



Les Partenariats Public-Privé Par Mme Amal **dans le secteur routier** **ELJADIRI.**

PLAN DE L'EXPOSÉ



1 Historique du partenariat avec le privé

2 La loi 86.12 et le secteur routier

3 Exemples de PPP routier

Historique du partenariat avec le privé: Secteur ferroviaire

En 1920 : Concession de la ligne ferroviaire Fès - Marrakech



La loi 52-03 relative à l'organisation, la gestion et l'exploitation du réseau ferré national

Historique du partenariat avec le privé: Secteur portuaire

- Terminaux du port de Casablanca
- Terminaux du port Jorf Lasfar (céréales, charbon)
- Terminaux du Complexe Portuaire Tanger Med



La loi n ° 15-02 relative aux ports

Historique du partenariat avec le privé : Secteur du Transport Routier

Concession relative à la gestion et à l'édition
des documents administratifs numérisés
(les permis de conduire et les cartes grises)



Historique du partenariat avec le privé : Secteur de la Logistique

L'aménagement, le développement, la gestion et l'exploitation des zones logistiques



La loi 59-09 relative à la création de l'Agence Marocaine de Développement de la Logistique

Historique du partenariat avec le privé : Secteur routier

Concession de 1800 km d'autoroutes à ADM



La loi 89-4 relative aux autoroutes

La loi 86.12 et le secteur routier



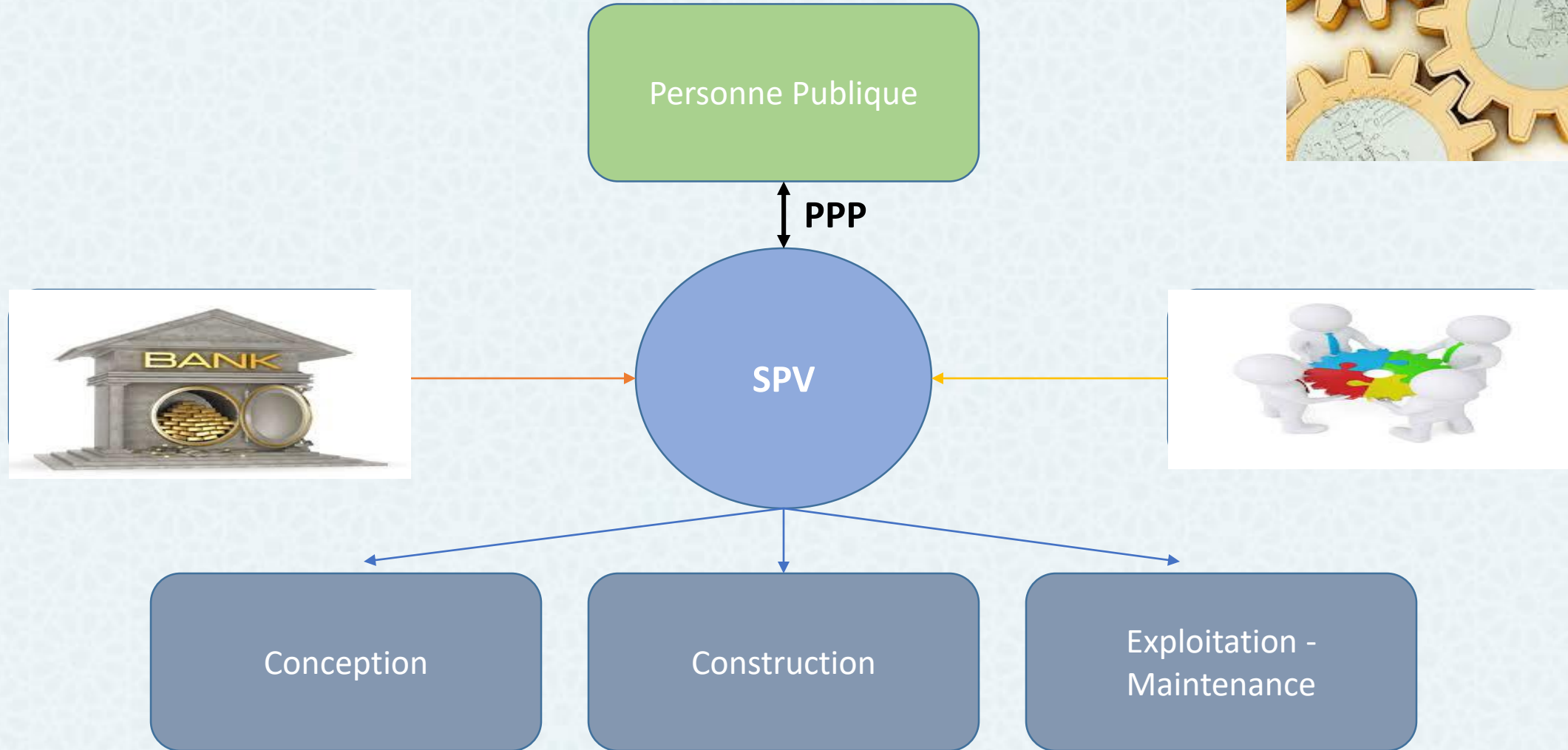
« Nous insistons, à cet égard, sur la nécessité de développer les mécanismes de contractualisation et de partenariat public-privé, dans le but d'optimiser les investissements.»

Source: Extrait du discours Royal du 30 juillet 2012.

La loi 86.12 et le secteur routier



Le PPP routier : Mécanisme de financement



Le PPP routier : Avantages

- ✓ Efficience du secteur privé : Gouvernance, Transparence, Rapport coût-efficacité
- ✓ Démarche commerciale à long terme réduisant les besoins d'entretien routier
- ✓ Bonne gouvernance dans la mise en œuvre des projets
- ✓ Innovation et savoir-faire du secteur privé
- ✓ Transfert des compétences à la personne publique
- ✓ Mobilisation de nouvelles sources de financement



Le PPP routier : Contraintes



- Le temps nécessaire pour l'acquisition des terrains
- Les prévisions du trafic
- Une subvention est nécessaire pour garantir la rentabilité du projet
- Donner l'accord d'une recette annexe au partenaire pour alléger la subvention

Critiques des PPP



Exemple de L'Autoroute Dakar-Diamniado au Sénégal

La conception, le financement, la construction, l'exploitation et la maintenance de l'autoroute Dakar-Diamniadio (25km)

- 1 plate-forme de 24,6m en section courante (2*2 voies)
- 2 chaussées de 7m de large au total
- 1 terre-plein central revêtu de 2,6m
- 2 bandes d'arrêt d'urgence de 3m
- 2 bermes de 1m en remblai
- 4 échangeurs
- 11 OA (2 passages supérieurs, 6 passages inférieurs et 2 passerelles piétons)
- 4 gares de péage (système ouvert)

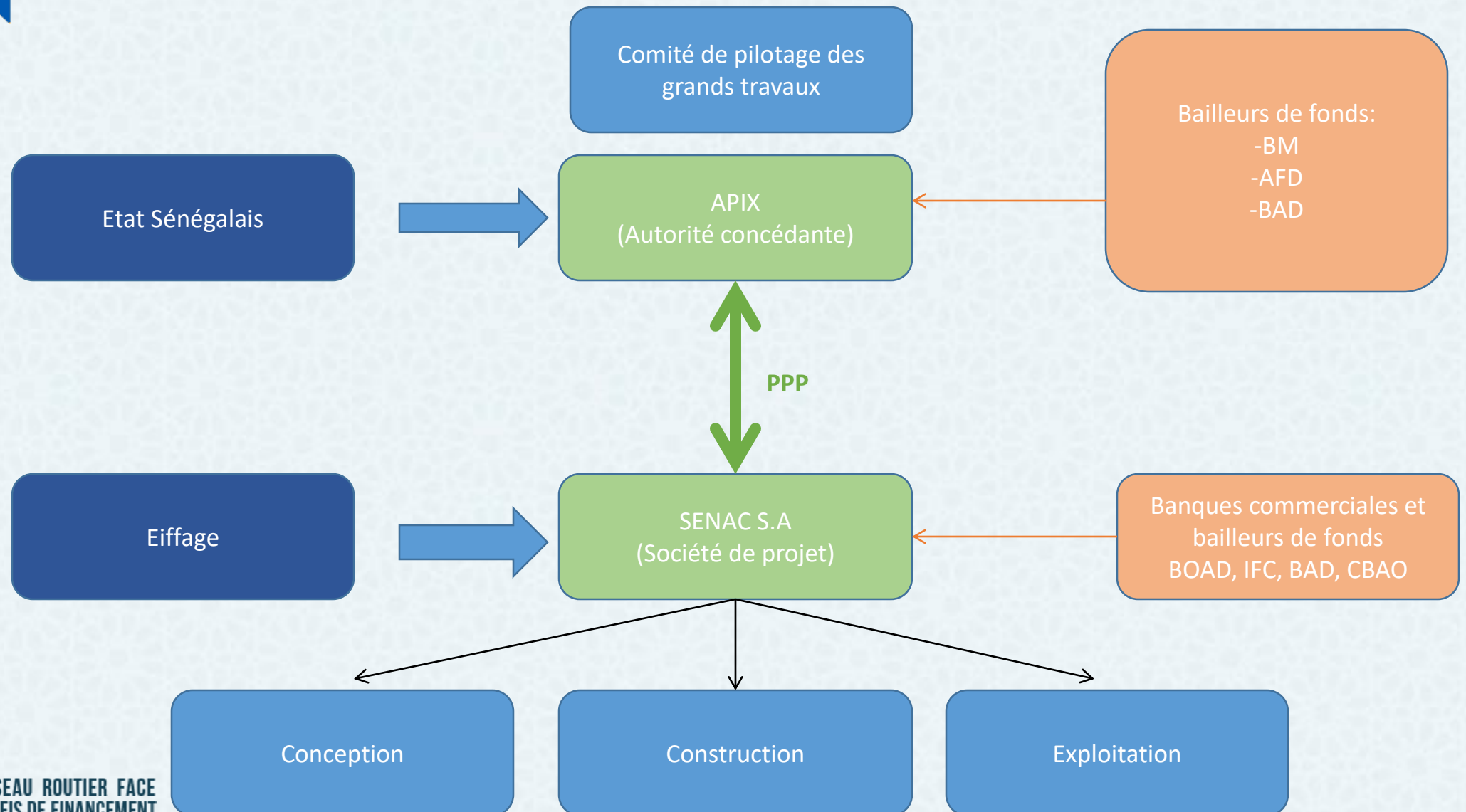


Exemple de L'Autoroute Dakar-Diamniado au Sénégal

- Durée du contrat : 30 ans
- Durée de la construction : 44 mois (2009-2013)
- Coût d'investissement (construction) : 1,9 MM Dhs
- Coût de Financement : 2,2 MM Dhs
- Les dépenses d'exploitation et de maintenance sont couvertes par les recettes de péage
- Subvention d'investissement de l'Etat: 1,3 MM Dhs (60% des besoins de financement du projet)
- Apport du partenaire privé : 935 M Dhs (39 % fonds propres et 61% dettes)
- TRI actionnaires : 12%
- CMPC (WACC) = 6,4%



Exemple de L'Autoroute Dakar-Diamniado au Sénégal



Exemple de L'Autoroute Dakar-Diamniado au Sénégal



Risques Etat

- Libération des emprises
- Paiement de la subvention
- Autorisations préalables environnementales
- Découvertes archéologiques
- Indexation des prix des travaux

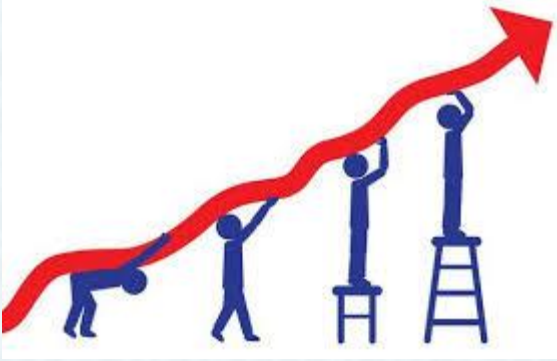
Risques Constructeur

- Approbation du projet (sur la base de l'APD réalisé par l'Etat)
- Risque travaux
- Respect des délais
- Prix global et forfaitaire
- Autorisations projet

Risques exploitant

- Financement privé
- Trafic / recettes
- Coût d'exploitation
- Aires de service
- Tarifs de péages encadrés (tarifs plafonds)

Exemple de L'Autoroute Dakar-Diamniado au Sénégal



- Réduction du temps de trajet de 80%
- Création d'emplois (temporaires et permanents, majoritairement locaux)
- Accélération de la réalisation de l'infrastructure
- Décentralisation de la capitale
- Décongestion de la région de Dakar
- Accès facilité aux différents points de service
- Répondre aux objectifs de développement durable initialement déterminés
- Trafic important qui dépasse largement les prévisions
- Qualité du niveau de service obtenu qui respecte les standards internationaux
- Développer le sens de négociation pour les prochains contrats PPP

Exemple de L'Autoroute Dakar-Diamniado au Sénégal

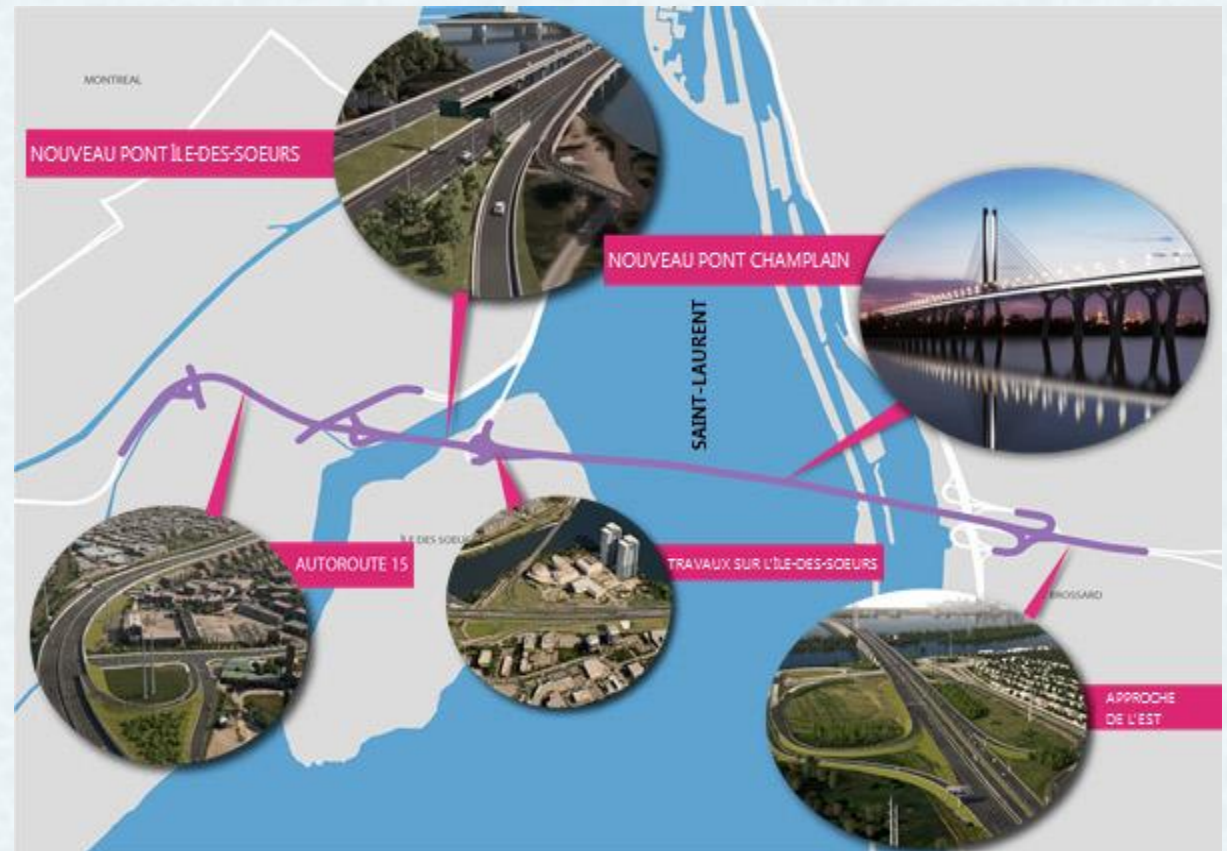


- ✓ La mise en place d'une loi CET (Constuire, Exploiter, Transférer)
- ✓ Les garanties de l'équilibre du contrat ont été assurées par l'Etat
- ✓ L'application d'un régime fiscal dérogatoire
- ✓ L'assistance du maximum d'experts possible
- ✓ Le consensus entre les acteurs politiques et économiques pour la mise en oeuvre du projet
- ✓ L'accompagnement du contrat par un document appelé « accord-cadre »
- ✓ La rapidité dans la réalisation du projet
- ✓ Des services annexes ont été accordés

Le nouveau pont Champlain au Canada

La conception, la construction, le financement, l'exploitation, l'entretien et la réfection du Pont Champlain

- Le pont est doté de haubans et de trois tabliers distincts
- Le pont est doté de semelles et des piles en béton qui porteront d'imposants chevêtres qui, eux, supporteront une structure en acier (durabilité de 125 ans) et les tabliers en béton.
- Durée du contrat : 30 ans (2015 – 2049)
- Date prévue de l'exploitation : 1^{er} décembre 2018
- La réfection de l'autoroute 15 et la construction du nouveau pont de L'Île-des-Sœurs font partie du projet et sont prévues d'être prêtes en 2019

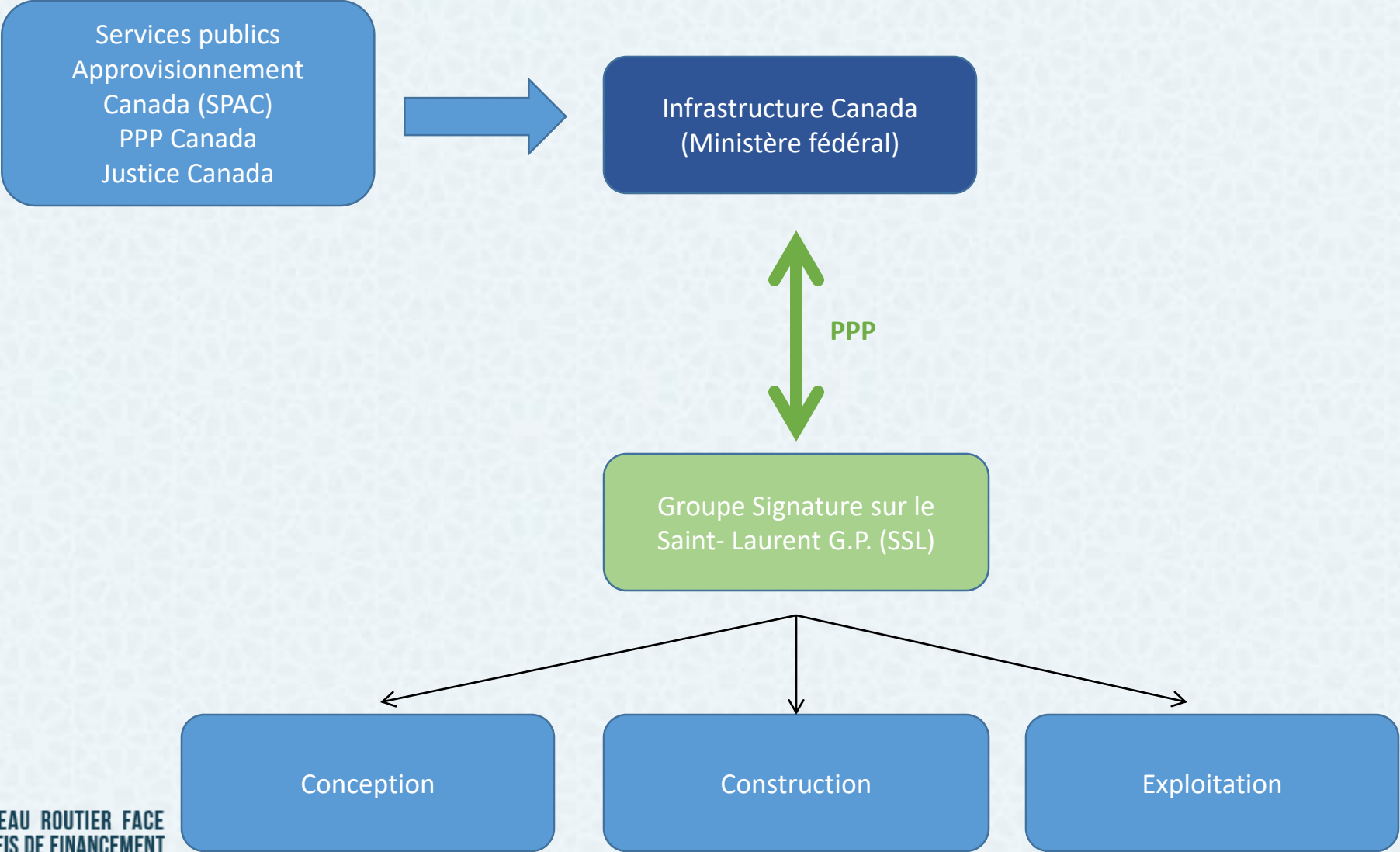


Le nouveau pont Champlain au Canada

- Coût du contrat : 37 MM dhs
- Coût de gestion du projet : 804 M dhs
- Coût de la planification et du développement : 1 MM dhs
- Coût d'acquisition des propriétés : 632 M dhs
- Coût global du projet : 40 MM dhs



Le nouveau pont Champlain au Canada



Le nouveau pont Champlain au Canada



- ✓ Faire pencher la balance en faveur des PPP
- ✓ Une décision prise sur de mauvaises bases (informations incomplètes, analyses insuffisantes)
- ✓ Surestimation des coûts de construction
- ✓ Non-conformité avec les bonnes pratiques (taux d'efficacité, taux d'actualisation)



- ✓ Encourager l'investisseur pour un premier PPP (L'application d'un régime fiscal dérogatoire)
- ✓ Se faire assister par le maximum d'experts possible
- ✓ L'efficacité dans la réalisation du projet
- ✓ Veiller à l'équilibre du contrat
- ✓ Ne pas Faire pencher la balance en faveur des PPP
- ✓ Compléter les études et se baser sur des informations correctes

Merci pour votre attention

