

ADM célèbre ses ouvrages d'art

• Une exposition sur cette thématique devant le Parlement

• Cet évènement retrace le développement du réseau autoroutier au Maroc

• Evolution de la société vers des prestations de service

LA société des Autoroutes du Maroc (ADM) est entrée en ville. Elle a choisi le boulevard Mohammed V, de Rabat, face au Parlement pour monter une exposition destinée à célébrer ses 30 ans d'existence. Cette manifestation, ouverte le 19 juillet et dure jusqu'au 30 août prochain, est axée sur la thématique des ouvrages d'art. «C'est une sorte d'invitation au voyage, en s'arrêtant sur ces ouvrages qui sont une partie essentielle du réseau autoroutier puisqu'ils en permettent la continuité



L'exposition de ADM à Rabat, ouverte le 19 juillet jusqu'au 30 août prochain, est axée sur la thématique des ouvrages d'art. Elle retrace les étapes essentielles du développement du réseau autoroutier au Maroc (Ph. Bziouat)

malgré les obstacles naturels qui se présentent. Raison pour laquelle ils sont les premiers construits avant les tronçons

qu'ils relient», souligne le DG Aziz Benazzouz. Le choix du site de l'exposition en plein air, est dicté par l'accessibilité des citoyens de la capitale et ceux qui passent par la capitale. Le but est que le plus de monde puisse la voir.

«Nous avons décidé de célébrer avec nos concitoyens les 30 ans de l'ADM. Compte tenu du changement de stratégie d'ADM qui est passée d'une société de construction à une entreprise de services, nous devons nous rapprocher des

En tout cas, les étapes phares de l'histoire des autoroutes du Maroc retiennent 4 dates. Si la première a été la création de la société en 1989, la deuxième est située en 1991. Ainsi, le gouvernement a fait le choix du péage pour l'usage du seul axe existant Rabat-Casablanca. Une décision stratégique qui consiste à dire que le péage était le seul moyen pour construire l'autoroute. La 3e étape intervient à partir de 1999. En effet, SM le Roi avait donné un nouveau souffle aux pouvoirs publics, aux tutelles de ADM pour que le nord, le sud et l'oriental soient raccordés par l'autoroute. Les questions financières se posaient, mais le montage du Fonds Hassan II pour le développement économique et social a donné un grand appui à l'ADM. Ainsi, il fallait se concentrer sur la construction au lieu de s'arrêter au débat de la rentabilité des autoroutes. Sinon l'axe de Fès-Oujda n'aurait pas été réalisé. «Ces débats n'existent plus, il s'agit d'une décision stratégique, vous vous concentrez sur la construction, le ministère des Finances et l'Equipement prennent en charge le financement», est-il expliqué. La dernière étape a été celle du changement opéré depuis quelques années pour passer d'une vocation de la construction à celle d'une société de services. C'est donc une nouvelle dynamique qui s'est enclenchée. «Surtout que nous avons 400.000 véhicules, plus de 1 million de passagers par jour. Tout cela nécessite de

Ecosystème

«AU départ, nous n'avions pas le savoir-faire, même les bureaux d'études étaient étrangers. L'équipe de démarrage de l'ADM avait une vision pour capitaliser cette expertise marocaine et a investi dans les ingénieurs. Les entreprises marocaines étaient des PME et n'avaient pas la capacité financière de prendre en charge toutes seules un marché. Pour faire 120 km, aucun marocain ne pouvait postuler. A ce moment, ADM a morcelé les marchés en plusieurs tronçons de 20, 30 km de sorte que les PME marocaines se mettaient en groupements pour décrocher un petit lot de 20 km. Avec le temps, les cahiers des charges sont devenus internationaux, chaque entreprise prenait un tronçon.

Au fil des années, ADM a ainsi accompagné l'écosystème des BTP autoroutes, devenu par la suite très performant au point que les entreprises marocaines ont commencé à travailler en Afrique. □

usagers de l'autoroute. Les citoyens ne connaissent pas notre métier», souligne le DG Aziz Benazzouz, en marge de l'exposition. Selon lui, ils passent dans l'autoroute sans savoir ce qu'il y a derrière, avec des zones géotechniques, des terrains à stabiliser, avec un travail profond dans la terre. La plupart des remarques négatives portent sur le goudron qui n'entre que dans 20 centimètres de l'autoroute. Pourtant, pour les œuvres d'art, on creuse parfois jusqu'à 40 ou 60 mètres pour trouver le bon sol. Tout ce travail dans la terre n'est pas exprimé parce que techniquement, il faut être aux faits des choses.

nouveaux services en matière notamment de sécurité, de confort, tout en fluidifiant le trafic. C'est une nouvelle mentalité à développer», indique le DG.

L'histoire de l'ADM est également liée à l'émergence d'un savoir-faire marocain dans le domaine. En effet, au début des autoroutes, les sociétés qui ont commencé à construire les premiers axes étaient italiennes, espagnoles... Mais par la volonté des dirigeants, les entreprises marocaines se sont progressivement imposées. □

M.C.
◆◆◆

Un nouveau mode opératoire pour ADM



• Amara appelle à opter pour des financements innovants

• Les indicateurs au vert après la maîtrise de la dette et des risques de change

• Miser sur l'attractivité du produit pour attirer le privé

- **L'Economiste: Pourquoi fêter 30 ans de l'ADM sous l'angle des ouvrages d'art?**

- **Abdelkader Amara:** Le but de cette exposition est de se rapprocher des citoyens utilisateurs de l'autoroute. Dans le génie civil et routier, les ouvrages d'art sont souvent une exception. L'exposition permettra aux citoyens de connaître l'aventure des autoroutes au Maroc à travers les ouvrages d'art. Nous avons plus de 1.800 km, avec plus de 1.000 ouvrages d'art et de nombreux projets



*Pour Abdelkader Amara, «le secteur privé a besoin de visibilité, d'un certain nombre de garanties en plus d'un TIR correct»
(Ph. Bziouat)*

dans le pipe. Il ne faut jamais dissocier les autoroutes des routes express. Nous sommes à plus de 3.000 km, ce qui fait de notre pays le premier en Afrique qui aspire d'avoir une place de choix au sein du gotha des pays autoroutiers en Europe.

- **Les problèmes de financement se posent avec acuité**

- Pour l'avenir, nous sommes en train de repenser le modèle avec lequel ADM travaillera dans les années à venir. Deux éléments sont importants. D'abord, il s'agit de soulager les finances de l'Etat, avec des mécanismes de financement innovants et c'est ce que nous sommes

en train d'explorer. Ensuite, il ne faut pas freiner cet élan de construction que nous avons initié depuis plusieurs années. Cela est très important pour l'aménagement du territoire. Avant la fin de l'année, nous allons trouver un canevas qui permettra justement au secteur privé de participer. Nous n'aurions pas pu le faire auparavant, parce que nous attendions justement que ADM puisse voir le bout du tunnel dans ses équilibres financiers. Maintenant, l'endettement et les risques de change sont maîtrisés. Pour la deuxième année, les indicateurs sont au vert, ce qui est très important. A cela, s'ajoutent la confiance des bailleurs de fonds et cette ingénierie financière développée par ADM. Avec tous ces atouts, ainsi que la revalorisation de son patrimoine, qui concerne les concessions de l'Etat, la situation des infrastructures, ... nous disposerons d'un très bon canevas.

- **S'agit-il du recours au secteur privé pour la construction ou pour les impliquer dans la gestion?**

- Le privé a ses exigences. Il a besoin d'abord de visibilité, d'un certain nombre de garanties en plus d'un TIR correct. Il ne faut pas perdre de vue qu'investir dans les infrastructures est assez nouveau au Maroc. En général, ce que nous avons fait dans le PPA, Power purchase agreement, concerne l'électricité. Nous sommes en train de réaliser des projets dans le secteur de l'eau, ou bien dans les concessions dans

les ports, surtout pour les quais. Maintenant, pour amener le privé à participer à cet effort d'investissement dans les infrastructures, le produit doit être attrayant. C'est ce que nous sommes en train de préparer. Il y a eu des tentatives pour confier la construction de certains axes autoroutiers au secteur privé. L'axe Casablanca-El Jadida a fait l'objet d'un appel à manifestation d'intérêt. Mais le privé a demandé des subventions qui dépassent de loin le coût de sa réalisation par ADM. Même chose pour le tronçon Tétouan-Fnideq. □

**Propos recueillis par
Mohamed CHAOUI**