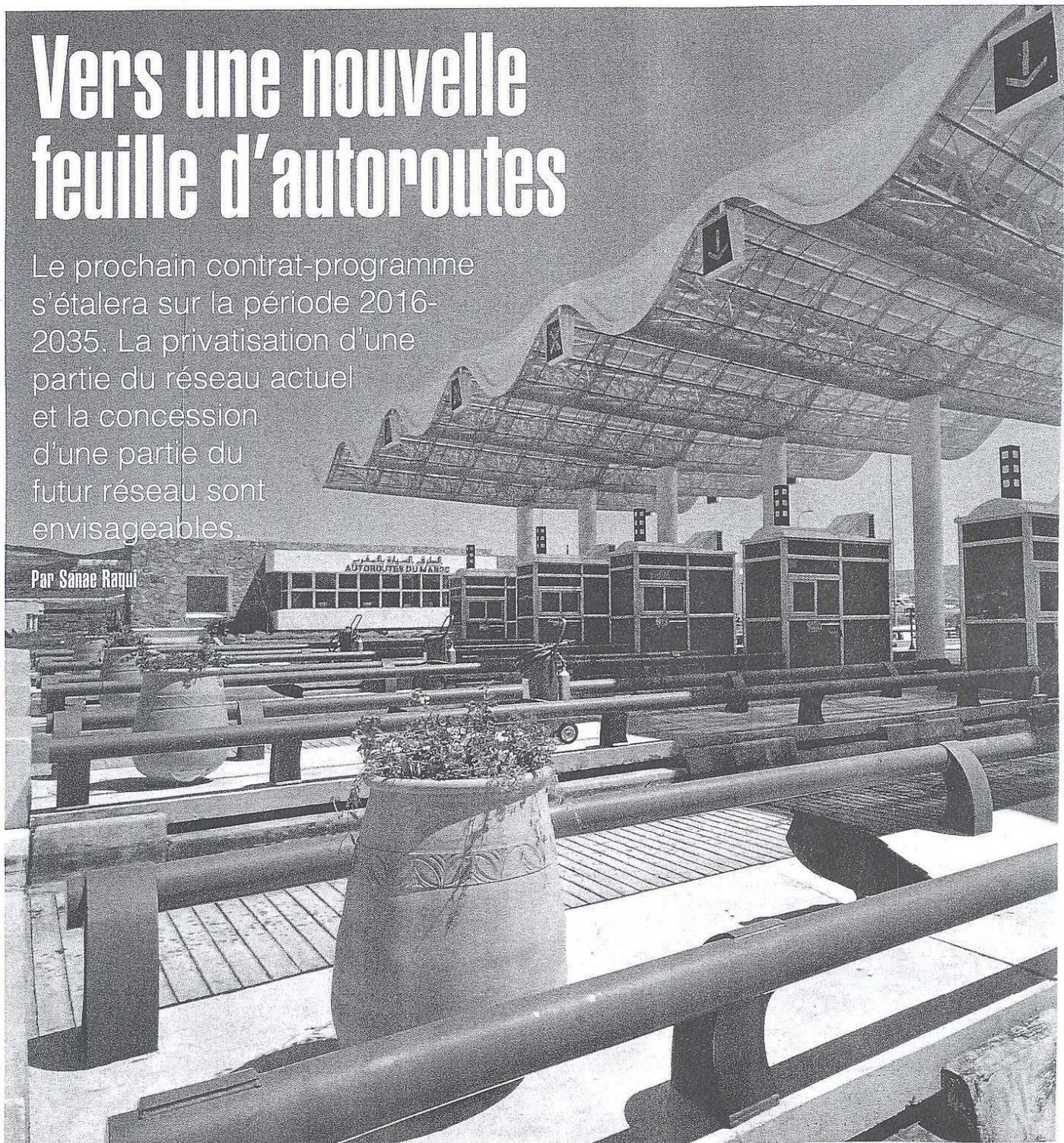


Autoroutes du Maroc

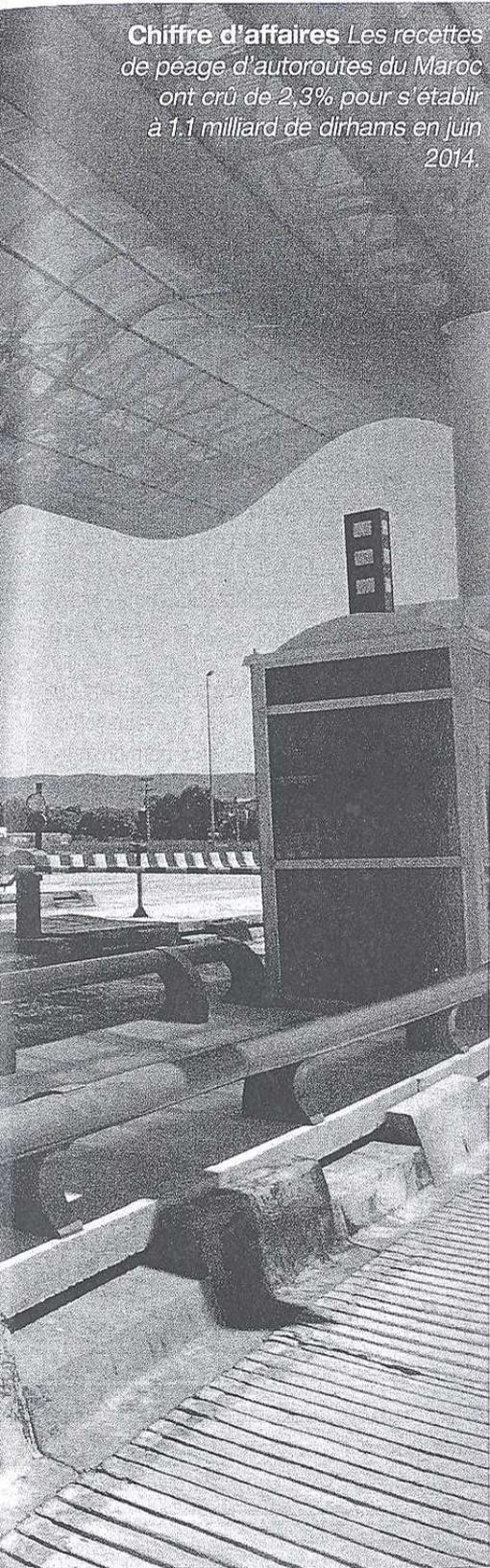
Vers une nouvelle feuille d'autoroutes

Le prochain contrat-programme s'étalera sur la période 2016-2035. La privatisation d'une partie du réseau actuel et la concession d'une partie du futur réseau sont envisageables.

Par Sanae Raoui



Chiffre d'affaires Les recettes de péage d'autoroutes du Maroc ont crû de 2,3% pour s'établir à 1.1 milliard de dirhams en juin 2014.



Fin 2015 marquera l'achèvement du méga-chantier structurant destiné à doter le Royaume de 1.800 kilomètres d'autoroutes. Ainsi, dans presque une année la société nationale des Autoroutes du Maroc (ADM) aura achevé son contrat-programme 2008-2016, qui a nécessité un investissement global de 45 milliards de dirhams. Y aura-t-il un autre programme de construction des autoroutes? Et une fois que le Maroc aura achevé son réseau d'autoroutes que deviendra ADM? A la première question, Anouar Benazzouz, directeur général d'ADM, répond sagement que «la décision d'entamer un nouveau programme autoroutier est du ressort du ministère de l'Équipement, du Transport et de la Logistique. C'est lui qui choisit les priorités nationales en termes d'aménagement de territoire». Il laisse filtrer tout de même que son entreprise est en cours de négociation avec le ministère de tutelle. «ADM dispose de l'expertise dans le domaine. Nous avons étudié tous les scénarios possibles, ceci au cas où le ministère décidait d'un nouveau contrat-programme 2016-2022», annonce le DG. Des tractations confirmées par Abdelaziz Rabbah, le ministre de l'Équipement. «Nous sommes en train de mener un certain nombre d'études d'évaluation dans une optique prospective pour arrêter un nouveau schéma autoroutier. Nous estimons que nous serons au rendez-vous en 2015 pour décliner une nouvelle feuille de route pour le réseau autoroutier national dans le cadre d'un nouveau contrat programme défini pour la période 2016-2035». Dans cette perspective, les parties prenantes ont déjà procédé à plusieurs simulations qui tiennent compte à la fois des dimensions technique, économique et sociologique. La nouvelle feuille de route devra inclure la convention signée récemment devant Sa Majesté pour le Grand Casablanca, notamment le triplement de la route de l'aéroport, et la réalisation de la route Médiouna-Berrechid. Côté

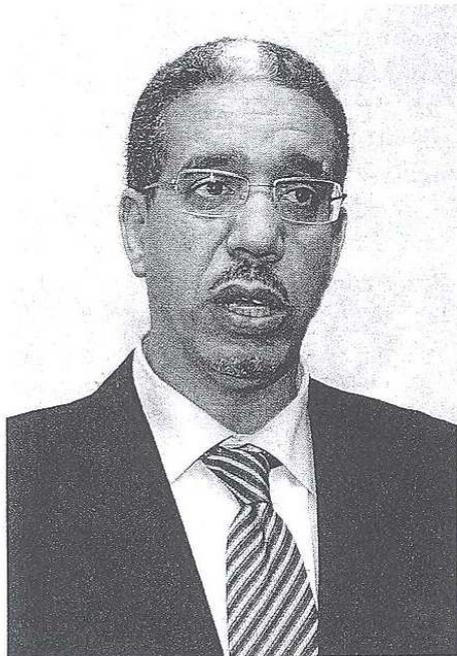
financement, elle devra examiner davantage «le recours au Partenariat Public-Privé», comme l'affirme Rabbah. «Ce type de mécanisme pourrait se baser sur un modèle mixte, qui prendra en considération la privatisation d'une partie du réseau autoroutier actuel et la concession d'une partie du futur réseau si les conditions d'une rentabilité meilleure se trouvent réunies».

Supposons maintenant que le Royaume a réalisé un réseau autoroutier couvrant tout son territoire, quel serait alors le rôle d'Autoroutes du Maroc? Disparaîtra-t-elle ou deviendra-t-elle un simple collecteur de fonds pour le compte de l'État? «ADM a été conçue pour prendre en charge la construction, l'exploitation et l'entretien des autoroutes, même si le programme de construction s'achève, ADM existera toujours pour continuer à faire les deux autres métiers restants», explique Rabbah. Ce dernier projette même un nouveau métier pour ADM; en l'occurrence «le développement de nouveaux services, comme la création et la gestion de nouveaux parkings et pourquoi pas des hôtels».

Modèle économique sain

En tout cas, si le Maroc a réussi à réaliser le deuxième réseau autoroutier en Afrique, après l'Afrique du Sud (avec 3.600 km d'autoroutes), c'est parce que l'État a choisi de créer ADM et lui procurer un modèle économique unique. Il s'appuie sur l'autofinancement généré par l'exploitation, les apports en capital de l'État et du Fonds Hassan II pour le Développement Économique et ---

«Le modèle économique d'Autoroutes du Maroc ne présente aucune défaillance»



Rabbah Le futur schéma autoroutier trouvera, le moment venu, son modèle financier.



Benazzouz On ne nous demande pas d'être profitable, mais de faire l'aménagement du territoire.

--- Social, le recours à des emprunts concessionnels en dirhams ou en devises garantis par l'Etat, auprès du Fonds arabe pour le développement économique et social (Fades) et du BEI en l'occurrence, ainsi que l'émission d'emprunts obligataires garantis par l'Etat.

Grâce à ce modèle, il a été possible pour le Maroc de construire des autoroutes neuves, et ce tout en limitant la contribution de l'Etat à hauteur de 13 milliards de dirhams et en s'endettant auprès des institutions internationales à hauteur de 37 milliards. «La réussite de ce modèle suppose une confiance des bailleurs de fonds, qui s'est établie grâce aux performances d'ADM et à la rigueur avec laquelle la société a mis en place la conduite de ses projets», assure Benazzouz. Cependant, l'expérience de l'entreprise publique lui enseigne que la rentabilité des projets à venir dans le cadre du nouveau contrat-programme induira un certain nombre de coûts additionnels liés à la géographie et relief difficile des régions à desservir d'autant plus que ce genre d'initiative qui s'intègre dans une

vision d'aménagement de territoire n'est pas forcément un choix basé sur le seul critère de la rentabilité financière. «Dans ce cas d'espèce, nous nous retrouverons avec des tronçons d'autoroutes peu fréquentés ayant une rentabilité financière très faible mais avec un impact très positif sur le développement socioéconomique des régions desservies. Ces régions seront désormais connectées au reste du territoire national par des itinéraires mieux adaptés, favorisant ainsi une grande mobilité», explique le ministre de l'Équipement.

Si la mission de service public semble parfaitement remplie par ADM, il en est autrement pour sa pérennité financière. Ainsi, la lecture des états financiers de l'entreprise fait ressortir un résultat net annuel négatif avoisinant les 800 millions de dirhams. «On ne nous demande pas d'être une société profitable, on nous demande de faire l'aménagement du territoire. Notre modèle économique ne présente aucune défaillance, le premier jour ADM a été conçue sur cette base», se défend Benazzouz. Pour ce dernier donc, ce déficit est tout à fait sain. «ADM réalise à peu près 2,1 milliards de dirhams de recettes et nous avons une dette annuelle de 2,8 milliards de dirhams. Donc de manière in-

FOISSONNEMENT DE NOUVEAUX SERVICES

Depuis un an avec l'arrivée d'Anouar Benazzouz à la tête d'Autoroutes du Maroc, plusieurs nouveautés sont lancées. Il s'agit en l'occurrence de la solution de télépéage Jawaz qui est actuellement opérationnelle. Elle permet l'acquiescement du droit de péage sans que l'automobiliste soit obligé de s'arrêter et elle permet de faire la recharge en ligne. Le paiement par carte bancaire est désormais possible chez Autoroutes du Maroc. La convention avec le CMI est déjà signée, les TPE sont en cours de test, la solution sera opérationnelle avant la fin de l'année sur un premier périmètre. D'un autre côté, ADM a mis en place une application mobile pour Smartphone, qui permet grâce au GPS d'informer l'usager en temps réel des événements du trafic lors de ses trajets.

Sur un autre registre, l'entreprise a déployé un système d'appréciation et de notation des aires de service. «Le système de labellisation a pour objectif d'améliorer la qualité de service offerte sur les aires de service et de sensibiliser les compagnies pétrolières gérant ces aires au contrôle et à l'évaluation de leurs services de manière permanente», explique Benazzouz, DG ADM. Déjà quatre aires de services labellisés en mai 2014, 15 sont en cours de labellisation sur les 47 aires de repos présentes dans le réseau autoroutier. Chaque label est attribué pour une durée de 2 ans avec obligation de subir un audit annuel.

trinsèque nous réalisons un résultat net de -800 millions», explique-t-il. Et de poursuivre: «Notre situation financière est tout à fait transparente. D'ailleurs, nous avons un système de modélisation de notre rentabilité qui est révisé tous les deux ans de manière détaillée avec notre autorité de tutelle». Toutefois, l'objectif de rentabilité n'est pas une pure chimère et il semble qu'il serait réalisable à l'horizon 2030 si l'entreprise ne réalise aucun nouveau tronçon d'ici là. ■

sraqui@sp.ma