

BANQUE AFRICAINE DE DEVELOPPEMENT



PROJET DE CONSTRUCTION DU COMPLEXE PORTUAIRE NADOR WEST MED - FINANCEMENT ADDITIONNEL

PAYS : MAROC

RAPPORT D'ÉVALUATION DU PROJET

Date : Janvier 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
		Pierre Hassan SANON , Spécialiste principal en développement social	SNSC/RDGN	1328
		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 GROUMELLE , Conseillère Juridique Principale	RDGN	5359
		Egidia RUKUNDO , Spécialiste Principale en Genre	RDGN4/AHGC1	2535
		Sara BERTIN , Economiste pays en Chef	COMA	6742
		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	
	James NGANGA , Spécialiste principal du Transport Maritime et des Ports	PICU.1	4697	
	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		

BANQUE AFRICAINE DE DEVELOPPEMENT



PROJET DE CONSTRUCTION DU COMPLEXE PORTUAIRE NADOR WEST MED - FINANCEMENT ADDITIONNEL

PAYS : MAROC

RAPPORT D'ÉVALUATION DU PROJET

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	<u>1</u>
1.3	Justification de l'intervention de la Banque	1

II. DESCRIPTION DU PROJET

2.1	Objectifs du projet	2
2.2	Composantes du projet	2
2.3	Théorie du changement	3
2.4	Type de projet, coût et dispositif de financement	3
2.5	Etat d'exécution du projet	3

III. EVALUATION DU FINANCEMENT ADDITIONNEL

3.1	Coût et dispositifs du financement additionnel	4
3.2.	Dispositions en matière d'exécution	4
3.3	Performance économique et financière	5
3.4	Impact environnemental et social	6
3.5.	Aspects liés aux vulnérabilités et à la résilience	9
3.6	Suivi-évaluation	10
3.7.	Gouvernance	10
3.8.	Soutenabilité et durabilité	11
3.9.	Gestion des risques	11

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

4.1	Justification au regard de la politique du groupe de la Banque	12
4.2	Justification au regard des lignes directrices de la politique du groupe de la Banque en matière de financement additionnel	12

V. CADRE JURIDIQUE

5.1	Instrument légal	13
5.2	Conditions associées à l'intervention de la Banque	13
5.3	Conformité avec les politiques de la Banque	13

VI. CONCLUSION ET RECOMMANDATION

6.1	Conclusion	14
6.2	Recommandation	14

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 1^{er} 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

AAA	Actions Anticipées en vue des Acquisitions
AFD	Agence Française de Développement
APD	Avant-Projet Détaillé
ANP	Agence Nationale des Ports
BAD	Banque Africaine de Développement
BERD	Banque Européenne pour la Reconstruction et le Développement
BEI	Banque Européenne d'Investissement
BM	Banque Mondiale
DAF	Direction Administrative et Financière
DEPP	Direction des Entreprises Publiques et de la Privatisation
DSP	Document Stratégie Pays
EEP	Etablissements et Entreprises Publics
EIES	Etude d'Impact Environnemental et Social
EVP	Equivalent Vingt Pieds
FADES	Fonds Arabe pour le Développement Economique et Social par Habitants
HTTD :	Hors toutes taxes et droits de douanes
JICA	Japanese International Cooperation Agency
KWD	Dinar Koweïtien
LPI	Logistics Performance Index
MAD	Dirham marocain
MEF	Ministère de l'Economie et des Finances
METL	Ministère de l'Équipement, du Transport et de la Logistique
MICIEN	Ministère de l'Industrie, du Commerce, de l'Investissement et de l'Economie numérique
Mo	Million
NWM	Nador West Med
OMD	Objectifs du Millénaire pour le Développement
ONEE	Office National de l'Electricité et de l'Eau Potable
PAP	Personnes Affectées par le Projet
PGES :	Plan de gestion environnementale et sociale
PIR	Plan d'Indemnisation et de Réinstallation
PNRRII	Programme National de Routes Rurales II
RAP	Rapport d'Achèvement du Projet
Ro-Ro	<i>Roll In Roll Out</i> (roulier)
SLT	Stratégie Long Terme de la Banque
SNWM	Société Nador West Med
TMSA	Tanger Med Special Agency
TRI :	Taux de rentabilité interne
UE	Union Européenne
UC	Unité de Compte
USD	Dollar des Etats Unis d'Amérique
VAN :	Valeur actuelle nette
ZIP	Zone d'Influence du Projet
ZLECA	Zone de libre-échange continentale africaine

LISTE DES ANNEXES

<u>N°</u>	<u>TITRE</u>	<u>page</u>
<u>Annexes</u>		
I.	Portefeuille des opérations de la Banque au Maroc	A.1
II.	Plan de suivi	A.3
III.	Carte de la zone du projet	A.4
IV.	Note sur l'avancement du projet	A.5
V.	Note de conformité environnementale et sociale	A.8

LISTE DES TABLEAUX

<u>N°</u>	<u>TITRE</u>	<u>Page</u>
Tableau 2.1	Résumé des composantes du projet.....	2
Tableau 2.2 :	Résumé du coût estimatif initial par composantes du projet	3
Tableau 3.1:	Résumé du coût actualisé du projet par type de tranche et source de financement.....	4
Tableau 3.2:	Résultats de l'analyse économique	6
Tableau 3.3:	Résultats de l'analyse financière	6
Tableau 3.4:	Risques potentiels et mesures d'atténuation.....	11

1. Fiche du Client

<u>PAYS</u>	: Maroc
<u>TITRE DU PROJET</u>	: Projet de Construction du complexe portuaire Nador West Med (Financement additionnel)
<u>LIEU D'IMPLANTATION</u>	: Région de l'Oriental
<u>EMPRUNTEUR</u>	: Société Nador West Med (SNWM)
<u>GARANT</u>	: Royaume du Maroc
<u>ORGANE D'EXECUTION</u>	: Société Nador West Med (SNWM)

2. Plan de financement

Source	Montant (en UC)	Montant (en EUR)	Instrument
PRET BAD	47,47 millions	57 millions	Prêt BAD
TOTAL	47,47 millions	57 millions	

3. Importantes informations financières du Prêt BAD

Monnaie du Prêt	Euros
Type de prêt	Prêt à flexibilité totale
Maturité	25 ans y compris le différé d'amortissement
Différé d'amortissement	8 ans
Échéance moyenne pondérée**	16,75 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 1 ^{er} 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	0,25%
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

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)	Mai 2022
Achèvement du projet	Décembre 2023
Date de clôture	Décembre 2024

* 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/>

RESUME ANALYTIQUE

Aperçu général du projet

1. Le financement additionnel au projet de construction du complexe portuaire Nador West Med (PNWM), en cours de réalisation, est adossé au projet initial financé par la Banque et approuvé en 2015. Il s'inscrit dans le cadre du développement du secteur des transports et de la logistique au Maroc, qui se traduit, dans le domaine maritime et portuaire, par la construction et la mise en œuvre d'une plateforme industrialo-portuaire à Nador qui fait partie du programme de mise en valeur de la région de l'Oriental.

2. Au-delà des avantages pour le développement des échanges commerciaux, par voie maritime dans la région de l'Oriental, le projet contribuera à l'accroissement de la compétitivité logistique de toute l'économie nationale. Ses bénéficiaires directs sont les usagers du transport maritime ainsi que les populations vivant dans sa zone d'influence. Il est attendu du projet (i) l'augmentation de la capacité portuaire offerte ; (ii) l'amélioration de l'efficacité opérationnelle portuaire dans la région de l'Oriental ; et (iii) l'amélioration du cadre de vie et des conditions socio-économiques dans sa zone d'influence.

3. Le coût total du projet actualisé s'élève à 9,4 milliards de MAD soit 897,33 Millions EUR. Lors de la réalisation du projet, des imprévus géotechniques et géologiques ont induit des coûts additionnels. Ces travaux supplémentaires ont fait l'objet de l'avenant n°1 qui devrait être financé par la Société Nador West Med (SNWM). Cependant, en raison de l'impact engendré par la crise sanitaire COVID-19, la SNWM comme la plupart des entreprises publiques rencontre des difficultés de trésorerie.

4. Le 24 septembre 2021, le Ministère de l'Economie et des Finances (MEF) a soumis à la Banque, une requête pour un financement complémentaire de 600 millions MAD, soit 57 millions EUR au projet de construction du complexe portuaire de Nador West Med. Ce financement additionnel a été sollicité pour prendre en charge le financement des travaux supplémentaires objet de l'avenant n°1 d'un montant de 500 millions de MAD ainsi qu'une partie de la tranche optionnelle du marché initial, relative à la construction d'un quai en vrac, estimée à 221 millions MAD.

Évaluation des besoins

5. L'absence, notamment, d'une infrastructure portuaire de grande envergure dans le Nord-Est du Royaume constitue une contrainte majeure à la mise en œuvre effective de l'ambition du Gouvernement marocain qui est de créer un pôle économique dans cette région qui, aujourd'hui, présente des indicateurs de développement socio-économiques parmi les plus faibles du pays. En effet, la position de la zone, située au carrefour d'importantes routes maritimes de transport de conteneurs et d'hydrocarbures, ainsi que les infrastructures offertes par le port à construire devraient permettre de : (i) développer plusieurs filières industrielles ; (ii) attirer une partie de la demande portuaire, notamment pour les besoins du transbordement des conteneurs et des hydrocarbures, prévue dans la méditerranée occidentale à partir de 2021 ; et (iii) répondre à la demande de capacité liée aux besoins de la consommation énergétique nationale, notamment pour l'alimentation des centrales électriques dans le cadre du programme de développement de l'Office National de l'Electricité et de l'Eau Potable (ONEE). Le port de Nador-ville, situé à une trentaine de kilomètre du site de NWM, n'est pas en mesure de suivre l'évolution programmée de ladite demande. En effet, sa position en zone urbaine et ses infrastructures limitent fortement toute possibilité d'augmentation de sa capacité.

Valeur ajoutée de la Banque

6. Au Maroc, la Banque a financé de nombreuses opérations dans tous les secteurs, notamment dans plusieurs sous-secteurs du transport (aéroportuaire, ferroviaire, routier et autoroutier). L'expérience opérationnelle pertinente et l'expertise technique acquises dans leur mise en œuvre ont été mises à profit dans le cadre de la formulation du présent projet. Par ailleurs, l'intervention proposée est une opportunité pour la Banque de renforcer sa coopération avec d'autres intervenants notamment la Banque Européenne pour la Reconstruction et le Développement (BERD) et le Fonds Arabe pour le Développement Economique et Social (FADES).

Gestion des connaissances

7. Les principales leçons à tirer de ce projet proviendront du dispositif de suivi-évaluation qui sera mis en place : (i) le suivi du déroulement de différentes actions par la Société Nador West Med (SNWM), et (ii) l'analyse du niveau d'atteinte des objectifs de développement visés, par la Fondation NWM. Les rapports produits par ces deux structures devront faire l'objet d'une large diffusion auprès de différentes parties prenantes à ce projet.

CADRE DE RESULTATS (Financement additionnel)

A						INFORMATIONS SUR LE PROJET																	
INTITULE ET CODE SAP DU PROJET : Construction du complexe portuaire Nador West Med (PNWM) –FINANCEMENT ADDITIONNEL (P-MA-DD0-008).						PAYS/RÉGION : MAROC/BUREAU REGIONAL NORD																	
OBJECTIF DE DEVELOPPEMENT DU PROJET : CONTRIBUTION A L'AMELIORATION DES ECHANGES COMMERCIAUX PAR VOIE MARITIME																							
Indicateur d'alignement : COUT DES ECHANGES FRONTALIERS																							
B												MATRICE DES RESULTATS											
CHAÎNE DE RÉSULTATS						INDICATEUR CMR		UNITÉ DE MESURE		RÉFÉRENCE (2014)		CIBLE À L'ACHÈVEMENT (2024)		MOYENS DE VÉRIFICATION									
EFFET 1 : Capacité portuaire offerte dans la région de l'Oriental augmentée																							
INDICATEUR 1.1 : Niveau de trafic de conteneurs traité dans la région de l'Oriental						<input type="checkbox"/>		EVP		0,007 M		0,720 M en 2024		Rapport annuel de SNWM									
INDICATEUR 1.2 : Volume de marchandises diverses traité dans la région de l'Oriental						<input type="checkbox"/>		Tonne		2,702 M		3,5 M en 2024											
INDICATEUR 1.3 : Volume de produits énergétiques traité dans la région de l'Oriental						<input type="checkbox"/>		Tonne		0,380 M		7,4 M en 2024											
INDICATEUR 3.1 : Emplois créés						<input type="checkbox"/>		Nbre		0		10000 en 2024 et 90000 en 2035 dont 40% Femmes											
EFFET 2 : Efficacité opérationnelle portuaire améliorée dans la région de l'Oriental																							
INDICATEUR 2.1 : Temps moyen d'attente des navires sur rade (mouillage) dans la région Oriental						<input type="checkbox"/>		Heure		12		4		Rapport annuel de SNWM									
INDICATEUR 2.2 : Cadence de traitement des conteneurs dans la région de l'Oriental						<input type="checkbox"/>		Mvts/h		10		35											
PRODUIT 1 : : Construction des infrastructures portuaires																							
INDICATEUR 1.1 : Linéaire de digue						<input type="checkbox"/>		MI		0		5400		Rapport de suivi du projet									
INDICATEUR 1.2 : Linéaire de quai						<input type="checkbox"/>		MI		0		4354											
INDICATEUR 1.3 : Aire de terre-pleins						<input type="checkbox"/>		Ha		0		152											
PRODUIT 2 : Prestations de gestion et de coordination du projet																							
INDICATEUR 2.1 : Rapports trimestriels d'activités						<input type="checkbox"/>		Nombre		0		20		Rapport d'achèvement du projet									
INDICATEUR 2.2 : Rapports annuels d'audit des comptes du projet						<input type="checkbox"/>		Nombre		0		7		Rapport de suivi du projet									
PRODUIT 3 : Impacts sociaux dans la région de l'Oriental																							
INDICATEUR 3.1 : formation de femmes aux métiers de la pêche						<input type="checkbox"/>		Nbre		0		24											
INDICATEUR 3.2 : Ecoles primaires réhabilitées						<input type="checkbox"/>		Nbre		0		4											

RAPPORT ET RECOMMANDATION DE LA DIRECTION DU GROUPE DE LA BANQUE AU CONSEIL D'ADMINISTRATION CONCERNANT UN PRET BAD A LA SOCIETE NADOR WEST MED (SNWM) DU MAROC POUR LE FINANCEMENT ADDITIONNEL DU PROJET DE CONSTRUCTION DU COMPLEXE PORTUAIRE DE NADOR WEST MED

La Direction soumet le présent rapport et recommandation concernant une proposition de prêt de 57 millions d'euros à la Société Nador West Med (SNWM), assortie d'une garantie du Royaume du Maroc, pour le financement additionnel du projet de Construction du Complexe portuaire Nador West Med (PNWM) 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 maritime joue un rôle particulier dans l'accompagnement du développement du tourisme et de l'industrie.

1.1.2. Le financement additionnel est adossé au projet initial de construction du complexe portuaire Nador West Med (NWM), conçu en cohérence avec le programme de développement économique et social du Maroc, qui vise à relever le défi de la compétitivité et à préserver la viabilité macroéconomique du pays, afin de générer une croissance soutenue et inclusive, apte à améliorer durablement les conditions de vie des populations. Dans ce cadre, l'action du Gouvernement s'articule autour : (i) du soutien à la compétitivité de l'économie ; (ii) du développement du secteur privé ; (iii) de la diversification des sources de croissance de l'économie ; et (iv) de l'amélioration de l'appui social de l'État et la réduction des disparités régionales.

1.1.3. Suite à la pandémie de la COVID-19, des impacts ont été enregistrés sur 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.

1.1.4. Lors de la réalisation du projet initial, un avenant n°1 a été engagé pour prendre en charge une augmentation de la masse des travaux due à des imprévus géotechniques et géologiques. Cet avenant d'un montant de 500 millions de MAD devait être financé par la SNWM. Cependant, du fait de l'impact de la pandémie du COVID-19, la SNWM rencontre des difficultés de trésorerie et souhaiterait une prise en charge par la Banque de l'avenant n°1 et une partie de la tranche optionnelle du quai à vrac dans le cadre du financement additionnel sollicité.

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

1.2.1. Le financement additionnel conserve les mêmes finalités que le projet initial qui est aligné avec les objectifs de la Nouvelle stratégie nationale portuaire 2030 qui vise à : (i) Optimiser la compétitivité de la chaîne logistique ; (ii) Optimiser la valorisation des ressources ; (iii) Assurer la sécurité des approvisionnements stratégiques ; (iv) Accompagner des mutations économiques ; (v) Donner au système portuaire la capacité à s'adapter aux changements régionaux et internationaux ; (vi) Permettre au système portuaire de saisir les opportunités géostratégiques qui apparaîtront.

1.3. Justification de la participation de la Banque

1.3.1. L'intervention de la Banque dans le cadre de la réalisation de ce projet est justifiée par sa cohérence avec la volonté de la Banque d'accompagner le Royaume du Maroc dans la transformation effective de son modèle économique. Il s'agit de la promotion des chaînes de valeurs, notamment celles exportatrices avec l'amélioration du climat des affaires, la connexion des entreprises aux marchés par les zones

d'exports et le développement de l'hinterland, afin de rendre l'économie plus compétitive et désenclaver ses régions. Par ailleurs, le projet est en phase avec la Stratégie Décennale de la Banque, pour la période 2013-2022, qui accorde, notamment la priorité au développement des infrastructures et du secteur privé. De même, ce projet est en droite ligne avec les nouvelles orientations de la Banque en matière d'intervention dans les infrastructures de transport qui recommandent une diversification plus large de son portefeuille et notamment une plus forte implication dans le sous-secteur portuaire.

1.3.2. Le projet cadre également avec le second pilier "Soutien au développement des infrastructures vertes" du document de stratégie pays (DSP) de la Banque au Maroc, pour la période 2017-2021, prorogée à 2023 qui 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. Il est aussi conforme aux priorités « Industrialiser l'Afrique » et « Améliorer les conditions de vie des populations africaines » des Top 5 de la Banque ainsi que les impacts positifs de la mise en œuvre de la Zone de libre-échange continentale africaine (ZLECA) sur la demande de fret maritime.

1.3.3. 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 INITIAL

2.1. Objectifs du projet

Les objectifs du projet initial restent inchangés, à savoir :

2.1.1. Au plan sectoriel, le projet a pour objectif d'améliorer la compétitivité logistique, la capacité portuaire et les conditions de vie dans la zone d'influence du projet.

2.1.2. Il a pour objectifs spécifiques de : (i) contribuer à la lutte contre les disparités régionales, notamment en accélérant et en renforçant le développement économique et social de la région de l'oriental par l'amélioration de son attractivité, la création de richesses et des emplois ; (ii) renforcer l'offre portuaire du Maroc dans la région de la méditerranée occidentale et tirer bénéfice de sa position géographique au niveau du détroit de Gibraltar pour drainer une partie de l'activité maritime mondiale; et (iii) sécuriser, en créant un deuxième pôle, l'approvisionnement du Maroc en produits énergétiques, notamment par l'augmentation de la capacité de réception et de stockage dans la zone du projet.

2.2. Composantes du projet

2.2.1. Le présent projet s'articule autour des trois composantes suivantes : (i) construction des infrastructures portuaires ; (ii) mesures sociales d'accompagnement et appui aux femmes et aux jeunes; et (iii) gestion du projet.

Tableau 2.1 : Résumé des composantes du projet

N°	Composante	Description détaillée des sous-composantes
A	CONSTRUCTION DES INFRASTRUCTURES PORTUAIRES	A.1. Travaux de génie civil pour la réalisation de : (i) une digue principale de 4 200 m ; (ii) une digue secondaire de 1 200 m ; (iii) un terminal hydrocarbures avec 3 postes pétroliers de 110 ml chacun ; (iv) deux terminaux à conteneurs avec un quai d'une longueur de 1 520 m, avec en option, la possibilité d'ajout d'un autre quai de 1 440 m ; (v) un poste vrac spécialisé avec un quai de 360 m ; (vi) un terminal "marchandises diverses" avec un quai de 320 m ; (vii) un poste roulier ; (viii) un quai de service de 384 m ; et (ix) 152 ha de terre-pleins ; A.2. Contrôle et surveillance des travaux
B	MESURES SOCIALES D'ACCOMPAGNEMENT ET APPUI AUX FEMMES ET JEUNES	B1 : Aide à la conversion des personnes affectées par le projet ; B2 : Chantier école pour les jeunes ; B3 : Réhabilitation d'infrastructures sociales.
C	GESTION DU PROJET	C.1. Suivi et coordination du projet ; C.2. Audit des comptes du projet.

2.3. Théorie de changement

2.3.1. La réalisation des différentes composantes du projet, ci-dessus citées, permettra d'atteindre les effets escomptés ci-après : (i) augmenter la capacité portuaire offerte dans la région de l'Oriental ; (ii) améliorer l'efficacité opérationnelle portuaire ; (iii) améliorer les conditions de transport et de logistique du trafic conteneurs dans la méditerranée ; et (iv) créer de nouveaux emplois dans la région de l'Oriental.

2.4. Type de projet, coût et dispositif de financement

2.4.1. Ce projet est une opération d'investissement. Le prêt BAD est l'instrument de financement qui s'est avéré le mieux adapté à l'intervention de la Banque dans le cadre de cette opération.

2.4.2. Le coût initial du projet s'élève à 9,633 milliards de MAD ou l'équivalent de 914 millions EUR.

Tableau 2.2 : Résumé du coût estimatif initial par composante de l'ensemble du projet

Composante	Montant (M€)	Contribution NWM (M€)	BERD (M€)	FADES (M€)	BAD (M€)
Construction des infrastructures portuaires	810,37	369,01	180,03	159,73	101,60
Mesures sociales d'accompagnement et d'appui des femmes et jeunes	0,77	0,77	0	0	0
Gestion et suivi du projet	11,86	11,86	0	0	0
Total des coûts de base	823,00	381,64	180,03	159,73	101,60
Imprévus physiques	57,61	26,71	12,60	11,18	7,11
Aléas financiers	33,68	15,62	7,37	6,54	4,15
Total projet initial	914,29	423,97	200,00	177,45	112,86

2.4.3. Le projet initial est financé conjointement en conformité avec le plan prévisionnel ci-dessus, par la SNWM, sur fonds propres, pour un montant de 423,97 millions EUR, soit 46,37% du coût total HTTD du projet, la BERD, pour 200 millions EUR, soit 21,88% ; le FADES, pour 60 millions de KWD, soit 19,41% ; la Banque, au travers un prêt du guichet BAD, pour un montant global équivalent à 112,86 millions EUR, soit 12,34% du coût total du projet.

2.5. Etat d'exécution du projet

Satisfaction des conditions du prêt :

2.5.1. Conditions préalables au 1^{er} décaissement : les conditions au premier décaissement du projet ont été satisfaites le 1^{er} juin 2016.

Acquisitions des biens, travaux et services :

2.5.2. Acquisitions par Actions Anticipés (AAA) : La Banque a donné, le 9 octobre 2014, sa non-objection pour une demande AAA soumise par la SNWM concernant les travaux de construction des infrastructures portuaires du complexe Nador West Med.

2.5.3. Marché engagé : A ce jour, un seul marché financé par le prêt BAD a été engagé. Il s'agit du marché relatif aux travaux de construction des infrastructures portuaires du complexe Nador West Med.

Etat d'avancement physique et financier :

2.5.4. Au mois d'octobre 2021, le taux de réalisation physique du projet est estimé à 61% et le taux de décaissement est de 55,8 %. Par ailleurs, la pandémie a occasionné un retard dans la réalisation du projet et, à la demande de la SNWM, la Banque a donné son accord pour retarder de deux ans la date de dernier décaissement du prêt.

III. EVALUATION DU FINANCEMENT ADDITIONNEL

3.1. Coût et dispositifs du financement additionnel

3.1.1. Le coût du projet actualisé est de 897,33 millions EUR dont le financement est réparti selon les contributeurs comme indiqué dans le tableau 3.1 suivant.

3.1.2. Le 24 septembre 2021, le Ministère de l'Economie, des Finances (MEF) a soumis à la Banque, une requête pour un financement complémentaire de 600 millions MAD, soit 57 millions EUR. Ce financement additionnel a été sollicité pour prendre en charge les travaux supplémentaires dus aux imprévus géotechniques et géologiques, objet de l'avenant n°1 d'un montant de 500 millions de MAD, ainsi qu'une partie de la tranche optionnelle du marché initial relative à la construction d'un quai en vrac estimée à 221 millions MAD. Ces montants devraient être financés par les ressources de la SNWM qui, en raison de l'impact engendré par la crise sanitaire COVID-19, rencontre des difficultés de trésorerie.

3.1.3. Avec un financement additionnel de 57 MEUR (soit 6,3% du coût actualisé du projet), le financement global de la Banque passe à 169,86 millions EUR (18,7% du coût du projet) et la SNWM contribue avec 350 millions EUR ; la contribution des autres bailleurs restant inchangée.

3.1.4. Le montant du financement additionnel sollicité est inférieur à 20% du montant total du projet initial, tel qu'exigé par la nouvelle politique d'attribution des financements additionnels.

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

Composante	Montant (MMAD)	Montant (M€)	Contribution NWM (M€)	BERD (M€)	FADES (M€)	BAD (M€)
Construction des infrastructures portuaires						
Tranche ferme	7659,17	729,62	288,26	180,03	159,73	101,60
Augmentation de la tranche ferme	500,00	47,63	0,00			47,63
Tranche optionnelle (construction du quai vracs spécialisé)	220,56	21,01	12,59	-	-	8,43
Mesures sociales d'accompagnement et d'appui des femmes et des jeunes	8,41	0,80	0,80	0	0	0
Gestion et suivi du projet	140,93	13,43	13,43	0	0	0
Total des coûts de base	8529,07	812,49	315,07	180,03	159,73	157,66
Imprévus physiques	562,03	53,54	22,06	12,60	11,18	7,70
Aléas financiers	328,61	31,30	12,90	7,37	6,54	4,50
Total projet actualisé	9419,72	897,33	350,02	200,00	177,45	169,86

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 que la maîtrise d'œuvre est assistée par une équipe d'experts qui renforcent le suivi des travaux.

3.2.2. Pour la gestion environnementale et sociale, NWM a mis en place une équipe E&S composée de 2 experts E&S, d'un (1) responsable HSE, de deux (2) responsables en charge de l'expropriation et du social et 2 techniciens HSE. Cette équipe évolue sous la responsabilité de la Direction. Le consortium d'entreprises dispose d'un personnel environnemental et social composé d'un responsable E&S, d'un responsable HSE et de techniciens HSE.

Dispositions relatives aux acquisitions

3.2.3. Politique et cadre de passation des marchés applicables : Toutes les acquisitions de biens, travaux et services de consultants financés par les ressources de la Banque dans le cadre de ce

financement additionnel au projet de construction du complexe portuaire Nador West Med, se feront 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 de construction du complexe portuaire Nador West Med approuvé en 2015, 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'ensemble des activités du projet. Les mesures appropriées d'atténuation des risques ont été incluses dans le plan d'actions PERCA indiqué au para. B4.9 de l'annexe technique B4. Il convient de rappeler que le seul marché relatif aux travaux de construction du complexe portuaire Nador West Med a déjà été engagé et son mode d'acquisition a été déterminé lors de l'instruction du projet initial en 2015.

Dispositions en matière de décaissement

3.2.5. Le financement additionnel est adossé au projet de construction du complexe portuaire de Nador financé par un prêt BAD d'un montant de 112.860.000 EUR. Au mois d'Octobre 2021, le montant cumulé des décaissements sur le contrat unique des travaux s'élève à 63.078.042,84 EUR, soit un taux de décaissement de 55,89%.

3.2.6. 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.

Gestion financière et audit

3.2.7. La gestion financière du PNWM est jugée satisfaisante. Le rapport d'audit des états financiers de l'exercice 2020 a été jugé acceptable par la Banque. Vu qu'il n'a pas eu d'éléments nouveaux sur le plan réglementaire qui affectent les dispositions initiales, 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 NWM y compris la gestion budgétaire, la comptabilité, le contrôle interne, la gestion de la trésorerie, et l'audit externe.

Harmonisation avec les bailleurs

3.2.8. Comme ce qui a été appliqué pour le projet initial, le système de gestion financière utilisé par SNWM intègre les dispositifs complémentaires harmonisés et sera utilisé pour gérer les ressources de la Banque y compris les ressources additionnelles, de la BERD et du FADES qui partageront les mêmes produits relatifs à l'information financière et l'audit.

3.3. Performance économique et financière

Analyse économique

3.3.1. L'évaluation économique du projet est effectuée sur la base de l'analyse différentielle coûts/avantages entre les situations sans et avec projet. La durée de vie économique du projet a été fixée à 50 ans, étant donné qu'il s'agit ici d'une infrastructure portuaire comprenant des ouvrages dont la durée de vie technique est supérieure à 100 ans (digues, chenaux, bassins, etc.). Le taux d'actualisation retenu est de 5%, conformément aux recommandations du Haut-Commissariat au Plan du Maroc, pour une infrastructure de base.

¹ Pour plus de détails consulter l'annexe B5

3.3.2. Les coûts économiques globaux d'investissements pris en compte dans l'analyse comprennent les coûts d'investissement directs (investissements portuaires en situation de référence, investissements liés à la reconversion de Nador Ville en situation de projet, investissements d'infrastructures de NWM, investissements privés dans les superstructures liées à la mise en exploitation des terminaux portuaires de NWM, investissements publics liés à l'accessibilité terrestre de NWM, investissements privés de construction des sites industriels et logistiques), ainsi que les coûts d'entretien et maintenance des infrastructures.

3.3.3. Les avantages économiques attendus par la collectivité se répartissent en valeur ajoutée liée aux emplois générés par les activités de Nador Ville (en situation de référence) et NWM (phase de construction et phase d'exploitation), en avantages liés à la réduction des coûts de transport et logistique maritime et terrestre, ainsi qu'à la valeur résiduelle des infrastructures au terme de la période d'étude.

3.3.4. Les avantages économiques qui découlent de la réalisation du projet au cours de la période d'analyse (2019-2069) conduisent à un taux de rentabilité économique (TRIE) de 14% et une Valeur Actuelle Nette (VAN) de 134,75 milliards de MAD, avec un taux d'actualisation de 5%. En procédant à un test de sensibilité (augmentation du coût du projet de 10% et réduction des avantages de 10%), le TRE du projet s'établit finalement à 12%. Le projet est donc économiquement rentable pour la collectivité et l'investissement se justifie. Le tableau ci-après donne un résumé de l'analyse économique dont le détail est dans l'annexe technique B5.

Tableau 3.2 : Résultats de l'analyse économique

Taux de rentabilité Economique (TRIE) du projet en %	14%
Valeur Actuelle Nette (VAN) en Milliards de MAD	134,75
Taux d'actualisation	5%

Analyse de la performance financière du projet

3.3.5. Le taux de rentabilité interne financière (TRIF) est l'indicateur de base retenu pour apprécier la performance financière du projet. Ce taux est déterminé sur la base des coûts d'investissement (hors droits de douanes et taxes), les coûts d'exploitation et de maintenance et les recettes générées par le projet. En supposant un taux d'actualisation réel de 5%, la valeur actuelle nette financière (VANF) s'établit à 543 millions de MAD. Le TRIF s'élève à 5,3% sur la période d'analyse (2019-2069). Ce taux d'actualisation est basé sur le coût moyen pondéré du capital tel que calculé par le Haut-Commissariat au Plan. Une analyse des projections financières de la SNWM a été parallèlement menée. Les résultats de l'analyse financière montrent que le projet est financièrement justifié. Le tableau ci-après donne un résumé de l'analyse financière dont le détail est dans l'annexe technique B5.

Tableau 3.3 : Résultats de l'analyse financière

Taux de rentabilité financière (TRIF)	5,3%
Valeur Actuelle Nette (VANF) en Millions de MAD	543
Taux d'actualisation	5%

3.4. Impact environnemental et social

Environnement

3.4.1. Le projet dans sa phase initiale a été classé en catégorie 1 le 14/03/2015. Pour rappel, la catégorie 1 est justifiée par le fait que le projet induit des impacts négatifs majeurs sur la dynamique sédimentaire et de courantologie du milieu marin, impacte la biodiversité marine, le déboisement de plus de 200 ha, la perte de biens et moyens de subsistance de 763 ménages et de 110 pêcheurs sur le plan social.

3.4.2. Dans le cadre du financement additionnel, la catégorie 1 a été maintenue et validée en date du 15/01/2022 dans la mesure où la consistance du projet n'a pas changé.

3.4.3. Conformément au SSI et aux dispositions de la loi 12.03, l'Etude d'impact environnemental et social (EIES), le plan de gestion environnemental et social (PGES) et le Plan Complet de Réinstallation (PCR) du projet ont été produits en janvier 2015 et validés, publiés par la Banque le 27 Mars 2015. Durant l'exécution des travaux, SNWM a également produit durant la mise en œuvre du volet E&S, les documents suivants : le Plan d'engagement des parties prenantes (PEPP), le système de gestion environnementale et sociale (SGES) du PNWM, le Plan de gestion des conditions de l'emploi et du travail et le Plan de gestion du flux des travailleurs. A noter que le Plan Complet de Réinstallation (PCR) du Complexe Portuaire Nador West Med a été décliné en quatre (4) plans de compensation et de restauration de moyens de subsistance (PCRMS) spécifiques.

3.4.4. La part du coût des mesures à caractère environnemental et social inscrites au PGES a été actualisée et prise en compte dans le coût total des travaux. La part des coûts se rapportant aux activités de surveillance et de suivi environnemental est à la charge des Missions de Contrôle, rattachées à la Maîtrise d'œuvre (MOE) de SNWM. Le coût total du PSSE s'élevait à près de 189 millions de MAD, a été révisé dans le cadre du prêt additionnel à 348 millions de MAD HT, hors aléas et imprévus physiques.

3.4.5. En termes d'impacts négatifs sur le milieu naturel, lors de la phase de construction, le projet induira: (i) la perturbation de la dynamique sédimentaire/courantologie lors de la construction des amorces de digues, (ii) la pollution des eaux marines par l'augmentation de la turbidités/mise en suspension des sédiments sableux et silteux par les opérations de dragues aspirantes, (iii) la perturbation des ressources halieutiques dans la zone d'influence direct, (iv) le déboisement de près de 200 ha à vocation de protection du relief, portant aussi des risques d'érosion, (v) la réinstallation de près de 110 pêcheurs, 25 propriétaires de parcelles situées sur la zone reliant la RN16 au site ainsi sur 763 ménages impactés par l'aménagement de la lière tranche de la zone franche de 150 ha adjacente au port. En phase exploitation, les impacts négatifs majeurs sont : (i) l'envasement et l'ensablement chronique dû aux apports de l'Oued Kert conjugués aux mouvements et manœuvres des navires, (ii) la pollution par les opérations de vidanges sanitaires et des soutes à sédiments des navires à quai, au trafic maritime et routier liant le port à l'international et aux villes du Royaume et les émissions dues à la combustion d'hydrocarbures des navires (entre 2,2 et 0,5 grammes EC/t).

3.4.6. Les principales mesures d'atténuation sont axées sur l'organisation des travaux et les clauses de bonnes pratiques environnementales. Les cahiers de charges requièrent l'élaboration, par les entreprises: (i) des Plans d'Action Environnementale (PAE) ; (ii) un Plan de Protection de l'Environnement des Sites (PPES) ; (iii) un Plan de navigation, intégrant les graphiques et procédures de déplacements et d'extraction ; (iv) un Plan d'Hygiène et Santé (PHSE), intégrant la fourniture et le port des EPI et les équipements de plongée, les règles de navigation, de sécurité de plongée et (v) des procédures d'intervention d'urgence. Par ailleurs, ; le projet fait également l'objet depuis son démarrage de la mise en œuvre d'un système de gestion environnemental et social de la phase chantier incluant la veille réglementaire, l'analyse permanente des risques, impacts et incidents ainsi que le suivi et surveillance.

3.4.7. La SNWM s'engage à exécuter le Projet conformément au PGES et au Plan complet de réinstallation (PCR), et/ou au calendrier des travaux et d'indemnisation, aux Politiques de sauvegardes de la Banque et à la législation nationale applicable d'une manière satisfaisante pour la Banque, sur le fond et la forme.

3.4.8. En termes de suivi environnemental et social du projet et dans le but d'assurer une bonne performance E&S, en conformité avec les procédures de la Banque, SNWM fournira désormais, (1) sur une base mensuelle une fiche signalétique environnementale et sociale (E&S) incluant le suivi des principaux indicateurs E&S S (accidents graves, incidents environnementaux, plaintes et réclamations, et toute autre information que l'Emprunteur juge nécessaire de porter à la connaissance de la Banque ; (2) une fiche signalétique de mise en œuvre du PCR ; et (3) des rapports trimestriels sur la mise en œuvre du PGES et du PCR, y compris les lacunes identifiées et les mesures correctives prises à cet effet.

3.4.9. La SNWM s'engage à s'abstenir de toute action qui empêcherait ou entraverait la mise en œuvre du PGES et du PCR, y compris toute modification, suspension, renonciation et/ou annulation de dispositions, totale ou partielle, sans l'accord préalable écrit de la Banque.

3.4.10. La SNWM s'engage et s'assure que chacun de ses contractants, sous-contractants et agents fassent de même, à ne débiter de travaux dans les zones affectées par la mise en œuvre du Projet, qu'à condition que toutes les personnes affectées par le projet (PAP) présentes dans la zone concernée du Projet soient indemnisées et/ou réinstallées conformément au PCR et/ou au calendrier des travaux et d'indemnisation.

3.4.11. La performance E&S du projet est jugée satisfaisante et dans la mesure où la mise en œuvre des PGES, PAR, PEPP et plans spécifiques du projet sont exécutés dans des conditions satisfaisantes et dans les délais adaptés. Les personnes affectées rencontrées lors de la mission de supervision ont manifesté leur satisfaction quant à leur traitement dans un délai très court. Le rapport d'audit E&S de 2021 doit être transmis à la Banque en mars 2022.

3.4.12. Par ailleurs, la SNWM fera faire, par un expert indépendant recruté conformément aux termes de référence approuvés par la Banque : (i) un audit annuel de mise en œuvre des PGES, PCR et PEPP du projet ; et (ii) un audit d'achèvement de la mise en œuvre des PGES, PCR et PEPP au plus tard six (6) mois après la fin du projet.

Réinstallation des populations déplacées

3.4.13. La construction du complexe portuaire Nador West Med dans sa phase1 nécessite la libération de l'emprise des travaux du projet qui porte sur : (i) la voie d'accès de 3 km en 2x2 voies reliant la RN16 au site du port de NWM avec 25 propriétaires de parcelles affectés ; (ii) les trois débarcadères informels avec 110 pêcheurs affectés situés sur la plage de la baie de Bétoya et abritant les 120 barques dont ils disposent ; (iii) l'aménagement de la 1^{ère} tranche de la zone franche de 150 ha adjacente au port avec 763 ménages affectés ; (iv) l'accès routier à la carrière Harcha de 17 km reliant la RN16.

3.4.14. Pour ce faire, le Plan Complet de Réinstallation (PCR) du Complexe Portuaire Nador West Med produit en janvier 2015 a été décliné en quatre (4) plans de compensation et de restauration de moyens de subsistance (PCRMS) en fonction des infrastructures concernées, à savoir : (i) le plan de compensation et de restauration de moyens de subsistance (PCRMS) de la voie d'accès de 3 km en 2x2 voies reliant la RN16 au site du port de NWM ; (ii) le PCRMS des pêcheurs des trois débarcadères informels situés sur la plage de la baie de Bétoya pour abriter leurs barques ; (iii) le PCRMS des personnes affectées par l'acquisition des terrains pour la phase 1 de la zone franche de 150 ha adjacente au port et constituant une zone industrielle qui abritera des métiers de portée mondiale du Maroc ; (iv) le PCRMS de l'accès routier à la carrière Harcha de 17 km reliant la RN16.

3.4.15. Les biens affectés sont essentiellement des terrains agricoles, arbres fruitiers, des cultures et des constructions non habitables. Concernant les terrains publics du domaine forestiers constituant les boisements, l'acquisition se fera conformément aux dispositions du Dahir n°1-58-382 du 17 avril 1959 pour les terrains, faisant partie du régime forestier et nécessaires à la réalisation des projets revêtant un caractère d'Utilité Publique avec l'établissement d'une convention NWM/Haut-Commissariat aux Eaux.

3.4.16. A ce jour, sur un budget total du PCR de 276 millions de dirhams (MAD), la SNWM a mobilisé et payé les indemnités et accompagnement social des PAP pour un montant de 251 Millions de dirhams (MAD). A noter qu'à ce stade toutes les PAP ont été indemnisées et que le solde de 25 Millions de dirhams va servir à la construction des superstructures et des bâtiments du Point de Débarquement Aménagé pour les pêcheurs affectés.

3.4.17. La mise en œuvre des phases suivantes du projet, qui porteront sur l'aménagement progressif de la zone franche de 1 500 ha, fera l'objet d'un autre plan de réinstallation. Le budget indicatif alloué à l'exécution du Plan d'expropriation (PIR) s'établit provisoirement à 10 227 000 MAD. Il comprend les coûts d'indemnités, les coûts du plan de communication et ceux dus aux mesures sociales d'accompagnement. Son exécution est entièrement à la charge de la SNWM.

Changement Climatique

3.4.18. Le projet a été examiné pour les risques climatiques à l'aide du système de sauvegarde climatique (CSS) de la Banque et classé dans la catégorie 2, ce qui signifie qu'il est modérément vulnérable aux impacts du changement climatique. Le principal risque est que le port soit situé dans une zone côtière exposée à l'élévation du niveau de la mer. Des mesures d'adaptation ont été prises pour réduire les impacts potentiels.

3.4.19. Ainsi, la conception des infrastructures du port a pris en compte les marges de calage des hauteurs des digues et quais (1 m) fonction des plus hautes houles et plus hautes marées ainsi que l'élévation du niveau de la mer à long terme. Par ailleurs, les émissions de carbone générées par le trafic maritime par tonne transportée est minime en comparaison avec le trafic routier. Le port, de par ses tirants d'eau de 20 à 22 m, offre l'accostage aux navires de génération récente ne générant que 0,5 g EC/t et équipés de piège à particules en sortie de tuyères.

Social

3.4.20. Sur le plan social, le projet aura des effets structurants sur sa zone d'influence. Il devrait entraîner une industrialisation de la région, avec un secteur secondaire qui représenterait 36% du PIB en 2034 contre 23% en 2016. L'offre d'emplois, en particulier pour les cadres et autres professions intermédiaires, impliquera l'installation de nouvelles populations issues d'autres régions du Maroc. Cette population supplémentaire, estimée à plus de 200 000 personnes d'ici 2034, suppose le développement de près de 40 000 nouveaux logements. Des logements qui vont se concentrer dans la zone du projet, à dominante encore rurale. Le projet conduira également à une amélioration des infrastructures et services de base, entraînant un meilleur accès aux réseaux d'eau et d'électricité pour les zones rurales aujourd'hui enclavées, des taux de scolarisation plus importants pour le secondaire ou encore une offre sanitaire plus élargie. Avec près de 40 à 55 milliards de MAD de revenus distribués sur la période 2021 à 2034 au titre des emplois directs et indirects, l'économie locale va bénéficier de ressources supplémentaires significatives. Ceci va se traduire par l'amélioration du cadre de vie, avec la diversification des commerces, des restaurants, des centres et équipements de loisirs, des centres culturels, etc.

3.4.21. A la mise en service du port, le projet va générer 10 000. A l'année d'atteinte du rythme de croisière en 2035, le projet devra créer 90000 emplois. Dans la même période, la réduction des coûts du temps de transports et logistiques a été valorisée respectivement à 1 411,3 millions de MAD et 2 763,8 millions de MAD.

3.4.22. Le projet prévoit également des mesures sociales d'accompagnement et d'appui aux femmes qui seront mises en œuvre en synergie avec les actions envisagées dans le cadre de l'INDH.

Genre et personnes vulnérables

3.4.23. Le projet est classé en catégorie 3, selon le Gender Marker System. En dépit des progrès accomplis au Maroc en matière d'élimination de toutes les formes de discrimination à l'égard des femmes, des disparités basées sur le sexe subsistent. Dans la zone d'influence directe du projet, les femmes représentent 51,8% de la population totale estimée à 11 815 habitants. Le taux d'analphabétisme est de 50,5% à Iaaanène, dont 66,1% pour les femmes. A l'image de l'ensemble du pays, les femmes rurales de la zone du projet continuent de représenter la catégorie la plus vulnérable, en raison de leur faible accès aux facteurs de production (terres, marché). La participation de la femme dans le secteur de la pêche, par exemple, reste faible et limitée. Cependant, elles sont présentes dans les différentes filières agricoles dans lesquelles leurs apports sont multiples. L'amélioration de leurs performances est indispensable pour garantir le développement du secteur agricole.

3.4.24. Le Gouvernement marocain a initié dans la ZIP plusieurs actions pour les populations pauvres qui visent majoritairement les femmes. C'est notamment le cas des projets mis en œuvre dans le cadre de l'Initiative Nationale pour le Développement Humain (INDH). Il s'agit des projets réalisés dans le

cadre d'un effort global de lutte contre la pauvreté, l'exclusion et la précarité. En effet, dans cette province les projets portés par l'INDH ont touché différents aspects de développement dans les quartiers et communes rurales : (i) l'amélioration de l'accès aux services de base ; (ii) l'animation socio-culturelle et sportive ; (iii) la promotion des activités génératrices de revenus et d'emplois ; (iv) le renforcement des capacités locales et de la bonne gouvernance ; et (v) la construction, l'équipement et la mise à niveau de centres d'accueil.

3.4.25. Les mesures sociales d'accompagnement et d'appui aux femmes prévues pour ce projet sont mises en œuvre en synergie avec les actions envisagées dans le cadre de l'INDH. Il s'agit des mesures d'atténuation des impacts négatifs sur la situation des femmes et leur autonomisation socio-économique dont on cite la formation de 24 femmes aux métiers de la pêche en partenariat avec l'association « Femme pour l'Afrique » et la réhabilitation de 4 écoles primaires. Le projet va créer des emplois directs et indirects pour au moins 40% de femmes. Le Plan d'action sur le genre est à l'annexe technique.

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 SNWM qui produit des rapports trimestriels, semestriels et annuels, faisant le point sur les réalisations physiques et financières obtenues. Les missions périodiques de supervisions des bailleurs de fonds constituent également une occasion pour discuter du niveau d'exécution de principales composantes du projet. Ce même dispositif sera appliqué pour le financement additionnel de la Banque.

3.7. Gouvernance

3.7.1. 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 (budget de l'Etat) exercé par la DEPP dont la mission principale est d'améliorer la gouvernance et l'efficacité des EEP. Le schéma de la gouvernance de 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) utilité du contrôle de l'Etat pour l'Etat et pour 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 trouvent la SNWM et la TMSA, faisant partie des Sociétés Anonymes à Participation Directe du Trésor et jouissant des missions de

puissance publique déléguées par l'Etat. La viabilité financière de la SNWM est assurée par l'adhésion de l'Etat et des actionnaires institutionnels à ce grand chantier portuaire et par leur engagement à boucler son schéma global de financement.

3.8. Soutenabilité et durabilité

3.8.1. La durabilité du projet dépend, dans une large mesure : (i) de la capacité technique et financière des services du gestionnaire de l'ouvrage à réaliser, régulièrement et en temps opportun, son entretien courant et périodique ; (ii) des conditions de son exploitation, mais aussi de (iii) de la qualité de sa conception technique et d'exécution des travaux. Au regard des dispositions prévues pour l'exploitation du port, la responsabilité de la planification et du suivi de son entretien incombera à SNWM, pour ce qui est des parties communes (chenal d'accès, bassin, ouvrages de protections, les voies de circulations, les équipements de sureté et de sécurité etc.). Dans ce cadre, le pilotage des navires entrant/sortant du port sera assuré par SNWM. Il reviendra à chaque concessionnaire de prendre en charge les opérations d'entretien concernant les infrastructures (terminaux conteneurs, hydrocarbures, vracs) dont l'exploitation lui aura été concédée et les superstructures ainsi que les équipements construits ou acquis par lui en vue de la réalisation de ses activités.

3.8.2. Aussitôt les travaux achevés, SNWM a prévu un redéploiement de ses équipes aux fins d'assurer, en temps opportun, une mise en œuvre convenable du système d'entretien du port. De même, NWM s'assurera, lors du choix des concessionnaires, de leur capacité à respecter strictement les dispositions de leur contrat en rapport avec l'entretien et l'exploitation, en conformité avec les normes prescrites par la réglementation, des ouvrages sous leur responsabilité. Par ailleurs, l'analyse de la performance financière du projet démontre que SNWM et les différents concessionnaires disposeront de suffisamment de ressources propres nécessaires au financement de l'entretien. De plus, les solutions techniques retenues lors de la conception du projet sont conformes aux normes requises, assurant ainsi une bonne tenue de l'ouvrage au regard des charges d'exploitations et des effets de son environnement. En outre, les dispositions prises pour assurer le contrôle, la surveillance et le suivi de l'exécution des travaux rassurent sur leur bonne qualité. Toutes ces dispositions augurent de la pérennité des investissements à réaliser.

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 potentiels et mesures d'atténuation

Catégorie	Description du risque	Note	Mesures d'atténuation	Pilote du risque
Autre risque	Retard dans la mise en place des ressources de contrepartie	Modéré	Concernant la contrepartie, des conventions de financement du projet ont été signés entre SNWM et l'ensemble des parties concernées, la mise à disposition des fonds se fait conformément au planning établi. Par ailleurs, une analyse de la situation financière des entités contributrices fait ressortir leur solidité pendant la période restante (2022-2023) de libération du capital de SNWM. A noter que depuis le démarrage du projet aucun retard n'a été noté dans la mobilisation des fonds de contrepartie.	SNWM

Autre risque	Incapacité de mobiliser les ressources auprès des autres PTF ou défaillance d'un ou plusieurs bailleurs	Faible	SNWM a reçu l'accord de principe des PTF figurant au plan de financement. De plus, elle dispose d'autres alternatives (augmentation du capital, crédit relais, emprunt obligataire)	SNWM
Macroéconomique	Les impacts du Covid-19 et la concurrence avec les autres ports dans la région qui peut impacter la rentabilité du projet	Modéré	La projection du trafic a été faite sur la base d'hypothèses réalistes et il est prévu une relance du trafic à la mise en service du port qui devrait intervenir après la pandémie COVID-19. De plus, du fait qu'ils soient nouveaux, les infrastructures et les équipements de NWM s'adapteront mieux au nouveau type de navires. De même en adoptant, les prix pratiqués par TMSA, ceux de SNWM devraient rester inférieurs à ceux des ports des pays voisins. Les mesures d'atténuation seront également renforcées par les effets de la ZLECA	Gvt

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
<p>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 :</p> <p>(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</p> <p>(b) lorsqu'il y a dépassement budgétaire(s) imprévu(s) qui échappe au contrôle du PMR pour mener à bien les activités du projet initial, jusqu'à une limite</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Le projet PNWM 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, conséquences de la pandémie du COVID-19 - Ce FA permettra de prendre en charge des travaux supplémentaires dus à des imprévus géotechniques et géologiques, ainsi qu'une partie de la tranche optionnelle du marché initial relative à la construction d'un quai en vrac spécialisé, qui était à la charge de l'emprunteur. Il répond ainsi aux critères a et b du domaine d'application du FA.

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'entraîne 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 potentiels 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 programme est un Accord de prêt entre la Banque africaine de développement (la Banque) et la Société Nador West Med (SNWM), 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 : Outre le maintien des engagements pris par l'Emprunteur dans le cadre de l'accord de prêt BAD initial, en particulier ceux relatifs aux sauvegardes environnementales et sociales, l'emprunteur s'engage à faire réaliser, par un expert indépendant acceptable pour la Banque : (i) un audit annuel de mise en œuvre des PGES, PCR et PEPP du projet ; et (ii) un audit d'achèvement de la mise en œuvre des PGES, PCR et PEPP au plus tard six (6) mois après la fin du projet.

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

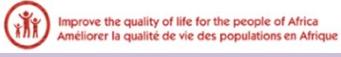
Le financement additionnel sollicité de la part de la Société Nador West Med permettra de couvrir le gap sur le financement initial du projet qui était à la charge de la Société NWM sans modification des activités prévues, et de ce fait garantir la bonne exécution du projet de construction du complexe portuaire Nador West Med.

6.2. Recommandation

Au regard de ce qui précède, il est recommandé d'accorder un prêt BAD n'excédant pas 57 millions EUR à la Société Nador West Med (SNWM), assorti d'une garantie du Royaume du Maroc. Ce prêt additionnel servira à la réalisation du projet tel que conçu et décrit dans le présent rapport. Le prêt sera subordonné aux conditions spécifiées dans l'Accord de prêt.

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

Secteur / Opération		Date Approbation	Date du 1 ^{er} décaissement	Montant approuvé (M UC)	Taux Décais actuel %	Date de clôture
ENERGIE  Light up & power Africa Eclairer & électrifier l'Afrique						
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 Kouadia Al Baida	13-juin-12	13-juin-12	40 983 606	80,0%	31-déc-21
	Parc Eolien Al Kouadia 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  Integrate Africa Intégrer l'Afrique						
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-déc-24
Sous-total				233 364 011	61,7%	
EAU & ASSAINISSEMENT  Improve the quality of life for the people of Africa Améliorer la qualité de vie des populations en Afrique						
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 (13 ^{ème} 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  Improve the quality of life for the people of Africa Améliorer la qualité de vie des populations en Afrique						
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%	
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

Secteur / Opération		Date Approbation	Date du 1 ^{er} décaissement	Montant approuvé (M UC)	Taux Décais actuel %	Date de clôture
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%	
GOVERNANCE 						
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'entrepreneuriat 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		
<i>Coûts des échanges transfrontaliers (\$)</i>					Référence (date) : Cible (date) :		
B. Indicateurs d'effets et de produits (<i>indicateurs de performance</i>)							
Désignation de l'indicateur	Définition/ description	Méthode de collecte	Responsabilité en matière de collecte	Fréquence d'établissement de rapports	Planification des résultats		
					2014	2021	2024
<i>Niveau de trafic de conteneurs traité</i>	Volume de trafic conteneurs dans la région	statistique	SNWM	Annuel	0,007M		0,720 M
Volume de marchandises diverses traité	Quantité de marchandises diverses dans la région	statistique	SNWM	Annuel	2,702M		3,5 M
Volume de produits énergétiques traité	Produits énergétiques traités dans la région	statistique	SNWM	Annuel	0,38M		7,4 M
Temps moyen d'attente des navires sur rade	Temps moyen d'attente des navires sur rade (mouillage)	statistique	SNWM	Annuel	12		4H
Cadence de traitement des conteneurs	Cadence de traitement des conteneurs	statistique	SNWM	Annuel	10		35
Emplois créés	Nombre d'emplois directs et indirects créés	statistique	SNWM	Annuel			10000 dont 40% Femmes
Linéaire de digue	Linéaire de digue aménagée	Rapports avancement travaux	SNWM	Annuel			5400
Linéaire de quai	Linéaire de quai aménagé	Rapports avancement travaux	SNWM	Annuel			4354
Aire de terre-pleins	Aire de terre-pleins	Rapports avancement travaux	SNWM	Annuel			152
Formation de femmes aux métiers de la pêche	Nombre de femmes formées	Statistique	SNWM	Annuel		24	
Ecoles primaires réhabilitées	Nombre d'écoles primaires réhabilitées	Statistique	SNWM	Annuel		4	

Appendice 3 : Carte de situation de la zone d'influence du projet



Appendice 4 : RAPPORT D'AVANCEMENT RELATIF AU PROJET DE CONSTRUCTION DU NOUVEAU COMPLEXE PORTUAIRE DE NADOR WEST MED AU 30/09/2021

La réalisation du projet de construction du complexe industrialo-portuaire de Nador West Med s'inscrit dans le cadre de la stratégie globale nationale de développement du secteur des transports, notamment la poursuite de la mise à niveau et la modernisation des infrastructures et services de transport en vue d'accroître la compétitivité logistique de l'économie nationale.

Cet important projet sera composé de :

- Un nouveau complexe portuaire en eau profonde doté de capacités importantes pour le transbordement des conteneurs; le développement d'un pôle énergétique (traitement, conditionnement, stockage des hydrocarbures et produits dérivés), le traitement des produits vrac spécialisés, de la marchandise générale et du trafic roulier (RoRo).
- Une plate-forme industrielle intégrée qui sera développée à terme sur une superficie d'environ 2000ha, ouverte aux investisseurs de renommés, destinée à abriter les métiers mondiaux du Maroc et sera développée sur une zone adossée au port dont une grande partie est classée zone franche. Avec une grande réserve foncière potentielle de plus de 3000ha dans un rayon de 30km par rapport au port.

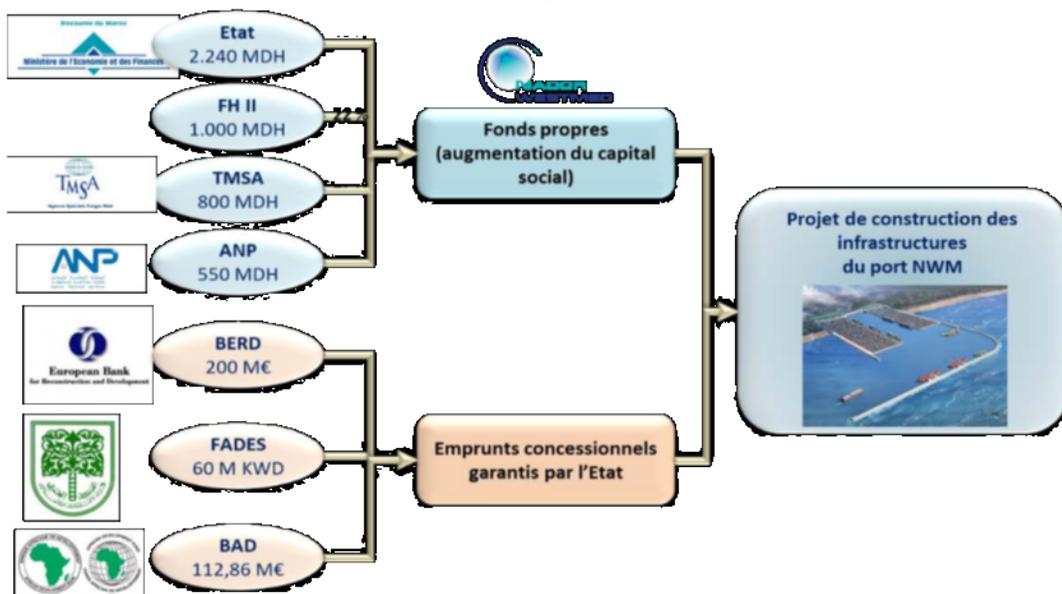
Le complexe portuaire Nador West Med a pour vocation de répondre aux activités suivantes :

- Trafic de transbordement des conteneurs ;
- Trafic des produits pétroliers pour les besoins nationaux et de transbordement ;
- Trafic roulier, vrac divers et vrac spécialisé pour les besoins nationaux et régionaux.

Les infrastructures portuaires liées au projet Nador West Med sont conçues et étudiées pour être réalisées en trois phases offrant :

- Un potentiel de développement sur le moyen et le long terme permettant aux opérateurs et armateurs potentiels, de construire des visions et des perspectives ;
- Une réalisation progressive des infrastructures et une souplesse dans la planification des extensions futures éventuelles ;
- Une capacité d'adaptation aux évolutions des trafics, du marché et des industries du transport maritime.

Le Schéma ci-dessous synthétise le montage financier de la tranche ferme.



I- DESCRIPTION DU COMPLEXE PORTUAIRE EN PHASE FINALE

Dans sa phase finale, et à l'issue des différentes extensions possibles, le complexe portuaire sera constitué de :

- Une digue principale de 7500 ml et une digue secondaire d'environ 700 ml ;
- 7 300 ml de quais à conteneurs pour une capacité de 13 à 15 millions d'EVP ;
- 5 postes pétroliers pour une capacité de 50 millions de tonnes ;
- 360 ml de quai de vrac solide pour une capacité de 8 millions de tonnes ;
- Postes pour divers, Ro-Ro et service pour une capacité de plus de 3 millions tonnes.

Le projet de réalisation des infrastructures du port Nador West Med comprend:

a) les travaux de la tranche ferme qui englobent:

- Les dragages des fondations des digues principale et secondaire, des cavaliers et des quais;
- Les dragages généraux de la darse du bassin et de la zone de manœuvre;
- La substitution des matériaux des silteux sous les fondations des digues et des cavaliers par du sable vibrocompactable et/ou par du tout-venant ;
- Le vibrocompactage du sable de substitution ;
- La digue principale d'une longueur de 4233 ml dont 1500 ml en digue à talus et 2733 ml en digue à caissons
- La digue secondaire (digue à talus) d'une longueur de 1220 ml ;
- Les cavaliers EST et Ouest ;
- Le Terminal à conteneurs EST de 1520ml de longueur et de 18 m de profondeur ;
- Le Terminal à conteneurs Ouest de 600ml de longueur et de 18m de profondeur ;
- Le quai de service de 384ml de longueur et de 11m de profondeur ;
- Les terre-pleins des quais Est et Ouest sur les longueurs des quais et des largeurs de 500m;
- Trois postes pétroliers de 115ml chacun et une profondeur de 22m ;
- La rampe du poste roulier de 39ml de longueur et 18 m de profondeur.

b) Les travaux en option concernent :

- Le prolongement du quai Ouest sur une longueur de 840 ml et une profondeur de 18 m
- Les terre-pleins dudit prolongement
- Le terminal Spécialisé (Vraquier) de 360ml de longueur et 20m de profondeur.

II- ETAT D'AVANCEMENT DU PROJET

A fin Septembre 2021, les avancements enregistrés sont :

1. **Avancement Global** : Par rapport aux quantités révisées: 61%

Total des paiements effectués

Part dirhams: 2 873 296 301,22 MAD

Part Euros: 77 663 448,74 Euros

Part Dollars: 87 274 209,83 US\$

Tirages bailleurs de fonds (en équivalent MAD)

BERD : 1.305.051.415

BAD : 686.898.077

FADES: 936.758.398

III- IMPACTS DU COVID SUR DEROULEMENT DES TRAVAUX

Malgré les mesures qui étaient et qui sont toujours mises en place pour lutter contre la propagation du COVID-19, qui ont été présentées dans le rapport d'avancement d'Octobre 2020 et qui ont permis de maintenir l'activité sur le site, il ne demeure pas moins que la pandémie ait des effets directs et indirects sur le projet et sur l'avancement général des travaux.

Effet directs

- Baisse des rendements dues à la diminution des effectifs imposés par le respect de la distanciation physiques des personnes;
- Retard dans certaines tâches dues aux restrictions des déplacements des personnes entre les villes et des interdictions des déplacements nocturnes;
- Retards dans le démarrage des travaux des sous-traitants causés par les fermetures des frontières et/ou la suppression des vols;
- Baisse des cadences d'avancement des digues principale et secondaire, pour cause de l'interdiction par le gouvernement marocain de l'utilisation du gaz nitrox hors domaines hospitaliers.

Effets indirects

- Retard dans les approvisionnements, particulièrement les pieux métalliques pour les terminaux EST et Ouest, conséquence de la fermeture de nombreuses unités sidérurgiques et la pression sur la demande qui en suivi. Deux cargaisons des pieux métalliques, d'un volume cumulé de 8 871 Tonnes ont été livrés au chantier courant du mois de septembre, soit 21% de la quantité des pieux métalliques nécessaires à la construction des terminaux à conteneurs Est et Ouest. La suite des commandes et approvisionnements dépend fortement des cours mondiaux des aciers.
- Augmentation fulgurante des prix, notamment des aciers sur le marché mondial
- Augmentation des délais et des coûts de transport maritimes

Autres effets extérieurs

- La situation économique turque qui s'est traduite par une chute vertigineuse du taux de change de la monnaie turque par rapport au Dollar et à l'Euro et qui a rendu plus difficiles l'établissement de garanties bancaires à l'international par les banques turques. Cette situation a eu des conséquences notamment sur la trésorerie du Groupement et sa capacité financière.
- Malgré l'espoir d'amélioration de la situation sanitaire mondiale suite aux différentes opérations de vaccination, les apparitions de variants du Covid et les reprises des vagues de la pandémie diminuent voire suppriment tout visibilité sur l'évolution de la pandémie et sur les décisions qui seront imposés par les autorités sanitaires et les pouvoirs publics.
- Dans la situation actuelle, il est très difficile d'évaluer avec précision les conséquences définitives de la pandémie sur le projet (ni en termes de délai ni en termes de coût financier).
- les travaux enregistreront un retard de plusieurs mois par rapport au planning contractuel (Juillet 2022). En tenant compte de la connaissance actuelle des différents facteurs, le retard peut être estimé aujourd'hui 12 mois sauf aggravation de la situation et ou retard additionnel dans l'approvisionnement des pieux métalliques.

A. Information de base²

Nom du Projet : NADOR WEST MED PORT COMPLEX CONSTRUCTION PROJECT - ADDITIONAL LOAN		"Code SAP" du projet : P-MA-DD0-008	
Pays : Maroc	Instrument de financement ³ : ID <input checked="" type="checkbox"/> (Financement additionnel) IF <input type="checkbox"/> AB <input type="checkbox"/> PE <input type="checkbox"/> GU <input type="checkbox"/> APR <input type="checkbox"/> PP <input type="checkbox"/> FAR <input type="checkbox"/>		
Secteur Responsable du Projet : Transport		Chargé du Projet : Mohamed El Abass WADE	
Date de la mission d'évaluation ex-ante : 08/11/2021		Date prévue de présentation pour Approbation : 09/03/2022	
Spécialiste en sauvegarde environnementale : Beya BCHIR			
Spécialiste en sauvegarde sociale : Pierre Hassan SANON			
Catégorie environnementale et sociale : 1	Date de catégorisation : 15/01/2022	Type d'opération : OS <input checked="" type="checkbox"/> ONS <input type="checkbox"/> OBP <input type="checkbox"/>	
Ce projet est-il préparé dans un contexte de réponse d'urgence à une crise ou catastrophe ?			Oui <input type="checkbox"/> Non <input checked="" type="checkbox"/>
Ce projet est-il préparé sous dérogation de l'application du Système de Sauvegarde Intégré ?			Oui <input type="checkbox"/> Non <input checked="" type="checkbox"/>

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) <i>avant l'évaluation ex-ante</i> ?	Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> NA <input type="checkbox"/>
Date de publication dans le pays, par l'emprunteur/client	27/03/2015
Date de réception, par la Banque, de l'autorisation de publier	27/03/2015
Date de publication par la Banque	27/03/2015

Cadre de Politique/Plan d'Action de Réinstallation/Autres (spécifier) : Plan Complet de Réinstallation

Le (s) document (s) a-t-il / ont-ils été publié (s) <i>avant l'évaluation ex-ante</i> ?	Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> NA <input type="checkbox"/>
Date de publication dans le pays, par l'emprunteur/client	27/03/2015
Date de réception, par la Banque, de l'autorisation de publier	27/03/2015
Date de publication par la Banque	27/03/2015

Cadre de Gestion/Plan d'Action pour les Groupes Vulnérables/Autres

Le (s) document (s) a-t-il / ont-ils été publié (s) <i>avant l'évaluation ex-ante</i> ?	Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> NA <input checked="" type="checkbox"/>
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 <input checked="" type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> NA <input type="checkbox"/>
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 <input checked="" type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> NA <input type="checkbox"/>
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 <input checked="" type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> NA <input type="checkbox"/>
Est-ce que le système de suivi-évaluation du projet inclue le suivi des impacts et mesures de sauvegarde environnementale et sociale ?	Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> NA <input type="checkbox"/>
Est-ce que les arrangements institutionnels adéquats ont été convenus avec l'emprunteur/client, puis intégrés correctement dans les accords juridiques du projet ?	Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> NA <input type="checkbox"/>

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		14/01/2022
Spécialiste en Sauvegarde Sociale :	Pierre Hassan SANON		15/01/2022
Chargé du Projet :	Mohamed El Abass WADE		17/01/2022
Soumise par :			
Directeur sectoriel PICU :	Mike SALAWOU		14/03/2022
Approuvée par :			
Directeur SNSC :	Maman-Sani ISSA		14/03/2022

² Note : Cette NOCES doit être en annexe du Rapport d'Evaluation ex-ante présenté à la Haute Direction puis au Conseil d'Administration.

³ 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.