



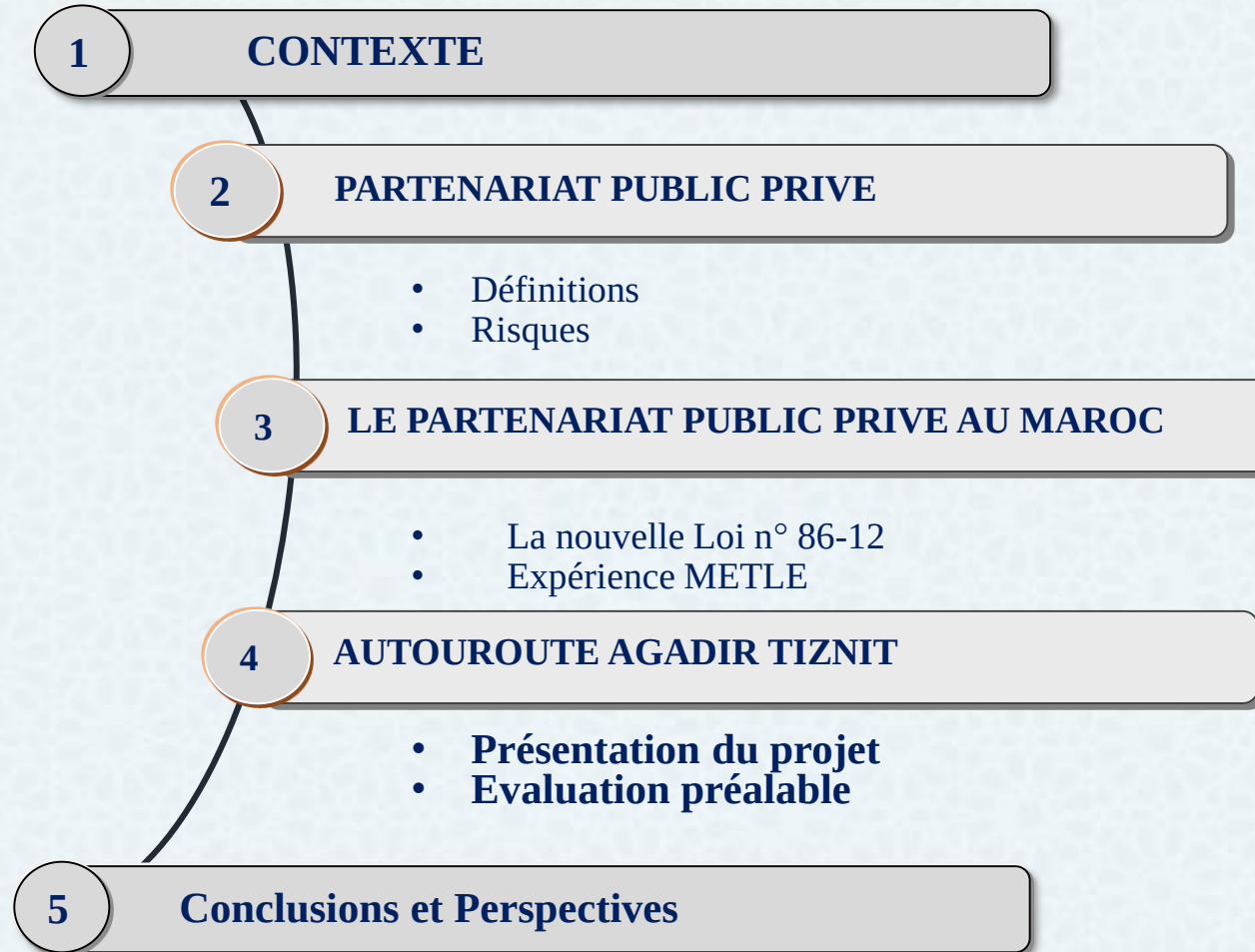
PARTENARIAT PUBLIC PRIVE

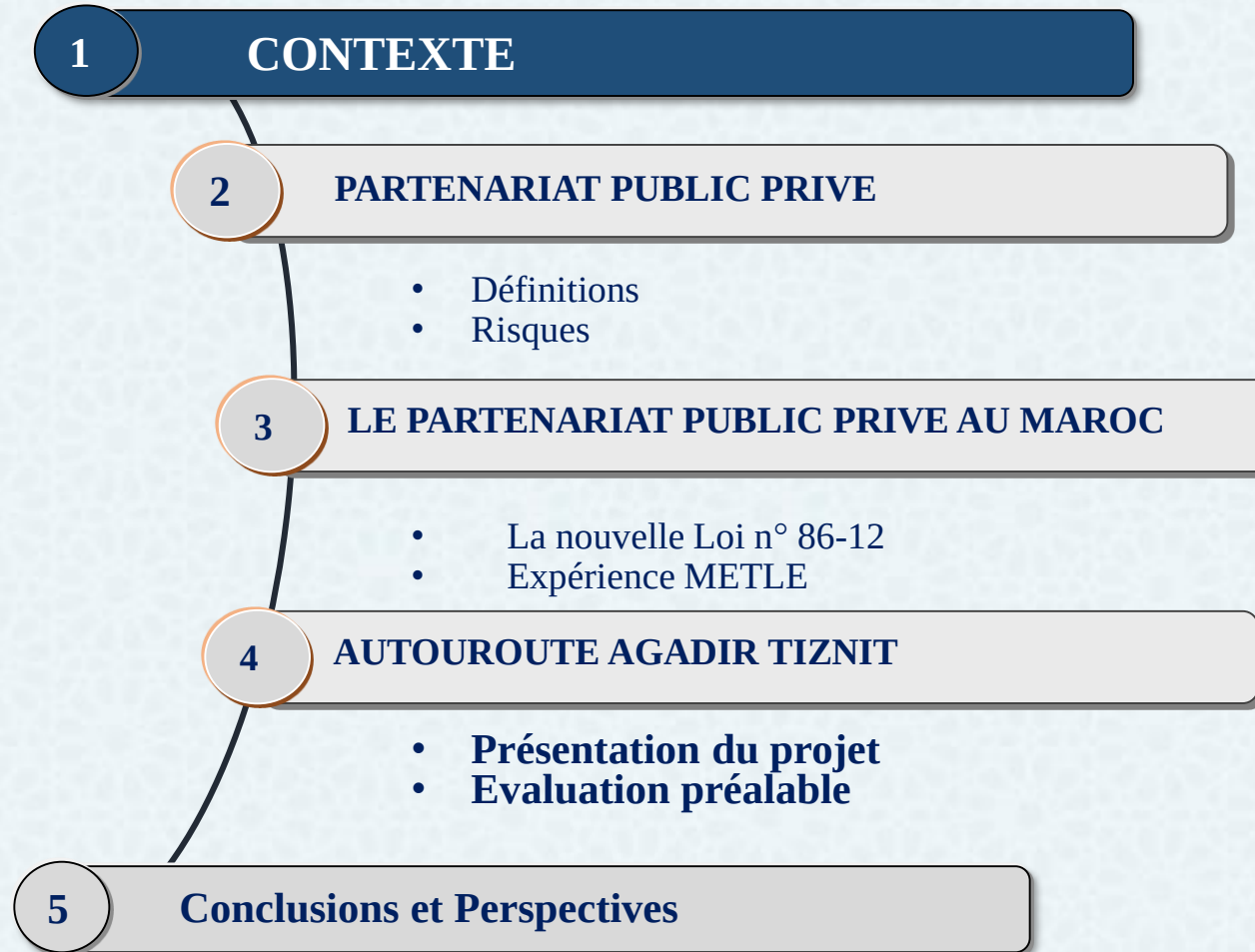
CAS DE DE L'AUTOROUTE AGADIR- TIZNIT

Par Mr. M'bark FANCHA

Directeur Régional de l' Equipement
Transport Logistique et Eau
Souss Massa
Agadir

PLAN DE L'EXPOSÉ





Large transformation de la sphère publique au Maroc par des actions de modernisation depuis des années, accélérées avec l'avènement de la Constitution de 2011

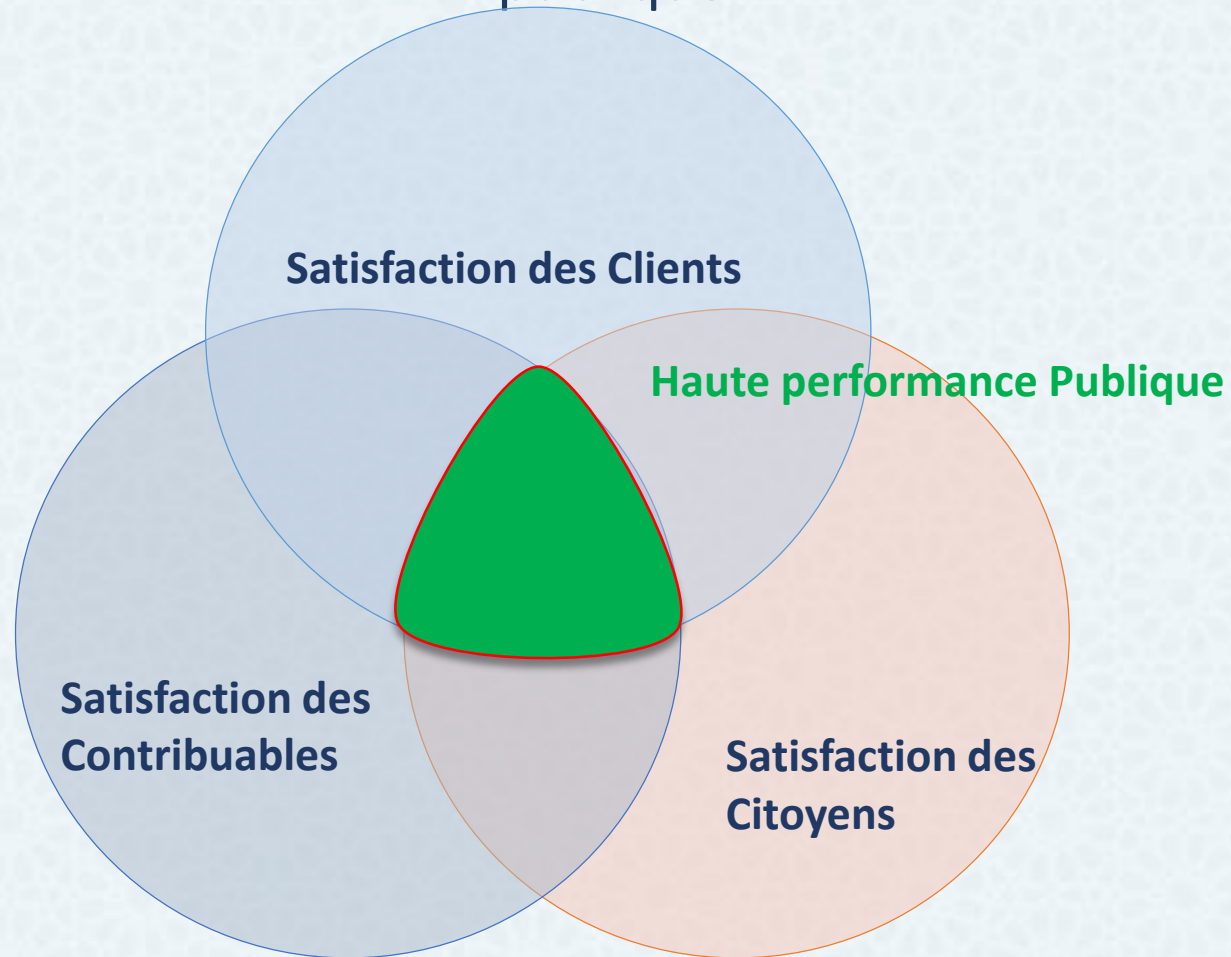


Chantiers de réformes appuyés par des stratégies sectorielles et projets structurants

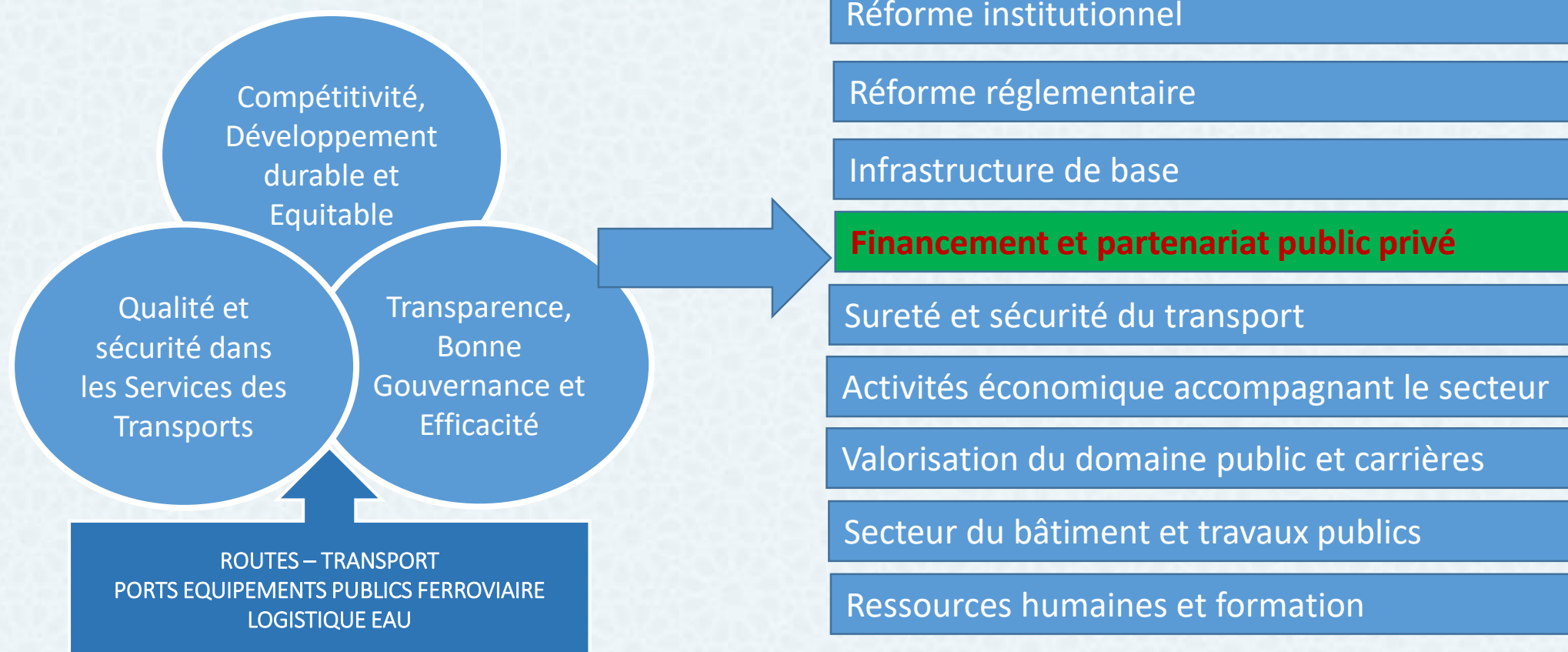


Renforcer la compétitivité et diversifier les sources de financement des investissements pour répondre aux exigences de l'attractivité

« TRIPLE CHALLENGE » de la haute performance du service public



AXES STRATÉGIQUES METLE





Perspectives de développement ambitieuses avec des budgets limités

- Programme ambitieux demandant des enveloppes budgétaires colossales
 - Budget Public limité
- +
- Maturité du secteur privé au Maroc dans la quasi-totalité des secteurs (capacité techniques et financière)

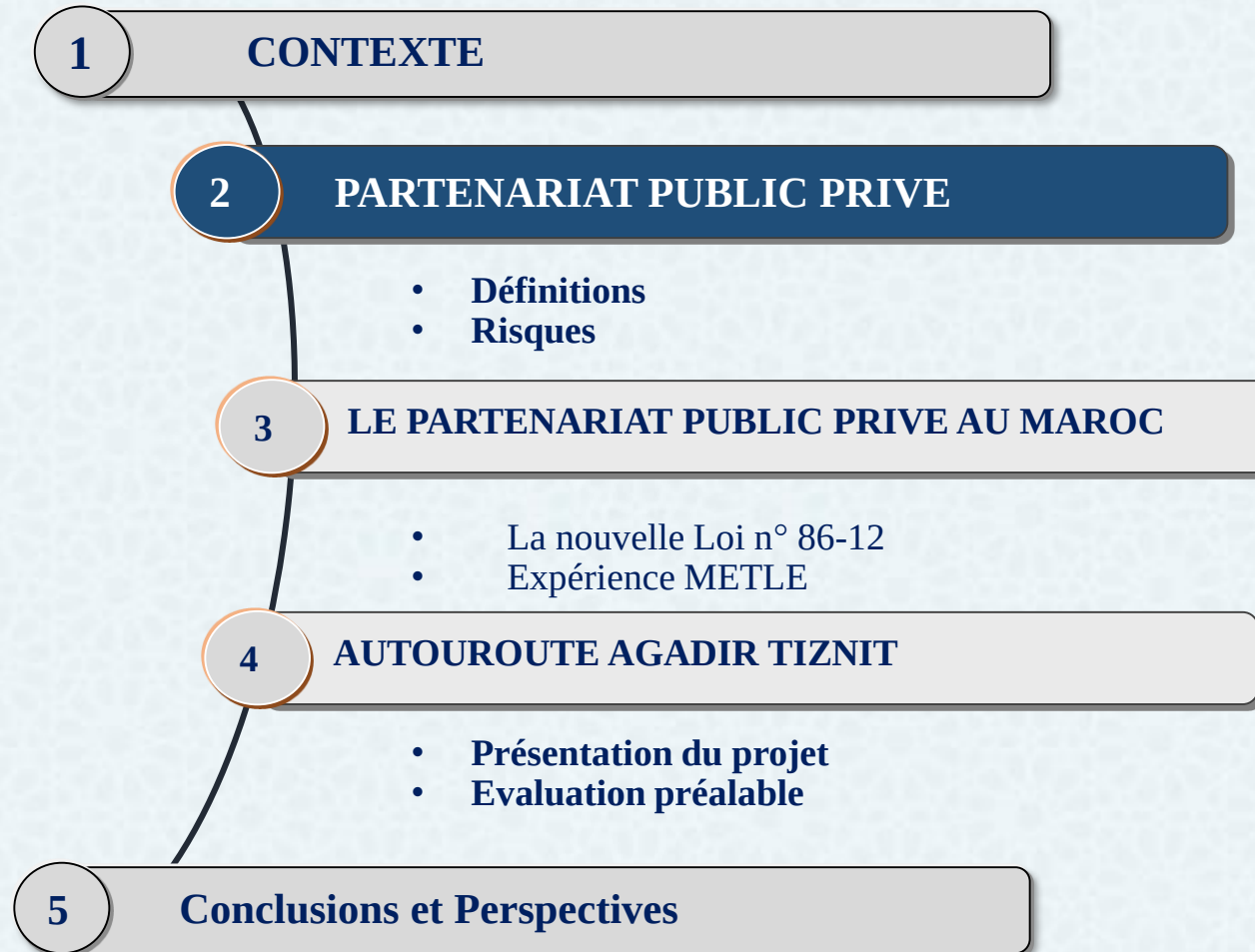


Recourir à de nouvelles sources de financement pour développer les infrastructures publiques

Le ministère envisage le Partenariat Public-Privé (PPP) comme solution parmi d'autres

Les (PPP) sont considérés aujourd'hui comme des outils de prédiction et un nouveau mode de financement pour doter un pays en infrastructures publiques.





PPP à l'international

PPP est un accord global contractuel

Commission Européenne
(Livre Vert du 30 Avril 2004)

FMI

Organisation de Coopération et
Development Economique(OCDE)

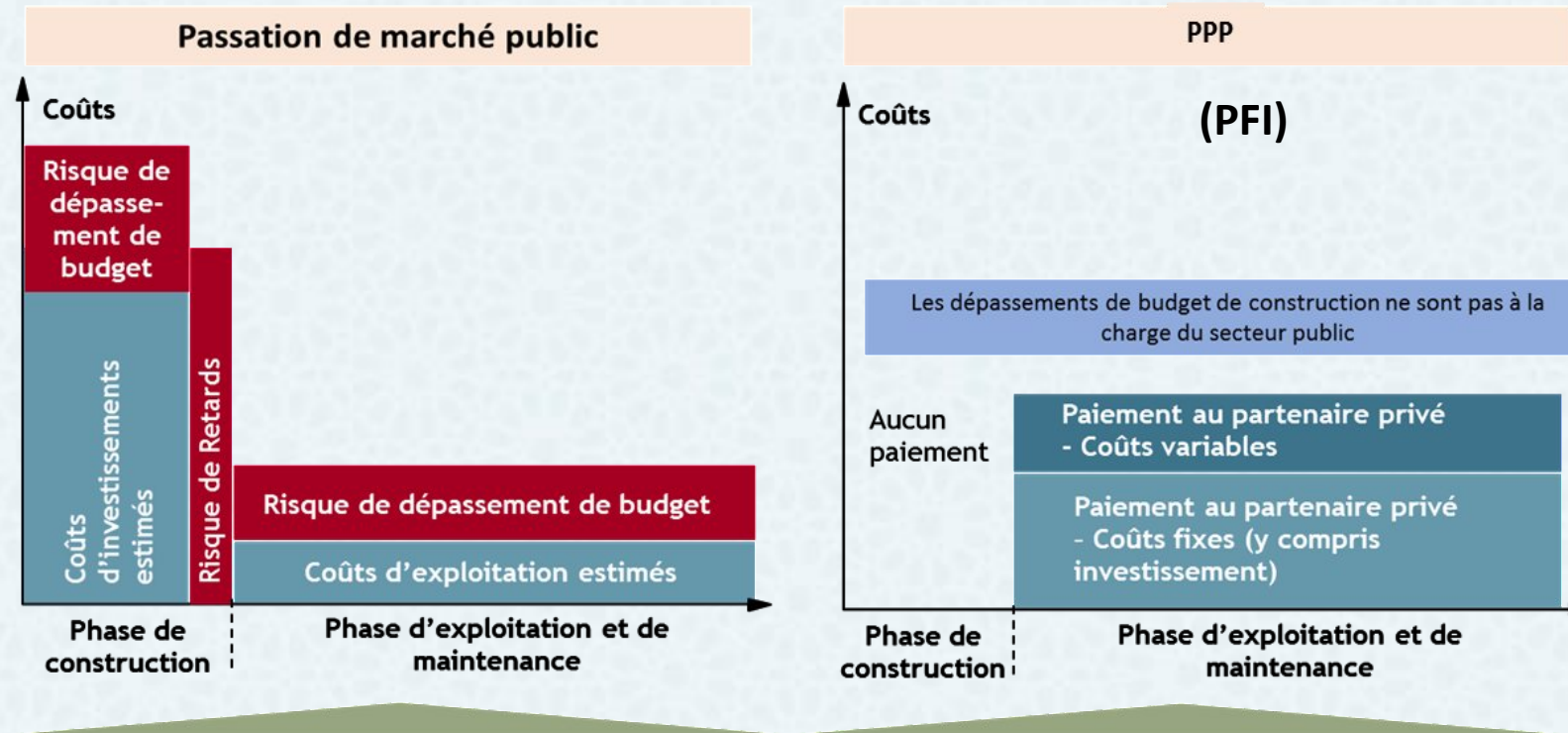
Quatre critères de qualification d'un PPP :

- La durée relativement longue du contrat;
 - Le mode de financement du projet, assuré en partie par le secteur privé;
 - Le rôle important de l'opérateur économique dans la conception, la réalisation, la mise en œuvre et le financement du projet. Le partenaire public se concentre sur la définition des objectifs à atteindre (intérêt public, qualité des services, politique de prix)
 - La répartition des risques.
-
- « **Arrangements** par lesquels, le secteur privé fournit des infrastructures et des services qui traditionnellement relèvent de la responsabilité de l'Etat».
-
- Les PPP sont «**des accords contractuels** » entre l'Etat et un ou plusieurs partenaires privés en vertu desquels, les partenaires privés fournissent des services de telle manière que les objectifs de prestation de services publics soient alignés avec les objectifs de rentabilité des partenaires privés et où l'efficacité de l'alignement dépend d'un transfert suffisant du risque aux partenaires privés» .

Comparaison des PPP et Marché traditionnel

	Marchés publics de travaux	Contrats de partenariat	Concessions
Objet	Conception, construction	Conception, construction, maintenance, exploitation (Build Operate Transfer)	Conception, construction, maintenance, exploitation commerciale
Durée	Courte	Longue	Longue
Paieement	Public	Public-privé	Usagers, avec possibilité de subventions
Transfert de risques vers le privé	Limité à la construction	Oui	Oui

Comparaison des PPP et Marché traditionnel

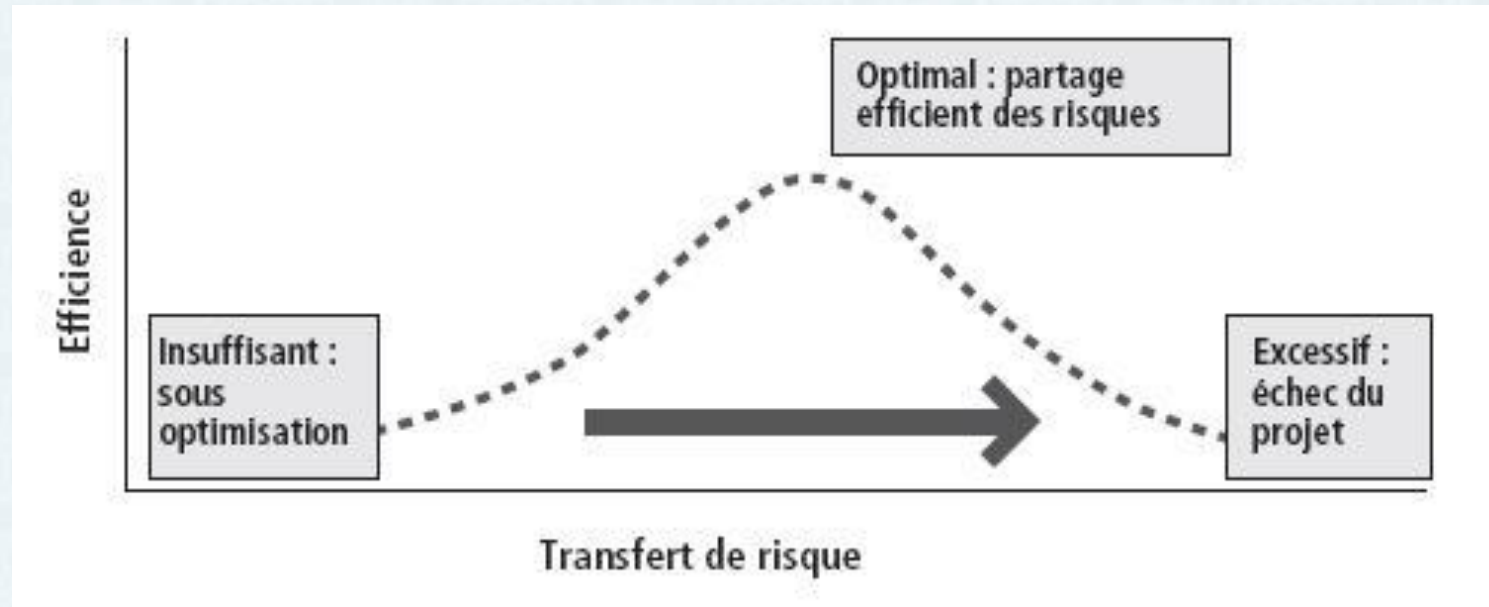


Les coûts d'investissement, d'exploitation et de maintenance sont payés directement par le secteur public qui assume les risques de dépassement budgétaire et de retard à la mise en exploitation

Le secteur public ne paie qu'à partir de la mise en exploitation des infrastructures et sous réserve du respect des critères de performance du cahier des charges par le partenaire privé

Partage des Risques

Mécanisme optimal de partage du risque en PPP

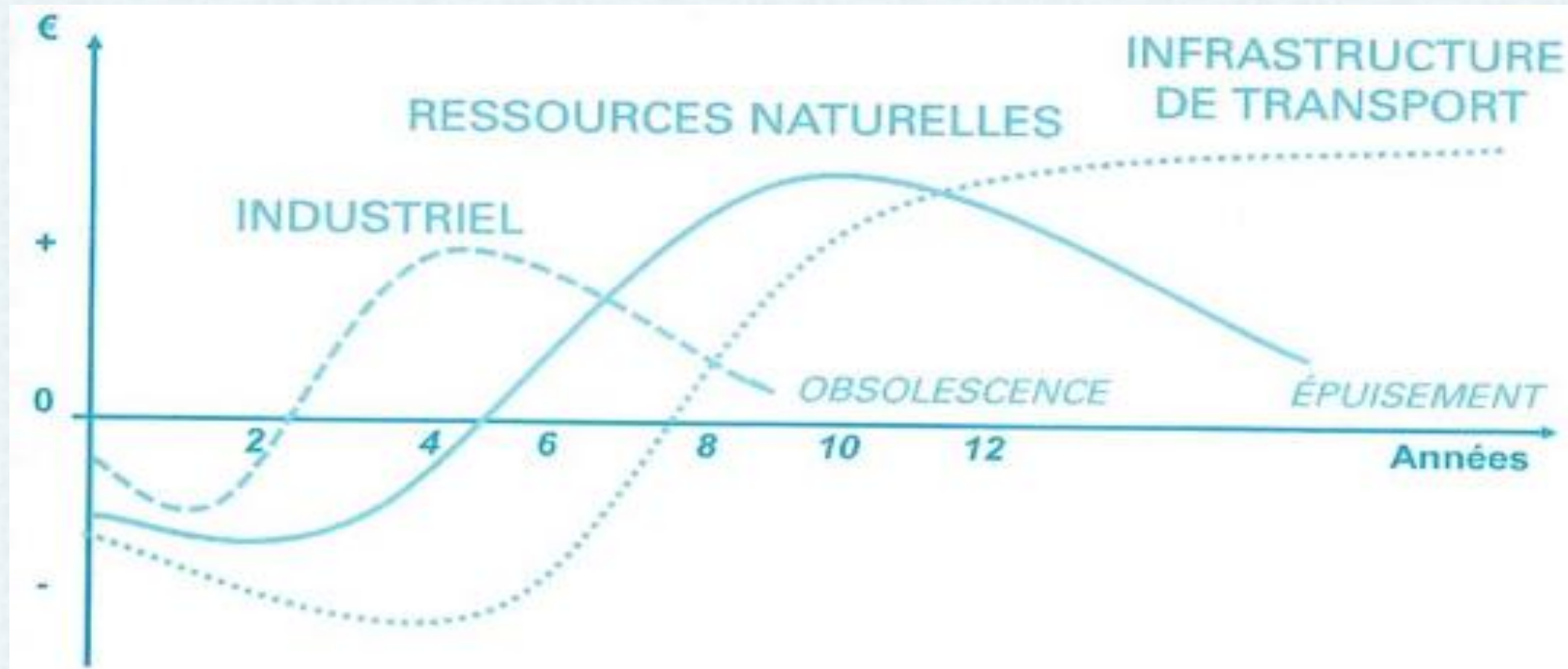


«Le risque dans un projet doit être attribué à la partie la mieux placée pour quantifier, évaluer et gérer ce risque»

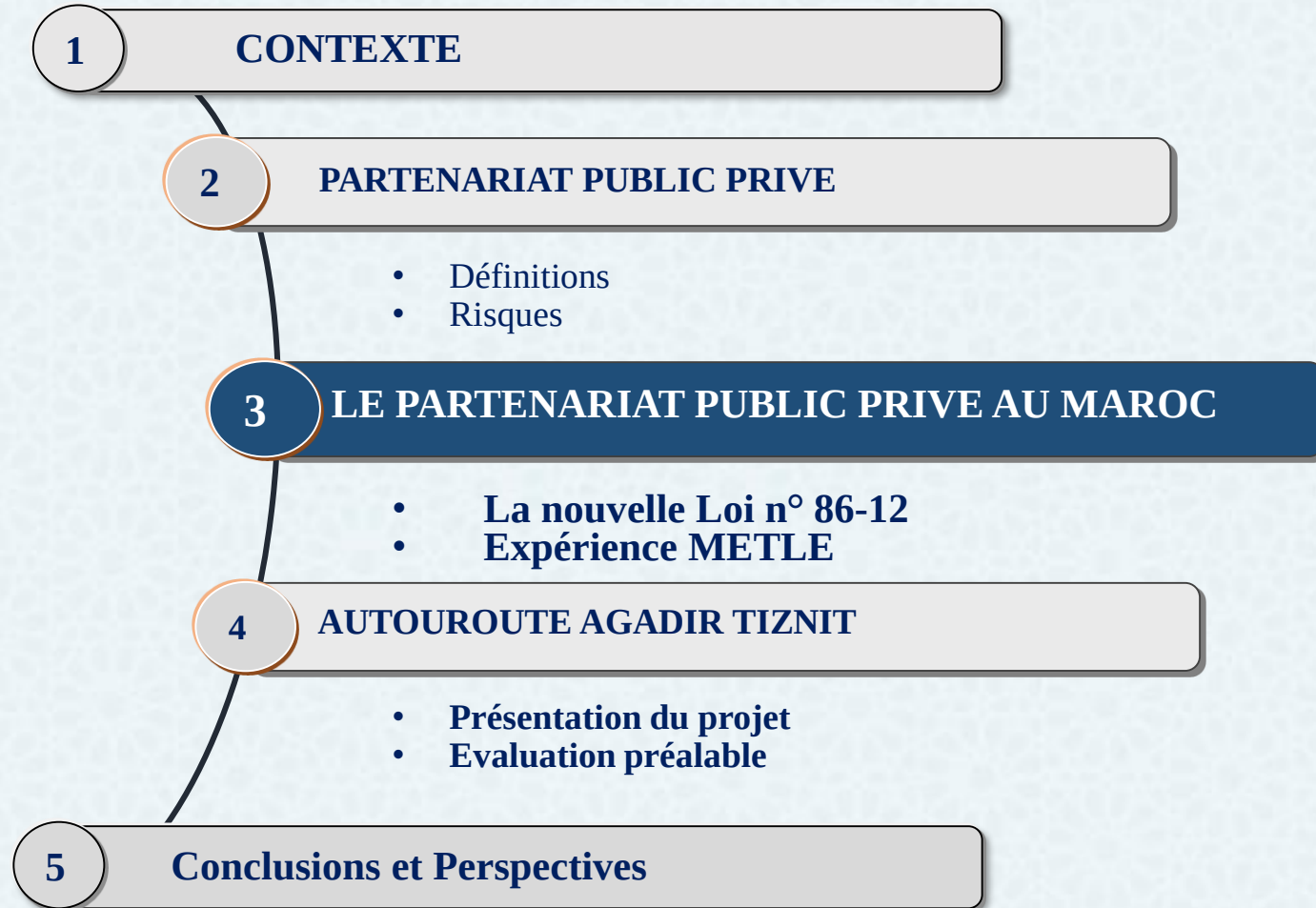
AVANTAGES POTENTIELS

- Les autorités publics font appel aux PPP pour gérer les contraintes de financement et développer de nouvelles infrastructures,
- **Économies d'échelle liées à l'approche globale et meilleure efficience par la limitation des risques d'interface**
- Permet aux autorités public de se spécialiser sur la tâche de contrôle du SP et non pas produire le SP
- Engagement ferme sur les délais ainsi que sur les prix (**RE avantage essentiel**))
- Innovation et dynamisme du secteur privé
- Durée longue permettant le lissage des charges et les effets d'expérience
- Objectifs de performance
- Répartition des risques optimisée

Comparaison de profils de cash-flows entre trois types de projets



Une infrastructure a pour caractéristique essentielle sa pérennité



PPP selon l'article 1 de la loi 86/12

Le contrat de Partenariat Public-Privé est un contrat de durée déterminée, par lequel une personne public confie à une personne privé la responsabilité de réaliser une mission globale de conception, de financement de tout ou partie, de construction ou de réhabilitation, de maintenance et/ou d'exploitation d'un ouvrage ou infrastructure ou de prestation de services nécessaires à la fourniture d'un service public.



Expérience au Maroc

Le Maroc dispose d'expériences réussies aussi bien en matière de concessions ,que dans le domaine de Partenariat Public-Privé notamment pour la production de l'électricité, l'irrigation et le transport urbain.

Expérience METLE

Transport Routier

- Concession relatif à la gestion et à l'édition des documents administratifs numérisés : les permis de conduire et les cartes grises
- Concession pour l'acquisition, l'installation, la maintenance et l'exploitation des radars fixes pour la détection des excès de vitesse et franchissement de feux rouges (en cours)



Logistique

La loi 59-09 relative à la création de l'Agence Marocaine de Développement de la Logistique et en particulier son article 4, stipule que l'agence met à la disposition des acteurs de la logistique des zones d'activités logistiques prévues dans des cahiers de charges spéciaux déterminant les conditions de l'aménagement, du développement, de la gestion et de l'exploitation de ces zones.



Expérience METLE

Ferroviaire

La loi 52-03 relative à l'organisation, la gestion et l'exploitation du réseau ferré national constitue le cadre juridique de partenariat, dans le domaine du transport ferroviaire à travers la libéralisation, la gestion des activités ferroviaires et la possibilité de déléguer cette gestion aux entreprises dans le cadre d'une concession pour la gestion des infrastructures de bases ou pour l'exploitation du transport ferroviaire



Aéroports *

La loi n ° 25-79 relative à la création de l'Office National des Aéroports (ONDA) , telle que modifiée par la loi 14-89 et la loi 1-93-140,
Concession des opérations «handling» dans les aéroports
Attribution de contrats de concession pour l'exploitation de magasins commerciaux situés dans les terminaux aéroportuaires

* Avant de les affectés au Ministère Tourisme



Expérience METLE

Autoroutes

- La loi 89-4 relative aux autoroutes, constitue le cadre juridique principale pour la construction et l'exploitation des autoroutes, notamment en accordant des concessions
- Concession de 1800 km d'autoroutes à ADM

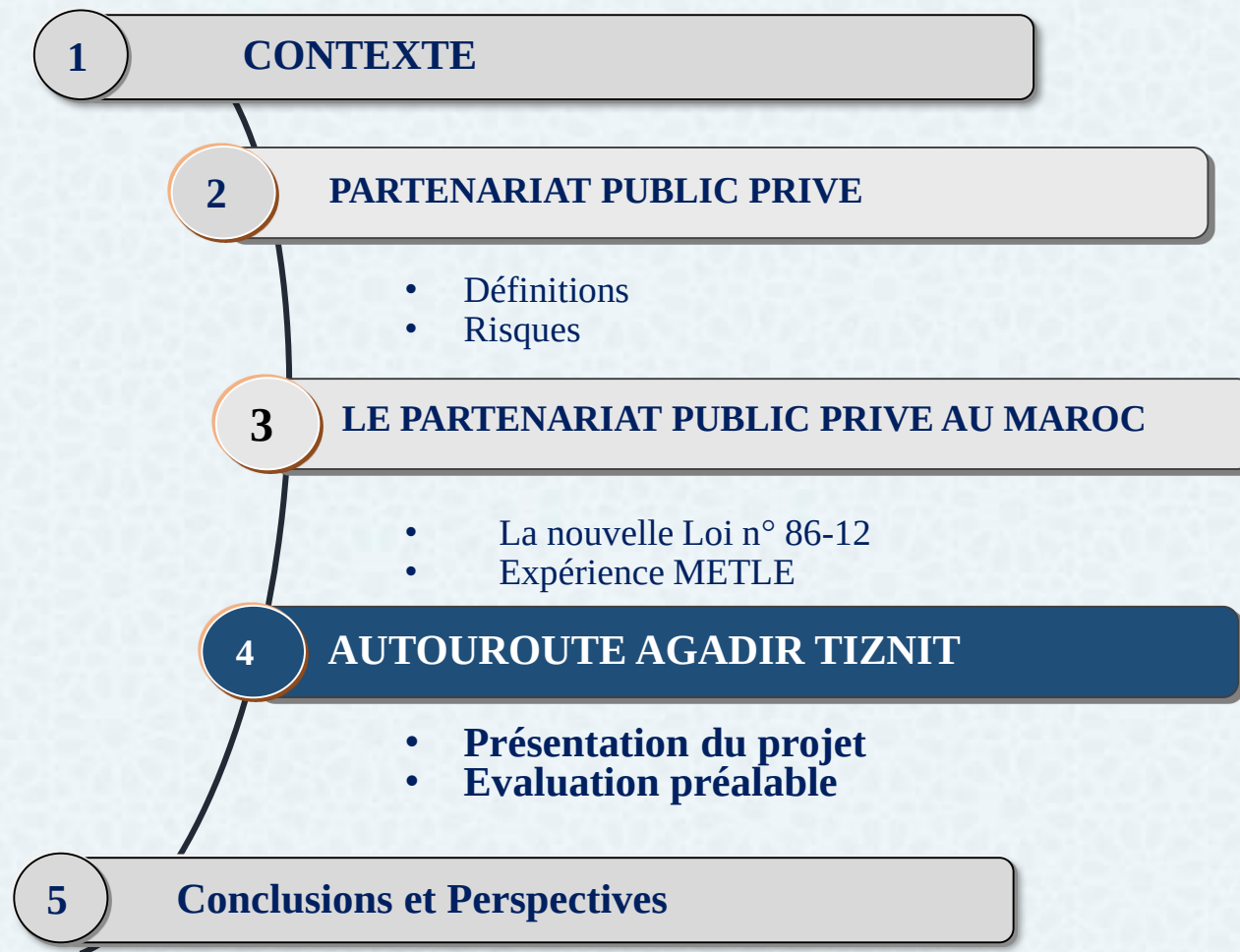
Ports

La loi n ° 15-02 relative aux ports permet la concession pour la construction et l'exploitation des ports (sauf le Port de Tanger Méditerranée, l'article 32), à travers le régime de l'autorisation, le régime de la concession et le régime de l'occupation temporaire du domaine public

Le décret n ° 644-02-2 relative à la création de de l'Agence Spéciale Tanger Med (TMSA) a donné le pouvoir exclusif à l'agence pour concéder les opérations de la construction, l'entretien et l'exploitation des équipements dans sa zone portuaire

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





MONOGRAPHIE DE LA RÉGION SOUSS MASSA

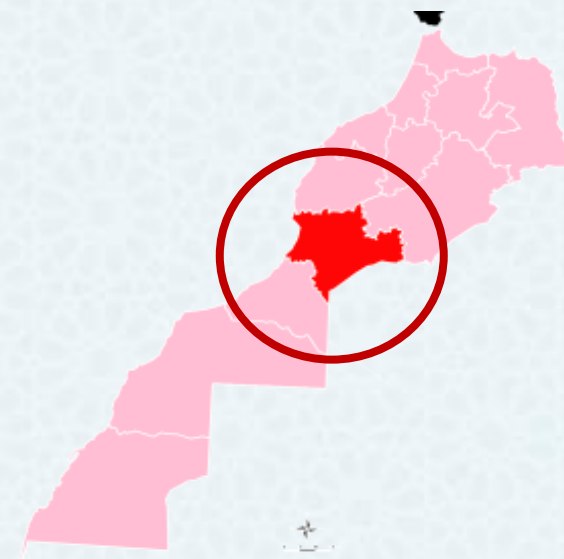
Superficie : 53 789 Km²

Habitants : 2 676 847 hab. (dont 43,74 % en milieu rural)

Découpage administratif : 4 provinces et 2 préfectures (avec 175 collectivités locales)

Infrastructures : 2 ports, 4 aéroports, 5293 Km de routes et 20 hectares de zones logistiques

La région Souss Massa a enregistré, en 2014, (PIB) de 6,6% au PIB national.



Maillon important reliant le nord au sud s'étend des frontières algériennes à l'océan atlantique

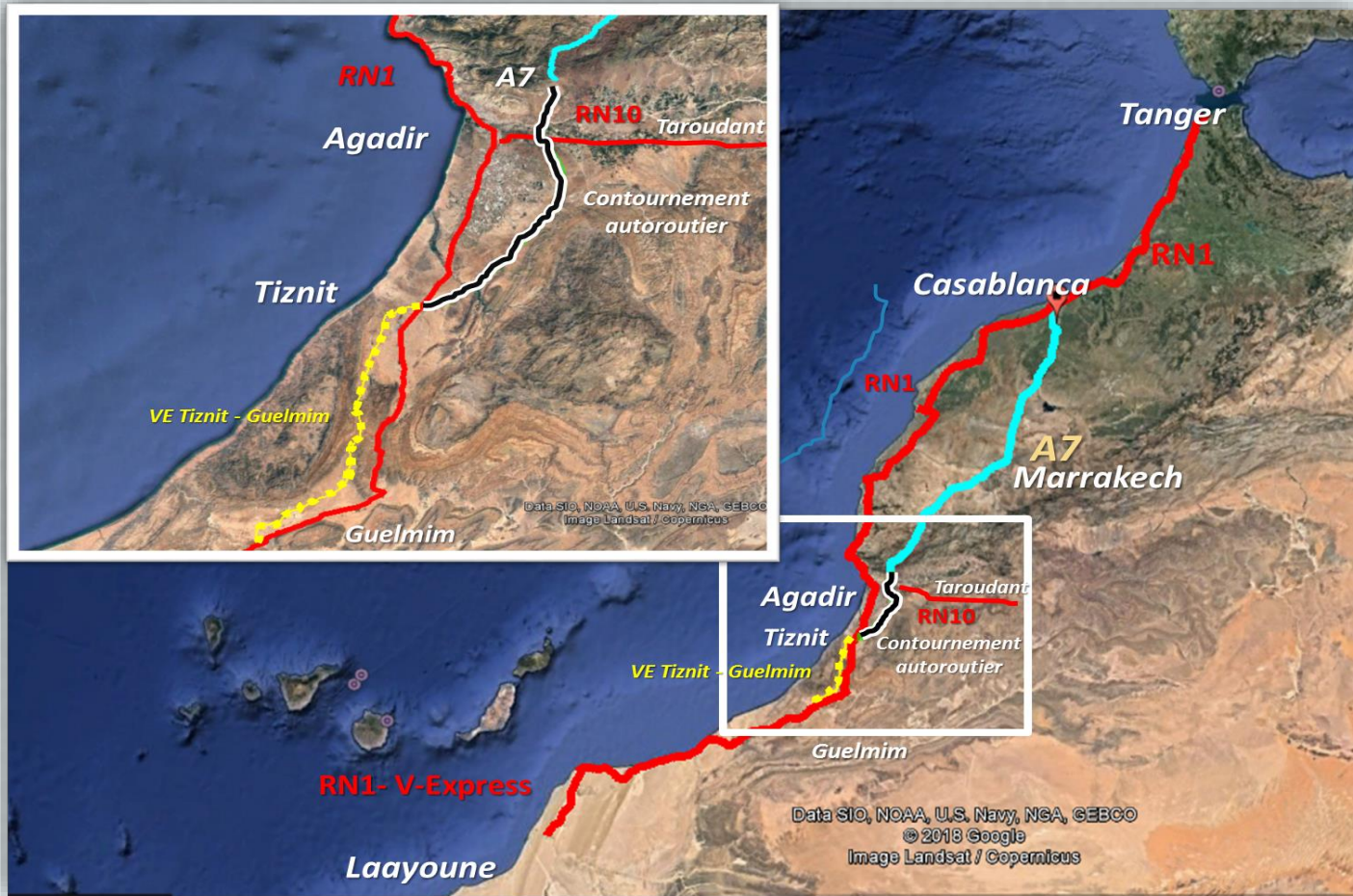
Reliefs pluriels constitués des zones montagneuses, arides (sahariennes) et des plaines

Potentiel économique important (agriculture, pêche maritime, tourisme, ...)

Modèle de développement basé sur le partenariat (tissus associatif dense, collectivités locales,..)

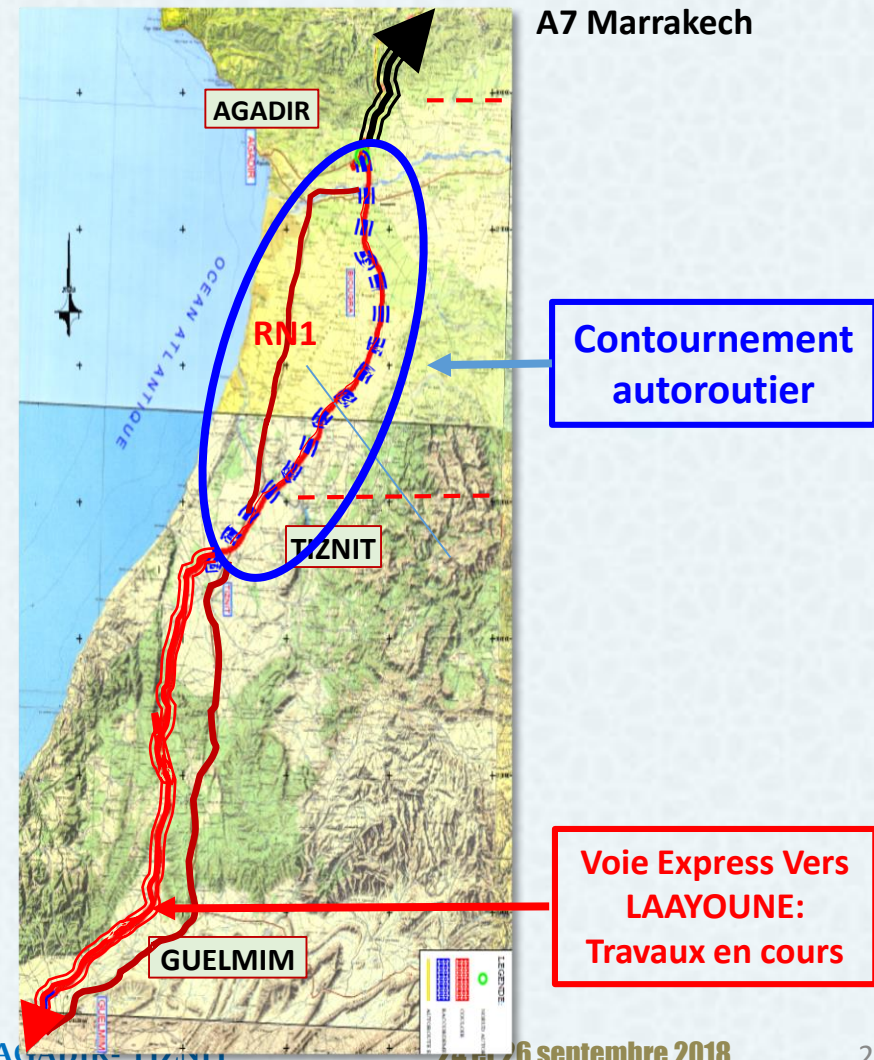
Pression démographique importante sur le grand Agadir

PRÉSENTATION DU PROJET



PRÉSENTATION DU PROJET

- **Au niveau International** : cet axe fait partie de l'itinéraire de **l'autoroute magrébine** et l'axe Tanger-Lagos ;
- **Au niveau National** : Ce projet vient augmenter l'offre entre les échanges entre le **nord et le sud du Royaume** ;
- **Au niveau Régional** : Il permettra une meilleure desserte des deux régions intéressées : Souss-Massa et Guelmim-Oued Noun du fait que le projet constitue un maillon *entre l'autoroute A7 et la voie expresse Tiznit-Laayoune* ;
- **Au niveau Local** : Il constituera un **contournement** naturel pour la ville d'Agadir par l'Est pour les flux Nord-Sud et améliorera l'offre du transport jusqu'à Tiznit

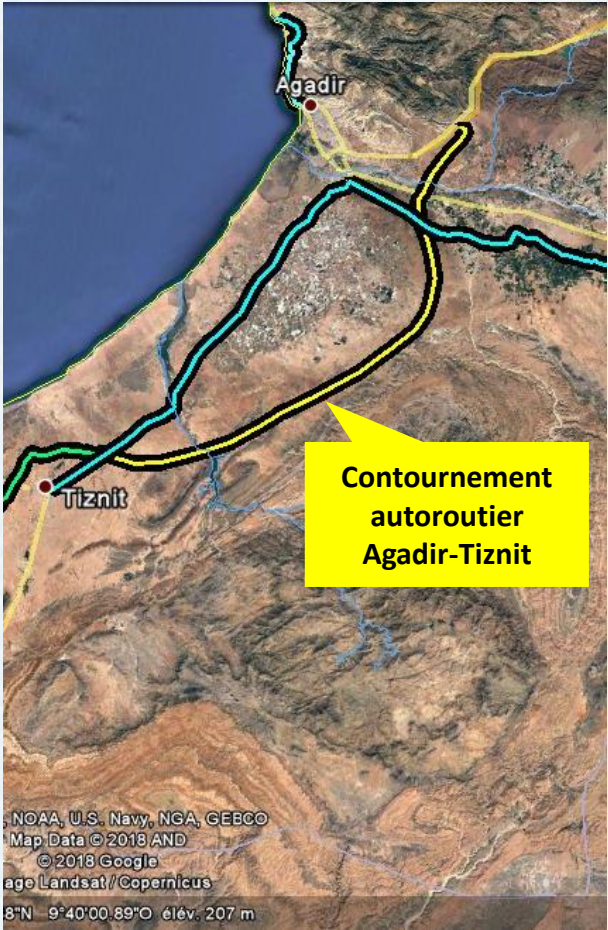


PRÉSENTATION DU PROJET

Le contournement Autoroutier Agadir vers Tiznit se développe sur un linéaire de 87 km

- ✓ coût estimatif est de **3 milliard de DH HT**
- ✓ Avancement des études :
 - ED approuvée
 - Etude PPP : étude évaluation préalable réalisée
 - Caractéristiques techniques :

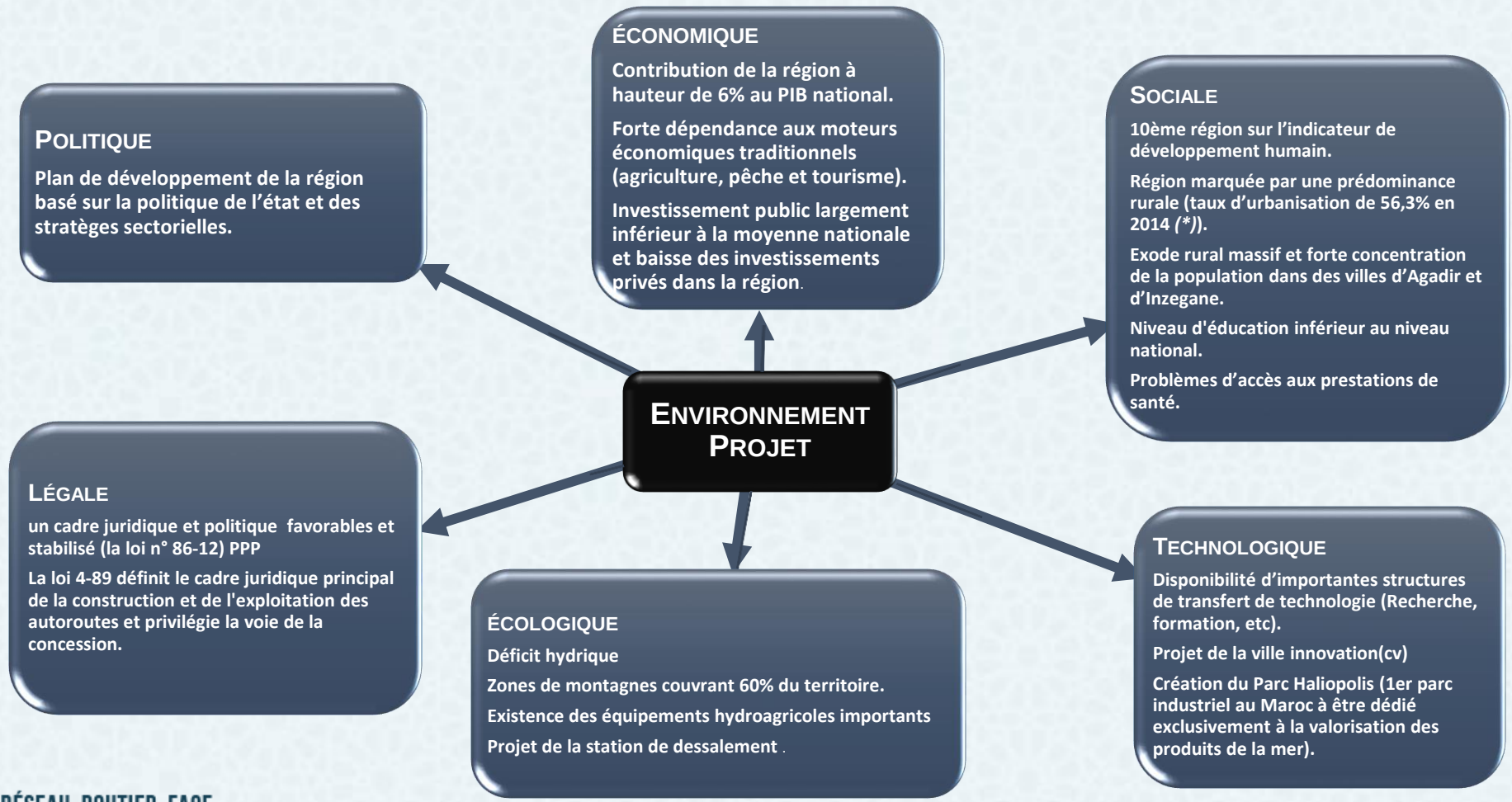
Catégorie	L1
Terrassements	Longueur 87 Km en 4 sections
Déblais: 6,4 MM3	A7 – Voie express : 8,2 Km
Remblais 4,8 MM3	Voie Express – Biougra : 16,4 Km
	Biougraa – Belfaa : 28,8 Km
	Belfaa – Tiznit nord : 33,2 Km
Bifurcation	1
Echangeurs	4
Aires de service	1 couple d'aire de service
Franchissements	2(oueds Souss et Massa)
Système d'exploitation	Système fermé
Centre d'exploitation	1
Gares de péages	1 BPV + 4 BSE



EVALUATION PREALABLE

Les résultats qui suivent sont ceux d'une Etude d'évaluation préalable en cours pilotée par la DRETLE Souss Massa avec l'assistance technique de la **DSPCT** et la **DR** et confiée au groupement NOVEC et BIRD&BIRD pour l'axe autoroutier Agadir –Tiznit et dont les conclusions et **hypothèses de calcul** budgétaires et financières adoptés par le model ne sont pas encore validées par la commission prévue par la loi en vigueur

Analyse de l'environnement



Analyse de l'environnement

FORCES

- Cadre juridique très favorable
- Réduction des risques et des problèmes de gestion des interfaces
- Satisfaction des clients par la réalisation d'un service de qualité
- Meilleure maîtrise des budgets ainsi qu'une optimisation des coûts
- Différents scénarii peuvent être envisagés / adaptés
- Limitation des retards et des dépassements de coûts
- Implication partielle de l'Etat dans le financement du projet

FAIBLESSES

- Absence d'expertises de compétences de gestion de ce genre de contrat
- Absence de projets similaires dans le secteur et de retours d'expérience (autres qu'ADM compte tenu de la particularité de ce dernier)
- Pluralité des intervenants et risque de dilution de la responsabilité

OPPORTUNITÉS

- Grands besoins exprimés en infrastructure au Maroc
- Situation financière d'ADM (niveau d'endettement élevé)
- Mise en place d'une concurrence sur le marché offrant l'opportunité d'un meilleur rapport qualité / prix ainsi qu'un service de qualité aux usagers
- Possibilité de réaliser des recettes annexes et / ou d'améliorer la rentabilité financière du projet

MENACES

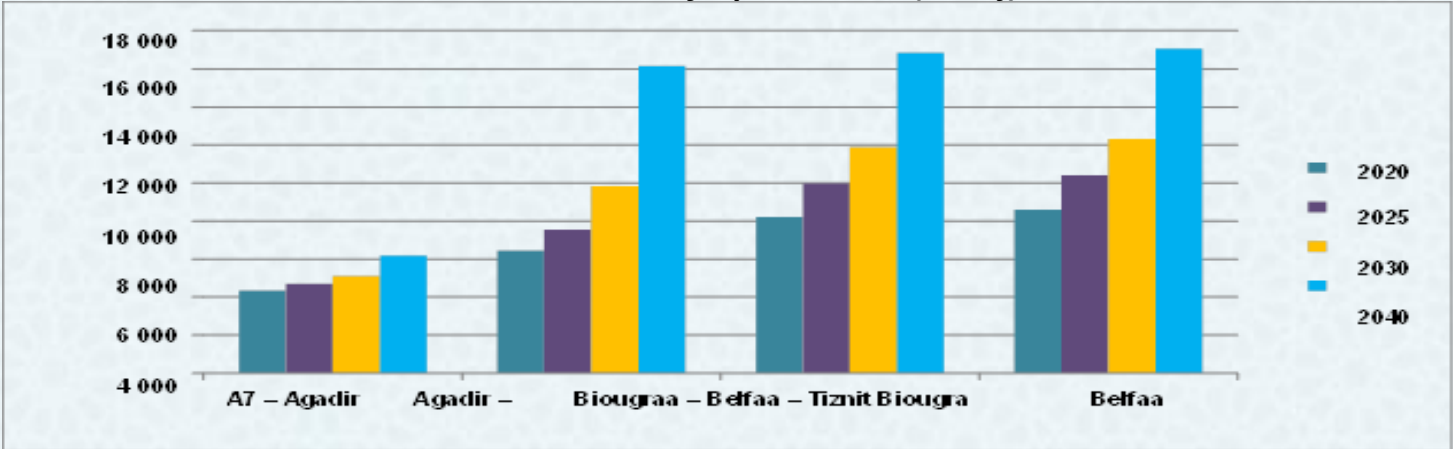
- Difficultés liées au partage de risques entre la personne publique et le partenaire privé
- Risques liés à la fréquentation
- Changements des textes de loi
- Capacité du projet à mobiliser des financements bancaires locaux

ANALYSE TECHNIQUE

Prévisions de trafic

- L'étude de trafic réalisée dans le cadre de l'étude de définition repose sur une modélisation du couloir retenu avec une estimation de trafics futurs en 2020 (date de mise en service) et 2025, 2030 et 2040 comme horizons de prévisions. L'année de base étant 2015.
- En adoptant une approche simpliste permettant d'estimer les trafics sur la future section autoroutière (suivant la **méthode d'Abraham** par sections), l'on obtient des estimations de trafic plus faibles, de l'ordre de - 20% par rapport aux résultats de l'étude de définition.

Prévisions d'évolution de trafic par section (Véh/j) selon ED

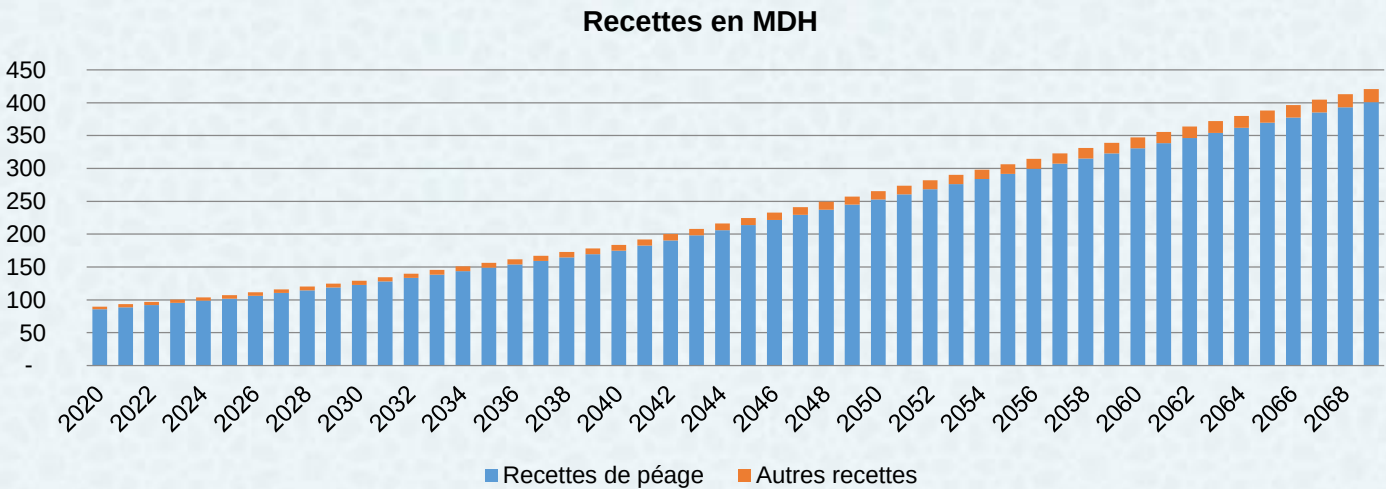


Une analyse de sensibilité sur la variation des estimations du trafic est réalisée

ANALYSE TECHNIQUE

Recettes d'exploitation

- **Recettes de péages** : : sont calculées sur la base des prévisions de trafic en adoptant un tarif kilométrique moyen de 0,36 DH/km.
- **Autres recettes** : les recettes résultant de l'exploitation des aires annexes (aires de services) ont été estimées à 5% des recettes de péage.



ANALYSE JURIDIQUE

L'analyse comparative des modes de gestion a permis d'évaluer les avantages et les inconvénients des différents modes de réalisation envisageables pour réaliser le Projet.

Modes de réalisation envisageables

- 1-Recours à de multiples **marchés publics** (fourniture, travaux et service) ,
- 2-Recours à un **contrat de concession**
- 3-Recours à un contrat de **partenariat public-privé**

ANALYSE FINANCIERE

HYPOTHÈSES

- ❑ **Comparaison en termes de (VAN) des coûts** entre les différents montages étudiés.
- ❑ Conformément aux dispositions de la loi 86-12 et ses décrets d'application, chaque schémas est modélisé séparément en retenant les cash-flows annuels de coûts et de recettes.
- ❑ Le développement d'un modèle financier a permis de simuler les éléments financiers pertinents propres à chaque montage.
 - 1-Concession auprès d'un opérateur public
 - 2-Contrat de concession
 - 3-Contrat de Partenariat Public-Privé
- ❑ Chacun de ces calculs repose sur des hypothèses économiques et financières

ANALYSE FINANCIERE

HYPOTHÈSES (suite)

- ☐ Estimation des coûts de conception et de réalisation du projet 3 milliard HT
- ☐ Estimation des coûts d'exploitation annuel
- ☐ Estimation des coûts de maintenance,
- ☐ Estimation des coûts de gros entretien et renouvellement
- ☐ Hypothèses de recettes commerciales :
 - ☐ Une durée de contrat de 52 ans
 - ☐ Une période de conception et construction de 2 ans
 - ☐ Une période d'exploitation de 50 ans.
 - ☐ Hypothèses et conditions financières

ANALYSE FINANCIERE

COÛT GLOBAL ACTUALISE APRÈS VALORISATION DES RISQUES

Coût global actualisé VAN du projet selon le mode de réalisation (en MMAD):

	Concession Modèle ADM	PPP	Concession
Total dépenses actualisés (VAN)	6896,4	6941,1	8801,6
Total recettes actualisés (VAN)	3967,7	4075,9	4245,7
Coût global actualisé (VAN)	2928,6	2865,2	4536,0

- Avec un risque de trafic limité, le montage en PPP apparaît ainsi comme le contrat le mieux adapté et le moins onéreux pour la personne publique. la concession pourrait être plus protectrice des intérêts du MO dans le cas d'un risque de trafic important

ANALYSE FINANCIERE

ANALYSES DE SENSIBILITÉ : TRAFFIC

Coût global actualisé (en MMAD):

Risque trafic	2% optimiste	4%- cas de base	10%	15%	30%	45%	50%- pessimiste
PPP	2780	2865	3120	3332	3969	4606	4818
Concession	4536	4536	4536	4536	4536	4536	4536
PPP/Concession	63%	58%	45%	36%	14%	-2%	-6%

- Le risque de trafic a un impact important sur le coût global actualisé et conduit également à un changement de montage préférentiel au cas d'un risque de trafic supérieur à **44%**. En effet, le montage concessif devient moins onéreux que le PPP dès que le risque de trafic est supérieur à 44%.
- Il est donc important de pouvoir évaluer précisément le risque de trafic prévu sur le tronçon autoroutier objet de la présente étude, afin de définir le montage juridique le plus adéquat.

ANALYSE FINANCIERE

ANALYSES DE SENSIBILITÉ : IMPACTS DES AVANCES DE LOYERS

Coût global actualisé en MMAD du projet selon le mode de réalisation du projet, en tenant compte de la valorisation des risques et d'une subvention d'investissement ou avance de loyers versées pendant la durée de construction en % des dépenses d'investissement (Capex) :

Subventions/ avances sur loyers en % du Capex	0% pessimiste	10%	20	30%	40% optimiste
Concession-opérateur public	2929	3009	3090	3170	3251
PPP	2865	2633	2400	2168	1936
Concession	4536	4103	3687	3266	2840

TRI projet avant impôts selon le mode de réalisation du projet, en tenant compte de la valorisation des risques fonction du niveau de subventionnement du CAPEX initial :

Subventions/ avances sur loyers en % du Capex	0% pessimiste	10%	20	30%	40% optimiste
Concession-opérateur public	5,1%	5,6%	6,1%	6,8%	7,7%
PPP	5,4%	5,8%	6,3%	6,9%	7,6%
Concession	5,6%	6,0%	6,5%	7,1%	7,8%

ANALYSE FINANCIERE

ANALYSES DE SENSIBILITÉ : RECETTES ET DEPENSES DE L'INVESTISSEMENT

Les sensibilités suivantes présentent l'impact d'une revue à la baisse ou à la hausse des prévisions de trafic en amont de l'attribution du contrat et des coûts d'investissement:

Variation CAPEX	Variation recettes en %	-20%	-10%	0%-cas de base	10%	20%
-20%	Concession-opérateur public	2442	2266	2091	1915	1740
	PPP	2349	1961	1572	1184	796
	Concession	3655	3251	2860	2442	2038
-10	Concession-opérateur public	2861	2685	2510	2334	2159
	PPP	2995	2607	2219	1831	1442
	Concession	4505	4101	3702	3292	2887
0% - cas de base	Concession-opérateur public	3280	3104	2929	2753	2578
	PPP	3642	3253	2865	2477	2089
	Concession	5332	4928	4533	4119	3715
+10%	Concession-opérateur public	3699	3523	3348	3172	2996
	PPP	4288	3900	3512	3123	2735
	Concession	6176	5772	5374	4963	4559
+20%	Concession-opérateur public	4117	3942	3766	3591	3415
	PPP	4934	4546	4158	3770	3382
	Concession	7022	6618	6215	5809	5405

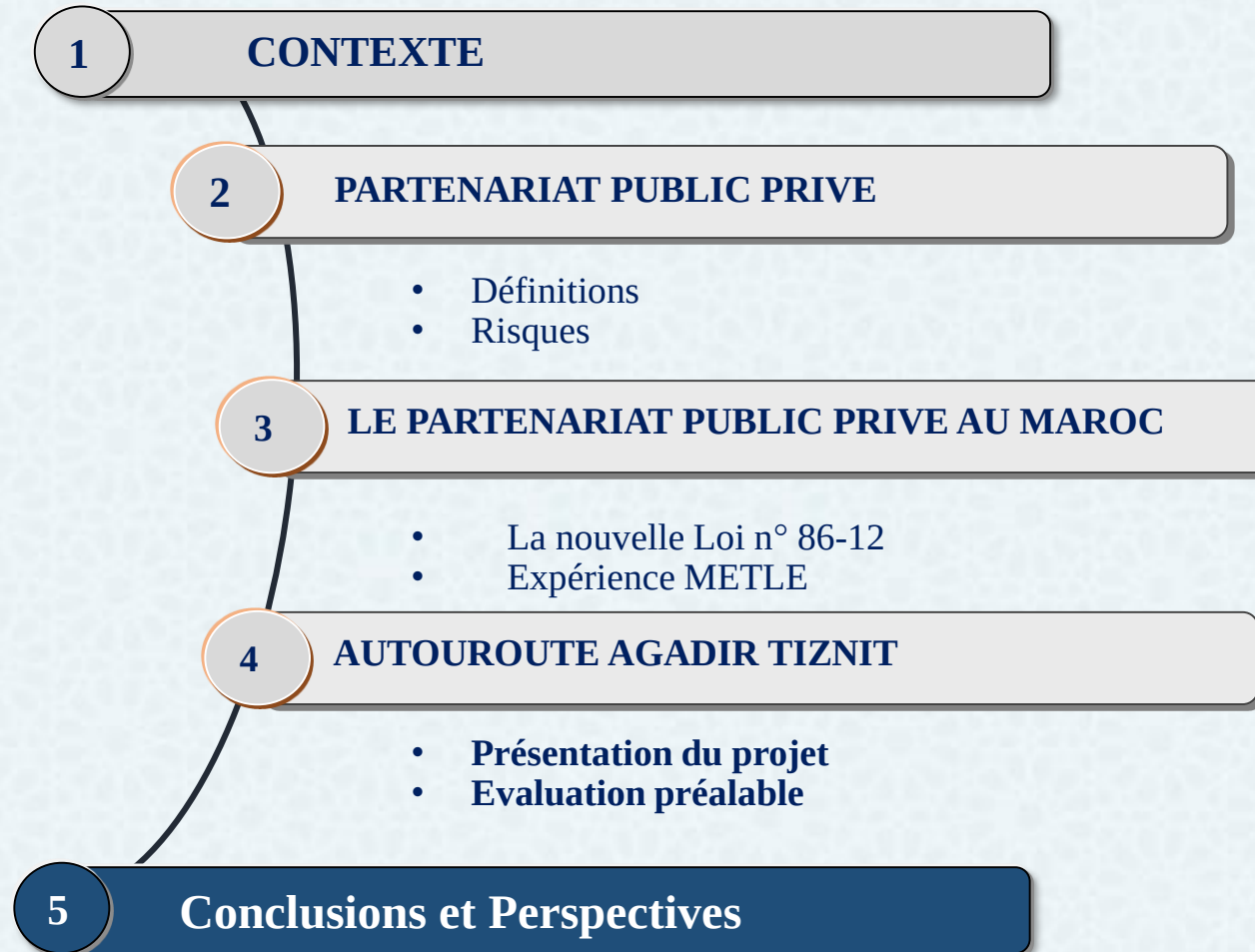
ANALYSE FINANCIERE

ANALYSES DE SENSIBILITÉ : DURÉE DU CONTRAT (*)

Il a été considéré dans la présente étude une **durée du contrat de partenariat ou contrat de concession de 50 ans**, conformément à la pratique nationale dans le secteur autoroutier:

Durée exploitation : 25 ans	Concession opérateur public	PPP	Concession
Coût global actualisé (VAN)	3388,8	4171,6	4048,6
Durée exploitation : 35 ans	Concession opérateur public	PPP	Concession
Coût global actualisé (VAN)	2679,7	3685,3	4014,7
Durée exploitation : 50 ans	Concession opérateur public	PPP	Concession
Coût global actualisé (VAN)	2928,6	2865,2	4536,0

(*) La simulation est faite tenant compte de la valorisation des risques et sans prises en compte de la subvention d'investissement ou avances sur loyers pouvant être versés par la personne publique



Analyse de l'environnement

- ✓ Le marché Marocain offre un climat propice et constitue une grande opportunité pour les PPP pour les deux raisons fondamentales:
 - Le cadre juridique et politique favorables
 - Les besoins en équipement et infrastructures qui sont considérables dans tous les domaines
- ✓ (PPP) est considéré aujourd'hui comme un des outils de prédiction et un nouveau mode de financement pour doter un pays en infrastructures publiques ayant pour caractéristique essentielle leur pérennité,

Evaluation préalable *

- ✓ Sur le plan juridique, le contrat de partenariat public-privé constitue le montage le plus avantageux pour l'Etat pour la mise en œuvre du Projet autoroutier Agadir Tiznit
- ✓ L'analyse socio-économique du projet de contournement autoroutier d'Agadir a donné un Taux de Rentabilité Interne qui marque l'intérêt du projet pour la collectivité.
- ✓ Sur le plan financier, Il ressort de la démonstration et de l'évaluation les éléments d'analyse qu'avec un risque de trafic limité, le montage en PPP apparaît ainsi comme le contrat le mieux adapté et le moins onéreux, Il est donc important de pouvoir évaluer avec beaucoup de précisions le risque de trafic

* Sous réserve de la confirmation par toutes les entités prévues par la loi 86-12

Tests combinés de sensibilité

- ✓ Le risque de trafic a un impact important sur le coût global actualisé et conduit également à un changement de montage préférentiel au cas d'un risque de trafic supérieur à 44
- ✓ Les avances de loyer pendant la construction avantagent considérablement le scénario PPP (Coût actualisé et TRI)
- ✓ La révision de la durée d'exploitation de 50 à 25 ans augmente le coût global actualisé de 70%.

Tests combinés de sensibilité

- ✓ «Le risque dans un projet doit être attribué à la partie la mieux placée pour quantifier, évaluer et gérer ce risque».
- ✓ Tous les risques méritent une attention particulière et une bonne identification préalable notamment celui de la demande (risque de fréquentation qui est le trafic dans notre cas d'autoroute).

Conditions nécessaires pour réussir les PPP

- ✓ Problèmes à anticiper: Innovation technologiques ,réglementaires ,évolution de la demande(trafic et besoins d'augmenter le nombre d'changeurs dans notre cas) ,
- ✓ Contrat flexible et détaillé : Etude récente en en Amérique latine sur 1000 contrats 50% sont renégociées après leurs signatures .Le scénario optimal réside dans les détails techniques ,financières et économiques.
- ✓ Les avantages des PPP ne sont pas acquis si l'autorité publique ne se perfectionne pas sur le contrôle et régulation du service public via un développement de ces compétences ,

CONCLUSIONS ET PERSPECTIVES

DOMAINE AUTOROUTIER :

- **Autoroute AGADIR TIZNIT**
- Autoroute Tanger-Tétouan
- Autoroute de desserte de Nador et Port Nador West
- Autoroute Guercif-Nador
- Autoroute Continentale Rabat-Casablanca
- Autoroute Marrakech-Safi
- Autoroute Marrakech-Beni Mellal
- Contournement EST de Marrakech

DOMAINE PORTIAIRE :

- Port Atlantique de Kenitra
- Ports de plaisances
- Port Énergétique de Jarf Lasfar
- Port Atlantique de Dakhla

DOMAINE FERROVIERE :

- Ligne Khouribga-Beni Mellal
- Ligne Tanger-Melloussa-Tétouan
- Lignes à Grandes Vitesse (LGV)



DOMAINE LOGISTIQUE :

- Développement des zones logistiques
- Zone logistique de Deroua
- Zone logistique d'Oulad Saleh
- Zone logistique de Nouaceur
- Zone logistique de Lakhyayata

DOMAINE DE TRANSPORT ROUTIER :

- Laboratoire d'essai et d'homologation des véhicules
- Gestion de l'activité des centres d'immatriculation
- L'installation et la gestion des radars fixes de contrôle de vitesse



Merci pour votre attention