

LA LETTRE D'ARTÉMIS

N°14 - 2^{EME} Trimestre 2020

BULLETIN TRIMESTRIEL D'INFORMATION JURIDIQUE ET FISCALE

www.artemis.ma

1. Fiscal et comptable

REPENSER LA NOTION DE L'ÉTABLISSEMENT STABLE À L'ÈRE DE L'ÉCONOMIE NUMÉRIQUE

2. Juridique

LE « DROIT » À L'ÉPREUVE DE LA CRISE :

Du besoin d'une légistique proactive

RÉSILIATION DES CONTRATS DE DISTRIBUTION AU REGARD DE LA JURISPRUDENCE MAROCAINE

LITIGES SOCIAUX :

Quand les juges ne respectent pas le délai de convocation

Développement de l'assise de l'infrastructure logistique au Maroc : Zoom sur un ensemble de projets structurants

M. ABDELKADER AMARA

Ministre de l'équipement, du transport, de la logistique et de l'eau





INTERVIEW

M. Abdelkader AMARA

Développement de l'assise de l'infrastructure logistique au Maroc : Zoom sur un ensemble de projets structurants

Dans ce numéro, ARTEMIS a l'honneur de recueillir les propos de Monsieur Abdelkader AMARA, Ministre de l'équipement, du transport, de la logistique et de l'eau. Un balisage à 360° des départements stratégiques du ministère, un zoom sur les enjeux d'ordre économique, social et budgétaire en rapport avec des chantiers structurant dans les domaines portuaires, routiers et hydrauliques.

L'intérêt du citoyen et des opérateurs économiques est de mise pour relever les défis majeurs qui permettront à l'entreprise marocaine de gagner en compétitivité notamment dans le domaine de la logistique. Bref, des chantiers et des projets locomotive au développement du Maroc de demain.

1. Quelles ont été vos priorités après votre nomination à la tête du Ministère de l'Équipement, du Transport, de la Logistique et de l'Eau ? Quel bilan dressez-vous de l'action gouvernementale dans ce secteur ?

Les secteurs de l'Équipement, du Transport, de la Logistique et de l'Eau sont des acteurs majeurs de développement économique et social du Maroc. Depuis ma nomination à la tête de ce Ministère, nous avons mis en place une stratégie qui met la satisfaction des besoins des citoyens, des partenaires et de l'économie nationale au centre de nos préoccupations.

Notre objectif primordial étant de répondre aux différentes attentes et d'anticiper les besoins futurs des différents opérateurs économiques en infrastructures de transport. Ainsi, notre action s'inscrit dans le cadre de la poursuite de la mise en œuvre des différents schémas directeurs à l'horizon 2030 et 2040 dans les domaines routier, autoroutier, ferroviaire et portuaire...

Les efforts visant à développer et à étendre les infrastructures autoroutières ont été concluants. En effet, 1800 Km sont en service actuellement et desservent 70% de la population. En outre, plusieurs projets sont prévus dans le court terme. Il s'agit entre autres de l'élargissement à 2x3 voies du contournement de Casablanca et de l'axe Casablanca-Berrechid, la réalisation des axes Tit Mellil-Berrechid et Guercif-Nador pour relier le projet portuaire Nador West Med au réseau autoroutier.

Pour les voies express, la longueur du réseau atteindra 1571 Km à l'horizon 2021. Dans ce cadre, un projet d'envergure est en cours de réalisation entre Tiznit et Dakhla. Il se compose d'une voie express Tiznit-Laâyoune sur 555 km et d'un élargissement sur 550 Km entre Laâyoune et Dakhla.

Dans le domaine ferroviaire, le Maroc a réalisé la ligne à

grande vitesse entre Tanger et Casablanca. 1er tronçon de grande vitesse en Afrique, il fait partie du schéma directeur visant à réaliser 1500 km de ces lignes à l'horizon 2035.

Concernant le secteur portuaire, et après le succès de Tanger Med, la construction du nouveau port de Safi est achevée et la réalisation du complexe portuaire Nador West Med est en cours. Le Ministère prépare le lancement des travaux de construction du nouveau port de Dakhla Atlantique.

Par ailleurs, la mise en œuvre de la stratégie logistique se poursuit en étroite collaboration avec le secteur privé. Après l'émergence des premières zones logistiques modernes et d'envergure, principalement dans les régions du Grand Casablanca et de Tanger, il est prévu de lancer l'aménagement, en 2020, de deux nouvelles zones à Ras El Maa et Ait Melloul.

2. La stratégie nationale de développement de la compétitivité logistique, un des facteurs d'attractivité de l'investissement, n'a réalisé que 14% de ses objectifs en bientôt 10 ans. A quelles causes imputez-vous ce retard ?

La stratégie logistique a ouvert des fronts multiples, complexes et interdépendants en termes de mise en œuvre. En effet, la transversalité du secteur ainsi que la multiplicité des acteurs y intervenant et de leurs prérogatives (administrations, collectivités locales, acteurs économiques...) ont représenté un grand défi pour son déploiement.

Ce constat a été largement relayé lors de la Journée Marocaine de la Logistique, que j'ai tenue à organiser en 2019, pour faire le point sur son état d'avancement. Lors de cette journée, le taux de déploiement de la stratégie « de 14% » a été communiqué.

Selon les débats et les échanges entrepris, cette performance s'explique par les nombreuses difficultés auxquelles a été confronté le chantier de développement des zones logistiques, pierre angulaire de la stratégie et de l'ensemble de ses chantiers.

Par ailleurs, d'importants efforts ont été menés pour identifier une grande partie des assiettes foncières nécessaires pour le développement des zones logistiques, intégrer les assiettes identifiées dans les documents d'urbanisme et structurer les premiers projets à développer.

3. Quelles sont à votre sens, les pistes d'amélioration de la stratégie nationale de la compétitivité logistique ?

Au terme de cette 1ère édition, un ensemble de constats et d'enseignements ont été dégagés pour accélérer le processus de déploiement des différents chantiers logistiques.

Ces enseignements portent principalement sur l'activation de la réalisation effective des zones logistiques qui sous-entend une forte et réelle implication des acteurs publics et privés concernés et la mise en place d'un réel pouvoir régulateur du secteur, sans oublier l'adaptation de l'offre de formation aux spécificités de l'écosystème logistique pour garantir l'essor de ce secteur vital pour le développement économique de notre pays.

Pour être concret, je dirai que la priorité aujourd'hui est d'acquiescer, par l'Etat, le foncier des projets de zones logistiques identifiés, particulièrement ceux dont les études techniques sont finalisées ou en phase d'achèvement.

Il est également opportun et vital, afin de sécuriser l'avenir logistique des Régions, d'acquiescer progressivement les assiettes foncières identifiées dans le cadre des schémas régionaux de développement des zones logistiques, définis en concertation avec tous les acteurs locaux concernés et contractualisés dans des accords de partenariat avec les Régions qui, de par le nouveau modèle de la régionalisation avancée, sont assignées à de missions de développement des zones d'activités économiques.

Et pour réussir la mutation du secteur de la logistique et attirer les investissements privés au sein des zones logistiques, l'Etat est dans l'obligation de contribuer financièrement à la réalisation des aménagements des dites zones pour les rendre financièrement rentables pour les opérateurs privés, sachant que leur rendement économique est indéniable et

n'est plus à démontrer.

Par ailleurs, nous sommes en train de finaliser la conclusion d'un contrat-programme avec les opérateurs de transport routier de marchandises qui permettrait de contribuer à leur migration vers le statut de logisticiens intégrés offrant des prestations couvrant l'ensemble de la chaîne logistique.

4. L'entreprise marocaine a-t-elle un rôle à jouer dans le développement du secteur logistique ?

Le développement du secteur logistique dans notre pays dispose d'importantes perspectives de progression pour l'entreprise marocaine, qui s'inscrit pleinement dans la dynamique d'amélioration de l'efficacité des différentes Supply Chains du pays.

En adoptant les bonnes pratiques logistiques, notamment la mutualisation et l'externalisation logistique, et en s'orientant vers l'innovation logistique à travers l'adoption de la digitalisation et l'encouragement de l'émergence de « startups » dans les domaines de la logistique, l'entreprise marocaine contribuera fortement à la modernisation du secteur.

Il est à rappeler à ce titre que le secteur du transport et de la logistique a pu créer une valeur ajoutée globale de 46 Milliards de Dirhams en 2017, soit une contribution de 5,1% dans le PIB national, avec 12.500 nouvelles entreprises créées dans le secteur pendant la période 2010-2017.

5. Le Ministère prévoit-il un accompagnement des PME pour la modernisation de leurs pratiques logistiques et en vue de les hisser à des standards reconnus ?

Le Ministère a entrepris, à travers l'Agence Marocaine de Développement Logistique (AMDL), plusieurs actions visant la structuration et l'accompagnement des acteurs dans l'amélioration de leur performance logistique. A ce titre, le Ministère a initié un programme visant la mise à niveau logistique des PME intitulé PME Logis.

Lancé en partenariat avec la Confédération Générale des Entreprises du Maroc (CGEM) et le Groupement d'Interprofessionnel d'Aide au Conseil (GIAC Translog), PME Logis couvre la période 2017-2021 et vise aussi bien la professionnalisation des prestataires logistiques que la mise à niveau de la fonction logistique au sein des chargeurs.

Dans le cadre de ce programme, les PME marocaines (plus de 150 PME)

bénéficient de plusieurs possibilités d'accompagnement technique et financier, relatif à :

- La réalisation de diagnostics de leurs performances opérationnelle, commerciale et logistique ;
- L'élaboration de plans d'actions de progrès pour une meilleure gestion de la fonction logistique au sein de la PME ;
- Le déploiement de projets d'externalisation et de digitalisation des activités logistiques ;
- La formation et la certification des compétences dans les métiers logistiques.

6. Le transport routier et son corollaire, la sécurité routière sont au cœur des débats ces derniers temps, en raison notamment des chiffres alarmants des accidents de la route. Doit-on s'attendre à une nouvelle approche stratégique de votre Département ?

Le Maroc, conscient de l'ampleur de la problématique de l'insécurité routière, a été précurseur en mettant en place la première stratégie de sécurité routière 2004-2013. Pour la mise en œuvre de cette stratégie, le Gouvernement a élaboré des plans stratégiques intégrés d'urgence (PSIU) triennaux, qui intègrent des actions ayant un effet immédiat et une valeur ajoutée sur l'amélioration de la sécurité routière dans notre pays.

Grâce à cette stratégie, le Maroc a fait des progrès dans le domaine de la sécurité routière en sauvant près de 9 210 vies et épargnant des milliers de blessés graves.

Après l'achèvement de la première stratégie, le Maroc a poursuivi ses efforts en mettant en place une nouvelle stratégie nationale de sécurité routière couvrant la période 2017-2026. Cette stratégie a été élaborée en collaboration avec les experts de la Banque Mondiale et a été définie en concordance avec les orientations stratégiques du plan mondial de la décennie d'action pour la sécurité routière 2011-2020, proclamée par les Nations Unies.

Cette nouvelle stratégie définit une vision plus exigeante et concentrée sur le long terme pour développer « des comportements responsables et des routes plus sûres au Maroc ». Elle fixe aussi un objectif ambitieux et chiffrable qui se traduit par la réduction, à l'horizon de 2026, de la mortalité routière de moitié par rapport à celle enregistrée en 2016 (moins de 1900 tués sur les routes en 2025), avec un objectif intermédiaire, celui de ne pas dépasser 2800 tués en 2021.

L'approche adoptée pour atteindre cet objectif est basée sur une analyse et un scanning scientifique des statistiques de l'accidentologie qui a permis de dégager des enjeux stratégiques. Ces derniers présentent des gisements en matière de sécurité routière et dont le potentiel de réduction du nombre de victime ou de la gravité des séquelles d'accidents est plus important, à savoir :

- Les piétons (992 décès, 28 % de l'ensemble des tués) ;
- Les « 2 et 3 roues motorisées » (852 décès, 24 % de l'ensemble des tués) ;
- Les accidents impliquant un seul véhicule (545 décès, 16 % de l'ensemble des tués) ;
- Les enfants de moins de 14 ans (356 décès, 10 % de l'ensemble des tués) ;
- Les transports professionnels (231 décès, 8,7 % de l'ensemble des tués).

Aussi, et dans la perspective d'améliorer la gouvernance dans le domaine de la sécurité routière, le Maroc a créé une Agence Nationale de Sécurité Routière (NARSA), pour garantir une meilleure coordination de toutes les activités liées à la sécurité routière et leur centralisation au sein d'un seul établissement, ce qui facilitera la mise en œuvre de tous les plans d'action relatifs à la sécurité routière au Maroc. Cette agence constitue également un outil efficace dont la création est en harmonie avec les recommandations de l'ONU et des organismes y afférents, s'agissant du traitement des problématiques de la sécurité routière.



7. Quelles sont les entraves à l'interopérabilité, l'intermodalité et l'intégration des moyens de transport ? Que préconisez-vous pour y remédier ?

La complémentarité des différents modes de transport et le développement d'un secteur de transport multimodal figure parmi les priorités stratégiques du Ministère.

Cependant, plusieurs entraves freinent le développement d'un système de transport multimodal au Maroc et dont on peut citer :

- > L'absence d'un cadre réglementaire unique régissant le transport multimodal ;
- > La dominance du transport fractionné ou bien unimodal, qui a la particularité d'être limité, par sa procédure, ses responsables et son contrat, au niveau de chaque mode de transport ;
- > Le manque d'une gestion des points d'interfaces (ports, aéroports, gares ferroviaires, entrepôts, ...);
- > L'absence de normalisation des unités de charge aux ports, aéroports et gares ferroviaires.

Conscient de cette situation, le Ministère a entrepris plusieurs actions à même de promouvoir davantage la complémentarité des modes de transport, notamment à travers la définition d'une stratégie pour le développement de la compétitivité logistique, qui se fixe parmi ses objectifs le développement et la mise en œuvre d'un réseau national intégré de Zones Logistiques Multi-Flux (ZLMF).

En outre, les ports réalisés et ceux en cours de réalisation constituent également des plateformes d'intermodalité et concourent ainsi au développement et à la promotion de ce mode de transport au Maroc.

Le Ministère réalise également une étude visant l'élaboration d'un Schéma Directeur de Mobilité Nationale aux horizons 2020 et 2035 (SDMN) et qui permet de dresser un état des lieux de la mobilité nationale. Cela a permis d'avoir de la visibilité sur l'accessibilité et la connectivité intermodale via les différents modes de transport aussi bien au niveau national que territorial (régional et provincial).

Cette analyse de l'existant permettra de proposer dans le cadre du SDMN des actions à même de promouvoir la multimodalité et l'intermodalité des transports de marchandises.

A l'état actuel, l'utilisation du transport multimodal de marchandises doit faire face à un défi majeur qui est celui de la massification des flux de marchandises, elle-même conditionnée par le déploiement des plateformes

logistiques. Pour l'opérationnalisation de ces dernières, il est impératif de mobiliser et sécuriser le foncier qui leur est dédié, et ce par le concours de tous les acteurs qu'ils soient publics ou privés.

Ainsi, pour asseoir un système de transport intermodal efficace, et par là, déployer tous ses effets bénéfiques escomptés, il est préalablement nécessaire de :

- > Elaborer un cadre juridique et réglementaire régissant le transport intermodal ;
- > Adopter une approche globale et intégrée en matière d'infrastructures multimodales et de gestion des interfaces de connexion (Terminaux dédiés, nœuds multimodaux de connexion et plateformes logistiques), permettant d'assurer des déplacements sans rupture ;
- > Développer des cadres de coopération appropriés entre les différents acteurs (publics et privés) ;
- > S'appuyer sur les nouvelles technologies de l'information et de la communication afin de faire ressortir l'avantage compétitif de l'interopérabilité, l'intermodalité et l'intégration des moyens de transport.

8. Le modèle économique des Autoroutes du Maroc montre depuis quelques années déjà des signes d'essoufflement. Quels conseils prodiguez-vous pour le revitaliser ?

Avant de répondre à cette question, il y a lieu de préciser qu'il ne s'agit pas de revitaliser le modèle économique de la Société Nationale des Autoroutes du Maroc « ADM », en ce sens que cette dernière n'est pas une simple société privée qui cherche uniquement à réaliser des bénéfices.

En effet, c'est grâce à sa création en 1989, que l'émergence du patrimoine autoroutier national actuel a été possible répondant ainsi à une stratégie volontariste d'aménagement du territoire.

Dans ce sens, notre pays a réalisé durant ces 20 dernières années un grand effort en matière d'infrastructures autoroutières longue de 1.800 km, reliant ainsi 70% des agglomérations du Royaume dépassant les 100.000 habitants, 7 aéroports internationaux et 5 ports majeurs, pour un investissement global de l'ordre de 55 Milliards de Dirhams.

A ce jour, le réseau autoroutier national, représentant moins de 5% du réseau national, capte 20% de la circulation totale du Royaume avec des ratios de confort et de sécurité trois fois meilleurs.

Etant arrivé à un stade de maturité et à une taille de réseau

optimale, le futur schéma autoroutier national (SAN) doit s'orienter davantage vers la réalisation de connectivités à forte valeur ajoutée, comme par exemple le futur site portuaire de Nador West Med, à travers la liaison autoroutière Guercif-Nador ou encore l'actuel site du nouveau port de Safi.

Le prochain SAN doit également répondre aux futures saturations du réseau routier notamment au niveau du contournement Est de la ville d'Agadir, ou des liaisons dont le trafic se justifie largement comme la liaison Tit Mellil-Berrechid, Marrakech-Kalaâ des Sraghnas, Béni Mellal et éventuellement Khénifra, ou par le triplement de voies autoroutières existantes comme Casablanca-Berrechid et le contournement de Casablanca.

Pour justement pérenniser le modèle économique de développement des infrastructures autoroutières, qui est à mon sens une vraie réussite, un chantier de restructuration financière d'ADM est en cours d'achèvement et a déjà donné de bons résultats, permettant à ADM d'enregistrer ses premiers résultats bénéficiaires, conséquence directe d'une ingénierie financière innovante de restructuration de la dette mise en place durant les derniers exercices.

9. Dans un contexte tendu où le Maroc est soumis à un stress hydrique de plus en plus élevé, le plan national de l'eau cristallise les espoirs d'un grand nombre de marocains soucieux pour leur avenir. Quels sont les principaux axes de ce plan et quel est son état d'avancement ?

Le Maroc est caractérisé par la limitation des ressources en eau avec un régime pluviométrique dominé par une forte irrégularité dans le temps et dans l'espace. Cette situation risque encore plus de s'aggraver sous l'effet du changement climatique.

Conscient de cette situation, le Programme National pour l'Approvisionnement en Eau Potable et l'Irrigation a été établi sur Hautes Orientations Royales. Sa Majesté Mohammed VI que Dieu le Glorifie a demandé, le 02 Octobre 2017, au Chef du Gouvernement de préparer un programme national visant l'accélération des investissements dans le secteur de l'eau pour renforcer l'approvisionnement en eau potable et l'irrigation, et renforcer la résilience de notre pays face aux aléas et dérèglements climatiques.

Ce programme, qui s'étale sur la période 2020-2027 avec un coût de 115.4 Milliards de Dirhams, repose sur les axes suivants :

- Le développement de l'offre en eau, notamment l'achèvement des travaux de construction de 14 barrages et la construction de 20 nouveaux barrages pour atteindre une capacité de stockage de 27.3 Milliards de m³ à la fin des travaux ;
- La gestion de la demande et la valorisation de l'eau ;
- Le renforcement de l'approvisionnement en eau potable en milieu rural ;
- La réutilisation des eaux usées épurées ;
- La communication et la sensibilisation.

Pour sa mise en œuvre, une convention a été signée



devant Sa Majesté le Roi, le 13 janvier 2020, par le Ministre de l'Intérieur, le Ministre de l'Agriculture, de la Pêche Maritime, du Développement Rural, des Eaux et des Forêts, le Ministre de l'Economie, des Finances et de la Réforme de l'Administration, le Ministre de l'Equipement, du Transport, de la Logistique et de l'Eau et le Ministre de l'Energie, des Mines et de l'Environnement ainsi que le Directeur Général de l'Office National de l'Electricité et de l'Eau Potable.

Ce programme constitue la première phase du projet du Plan National de l'Eau (PNE), cadre de référence sur lequel reposera la politique nationale de l'eau pour les trente prochaines années, allant de 2020 à 2050. Le projet de PNE, présenté à la Commission Interministérielle de l'Eau le 25 décembre 2019, est en cours de finalisation par le Ministère en coordination avec les différents intervenants dans le secteur de l'eau, en vue de le présenter au Conseil Supérieur de l'Eau et du Climat en 2020.

Ainsi, et sur la base du diagnostic des enjeux et des défis que le secteur de l'eau fait face au Maroc, les orientations stratégiques dans les 30 années à venir prévues par le PNE s'articulent autour de :

- La poursuite et le renforcement de la politique de développement de l'offre, par la construction des barrages et l'interconnexion entre les différents systèmes hydrauliques. La promotion des eaux non conventionnelles notamment le dessalement de l'eau de mer et la réutilisation des eaux usées épurées, selon une approche intégrée ;
- La gestion de la demande en eau, qui devrait permettre des économies d'eau et surtout une valorisation conséquente des ressources en eau mobilisées ;
- La préservation des ressources en eau et des écosystèmes, et l'amélioration de la gestion des phénomènes météorologiques extrêmes en particulier la protection de la population et des biens contre les inondations. L'eau doit être gérée dans une perspective de développement durable permettant la transition vers une économie verte en satisfaisant les besoins actuels, sans compromettre la capacité des générations futures.

Partant de ces orientations stratégiques, les principaux objectifs fixés sur la période 2020-2050 concerneront essentiellement :

- La construction de 50 grands barrages avec une capacité supplémentaire de 11 milliards de m³, permettant ainsi d'atteindre une capacité de stockage totale d'environ 32 milliards de m³ en 2050 ;
- La réalisation de grands projets d'interconnexions

permettant une gestion intégrée et plus souple des ressources en eau entre bassins hydrauliques :

- > Interconnexion Oued Laou-Moulouya ;
- > Interconnexion des systèmes Loukkos-Tangérois ;
- > Interconnexion Sebou-Bouregreg-Oum Errabiâ.

- Le développement du dessalement de l'eau de mer (un milliard de m3 par an) ;

- La réutilisation des eaux usées épurées (340 millions de m3) ;

- La réalisation de 600 à 900 petits barrages et lacs collinaires pour soutenir le développement local, et ce à raison de 20 à 30 barrages par an ;

- La poursuite des efforts des opérateurs de distribution de l'eau potable pour l'amélioration des rendements des réseaux de distribution des villes et des centres urbains pour atteindre 80% en 2030 et 85% à partir de 2040 et le maintenir jusqu'à 2050

- La poursuite de la modernisation des réseaux d'irrigation dans le cadre de la reconversion collective et individuelle à l'irrigation localisée en vue d'atteindre 70 % de la superficie irriguée en 2050 ;

- La généralisation et le renforcement de l'alimentation en eau potable en milieu rural ;

- La préservation de la qualité des ressources en eau et la préservation des écosystèmes ;

- Le développement des divers moyens de protection contre les inondations.

10. Pensez-vous que les facteurs climatiques et écologiques sont suffisamment pris en compte dans les plans stratégiques du Gouvernement ?

Les facteurs et les contraintes climatiques et écologiques étaient plus ou moins pris en compte dans les plans stratégiques des Gouvernements précédents, je dirai un peu moins pour le secteur de l'eau. Toutefois, la nouvelle Loi 36-15 sur l'eau a apporté des nouveautés pour l'intégration du changement climatique à travers :

- Les principes de la Loi 36-15 ;

- Les documents de planification de l'eau, que ce soit à l'échelle nationale (PNE) ou à l'échelle régionale (Plans Directeurs d'Aménagement Intégré des Ressources en Eau (PDAIRE)). Ainsi, le PNE présenté récemment à la Commission Interministérielle de l'Eau et les PDAIRE

en cours de préparation, prennent en considération l'incertitude liée au changement climatique dans les schémas d'aménagement et de gestion des ressources en eau ;

- Les schémas régionaux d'aménagement du territoire, les documents d'aménagement et d'urbanisme, et en général dans les plans de développement régionaux et sectoriels doivent prendre en considération les orientations et les prescriptions du PNE et des PDAIRE ;

- La mise en place d'une base juridique pour la diversification des sources d'approvisionnement en eau moyennant l'obligation de la prise en considération des impératifs de la réutilisation des eaux usées lors de l'élaboration des schémas directeurs d'assainissement liquide (Cf. Article 106) et de la collecte et la mise en valeur des eaux pluviales lors de l'élaboration des documents d'urbanisme (Cf. Article 63).

Le contrat programme accorde une importance déterminante à deux piliers pour le développement du secteur du BTP sur le moyen terme : Une mise à niveau du secteur et une culture d'excellence avec un rayonnement à l'international.

11. Un grand chantier a été initié depuis un certain temps pour mettre à niveau les secteurs relevant de votre département, notamment celui du bâtiment qui contribue fortement dans la valeur ajoutée de l'économie nationale. Un travail de normalisation et de qualification qui doit contribuer à la compétitivité de l'entreprise marocaine. Peut-on dresser un bref bilan de ce projet ?

Conscient que le secteur du BTP joue un rôle déterminant dans le développement économique et social du Royaume, le Ministère a mené une étude stratégique pour le développement de l'ingénierie et de l'entreprise du BTP en concertation avec la Fédération Marocaine du Conseil et de l'Ingénierie (FMCI) et la Fédération Nationale du Bâtiment et des Travaux Publics (FNBTP). Cette étude stratégique a abouti à l'élaboration d'un contrat programme entre le Gouvernement et le secteur du BTP.

Le Contrat Programme, signé le 24 septembre 2018 à Al Hoceima sous la présidence de Monsieur le Chef du Gouvernement et portant sur une durée allant de 2018 à 2022, est constitué d'un contrat cadre et 9 contrats d'applications :

- Le contrat cadre présente les principales orientations stratégiques de développement du secteur de BTP ;

- Les contrats d'application déclinent le contrat cadre en engagements clairs avec les différentes parties signataires (Fédérations / Départements Ministériels).

Le contrat programme accorde une importance déterminante à deux piliers pour le développement du

secteur sur le moyen terme et s'appuie sur 11 dossiers stratégiques qui seront développés selon deux piliers :

Pilier I – la mise à niveau du secteur, à savoir :

(i) Assurer une visibilité sur le secteur, (ii) Actualiser le cadre réglementaire et optimiser les processus de l'administration, (iii) Renforcer les compétences et améliorer l'attractivité des métiers, (iv) Renforcer la représentation professionnelle et encourager l'interprofession, (v) Améliorer la compétitivité de l'entreprise et (vi) Faire émerger une entreprise citoyenne.

Pilier II – Une culture d'excellence et un rayonnement à l'international, à savoir :

(i) Valoriser l'excellence et l'innovation, (ii) Favoriser l'émergence de champions nationaux, (iii) Développer les partenariats publics-privés, (iv) Promouvoir le respect de l'environnement et (v) Accompagner l'internationalisation des entreprises.

Enfin, cette stratégie permettra d'améliorer sensiblement les indicateurs de performance du secteur du BTP à l'horizon 2022, tels que :

- La création d'emplois supplémentaires dans le secteur ;
- L'amélioration de la contribution au PIB ;
- L'amélioration de la productivité apparente annuelle par employé.

12. Votre Département assure une mission de maîtrise d'ouvrage déléguée des grands projets pour le compte d'autres Départements, collectivités territoriales ou établissements publics. Selon quelle démarche de gouvernance ces projets sont-ils conduits et réalisés ?

La mission de maîtrise d'ouvrage déléguée des opérations de construction confiées au Ministère obéit tout d'abord aux dispositions réglementaires instaurées au niveau du décret des marchés publics et du décret fixant les attributions du Département de l'Équipement.

La Direction des Equipements publics, qui se trouve en phase de transformation en Agence Nationale des Equipements Publics après la promulgation de la Loi de sa création, s'est inscrite depuis 2006 dans une démarche de progrès et d'amélioration continue des processus opérationnels, de gestion et de prise de décision dans la réalisation de grands projets, à travers l'adoption d'un système de management de la qualité certifié ISO 9001 version 2008 dans le domaine de la « Maîtrise d'ouvrage déléguée ».

Cette démarche volontariste, orientée « Client », est basée sur la passation d'une convention de partenariat clair avec des objectifs prédéfinis précisant les engagements des deux parties M.O./M.O.D.

Dans ce cadre, le maître d'ouvrage s'engage notamment sur :

1. La validation du besoin matérialisé par le programme

architectural du projet ;

2. La mise à disposition du foncier sur lequel le projet va être réalisé ;

3. La mobilisation du financement de l'opération.

Le maître d'ouvrage délégué assure ensuite tout le processus de réalisation dans le respect des exigences conventionnelles en terme de coût, de qualité et de délai jusqu'à la livraison des ouvrages et la gestion des garanties contractuelles avec les prestataires.

Il est instauré, pour chaque projet d'envergure, deux comités de pilotage :

- Un comité de supervision de niveau hiérarchique ayant pour mission de :

- > Valider les étapes importantes de réalisation du projet ;
- > Prendre les décisions sur les modifications éventuelles jugées nécessaires lors de la réalisation du projet ;
- > Prendre les décisions sur les aspects liés à la planification générale des délais ;
- > Prendre les décisions sur les éventuels litiges.

- Un comité technique, composée des représentants du M.O, du M.O.D ainsi que des chefs de projets relevant du cabinet d'architecte, du bureau d'études et du bureau de contrôle technique, qui a pour rôle de :

- > Examiner et approuver les dossiers techniques ;
- > Assurer le suivi et le contrôle de la réalisation ;
- > Préparer l'ordre du jour des réunions du comité de supervision.

Par ailleurs, je dois vous rappeler que le Gouvernement a adopté, le 09 janvier 2020, un projet de décret fixant les attributions et l'organisation du Ministère. Ce décret vise à restructurer les services centraux du Ministère pour qu'ils puissent accompagner les mutations qu'a connues le Département et accomplir les missions et les nouveaux rôles qui lui ont été attribués en vertu des textes législatifs et réglementaires en vigueur.

Le but de ce projet de décret est de doter le Ministère d'unités administratives spécialisées, censées accompagner les grands chantiers se rapportant aux Départements concernés. Le nouveau texte a pris en compte le transfert et l'intégration des missions exercées auparavant par le Secrétariat d'Etat chargé de l'Eau pour éviter le chevauchement des compétences, ainsi que la création de l'Agence Nationale des Equipements Publics (ANEP) et l'Agence Nationale de la sécurité Routière (NARSA) qui prendra en charge les attributions dévolues à plusieurs Directions. Le texte juridique a également pris en considération la nécessité d'intégrer les attributions se rapportant à la logistique et aux chemins de fer dans le nouvel organigramme du Ministère.

Ce décret propose ainsi la création de cinq Directions Générales dont chacune dispose de directions techniques intégrées, à savoir la Direction Générale des Routes et du Transport Terrestre, la Direction Générale des Eaux, la Direction Générale des Ports et de la Marine Marchande, la Direction Générale de la Météorologie et la Direction Générale de la Stratégie, des Ressources et des Affaires Techniques et Administratives.