

# Le PPP privilégié pour la deuxième phase du projet

Le département de l'Équipement sélectionnera le 21 juin un consultant pour lui confier la réalisation de l'étude d'évaluation préalable pour la réalisation et l'exploitation de la deuxième phase du projet du nouveau port Kénitra Atlantique en partenariat public-privé. En parallèle, le ministère planche sur une infrastructure autoroutière pour connecter le futur port au projet d'autoroute qui reliera le bipôle de Fès-Meknès à celui de Tanger-Tétouan.

La deuxième phase du port Kénitra Atlantique sera réalisée et exploitée selon le principe du partenariat public-privé (PPP). Les services de Aziz Rabbah vont ainsi sélectionner le 22 juin un consultant pour lui confier la réalisation de l'étude d'évaluation préalable pour la réalisation et l'exploitation de cette deuxième phase. L'étude coûtera 1,8 million de dirhams. «Dans le cadre de notre stratégie qui encourage la mise en place d'une politique incitative pour l'investissement et les partenariats public-privé, le ministère est à la recherche du mode de réalisation le plus avantageux et le plus adéquat pour la construction et l'exploitation du nouveau port de Kénitra Atlantique. Ce mode pourrait s'avérer être le PPP», affirme l'Équipement dans le cahier des prescriptions spéciales (CPS) accompagnant l'appel d'offres. Selon ses précisions, l'étude d'évaluation préalable est l'une des phases les plus importantes du cycle projet PPP, à la fois pour justifier le recours aux contrats PPP et assurer la viabilité du projet.

## Une connexion autoroutière en projet pour le nouveau port

Dans la foulée des appels d'offres pour la réalisation du nouveau port Kénitra Atlantique, l'Équipement a lancé, en fin de semaine dernière, un nouvel appel d'offres pour la réalisation d'une étude de définition de l'autoroute de connexion de la nouvelle infrastructure portuaire à la future autoroute qui reliera le bipôle de Fès-Meknès à celui de

Concrètement, le consultant potentiel devra élaborer un rapport d'évaluation en procédant à une analyse comparative des différentes alternatives envisageables pour la réalisation et l'exploitation de la deuxième phase du projet selon le principe PPP. Il devra ainsi tenir compte notamment du contexte et des caractéristiques du projet et les besoins auxquels il répond. L'étude déterminera, par ailleurs, la nature du service public à fournir et la mission globale y afférente à confier au partenaire privé. Elle devra ressortir le coût global prévisionnel du projet pendant la durée du contrat et sa soutenabilité budgétaire notamment ses conséquences sur la capacité de financement de l'autorité compétente concernée pendant toute la durée du projet.

L'étude comprendra également une analyse exhaustive du cadre juridique, institutionnel et réglementaire du projet. Pour ce faire, le consultant devra procéder à un inventaire et à une analyse des textes légaux et réglementaires à prendre en compte et examiner tous les schémas juridiques envisageables,

Tanger-Tétouan. Le ministère a prévu un budget de 2,2 millions de dirhams pour la réalisation de cette étude qui comprendra les études préliminaires et de définition, de trafic et d'exploitation et la rentabilité économique et financière. L'étude proposera les solutions potentiels et l'esquisse des solutions «pertinentes» qui les composent.



La première, dont les travaux d'aménagement sont programmés pour cette année, consiste en la réalisation d'une digue principale d'une longueur de 2.660 mètres linéaires (ml) et d'une autre, secondaire, d'une longueur de 765 ml.

Selon l'Équipement, l'étude d'évaluation préalable est l'une des phases les plus importantes du cycle projet PPP, à la fois pour justifier le recours aux contrats PPP et assurer la viabilité du projet.

notamment par une Société anonyme à capitaux publics via un emprunt, par l'État via un financement par le budget général ou par un partenariat public-privé sous toutes ses formules envisageables.

## 8 milliards de DH d'investissement à terme

Il devra vérifier in fine si l'on peut juridiquement y recourir et prendre connaissance des solutions institutionnelles adoptées pour les projets de Tanger-Med et Nador West Med, ainsi que d'autres projets similaires mis en place au niveau international à travers un benchmark d'au moins 3 cas, à valider préalablement par le maître d'ouvrage, dont les caractéristiques sont similaires à celle du nouveau port de Kénitra. «Le consultant devra, par ailleurs, passer en revue l'ensemble de la réglementation nationale et identifier les éléments ayant un impact sur le projet. L'analyse devra couvrir, entre autres, la réglementation du travail, celle relative aux investissements étrangers et la réglementation fiscale et douanière», précise l'Équipement.

Pour rappel, l'infrastructure portuaire en projet (8 milliards de dirhams d'investissement à terme) sera réalisée en deux phases. La première, dont les travaux d'aménagement sont programmés pour cette année, consiste en la réalisation d'une digue principale d'une longueur de 2.660 mètres linéaires (ml) et d'une autre, secondaire, d'une longueur de 765 ml. À cela s'ajoutent deux quais : le premier pour le trafic routier (réservé à l'accompagnement de l'installation de la future usine du groupe PSA Peugeot-Citroën) d'une longueur de 240 ml et le second pour les céréales d'une longueur de 250 ml. Coût de cette phase : 5 milliards de dirhams. Un investissement à financer par le Budget général de l'État. Quant à la seconde phase, elle comprendra trois quais pour les minerais avec un linéaire de 260 m chacun. Elle abritera également un poste pour les hydrocarbures raffinés et plusieurs cavaliers de protection qui peuvent être transformés en quais de profondeurs variables selon les besoins futurs en trafic. Sa réalisation nécessitera un investissement de 3 milliards de dirhams. ■