

FEV UTAC Maroc

Lieu :	Maroc
Identifiant du Projet :	52680
Secteur d'activité :	Industries manufacturières et services
Public/Privé :	Privé
Catégorie environnementale :	B
Date de décision sur l'approbation :	23 novembre 2021
Statut :	Signé

Date de publication du document
de synthèse du Projet en langue anglaise : 24 février 2022

Comme le permet le paragraphe 2.6 du chapitre III de la Politique d'accès à l'information, la divulgation de ce document de synthèse du Projet (DSP) a été reportée en conformité avec le paragraphe 1.4.4 de la Directive d'accès à l'information.

Description du Projet

Octroi d'un prêt de premier rang de 12 millions d'euros assorti d'une échéance de 7 ans (y compris un délai de grâce de 2 ans). Le montant servira à soutenir l'acquisition d'équipements pour la construction du premier centre d'essais automobiles au Maroc (et en Afrique).

Objectifs du Projet

Le groupe FEV et le groupe UTAC s'associent pour créer une joint-venture (l'« Emprunteur » ou la « JV » ou « ATC »), qui sera le premier centre d'essais automobiles au Maroc (et en Afrique) proposant une offre de services complète à divers équipementiers et constructeurs. Après le lancement des activités Stellantis au Maroc en 2019 et le transfert d'une partie des activités de développement de ses groupes motopropulseurs à essence au Maroc, le groupe UTAC a créé UTAC Maroc, qui intervient pour les pistes d'essais et la vérification d'autres composants, et le groupe FEV a créé FEV Afrique du Nord, société intervenant dans l'ingénierie et les essais concernant les groupes motopropulseurs.

Dans le cadre de cette JV, FEV Afrique du Nord et UTAC Maroc auront des activités complémentaires, chaque entité conservant ses technologies exclusives : FEV Afrique

du Nord testera les groupes motopropulseurs sur ses propres bancs d'essai et bancs dynamométriques et UTAC Maroc se chargera de tester les pistes d'essais et d'autres composants, ainsi que d'organiser des activités événementielles et de formation.

Impact sur la transition

Note de l'impact attendu sur la transition : 66

Compétitivité : le projet appuiera la création du premier centre d'essais automobiles de grande envergure en Afrique. En établissant ce centre au Maroc, le projet favorisera l'approfondissement et l'élargissement de la filière automobile dans le pays. Le centre d'essais sera certifié ISO 9001, ISO/CEI 17025 et ISO/CEI 17043. Ces certifications sont caractéristiques des centres d'essais automobiles européens qui travaillent en collaboration avec des équipementiers de premier plan.

Inclusion : La Société concevra et proposera un programme de formation pour les jeunes vivant à Oued Zem (une région marocaine n'ayant pas facilement accès à ce type d'opportunités).

Le Client

Le centre d'essais automobiles (l'« Emprunteur » ou la « JV » ou « ATC »), est une société entièrement nouvelle établie au Maroc, détenue à 50 % par FEV Afrique du Nord (appartenant elle-même au groupe FEV, prestataire de services allemand sur le segment du développement de véhicules et de systèmes de transmission) et à 50 % par UTAC Maroc (appartenant elle-même au groupe UTAC, leader et expert européen dans la prestation de services de mobilité terrestre : essais, homologation et certification).

Financement de la BERD

12 000 000 euros

Le montant apporté par la Banque servira à financer l'acquisition d'équipements en rapport avec le centre d'essais, qui sera exploité par l'Emprunteur.

Coût total du Projet

Le financement total du projet comportera le prêt de la Banque, des contributions des Promoteurs et les flux de trésorerie générés en interne.

Additionnalité

L'additionnalité de la Banque vient de la structure de financement proposée, qui n'est pas facilement disponible sur le marché et qui est nécessaire pour monter le projet, et de la longue échéance du prêt de la BERD (libellé en euro), qui est requise pour correspondre au cycle de rentabilité des dépenses d'investissement de la nouvelle

entreprise ATC, les risques initiaux étant plus élevés et le remboursement devant se faire sur le long terme.

Synthèse environnementale et sociale

Catégorie B (PES 2019). Les risques et les impacts environnementaux et sociaux (E&S) associés à la construction et à l'exploitation d'un nouveau centre d'essais automobiles ont déjà été identifiés. Des vérifications au titre de l'obligation de diligence ont été effectuées en étudiant un questionnaire et l'ensemble des informations fournies par le Client, et à l'aide d'un suivi sous forme de questions-réponses accompagné d'entretiens avec la direction. Il est ressorti des vérifications au titre de la diligence E&S que les normes E&S des deux Promoteurs s'appliqueront à la nouvelle Société, et que la nouvelle Société aura les capacités internes d'exercer ses activités conformément aux Exigences de performance (EP), avec le soutien des deux Promoteurs. Le Plan d'action environnemental et social (PAES) a été convenu avec le Client.

La Société (ATC) s'est engagée à concevoir un système de gestion intégré et à obtenir les certifications ISO 14001 et ISO 45001 six mois après le début de l'exploitation. Les principales procédures actuellement en place au sein des groupes FEV et UTAC seront reproduites au Maroc au niveau d'ATC, ainsi que l'a confirmé le PAES. Parmi ces procédures figurent la gestion de la chaîne d'approvisionnement (questionnaire de référencement comportant des questions sur la santé, la sécurité et l'environnement (SSE) avant la sélection d'un nouveau fournisseur, évaluation annuelle du fournisseur existant, Code de conduite pour les fournisseurs) et un Code déontologique pour le personnel.

La Société élaborera une Politique des ressources humaines conforme à l'EP 2 (comportant notamment une composante sur la violence et le harcèlement fondés sur le genre), ainsi qu'un mécanisme de griefs pour les employés, comme le demande le PAES. Les Promoteurs ont mené une comparaison pour analyser les salaires dans les entreprises exerçant leurs activités dans le secteur automobile au Maroc et conclut que les salaires proposés par ATC sont à un niveau similaire.

Le centre d'essais automobiles est situé sur une ancienne mine de phosphate (datant des années 50). Le site (455 ha) est détenu par OCP et loué à ATC. Bien que la construction en cours relève de la responsabilité d'OCP (et se déroule conformément aux normes SSE d'OCP), ATC participe aux réunions hebdomadaires sur site et reçoit des copies des comptes rendus de ces réunions. Aucun incident concernant la sécurité n'a été signalé à ce jour. Selon les Promoteurs, personne n'utilisait le site au début du Projet.

Une étude du sol a été réalisée en 2020 pour évaluer les niveaux de contamination dues aux activités minières antérieures. Elle a révélé quelques zones contaminées, qui seront dépolluées par OCP avant le début des opérations, comme le confirme le PAES. Toute contamination supplémentaire identifiée à la fin du contrat de bail à long terme relèverait de la responsabilité d'ATC. L'électricité sera fournie par le réseau national. Du carburant sera utilisé pour les essais portant sur les véhicules (45 essais

par mois) ; l'installation comportera une station-service pour le ravitaillement en carburant, des réservoirs de diesel (160 m³) et 50 réservoir spéciaux de carburant (0,2 m³ chacun). Les réservoirs souterrains, ainsi que les conduites souterraines, seront en acier inoxydable à double parois et équipés d'un système de détection de fuites. ATC désignera une personne responsable pour la gestion de matières dangereuses, telles que mentionnées dans le PAES. Le PAES requiert en outre que, pour l'arrosage de la piste d'essais sur sol mouillé (environ 6 000 m³/a), ATC n'utilise pas d'eau potable mais plutôt de l'eau recyclée provenant de sites industriels voisins. Les émissions des gaz d'échappement lors des essais sur les moteurs sont estimées à 1 650 t/a de CO₂.

La Banque contrôlera la mise en œuvre du PAES complémentaire en examinant les rapports environnementaux et sociaux annuels et en échangeant avec la Société si nécessaire.

Coopération technique et financement sous forme de subvention

s.o.

Contact au sein de l'entreprise

Stephanie Azuelos
stephanie.azuelos@utac.com
Autodrome de Linas-Montlhéry - BP 20212 - 91311 Montlhéry Cedex France

Dernière mise à jour du DSP en anglais

24 février 2022

Comprendre la Transition

Pour en savoir plus sur l'approche de la BERD quant à la mesure de l'impact sur la transition, [cliquer ici](#).

Opportunités commerciales

Pour les opportunités commerciales ou la passation de marchés, contacter la société cliente.

Pour les opportunités commerciales avec la BERD (hors passation de marchés), nous contacter :

Tél : +44 20 7338 7168

Courriel : projectenquiries@ebrd.com

Pour les Projets du secteur public, consulter [Passation de marchés](#) sur le site de la BERD, ou :

Tél : +44 20 7338 6794

Courriel : procurement@ebrd.com

Questions d'ordre général

Les questions spécifiques peuvent être envoyées via l'un des [formulaire de contact](#) de la BERD.

Politique environnementale et sociale (PES)

La [PES](#) et les Exigences de performance (EP) y afférentes définissent les modalités de mise en œuvre par la BERD de son engagement en faveur de la promotion d'un « développement sain et durable du point de vue de l'environnement ». La PES et les EP contiennent des dispositions spécifiques exigeant des clients qu'ils se conforment à la législation nationale applicable en matière d'information et de consultation du public, et qu'ils mettent en place un mécanisme de règlement des griefs pour recueillir les problèmes et les plaintes des parties prenantes, et en faciliter la résolution, en particulier concernant la performance environnementale et sociale du Client et du Projet. En fonction de la nature et de l'ampleur des risques et impacts environnementaux et sociaux du Projet, la BERD demande en outre à ses clients de communiquer les informations qui s'avèrent nécessaires concernant les risques et impacts des Projets, ou de mener des consultations pertinentes auprès des parties prenantes concernées puis d'examiner leurs réactions et d'y répondre.

Pour plus d'informations à propos des pratiques de la BERD dans ce domaine, consulter la [PES](#).

Intégrité et conformité

Le ou la Responsable de la déontologie de la BERD encourage une bonne gouvernance et assure l'application des normes d'intégrité les plus rigoureuses à toutes les activités de la Banque, en conformité avec les meilleures pratiques internationales. Des vérifications au titre de l'obligation de diligence sont effectuées pour contrôler l'intégrité de tous les clients de la Banque afin d'établir que les projets ne présentent pas de risques inacceptables, en termes d'intégrité ou de réputation, pour la Banque. La BERD est convaincue que l'identification et la résolution des problèmes pendant les phases d'évaluation et d'approbation des projets constituent le moyen le plus efficace d'assurer l'intégrité des transactions de la Banque. Le ou la Responsable de la déontologie joue un rôle essentiel dans ces efforts de prévention, tout en contribuant au contrôle des risques en matière d'intégrité associés aux Projets une fois les investissements réalisés.

Le ou la Responsable de la déontologie est également chargé(e) d'enquêter sur les allégations de fraude, de corruption ou de manquement dans le cadre des Projets financés par la BERD. Toute personne, interne ou externe à la Banque, suspectant un

cas de fraude, de corruption ou de manquement, peut le reporter par écrit au ou à la Responsable de la déontologie de la BERD, en envoyant un courriel à l'adresse électronique compliance@ebrd.com. Tout signalement, même anonyme, fera l'objet d'un suivi par le ou la Responsable de la déontologie et sera examiné. Les signalements peuvent être rédigés dans toutes les langues de la Banque et de ses pays d'opérations. Les informations transmises doivent l'être en toute bonne foi.

Politique d'accès à l'information (PAI)

La PAI définit la manière dont la BERD diffuse les informations et consulte ses partenaires pour favoriser une meilleure sensibilisation et connaissance de ses stratégies, politiques et opérations, depuis son entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2020. Consulter la page concernant la [Politique d'accès à l'information](#) sur le site Internet de la BERD pour savoir quels types d'informations sont disponibles en ligne.

Les demandes d'informations spécifiques peuvent être envoyées via l'un des [formulaire de contact](#) de la BERD.

Mécanisme indépendant de responsabilisation dans le cadre des projets (MIRP)

Si les efforts pour aborder des préoccupations environnementales, sociales ou de divulgation au public avec le Client ou la Banque (par exemple via le mécanisme de règlement des griefs du Client au niveau du Projet, ou bien via un échange direct avec la Direction de la Banque) n'ont pas abouti, les personnes ou organisations peuvent adresser leurs préoccupations au Mécanisme indépendant de responsabilisation dans le cadre des projets (MIRP) de la BERD.

Le MIRP examine en toute indépendance les problèmes liés aux Projets qui auraient provoqué, ou seraient susceptibles de provoquer, un préjudice. L'objectif du Mécanisme est : d'encourager le dialogue entre les parties prenantes du Projet en vue de la résolution de problèmes environnementaux, sociaux ou de divulgation au public ; de déterminer si la Banque a respecté sa [Politique environnementale et sociale](#) et les dispositions spécifiques aux Projets de sa [Politique d'accès à l'information](#) ; et le cas échéant, de remédier à tout cas de non-conformité à ces politiques, tout en prévenant un futur problème de non-conformité de la Banque.

Consulter la page Internet du [Mécanisme indépendant de responsabilisation dans le cadre des projets](#) pour en apprendre plus sur le MIRP et son mandat, pour connaître les modalités de [dépôt d'un Recours](#), ou pour contacter le MIRP par courriel à l'adresse ipam@ebrd.com afin d'obtenir des conseils ou des précisions sur le MIRP et le dépôt d'un recours.