

# TGV: Rabbah s'explique



(Ph. Bziout)

**L**E planning de la mise en service de la LGV (la ligne de train à grande vitesse entre Tanger et Casablanca) a été réaménagé car les expropriations se sont avérées plus complexes que prévu. «C'est un réajustement normal pour les projets de cette envergure», assure le ministre de l'Équipement et du Transport. Il concède néanmoins que la défaillance de quelques entreprises engagées sur le chantier a impacté le calendrier initial. □

*Voir page 12*

## Chantier de la LGV

# Rabbah explique le glissement du calendrier

- Les procédures d'expropriation du foncier plus complexes que prévu

- La défaillance de quelques entreprises a aussi impacté le calendrier

Le ministre du Transport et de l'Équipement annonce la signature prochaine d'un nouveau contrat-programme avec les professionnels du BTP. Aziz Rabbah explique par ailleurs les raisons de l'ajustement du calendrier de la mise en service de la Ligne à grande vitesse (LGV). Pas sûr que cela suffira à éteindre les rumeurs.

- **L'Économiste: Quelles sont les difficultés qui expliquent le retard du chantier de la Ligne à grande vitesse?**

- **Aziz Rabbah:** Comme vous le savez, ce chantier de la ligne à grande vitesse Tanger-Casablanca est complexe, il nécessite l'intervention de plusieurs corps de métier et beaucoup de technicité. Un benchmark international sur les projets d'une telle envergure montre que des adaptations et des révisions de certains aspects et des études sont tout à fait normales. Cela impacte naturellement les investissements et se traduit par des dépassements de délais importants.

La révision de la date prévisionnelle de la mise en service de la ligne à grande vitesse Tanger-Casablanca tient entre autres à la mobilisation du foncier et aux procédures d'expropriation des terrains beaucoup plus longues et difficiles que prévu. A ce facteur, il faut ajouter la prise en considération des contraintes géologiques du terrain qui ont nécessité des adaptations des études avant le lancement des consultations pour le choix des entreprises devant réaliser les travaux.



*Aziz Rabbah, ministre du Transport et de l'Équipement: «Les réaménagements du calendrier sont courants pour des chantiers de la taille de la LGV» (Ph. Bziouat)*

Enfin, la défaillance de certaines entreprises dont on a résilié les contrats a fait reculer le calendrier initial.

- **Beaucoup d'entreprises engagées sur la LGV ne sont pas payées depuis plusieurs mois. Quelle est la situation exacte?**

- Dans le cadre du partenariat que nous avons bâti avec les entreprises du secteur et la mise en œuvre de principe de transparence et de bonne gouvernance, les différents services du ministère et des entreprises publiques sous tutelle veillent au respect des engagements contractuels, des procédures bien définies, ainsi qu'une réactivité rapide par rapport aux réclamations et requêtes des fournisseurs et prestataires de services. A cet effet, nous avons mis depuis plus de deux ans une cellule au niveau du ministère, qui s'est rapprochée de la fédération des BTP, et qui a été chargée d'étudier tous les dossiers en souffrance et de veiller aux règlements desdits différents dans des délais raisonnables.

C'est ainsi que la majorité des cas recensés ont été traités et nous continuerons nos efforts pour régler la totalité des problèmes sauf les litiges soumis à la justice.

- **L'arbitrage systématique en faveur du moins-disant dans les marchés publics vous semble-t-il toujours en phase avec la situation actuelle?**

- Il faut noter que le décret des marchés publics ainsi que les différents codes d'achat des établissements et entreprises publics ont fait l'objet d'une refonte respectivement en 2013 et 2014. Le décret n°2-12-349 relatif aux marchés publics prévoit l'attribution des marchés de travaux au concurrent ayant présenté l'offre la moins-disante et ayant les capacités techniques requises. Néanmoins, le moins-disant n'est pas systématiquement celui qui l'emporte lorsque l'offre proposée est anormalement basse (inférieure de plus de 25% par rapport à l'estimation du maître d'ouvrage). En effet, le décret précité permet

à la commission d'examen des offres de rejeter toute offre anormalement basse, lorsque les justifications fournies par le concurrent au sujet de son offre ne sont pas convaincantes. Cependant, il a été constaté qu'en général la quasi-totalité des marchés de travaux sont conclus sur la base d'offres financières raisonnables. De ce fait, on peut conclure que ce mode d'attribution nous paraît convenable, sachant que le système de qualification et de classification permet d'évaluer les capacités techniques des entreprises avant l'évaluation de leurs offres financières. De toutes les façons, nous sommes toujours à l'écoute des partenaires pour l'amélioration continue du système.

- **Où en êtes-vous dans l'élaboration du contrat-programme avec le BTP?**

- La stratégie gouvernementale à l'élaboration de laquelle ont été associés les différents métiers du BTP sera bientôt déclinée en contrat-programme. En plus d'un contrat-cadre entre l'État et les professionnels, 13 contrats d'application spécifiques entre les départements ministériels concernés et les opérateurs l'accompagneront. Les principaux axes stratégiques du contrat-programme s'articulent autour de la refonte du cadre réglementaire, le développement et la compétitivité de l'entreprise nationale ainsi que de son rayonnement à l'international. Une attention particulière sera portée sur l'émergence de champions nationaux et la valorisation de l'excellence, la recherche, l'innovation, le renforcement des compétences et le développement durable. Le projet de contrat-programme cadre est en phase finale et nous nous préparons pour sa signature et sa mise en œuvre. □

**Propos recueillis par  
Abashi SHAMAMBA**

*Pour réagir à cet article:  
courrier@leconomiste.com*