



ADM à vitesse modérée en 2014

• Un chiffre d'affaires en progression de 2,4%

• La dette dépasse les 37 milliards de DH

• L'après 2016 est déjà en chantier

AUTOROUTES du Maroc (ADM) négocie prudemment le dernier virage de son contrat-programme 2015 avec l'Etat. Le concessionnaire du réseau autoroutier national maintient son activité en progression, marquée par le remboursement de ses dettes et les obligations de résultats. «Le chiffre d'affaires de la société a progressé de 2,4% à fin 2014 pour s'établir à quelque 2,2 milliards de DH», déclare, d'emblée, Anouar Benazzouz, directeur général de la Société nationale des autoroutes du Maroc. Les recettes de péage ont bien sûr principalement contribué à ce chiffre.

Elles se sont établies à 2,3 milliards de dirhams, en hausse de 2,2% en comparaison à 2013. C'est toujours l'axe Rabat-Casablanca qui demeure le plus rentable, avec 453 millions de DH en recettes de péage en 2014, totalisant, aussi, le premier trafic du réseau (52.579 véhicules, en hausse de 3,7%). Les plus fortes hausses de recettes de péage sont relevées sur les axes Rabat-Kénitra (+4,5%) et Berrechid-Marrakech (+4,2%), avec des valeurs respectives de 107,5 millions de DH et 342 millions de DH. Mais l'efficacité n'est pas au rendez-vous partout. Les recettes ont plongé de près de 3% sur l'axe Fès-Oujda, l'une des liaisons les plus chères du réseau en termes de coûts de réalisation (près de 11 milliards de DH). «Ce tronçon nous a coûté très cher, mais c'est un effort d'investissement nécessaire», tient à préciser le management d'ADM. Le seul bémol aux performances financières de la société se situe dans le recul de son résultat financier, déficitaire d'un peu plus de 1 milliard de DH. Le management d'ADM explique cela par «l'importance des charges d'intérêts des prêts contractés par la société pour soutenir l'ef-

Fès-Oujda gâche le tableau des recettes (en milliers de DH)					
Recette de péage (en KDH)	2013	2014	Evolution 2014/2013	Evolution 2014/2013 VL	Evolution 2014/2013 PL
Casablanca - Rabat	437.424	453.542	3,70%	3,10%	5,00%
Rabat - Kénitra	102.875	107.508	4,50%	4,80%	4,0%
Kénitra - Tanger Est	311.126	317.260	2,0%	1,70%	2,50%
Tanger Est - Tanger Med	47.506	49.087	3,30%	5,80%	0,70%
Rabat - Fès Ouest	260.788	262.085	0,50%	0,50%	0,30%
Fès - Oujda	152.715	148.694	-2,60%	-3,0%	-1,60%
Contournement de Casablanca	109.702	104.443	-4,80%	-5,0%	-3,50%
Casablanca - Berrechid Nord	160.141	166.203	3,80%	3,60%	5,10%
Berrechid - Marrakech	328.855	342.589	4,20%	2,50%	8,40%
Marrakech - Agadir	200.841	206.666	2,90%	1,40%	5,30%
Casablanca - El Jadida	145.196	143.378	-1,30%	-1,0%	-1,90%
Tétouan - Fnideq	17.638	17.249	-2,20%	-2,40%	-0,80%
Khouribga - Beni Mellal ⁽¹⁾	-	6.122	-	-	-
Total	2.274.806	2.324.828	2,20%	1,80%	3,20%

(1) Autoroute ouverte le 17 mai 2014
Source: ADM

VL: Véhicule léger
PL: Poids lourd

Evidemment, l'axe Casablanca-Rabat continue de faire le gros des objectifs de rentabilité du réseau. En moyenne, l'amortissement comptable s'étend sur 50 ans pour un projet autoroutier

fort d'investissement», estimées à 1,5 milliard de DH en 2014. S'y ajoutent quelque 570 millions de DH de provisions constituées relatives aux risques de change liés à ces prêts. Valeur d'aujourd'hui, l'ardoise de dettes d'ADM a dépassé la barre des 37 milliards de DH. «La renégociation de cette dette fait partie de notre stratégie», explique Benazzouz. «Nous avons de très bonnes relations avec nos principaux bailleurs de fonds», poursuit-il. Par ailleurs, le total bilan de la société s'est établi à 48,5 milliards de DH en 2014, en hausse de 4%.

Sur le volet opérationnel, ADM exploite aujourd'hui un total de 1.511 km d'autoroutes. L'objectif est de passer à 1.800 dès 2016, selon les engagements pris auprès

de l'Etat. La toute prochaine étape sera l'ouverture «imminente» du tronçon Berrechid-Khouribga, sur 77 km. Par contre, le chantier de la liaison El Jadida-Safi (143 km) avance au ralenti avec 45% de niveau de réalisation. Des problèmes d'expropriation pèseraient sur la mise à disposition du foncier. La société planche d'ailleurs déjà sur les scénarii de l'après 2016. Un nouveau contrat programme est en chantier. La poursuite de l'extension du réseau et le relèvement de qualité du service en seront les grands axes. □

Safall FALL

Pour réagir à cet article:
courrier@leconomiste.com