

# **PARTENARIAT PUBLIC PRIVE**



## **CAS DES CONCESSIONS DES AUTOROUTES MAROCAINES**

ENPC Justin MIHIGO  
PPP: Cas des  
autoroutes marocaines  
2006/07

# PLAN

- **A/ Généralités**
- **B/ Etat et concessions des autoroutes au secteur privé – Configuration des acteurs**
- **C/ Evaluation de la subvention cible à accorder par l'Etat: « Cas de l'autoroute Casablanca- El Jadida»**
- **D/ Présentation de la Société Nationale des Autoroutes du Maroc (ADM)**

# A/ Généralités

## A.1. Définition:

- « Les contrats de partenariat sont des contrats globaux par lesquels une personne publique ou une personne privée chargée d'une mission de service public associe un tiers:
- Soit au financement, à la conception, la réalisation ou la transformation et l'exploitation ou la maintenance d'équipements publics
  - Soit au financement, à la conception et à la mise en œuvre d'une opération de prestation de services. »<sup>1</sup>

<sup>1</sup>Projet d'ordonnance sur le contrat de partenariat (2004)

# A/ Généralités

## A.2. Objet et bref aperçu historique:

L'objet du recours à des capitaux privés ⇔ faire face à l'explosion du besoin d'investissement du secteur public, sans aggraver les déficits publics.

1<sup>ère</sup> étape: 1969 – 1979: Tentatives de rationalisation des choix budgétaires:

- ⇒ Opter pour les autoroutes sur les couloirs circulés pouvant connaître des situations de congestion plutôt que continuer à faire des aménagements de capacité sur les routes existantes.
- ⇒ En 1975: lancement de la construction de l'autoroute Casablanca – Rabat (*de 1975 à 1987: soit plus d'une décennie!*), bénéficiaire du 1<sup>er</sup> prêt de la Banque Mondiale dans le secteur routier.

(Source: Société Nationale des Autoroutes du Maroc, ADM, [www.adm.co.ma](http://www.adm.co.ma))

# A/ Généralités

## A.2. Objet et bref aperçu historique (suite):

2<sup>ème</sup> étape: 1979 – 1989: Fortes pénuries budgétaires et démarrage du programme d'ajustement structurel:

⇒ Nécessité de développer des *nouveaux mécanismes de financement pour faire face aux besoins d'investissements*.

⇒ Un appel d'offres international pour une concession privée, celle de Casablanca – Kenitra, s'est révélé infructueuse.

3<sup>ème</sup> étape: à partir de 1989: Création de l'ADM et accélération du programme autoroutier (1500 km d'autoroutes à réaliser à l'horizon 2010):

⇒ Mise en place de **concession autoroutière** sous *péage*.

(Source: Société Nationale des Autoroutes du Maroc, ADM, [www.adm.co.ma](http://www.adm.co.ma))

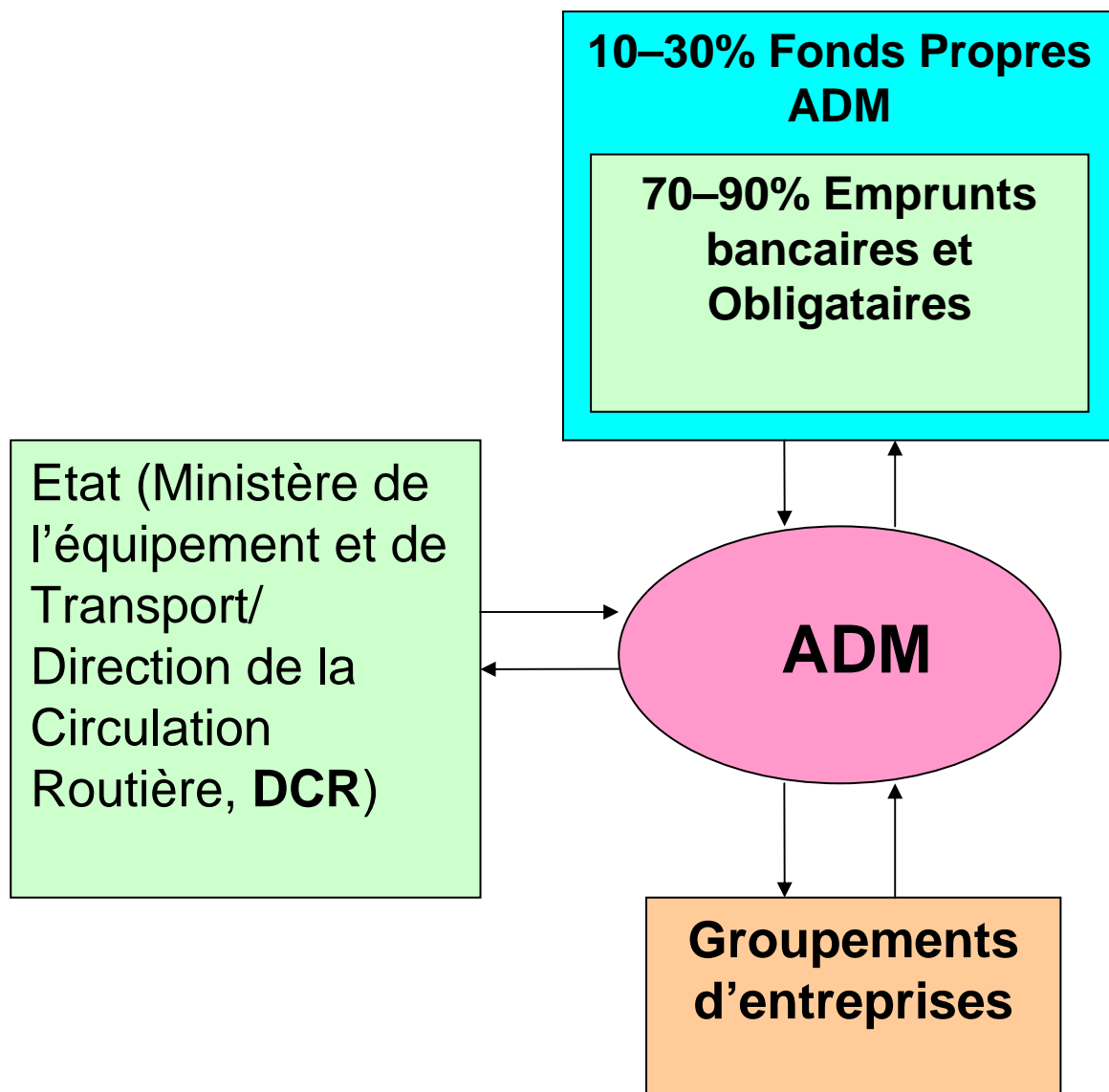
# A/ Généralités

## A.3. Avantages « attendus » du PPP:

- Dégager de nouvelles ressources financières en mobilisant des fonds privés
- Partager les risques entre les cocontractants public et privé
- Améliorer le service public aux usagers par le biais de l'introduction de « valeurs » du secteur privé [culture du service clientèle, productivité accrue, meilleur entretien du patrimoine]
- Définir des solutions innovantes grâce à la capacité d'innovation et la compétitivité des entreprises privées
- Améliorer le délai de réalisation des ouvrages
- PPP ⇔ processus « gagnant - gagnant » entre le public et le privé.

(Source : PROUVOST Stanislas, « PPP : Mise en œuvre du contrat de partenariat », Thèse professionnelle, MAP (Mastère spécialisé Action Publique), Juin 2004/ Directeur : Mme Elisabeth CAMPAGNAC)

## B/ Etat et concessions des autoroutes au secteur privé – Configuration des acteurs



## **B/ Etat et concessions des autoroutes au secteur privé – Configuration des acteurs**

### **PRINCIPAUX ACTEURS:**

- Etat ⇔ concédant
- ADM ⇔ société concessionnaire, maître d'ouvrage (maître d'ouvrage délégué): réception, construction, exploitation et entretien des infrastructures autoroutières.
- Fonds d'Investissements, Banques et autres créanciers ⇔ Investisseurs
- Groupements d'entreprises ⇔ exécution, assistance maîtrise d'oeuvre, bureau de contrôles, expertises diverses...

# C/. Cas de l'autoroute Casablanca – El Jadida

## Chiffres clés du projet:

- Longueur : 81 km
- 1 Viaduc sur l'Oum Rbia : long de 449 m (ouvrage en béton précontraint) réalisé par SGTM (Maroc)
- Coût de la construction: près de 1 760 millions de dirham

Répartition: \* 1 600 millions de DH sous forme d'emprunts auprès de BEI (Banque Européenne d'Investissement), FADES (Fonds Arabe) et FKDEA (Fonds Koweïtien).

\* Le reste financé par les fonds propres d'ADM.

Rentabilité économique: 13,6 %

Rentabilité financière: 9 % (RF < RE)

# C/. Cas de l'autoroute Casablanca – El Jadida

- ❑ Mise en service: Le 04/11/06
- ❑ Réalisation (en 3 phases) par: groupement d'entreprises marocaines + Burhan (Koweït)
- ❑ **Evaluation de la subvention cible à accorder par l'Etat: (2 approches):**

- **Cas 1 : point de vue du promoteur:**

Il est logique que le rendement du capital propre d'un promoteur d'un projet soit à la hauteur de l'initiative prise et des risques encourus, mais il serait un peu exagéré de demander un rendement tout aussi élevé pour les emprunts.

## Evaluation de la subvention cible à accorder par l'Etat: (suite)

C'est pourquoi, une approche intermédiaire a été utilisée, consistant à calculer un *rendement moyen du capital global en fonction de la structure de base* (30% en fonds propres et 70% en emprunts).

On suppose que :

- les fonds propres doivent avoir un rendement égal à 20%,
- les emprunts doivent avoir un rendement égal au taux d'emprunt moyen du marché qui peut être évalué à 10 ou 11%.

=> le taux de rendement moyen = 13,7%.

La VAN du projet (au taux de 13,7%) = gap à financer par l'Etat (entièrement versé en début de période) = Subvention

# Evaluation de la subvention cible à accorder par l'Etat: (suite)

- **Cas 2 : point de vue de la collectivité ( = concedant):**

⇒ Tri-Eco > Tri-Fin (généralement)

La différence entre les deux TRI donne le rendement non perçu par le promoteur et qui est donc latent d'un point de vue purement financier.

*La question qui se pose est comment amener le projet, au moyen d'une diminution de son coût financier, à avoir un rendement financier équivalent à son rendement économique.*

# Evaluation de la subvention cible à accorder par l'Etat: (suite)

$VAN\_FIN(TRI\_ECO) < 0$ . Cette valeur, si elle vient en déduction du coût du projet à l'année "0", translatera la courbe de la  $VAN\_FIN$  vers le haut et fera coïncider les deux TRI.

Le  $TRI\_ECON = 13,6\%$

La  $VAN\_FIN(TRI\_FIN=9\%) = 0$

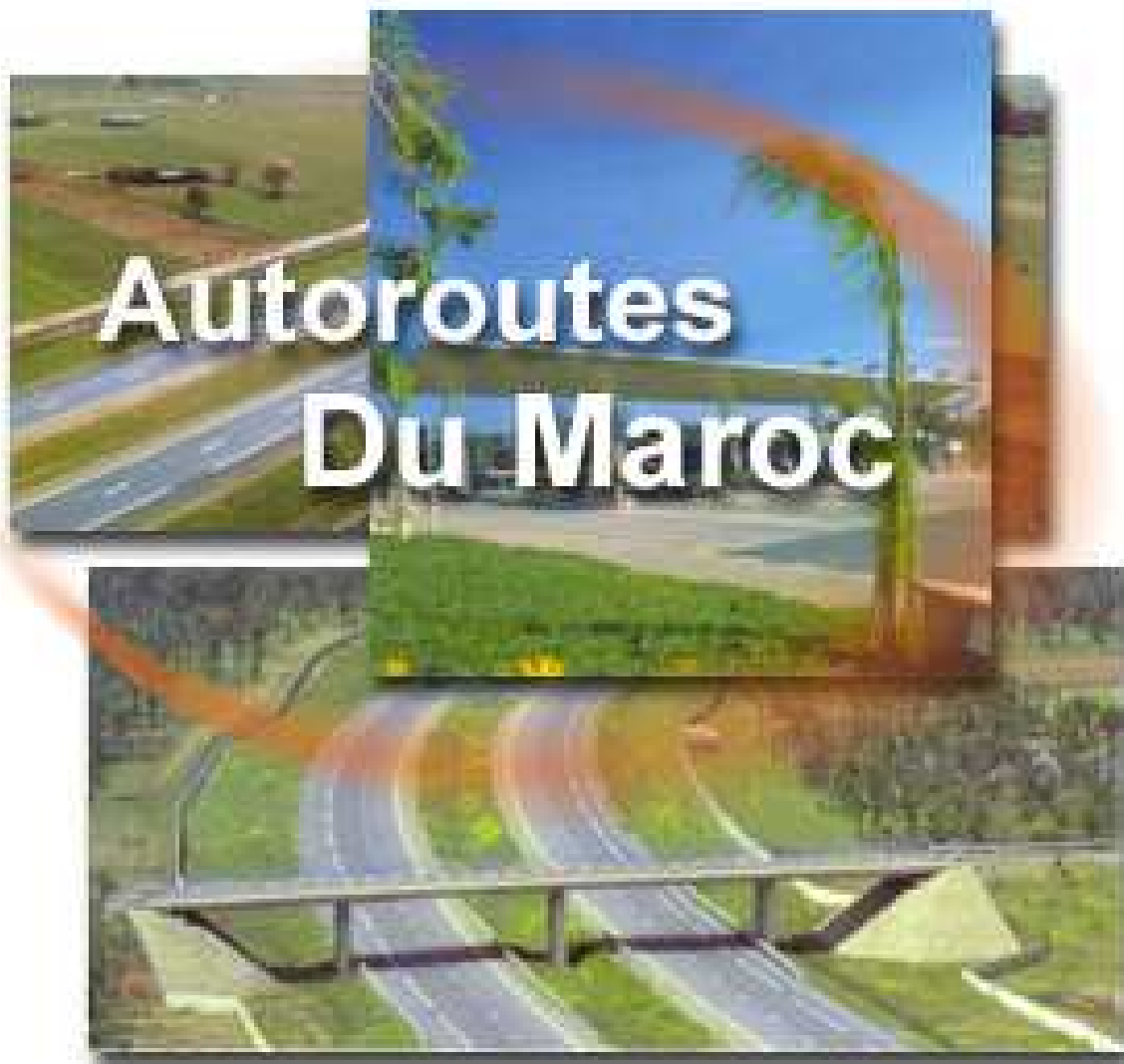
La  $VAN\_FIN(\text{taux} = 20\%) = -1.100 \text{ Mdh}$

La subvention souhaitée, selon le point de vue de la collectivité =  $-VAN\_Fin(TRI\_Eco)$ .

Elle s'interprète comme étant l'indemnisation à verser au promoteur par l'Etat, pour les bénéfices générés à la collectivité par le projet mais non perçus par le promoteur.

(Source: Ministère de l'équipement et de transport)





(Source: Société Nationale des Autoroutes du Maroc, ADM, [www.adm.co.ma](http://www.adm.co.ma))

ENPC Justin MIHIGO  
PPP: Cas des  
autoroutes marocaines  
2006/07

# D/. ADM: Société Nationale des Autoroutes du Maroc

- Forme juridique: Société anonyme
- Siège social: Hay Riad, Rabat
- Durée de vie: 99 ans
- Capital social (1000): 4 437 628 500 dirham
- Réseau autoroutier en exploitation: 639 km

## Répartition de ce capital:

- Fonds Hassan II: 50,70 %
  - Trésor Public: 41,35 %
  - Etablissements publics: 3,06 %
  - Banques et Institutions Financières: 1,04 %
  - Kuwait Investment Authority: 2,55 %
  - Autres: 1,30 %
- Régime fiscal: IS (35 %) et TVA (7 %) sur les recettes des péages

# D/. ADM: Société Nationale des Autoroutes du Maroc

- Missions:

La mission fondamentale d'ADM est la construction, l'entretien et l'exploitation du réseau autoroutier que lui concède l'Etat.

Chaque section d'autoroute concédée à ADM fait l'objet d'un *contrat de concession* qui fixe les droits et obligations du concédant et du concessionnaire.

# D/. ADM: Société Nationale des Autoroutes du Maroc

- **Cadre légal et réglementaire:**

Le cadre légal indispensable à la réalisation et plus particulièrement au financement d'un projet de concession autoroutier a été mis en place avec la loi 4-89, amendée par la loi 21-03 qui définit les autoroutes, prévoit la possibilité de concéder la construction, l'entretien et l'exploitation d'une autoroute. Le décret 2-89-189 pris pour l'application de la loi précitée prévoit que le concessionnaire peut être autorisé à percevoir des péages et des redevances pour installations annexes. Les modalités et les conditions relatives au paiement et à l'organisation du systeme de péage sont fixées par le gouvernement (Ministère de l'Equipement et du Transport et Ministère des Finances et de la privatisation).

# D/. ADM: Société Nationale des Autoroutes du Maroc

- **Cadre contractuel:**

La *convention de concession* et le *cahier des charges* qui lui est annexé sont visés par les départements de l'Équipement et des Finances pour ce qui concerne le concédant et par ADM. Ces documents sont approuvés par décret et traités en particulier.

- **Cadre fiscal:**

ADM étant une *société anonyme*, elle est assujettie à toutes les obligations fiscales et comptables des sociétés, notamment l'utilisation du code générale de normalisation comptable.

Toutefois, étant une société concessionnaire d'autoroutes, elle a obtenu un traitement fiscale particulier en ce qui concerne l'amortissement de ses immobilisations (amortissement sur la durée restant à courir de la concession) et ses provisions (provisions pour les réparations).



## MERCI POUR VOTRE ATTENTION