CA	0,19	0,10	0,30	0,26	0,33	0,42



**ROYAUME DU MAROC**  
**AUTOROUTE MARRAKECH - AGADIR**

Evolution des bilans d'ADM de 2000 à 2005 (en millions de DH)

	2000	2001	2002	2003	2004	2005
<b>ACTIF</b>						
Immobilisations brutes	5590	6517	7344	8512	10037	12995
Amortissements	670	846	1068	1340	1644	1920
Immobilisations nettes	4920	5671	6276	7172	8393	11075
Actif circulant	648	867	1123	859	725	656
Trésorerie	35	40	21	28	66	411
<b>TOTAL ACTIF</b>	<b>5603</b>	<b>6578</b>	<b>7420</b>	<b>8059</b>	<b>9184</b>	<b>12142</b>
<b>PASSIF</b>						
Capital	1113	1113	2226	2226	2646	3468
Autres capitaux propres et réserves	13	13	13	12	12	11
Report à nouveau	-494	-651	-990	-810	-754	-856
Résultat de l'exercice	-157	-340	180	56	-95	-20
<b>Total capitaux propres</b>	<b>475</b>	<b>135</b>	<b>1429</b>	<b>1484</b>	<b>1809</b>	<b>2603</b>
Provisions pour risques et charges	426	621	364	159	134	152
Dettes à long terme	4295	4848	5051	5782	6493	8157
Dettes à court terme	374	974	555	620	740	1221
Trésorerie	33	0	21	14	8	9
<b>TOTAL PASSIF</b>	<b>5603</b>	<b>6578</b>	<b>7420</b>	<b>8059</b>	<b>9184</b>	<b>12142</b>

**ROYAUME DU MAROC**  
**AUTOROUTE MARRAKECH - AGADIR**

Répartition du capital d'ADM au 31/12/2005 (en millions de DH)

Actionnaires	Capital 2005	Pourcentage %
<b>FONDS HASSAN II</b>	<b>1600</b>	<b>46,1%</b>
<b>TRESOR</b>	<b>1515</b>	<b>43,7%</b>
<b>KUWAIT INVESTMENT AUTHORITY (KIA)</b>	<b>113</b>	<b>3,3%</b>
<b>ETABLISSEMENTS PUBLICS</b>	<b>136</b>	<b>3,9%</b>
OFFICE D'EXPLOITATION DES PORTS ( ODEP)	95	2,7%
ITISSALAT AL MAGHRIB	20	0,6%
OFFICE NATIONAL DE L'EAU POTABLE (ONEP)	10	0,3%
OFFICE NATIONAL DES AEROPORTS (ONDA)	6	0,2%
OFFICE NATIONAL DES CHEMINS DE FER (ONCF)	5	0,1%
<b>BANQUES ET INSTITUTIONS FINANCIERES</b>	<b>46</b>	<b>1,3%</b>
CAISSE DE DEPOT ET DE GESTION (CDG)	25	0,7%
BANQUE CENTRALE POPULAIRE (BCP)	9	0,3%
BANQUE MAROCAINE DE COMMERCE EXTERIEUR (BMCE)	5	0,1%
CREDIT IMMOBILIER ET HOTELIER (CIH)	5	0,1%
BANQUE NATIONALE DE DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE (BNDE)	2	0,1%
<b>COMPAGNIES D'ASSURANCES</b>	<b>27</b>	<b>0,8%</b>
SOCIETE CENTRALE DE REASSURANCE ( SCR)	5	0,1%
COMPAGNIE NORD AFRICAINE EN INTERCONTINENTALE D'ASSURANCE(CNIA)	4	0,1%
ASSURANCE AL AMANE	3	0,1%
COMPAGNIE D'ASSURANCE SANAD	3	0,1%
Wafa ASSURANCE	2	0,1%
ROYALE MAROCAINE D'ASSURANCE (RMA)	2	0,0%
COMPAGNIE D'ASSURANCE ALWATANIA	2	0,0%
LA MAROCAINE VIE	1	0,0%
COMPAGNIE D'ASSURANCE GGM	1	0,0%
MUTUELLE CENTRALE MAROCAINE D'ASSURANCE (MCMA)	2	0,1%
MUTUELLE AGRICOLE MAROCAINE D'ASSURANCE (MAMDA)	2	0,1%
COMPAGNIE D'ASSURANCE ESSAADA	1	0,0%
COMPAGNIE D'ASSURANCE LA MATU	1	0,0%
<b>SOCIETES COMMERCIALES ET INDUSTRIELLES</b>	<b>23</b>	<b>0,7%</b>
SOCIETE ANONYME MAROCAINE DE L'INDUSTRIE DE RAFINAGE (SAMIR)	20	0,6%
COMPAGNIE DE TRANSPORT AU MAROC-LIGNES NATIONALES (CTM-LN)	3	0,1%
<b>SOCIETES D'ETUDES</b>	<b>7</b>	<b>0,2%</b>
LABORATOIRE PUBLIC D'ETUDES ET D'ESSAIS (LPEE)	6	0,2%
SOCIETE NATIONALE DES ETUDES DU DETROIT (SNED)	2	0,0%
<b>ACTIONNAIRES PERSONNES PHYSIQUES (ACTIONS DE GARANTIE)</b>	<b>0,003</b>	<b>0,0001%</b>
<b>TOTAL</b>	<b>3468</b>	<b>100%</b>

ROYAUME DU MAROC  
PROJET D'AUTOROUTE MARRAKECH - AGADIR

**Etats financiers prévisionnels d'ADM : Hypothèses**

Durée de la projection : 30 ans

Trafic : Les taux de croissance annuel du trafic s'appuient sur les études de trafic réalisées pour chaque tronçon. Au delà de la période couverte par les études de trafic le taux de croissance annuel retenu est de 4%.

Tarifs : Le taux de croissance des tarifs est pris égal à l'inflation soit 3% par an.

Coûts d'exploitation : Les taux de croissance des coûts sont établis conformément à l'historique établis par ADM. Ils sont fixés à 3% par an pour l'entretien courant, 3,5% par an pour les grosses réparations et 6% par an pour les charges indirectes.

Amortissement : L'amortissement des infrastructures autoroutières est réalisé sur 50 ans conformément à la durée de la concession accordée par l'Etat à ADM. Les autres équipements sont amortis sur 10 ans.

Financement : Les augmentations de capital sont telles que définies par le contrat de programme en ADM et l'Etat d'une part et par les conventions entre ADM et le fonds Hassan II d'autre part.

Les charges financières sont déterminées à partir des emprunts en cours et des prévisions d'emprunts relatives aux projets en cours de réalisation. Les émissions obligataires visent à maintenir un niveau de besoin trésorerie pouvant être financé sans difficulté par recours au crédit bancaire à court terme (les règles propres d'ADM stipulent que le déficit de trésorerie pour une année donnée ne doit pas excéder 10% du chiffre d'affaire annuel).

Charges différées : L'activité des sociétés concessionnaires d'autoroutes se traduit par un décalage très important dans le temps entre la construction d'infrastructures particulièrement coûteuses et le franchissement du seuil de rentabilité de ces équipements. Du fait cette situation particulière, les concessionnaires se trouvent confrontés à la nécessité de supporter pendant de longues périodes un excédent massif des frais de structure (notamment les charges financières) par rapport aux produits d'exploitation. Ce décalage est tout particulièrement marqué dans les premières années, au cours de la phase de montée en charge du réseau. C'est en reconnaissance de cette situation spécifique que, dans son avis n°4 du 26 mai 2005, le Conseil National de la Comptabilité du Maroc a donné son accord de principe pour l'application du principe des charges différées par les sociétés concessionnaires de services publics. Cet avis, qui s'inspire du dispositif existant en France, autorise la société concessionnaire à différer dans le temps la prise en compte des charges de structures tant que la situation de l'entreprise ne lui permet pas de dégager de résultat positif<sup>3</sup>. ADM appliquera le principe des charges différées à compter de l'exercice 2006. L'atteinte du point d'équilibre d'ADM est prévue pour 2020, à compter de cette date la totalité des bénéfices d'ADM sera affectée à la reprise des charges différées. ADM ne pourra verser de dividendes que lorsque l'intégralité des charges différées aura été reprise soit en 2028.

---

<sup>3</sup> Peuvent être différées les charges relatives à l'amortissement des immobilisations liées à la concession ainsi que les frais financiers y afférents, le tout à concurrence du montant du montant résultat net avant impôts. Les charges différées sur imputées sur un compte figurant à l'actif du bilan. Dès que l'entreprises dégage un résultat net positif, l'intégralité des bénéfices doit être affectée à la reprise des charges différées et ce jusqu'à apurement total du compte de charges différées.



**ROYAUME DU MAROC**  
**AUTOROUTE MARRAKECH - AGADIR**

**Evolution des bilans prévisionnels d'ADM (en millions de DH)**

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	
<b>ACTIF</b>																																
Immobilisations	19043	25658	30365	34741	35667	35710	35715	35726	35736	35750	35771	35820	35841	35859	35870	35927	35930	35944	35954	35972	35987	36002	36017	36023	36040	36057	36074	36092	36110	36129	36149	
Amortissements	2632	3247	3932	4690	5395	6084	6768	7453	8138	8822	9507	10197	10888	11581	12274	12968	13663	14358	15053	15749	16444	17136	17827	18508	19200	19887	20576	21265	21955	22646	23336	
Immobilisations	16411	22411	26433	30051	30271	29627	28947	28273	27598	26928	26264	25623	24953	24279	23596	22958	22267	21586	20900	20223	19543	18866	18190	17515	16840	16170	15498	14827	14155	13484	12813	
Charges différées	616	1393	2388	3620	4662	5648	6538	7336	8042	8690	9294	9812	10218	10486	10587	10492	10175	9606	8774	7590	4984	1956	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Actif circulant	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Trésorerie	178	61	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	46	493	947	3397	6407	9491	12293	15485	19034	22945	27320	32053	37091	42777	
<b>TOTAL ACTIF</b>	<b>17205</b>	<b>23865</b>	<b>28822</b>	<b>33671</b>	<b>34933</b>	<b>35275</b>	<b>35485</b>	<b>35610</b>	<b>35640</b>	<b>35618</b>	<b>35558</b>	<b>35435</b>	<b>35171</b>	<b>34765</b>	<b>34183</b>	<b>33450</b>	<b>32442</b>	<b>31237</b>	<b>30167</b>	<b>28761</b>	<b>27924</b>	<b>27228</b>	<b>27681</b>	<b>29808</b>	<b>32326</b>	<b>35204</b>	<b>38443</b>	<b>42147</b>	<b>46208</b>	<b>50575</b>	<b>55590</b>	
<b>PASSIF</b>																																
Capital	5086	6506	7426	7746	8066	8386	8706	9026	9426	9426	9426	9426	9426	9426	9426	9426	9426	9426	9426	9426	9426	9426	9426	9426	9426	9426	9426	9426	9426	9426	9426	
Autres capitaux propres et réserves	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	
Report à nouveau	-873	-877	-883	-889	-895	-904	-913	-923	-934	-945	-957	-971	-985	-1000	-1016	-1034	-1052	-1072	-1094	-1116	-1141	-1166	-1194	-190	2405	5322	8579	12189	16172	20565	25410	
Résultat de l'exercice	-4	-5	-6	-7	-8	-9	-10	-11	-11	-12	-13	-14	-15	-16	-17	-19	-20	-21	-23	-24	-26	-27	1004	2595	2917	3257	3610	3983	4393	4845	5315	
Total capitaux	4221	5635	6549	6863	7174	7485	7795	8104	8493	8481	8467	8453	8438	8422	8404	8386	8366	8344	8322	8297	8272	8244	9248	11843	14760	18017	21627	25610	30003	34848	40163	
Provisions pour risques et charges	578	761	897	1142	1415	1707	2027	2293	2443	2528	2388	2354	2631	2373	2137	2530	2878	3057	3128	2854	2882	3013	3222	3479	3769	4046	4301	4617	4853	4915	5129	
Dettes à long terme	11162	15847	20217	24542	25950	25890	25474	25029	24584	24439	24472	24369	23844	23719	23368	22168	20974	19832	18715	17604	16766	15967	15207	14483	13793	13136	12511	11915	11348	10807	10293	
Dettes à court terme	1243	1622	1151	1071	226	11	1	3	2	3	5	12	5	5	3	14	1	3	3	5	4	4	4	4	4	4	4	4	5	5	5	
Trésorerie	0	0	8	54	167	182	189	181	118	167	226	247	253	247	270	352	223	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
<b>TOTAL PASSIF</b>	<b>17205</b>	<b>23865</b>	<b>28822</b>	<b>33671</b>	<b>34933</b>	<b>35275</b>	<b>35485</b>	<b>35610</b>	<b>35640</b>	<b>35618</b>	<b>35558</b>	<b>35435</b>	<b>35171</b>	<b>34765</b>	<b>34183</b>	<b>33450</b>	<b>32442</b>	<b>31237</b>	<b>30167</b>	<b>28761</b>	<b>27924</b>	<b>27228</b>	<b>27681</b>	<b>29808</b>	<b>32326</b>	<b>35204</b>	<b>38443</b>	<b>42147</b>	<b>46208</b>	<b>50575</b>	<b>55590</b>	

**ROYAUME DU MAROC**  
**AUTOROUTE MARRAKECH - AGADIR**

**Flux de trésorerie prévisionnels d'ADM (en millions de DH)**

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	
<b>Encaissement</b>																																
Recettes de péages HT	772	1077	1194	1318	1697	1838	1984	2137	2299	2469	2649	2837	3035	3246	3469	3722	3993	4274	4550	4841	5143	5459	5797	6156	6540	6934	7338	7765	8220	8706	9225	
Aug. Capital ADM	1620	1420	920	320	320	320	320	400	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Emprunts	3525	5024	4857	5033	2222	1100	1000	1000	1000	1300	1400	1200	700	1100	2600	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Produits financiers	17	10	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	27	52	187	352	522	676	852	1047	1262	1503	1763	2040		
<b>Total Encaissement</b>	<b>5934</b>	<b>7531</b>	<b>6975</b>	<b>6671</b>	<b>4239</b>	<b>3258</b>	<b>3304</b>	<b>3457</b>	<b>3699</b>	<b>3769</b>	<b>4049</b>	<b>4037</b>	<b>3735</b>	<b>4346</b>	<b>6069</b>	<b>3722</b>	<b>3993</b>	<b>4274</b>	<b>4552</b>	<b>4868</b>	<b>5195</b>	<b>5646</b>	<b>6149</b>	<b>6678</b>	<b>7216</b>	<b>7786</b>	<b>8385</b>	<b>9027</b>	<b>9723</b>	<b>10469</b>	<b>11265</b>	
<b>Décaissement</b>																																
Investissement & grosses répa	4857	6205	5244	4437	1807	334	57	111	242	334	597	521	223	732	676	111	173	366	493	838	588	530	493	492	505	571	650	655	796	1016	927	
Charge d'exploitation	120	175	181	200	295	304	314	322	332	342	353	363	373	385	396	409	421	433	446	459	473	487	502	517	532	548	565	581	599	616	635	
Charges indirectes	36	38	41	43	46	48	51	54	58	61	65	69	73	77	82	87	92	97	103	109	116	123	130	138	147	155	165	175	185	196	208	
Service de la dette	925	1097	1467	1937	2172	2576	2877	2948	2991	3068	3078	3092	3057	3130	4921	3178	3159	3087	3039	2983	1542	1469	1399	1332	1269	1209	1151	1096	1044	994	947	
Immobilisation en non valeur	114	128	105	93	23	2	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Impôt	4	5	6	7	8	9	10	11	11	12	13	14	15	16	17	19	20	21	23	24	26	27	540	1397	1571	1754	1944	2145	2365	2609	2862	
<b>Total Décaissement</b>	<b>6056</b>	<b>7648</b>	<b>7044</b>	<b>6717</b>	<b>4352</b>	<b>3273</b>	<b>3311</b>	<b>3449</b>	<b>3637</b>	<b>3818</b>	<b>4107</b>	<b>4058</b>	<b>3741</b>	<b>4341</b>	<b>6092</b>	<b>3804</b>	<b>3864</b>	<b>4005</b>	<b>4105</b>	<b>4414</b>	<b>2745</b>	<b>2636</b>	<b>3065</b>	<b>3876</b>	<b>4023</b>	<b>4237</b>	<b>4474</b>	<b>4652</b>	<b>4990</b>	<b>5431</b>	<b>5579</b>	
<b>Solde</b>	<b>-122</b>	<b>-117</b>	<b>-69</b>	<b>-46</b>	<b>-114</b>	<b>-15</b>	<b>-7</b>	<b>9</b>	<b>62</b>	<b>-49</b>	<b>-58</b>	<b>-21</b>	<b>-6</b>	<b>6</b>	<b>-23</b>	<b>-82</b>	<b>129</b>	<b>269</b>	<b>447</b>	<b>455</b>	<b>2450</b>	<b>3010</b>	<b>3084</b>	<b>2802</b>	<b>3192</b>	<b>3549</b>	<b>3911</b>	<b>4375</b>	<b>4733</b>	<b>5038</b>	<b>5685</b>	
<b>Solde cumulé</b>	<b>178</b>	<b>61</b>	<b>-8</b>	<b>-54</b>	<b>-167</b>	<b>-182</b>	<b>-189</b>	<b>-181</b>	<b>-118</b>	<b>-167</b>	<b>-226</b>	<b>-247</b>	<b>-253</b>	<b>-247</b>	<b>-270</b>	<b>-352</b>	<b>-223</b>	<b>46</b>	<b>493</b>	<b>947</b>	<b>3397</b>	<b>6407</b>	<b>9491</b>	<b>12293</b>	<b>15485</b>	<b>19034</b>	<b>22945</b>	<b>27320</b>	<b>32053</b>	<b>37091</b>	<b>42777</b>	

**ROYAUME DU MAROC**  
**AUTOROUTE MARRAKECH - AGADIR**

**Analyse financière du projet : Hypothèses**

**Durée de la projection** : La durée utilisée pour l'analyse est de 30 ans à partir de l'année de mise en circulation prévue en 2010. La durée de vie de l'ouvrage est prise égale à 50 ans, ce qui correspond à la durée de la concession accordée à ADM. Une telle durée se justifie au regard d'expériences passées réalisées dans d'autres pays, notamment au Ghana, où il a été constaté que moyennant un entretien régulier (ce qui est le cas pour les ouvrages déjà exploités par ADM) l'Etat des infrastructures autoroutières reste tout à fait satisfaisant même après plusieurs décennies.

**Trafic** : Les hypothèses d'évolution du trafic retenues pour le projet s'appuient sur les résultats de l'étude de trafic réalisée par le bureau d'étude CID en 2001. Le TMJA est estimé à environ 5000 véh/jour à la mise en service en 2010 et devrait s'établir à environ 13000 véh/jour en 2030. Le taux de croissance annuelle est établi à 5,4%. L'étude de trafic a également déterminé le pourcentage de véhicules légers qui représentera 60% de l'ensemble du trafic.

**Tarifs** : Le tarif de référence utilisé est le tarif permettant de maximiser le niveau des recettes tel que déterminé par l'étude de trafic de 2001 soit 0,28 DH/km. Le taux de croissance des tarifs est pris égal à l'inflation soit 3% par an. La majoration de tarif pour les véhicules lourds est de 50% par rapport à celui des véhicules légers.

**Coûts d'exploitation** : Les dépenses d'entretien courant et les coûts des grosses réparations (tous les 9 ans) sont liés au niveau du trafic par une formule de type  $A * \text{Trafic} + B$ . Les coefficients sont établis sur les bases des coûts historiques d'exploitation d'ADM. Le taux de croissance des coûts est fixé 3% par an pour l'entretien courant et de 3,5% par an pour les grosses réparations.

Le taux de croissance des charges indirectes est de 6% par an.

**Valeur résiduelle** : la valeur retenue correspond à la valeur actualisée des flux de trésorerie générés jusqu'à la fin la période de concession.

**ROYAUME DU MAROC**  
**AUTOROUTE MARRAKECH - AGADIR**

Analyse financière Autoroute Marrakech Agadir (en Mdh)

Année	Investissement	Entretien courant	Grosses réparations	Matériel de péage	Recettes	Valeur résiduelle	Flux de Trésorerie
2006	750	0	0	0	0		-750
2007	2250	0	0	0	0		-2250
2008	2250	0	0	0	0		-2250
2009	2250	0	0	0	0		-2250
2010		41	0	0	187		146
2011		43	0	0	203		160
2012		44	0	0	220		176
2013		46	0	0	239		194
2014		47	0	0	260		213
2015		49	0	0	282		233
2016		50	0	0	306		256
2017		52	0	0	332		280
2018		54	0	0	361		307
2019		56	342	10	392		-16
2020		58	356	0	425		12
2021		60	0	0	462		402
2022		62	0	0	501		439
2023		64	0	0	544		480
2024		67	0	0	591		524
2025		69	0	0	641		572
2026		72	0	0	696		625
2027		74	0	0	756		682
2028		77	495	0	821		248
2029		80	517	13	891		281
2030		83	0	0	967		884
2031		86	0	0	1050		964
2032		90	0	0	1140		1050
2033		93	0	0	1238		1144
2034		97	0	0	1343		1246
2035		101	0	0	1458		1357
2036		105	0	0	1583		1478
2037		110	736	0	1719		874
2038		114	771	0	1866		981
2039		119	0	18	2026	39110	40999

<b>TRI</b>	<b>7,93%</b>
<b>VAN à 4%</b>	<b>10590</b> millions de Dirhams



**ROYAUME DU MAROC**  
**AUTOROUTE MARRAKECH - AGADIR**

**Bilan de rentabilité économique (en Mdh)**

Année	Investissement	Entretien Courant	Grosses Réparations	Matériel de péage	Avantages	Bilan	
						Taux 0%	Taux 12%
2006	727					- 727	- 727
2007	2 181					- 2 181	- 1 947
2008	2 181					- 2 181	- 1 739
2009	2 181					- 2 181	- 1 552
2010		23,1	-	-	636,5	613	390
2011		23,1	-	-	671,2	648	368
2012		23,1	-	-	706,1	683	346
2013		23,1	-	-	741,4	718	325
2014		23,1	-	-	777,0	754	305
2015		23,1	-	-	813,0	790	285
2016		23,1	-	-	852,3	829	267
2017		23,1	-	-	1 012,4	989	284
2018		23,1	354,9	-	1 059,4	681	175
2019		23,1	-	15,2	1 134,4	1 096	251
2020		23,1	-	-	1 244,1	1 221	250
2021		23,1	-	-	1 383,3	1 360	249
2022		23,1	-	-	1 440,3	1 417	231
2023		23,1	-	-	1 498,1	1 475	215
2024		23,1	-	-	1 742,7	1 720	224
2025		23,1	-	-	1 810,4	1 787	208
2026		23,1	-	-	1 879,4	1 856	192
2027		23,1	354,9	-	1 900,0	1 522	141
2028		23,1	-	-	1 969,2	1 946	161
2029		23,1	-	15,2	2 039,4	2 001	148
2030		23,1	-	-	2 110,9	2 088	138
2031		23,1	-	-	2 206,1	2 183	128
2032		23,1	-	-	2 280,9	2 258	119
2033		23,1	-	-	2 450,3	2 427	114
2034		23,1	-	-	2 531,3	2 508	105
2035		23,1	-	-	2 735,3	2 712	101
2036		23,1	354,9	-	2 995,4	2 617	87
2037		23,1	-	-	3 091,3	3 068	91
2038		23,1	-	-	3 189,1	3 166	84
2039	- 4 725	23,1	-	15,2	3 288,8	7 976	189

<b>Total en MDH</b>	<b>2 545</b>	<b>692,1</b>	<b>1 064,8</b>	<b>45,6</b>	<b>52 189,8</b>	<b>47 842</b>	<b>205</b>
---------------------	--------------	--------------	----------------	-------------	-----------------	---------------	------------

**TRI=** 12,28%

**VAN=** 205 Millions de dirhams

**ROYAUME DU MAROC**  
***AUTOROUTE MARRAKECH - AGADIR***

**Tableau d'amortissement du prêt**

Semestrialité N°	Amortissement en pourcentage du montant décaissé	Amortissement cumulé
1	2,5%	2,5%
2	2,5%	5,0%
3	2,5%	7,5%
4	2,5%	10,0%
5	2,5%	12,5%
6	2,5%	15,0%
7	2,5%	17,5%
8	2,5%	20,0%
9	2,5%	22,5%
10	2,5%	25,0%
11	3,5%	28,5%
12	3,5%	32,0%
13	3,5%	35,5%
14	3,5%	39,0%
15	3,5%	42,5%
16	3,5%	46,0%
17	3,5%	49,5%
18	3,5%	53,0%
19	3,5%	56,5%
20	3,5%	60,0%
21	4,0%	64,0%
22	4,0%	68,0%
23	4,0%	72,0%
24	4,0%	76,0%
25	4,0%	80,0%
26	4,0%	84,0%
27	4,0%	88,0%
28	4,0%	92,0%
29	4,0%	96,0%
30	4,0%	100,0%