

LA ROUTE EST LONGUE POUR ADM

Bilan. Après un quart de siècle d'existence, Autoroutes du Maroc (ADM) n'arrive toujours pas à rentabiliser ses projets. Pour y parvenir, elle devra attendre 2034. Le point sur un business qui tarde à générer de l'argent.



réaliser le programme d'investissement, tout en assurant la viabilité financière de la société », assure Benazzouz. Parmi les principaux projets d'ADM figurent la construction de l'autoroute Safi-El Jadida, longue de 143 km, et celle du contournement de Rabat. La société compte également ouvrir à la circulation, en 2015, le tronçon Berrechid-Khouribga sur une longueur de 77 km, ce qui portera le linéaire global des autoroutes en service à 1588 km, soit près de 88% du programme autoroutier concédé à la société et qui s'élève à 1800 km. ADM a déjà achevé la réalisation de 1511 km d'autoroutes opérationnelles pour un cumul d'investissement de 45 milliards de dirhams. Au Maroc, la construction d'un kilomètre d'autoroute coûte près de 30 millions de dirhams. « La contribution de l'Etat dans ce plan d'investissement se limite à 13 milliards de dirhams, largement compensés par ses économies en termes de mise à niveau du réseau national et de sa maintenance, sans compter les gains en termes de sécurité routière, qui est trois fois meilleure sur autoroute, et le gain de temps pour les usagers », soutient Anouar Benazzouz. Les aires de repos représentent l'autre manne financière d'ADM. Elles sont des sous-concessions que la société attribue de manière ponctuelle moyennant un cahier des

Les tarifs du péage pourraient bien augmenter l'année prochaine. Et ce n'est pas Anouar Benazzouz, directeur général d'Autoroutes du Maroc (ADM), qui s'y opposera. « ADM n'a procédé à aucune augmentation de prix depuis 2005, à l'exception de la répercussion de l'augmentation de la TVA en 2008 qui est passée de 7 à 10% », justifie-t-il. Il faut dire que le gouvernement Benkirane a déjà prévu, dans son projet de Loi de Finances 2015, un relèvement de la TVA sur les droits de péage à 20%

au lieu de 10% actuellement, ce qui aura forcément un impact sur les tarifs. Pour Benazzouz, « les tarifs du péage doivent, en principe, être augmentés de manière régulière, ne serait-ce que pour faire face au taux d'inflation. Le principe du péage repose sur l'utilisateur payeur et non sur le contribuable. Ses revenus servent à l'entretien de l'infrastructure, à l'amélioration du service et à l'extension du réseau ». Le péage est la principale source de revenus de l'entreprise publique, et c'est sur cette base que son business model est construit.

L'argent de l'asphalte

La Société nationale des Autoroutes du Maroc a été créée en 1989 pour doter le pays d'une infrastructure autoroutière répondant à ses besoins de mobilité et de compétitivité. En gros, la principale mission de la société est de construire et d'exploiter le réseau autoroutier national dans un cadre contractuel avec l'Etat, matérialisé par des contrats-programmes dont le dernier est celui de 2008-2015. « Le modèle économique adopté pour le financement des autoroutes prend en considération les besoins financiers pour

charges étoffé. Le prestataire en charge d'une aire de services, en général une compagnie pétrolière, exploite l'aire concédée et ses dépendances en versant à ADM une redevance annuelle, dont le taux est généralement fixé sur la base d'un forfait majoré d'un intéressement sur le chiffre d'affaires.

37 milliards de dettes

Les investissements capitalistiques de la Société nationale des Autoroutes du Maroc sont financés à hauteur de 80% par des emprunts concessionnels contractés auprès des bailleurs de fonds internationaux. Ces investissements correspondent principalement à la construction de nouvelles sections autoroutières et se poursuivent conformément au contrat-programme signé avec l'Etat en

2008. « *Les prêts concessionnels accordés à ADM sont octroyés avec la garantie de l'Etat. Ainsi, toutes les demandes de financement sont adressées par le ministre de l'Economie aux bailleurs de fonds potentiels en*

Les recettes du péage sont la principale source de revenu d'ADM

cohérence avec la politique de ce ministère. Et c'est grâce aux revenus du péage qu'ADM honore ses engagements. Toutefois, pour faire face à des gaps de trésorerie bien identifiés lors de la conclusion de contrats-programmes, ADM recourt à des emprunts obligataires », toujours selon Benazzouz. Résultat, la dette de

la société s'élevait à 37 milliards de dirhams à la fin du premier semestre 2014. « *Le remboursement de ces prêts se fait progressivement sur plusieurs années, selon un échéancier prédéfini », précise la direction de la société.*

La rentabilité... dans 20 ans

Pour l'heure, on ne peut pas parler de rentabilisation des projets d'autoroutes entrepris par Autoroutes du Maroc. Le résultat net affiche une perte de 412 millions de dirhams au premier semestre 2014. « *La rentabilisation des projets de construction est une affaire de montage global. Dans les domaines de développement de l'infrastructure comme celui des autoroutes, si on visait la rentabilité de chaque tronçon, il y en a certains qu'on n'aurait pas*

*construits car le niveau de trafic y est faible. C'est pour cela que la rentabilité est considérée dans son ensemble », explique Anouar Benazzouz. En clair, dans les conditions actuelles de concession, ADM ne sera bénéficiaire qu'à partir de 2034. L'attribution de nouveaux tronçons dans le cadre du futur schéma autoroutier à la société aura inéluctablement un impact sur ses équilibres financiers et sur le délai du retour sur investissement. Pour le patron de la société, « *la raison d'être d'une institution comme ADM est l'aménagement du territoire et la création d'un impact socio-économique important. La recherche de la seule rentabilité financière pour ce type de projets n'est pas forcément l'objectif ultime ».**

BTISSAM ZEJLY  @bzejly