

DÉFINIR L'AMBITION DE L'APD FRANÇAISE DANS L'ÉNERGIE ET S'INSPIRER DES SUCCÈS MAROCAINS

COMMISSION DES FINANCES

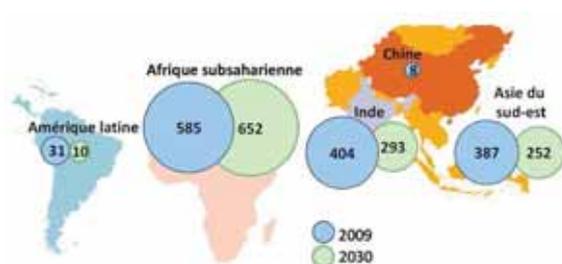
Rapport d'information de M. Yvon Collin et Mme Fabienne Keller

■ Dans le cadre de leur mission de contrôle budgétaire, les rapporteurs spéciaux de la mission « Aide publique au développement » (APD) ont choisi cette année de s'intéresser au **secteur de l'énergie**, qui représente une part significative des financements français, en l'étendant aux transports qui comptent pour près d'un tiers de l'énergie primaire consommée dans le monde. Ce travail est **complété par une étude du cas marocain**, au vu de la qualité et de la diversité des projets qui y sont menés dans ces deux secteurs.

Définir l'ambition de l'APD française dans l'énergie, facteur clé du développement

■ Le secteur de l'énergie est au cœur de tous les aspects du développement. Il répond à un besoin essentiel des populations et est une condition nécessaire au développement économique. Il joue aussi un rôle fondamental dans la protection de l'environnement. De même, le secteur des transports contribue fortement à la croissance économique.

La population sans électricité en 2009 et en 2030



Source : AFD, données AIE

■ Un nombre important de personnes dans le monde sont encore privées d'accès à l'énergie. L'Agence internationale pour l'énergie estime que 1,4 milliard de personnes n'ont pas d'accès à l'électricité et que 2,7 milliards de personnes sont privées de combustible de cuisson moderne.

■ La France accorde des financements importants à ces deux secteurs : les engagements de l'AFD se sont ainsi élevés à 8,9 milliards d'euros entre 2007 et 2012 et à 4 milliards d'euros entre 2003 et 2011 dans les transports. Pour sa part, la « Réserve pays émergents » (RPE) a accordé 658 millions d'euros de prêts au secteur des transports. Pour les années 2013 à 2015, l'AFD vise 4,5 milliards d'euros d'engagements.

■ L'APD dans le secteur de l'énergie se justifie également par la nécessité de préserver les biens mondiaux, à commencer par le climat, et de soutenir les pays en développement ou émergents dans la définition de stratégies énergétiques, afin de préserver leurs économies de la volatilité et de la hausse du prix des énergies fossiles, ou de contribuer à y développer des filières locales.

■ Malgré son importance, **l'énergie est absente des objectifs du millénaire pour le développement** de l'an 2000 (OMD) et le sommet de « Rio + 20 » a échoué à définir un engagement contraignant pour un accès universel à l'énergie durable d'ici 2030. L'Union européenne s'est pour sa part dotée d'un objectif dès 2005 et a lancé des initiatives concrètes. La France n'a pas défini d'objectif précis, mais l'Agence française de développement (AFD) s'est dotée d'un cadre d'intervention sectoriel « Énergie » articulé sur trois piliers : l'énergie durable, l'énergie sécurisée et l'énergie accessible. **Les rapporteurs spéciaux proposent de fixer pour la France un objectif précis en matière d'accès universel à l'énergie.**

Soutenir la nouvelle stratégie énergétique marocaine

■ Le Maroc est très fortement dépendant de l'extérieur pour son approvisionnement en énergie, ce coût pesant lourdement sur sa balance commerciale, tandis que la demande croît à un rythme très élevé de 5 % par an et même de 7,5 % par an pour l'électricité. **Le Maroc a donc adopté une nouvelle stratégie énergétique**, basée sur un important programme d'investissements dans le renforcement des capacités de production et du réseau, ainsi que sur le choix du développement des énergies renouvelables, avec l'objectif qu'elles représentent en 2020 42 % de la puissance installée.

■ En 2009 a été élané le plan solaire marocain (PSM), représentant 2 000 MW d'ici à 2020, dont le développement a été confié à la *Moroccan Agency for Solar Energy* (MASEN). Le choix de créer une structure *ad hoc* sous la forme de petite équipe hautement qualifiée s'avère très judicieux et efficace. L'AFD a participé au financement de la première centrale à hauteur de 100 millions d'euros.

Vue aérienne modélisée du complexe solaire de Ouarzazate



Source : MASEN

■ Le choix de la technologie des centrales solaires thermodynamiques, la taille du

■ S'agissant des investissements dans le réseau électrique, le Maroc a lancé au milieu des années 1990 un ambitieux programme d'électrification rurale, avec un fort soutien de la France, l'AFD ayant accordé au total 241 millions d'euros de prêts. Grâce à ce programme, le taux d'électrification rurale est passé de 18 % en 1995 à 98 % en 2012. L'AFD a également accordé 107 millions d'euros de prêts pour renforcer le réseau de transport d'électricité.

■ Enfin, la France soutient également les investissements dans l'efficacité énergétique. L'AFD apporte ainsi, par exemple, son soutien à des opérations de résorption de l'habitat spontané en le conditionnant au respect de normes environnementales lors de la construction.

projet et la qualité du site ont permis de donner au projet de Ouarzazate le caractère de projet phare au niveau mondial et d'attirer des investisseurs souhaitant devenir la référence internationale sur cette technologie et donc prêts à « écraser » les prix.

■ La construction de la centrale de Ouarzazate est l'occasion d'aménager le territoire et de contribuer au développement local en le dotant d'infrastructures de qualité et en créant de l'emploi. Le plan solaire marocain vise également au développement d'une véritable filière industrielle marocaine dans le domaine de l'énergie solaire. 30 % de l'investissement sera réalisé par des entreprises marocaines et trois instituts de formation dédiés aux énergies renouvelables seront ouverts à Ouarzazate, Tanger et Oujda. À terme, l'électricité solaire pourrait être une source de revenus à travers son exportation vers l'Europe.



Fabienne Keller avec des habitants de Sidi Moumen.

■ Au cours de son déplacement au Maroc, Fabienne Keller a ainsi pu visiter des logements réalisés grâce à ces financements, dans le quartier de Sidi Moumen, dans la banlieue de Casablanca. Elle a pu relever une pratique innovante de financement, reposant sur un « tiers investisseur » : afin de financer la construction de logements sur

la parcelle qui leur a été attribuée, certains ménages bidonvillois ont rétrocédé à l'investisseur deux étages de l'immeuble construit, ce qui assure à la fois le financement de la construction, une certaine mixité sociale et le développement de l'activité économique, le rez-de-chaussée étant souvent utilisé comme commerce.

Décongestionner les grandes agglomérations et moderniser les transports ferroviaires

■ L'agglomération de Casablanca atteindra 5 millions d'habitants en 2030 et connaît une explosion de son trafic automobile, source de nuisances et de pollutions pour ses habitants, mais aussi frein pour le développement économique. La région du Grand Casablanca a adopté un plan de déplacements urbain (PDU) visant à développer les transports collectifs.

■ La première ligne du tramway a été inaugurée en décembre 2012. La France a participé de façon importante à son financement à travers un prêt de la RPE (103 millions d'euros) et de l'AFD (23 millions d'euros) sur un total de 541 millions d'euros. Le prêt AFD a été accordé à une société de développement local sans la garantie de l'État marocain.

■ La construction de la ligne de tramway a permis de créer 2 000 emplois et s'inscrit également dans une véritable logique d'inclusion sociale, en traversant des quartiers populaires. La mise en œuvre du PDU se poursuit, avec notamment des projets de métro aérien, d'autres lignes de tramway et de bus à haut niveau de service.

■ L'agglomération de Rabat-Salé regroupe quant à elle 1,9 million d'habitants, répartis sur les villes de Rabat et Salé, séparées par le fleuve Bouregreg, ainsi que la ville de Témara. La situation des transports y est dégradée, du fait d'un système de transports publics peu efficace et coûteux. Pour répondre à ce problème de mobilité urbaine, un grand projet de réaménagement de la vallée du Bouregreg a été lancé sur une superficie totale de 6 000 hectares. Les travaux ont commencé dès 2006 et comportent la construction d'aménagements portuaires, d'un tunnel,

Cela permet de continuer à financer des projets au Maroc sans être contraint par les ratios prudentiels, qui **limitent les nouveaux financements au montant des remboursements en capital**, et répond à une stratégie de l'AFD d'accompagnement des processus de décentralisation en cours.



Fabienne Keller dans le tramway de Casablanca.

d'un nouveau pont sur le fleuve, ainsi que d'équipements publics et d'immeubles.

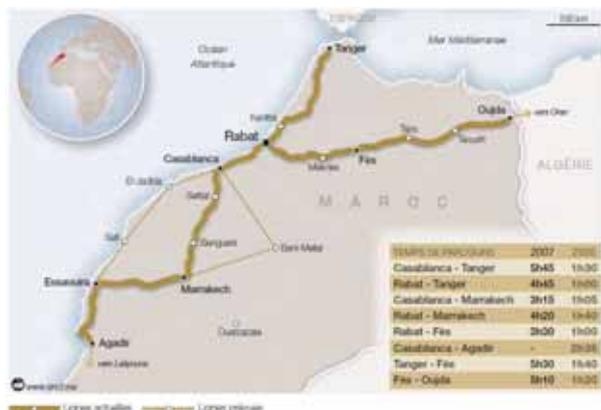


Fabienne Keller dans les locaux de l'agence d'aménagement de la vallée du Bouregreg.

■ Le projet d'aménagement de la vallée comporte également la construction de quatre lignes de tramway, dont les deux premières ont été inaugurées en mai 2011. La France a également fortement soutenu ce projet avec un prêt de 97 millions d'euros de la RPE et de 45 millions d'euros de l'AFD, sur un coût total de 343 millions d'euros.

■ Un effort a été fait pour créer de nombreux emplois peu qualifiés. Ainsi, 185 contrôleurs ont été recrutés et la vente des billets se fait dans des kiosques et non par distributeurs. Cette présence dans les gares et dans les rames contribue également

■ Enfin, le Royaume s'est doté d'un **ambitieux programme de lignes à grande vitesse**, qui devrait totaliser 1 500 km à l'horizon 2035. Le premier tronçon entre Tanger et Kénitra contribuera au rééquilibrage territorial du Maroc et permettra un développement économique local.



Réseau ferroviaire marocain

■ Le coût de ce premier tronçon est estimé à 1,8 milliard d'euros. La France y contribue fortement avec un prêt de l'AFD de 220 millions d'euros, un don FASEP de 75 millions et un prêt RPE de 625 millions.

■ Ces investissements sur le réseau à grande vitesse n'empêchent pas d'investir également sur le réseau classique. Au total,

à la sécurité du réseau. Enfin, le dépôt du tramway a été construit dans Salé, afin que les emplois qu'il crée bénéficient en premier lieu à ses habitants. À terme, le réseau de tramway sera étendu à 4 lignes.

1,7 milliard d'euros viendront financer l'électrification totale du réseau et la rénovation des gares.

■ S'agissant du financement de la LGV, les rapporteurs spéciaux de la commission des finances regrettent que la Banque européenne d'investissement ait finalement renoncé à accorder le financement qui avait été envisagé (300 millions d'euros). Ce retrait est d'autant plus préjudiciable qu'il a fait perdre au projet une subvention de la facilité d'investissement pour le voisinage (FIV) de l'Union européenne de 100 millions d'euros. Ce problème de financement a été réglé grâce aux contributions de différents fonds arabes ; il n'en demeure pas moins que **cet épisode a ôté à ce projet son caractère initial de coopération euro-marocaine, alors même que la qualité intrinsèque du projet ne semblait pas en cause.**



Commission des finances

<http://www.senat.fr/commission/fin/index.htm>

Téléphone : 01 42 34 22 58 - Télécopie : 01 42 34 26 06



Président
Philippe Marini
Sénateur (UMP) de l'Oise



Rapporteur
Yvon Collin
Sénateur (RDSE) du Tarn-et-Garonne



Rapporteuse
Fabienne Keller
Sénateur (UMP) du Bas-Rhin

Le présent document et le rapport complet sont disponibles sur internet :
<http://www.senat.fr/notice-rapport/2012/r12-804-notice.html>