BANQUE AFRICAINE DE DEVELOPPEMENT

PROJET D'EXTENSION ET DE MODERNISATION DE L'AEROPORT DE RABAT SALÉ (PEMARS) - FINANCEMENT ADDITIONNEL

PAYS : **MAROC**

RAPPORT D'EVALUATION DU PROJET

***Date* : Mai 2022**

Equipe du Projet	Chef d'équipe	**Mohamed El Abass WADE**, Ingénieur Principal des Transports	RDGN.1/COMA	6540
	Membres d'équipe	**Beya BCHIR**, Environnementaliste en chef	RDGN4	1447
		Sara BERTIN, Economiste pays en Chef	COMA	6742
		Mohamed EL ARKOUBI, Chargé des acquisitions	COMA	7320
		Iman SERROKH, Assistante aux décaissements	COMA	7323
		Raïs WADII, Analyste financier	COMA	7324
		Alain NNA, Coordonnateur régional en Gestion financière	SNFI2	1312
		Elsa LE GROUMELLEC, Conseillère Juridique Principale	RDGN	5359
		Egidia RUKUNDO, Spécialiste Principale en Genre	RDGN4/AHGC1	2535
		Abdennebi RMILI, Ingénieur transports, consultant	RDGN.1/COMA	-
		Ahmed HILAL, Expert financier, Consultant	RDGN.1/COMA	-
	Directeur Régional	**M. Mohamed EL AZIZI**	RDGN	1414
	Directeur sectoriel pi	**Mike SALAWOU**	PICU.0	3077
	Responsable pays	**Achraf TARSIM**	COMA	1593
	Chef de Division Régional pi	**Maimounatou NDIAYE-DIOP**	RDGN.1	1548
	Chef de Division Sectoriel pi	**Lydie EHOUMAN**	PICU.1	4215

Révision par les pairs	**Pierre More NDONG**, Ingénieur des Transports en Chef	RDGC.1	6830
	Romain Philippe EKOTO, Spécialiste du Transport Aérien en Chef	PICU.1	4538
	Alberic Cestmir HOUSSOU, Ingénieur Supérieur des Transports	RDGW.3	5299
	Driss KHIATI, Spécialiste en Agriculture	COMA	7333
	Mohamed El OUAHABI, Spécialiste Eau &Assainissement	RDGN.2/COMA	7332
	Abdoulaye DIARRA, Ingénieur des transports senior	RDGW.3/COSN	6536

Publication autorisée

Publication autorisée

BANQUE AFRICAINE DE DEVELOPPEMENT

ROYAUME DU MAROC

PROJET D'EXTENSION ET DE MODERNISATION DE L'AEROPORT DE RABAT SALE (PEMARS) – FINANCEMENT ADDITIONNEL

RAPPORT D'EVALUATION

DEPARTEMENTS RDGN/COMA/PICU

Mai 2022

TABLE DES MATIÈRES

I. ORIENTATION STRATEGIQUE ET JUSTIFICATION

1.1 Contexte 1
1.2 Liens du projet avec la stratégie et les objectifs pays 1
1.3 Justification de l'intervention de la Banque 1

II. DESCRIPTION DU PROJET

2.1 Objectifs du projet 4
2.2 Composantes du projet 4
2.3 Théorie de changement 4
2.4 Type de projet, coût et dispositif de financement 4
2.5. Etat d'exécution du projet 5

III. EVALUATION DU FINANCEMENT ADDITIONNEL

3.1 Coût et dispositifs du financement additionnel 6
3.2 Dispositions en matière d'exécution 7
3.3. Performance économique et financière 8
3.4 Impact environnemental et social 9
3.5. Aspects liés à la vulnérabilité et à la résilience 11
3.6. Suivi et évaluation 11
3.7. Gouvernance 12
3.8. Soutenabilité et durabilité 12
3.9. Gestion des risques 12

IV. JUSTIFICATION DU FINANCEMENT ADDITIONNEL AU REGARD DE LA POLITIQUE EN MATIERE DE FINANCEMENT ADDITIONNEL

4.1 Justification au regard de la politique en matière de financement additionnel 13
4.2 Justification au regard des critères d'éligibilité 14

V. CADRE JURIDIQUE

5.1 Instrument légal 14
5.2 Conditions associées à l'intervention de la Banque 14
5.3 Conformité avec les politiques de la Banque 15

VI. CONCLUSION ET RECOMMANDATION

6.1 Conclusion 15
6.2 Recommandation 15

LISTE DES ANNEXES

N° **TITRE**

Annexes

Appendice I	Tableau du portefeuille de la Banque au Maroc
Appendice II	Plan de suivi
Appendice III	Carte de la zone du projet
Appendice IV	justification du niveau de financement de l'ONDA inférieur à 50% du coût total du projet
Appendice V	Notice de conformité environnementale et sociale
Appendice VI	Etat d'avancement du projet de construction du nouveau terminal de l'aéroport Rabat-Salé

LISTE DES TABLEAUX

N°	TITRE	Page
Tableau 2.1	Résumé des composantes du projet ……	4
Tableau 2.2	Résumé du coût estimatif initial du projet……	5
Tableau 3.1	Résumé du coût actualisé par composantes du projet ……	6
Tableau 3.2	Résumé de l'analyse économique……	9
Tableau 3.3	Résumé de l'analyse financière……	9
Tableau 3.4	Risques potentiels et mesures d'atténuation ……	13

Equivalences monétaires

Janvier 2022

1 Unité de compte	12,9172 MAD
1 Unité de compte	1,20087 EUR
1 EUR	10.4975 MAD

Année fiscale

Du 1er janvier au 31 décembre

Poids et mesures

1 tonne métrique	2204 livres
1 tonne métrique	2,200 livres
1 mètre (m)	3,28 pieds
1 millimètre (mm)	0,03937 pouce
1 kilomètre (Km)	0,62 mile
1 hectare (ha)	2,471 acres

Sigles et abréviations

BAD	=	Banque Africaine de Développement
BEI	=	Banque Européenne d'Investissement
BERD	=	Banque Européenne pour la Reconstruction et le Développement
BID	=	Banque Islamique de Développement
BIRD	=	Banque internationale pour la reconstruction et le développement
BM	=	Banque Mondiale
DAO	=	Dossier d'Appel d'Offres
EDS	=	Spectroscope à rayons X à dispersion d'énergie
EPIC	=	Etablissement Public à caractère Industriel et Commercial
EUR	=	Unité monétaire européenne
FADES	=	Fonds Arabe pour le Développement Economique et Social
FKDEA	=	Fond Koweitien de Développement Economique
FSD	=	Fond Saoudien de Développement
HQE	=	Haute qualité environnementale
IGF	=	Inspection Générale des Finances
IPL	=	Indice de Performance Logistique
JICA	=	Banque Japonaise pour la Coopération Internationale
MAD	=	Dirham marocain
MEE	=	Ministère de l'Equipement et de l'Eau
MTL	=	Ministère du Transport et de la Logistique
ONDA	=	Office national des Aéroports
PDES	=	Plan de développement économique et social
PIB	=	Produit Intérieur Brut
PPM	=	Plan de Passation des Marchés
PTF	=	Partenaires Techniques et Financiers
STEP	=	Station de traitement et d'épuration
TRE	=	Taux de rentabilité économique
TRIF	=	Taux de rentabilité interne financière
UC	=	Unité de Compte BAD
UE	=	Union européenne
VAN	=	Valeur Actuelle Nette

1. Fiche du Client

PAYS	:	**Maroc**
TITRE DU PROJET	:	**Projet d'extension et de modernisation de l'aéroport de Rabat-Salé (Financement additionnel)**
LIEU D'IMPLANTATION	:	**Rabat Salé**
EMPRUNTEUR	:	**Office National Des Aéroports (ONDA)**
GARANT	:	**Royaume du Maroc**
ORGANE D'EXECUTION	:	**Office National Des Aéroports (ONDA)**

2. Plan de financement

Source	Montant (en UC)	Montant (en EUR)	Instrument
PRET BAD	**28,48 millions**	**34,20 millions**	**Prêt BAD**
TOTAL	**28,48 millions**	**34,20 millions**	

3. Importantes informations financières du Prêt BAD

Monnaie du Prêt	Euros
Type de prêt	Prêt à flexibilité totale
Maturité	20 ans y compris le différé d'amortissement
Différé d'amortissement	5 ans
Échéance moyenne pondérée**	12,75 années
Remboursements	Versements semestriels égaux à l'issue du différé d'amortissement ou profil adapté en fonction du besoin de l'emprunteur
Taux d'intérêt	Taux de base + Marge du coût de financement + Marge de prêt + Prime de maturité. (Ce taux d'intérêt doit être supérieur ou égal à zéro)
Taux de base	Flottant EURIBOR 6 Mois révisé les 1er Février et 1er Août Une option gratuite est offerte pour fixer le taux de base
Marge du coût de financement	Marge sur coût de financement de la Banque révisée les 1er Janvier et 1er Juillet et appliquée les 1er Février et 1er Août avec le taux de base
Marge de prêt	80 points de base (0,8%)
Prime de maturité	0%
Commission d'ouverture	0,25% du montant du prêt
Commission d'engagement	0.25% par an du montant non décaissé. Elle commence à courir 60 jours après la date de signature de l'accord de prêt et est payable aux dates de paiement
Option de conversion du taux de base*	Outre l'option gratuite de fixer le taux de base, la possibilité est offerte à l'emprunteur de revenir au taux flottant ou de refixer sur tout ou partie du montant décaissé de son prêt. Des frais de transaction sont payables
Option de plafond ou de tunnel de taux*	La possibilité est offerte à l'emprunteur de mettre un plafond ou un tunnel sur le taux de base pour tout ou partie du montant décaissé de son prêt. Des frais de transaction sont payables
Option de conversion de la monnaie du prêt*	La possibilité est offerte à l'emprunteur de changer la monnaie de tout ou partie de son prêt, décaissé ou non, en une autre monnaie de prêt de la Banque. Des frais de transaction sont payables

Les options de conversion et les frais de transactions afférents sont régis par les Directives de conversion de la Banque disponibles sur le site web https://www.afdb.org/fr/documents/document/guidelines-for-conversion-of-loan-terms-july-2014-87643/

** Un calculateur de l'échéance moyenne pondéré est disponible sur le site web https://www.afdb.org/en/projects-and-operations/financial-products/african-development-bank/loans/

4. Durée – principales étapes

Activités	(Mois, année)
Approbation de la note conceptuelle	Décembre 2021
Approbation du projet	Mai 2022
Signature de l'Accord (au plus tard)	Juillet 2022
Achèvement du projet	Décembre 2023
Date de clôture	Décembre 2024

RESUME ANALYTIQUE

Aperçu général du projet

1. Le financement additionnel du projet d'extension et de modernisation de l'aéroport de Rabat-Salé (PEMARS), est adossé au projet initial en cours de réalisation. Il s'intègre dans le cadre du développement du secteur des transports, notamment la poursuite de la mise à niveau et la modernisation des infrastructures et services en vue d'accroître la compétitivité logistique de l'économie nationale.

2. Sous l'effet de l'impact sans précédent de la crise sanitaire COVID-19, le niveau d'activité de l'ONDA s'est dégradé de manière drastique depuis Mars 2020. Ainsi, au titre de l'année 2020, le nombre de passagers a chuté de plus de 70%, le nombre de mouvements de 65%, le fret aérien de 36% et le trafic en route de 59%.

3. La situation financière de l'ONDA s'est dégradée durant ces deux dernières années et cet office rencontre des difficultés pour prendre en charge la totalité du montant de sa contribution au projet initial. Le financement additionnel sollicité de la Banque, permettra de prendre en charge une partie des travaux initialement à la charge de l'ONDA en vue d'achever l'ensemble des activités prévues et garantir la bonne exécution du projet. Le coût actualisé du projet de modernisation et d'extension de l'aéroport de Rabat-Salé (PEMARS) s'élève à 176 Millions EUR.

Evaluation des besoins

4. Le financement additionnel répond aux mêmes besoins du projet initial. Il est à rappeler que le trafic passager de l'aéroport de Rabat-Salé connaîtra une croissance moyenne annuelle de 6% et atteindra à l'horizon 2035, un trafic de 3 millions de passagers et 5500 tonnes de fret. Sachant que la capacité actuelle de cet aéroport n'est que de 1,5 millions de passagers par an, il devient nécessaire d'adapter ses infrastructures et ses équipements, afin de lui permettre de faire face à la demande prévisionnelle de trafic et assurer un service de qualité en conformité avec les standards internationaux.

Valeur ajoutée pour la Banque

5. La Banque a une bonne connaissance du secteur de transport aérien à travers les projets exécutés dans différents pays membres régionaux dont le Maroc dans le cadre du financement de trois projets aéroportuaires qui ont contribué à l'amélioration des infrastructures aéroportuaires et de la sécurité de la navigation aérienne au Maroc. Le financement du présent projet s'inscrit donc dans la continuité de l'intervention de la Banque au Maroc et est cohérent avec le cadre et les lignes directrices de la Banque pour l'appui au Secteur du Transport Aérien. Cette intervention consolide les acquis antérieurs de la Banque et renforce son expérience et son avantage comparatif dans le sous-secteur de transport aérien.

Gestion des connaissances

6. De par ses opérations antérieures à travers les actions de réhabilitation et d'extension de capacités opérationnelles et réformes institutionnelles entreprises jugées efficiences et pertinentes, la Banque est devenue un partenaire stratégique dans le sous-secteur aérien. Le présent projet constitue une continuité de ces opérations précédentes et, les leçons tirées des rapports d'achèvement et de suivi-évaluation renforcent les connaissances des experts de la Banque et de l'ONDA en charge du projet. De même, l'expérience pertinente acquise dans leur gestion sera mise à profit dans le cadre de l'exécution du projet. Comme signalé dans le projet initial, l'ONDA dispose de ses propres structures pédagogiques qui forment des cadres nationaux et étrangers dans l'Académie internationale Mohammed VI de l'aviation civile, chargée de la formation technique du personnel de l'ONDA. La formation continue et le perfectionnement du personnel sont assurés dans le cadre d'un plan de formation multi-domaines mis en place par l'ONDA. Par ailleurs, l'Office a établi des relations de partenariat pédagogique avec des organisations internationales telles que l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), le Conseil International des Aéroports (ACI).

CADRE DE RESULTATS (Financement additionnel)		
A	**INFORMATIONS SUR LE PROJET**	
	INTITULE ET CODE SAP DU PROJET : **PROJET D'EXTENSION ET DE MODERNISATION DE L'AEROPORT DE RABAT SALE (PEMARS) – FINANCEMENT ADDITIONNEL (P-MA- DA0-007).**	**PAYS/RÉGION** : MAROC/BUREAU REGIONAL NORD (RDGN)
	OBJECTIF DE DEVELOPPEMENT DU PROJET : **CONTRIBUTION AU DEVELOPPEMENT DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT AERIEN DU MAROC**	
	INDICATEURS D'ALIGNEMENT : **LA CROISSANCE ECONOMIQUE (PIB) A TRAVERS LES INFRASTRUCTURES**	
B	**MATRICE DES RESULTATS**	

CHAÎNE DE RÉSULTATS	INDICATEUR CMR	UNITÉ DE MESURE	RÉFÉRENCE (2017)	CIBLE À L'ACHÈVEMENT (2024)	MOYENS DEVÉRIFICATION
EFFET 1 : Capacité d'accueil de l'aéroport augmentée et fonctionnalité améliorée					
INDICATEUR 1.1 : Volume du trafic annuel passager	☐	*Nombre de passagers*	923576	1,26 M	Rapport annuel de l'ONDA
INDICATEUR 1.2 : Volume du trafic fret annuel	☐	*Tonne de fret*	1650	2800	
INDICATEUR 1.3 : Volume du trafic des mouvements annuels d'aéronefs	☐	*Nombre de mvts*	7000	9500	
INDICATEUR 1.4 : Vols traités simultanément à l'aérogare	☐	*Nbre de vols traités*	4	6	
INDICATEUR 1.5 : Score ASQ (Airport Service Quality) de l'aéroport de Rabat Salé	☐	*Score*	4.09/5.00	4.20/5.00	
EFFET 2 : Création d'emplois durables					
INDICATEUR 2.1 : Emplois créés désagrégés suivant le genre	☐	*Nombre d'emplois créés*	0	*1700 emplois directs et 3400 emplois indirects dont 40% de femmes*	Rapport mensuel de suivi/évaluation de la mission de contrôle
PRODUIT 1 : Nouveau terminal passagers construit et équipé					
INDICATEUR 1 : Terminal construit	☐	Nombre	0	*1*	Rapport final de la mission de contrôle
PRODUIT 2 : Parking avions agrandi, voieries et réseaux divers réalisés et équipements du terminal installés					
INDICATEUR 2.1 : Places additionnelles de stationnement des aéronefs	☐	*Nombre*	0	6	Rapport mensuel de suivi du projet
INDICATEUR 2.2 : Places additionnelles de parking véhicules	☐	*Nombre*	0	1300	
INDICATEUR 2.3 : Equipements installés	☐	*Nombre de passerelles STB*	0	6	
PRODUIT 3 : Equipements de sûreté et sécurité installés					
INDICATEUR 3 : Equipements de sécurité et sûreté installés dans le nouvel aérogare	☐	*Nombre*	0	*12 RX bagages à soute ; 16 RX bagages à main ; 7 LEDS, 7EDS ; 3bodyScan, 4tomographes*	Rapport mensuel de suivi du projet

CALENDRIER D'EXECUTION DU PROJET

CALENDRIER D'EXECUTION DU PROJET

Activités	2021										2022												2023												2024											
	3	4	5	6	7	8	9	#	#	#	1	2	3	4	5	6	7	8	9	#	#	#	1	2	3	4	5	6	7	8	9	#	#	#	1	2	3	4	5	6	7	8	9	#	#	#
1. Approbation du projet et mise en vigeur du prêt additionnel																																														
1.1 Approbation du projet par le conseil d'administration																																														
1.2 Signature des accords de prêt de guarantie																																														
1.3 Mise en vigeur des accords de prêt																																														
2. Construction du nouveau terminal																																														
réalisation des travaux																																														
3. Construction du parking avions																																														
approbation du recours aux AAA																																														
approbation du DAO																																														
préparation-soumission et analyse des offres																																														
signature du marché																																														
Exécution des tavaux																																														
4. Construction du parking voitures et aménagement extérieurs																																														
5. Fourniture installation du système de traitement des bagages																																														
6. Fourniture installation des équipements de sûreté (tomographes)																																														
7. Fourniture installation des équipements de sûreté (passagers)																																														
8. Fourniture installation passerelles télescopiques																																														
9. signalisation et mobilier d'exploitation																																														
10. Equipements SI																																														
11 missions d'assistance et audit																																														
11.1. Contrôle et surveillance des travaux																																														
11.2. Audit des comptes du projet																																														
Clôture du projet																																														

RAPPORT ET RECOMMANDATION DE LA DIRECTION DU GROUPE DE LA BANQUE AU CONSEIL D'ADMINISTRATION CONCERNANT UN PRET BAD A L'OFFICE NATIONAL DES AEROPORTS (ONDA) DU MAROC POUR LE FINANCEMENT ADDITIONNEL DU PROJET D'EXTENSION ET DE MODERNISATION DE L'AEROPORT DE RABAT-SALE

La Direction soumet le présent rapport et recommandation concernant une proposition de prêt de 34,20 millions d'euros à l'Office National Des Aéroports (ONDA), assortie d'une garantie du Royaume du Maroc, pour le financement additionnel du projet d'extension et de modernisation de l'aéroport de Rabat-Salé (PEMARS) au Maroc.

I. ORIENTATION STRATEGIQUE ET JUSTIFICATION

1.1 Contexte

1.1.1. Le secteur du transport constitue l'un des principaux leviers de la croissance économique et du développement du Royaume et figure par conséquent parmi les principales priorités du Gouvernement Marocain. Il contribue, tous modes confondus : (i) à hauteur de 15% aux recettes de l'Etat ; (ii) à l'emploi de 5% de la population active occupée ; et (iii) représente 5% du PIB national. Parmi les différents modes de transport, le transport aérien joue un rôle particulier dans l'accompagnement du développement du tourisme et de l'industrie.

1.1.2. Le trafic aérien dans les aéroports marocains a enregistré une progression moyenne annuelle de 7,5% entre 2012 et 2019 et l'année 2019 a enregistré un record de trafic avec plus de 25 Millions de passagers, en hausse de 11,25% par rapport à l'année 2018. Aussi, le développement des infrastructures aéroportuaires a constitué une des orientations stratégiques des différents plans stratégiques de l'ONDA pour répondre à la demande de trafic aérien. Mais sous l'effet de l'impact sans précédent de la crise sanitaire, le niveau d'activité s'est dégradé de manière drastique depuis Mars 2020. Ainsi, au titre de l'année 2020, le nombre de passagers a chuté de plus de 70%, le nombre de mouvements de 65%, le fret aérien de 36% et le trafic en route de 59%.

1.1.3. Suite, à la baisse de l'activité, le chiffre d'affaires de l'ONDA a baissé de 63% en 2020. Le résultat d'exploitation est passé de 1,3 milliards de MAD à -1,4 milliards de MAD. Le résultat net est passé de 566 millions de MAD à -1,9 Milliards MAD.

1.1.4. Les impacts de l'épidémie COVID-19 ont également entrainé entre autres l'augmentation des délais d'approvisionnement du chantier, la hausse des prix de toutes les matières premières, les surcoûts induits par les problèmes de logistique et ceux liés aux pertes de productivité de la main d'œuvre. Par ailleurs, la pandémie a occasionné une prolongation du délai de réalisation du projet de deux ans. Aussi, les prévisions pour aléas physiques et financières prévus ne pouvaient pas couvrir les surcoûts notés du fait de la COVID-19. Le coût total du projet de modernisation et d'extension de l'aéroport de Rabat-Salé (PEMARS) a été réévalué à 1848 millions de MAD soit 176 Millions EUR. Le financement additionnel de la Banque sollicité par la requête du Ministère de l'Economie et des Finances en date du 9 septembre 2021 portait sur un montant de 40 millions EUR.

1.2 Liens du projet avec la stratégie et les objectifs du pays

1.2.1 La mise en œuvre des différents plans sectoriels lancés par le Maroc au niveau national (en particulier Plan Maroc vert, Plan d'accélération industrielle, Plan Halieutis) et la signature de plusieurs accords de libre-échange avec 55 partenaires commerciaux ont amené ces dernières années à une augmentation considérable des flux logistiques et des besoins en fret. Le développement du secteur automobile et aéronautique en termes de contribution aux exportations (166% de croissance sur 6 ans pour l'automobile et 59% pour le secteur aéronautique) en est l'un des exemples. De fait le développement des infrastructures logistiques au Maroc est devenu une priorité dans le programme

économique et social du gouvernement afin d'accompagner la compétitivité des exportations du pays. Cette priorité a été couronnée par le lancement en 2010 de la stratégie nationale logistique et le développement d'un partenariat privilégié entre les pouvoirs publics et le secteur privé afin d'améliorer la gestion des flux de marchandises des PME notamment industrielles. Le secteur des transports et de la logistique au Maroc voit donc sa contribution économique et sociale en progression constante. Il représente actuellement près de 5% au PIB global et 9% de la valeur ajoutée du secteur tertiaire ; participe à hauteur de 15% aux recettes de l'Etat et génère environ 100 000 emplois directs.

1.2.2 Le fret aérien reste néanmoins insuffisamment développé au Maroc et fortement concentré sur l'aéroport de Casablanca. Le manque de compétitivité de l'offre fait que le fret aérien ne représente que 5% des exportations. L'aéroport de Casablanca a traité 90 081 tonnes de fret en 2019, soit 94% du total national et a enregistré une croissance de 12% par an durant la période 2014-2019. L'Office National des Aéroports (ONDA) compte donc déconcentrer l'offre de transport y compris le fret et atteindre 182.000 à l'horizon 2035, selon les indications du Schéma directeur du fret aérien.

1.2.3 La mise en œuvre de ce schéma directeur bénéficiera aussi au développement de l'industrie touristique dont la croissance de la demande pour les services aériens sur Rabat a été impulsée par la signature de l'accord de l'open sky intervenue en 2006 avec l'UE. Le trafic passager sur l'aéroport de Rabat Salé a ainsi progressé de 14% sur les dix dernières années et de 21,3% sur les cinq dernières. Selon le scénario de base du Schéma Directeur Aéroportuaire, le trafic de passagers de l'aéroport de Rabat Salé connaîtra une croissance moyenne annuelle de 6% et atteindra à l'horizon 2035, 3 millions de passagers. Il est par conséquent nécessaire d'adapter les infrastructures et les équipements de cet aéroport, dont la capacité actuelle n'est que de 1,5 millions de pax par an, afin de lui permettre de faire face à la demande prévisionnelle de trafic et assurer un service de qualité en conformité avec les standards internationaux.

1.3 Justification de l'intervention de la Banque

1.3.1 La réalisation du présent projet s'inscrit dans le cadre du développement du secteur des transports, notamment la poursuite de la mise à niveau et la modernisation des infrastructures et services en vue d'accroître la compétitivité logistique de l'économie nationale, par la diminution des coûts de transport dans le cadre des échanges intérieurs et extérieurs du pays. Pour renforcer la mise en œuvre du développement de son secteur aérien, le Maroc a adopté une stratégie claire et ambitieuse, en l'occurrence un Schéma Directeur Aéroportuaire National à l'horizon 2035 (Ajwae 2035). Cette stratégie vise à accompagner les différentes politiques sectorielles notamment : (i) la Stratégie logistique qui se propose de positionner le Maroc en tant que hub régional de la logistique au niveau de l'Afrique ; et (ii) la Stratégie d'accélération industrielle qui vise à réussir l'accélération de l'industrialisation par un développement axé sur les écosystèmes.

1.3.2 Le financement du présent projet s'inscrit aussi dans la continuité de l'intervention de la Banque au Maroc puisque les aménagements des aéroports de Casablanca, Marrakech, Fès et Agadir ont été financé dans le passé, par la Banque qui consolide ainsi les acquis antérieurs pour son avantage comparatif dans les infrastructures. Fort de son expérience dans la formulation et la mise en œuvre de projets similaires sur le continent, la Banque dispose des atouts importants pour accompagner le pays dans la réalisation du présent projet.

1.3.3 Le DSP de la Banque pour le Royaume du Maroc couvrant la période 2017-2021, prorogé à 2023, s'articule autour de 2 Piliers : (i) **Pilier 1 : Industrialisation verte par les PME et le secteur exportateur** ; et (ii) **Pilier 2 : Amélioration des conditions de vie par l'emploi pour les jeunes, les femmes et en zone rurale**. Le présent projet s'appuie sur le Pilier 1 dont l'objectif principal recherché est entre autres : (i) d'appuyer le développement des infrastructures afin de rendre les chaines de valeurs exportatrices plus compétitives ; (ii) promouvoir l'intégration économique du Maroc aux marchés mondiaux (avec le reste de l'Afrique en particulier) ; et (iii) soutenir une meilleure connexion entre

l'hinterland et les infrastructures d'exportation pour accélérer l'inclusion économique et sociale à l'échelle territoriale.

1.3.4 Le projet est en cohérence avec la Stratégie Décennale de la Banque (2013-2022) conçue, entre autres, pour améliorer la croissance de l'Afrique à travers le développement des infrastructures ; il est aussi conforme aux priorités « Industrialiser l'Afrique » et « Intégrer l'Afrique » des Top 5 dont l'un des objectifs vise à développer les infrastructures, condition permissive à la réalisation de ces priorités. Enfin il s'intègre dans le cadre et les lignes directrices pour l'appui au Secteur du Transport Aérien en Afrique de la Banque.

1.3.5 Le financement additionnel sollicité répond aux critères du domaine d'application définis dans la « Nouvelle Politique du Groupe de la Banque sur le financement additionnel », révisée en 2021, notamment au critère du 'paragraphe 9 alinéa a' qui stipule que, le financement additionnel peut être octroyé : « lorsqu'il y a un déficit de financement prévu ou imprévu (c'est-à-dire des changements dans les contributions financières de la Banque ou du gouvernement) qui ne peut être satisfait par le PMR ou les bailleurs de fonds, pour compléter les activités initiales du projet d'origine, jusqu'à une limite ».

1.3.6 Le financement additionnel répond à tous les critères d'éligibilité de la Nouvelle politique de la Banque sur le financement additionnel des projets, approuvée en juin 2021.

II. DESCRIPTION DU PROJET INITAL

2.1. Objectifs du projet

Les objectifs du projet initial restent inchangés, à savoir :

2.1.1. L'objectif sectoriel du projet est de contribuer au développement des infrastructures de transport aérien du Maroc, pour répondre aux besoins des trafics passagers et de fret à l'horizon 2035.

2.1.2. Spécifiquement, le projet vise : (i) l'augmentation de la capacité de l'aéroport de Rabat Salé ; (ii) l'amélioration de la qualité du service aux passagers et aux usagers ; et (iii) la contribution au développement touristique et économique de la zone d'influence du projet (ZIP).

2.2. Composantes du projet

2.2.1. Les activités ont été regroupées en cinq (5) composantes. Il s'agit de :

Tableau 2.1- Résumé des composantes du projet

Composante	Sous-composante	Description
A- Construction d'un nouveau Terminal	A1 : Bâtiments A2 : Equipements	(i) Travaux de construction du nouveau terminal (ii) Fourniture et installations d'équipements : passerelles télescopiques, traitement de bagages, signalisation et système d'information, sonorisation, mobilier aéroportuaire.
B- Infrastructures	B1 : Infrastructures aéronautiques B2 : Aménagements annexes	(i) Travaux d'agrandissement de parkings avions, de balisage lumineux ; (ii) Travaux d'aménagement de bretelles, accès routiers et parking véhicules y compris éclairage dans les zones terminales aménagées
C- Sécurité et Sureté	C – Sécurité et Sûreté	Fourniture et installation des équipements de sécurité et de sûreté pour l'aérogare
D- Etudes	D – Etudes du projet	Réalisation des études architecturales, techniques, géotechniques, topographiques, environnementales et contrôle technique
E- Gestion de Projet	E1 : Supervision et coordination E2 : Audit des comptes du projet	(i) Suivi et contrôle des travaux y compris l'OPC, le contrôle qualité des travaux, la réception des équipements, l'audit technique et suivi environnemental ; (ii) Audit annuel des comptes du projet

2.3. Théorie de changement

La réalisation des différentes composantes du projet notamment : (i) la construction du nouveau terminal et son équipement ; (ii) l'agrandissement du parking avions, (iii) l'aménagement d'accès routiers et de parking véhicules ; et (iv) la fourniture et installation des équipements de sécurité et de sûreté, va permettre d'offrir les infrastructures aéroportuaires permettant de : (i) augmenter la capacité de l'aéroport Rabat-Salé en matière de trafic de passagers et de fret ; (ii) améliorer les conditions de sécurité et de sûreté des passagers et de leurs biens ; et (iii) créer de nouveaux emplois dans la ZIP du projet.

2.4. Type de projet, coût et dispositif de financement

2.4.1. Le projet d'extension et de modernisation de l'aéroport de Rabat Salé (PEMARS) est un projet d'investissement portant sur des travaux d'aménagement d'infrastructures et d'acquisition d'équipements aéroportuaires. L'instrument de financement additionnel proposé est un « prêt projet » sur les ressources BAD qui seront octroyées à l'Office National des Aéroports (ONDA), assorti de la garantie de l'Etat.

2.4.2. Le coût initial du projet, hors toutes taxes et droits de douanes (HTTD), était estimé à 1915 millions de MAD soit 171 millions EUR. La part à financer par la BAD s'élève à 75 millions d'euros.

Tableau 2.2- Résumé du coût estimatif initial par composante du projet et par source de financement

Composante		Montant initial (KDH)	Mt initial (M€)	Part BAD (M€)	Part ONDA (M€)
A	**Construction du terminal**				
A1	Construction du bâtiment	1 101 400	98,34	**65,25**	33,09
A2	Equipements du terminal	143 100	15,88		15,88
B	**infrastructures**				
B1	Infrastructures aéronautiques	85 750	7,66		7,66
B2	Aménagements annexes	178 000	12,78		12,78
C	**Sûreté et sécurité**	69 000	6,16		6,16
D	**Etudes**	37 600	3,36		3,36
E	**Gestion du projet**				
E1	Maitrise d'œuvre	50 700	4,52		4,52
E3	Audit des comptes du projet	600	0,06		0,06
Coût de base		**1 666 150**	**148,76**	**65,25**	**83,51**
Imprévus physiques		166 615	14,88	6,53	8,35
Hausse des prix		82 474	7,36	3,22	4,13
Coût total		**1 915 239**	**171,00**	**75,00**	**96**

2.5. Etat d'exécution du projet

Satisfaction des conditions du prêt :

2.5.1. Conditions préalables au 1er décaissement : les conditions au premier décaissement du projet ont été satisfaites le 26 juin 2019.

Acquisitions des biens, travaux et services :

2.5.2. Acquisitions par Actions Anticipés (AAA) : La Banque a donné, le 11 juillet 2018, sa non-objection pour une demande AAA soumise par l'ONDA concernant les travaux de construction du nouveau terminal de l'aéroport de Rabat-Salé.

2.5.3. Marché engagé : A ce jour, un marché unique financé par le prêt BAD initial, a déjà été conclu. Il s'agit du marché relatif aux travaux de construction du nouveau terminal de l'aéroport Rabat-Salé. Outre ce marché, le prêt additionnel servira également à financer le marché de travaux de construction du parking Avions.

Etat d'avancement physique et financier :

2.5.4. Au mois de septembre 2021, le taux de réalisation physique du projet est estimé à 31% et le montant cumulé des décaissements s'élève à 16.809.040,26 EUR représentant 22,4% du prêt. Par ailleurs, la pandémie a impacté le délai de réalisation du projet et à la demande de l'ONDA, la Banque a donné son accord pour proroger la date de dernier décaissement du prêt de deux ans. L'appendice 6 donne plus de détail sur l'avancement du projet.

III. EVALUATION DU FINANCEMENT ADDITIONNEL

3.1. Coût et dispositifs du financement additionnel

3.1.1 Le coût total du projet, hors toutes taxes et droits de douane (HTTD), a été actualisé en tenant compte des coûts réels des marchés engagés, de l'actualisation des coûts des lots non encore attribués et de l'évolution du taux de change entre MAD et EUR entre 2018 et 2021. Le coût total du projet ainsi actualisé s'élève à 176 millions EUR soit 1848 millions de MAD.

3.1.2 Le 9 septembre 2021, le Ministère de l'Economie et des Finances a soumis à la Banque une requête pour un financement supplémentaire de 40 millions EUR. Ce montant vise à prendre en charge le financement d'une partie de l'avenant n°1 déjà approuvé par la Banque et de la composante relative à la construction du parking avions. Le financement additionnel concerne ainsi des activités déjà prévues dans le projet initial.

3.1.3 En respect de la politique d'attribution des financements additionnels, le montant supplémentaire pouvant être financé par la BAD ne peut dépasser 34,20 millions EUR (20% du montant initial du projet).

3.1.4 Tenant compte du financement additionnel de 34,20 millions EUR, la contribution de la Banque au financement du projet s'élève à **109,20 millions d'euros**, soit **62,05%** du coût total du projet. L'ONDA finance sur ses fonds propres 66,80 millions d'euros, soit 37,95% du coût du projet. ***La contribution de la Banque étant supérieure à 50% du coût total du projet, l'ONDA a sollicité une dispense pour réduire sa contrepartie conformément à la Politique relative aux dépenses éligibles au financement du Groupe de la Banque***.

3.1.5 La répartition du coût financé par La Banque en tenant compte du financement additionnel se présente comme suit :

Tableau 3.1.- Résumé du coût actualisé par composante du projet et par source de financement

Composante		Montant actualisé (KMAD)	Montant révisé (M€)	Part BAD (M€)	Part ONDA (M€)
A	**Construction du terminal**				
A1	Construction du bâtiment	973 652	92,75	**86,81**	5,95
A2	Equipements du terminal	178 000	16,96		16,96
B	**infrastructures**				
B1	Infrastructures aéronautiques	86 000	8,19	**8,19**	**0,00**
B2	Aménagements annexes	151 402	14,42		14,42
C	**Sûreté et sécurité**	110 000	10,48		10,48
D	**Etudes**	51 335	4,89		4,89
E	**Gestion du projet**				
E1	Maitrise d'œuvre	56 598	5,39		5,39
E3	Audit des comptes du projet	283	0,03		0,03
Coût de base		**1 607 270**	**153,11**	**95,00**	**58,11**
Imprévus physiques		160 727	15,31	9,50	5,81
Hausse des prix		79 560	7,58	4,70	2,88
Coût total		**1 847 557**	**176,00**	**109,20**	**66,80**

3.2. Dispositions en matière d'exécution

Organe d'exécution

3.2.1. Les mêmes dispositions prévues pour le projet initial en matière d'exécution s'appliquent au financement additionnel. Il est à signaler en particulier que l'ONDA a mis en place une équipe de gestion de projet (EGP) telle que prévu dans les conditions de mise en vigueur du projet. L'EGP est assistée par une équipe dédiée au suivi des travaux.

Dispositions institutionnelles

3.2.2. L'ONDA est un EPIC avec une autonomie de gestion. La phase de transition qui suit le plan stratégique pour la période 2014-2017 définit une vision : « Réussir nos missions tout en faisant de l'ONDA un établissement public exemplaire, une référence de premier plan dans tous ses domaines d'activité ». Cette vision a été déclinée en des objectifs et orientations stratégiques contenues dans cinq (5) axes d'intervention dans le sous-secteur aéroportuaire : (i) restauration de la confiance avec les parties prenantes ; (ii) gouvernance, organisation et ressources humaines ; (iii) recadrage du plan d'investissement ; (iv) renforcement de la culture clients ; et (v) coopération internationale. Après cette phase de transition, l'ONDA a élaboré un nouveau modèle économique pour sa stratégie 2018-2022 qu'elle traduit en un contrat programme Etat-ONDA, qui sera transmis à la Banque dès son approbation.

Dispositions en matière d'acquisition

3.2.3. *Politique et cadre de passation des marchés applicables :* L'acquisition des travaux financés par les ressources de la Banque dans le cadre de ce financement additionnel au projet PERMARS, se fera conformément au cadre de passation des marchés pour les opérations financées par le Groupe de la Banque (« Politique de la BAD »), édition octobre 2015 et selon les dispositions qui seront mentionnées dans l'Accord de financement. En application de la Politique de la BAD, toutes les acquisitions seront effectuées conformément aux méthodes et procédures d'acquisition de la Banque (BPM) en utilisant les documents standards d'appel d'offre pertinents (DSAO).

3.2.4. *Evaluation des risques et des capacités en matière d'acquisitions (ERCA)* : L'évaluation des risques aux niveaux du pays, du secteur/étude de marché et du projet ainsi que des capacités de l'agence d'exécution (AE) en matière d'acquisition a été effectuée1 pour le projet lors de la préparation du projet PEMARS approuvé en 2018, lesquelles évaluations ont été confirmées pour ce financement additionnel en 2021, et les résultats ont servi à orienter la décision du choix du système de passation des marchés de la Banque à utiliser pour l'acquisition des travaux. Les mesures appropriées d'atténuation des risques ont été incluses dans le plan d'actions ERCA indiqué au para. B4.9 de l'annexe technique B4.

3.2.5. Il convient de rappeler que le marché relatif aux travaux de construction du nouveau terminal de l'aéroport de Rabat Salé a déjà été engagé et son mode d'acquisition a été déterminé lors de l'instruction du projet initial en 2018. Il ne reste à engager dans le cadre du présent financement additionnel que le marché de travaux de construction du parking Avions.

3.2.6. *Plan de passation des marchés (PPM) :* Le plan de passation des marchés (PPM) pour une durée de 18 mois été soumis et accepté par la Banque (annexe technique B4).

3.2.7. *Actions anticipées pour l'acquisition (AAA) :* Tenant compte des contraintes de calendrier liées à l'agenda de l'Emprunteur et en conformité avec la Directive Présidentielle DP02/2015 (garantir un démarrage effectif du projet après son approbation) et à la suite de la demande de l'ONDA, la Banque a

[1] Pour plus de détails consulter l'annexe B5

donné son accord aux actions anticipées[2] pour l'acquisition des travaux de construction du parking Avions en date du 17/01/2022.

Dispositions en matière de décaissement

3.2.8. Le financement additionnel est adossé au projet d'extension et de modernisation de l'aéroport Rabat-Salé financé par un prêt BAD d'un montant de 75 millions EUR. Au mois de septembre 2021, le montant cumulé des décaissements s'élève à 16.809.040,26 EUR, soit un taux de décaissement de 22,4%.

3.2.9. Le décaissement sur le financement additionnel sera effectué en respect des règles et procédures de décaissement de la Banque telles que décrites et applicables dans le manuel des décaissements (version 2020). La méthode de paiement direct sera utilisée pour le décaissement des dépenses éligibles au financement de la Banque. Une lettre de décaissement sera revue par les deux parties (Banque et ONDA) durant les négociations de l'accord de prêt, et transmise à l'ONDA (Emprunteur) dès l'approbation du projet par le Conseil d'administration de la Banque.

Gestion Financière

3.2.10. La gestion financière du projet est assurée par l'ONDA à travers l'Equipe de Gestion du Projet (EGP) et la Direction Financière (DF). Le rapport d'audit des états financiers de l'exercice 2020 a été jugé acceptable par la Banque. De plus, il n'y a pas eu de nouveau développement qui remettrait les conditions et arrangements prévus dans le rapport du prêt initial. Pour ce, le financement additionnel suivra les arrangements de gestion financière du projet initial arrêtés dans le rapport d'évaluation initial à travers les composantes du système de gestion financière de PEMARS y compris la gestion budgétaire, la comptabilité, le contrôle interne, la gestion de la trésorerie, et l'audit externe.

Dispositions en matière d'audit

3.2.11. L'audit des états financiers du projet couvrant toutes les sources de financement (Banque et fonds de contrepartie) sera effectué par l'auditeur externe indépendant désigné à cet effet pour l'audit du projet initial et sera réalisé dans les mêmes conditions.

3.3. Performance économique et financière

3.3.1. L'analyse de cette performance intervient dans un contexte pandémique qui a considérablement perturbé l'écosystème de l'aviation civile qui est l'un des acteurs économiques qui a subi de plein fouet cette crise sans précédent. Près de deux ans après son déclenchement les variants du COVID se succèdent et l'incertitude réside dans la difficulté de prévoir le retour à une activité normale ce qui rend aléatoire toute prévision.

Analyse économique

3.3.2. L'évaluation économique du projet est fondée sur un bilan socio-économique, qui mesure les effets du projet en termes de coûts et d'avantages monétarisés pour la collectivité. L'indicateur de performance économique retenu est le taux de rentabilité économique (TRIE) calculé pour l'ensemble du projet sur la base de la méthode coûts/avantages entre les situations « sans » et « avec » projet et sur une période de trente (30 ans à partir de l'année du 1er investissement. Il est pris en compte un taux d'actualisation de 7%. Les données prises en considération sont : (i) les coûts d'investissements hors toutes taxes, liés aux travaux et aux imprévus physiques ; et (ii) les coûts d'exploitation liés au projet,

[2] Les AAA sont permises par la Politique de passation de marchés des opérations financées par le Groupe de la Banque (Section 11.1). En effet et afin de faciliter l'exécution d'un projet en temps opportun et dans certaines circonstances, l'Emprunteur peut envisager d'entamer les premières étapes de la passation de marchés de biens, travaux et services de consultants ou non avant de signer l'Accord de Financement (AF) correspondant. Les procédures et les méthodes à utiliser au cours de ces actions anticipées devront se conformer au Cadre de passation des marchés de la Banque afin que les contrats éventuellement signés soient éligibles au financement de la Banque, qui examinera le processus utilisé par l'Emprunteur. Les actions anticipées engagées par un Emprunteur le sont à ses risques et périls et aucun avis de non-objection émis par la Banque avant l'approbation du financement par le Conseil d'administration n'engage la Banque à financer le projet en question. Si le contrat est signé, le remboursement, par la Banque, des paiements effectués par l'Emprunteur au titre du contrat avant la signature de l'AF est appelé Financement rétroactif et n'est autorisé que dans les limites précisées dans l'AF.

Les avantages économiques quantifiables sont constitués des recettes générées par (i) l'augmentation du chiffre d'affaire lié au trafic supplémentaire de passagers et de fret, (ii) les gains de temps liés au projet, (iii) la réduction des coûts liés aux accidents, ainsi que la réduction du coût d'utilisation des véhicules, et (iv) les emplois directs et indirects créés en phase de réalisation et d'exploitation du projet. Le tableau 3.2 suivant donne un résumé de l'analyse économique dont le détail est dans l'annexe technique B5.

Tableau 3.2 - Résumé de l'analyse économique

Taux de rentabilité Economique (TRE) du projet en %	***14 %***
Valeur Actuelle Nette (VAN) en Millions de MAD	***2195***
Taux d'actualisation	***7%***

3.3.3. En procédant à un test de sensibilité (augmentation du coût du projet de 10% et réduction des avantages de 10%), le TRIE du projet s'établit à 11,5% et la VAN à 1.432 millions MAD. Le projet est donc économiquement rentable pour la collectivité et l'investissement se justifie.

Analyse de la performance financière du projet

3.3.4. Le taux de rentabilité interne financière (TRIF) est l'indicateur de base retenu pour apprécier la performance financière du projet. En considérant le coût de l'investissement à prix courant et les recettes générées par le projet (passagers, mouvements et fret,) et en supposant un taux d'actualisation réel de 7%, la valeur actuelle nette (VANF) s'établit à 213 millions de MAD. Quant au TRIF, il s'élève à 7,5% sur la période 2023-2040. Le tableau (3.2) suivant donne un résumé de l'analyse financière dont le détail est dans l'annexe B5.

Tableau 3.3 - Résumé de l'analyse financière

Taux de rentabilité interne financière (TRIF)	***7,5 %***
Valeur Actuelle Nette (VANF) en Millions de MAD	***213***
Taux d'actualisation	***7%***

3.4. Impact environnemental et social

Environnement

3.4.1. Dans le cadre du prêt supplémentaire aucune activité de construction additionnelle n'a été rajoutée au projet, la catégorie 2 validée le 07/05/2018 pour le PEMARS a été maintenue et validée pour le prêt additionnel le 26/10/2021. Cette catégorie est justifiée par le fait que (i) le projet n'inclut pas la création ou l'extension des pistes de décollage/atterrissage induisant une augmentation substantielle du volume de trafic aérien, (ii) la superficie de terrain nécessaire au projet appartient à l'ONDA, et est déjà clôturée, sécurisée et libre de toute forme d'occupation, (iii) qu'aucun système écosystémique ou zone protégée/sensible n'est impacté, (iv) que le projet n'inclut pas d'infrastructure associée impactant négativement l'environnement naturel et/ou social (v) que l'aéroport est certifié ISO 9001 et 14001 version 2004 depuis juillet 2012, doté d'une politique de management intégré Qualité & Environnement opérationnelle mise en œuvre correctement par la direction opérationnelle et la direction qualité, et (vi) la performance environnementale et sociale liée à la mise en œuvre du PGES établi pour le projet est satisfaisante.

3.4.2. Conformément aux dispositions de la loi 12.03, le projet ne requière pas l'élaboration d'une EIES car il s'agit d'extensions d'infrastructure bâtie. La Banque avait toutefois convenu avec les services des études environnementales et la Direction régionale de l'environnement, qu'une étude environnementale assortie d'un Plan de Gestion Environnemental et Social (PGES) soit élaborée conformément à la politique de la Banque et soumise à une enquête publique pour recueillir les avis et consulter les parties prenantes. L'EIES produite a été

revue, validée et publiée par la Banque le 16/08/2018, approuvée par les autorités gouvernementales et le certificat d'acceptation environnementale a été délivré le 06/08/2018.

3.4.3. Les impacts négatifs identifiés pour le projet sont d'intensité mineure à modérée pendant les travaux et sont liés à l'augmentation de la production de déchets solides et liquides, l'altération de la qualité de l'air par les poussières et émissions atmosphériques, la pollution des sols par le mouvement des engins et les travaux, les risques sur la sécurité et santé des travailleurs de différents corps de métiers sur site ainsi que des impacts mineurs sur la perturbation du trafic routier et le paysage. En phase exploitation, outre la problématique de gestion des déchets et les nuisances sonores, les impacts négatifs concernent l'augmentation de la consommation énergétique.

3.4.4. Afin d'atténuer l'impact énergétique, des mesures techniques ont été considérées dans la conception à savoir : (i) la mise en place de façades double peau ; (ii) l'intégration de patios paysagers ; (iii) l'adoption d'une ventilation naturelle et mécanique ; (iv) l'installation de vitres teintées anti-UV et (v) la mise en place d'un éclairage naturel. A cela, la mise en place d'un système de récupération des eaux pluviales a également été incluse pour diminuer l'impact sur les ressources en eau. Le PGES développé pour le projet a inclus en plus des mesures standards de la phase chantier traduites en clauses E&S incluses dans les dossiers d'appel d'offres, un programme de suivi de la qualité de l'air, des sols, du trafic et des nuisances sonores ainsi qu'un mécanisme de gestion de plaintes et réclamations. Le suivi de mise en œuvre des mesures inscrites dans le PGES est effectué par le chargé de l'environnement de l'ONDA en relation avec l'expert HSE de l'entreprise sous la coordination de l'EGP.

3.4.5. Le coût du PGES a été revu et actualisé dans le cadre du prêt supplémentaire et a été réévalué à 57 939 660 MAD. La performance E&S du projet est jugée satisfaisante et aucune non-conformité majeure n'est à noter.

Expropriation et acquisition des terres

3.4.6. Le projet tel que présenté n'induit pas d'impact sur le foncier, aucune expropriation physique et/ou économique n'est à prévoir.

Climat et croissance verte

3.4.7. Le dynamisme que connait le Maroc en matière de lancement de chantiers structurants de développement des infrastructures aéroportuaires a induit une augmentation continue de la demande en énergies à laquelle le Royaume du Maroc fait face par la substitution d'une partie de la consommation énergétique au Royaume par l'énergie verte visant à atteindre un taux de 52% à l'horizon 2030. Le financement additionnel n'introduit pas de nouvelle composante et est de ce fait adossé au projet initial qui est classé en catégorie climatique 3, suivant le CCS de la Banque. Ainsi, les mêmes mesures de réduction des émissions CO_2 restent applicables.

Mesures de réduction des émissions CO2 des avions

3.4.8. Pour réduire les émissions de CO_2 dues à l'augmentation du trafic aérien qui sera induit par le projet, plusieurs mesures sont considérées dans le cadre du projet : (i) l'affectation des routes directes aux niveaux de croisière ; (ii) la conception de nouvelles procédures d'approche pour la montée et la descente des aéronefs: Continuous Descent Operations (CDO) et Continuous Climb Operations (CCO) ; (iii) la minimisation du temps de roulage des aéronefs sur les aires de mouvements ; et (iv) la mise en service de RADAR d'approche afin de réduire les durées de vols. Par ailleurs, l'aéroport de Rabat Salé est inscrit par l'ONDA dans le cadre du programme d'accréditation carbone pour les années 2018-2019 ce qui garantira le respect des normes internationales en matière d'émission du dioxyde de carbone dans cet aéroport.

Emploi et social

3.4.9. Le projet d'extension et de modernisation de l'aéroport de Rabat Salé au Maroc sera à la base de création d'emplois dans les domaines tels que le commerce et le tourisme. Les emplois générés par une plateforme aéroportuaire peuvent être scindé en deux catégories : emplois directs et emplois indirects. Ainsi l'extension de la plateforme aéroportuaire va générer des emplois directs générés par les services aéroportuaires (services au sol, contrôle du trafic, fret, compagnies aériennes, catering, activités commerciales au sein de l'aéroport) et des emplois indirects générés par les activités à forte dépendance du service aérien (tourisme, activités agricoles et exportatrices).

3.4.10. En phase de travaux de réalisation du projet, le nombre d'emplois créés est estimé à 1000 emplois temporaires. En cours d'exploitation, le nombre total des emplois tous secteurs confondus sera en 2025 de 5100 emplois dont 1700 emplois directs et 3400 emplois indirects à raison de 1 000 emplois par million de passagers avec 40% de femmes parmi les emplois induits.

Genre

3.4.11. Le projet est classé en catégorie 3, selon le Gender Marker System Au niveau de l'ONDA, la promotion de la femme et la lutte contre la discrimination basée sur le genre est ancrée dans les usages. Ainsi, au niveau de l'aéroport de Rabat-Salé, l'effectif global est de 118 agents ONDA dont 40 femmes, soit une proportion de 34%. Avec la prise en considération de l'approche genre, ces proportions sont sans cesse en augmentation dans le cadre de la politique de recrutement de l'ONDA.

3.4.12. Dans la zone d'influence du projet, les femmes exercent des activités de commercialisation des produits agricoles, artisanales et touristiques. La modernisation de l'aéroport va sans doute contribuer à l'augmentation du trafic aérien et en corollaire, le flux touristique, ce qui va créer des emplois dans le secteur du tourisme ; qui engage plus de 60% de femmes. Le projet va créer des nouvelles opportunités d'emplois directs et indirects pour les femmes, à la hauteur de 40%.

Réinstallation des populations déplacées

3.4.13. Le projet ne prévoit pas de réinstallation involontaire de populations. Les travaux se dérouleront à l'intérieur de l'enceinte aéroportuaire. La modélisation atmosphérique a confirmé que l'augmentation du trafic aérien ne génèrera pas de gêne acoustique aux villages riverains nécessitant leur déplacement.

3.5. Aspects liés aux vulnérabilités et à la résilience

3.5.1. Sur le plan politique, le Maroc a réintégré l'Union africaine (UA) le 30 janvier 2017 et a mis en place depuis quelques années une diplomatie active en faveur d'un leadership politique sur le continent. En ligne avec les chantiers stratégiques annoncés par le roi Mohammed VI en août 2019 et en octobre 2021, les priorités actuelles du gouvernement portent entre autres sur : (i) la consolidation des efforts de résilience avec un accent particulier sur la sécurité et la protection sociale (notamment la généralisation de la protection sociale et la refonte et la mise à niveau du système de santé) ; (ii) la relance économique; et (iii) le déploiement du nouveau modèle de développement (NMD).

3.5.2. Par ailleurs, la pandémie de COVID-19 a accentué les inégalités sociales avec notamment des pertes d'emplois estimées à plus de 400 000 postes en 2021. Le Gouvernement a très vite pris des mesures d'atténuation des impacts socio-économiques en mettant en place un fonds spécial de Gestion de la Pandémie d'un montant de 3 milliards d'euros visant à apporter un appui de tailles aux entreprises et à la population. Des mesures fortes complémentaires ont été également annoncées en 2021 avec comme visée la généralisation de la couverture sociale pour prendre en charge tous les segments de la population en situation de grande précarité.

3.6. Suivi et évaluation

3.6.1. Le suivi de l'exécution de l'ensemble des activités de ce projet est assuré par l'équipe de gestion du projet (EGP) qui produit des rapports trimestriels, semestriels et annuels, faisant le point sur les réalisations physiques et financières obtenues. Les missions périodiques de supervisions de la Banque constituent également une occasion pour discuter du niveau d'exécution des principales composantes du projet. Ce même dispositif sera appliqué pour le financement additionnel de la Banque.

3.7. Gouvernance

Le niveau du risque fiduciaire pays du Maroc est modéré grâce, dans l'ensemble, aux processus satisfaisants de gestion des finances publiques (planification budgétaire et budgétisation, contrôle de l'exécution du budget, comptabilité de gestion et établissement des rapports, examen et vérification externes). Il en est de même pour la surveillance du risque budgétaire exercé par la DEPP dont la mission principale est d'améliorer la gouvernance et l'efficacité des EEP. Le schéma de la gouvernance de l'ONDA, préconisé par la DEPP, repose sur les trois axes ci-après : (i) professionnalisation du Conseil d'Administration de l'EEP ; (ii) qualité de gestion de l'EEP ; et (iii) efficacité du contrôle de l'Etat sur l'EEP (contrôle modulé en fonction du niveau des risques de l'EEP). Il en découle que la DEPP continue de promouvoir la généralisation de l'audit interne au sein des EEP et la certification des comptes annuels des EEP par les Commissaires aux Comptes. En outre, la DEPP a mis en place des contrats-programmes pluriannuels ayant pour vocation de restructurer ou de développer les EEP qui en ont besoin. C'est dans un tel environnement de gouvernance que se trouve l'ONDA, faisant partie des établissements publics et jouissant des missions de puissance publique déléguées par l'Etat. A l'issue du processus d'acquisition des travaux, biens et services dans le cadre des précédents projets financés par la Banque dans le secteur des transports, aucune plainte n'a été enregistrée de la part des soumissionnaires. Pour chacun de ces projets, les procédures de passation des marchés en vigueur à la Banque et la gestion des marchés et des contrats ont été respectées par les organes d'exécution. Les rapports de supervision et d'audit n'ont fait état d'aucune irrégularité particulière. Pour le présent projet, le système de contrôle et de vérification habituellement utilisé par la Banque restera proactif pendant toute la durée d'exécution du projet. Il s'agit, en l'occurrence, des procédures d'acquisition des travaux, biens et services, de l'examen des dossiers d'acquisition, des missions de supervision, des procédures de décaissement, de l'audit externe des comptes du projet. Par ailleurs, la Banque a prévu une revue à mi-parcours de l'exécution du projet et de réaliser un rapport d'achèvement du projet.

3.8. Soutenabilité et durabilité

3.8.1. Les ressources consacrées à l'entretien des infrastructures et installations sont conséquentes à la nature de l'investissement pour permettre sa durabilité. Elles représentent plus de 3% des recettes annuelles moyennes du projet, soit un montant estimatif de 10 millions MAD par an. L'analyse financière des comptes de l'Office montre que ces charges récurrentes sont effectivement financées à 100% chaque année. Les besoins d'entretien liés au développement et à la modernisation de l'aéroport seront systématiquement pris en compte dans le budget de l'ONDA au chapitre des charges d'exploitation, à l'instar de ce qui est effectivement fait pour l'ensemble des aéroports.

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

3.9. Gestion des risques

3.9.1. Les principaux risques et les mesures de leur atténuation sont ceux identifiés pour le projet initial et rappelés dans le tableau suivant :

Tableau 3.4. *– Risques et mesures d'atténuation*

Catégorie	Description du risque	Note	Mesures d'atténuation	Pilote du risque
Macroéconomique	Ralentissement du développement des activités touristiques dû à des évènements exogènes	modéré	Poursuite des efforts d'investissement et des réformes structurelles dans le secteur du tourisme et de la santé pour améliorer la compétitivité / attractivité / sécurité sanitaire du pays. La projection du trafic aérien a été faite sur la base d'hypothèses réalistes avant la pandémie COVID-19 et il est prévu une relance du trafic à la mise en service du nouvel aéroport qui interviendra après la pandémie COVID-19.	Govt
Stratégie et politique sectorielle	Absence de maintenance des infrastructures	faible	Donner la priorité à la maintenance des infrastructures dans l'affectation des ressources budgétaires de l'ONDA	ONDA
Autre risque	Retard de mobilisation du fonds de contrepartie	modéré	L'inscription au budget de l'ONDA du montant annuel au titre de la contrepartie nationale ;	ONDA
Capacité de l'entité d'exécution	Retard dans la passation des marchés	faible	Recours aux AAA pour la seule acquisition restante à financer par la Banque (parking avions)	ONDA
Capacité de l'entité d'exécution	Retard généré par une mauvaise coordination de l'exécution des travaux et de l'acquisition des divers équipements	faible	Prendre les dispositions nécessaires pour éviter des glissements importants dans l'exécution des activités, notamment par une supervision renforcée et une revue à mi-parcours prévue au quatrième trimestre 2022 pour recadrer l'exécution du projet.	ONDA

IV. JUSTIFICATION DU FINANCEMENT ADDITIONNEL AU REGARD DE LA POLITIQUE EN MATIERE DE FINANCEMENT ADDITIONNEL

4.1. Justification au regard du domaine d'application du financement additionnel :

Condition du domaine d'application du FA	Satisfaction de la condition
9 - La politique sur le financement additionnel permet à la Banque, à la demande de l'emprunteur/bénéficiaire de fournir un financement additionnel à des projets en cours bien performants pour répondre à l'un ou à une combinaison des cas suivants avec une justification appropriée : ***(a) lorsqu'il y a un déficit de financement prévu ou imprévu (c'est-à-dire des changements dans les contributions financières de la Banque ou du gouvernement) qui ne peut être satisfait par le PMR ou les bailleurs de fonds, pour compléter les activités initiales du projet d'origine, jusqu'à une limite***	- Le projet PEMARS a été jugé performant eu égard aux résultats des différentes missions de supervision dont la dernière en septembre 2021. Le projet satisfait l'ensemble des critères énumérés au paragraphe 10 du domaine d'application du financement additionnel. - **Le financement additionnel sollicité prendra en charge une partie de la contribution de l'emprunteur suite aux difficultés financières rencontrées par celui-ci conséquence de l'épidémie COVID-19.** - **Le montant du financement additionnel reste inférieur à 20% du coût actualisé du projet.**

4.2. Justification au regard des critères d'éligibilité

Critère d'éligibilité	Satisfaction du critère
(a) une évaluation satisfaisante que l'octroi d'un financement additionnel est une option préférable au démarrage d'un nouveau projet (en ce qui concerne les activités liées à la préparation, à l'évaluation, et à l'exécution)	Le financement additionnel est adossé au projet initial et n'entraine pas de nouvelles activités. Il ne peut ainsi être dissocié du projet initial en cours de réalisation
(b) alignement du projet avec les stratégies, priorités et politiques pertinentes du Groupe de la Banque, des pays, des régions et des secteurs, et l'environnement général est propice à son succès	Le financement additionnel est adossé au projet initial qui reste alignés aux stratégies, priorités et politiques du Groupe de la Banque et de l'emprunteur, l'environnement général est propice à son succès
(c) la conformité de l'ensemble du projet aux objectifs de développement du projet initial	Le financement additionnel ne modifie pas les objectifs de développement du projet initial
(d) une évaluation satisfaisante que l'ensemble du projet est techniquement réalisable	Le financement additionnel n'apporte pas de modifications techniques au projet initial qui reste techniquement réalisable
(e) une évaluation satisfaisante que l'ensemble du projet est économiquement et financièrement viable	Le projet reste économiquement et financièrement viable (cf para 3.3)
(f) l'ensemble du projet comporte des dispositions institutionnelles, fiduciaires, environnementales et sociales satisfaisantes	Les différentes missions de supervision du projet confirmant que les dispositions institutionnelles, fiduciaires, environnementales et sociales mises en place sont satisfaisantes

(g) l'ensemble du projet permet d'atténuer de façon satisfaisante les risques liés au projet	Les mesures de mitigations des risques identifiés sont bien mises en œuvre
(h) l'évaluation de la qualité à l'entrée (c'est-à-dire l'état de préparation à la mise en œuvre et la probabilité d'atteindre les résultats escomptés) de l'ensemble du projet est satisfaisante	L'évaluation de la qualité à l'entrée de l'ensemble du projet est jugée satisfaisante lors des différentes missions d'instruction et de supervision du projet

V. CADRE JURIDIQUE

5.1. Instrument légal

L'instrument juridique utilisé dans le cadre du projet est un Accord de prêt entre la Banque africaine de développement (la Banque)et l'Office National Des Aéroports (ONDA), en sa qualité d'Emprunteur, assorti d'une garantie du Royaume du Maroc.

5.2. Conditions associées à l'intervention de la Banque

5.2.1. **Conditions préalables à l'entrée en vigueur de l'accord de prêt et de l'accord de garantie :** L'entrée en vigueur de l'accord de prêt est subordonnée à sa signature par la Banque et l'emprunteur. L'entrée en vigueur de l'accord de garantie est subordonnée à la réalisation par le garant, à la satisfaction de la Banque, des conditions prévues à la Section 12.01 des Conditions générales applicables aux accords de prêt et aux accords de garantie de la Banque (entités souveraines).

5.2.2. **Conditions préalables aux décaissements du prêt :** Le premier décaissement des ressources du prêt est subordonné à la réalisation, par l'emprunteur, à la satisfaction de la Banque, des conditions prévues à la Section 12.02 des Conditions générales applicables aux accords de prêt et aux accords de garantie de la Banque (entités non-souveraines).

5.2.3. Engagements : Les engagements pris par l'Emprunteur dans le cadre des accords de prêt initiaux restent en vigueur, en particulier pour les sauvegardes environnementales et sociales.

5.3. Conformité avec les politiques de la Banque

Le projet est conforme à toutes les politiques applicables de la Banque.

VI. CONCLUSION ET RECOMMANDATION

6.1. Conclusion

Le financement additionnel du projet d'extension et de modernisation de l'aéroport de Rabat Salé permettra de financer le déficit de financement initial du projet qui était à la charge de l'ONDA sans modification des activités prévues et garantir, de ce fait, la bonne exécution du projet.

6.2. Recommandation

Au regard de ce qui précède, la Direction recommande au Conseil d'administration d'accorder un prêt BAD n'excédant pas 34,2 millions d'euros à l'Office National Des Aéroports (ONDA), assorti d'une garantie du Royaume du Maroc pour le financement additionnel du Projet d'extension et de modernisation de l'aéroport de Rabat Salé, selon les conditions et modalités énoncées dans le présent rapport.

Appendice 1 : Portefeuille des opérations en cours d'exécution à fin Novembre 2021

	Secteur / Opération	Date Approbation	Date Du 1er décaissement	Montant approuvé (M UC)	Taux Décais actuel %	Date de clôture
	ENERGIE					
1	Projet de développement réseau transport et répartition électrique	02-déc-09	02-déc-09	102 462 190	100%	31-déc-20
2	Complexe solaire MIDELT – Phase I – Centrale NOORM I	06-déc-17	06-déc-17	84 780 489		31-déc.-23
	Complexe solaire MIDELT – Phase I – Centrale NOORM I (CTF)	06-déc-17	06-déc-17	8 831 301		31-déc.-23
3	PERG	13-juin-12	13-juin-12	125 000 000	95,1%	31-déc-21
4	Parc Eolien Al Koudia Al Baida	13-juin-12	13-juin-12	40 983 606	80,0%	31-déc-21
	Parc Eolien Al Koudia Al Baida (FTP)	13-juin-12	13-juin-12	22 516 556	93,0%	31-déc-21
5	PIEFER – Parc Eolien Tanger 2	13-juin-12	13-juin-12	32 786 885	0,0%	31-déc-21
	PIEFER – Parc Eolien Tanger 2 (FTP)	13-juin-12	13-juin-12	20 529 801	0,0%	31-déc-21
6	PIEFER – Step Abdel Moumen	13-juin-12	13-juin-12	109 836 065	72,3%	31-déc-21
	PIEFER – Step Abdel Moumen (FTP)	13-juin-12	13-juin-12	39 735 100	66,7%	31-déc-21
7	Programme de développement des réseaux de transport d'électricité et d'électrification rurale	10-déc.-19	18-mai-21	195 538 342	0,80%	
	Sous-total			**876 612 125**	**45,4%**	
	TRANSPORT					
8	Renforcement de l'axe ferroviaire Tanger-Casablanca-Marrakech	27-janv-16	07-juin-16	81 507 341	98,6%	31-déc-20
9	Projet de construction de complexe portuaire Nador West Med	16-sept-15	01-juin-16	90 440 663	55,9%	31-déc-24
10	Projet de construction et de modernisation de l'aéroport de Rabat-Salé (PEMARS)	05-nov-18	26-juin-19	61 416 007	23,4%	31-dec-24
	Sous-total			**233 364 011**	**61,7%**	
	EAU & ASSAINISSEMENT					
11	Douzième Projet d'AEP de Marrakech	07-nov-12	17-mai-13	100 840 336	84,3%	31-déc-21
	Douzième Projet d'AEP de Marrakech	07-nov-12	17-mai-13	27 523 004	76,5%	31-déc-21
12	Projet d'amélioration qualité eau et performances (13ème AEP)	08-juin-16	20-janv-17	68 549 165	63,7%	31-déc-21
13	Sous-traitance de la gestion des réseaux AEP en milieu rural Don FAPA	26-avr-16	11-avr-17	275 398	5,7%	31-déc-22
14	Projet de pérennisation et de sécurisation de l'accès à l'eau (PPSAE)	05-nov-18	21-déc.-18	64 961 758	35,4%	31-déc-24
	Projet de pérennisation et de sécurisation de l'accès à l'eau (PPSAE)	05-nov-18	21-déc.-18	31 371 868	34,4%	31-déc-24
15	EXTERNALISATION GESTION DU SERVICE D'ALIMENTATION EN EAU POTABLE	05-nov.-20	01-avr.-21	684 234	0,0%	31-déc.-25
16	PROJET DE PERENNISATION ET DE SECURISATION DE L'ACCES A L'EAU - FINANCEMENT ADDITIONNEL	29-sept.-21		15 000 000		
	Sous-total			**294 205 763**	**61,7%**	
	SECTEUR SOCIAL					
17	Appui à l'UEFM Don PRI	29-jan-16	27-mai-16	398 000	100%	30-juin-21
18	SOUK AT TANMIA	20-sept-18		3 745 436	55,5%	

	Secteur / Opération	Date Approbation	Date Du 1er décaissement	Montant approuvé (M UC)	Taux Décais actuel %	Date de clôture
19	Programme d'appui à l'amélioration de l'accès à l'emploi	13-déc.-18	03-mai-19	69 836 542	55,1%	31-déc.-21
20	Programme d'appui à l'amélioration de la protection sociale (PAAPS)	16-déc.-19	30-juin-20	148 590 575	25,0%	30-juin-24
21	Programme d'appui à l'amélioration de La Protection Sociale (PAAPS) –Financement Additionnel Covid-19	02-nov.-20	24-mai-21	97 634 950	25,0%	30-juin-22
Sous-total				**222 570 553**	**52,1%**	
	AGRICULTURE					
22	Projet d'appui au programme national d'économie d'eau d'irrigation (PAPNEEI II)	13-déc-16	04-août-17	62 617 332	29,5%	31-déc.-22
23	Projet de développement inclusif et durable des zones agricoles et rurales (PADIDZAR)	27-oct.-21		93 716 869		
Sous-total				**62 617 332**	**29,5%**	
	GOUVERNANCE					
24	Appui à la modernisation du cadre organisationnel de gestion de la dette – **Don PRI**	27-fév-13	10-sept-13	536 976	90,2%	31-sep.-21
25	Etude stratégique DTFE - **Don PRI**	21-mai-15	25-sept-19	797 600	68,8%	31-déc-24
26	Maroc Export – **Don PRI**	25-nov-15	19-août-16	630 000	65,6%	30-avr-21
27	Projet d'appui à la transformation du CAFRAD (AT CAFRAD) – **Don PRI**	29-mars-17	30-juin-17	479 000	97,0%	30-sept.-20
28	Appui institutionnel UMA (Phase II) – **Don PRI**	30-mars-17	21-août-15	495 365	61,1%	31-déc.-20
29	Projet d'appui au renforcement des Capacités de la Commission Nationale de la Commande Publique (CNCP)	12-déc.-18	03-févr.-20	410 000	4,1%	30-déc.-21
30	Projet d'appui à la CGEM	29-mai-19	21-juin-19	400 000	8,0%	31-août-21
31	PROJET D'APPUI À L'AMÉLIORATION DU CLIMAT DES AFFAIRES ET À LA RELANCE ECONOMIQUE	11-févr.-21	14-avr.-21	670 000	16,7%	31-aou.-23
32	Programme axé sur les résultats pour l'amélioration de la compétitivité territoriale au Maroc (PARACT-M)	18-déc.-19		160 244 737	0,0%	
33	Programme d'appui à l'inclusion financière, à l'entreprenariat et aux TPME pour la relance économique (PIFE)	24-nov.-21		98 729 678		
	Sous-total			**594 438 750**	**51,4%**	
	SECTEUR PRIVE, FINANCIER ET INDUSTRIE					
34	TEKCIM	06-déc-17	21-juin-19	41 126 199	32,0%	21-déc.-32
35	Ligne de crédit Banque centrale populaire (BCP)	27-juin-18	14-nov.-19	84 803 256	100%	02-avr.-20
36	Office Chérifien des phosphates (OCP) – Programme d'extension de Jorf Lasfar Phosphate Hub	22-nov.-18	12-mars-20	144 704 188	72,2%	04-déc.-22
37	Fonds d'équipement communal (FEC)	28-nov-19		80 861 662	0,0%	
	Sous-total			**351 495 305**	**74,5%**	
	TOTAL			**2 178 795 328**	**53,75%**	

Appendice 2 : Plan de suivi

A. Indicateur d'alignement

Désignation de l'indicateur	Définition/ description	Source	Référence et cible
Croissance économique (PIB) à travers les infrastructures	*Indicateur PIB pour la région de l'oriental*	*HCP*	Référence (date) : Cible (date) :

B. Indicateurs d'effets et de produits *(indicateurs de performance)*

Désignation de l'indicateur	Définition/ description	Méthode de collecte	Responsabilité en matière de collecte	Fréquence d'établissement de rapports	Planification des résultats		
					2017	2021	2024
Volume du trafic annuel de passagers	Nombre de passagers	statistiques	ONDA	Annuel	923576	468875	1,26 M
Volume du trafic fret annuel	Tonnes de fret	statistiques	ONDA	Annuel	1650	965	2800
Volume du trafic des mouvements annuels d'aéronefs	Nombre de mouvements	statistiques	ONDA	Annuel	7000	4407	9500
Vols traités simultanément à l'aérogare	Nombre de vols traités	statistiques	ONDA	Annuel	4	4	6
Score ASQ de l'aéroport Rabat-Salé	Indicateur « airport service quality	Recueil de l'indicateur de l'OACI	ONDA	Annuel	4,09	4,09	4.20/5.00
Emplois créés désagrégé selon le genre	Nombre d'emplois créés	statistiques	ONDA	Annuel	0		1700 emplois directs et 3400 emplois indirects dont 40% de femmes
Places additionnelles de stationnement des aéronefs	Nombre de places	Rapport d'avancement des travaux	ONDA	Annuel	0	0	6
Places additionnelles de parking véhicules	Nombre de places	Rapport d'avancement des travaux	ONDA	Annuel	0	0	1300
Equipements installés dans le nouvel aérogare	Nombre de passerelles STB	Rapport d'avancement des travaux	ONDA	Annuel	0		6
Equipements de sécurité et sûreté installés dans le nouvel aérogare	Nombre d'équipements de sécurité et sûreté	Rapport d'avancement des travaux	ONDA	Annuel	0		12 RX bagages à soute 27 RX bagages à main 7LEDs, 7EDS, 3 BodyScan, 4 tomographes

Appendice 3 : Carte de situation de l'aéroport de Rabat Salé

Appendice 4 : Justification du niveau de financement de l'ONDA inférieur à 50% du coût total du projet

Paramètres de Financement Pays

Critère	Analyse
Engagement du pays à mettre en œuvre son programme de développement global	La commission sur le Nouveau Modèle de Développement (NMD) mandatée par Sa Majesté en 2019, a rendu ses conclusions en avril 2021. La pandémie et la crise sanitaire, économique qu'elle engendra, impactèrent le travail de la commission tant dans son déroulée que dans ses recommandations. Le Nouveau modèle de développement (NDM) propose un chemin de développement avec des objectifs ciblés à l'horizon 2035. Le NMD suggère un nouveau mode de penser le développement. Un mode où la société civile est au centre, où les informations et besoins circulent de la base vers le haut et qui s'articule sur une refonte complète du rôle de l'Etat dans le développement. L'Etat marocain par sa continuité et sa stabilité ancrées dans monarchie constitutionnelle sera un Etat stratège, un Etat régulateur et facilitateur. Par la constitution, il appartient au gouvernement de décider de la mise en œuvre du NMD et du séquençage des 4 axes et 17 stratégies recommandées par la commission. L'implémentation du NMD sera également sujet à changement avec l'instauration d'une « delivery unit » et d'une « implementation unit » au sein de l'Etat, afin que les politiques sectorielles aient une approche holistique et non en silo. Lors de la présentation de son programme, ancré dans le NMD et visant à la reprise économique post COVID-19, devant la chambre des représentants et dans les documents préparatifs à la Loi de finance 2022, le gouvernement a indiqué les premiers axes de sa stratégie ancrés dans le NMD. • ***Du point de vue social**, le Maroc a réalisé des progrès concernant la sécurité et l'assistance sociale*. Cependant le dispositif actuel ne couvre pas l'ensemble des bénéficiaires potentiels et souffre d'inefficiences liées à la multiplicité des interventions. A la suite du discours de Sa Majesté en août 2020, le pays vise à l'horizon 2025 (i) la généralisation de la protection sociale à 22 millions de marocains ; (ii) la généralisation de l'assurance maladie obligatoire (2022) contribuant à l'intégration du secteur informel. Les autres réformes porteront sur la généralisation des allocations familiales (2023 et 2024). Enfin, le gouvernement compte généraliser l'indemnité pour perte d'emploi à l'horizon 2025. • ***En termes de climat des affaires**, selon le classement Doing Business 2020, le Maroc se place au 53 ème rang mondial et à la 3ème position en Afrique*. Les performances et avancées du Maroc sont particulièrement notable concernant l'obtention d'un permis de construction (16 -ème), l'accès à l'électricité (34 -ème), le paiement des impôts (24 -ème) ou bien la protection des investisseurs minoritaires (37 -ème). Néanmoins, le pays performe un peu moins bien pour l'accès au crédit (119 -ème), transfert de propriété (81 -ème), la résolution des faillites (73 -ème) et l'application des contrats (60 -ème). Les priorités du gouvernement tel que présentées dans le Rapport économiques et financier de la loi de finance 2022 stimuler l'initiative privée, en levant les obstacles organisationnels et administratifs. Par ailleurs lors de la présentation par le nouveau programme devant la chambre des représentants le 11 Octobre 2021, la consolidation de la bonne gouvernance dans l'administration publique a été citée comme troisième priorité. • ***Du point de vue des infrastructures*** : selon le classement mondial de la compétitivité 2019-2020 du Forum économique mondial, le Maroc possède le 3ème meilleur niveau d'infrastructure en Afrique confortant sa place à la 53 -ème position. Le Royaume est particulièrement bien positionné en matière de qualité de ses infrastructures portuaires (24 -ème /141), routières (30 -ème). Cette performance traduit l'ensemble des efforts d'investissement (développement du réseau autoroutier, développement des ports de Tanger Med, Nador et Kenitra, développement de Plateformes Logistiques Intégrées et rénovation du réseau ferroviaire) entrepris depuis les années 2000. Néanmoins le classement du Maroc est moins performant en matière d'infrastructure énergétique, le Royaume se classant à la 71 -ème position. • ***Selon le rapport de la compétitivité mondiale du forum économique mondial 2019-2020, le Maroc se classe au 45ème en matière d'efficacité des institutions et services publiques.*** En particulier le Maroc est 56 -ème pour la transparence du processus budgétaire, 55 -ème pour l'indépendance de la justice et 20 -ème concernant la possibilité de challenger les règles. Une des trois priorités du nouveau gouvernement issu des élections législative du 8 septembre 2021, est d'établir une bonne gouvernance dans l'administration publique en se basant : (i) la régionalisation avancée et la décentralisation administrative ; (ii) le rapprochement et la modernisation de l'appareil administratif, tout en renforçant le contrôle de la qualité des services publics ; (iii) la réduction des différences spatiales ;(iv) l'accélération de la transformation numérique • ***L'Indice de perception de la corruption de Transparency International*** à légèrement baissé depuis son plus haut score à 43 en 2018. En 2020, le Maroc se classait à la 86 -ème avec un score de 40 en progression depuis 2012, ou il était à 37. En 2016, Le Maroc a lancé officiellement la stratégie nationale de lutte contre la corruption. Elle vise à l'horizon 2025 de (i) inverser la tendance de manière irréversible et visible et renforcer la confiance des citoyens et (ii) améliorer l'intégrité des affaires et le positionnement du Maroc à l'international. Elle

	comprend 10 programmes dont un (programme 7) concerne et la commande publique qui a pour objectif à terme la mise en place d'un observatoire national des marchés publics.
Critère	**Analyse**

Financement alloué par le pays aux secteurs ciblés par l'aide de la Banque	Le trafic aérien dans les aéroports marocains a connu une croissance soutenue ces douze dernières années, suite à l'accord de l'Open-Sky signé en 2006 avec l'Europe et s'est développé notamment grâce à l'arrivée de nouveaux acteurs low-cost qui ont développé une offre point à point sur les principaux aéroports du Royaume. Ce développement a été soutenu par la politique touristique du Royaume. Ainsi, le trafic aérien a enregistré une progression moyenne annuelle de 7,5% entre 2012 et 2019 et l'année 2019 a enregistré un record de trafic avec plus de 25 Millions de passagers, en hausse de 11,25% par rapport à l'année 2018.
	
	Sous l'effet de l'impact sans précédent de la crise sanitaire, le niveau d'activité s'est dégradé de manière drastique depuis mars 2020. Ainsi, au titre de l'année 2020, le nombre de passagers a chuté de plus de 70%, le nombre de mouvements de 65% le fret aérien de 36% et le trafic en route de 59%.
	
	Suite à la baisse de l'activité, le chiffre d'affaires a baissé de 63% en 2020. Le résultat d'exploitation est passé de 1,3 Mds DH à -1,4 Mds DH. Le résultat net est passé de 566 MDH à -1,9 Mds DH.
	
	Dans l'objectif de mitiger l'impact de cette crise, l'ONDA a mis en place un plan de réduction des coûts, des mesures d'accompagnement pour ses partenaires, et a levé des emprunts pour respecter ses engagements. Les efforts en matière de réduction des coûts d'exploitation ont concerné tous les aéroports et toutes les rubriques de dépense.
	
	Il est à signaler que bien que la crise sanitaire ait fortement impacté tous les intervenants dans le secteur de l'aviation civile, les organisations internationales prévoient un retour à la normale et à une croissance soutenue dans un délai minimal de 2 ans et maximal de 4 ans.
	
	Pour soutenir le développement socio-économique du pays, le Maroc a déployé différents plans stratégiques dont la Stratégie nationale de l'aviation civile Ajwae qui ambitionne à l'horizon 2035 de transporter 70 millions de passagers, 182.000 tonnes de marchandises et de traiter 515.000 mouvements aériens par an. Cette stratégie ambitieuse nécessite la réalisation d'un important programme d'investissements qui s'élève à 94 milliards de MAD dont 40 milliards de MAD pour les infrastructures et 37 milliards de MAD pour la flotte.
	
	Dans le cadre de la stratégie nationale de l'aviation civile "Ajwae", et suite à la crise de la COVID-19, l'ONDA a établi un nouveau plan stratégique 2021-2025, articulé autour des axes suivants:
	• Se préparer à la nouvelle normalité;
	• Renforcer le niveau de coopération avec tous les acteurs de l'écosystème;
	• Innover dans les services et infrastructures pour une croissance durable;
	• Encourager l'excellence opérationnelle et environnementale dans les meilleures conditions de sûreté et de sécurité au niveau de tous les aéroports;
	• S'ouvrir davantage sur le monde.
	• Un programme d'investissement 2021-2030 portant sur:
	  o L'achèvement des travaux de construction du nouveau terminal de l'aéroport Rabat-Salé;
	  o Le développement de l'aéroport de Tétouan;
	  o Le développement des infrastructures aéroportuaires de l'aéroport d'Al Hoceima;
	  o La construction du nouveau terminal de l'aéroport de Tanger;
	  o Le réaménagement de l'ancien terminal de l'aéroport de Marrakech-Ménara;
	  o Le réaménagement de l'aéroport d'Agadir;
	  o Le réaménagement des infrastructures du terminal de l'aéroport de Dakhla
	
	Pour l'année 2022, le budget d'investissement de l'ONDA s'établit à 1729 MMAD dont 871 MMAD pour les projets de développement de capacités des aéroports de Rabat-Salé, d'Al Hoceima, d'Agadir, de Tétouan.
	
	Pour soulager la trésorerie de l'ONDA, le gouvernement :
	• prendra à sa charge les frais relatifs à l'acquisition du foncier pour les projets d'augmentation de capacités ou d'aménagement des aéroports dont le budget est estimé à 655 MMAD;
	• remboursera à l'ONDA le crédit TVA des années 2019-2020 qui s'élève à 585 MMAD

Situation budgétaire et le niveau	***I) Budget*** Après plusieurs années de consolidation fiscale, la pandémie et la mauvaise saison agricole (2019/2020) ont eu un impact négatif sur le déficit budgétaire qui a doublé de 3,6 % du PIB en 2019 à 7,7 % en 2020 dû au : i) recul de la consommation entrainant une baisse des impôts indirects représentant la moitié des recettes fiscales ; ii) la

d'endettement du pays	baisse des impôts directs et iii) l'augmentation des dépenses de consommation et de personnel de la fonction publique. En 2021, La composition de la relance se déplacera vers l'investissement, avec un impact prévu sur le déficit budgétaire limité. En 2021, le déficit budgétaire global devrait tomber à 6,3 % du PIB, maintenant les mesures de relance budgétaire de 2020. En effet, la reprise de l'investissement se fera par : (i) l'intermédiaire du Fonds d'investissement Mohammed VI, Le Fonds d'investissement Mohammed VI, créé dans le budget supplémentaire 2020, a été doté de 15 milliards de DH (environ 1,5% du PIB). Le Fonds devrait devenir une société privée, chargée d'attirer des financements privés (avec un objectif de 30 milliards de DH) et d'investir dans les infrastructures et le développement de petites entreprises privées, y compris par la participation à des fonds de capital-investissement ; (ii) et indirectement par le grand programme de crédit subventionné et garanti par l'État. Les dépenses devraient également augmenter (d'environ 0,5 % du PIB) en raison de l'extension du régime public d'assurance médicale aux travailleurs indépendants et aux faibles revenus. gens. Selon le FMI, à moyen terme, le déficit budgétaire global devrait diminuer progressivement pour atteindre 4,8 % du PIB d'ici 2024, en raison : (i) d'une augmentation significative des recettes non fiscales (provenant de la mobilisation des actifs immobiliers publics d'environ 4, 5 % du PIB entre 2021 et 2024) ; (ii) d'une compression progressive de la masse salariale et (iii) des recettes de privatisation d'environ 1,33 % du PIB limiteront les besoins de financement de l'Etat. ***II) <u>Dette</u>*** A fin 2021 le ratio de la dette du Trésor par rapport au PIB s'est établi à 74,9%, soit une baisse de 1,5 point par rapport à fin 2020 qui a été marquée par l'avènement de la pandémie de Covid-19. La structure de cette dette demeure saine et fait ressortir des indicateurs de coût et de risque qui restent à des niveaux maitrisés et qui sont conformes ou proches aux objectifs retenus au niveau du portefeuille benchmark (PB). En effet, par composante de dette, la part de la dette intérieure s'est établie à 77% contre 23% de dette extérieure, respectant la composition du PB par nature de dette qui est de : 70%-80% dette intérieure et 20%-30% dette extérieure. Le coût de la dette du Trésor à fin 2021 est estimé à 3,4%, en baisse de 0,2 point par rapport à fin 2020, et ce, pour une dette majoritairement à taux fixe (93,6% contre un minimum de 85% de dette à taux fixe au niveau du PB). Malgré la hausse des besoins de financement de l'Etat, Le risque de refinancement reste très limité tenant compte notamment de la durée de vie moyenne assez longe de la dette du Trésor qui est de 7 ans et 2 mois et de la part du court terme dans le portefeuille de la dette qui représente 12,6% à fin 2021 (ne dépassant pas le seuil maximal de 30% retenu au niveau du PB). Le stock de la dette extérieure s'est établi à 203,8 milliards DH, en hausse de 4,1 milliards DH par rapport à un an auparavant. Rapporté au PIB, la dette extérieure a connu une baisse de 1 point à fin 2021 pour s'établir à 17,3% contre 18,3% à fin 2020. Cette dette est détenue à hauteur de 65% par les créanciers multilatéraux et bilatéraux et sa structure par devises fait ressortir une part de la dette libellée en EUR à hauteur de 63,1%, celle en Dollar et devises liées à 32,1% et celle des autres devises à 4,8%. Cette structure demeure proche de celle du panier actuel de cotation du Dirham (60% EUR et 40% Dollar), ce qui permet de réduire l'exposition de ce portefeuille au risque de change. Au terme de l'année 2021, le Maroc a satisfait l'ensemble de ses besoins de financement auprès de ses partenaires internes et créanciers officiels externes sans avoir recours au marché financier international. Le marché intérieur demeure la principale source de financement de l'Etat et a pu couvrir la majorité de ses besoins de financement, témoignant de la profondeur et la liquidité dudit marché. L'agence de notation S&P a maintenu depuis avril 2021 la notation du Maroc à BB+ avec une perspective stable. Par ailleurs, des efforts conséquents sont déployés par le gouvernent afin que la reprise économique du pays se poursuive ainsi que l'ensemble des réformes entamées. ***La dette des entreprises, dépasse 74% du PIB selon le rapport sur la stabilité financière de Bank Al-Maghrib portant sur 2020.*** Après une progression de 3,9% en 2019, le rythme d'évolution annuelle de la dette financière des entreprises non financières, a ralenti à 2,4% totalisant près de 807,7 milliards de dirhams. En dépit de la décélération de l'endettement financier des entreprises, le ratio de leur dette rapportée au PIB a connu une hausse à 74,1% à fin 2020 après son maintien à 68,4% en 2018 et 2019. Cette évolution est imputable à la forte contraction du PIB en 2020 dans le sillage de la crise sanitaire.

Appendice 5 : NOTE DE CONFORMITÉ ENVIRONNEMENTALE ET SOCIALE (NOCES)

GROUPE DE LA BANQUE AFRICAINE DE DEVELOPPEMENT

A. Information de base[3]		
Nom du Projet : PROJET D'EXTENSION ET DE MODERNISATION DE L'AEROPORT DE RABAT SALÉ (PEMARS) - FINANCEMENT ADDITIONNEL		**''Code SAP'' du projet : P-MA- DA0-007**
Pays : MAROC	**Instrument de financement**[4] : ID☒ (Financement additionnel) IF☐ AB☐ PE☐ GU☐ APR☐ PP☐ FAR☐	
Secteur Responsable du Projet : Transport		**Chargé du Projet** : Mohamed El Abass WADE
Date de la mission d'évaluation ex-ante : 08/10/2021	**Date prévue de présentation pour Approbation** : 09/03/2022	
Spécialiste en sauvegarde environnementale : B.BCHIR		
Spécialiste en sauvegarde sociale : xxxxx		
Catégorie environnementale et sociale : 2	**Date de catégorisation :** 26/10/2021	**Type d'opération** : OS ☒ ONS ☐ OBP ☐
Ce projet est-il préparé dans un contexte de réponse d'urgence à une crise ou catastrophe ?		Oui ☐ Non ☒
Ce projet est-il préparé sous dérogation de l'application du Système de Sauvegarde Intégré ?		Oui ☐ Non ☒

B. Publication et Suivi de la Conformité	
B.1. Publication obligatoire	
Evaluation Environnementale et Sociale/Audit/Système/Autres (spécifier : EIES)	
Le (s) document (s) a-t-il / ont-ils été publié (s) ***avant l'évaluation ex-ante*** ?	Oui ☒ Non ☐ NA ☐
Date de publication dans le pays, par l'emprunteur/client	06/08/2018
Date de réception, par la Banque, de l'autorisation de publier	15/08/2018
Date de publication par la Banque	16/08/2018
Cadre de Politique/Plan d'Action de Réinstallation/Autres (spécifier : N/A)	
Le (s) document (s) a-t-il / ont-ils été publié (s) ***avant l'évaluation ex-ante*** ?	Oui ☐ Non ☐ NA ☒
Date de publication dans le pays, par l'emprunteur/client	[Date]
Date de réception, par la Banque, de l'autorisation de publier	[Date]
Date de publication par la Banque	[Date]
Cadre de Gestion/Plan d'Action pour les Groupes Vulnérables/Autres (spécifier : N/A)	
Le (s) document (s) a-t-il / ont-ils été publié (s) ***avant l'évaluation ex-ante*** ?	Oui ☐ Non ☐ NA ☒
Date de publication dans le pays, par l'emprunteur/client	[Date]
Date de réception, par la Banque, de l'autorisation de publier	[Date]
Date de publication par la Banque	[Date]
Si la publication dans le pays, de n'importe lequel des documents cités ci-dessus, n'est pas possible, bien vouloir fournir les raisons légales .....……..	

B.2. Indicateurs de suivi de la Conformité	
Est-ce qu'un budget et un calendrier appropriés, ainsi que des responsabilités institutionnelles claires, ont été préparés pour la mise en œuvre des mesures environnementales et sociales ?	Oui ☒ Non ☐ NA ☐
Est-ce que les coûts liés aux mesures environnementales et sociales, y compris le mécanisme de gestion des plaintes ont été intégrés au coût total du projet ?	Oui ☒ Non ☐ NA ☐
Le montant total pour la réinstallation des personnes affectées, tel **qu'intégré dans le coût total du projet**, est-il ***entièrement mobilisé et disponible*** ?	Oui ☐ Non ☐ NA ☒
Est-ce que le système de suivi-évaluation du projet inclue le suivi des impacts et mesures de sauvegarde environnementale et sociale ?	Oui ☒ Non ☐ NA ☐
Est-ce que les arrangements institutionnels adéquats ont été convenus avec l'emprunteur/client, puis intégrés correctement dans les accords juridiques du projet ?	Oui ☒ Non ☐ NA ☐

C. Approbation

Le projet est-il en conformité avec les exigences de sauvegarde environnementale et sociale de la Banque, et peut donc être soumis à l'approbation du Conseil d'Administration ? Oui ☒ Non ☐

Préparée par :	***Nom***	***Signature***	***Date***
Spécialiste en Sauvegarde Environnementale :	Beya BCHIR		11/01/2022
Spécialiste en Sauvegarde Sociale :	xxxxxx		
Chargé du Projet :	Mohamed El Abass WADE		11/01/2022
Soumise par :			
Directeur (rice) sectoriel (le):	Mike SALAWOU		14/03/2022
Approuvée par :			
Directeur SNSC :	ISSA, MAMAN-SANI		14/03/2022

[3] **Note** : *Cette NOCES doit être en annexe du Rapport d'Evaluation ex-ante présenté à la Haute Direction puis au Conseil d'Administration.*

[4] **ID**=Investissement Direct ; **IF**=Intermédiaire Financier ; **AB**=Appui Budgétaire ; **PE**=Prêt Entreprise ; **GU**=Garantie ; **APR**=Accord de Participation au Risque ; **PP**=Prise de Participation ; **FAR**= Financement axé sur les Résultats.

Appendice 6 : RAPPORT D'AVANCEMENT RELATIF AU PROJET DE CONSTRUCTION DU NOUVEAU TERMINAL DE L'AEROPORT DE RABAT SALE au 31/12/2021

1. INTRODUCTION :

Le projet de construction d'un nouveau terminal à l'aéroport Rabat Salé s'inscrit dans le cadre du développement de la plateforme aéroportuaire, dotant la capitale du Royaume d'une infrastructure moderne et de référence visant le traitement de 4 millions de passagers par an à l'horizon 2040, avec mise en place des équipements aéroportuaires de dernière génération et tenant compte des mesures répondant aux normes et standards internationaux en matière de sûreté, sécurité et de qualité de service.

2. CONSISTANCE :

Le projet consiste en la réalisation de :

Bâtiment :

La construction d'un nouveau terminal tout corps d'état d'une superficie d'environ 71 000 m². Ce nouveau terminal sera réalisé sur 5 niveaux :

- Niveau -6,00 : d'une surface totale de 18 500 m², comprenant un système de traitement bagages automatique au départ, une zone de livraison bagages à l'arrivée et une zone dédiée aux installations techniques.
- Niveau -3,10 : d'une surface totale de 6 500 m² dédiée aux installations techniques et au passage des gaines.
- Niveau +0,00 : d'une surface d'environ 31 600 m2, comprenant un hall public marqué par un espace exposition des avions, une salle d'enregistrement bagages dotée d'une nouvelle disposition de comptoirs, un espace d'inspection filtrage, une salle d'embarquement pour postes éloignés, une salle de livraison bagages et un circuit rouge et vert pour le contrôle douanier à l'arrivée.
- Niveau +4,00 : d'une surface de 1 900 m², dédié au débarquement des passagers empruntant les postes au contact et doté de trottoirs roulants.
- Niveau +8,50 : d'une surface totale de 12 500 m², comprenant une salle d'embarquement pour les postes au contact, un espace commercial réalisé suivant un nouveau concept « walk throught », un espace de restauration et des salons pour compagnies.

Infrastructures :

- Aménagement extérieur, voies d'accès au nouveau terminal, espace vert.
- Construction d'un parking voitures sur 2 niveaux (sous-sol +1) pour le stationnement de 1300 véhicules.
- Construction d'un parking avions avec une capacité de 6 postes moyen-courrier ou 3 gros porteurs.

Equipements :

- Fourniture et installation du système de traitement de bagages automatique.
- Fourniture et installation des équipements de sûreté.
- Fourniture et installation des passerelles télescopiques.
- Signalisation et mobilier d'exploitation.
- Renforcement de la ligne MT
- Fabrication des maquettes avions
- Installation des équipements SI

3. ETAT D'AVANCEMENT :

3.1. ATTRIBUTION DES CONTRATS :

Désignation	Etat d'avancement	Montant
Etudes		
MOD	Suivi en cours	20 000 000,00
Architecte	Suivi en cours	43 335 000,00
Bureau d'études techniques 1	Résilié	13 000 000,00
Bureau d'études techniques 2	Suivi en cours	17 000 000,00
Bureau de contrôle	Suivi en cours	3 100 000,00
Laboratoire	Suivi en cours	2 567 500,00
Topographe terminal	Suivi en cours	112 350,00
Topographe parking avions, véhicules et aménagement extérieur	Marché adjugé	125 000,00
Audit et suivi environnemental et social	Marché adjugé	893 000,00
Audit financier	En cours	283 000,00
Bâtiment		
Construction du nouveau terminal TCE	Travaux en cours	973 652 449,42
Signalisation	AO pour 1er trimestre 2022	20 000 000,00
Mobilier d'exploitation	AO pour 1er trimestre 2022	20 000 000,00
Renforcement de la ligne MT	AO pour 1er trimestre 2022	13 000 000,00
Fabrication des maquettes d'avions	AO pour 1er trimestre 2022	13 000 000,00
Aménagement extérieur		
Construction d'un parking véhicules et voies d'accès	Marché notifié	151 401 712,87
Equipements		
Système de traitement de bagages automatique	Marché adjugé	91 192 676,24
Fourniture et installation des équipements de sûreté pour le traitement des bagages	En cours d'adjudication	26 107 900,00
Fourniture et installation des équipements de sûreté pour le traitement des passagers	AO pour 1er trimestre 2022	70 000 000,00
Passerelles télescopiques	AO pour 1er trimestre 2022	42 000 000,00
Systèmes informatiques	AO pour 1er trimestre 2022	40 000 000,00
Infrastructures		
Construction du parking avions	AO pour 1er trimestre 2022	86 000 000,00

3.2. ETAT D'AVANCEMENT DES TRAVAUX DU TERMINAL :

DESIGNATION	Etat d'avancement
INSTALLATION DES GRUES	7 Grues
GROS-ŒUVRES (hors ouvrages extérieurs)	93%
Eléments horizontaux - Niveau -6.07	
SEMELLES :	100%
LONGRINES :	100%
RADIER :	100%
Eléments verticaux - Niveau -6.07 au -0.07	
POTEAUX :	100%
VOILES PÉRIPHÉRIQUES :	99%
Eléments horizontaux - Niveau -3.17	
SEMELLES :	95%
RADIER :	70%
LONGRINES :	92%
Eléments verticaux - Niveau -3.17	
POTEAUX :	50%
VOILES PÉRIPHÉRIQUES :	80%
Eléments horizontaux - Niveau -0.07	
DALLE PH -6.07	98%
DALLE PH -3.17	35%
DALLAGE	00%
Ouvrages extérieurs	
Rampe droite	25%
Rampes gauche	30%
Sorties de secours côté piste	30%
Travaux d'étanchéité verticale	25%
Eléments de La Charpente Métalliques	4%
Pré-scellés poteaux principaux	99%
Pré-scellés poteaux façades	46%
Poteaux intérieurs	18%
Poteaux façades	0%
Taux d'avancement travaux (contrat de bâtiment)	33%
Taux d'avancement global du projet	25 %

Les faits ayant généré un glissement de délai sont les suivants :

- **Adjudication du marché du terminal :** 2 mois ;
- **Changement du BET :** 7 mois ;
- **Installations des grues :** 4 mois ;
- **Pandémie COVID-19 :** 3 mois ;
- **Changement de mandataire et retrait de SINOHYDRO :** 3 mois ;
- **Modifications des plans :** 3 mois ;
- **Intempéries constatées :** 2 mois ;
- **Intempéries prévisionnelles :** 2 mois ;
- **Travaux supplémentaires :** 3 mois.

Le glissement de délai total engendré par les faits ci-dessus est de **29 mois.**

Compte tenu des faits générateurs du glissement du délai et de la nouvelle planification du projet :

- La date prévisionnelle des travaux est le **31 Août 2023** ;
- La date prévisionnelle de mise en service du terminal est le **31 Décembre2023**.