



ROYAUME DU MAROC
INSTITUT SUPERIEUR DE COMMERCE ET
D'ADMINISTRATION DES ENTREPRISES

MEMOIRE PRESENTE POUR L'OBTENTION DU
DIPLOME NATIONAL D'EXPERT COMPTABLE

**LES CHARGES DIFFEREES DANS LES SOCIETES
CONCESSIONNAIRES D'AUTOROUTES : ETUDE
CRITIQUE DU CADRE COMPTABLE MAROCAIN ET
PROPOSITION D'UNE DEMARCHE D'AUDIT**

Auteur : M. Lahcen BENBAHA

MEMBRES DU JURY

Président	: M. Abdelaziz TALBI	– Directeur de la DEPP Ministère des Finances et de la privatisation.
Directeur de Recherche	: M. Fessal KOHEN	– Expert Comptable DPLE.
Suffragants	: M. Faouzi BRITEL	– Expert Comptable DPLE.
	: M. Mohamed BOUMESMAR	– Expert Comptable DPLE.

Mai 2007

REMERCIEMENTS

Je tiens à remercier vivement

- Monsieur Fessal Kohen, Directeur de Recherche, pour lequel je demeure sincère, respectueux et reconnaissant pour le soutien moral et permanent et les conseils prodigués,
- Monsieur Abdelaziz TALBI, Directeur de la DEPP, qui me fait honneur en acceptant de présider le jury de soutenance du présent mémoire,
- Messieurs Faouzi BRITEL, Expert Comptable DPLE et Mohamed BOUMESMAR, Expert Comptable DPLE qui m'ont également fait honneur en acceptant de faire partie du jury.

Mes remerciements s'adressent à Monsieur Rachid M'RABET, le corps enseignant et tout le personnel de l'I.S.C.A.E pour les efforts déployés en vue d'assurer la continuité et la réussite du cycle d'expertise comptable.

Mes remerciements s'adressent également Monsieur Otmane FASSI FEHRI, Directeur Général de la Société Nationale des Autoroutes du Maroc et aux autres responsables pour leur disponibilité, leurs conseils techniques et leurs encouragements.

Enfin, je tiens à remercier mes parents et surtout mon épouse pour leur soutien moral, ainsi que l'ensemble des amis qui ont contribué de près ou de loin à la réalisation de ce travail.

SOMMAIRE

INTRODUCTION	8
PARTIE I : PRESENTATION DU SYSTEME AUTOROUTIER MAROCAIN ET DE LA METHODE DES CHARGES DIFFEREES	15
CHAPITRE I : PRESENTATION ET ANALYSE DU SYSTEME AUTOROUTIER MAROCAIN	16
1.1.1 Structure et caractéristiques	16
1.1.1.1 Structure	16
Historique sur la constitution du système autoroutier marocain	16
Intervenants directs et chiffres clés	18
Les principaux partenaires	20
1.1.1.2 Caractéristiques	20
Le principe de la concession	20
Le principe de l'autoroute à péage	23
Dynamisme et sécurité	24
1.1.2 Perspectives	25
1.1.2.1 Présentation succincte du programme autoroutier national	25
Constats	25
Conclusion	25
Contenu du schéma directeur	26
1.1.2.2 Avantages du programme autoroutier	26
1.1.2.3 Contraintes et limites du programme autoroutier	27
Contraintes du programme autoroutier	27
Limites du programme autoroutier	27
1.1.3 Société concessionnaire d'autoroutes : ADM	29
1.1.3.1 Présentation succincte d'ADM	29
1.1.3.2 Particularités juridiques	29
La convention de concession	30
Le cahier des charges et le contrat de programmes	30
Contrôle de la société concessionnaire	31
1.1.3.3 Particularités financières	31
Investissements importants	32
Moyens de financement	32
1.1.3.4 Particularités comptables	35
La lettre du Ministre des Finances du 11 juin 1993	35

	Autres pratiques particulières en dehors de la lettre du Ministre des Finances	36
1.1.4	Apports de la norme comptable applicable aux contrats de concession	37
1.1.4.1	Concession et les IFRS	37
1.1.4.2	Apports de la NCCC	39
	Inscription des biens de la concession	39
	Les immobilisations mises en concession	39
	L'amortissement de caducité	40
	L'amortissement pour dépréciation	40
	La provision pour renouvellement	41
	Les provisions pour grosses réparations	41
	Les charges différées	42
	CHAPITRE II : PRESENTATION ET ANALYSE DE LA METHODE DES CHARGES DIFFEREES	43
1.2	43	
1.2.1	Définition et conditions de recours à la méthode des charges différées	43
1.2.1.1	Définitions et termes clés	43
	Définition de la méthode des charges différées	43
	Champ d'application de la méthode des charges différées	46
	Charges concernées par le différé	47
	Notion de rentabilité à long terme	51
1.2.1.2	Conditions du recours à la méthode des charges différées	52
	Présentation succincte du cas français de la pratique du mécanisme des charges différées	53
	Rentabilité globale démontrée de la concession avant le terme du contrat	55
	Nécessité d'études économiques et de projections financières prévisionnelles préétablies	56
	Interdiction de toute distribution de dividendes	59
1.2.2	Régime fiscal des charges différées	60
1.2.3	Seuil de rentabilité : élément clé de fonctionnement de la méthode des charges différées	61
1.2.3.1	Notion et présentation du SR	61
1.2.3.2	Cas où la date théorique de franchissement du SR prévisionnel se trouve en dehors de la période du contrat	63
1.2.3.3	Cas où la date théorique de franchissement du SR prévisionnel n'est pas atteinte	64
1.2.3.4	Cas où la date théorique de franchissement du SR prévisionnel est atteinte	64
1.2.3.5	Méthode de résorption des charges différées	66
1.2.4	Conclusions du comité permanent du CNC concernant la relecture de l'avis N° 4	67

PARTIE II : ETUDE CRITIQUE DU CADRE COMPTABLE		
MAROCAIN RELATIF AUX CHARGES DIFFEREES ET		
PROPOSITION D'UNE DEMARCHE D'AUDIT		69
2.1	CHAPITRE I : ETUDE CRITIQUE DU CADRE COMPTABLE	
	MAROCAIN RELATIF AUX CHARGES DIFFEREES	71
2.1.1	Etude du traitement comptable marocain relatif aux charges de structure	71
2.1.1.1	Enregistrement immédiat en charges : Application des règles de droit commun	71
	Risque de dissolution anticipée de la société	71
	Les aménagements juridiques et financiers	72
	Conclusion	72
2.1.1.2	Analyse critique du traitement dérogatoire envisagé par la NCCC	73
	La méthode des charges différées est axée sur une approche économique dans la définition des charges	74
	La méthode des charges différées permettrait-elle d'améliorer la lisibilité des états de synthèse ?	74
	La dérogation à des principes comptables existants	75
	La méthode des charges différées n'est pas reconnue par les normes comptables internationales IAS/IFRS	75
	Points d'amélioration pour l'application de la méthode des charges différées	77
2.1.2	Recherche d'autres approches du traitement des charges de la concession actuellement différées	78
2.1.2.1	Interprétation du contrat de concession comme un contrat à terme	78
	Méthodes de dégagement du chiffre d'affaires et du résultat	79
	Application au cas de la concession	79
	Limites de cette solution	81
	Exemple	81
	Conclusion	83
2.1.2.2	Le traitement par le biais d'un actif incorporel	83
	Activation en immobilisations incorporelles des premiers déficits d'exploitation	83
	Inscription du droit d'exploitation parmi les immobilisations incorporelles : IFRIC 12	90
	Conclusion	92
2.1.2.3	Traitement par la progressivité : Réflexion sur l'amortissement de caducité progressif	93
	La méthode de coût complet	93
	Etude juridique de l'amortissement de caducité progressif	93
	Définition des critères de progressivité : Unité d'œuvre à retenir	95
	La durée de l'amortissement progressif	95
	Avantages et limites	96
	Exemple	96
	Conclusion	97
2.2	CHAPITRE II : PROPOSITION D'UNE DEMARCHE D'AUDIT	
	DES CHARGES DIFFEREES	98

2.2.1	Orientation et planification de la mission	99
2.2.1.1	La prise de connaissance générale de la société	99
	La prise de connaissance de l'environnement de l'entreprise	100
	Connaître les engagements de l'entreprise	103
	Prendre de connaissance des grandeurs significatives	104
2.2.1.2	Identification des principales zones de risques	105
2.2.2	Appréciation des procédures de contrôle interne liées aux charges différées	108
2.2.2.1	Objectif	108
2.2.2.2	Revue des caractéristiques du système d'établissement des prévisions de l'entreprise	109
2.2.2.3	Examen des procédures liées à l'établissement des prévisions	109
2.2.2.4	Examen des procédures de comptabilisation des charges différées	111
2.2.2.5	Synthèse des faiblesses et des anomalies relevées et préparation de l'intervention finale	111
2.2.3	Intervention finale et proposition d'un programme de travail	112
2.2.3.1	Proposition d'un programme de contrôle final des prévisions	112
2.2.3.2	Proposition d'un programme de contrôle final des comptes liés aux charges différées	113
	Revue des différents calculs afférent au SR	113
	Revue des amortissements de caducité	114
	Revue des charges financières	114
	Revue du montant et des écritures comptables relatives aux charges différées	115
2.2.3.3	Proposition d'un programme de contrôle des travaux de fin de mission	115
2.2.4	Emission du rapport	116
	CONCLUSION GENERALE	120
	LISTE DES ANNEXES	126
	GLOSSAIRE DES TERMES UTILISES	186
	BIBLIOGRAPHIE	190

LISTE DES ABREVIATIONS UTILISEES

NCCC	:	Norme Comptable applicable aux Contrats de Concessions ou de Gestion Déléguée de Services Publics
ECSP	:	Entreprise Concessionnaire de Services Publics
CGI	:	Code Général des Impôts
CNC	:	Conseil National de la Comptabilité
CGNC	:	Code Général de Normalisation Comptable
IASB	:	International Account Standard Broad
RP	:	Route Principale
PK	:	Point Kilométrique
PAN	:	Programme Autoroutier National
ADM	:	Société Nationale des Autoroutes du Maroc
SR	:	Seuil de Rentabilité
SAM	:	Système Autoroutier Marocain
IFRS	:	International Financial Reporting Standard, norme d'information financière standard
IAS	:	International Accounting Standard
FH II	:	Fonds Hassan II pour le développement économique et social
SCA	:	La société concessionnaire d'autoroutes
IFRIC	:	International Financial Reporting Interpretation comitée

INTRODUCTION

Le système autoroutier marocain est un secteur particulièrement dynamique du fait qu'il vise à permettre au Maroc de combler son retard en infrastructure autoroutière. Actuellement, il existe un seul opérateur économique concessionnaire de la construction, de l'exploitation et de l'entretien des autoroutes.

Ce secteur présente, par ailleurs, des particularités pouvant handicaper son développement ; on peut citer notamment :

- L'importance des coûts des investissements réalisés et à réaliser. En effet, le réseau autoroutier actuellement exploité (environ 639 Km) a coûté plus de 15 milliards de dirhams et passera, à l'horizon 2010, selon le programme autoroutier national, à un montant de plus de 36 milliards de dirhams pour 1 427 Km.
- La rentabilité de l'investissement autoroutier ne peut être espérée qu'après une longue période d'exploitation. Autrement dit, cet investissement pèse à tel point qu'il ne serait possible au concessionnaire de dégager une rentabilité qu'après plusieurs années d'exploitation.
- Le faible niveau du capital injecté par l'Etat- principal actionnaire de l'actuelle société concessionnaire de la construction et de l'exploitation des autoroutes- est de nature à aggraver l'endettement du concessionnaire.

Ces particularités impliquent, en conséquence, de très importantes charges fixes grevant la structure et la capacité financière du concessionnaire : Amortissements de caducité et charges financières entraînant une accumulation d'importantes pertes, pendant la première phase d'exploitation de tout nouveau tronçon autoroutier, dont la durée est souvent trop longue. Cette situation fait du choix de toute modalité d'enregistrement comptable de ces charges de structure un enjeu important.

En l'absence d'un mécanisme de différé des charges de structure, les capitaux propres de la société seront amputés par les pertes des premières années. Cette situation peut aboutir, à défaut de plusieurs augmentations du capital, à la chute de la situation nette au dessous du

quart du capital social. Or, la loi relative à la société anonyme impose au conseil d'administration ou le directoire, dans les trois mois qui suivent l'approbation des comptes ayant fait apparaître la perte des trois quart du capital, de convoquer l'assemblée générale extraordinaire à l'effet de décider s'il y a lieu, de prononcer la dissolution anticipée de la société. Si la dissolution n'est pas prononcée, la société est tenue, au plus tard à la clôture du deuxième exercice suivant celui au cours duquel la constatation des pertes est intervenue, de reconstituer sa situation nette à concurrence d'une valeur au moins égale au quart du capital social¹.

Devant ces particularités et contraintes, l'investissement à rentabilité différée qui constitue la principale caractéristique du secteur de la concession d'autoroutes souffrait, jusqu'au mois de mai 2005, de l'absence d'une réglementation comptable spécifique. Aussi, tout choix dans le traitement comptable pouvait avoir des conséquences significatives sur la vie de l'entreprise ainsi que sur ses états de synthèse dont l'objectif est de donner aux tiers une image fidèle du résultat ainsi que de la situation financière et du patrimoine de la société.

Pour palier à ces contraintes d'ordre comptable et juridique, le CNC a adopté dans son assemblée plénière de 26 mai 2005 un avis N°4 portant norme comptable applicable aux contrats de concession et à la gestion déléguée de services publics (NCCC). Le CNC a même confié à son comité permanent une relecture des dispositions contenues dans cette norme et une rédaction finale avant leur publication.

Depuis son adoption par le CNC, le comité permanent a constitué une commission restreinte pour formuler des propositions afin de finaliser cette norme. Cette commission a finalisé ses travaux et a présenté ses conclusions au comité permanent.

A travers cette norme, le CNC s'est interrogé et a cherché des solutions afin de tenir compte de la spécificité des contrats des sociétés concessionnaires dans le respect des principes du CGNC, particulièrement celui de prudence et de spécialisation des exercices, comme suit :

- la constitution de provisions pour prendre en compte les coûts liés aux obligations contractuelles ; on peut citer la provision pour renouvellement et la provision pour grosses réparations.

¹ Article 357 de la loi 17/95 relative à la société anonyme

- Pour le traitement du déficit comptable des premiers exercices des sociétés concessionnaires évoluant dans des secteurs à investissement importants à rentabilité différée tels que les autoroutes, il est retenu d'enregistrer en charges différées l'excédent des charges de structure non couvert par les produits. En effet, la NCCC prévoit qu' « en cas de réalisation d'investissements importants dans des secteurs d'infrastructures où la rentabilité ne peut être atteinte que sur le très long terme, en particulier, dans la construction d'autoroutes, le concessionnaire peut appliquer, à titre dérogatoire à justifier à l'ETIC, la méthode des « charges différées » qui consiste à la constatation des charges de structure sur la période postérieure au franchissement du seuil de rentabilité²».

Cette norme a imposé un cadre limité pour le recours à cette mesure dérogatoire ; en effet :

- Cette méthode dérogatoire ne doit être appliquée que dans les cas où la rentabilité globale est démontrée ;
- Les charges de structure concernées par cette mesure sont les amortissements de caducité et les charges financières.

OBJET DU SUJET

Ce mémoire qui traite une double problématique : normalisation comptable et démarche d'audit, a pour objet :

- D'abord, de présenter et d'analyser la méthode des charges différées préconisée par le CNC après une analyse détaillée des principales caractéristiques et contraintes du système autoroutier marocain ;
- Ensuite, de faire une étude critique du cadre comptable marocain relatif au traitement des charges différées et de rechercher, par conséquence, d'autres modalités possibles d'enregistrement de ces charges non retenues par le CNC ;
- Et enfin, de proposer une démarche d'audit des comptes liés aux charges différées en mettant en évidence les principales particularités d'examen de l'information comptabilisée sur la base des éléments prévisionnels.

Plusieurs orientations ont été prises en considération pour mener à bien cette recherche :

² Le point IV-C de la norme comptable applicable aux contrats de concession et de gestion déléguée de services public.

- Le secteur autoroutier marocain présente des particularités, des problématiques et des contraintes qui ne sont pas suffisamment connues par les professionnels marocains. Aussi, l'intervention de l'expert comptable, qui peut aller du conseil à une mission d'audit légal (commissariat aux comptes) ou d'audit contractuel, ne peut se faire sans une connaissance préalable des problématiques de ce secteur ;
- Les missions dans le domaine de la concession de services publics se caractérisant par l'application dérogatoire de la méthode des charges différées (cas de la concession d'autoroutes) ne font pas partie en général des activités normales et récurrentes des cabinets d'audit et d'expertise comptable. Par conséquent, la mise en exergue de principe de fonctionnement et des divers modes d'enregistrement comptables des charges différées permettrait à la profession de disposer d'outils pratiques à utiliser éventuellement dans d'autres secteurs similaires ;
- L'audit des comptes liés aux charges différées nécessite la prise en compte des risques spécifiques au secteur autoroutier concédé et des risques liés à l'examen des comptes évalués sur la base d'éléments prévisionnels. La proposition d'une démarche d'audit intégrant ces risques permettrait également à la profession de disposer d'un outil de référence par les sociétés relevant d'un tel secteur.

Il est à noter que les analyses présentées dans ce mémoire portent :

- Principalement, sur les dispositions qui ont été adoptées par l'assemblée plénière du CNC de 26 mai 2005 ; ainsi que sur les suggestions formulées par les membres de la commission restreinte en guise de complément de l'avis du CNC initialement adopté ;
- Accessoirement, sur mon expérience professionnelle acquise en ma qualité de responsable de la comptabilité au sein d'ADM et enrichie par les études bibliographiques relatives au traitement des charges différées, notamment en France.

ANNONCE DU PLAN DU SUJET

La problématique que propose de traiter ce mémoire sera exposée en deux parties.

L'objectif de la première partie « **Présentation du système autoroutier marocain et de la méthode des charges différées** » sera de présenter, commenter et analyser :

Dans un premier chapitre, le système autoroutier marocain en mettant l'accent sur :

- Les principales caractéristiques que présente ce système notamment, la concession de ce secteur en totalité à une société d'économie mixte et le régime de péage pour l'ensemble du réseau ;
- Les contraintes financières qui pèsent sur ce secteur (maintien de l'équilibre financier à long terme) et les contraintes juridiques liées à l'importance des déficits comptables enregistrés au cours des premiers exercices d'exploitation (Respect de l'article 357 de la loi 17-95).

Dans le deuxième chapitre, la méthode des charges différées en mettant en relief :

- D'abord, les principes de base de cette méthode, notamment la notion de rentabilité, ainsi que les conditions nécessaires pour recourir à cette méthode dérogatoire ;
- Ensuite, le régime fiscal des charges différées ;
- Enfin, le fonctionnement dans le temps de cette méthode en distinguant les cas où la date de franchissement du SR est atteinte ou non et les conditions de recours à cette mesure dérogatoire ;

La deuxième partie « **Etude critique du cadre comptable marocain relatif aux charges différées et proposition d'une démarche d'audit** » aura pour objectif :

Dans le premier chapitre, d'exposer le traitement prévu par la NCCC pour la comptabilisation des charges différées. La critique de ce mode m'a amené à rechercher d'autres modes d'enregistrement des charges à différer non retenus par le CNC. L'examen de ces modes d'enregistrement se fera à partir d'exemples chiffrés en mettant l'accent sur le principe de fonctionnement de chaque méthode, ainsi que les atouts et les limites par rapport à la prudence et à l'objectif de l'image fidèle.

Hormis le mode de comptabilisation envisagé par la NCCC, d'autres modes de traitement des charges à différer seront étudiés :

- Le traitement de contrat de concession comme un contrat à terme ;
- Le traitement par le biais d'un actif incorporel ;

- La réflexion sur l'amortissement de caducité progressif.

Dans le deuxième chapitre, de proposer une démarche d'audit des charges différées. L'auditeur commence par une prise de connaissance de l'environnement légal et réglementaire, des grandeurs significatives,...de la société en vue d'appréhender les principaux risques lui permettant de mieux orienter et planifier sa mission. Ensuite, il examine les procédures de contrôle interne en mettant l'accent sur celles liées au système d'établissement des prévisions et à la comptabilisation des charges de structure (amortissements de caducité et charges financières). Enfin, il procède aux différentes validations nécessaires, notamment, la validation du calcul du SR et des charges différées et le contrôle des états de synthèse y compris l'Etat des informations complémentaires (ETIC).

INTERET DU SUJET

Ce mémoire peut présenter les intérêts suivants :

- Pour les experts comptables se voyant confier des missions auprès d'entreprises marocaines concessionnaires de services publics (cas spécifique des autoroutes), ce mémoire pourra constituer un outil d'aide à la prise de connaissance de ce secteur particulier d'activité et de ses problématiques, afin de mieux orienter leur mission sur les aspects significatifs et risqués.
- Pour les entreprises concessionnaires d'autoroutes : de pouvoir disposer d'un recueil synthétisant les problématiques comptables engendrées par leurs interventions dans l'exécution de conventions de concession d'autoroutes ainsi que d'un état des réflexions et de réformes actuellement en cours au niveau national.
- Pour les pouvoirs publics : de mieux appréhender les spécificités des méthodes comptables des entreprises concessionnaires des autoroutes.
- Pour les investisseurs (actionnaires ou bailleurs de fonds) : Comprendre les différents traitements particuliers issus des problématiques comptables des entreprises concessionnaires et ce afin de mieux apprécier le caractère prudent ou opportuniste des pratiques comptables des entreprises disposant de modes de financement similaires.

LIEN DU SUJET AVEC L'EXPERIENCE PROFESSIONNELLE

De part la fonction de responsable de la comptabilité que j'exerce au sein d'ADM depuis plus de sept années, j'estime avoir rencontré et recensé une multitude de cas pratiques et problématiques qui nécessitent de mener une étude et une recherche professionnelle sur le plan comptable et d'audit du secteur autoroutier concédé au Maroc.

En effet, l'exercice de cette fonction m'a permis d'examiner les particularités et les contraintes liées à ce secteur, ainsi que les difficultés comptables rencontrées par cette société concessionnaire.

Cette expérience m'a incité aussi à faire une étude critique du traitement comptable prévu par le CNC et à proposer une démarche d'audit des charges différées.

La documentation utilisée, qui est présentée dans la partie "bibliographie" de ce mémoire, se compose à titre principal de textes législatifs et réglementaires marocains, de documents spécifiques aux concessions (mémoires d'expertises, ouvrages techniques notamment Français) ainsi que des normes comptables internationales IAS/IFRS, notamment, le cadre conceptuel, IAS 2, 11, 18, 16, 38, 39 et l'IFRIC 12. Cette documentation n'a cependant pas été la source principale de ce mémoire, celle-ci se trouvant plutôt dans l'expérience que j'ai acquise, laquelle m'a permis de développer un guide pour une meilleure compréhension et appréciation de la méthode des charges différées et de proposer un guide d'audit de ces charges, de caractère, je l'espère, novateur pour la profession.

PARTIE I : PRESENTATION DU SYSTEME AUTOROUTIER MAROCAIN ET DE LA METHODE DES CHARGES DIFFEREES

Introduction de la 1^{ère} partie

Comme cela a été évoqué dans l'introduction, le Système Autoroutier Marocain (SAM) présente des particularités pouvant contraindre son développement. Ce secteur se caractérise par l'existence d'un seul opérateur auquel l'Etat a concédé l'exécution de la totalité du Programme Autoroutier National (PAN). Cet opérateur bénéficie du support de nombreux partenaires financiers nationaux et internationaux.

Constitué sur plusieurs étapes, ce système se caractérise également par le poids des investissements initiaux. Les 1 500 Km prévu dans le cadre de programme autoroutier à l'horizon 2010 nécessitent une enveloppe financière de plus de 36 milliards de dirham.

Cependant, l'endettement excessif constitue la principale contrainte du SAM concédé, cet endettement fait apparaître des charges financières très significatives et diffère la rentabilité de la concession sur de très longues périodes. Il engendre aussi un risque de change très important du fait du volume de la dette libellée en devise.

Sur le plan comptable, une norme spécifique est appliquée par ce secteur qui repose sur la méthode des charges différées permettant d'éviter l'apparition de pertes importantes au cours des premières années d'exploitation de la concession. L'application de cette mesure dérogatoire est soumise à l'établissement des études économiques et projections financières à long terme permettant de confirmer que le concessionnaire est en mesure de résorber ou combler l'ensemble de ses charges activées avant la fin de contrat de concession.

La méthode des charges différées n'est pas reconnue par les normes comptables internationales IAS/IFRS ce qui constitue une limitation quant à son adoption.

CHAPITRE I : PRESENTATION ET ANALYSE DU SYSTEME AUTOROUTIER MAROCAIN

1.1.1 Structure et caractéristiques

1.1.1.1 Structure

Historique sur la constitution du système autoroutier marocain

Après l'indépendance, Le Maroc a connu un développement économique intense, ce dernier a incité la puissance publique à mener une politique d'investissement dans le domaine des infrastructures routières. Le réseau routier bitumé est, de ce fait, passé de 14.500 Km en 1956 à 30.000 Km aujourd'hui.

Le développement de ce réseau et du trafic routier amenèrent les responsables à s'interroger sur la meilleure façon de planifier et de concevoir les investissements routiers. Ainsi, on peut résumer la constitution de SAM en trois principales étapes :

- 1^{ère} Etape 1969 – 1979 : Période de réflexion.
- 2^{ème} Etape 1979 -1989 : Démarrage du système autoroutier.
- 3^{ème} Etape après 1989 : Accélération de programme autoroutier.

Période de réflexion (1969 – 1979)

Deux principales études (1969 et 1979) marquent cette période ; les deux principaux constats sont comme suit :

- Important accroissement du trafic routier principalement entre Casablanca et Rabat dû au fait que les régions entourant ces deux villes représentent plus de la moitié de l'activité économique du pays. Cet accroissement a enregistré une évolution de l'ordre de 6% exponentiel par an, correspondant à un doublement tous les 12 ans ;
- L'écoulement du trafic sur le réseau Casablanca - Rabat est gêné par Les caractéristiques médiocres de la route côtière, les discontinuités de réalisation de la RP 36 dont deux

sections aient à réaliser et l'existence de deux sections à relief difficile (franchissement des oueds Mellah et Nefifikh) sur la RP1.

Deux principales recommandations sont issues de ces études :

- A l'horizon de 15 à 20 ans, seule une autoroute était en mesure de répondre à la demande accrue de trafic et susceptible de faire face au problème de la congestion de la circulation ;
- Le taux de rentabilité d'un tel investissement étant très important puisque estimé à 25%.

Cette période se distingue, également, par le lancement en 1975 de la construction de l'autoroute Casablanca-Rabat (l'autoroute Casablanca (PK11)-Oued Cherrat (PK44+500)). Cette construction se fera par phases, sur fonds budgétaires et s'étalera jusqu'en 1987 (soit plus d'une décennie). Pour l'anecdote, cette construction a bénéficié du premier prêt de la Banque Mondiale dans le secteur routier.

Démarrage du système autoroutier (1979 – 1989)

Cette période est marquée par de fortes pénuries budgétaires et le démarrage du programme d'ajustement structurel. La contrainte budgétaire incitait à développer de nouveaux mécanismes de financement pour faire face aux besoins d'investissements. Le département de l'Equipement avait bien engagé à la fin des années 70 la construction de l'autoroute Casablanca - Rabat. Les restrictions budgétaires avaient cependant fortement ralenti le rythme de construction et ne garantissaient pas de ce fait une poursuite normale du programme autoroutier.

De nouvelles études de transport et de trafic lancées dans la décennie 80, annonçaient une prochaine congestion des corridors de transport les plus circulés et ont convergé par la suite vers l'établissement d'un schéma d'armature autoroutier qui a défini 1 500 km d'autoroutes à réaliser à l'horizon 2010. Un appel d'offres international pour une concession privée, celle de Casablanca-Kenitra, s'est révélé infructueux. Cette phase a été caractérisée par la construction de l'autoroute oued Cherrat (PK 44+500) -Rabat (PK70).

Accélération du programme autoroutier national (Après 1989)

Cette période a été marquée par plusieurs événements avec un rôle actif de l'Etat dans tous les domaines juridique, technique, économique et financier.

- La publication de la loi 4- 89 relative aux autoroutes : Ce texte a défini un nouveau type de voies routières soumises à un statut particulier. Cette loi définit l'autoroute comme étant une « voie routière à destination spéciale sans croisement, accessible seulement en des points aménagés à cet effet et réservée aux véhicules à propulsion mécanique»³ ;
- La publication du décret n° 2-89.189 (10 chaabane 1413) pris pour l'application de la loi n°4-89 : Ce décret a prévu la possibilité de concéder par l'Etat à des personnes de droit public ou privé soit la construction, l'entretien et l'exploitation d'une autoroute, soit l'exploitation et l'entretien d'une autoroute⁴. En plus, il a institué le principe de l'autoroute à péage ;
- La création en 1989, par l'Etat, de la Société Nationale des Autoroutes du Maroc ("Autoroute du Maroc") ADM.

Par le biais de la concession, le programme autoroutier s'est accéléré. En effet, la longueur du réseau qui était de plus de 60 kilomètres en 1989 est passée en 2006 à près de 639 kilomètres. Ce réseau était réalisé et mis en service comme suit :

Année	1989	1996	2001	2006
Km réalisé et mis en service	60	210	462	639

- La conclusion de deux contrats programme entre l'Etat Marocain et ADM pour la période 2004-2010 (le deuxième contrat portant sur la période 2006-2010 étant en signature) ; ces contrats prévoient la réalisation de 1.430 kilomètres d'autoroutes à l'horizon 2010 et définissent les engagements des deux parties (voir infra 1.1.2.1).

Intervenants directs et chiffres clés

Le SAM se caractérise par l'existence de deux importants acteurs directs, dont chacun a son rôle, une seule société d'économie mixte concessionnaire d'autoroutes (SEMCA) qu'on qualifie d'opérateur historique et l'Etat représenté par le ministère de l'équipement et du transport (Direction des routes) et le ministère des finances et de la privatisation (Direction des entreprises publiques et des participations de l'Etat).

³ . Article 1 de la loi 4 – 89 relative aux autoroutes

La société d'économie mixte (ADM) : (Voir détail infra 1.1.1.4)

Créée en 1989, ADM est une SEMCA dont l'Etat détient directement ou indirectement la majorité du capital. Les chiffres clés, au 31 décembre 2006, sont résumés dans le tableau suivant :

Réseau concédé à ADM (en Km)	Réseau mis en service (en km)	Capital (en Mdh)	Endettement en cours de clôture (en Mdh)	Recettes d'exploitation (en Mdh)	Frais financiers (en Mdh)	Effectif
1.430	639	4.438	9.206	782	368	598

Le rôle d'ADM consiste en la réalisation, dans les délais prévus par le contrat programme, l'exploitation et l'entretien des tronçons autoroutiers que l'Etat lui a concédés. Elle s'engage, aussi, à appliquer un plan d'assurance qualité du niveau le plus élevé.

L'Etat

L'Etat intervient dans le secteur autoroutier à travers deux acteurs : Le ministère de l'équipement et du transport et celui des finances et de la privatisation. L'engagement de l'Etat consiste en la couverture d'un ensemble de risques liés à la construction, l'exploitation et au financement du programme d'investissement. L'examen du contrat de concession et du contrat programme font ressortir les principaux engagements pris par l'Etat comme suit :

- Expropriation et acquisition de l'emprise ;
- Augmentations annuelles du capital social : pour réaliser le programme autoroutier, l'Etat contribuera à des augmentations de capital du concessionnaire au fur et à mesure du niveau d'exécution du programme d'investissement. L'Etat devra pouvoir détenir directement ou indirectement une participation au capital d'ADM, à l'horizon 2010, d'un montant d'environ 8 milliards de dirhams ;
- Garantie de l'Etat : Pour financer son programme d'investissement, le concessionnaire bénéficiera pour les emprunts concessionnels et obligataires de la garantie de l'Etat dans les conditions prévues par la réglementation en vigueur. L'Etat se trouvera à l'horizon 2010 garant de plus de 24 milliards de dirhams ;

⁴ Article 1 du décret n° 2-89.189 (10 chaabane 1413) pris pour l'application de la loi n°4-89.

- Subvention à la construction et à l'exploitation dans le cas d'insuffisance des cash-flows de la société concessionnaire due à un écart entre les prévisions de trafic et les niveaux mesurés ;
- L'Etat peut couvrir, aussi, les risques de dépassement du coût et du délai des travaux et de gestion.

Les principaux partenaires

Les partenaires du système autoroutier marocain sont de 2 types : Les organismes d'assistance technique et ceux de contrôle :

Les organismes d'assistance technique

Ils assurent principalement :

- Les différentes études d'exécution des travaux de constructions autoroutières telles que les études et travaux topographiques, les études d'exécution des travaux de génie civile, des bâtiments et auvents,...;
- Les différentes prestations de la maîtrise déléguée et d'assistance à la maîtrise d'œuvre ;

Le principal organisme marocain assurant ces prestations est la société « Conseil, Ingénierie et Développement »(C.I.D).

Les organismes de contrôle et d'audit

Ces organismes ont pour mission d'expertiser, contrôler et auditer les travaux de construction. Ils permettent au concessionnaire de réaliser le programme autoroutier conformément aux normes de qualité internationalement reconnues et de s'assurer du respect par les sociétés de travaux des exigences de bonne exécution. Les principaux organismes sont : Le Laboratoire Public des Essais et des Etudes (LPEE) et la société française SCETAUROUTE S.A.

1.1.1.2 Caractéristiques

Le principe de la concession

La loi sur les autoroutes autorise l'Etat à concéder la construction, l'entretien et l'exploitation

d'une autoroute⁵.

Examen du contrat de concession

La réalisation d'une autoroute par le recours à la concession présente, par rapport au financement par des crédits budgétaires, plusieurs intérêts, notamment :

- Faire financer tout ou partie des ouvrages par des fonds non budgétaires en conservant la propriété de ces derniers ;
- Disposer sur le long terme de sociétés spécialisées dans la conception et la réalisation technique des autoroutes, la collecte du péage et l'exploitation du réseau ;
- Permettre à l'Etat de recevoir gratuitement à la fin de la concession des ouvrages en bon état de fonctionnement, et entièrement financés ;
- Faire supporter la charge financière par l'usager et non par le budget de l'Etat.

Les documents du contrat de concession sont les suivants :

Définition du contrat de concession : La concession peut être interprétée comme un mode de gestion délégué. La loi 54-05 la définit comme «un contrat par lequel une personne morale de droit public, dénommée "délégant" délègue, pour une durée limitée, la gestion d'un service public dont elle a la responsabilité à une personne morale de droit public ou privé, dénommée "déléataire" en lui reconnaissant le droit de percevoir une rémunération sur les usagers et/ou de réaliser des bénéfices sur ladite gestion.

La gestion déléguée peut également porter sur la réalisation et/ou la gestion d'un ouvrage public concourant à l'exercice du service public délégué⁶».

Le dernier alinéa montre qu'il pourrait être une concession de service public doublée d'une concession de travaux publics. C'est le cas notamment de la concession de la construction et de l'exploitation d'une autoroute.

Le contrat de concession d'autoroutes comprend une convention de concession et un cahier des charges qui sont approuvés par décret.

La convention de concession : Il s'agit d'un document assez court dans lequel les parties (concedant, et concessionnaire) manifestent leurs volontés réciproques. Elle précise de

⁵ Article 5 de la loi 4-89 relative aux autoroutes

⁶ Article 1 de la loi 54-05 de 14 février 2006 relative à la gestion déléguée

manière générale les parties du contrat, l'objet et les conditions financières. Il s'agit notamment pour le cas des autoroutes de :

- Le concédant : l'Etat représenté par le ministère de l'équipement et du transport ;
- Le concessionnaire : la société ADM représentée par son directeur général ;
- L'objet : la construction, l'entretien et l'exploitation, y compris les ouvrages et installations annexes, d'une ou plusieurs sections d'autoroutes ;
- La rémunération du concessionnaire : les péages perçus des usagers.

Le cahier des charges : Il s'agit d'un document essentiel détaillant l'objet, et les engagements des parties. Le cahier des charges revêt un caractère réglementaire et contractuel.

- Aspects réglementaires : Ils concernent généralement les clauses relatives à l'organisation et le fonctionnement du service public. Le concédant peut unilatéralement porter toutes modifications nécessaires aux dispositions réglementaires en avisant le concessionnaire ;
- Aspects contractuels : Il s'agit essentiellement des garanties financières, telles que la rémunération, le patrimoine et les apports.

Droits et obligations de l'autorité concédante

- Le concédant dispose d'un droit de contrôle pour s'assurer de la bonne exécution du service concédé et de sanction à l'égard du concessionnaire en cas de manquement à ses obligations ;
- Le concédant doit respecter les engagements souscrits dans le contrat de concession et ne doit pas bouleverser l'équilibre de la concession.

Droits et obligations du concessionnaire

- Le concessionnaire dispose d'un droit d'aménager et d'exploiter, exclusivement, une section d'autoroute pour une période lui permettant de récupérer les capitaux investis et de percevoir des péages et d'une indemnité en cas de préjudice subi. Il dispose également de prérogatives sur les domaines publics affectés et l'occupation de propriétés privées pour cause d'utilité publique ;
- Le concessionnaire doit exécuter personnellement le contrat de concession : depuis la construction des infrastructures jusqu'à l'entretien et la mise en état des biens en fin du contrat. Il doit en outre honorer ses engagements dans le respect des principes de

fonctionnement du service public qui sont la continuité du service public, l'égalité des usagers et l'adaptation constante des services offerts aux évolutions des besoins et aux progrès techniques.

Régime des biens de la concession

Les biens incorporés, ou faisant partie de la concession, forment un tout, néanmoins en raison des particularités du contrat, une classification mérite d'être faite. Ainsi on peut retenir 2 critères de distinction :

En fonction de leur sort en fin de contrat : On distingue entre les biens de retour, les biens de remise et les biens de reprise.

En fonction de leur caractère renouvelable : On distingue entre les biens renouvelables et les biens non renouvelables.

Le principe de l'autoroute à péage

Les documents de contrat de concession peuvent autoriser le concessionnaire à percevoir des péages et des redevances pour installations annexes en vue d'assurer la rémunération et l'amortissement des capitaux investis par lui, pour la construction, l'entretien et l'exploitation de l'autoroute⁷.

Rôles et intérêts du péage

Le décret du 17 février 1993 a consacré les multiples rôles et intérêts que joue le péage. Il s'agit de :

- Permettre au concessionnaire de financer les dépenses permanentes, telles que les dépenses d'entretien et d'aménagement du réseau autoroutier ;
- Assurer au concessionnaire la récupération et la rémunération des capitaux investis ;
- Eviter au contribuable de supporter le coût du réseau autoroutier ;
- Dégager éventuellement de nouvelles ressources pour poursuivre la construction du réseau autoroutier.

⁷ L'article 1 de décret n° 2-89.189 de 17 février 1993 pris pour l'application de la loi n°4-89 relative aux autoroutes

Le cahier des charges précise les modalités, les conditions et l'organisation du système du péage

Les principales dispositions qu'on peut relever dans le cahier des charges sont les suivantes :

- Les tarifs de péage sont proposés par le concessionnaire et approuvés par le concédant ;
- Le tarif de péage kilométrique sera défini par itinéraire autoroutier. La grille des tarifs par catégorie de véhicule est proposée par le concessionnaire et approuvée par le concédant.
- Les tarifs de péage sont portés à la connaissance du public par tous les moyens appropriés que le concessionnaire jugera nécessaires un mois avant leur mise en application ;
- La perception des péages doit être faite d'une manière égale pour tous sans aucune faveur. Sauf les cas qui sont précisés expressément par le cahier des charges, tels que les brigades de la gendarmerie royale, les ambulances,....

Dynamisme et sécurité

Développement rapide du réseau autoroutier Marocain

Le réseau autoroutier Marocain s'est développé rapidement ces dernières années. Rappelons que, le réseau autoroutier qui était de 70 Km en 1990 a franchi le seuil de 639 km en 2006 et atteindra 1 500 Km en 2010. Autrement dit, Le rythme de construction va être multiplié par quatre sur la période 2005-2010, pour atteindre 160 km par an au lieu de 40 km durant la décennie 90. Financièrement, si entre 1993 et 2003, l'investissement annuel moyen était de 670 millions de dirhams, cet indicateur est passé à 2,3 milliards entre 2004 et 2006 et atteindra plus de 4 milliards par an entre 2006 et 2010.

Ce développement rapide s'explique par plusieurs facteurs dont les principaux sont :

- La volonté du Royaume du Maroc à combler son retard initial en infrastructure autoroutière ;
- La nécessité de répondre à une demande accrue de transport, de trafic et de sécurité et absorber l'ensemble du trafic inter-villes en 2010 ;
- Le financement par le biais de la concession financée par les recettes de péage au lieu de recourir au réseau national qui dépend des crédits budgétaires. En effet, lorsqu'il s'agit

d'atteindre un objectif dans des délais rapides, le financement budgétaire apparaît incompatible et inapproprié.

1.1.2 Perspectives

1.1.2.1 Présentation succincte du programme autoroutier national

(Voir annexe 1 pour plus de détail)

Constats

Les études réalisées dans le domaine des transports entre 1960 et 1990 ont abouti aux conclusions suivantes :

- 95% des marocains choisissent la route pour se déplacer, et les 4/5 des marchandises transportées hors phosphates passent par la route.
- Chaque augmentation de 1% du PIB en valeurs constantes, correspond une augmentation de 2% du trafic routier.
- En 1988, le taux de croissance moyen annuel du trafic a été de 7 à 8%, soit un doublement tous les 8 à 10 ans.
- L'accroissement rapide du trafic entraîne des situations de congestion sur de nombreux points du réseau routier et engendre une dégradation de la sécurité sur ces parcours. Le nombre de tués consécutifs à des accidents de la route est passé de 2110 en 1983 à 3323 en 1995, soit un accroissement de 60%.⁸

Conclusion

- La construction d'un réseau autoroutier associant les exigences de la sécurité à celle d'une forte capacité est souhaitable et devient une condition nécessaire pour le développement économique du pays.
- En 1980, dans l'objectif d'accompagner le développement économique du pays et l'aménagement du territoire, un schéma directeur autoroutier a été élaboré par les instances

⁸ Source programme autoroutier national

gouvernementales chargées des infrastructures routières. Ce schéma directeur a recensé plus de 1.500 km d'autoroutes à réaliser à l'horizon 2010.

Contenu du schéma directeur

Les axes prioritaires ont été déterminés selon deux hypothèses, l'un sur la base d'un taux de croissance du trafic de 4% et l'autre sur 7%. Il s'agit de deux grands axes de liaisons autoroutières dont la consistance est présentée dans le tableau suivant : (Pour plus de détail voir annexe 1).

Les estimations de coûts sont données en dirhams constants.

Axe autoroutier	Longueur en Km	Coût en Mdh
Axe Nord-Sud	998	24.100
Axe Est-Ouest	502	11.900
Total	1.500	36.000

D'après les études prévisionnelles de faisabilité financière, le taux de rentabilité interne pour chaque axe autoroutier se situe dans une fourchette de 11 à 15% et confirme par conséquent l'intérêt économique de la réalisation à plus ou moins court terme de chacun de ces axes autoroutiers.⁹

Il apparaît, également, que ce programme ambitieux a été hiérarchisé pour satisfaire, en priorité, une demande plus forte de la circulation tout en s'inscrivant dans une vision globale d'aménagement du territoire et en tenant compte des ressources financières mobilisables.

1.1.2.2 Avantages du programme autoroutier

Le programme autoroutier national avait comme objectif de doter le Maroc d'un réseau autoroutier lui permettant de faire face au développement accru de la mobilité. La réalisation de ce programme devra procurer des avantages économiques importants au niveau de l'utilisateur, de la collectivité et du budget général de l'Etat (voir détail en annexe 1).

⁹ Source programme autoroutier national

1.1.2.3 Contraintes et limites du programme autoroutier

Contraintes du programme autoroutier

La réalisation du programme autoroutier présente des contraintes de deux natures :

Respect du calendrier d'augmentation du capital d'ADM (Source les contrats de programme Etat&ADM)

Pour soutenir ADM dans la réalisation du programme autoroutier concédé, l'Etat s'est engagé à faire un apport en capital de 3.115 Mdh dont 1.835 Mdh déjà réalisé à fin 2006 et 1.280 Mdh à libérer selon le projet (en cours de signature) du contrat programme 2006-2010 entre l'Etat et ADM. L'Etat s'est engagé aussi par le biais du Fonds Hassan II pour le Développement Economique et Social, à travers 4 conventions signées avec ADM, à injecter un montant de 4.600 Mdh dont 2.250 Mdh déjà libéré.

La libération, dans le temps opportun, de ces sommes importantes constitue une contrainte majeure pour l'Etat qui souffre d'une pénurie des recettes budgétaires.

Garantie des engagements

L'Etat s'engage à faire bénéficier ADM, dans les conditions prévues par la réglementation en vigueur, de la garantie pour se procurer des emprunts (Concessionnels et obligataires) nécessaires au financement des opérations d'investissement. A titre d'information, les contrats de programme prévoient une garantie de l'Etat couvrant un montant maximum de 9.000 Mdh d'emprunt obligataire.

Limites du programme autoroutier

Endettement préoccupant

En l'absence de fonds propres suffisants pour réaliser son programme d'investissement, ADM- le seul concessionnaire d'autoroutes actuel- finance la construction des sections d'autoroutes par le recours à la dette. L'endettement a augmenté de 50% ces dernières années et s'élève à fin 2006 à plus de 9 milliards de dirhams. Le poids total de la dette franchira, selon les simulations de projet du contrat programme 2006-2010, le seuil de 30 milliards de dirhams à l'horizon 2010.

L'endettement d'ADM comparé avec les grandeurs économiques se présente comme suit :

Les chiffres sont extraits du projet de contrat de programme 2006-2010 et sont exprimés en million de dirhams.

Année	Endettement	Frais financiers (F.F)	Chiffre d'affaires (C.A)	Excédent brut d'exploitation (E .B.E)	Endettement/CA	FF/ E.B.E
2006	9.206	368	782	567	12	65%
2010	30.111	1.646	1.094	409	28	4,02

A l'horizon 2010, on pourrait tirer les conclusions suivantes :

Les frais financiers présentent plus de 4 fois l'excédent brut d'exploitation. ADM serait incapable d'absorber annuellement l'ensemble de ses frais financiers et se trouverait dans une situation de recherche de moyens pour financer les insuffisances de sa trésorerie. D'où la nécessité du recours, de nouveau, à l'endettement extérieur.

L'endettement global présente 28 ans de péage. Cet endettement serait en mesure d'augmenter après 2010 pour qu'ADM puisse faire face à son engagement de remboursement de ses échéances en principal et intérêts. Par conséquent, Elle risque de ne pas pouvoir rembourser sa dette globale avant la fin de la concession.

En somme, l'endettement d'ADM risquerait après 2010 d'atteindre ses limites et pourrait entraîner une situation de report indéfini de l'équilibre financier et courir un risque de crise financière.

Section de plus faible trafic

Le programme autoroutier envisage la réalisation des sections à très faible trafic. Il en résulterait, à notre avis, un différé sur une très longue durée de la rentabilité des dites sections ; tel est le cas des sections des autoroutes Tanger-Oued R'mel et Fès-Oujda. La réalisation de ses sections s'inscrit dans le cadre de l'aménagement du territoire national et présente parfois des intérêts certains pour la collectivité tels que la rentabilité économique, l'intégration des infrastructures de transport, la continuité du service rendu à l'utilisateur sur un trajet donné, etc...

Il en résulterait, par conséquent, une péréquation au niveau des résultats des différentes sections. Aussi, peut-on conclure implicitement que les SCA sont autorisées à financer des

sections caractérisées par un faible trafic dont la rentabilité n'est assurée que sur le long terme par des sections rentables ?

Concernant la réalisation des liaisons à faible trafic, dont la rentabilité ne serait pas assurée que sur de longue période, les instances gouvernementales avaient envisagé deux attitudes :

- Recours au capital privé qui nécessite un degré élevé d'implication et d'engagement de l'Etat en terme de financement et de garantie afin de conférer à ces sections autoroutières une attractivité financière suffisante.
- Recours à l'autoroute gratuite : Cette possibilité qui consiste à réaliser sur le site actuel de la route nationale une infrastructure aux caractéristiques voisines de l'autoroute se caractérise par une réduction du coût global du projet et nécessite la création d'un fonds de développement du réseau autoroutier.

1.1.3 Société concessionnaire d'autoroutes : ADM

1.1.3.1 Présentation succincte d'ADM

La société ADM est une société anonyme à conseil d'administration. Elle est créée en 1989. Son capital social à fin 2006 s'élève à 4.4 milliards de dirhams dans lequel l'Etat détient directement et indirectement la majorité (plus de 90%).

- La mission fondamentale d'ADM est la construction, l'entretien et l'exploitation du réseau autoroutier que lui concède l'Etat ;
- Elle bénéficie actuellement de quatre conventions de concession signées, Casablanca-Larache, Larache-Sidi Elyamani, Rabat – Fès et Casablanca – Settat ;
- Sur le plan fiscal, ADM est soumise à impôt sur les sociétés de 35% et au taux réduit de TVA de 7% sur les recettes de péage ;
- L'investissement réalisé par ADM totalise, à fin 2006, 15 milliards de dirhams et atteindra, à l'horizon 2010 plus de 36 milliards de dirhams.

1.1.3.2 Particularités juridiques

Le contrat de concession d'autoroutes présente plusieurs spécificités, sur le plan juridique, qu'on peut résumer comme suit :

La convention de concession

C'est l'acte par lequel l'Etat concède à ADM la construction, l'exploitation et l'entretien d'une autoroute. En principe la convention de concession prévoit les éléments suivants :

- Un droit exclusif d'utilisation et /ou d'exploitation des biens du domaine public ;
- L'obligation pour le concessionnaire de rendre un service d'intérêt général en respectant les principes de fonctionnement de service public. Cela implique un entretien permanent et un renouvellement ;
- La rémunération d'ADM est constituée par la perception du péage sur les usagers et des redevances perçues des sous concessionnaires.

Le cahier des charges et le contrat de programmes

Ces deux documents définissent les engagements d'ADM :

- Tous les ouvrages seront réalisés conformément aux projets approuvés par l'Etat et en respectant les clauses techniques du cahier des prescriptions communes (CPC) applicables aux marchés de travaux routiers ;
- ADM est tenue de respecter le calendrier prévisionnel établi d'un commun accord avec l'Etat et indiquant pour chacune des sections les dates de remise des terrains déjà acquis par le concédant et les dates de début des travaux et de mise en service de chaque section ;
- ADM est tenue de disposer en tout temps et, en cas de besoin, de mettre en œuvre sans délai, tous les moyens de nature à assurer en permanence, quelles que soient les circonstances, la continuité de la circulation dans de bonnes conditions de sécurité et de commodité ;
- ADM est tenue d'entretenir en bon état et en permanence tous les ouvrages à ses frais de façon à convenir parfaitement à l'usage auquel ils sont destinés ;
- ADM pourra, après approbation de l'Etat, modifier les ouvrages et installations entrant dans l'objet du contrat de concession, pourvu qu'il n'en résulte aucune modification essentielle dans la consistance de la concession et que les normes et instructions techniques spécifiées par le cahier des prescriptions spéciales soient respectées ;

- ADM doit apporter aux ouvrages en cours de concession les modifications qui pourraient être prescrites par l'Etat. Les modalités de réalisation et de financement seront fixées d'un commun accord ;
- Et plus généralement, de maintenir une adéquation convenable entre le service rendu et les coûts, tant dans le domaine de la construction que de l'exploitation.

Contrôle de la société concessionnaire

ADM est soumise aux contrôles suivants :

- Commissaire aux comptes : En tant que société anonyme, ADM est soumise aux dispositions du contrôle prévues par la loi 17-95, et doit nommer un ou plusieurs commissaires aux comptes ;
- Commissaire du gouvernement : ADM est soumise aux dispositions de contrôle de la loi 69-00 relative au contrôle financier de l'Etat sur les entreprises publiques et autres organismes. Ce contrôle est exercé par un commissaire du gouvernement qui assiste au conseil d'administration et à l'assemblée générale des actionnaires ;
- Cour des comptes : En tant qu'entreprise concessionnaire, ADM est soumise au contrôle de la gestion instauré par la loi 62-99 relative aux juridictions financières. De ce fait, ADM est tenue de communiquer des informations financières et comptables à la cours des comptes ;
- Conseil Déontologique des Valeurs Mobilières : En tant que société faisant appel à l'épargne publique, ADM est soumise au contrôle de l'information financière qu'elle publie conformément à la loi du 21 septembre 1993 régissant le CDVM.

1.1.3.3 Particularités financières

Pour faire face aux besoins en autoroutes, des investissements de grande ampleur sont nécessaires, avec des durées d'immobilisation longues. Leur rentabilité dépend principalement des recettes de péage prévues. La réalisation de ces investissements nécessite des moyens financiers énormes.

Investissements importants

La construction d'une autoroute nécessite la mobilisation des capitaux très importants. Le montant total des investissements que consacrera ADM à la construction du réseau de 1.430 km qui lui est confié l'Etat, est estimé à plus de 36 milliards de dirhams. Au Maroc, le coût moyen de la construction du kilomètre varie entre 13 et 90 millions de dirhams. A noter que ce calcul tient compte des investissements achevés, en cours et ceux projetés. Le plus haut coût sera enregistré dans la desserte du port de Oued R'mel pour plus de 90 millions de dirhams le kilomètre construit et le plus bas coût est enregistré dans la section Rabat – Larache avec 13 millions de dirhams le kilomètre construit.

En réalité, Le coût du kilomètre d'autoroute dépend de la difficulté de relief. En rase campagne et en plaine, le coût au kilomètre atteint le bas niveau soit environ 10 millions dirhams. En zone de montagne, comme en agglomération péri-urbaine, ce coût est multiplié par 3 ou 4, parfois par 10 en tenant compte des ouvrages d'art nécessaires. En zone urbaine, le coût est très enrichi par l'achat des terrains nécessaires, les difficultés de construction et la protection de l'environnement. Les ouvrages d'art sont nombreux et coûteux comme dans le cas de contournement de Casablanca

A ce coût de construction d'autoroutes, il faut souvent ajouter d'importants coûts provenant de l'entretien courant et périodique et de financement des différents ouvrages autoroutiers. Les charges directes d'exploitation et les charges financières s'élèvent à fin 2006, pour les 639 kilomètres du réseau mis en service, à 678 millions de dirhams, soit plus d'un millions de dirhams par kilomètre et par an.

Par ailleurs, l'amélioration de la sécurité, la prise en compte des problèmes d'environnement, de plus en plus sensibles et la modernisation des systèmes (gestion du trafic,.....) sont des facteurs de renchérissement des coûts.

Enfin, Les besoins globaux pour la réalisation du programme autoroutier sont évalués, sans tenir compte de deux tronçons Agadir–Taroudant et El Jadida–Jorf Lasfar, à plus de 36 milliards de dirhams d'ici 2010.

Moyens de financement

La convention de concession prévoit, généralement, que le concessionnaire s'engage à assurer le financement des opérations objet du contrat, dans les conditions définies dans le cahier des

charges. Aussi, ce dernier préconise que le financement sera assuré conformément au plan de financement annexé au cahier des charges.

Financement des opérations d'investissement

Le financement du programme autoroutier concédé à ADM est assuré jusqu'à présent par les apports en capital (30%), la dette extérieure (69%) et d'autres sources (1%).

- Apports en capital : Le capital social d'ADM qui était en 1989 de 120 millions de dirhams s'élève à fin 2006 à 4.4 milliards de dirhams. A fin 2006, le capital représente environ 33 % de financement permanent d'ADM et plus de 27% de son total du bilan.

Pour réaliser son programme d'investissement dont le montant global s'élève à 36 milliard de dirhams, ADM envisage des augmentations de son capital à hauteur de 6 milliards de dirhams libéré suivant l'avancement d'exécution de programme autoroutier que lui concédé l'Etat. Dans ce sens, ADM a signé des conventions avec le FHII pour 4 MMdh et un contrat de programme avec l'Etat pour 2 MMdh.

Le capital d'ADM atteindra en 2010 environ 9 milliards de dirhams. Normalement, ce seuil devrait être augmenté après 2010 pour permettre à ADM de préserver son équilibre financier, faire face au risque d'élimination de la méthode des charges différées et lui permettre d'honorer ses engagements financiers en terme de remboursement de ses échéanciers.

- Dettes extérieures : L'emprunt constitue la principale source de financement du réseau autoroutier concédé à ADM. Cet endettement est constitué par des emprunts contractés auprès des bailleurs de fonds internationaux et un emprunt obligataire. Ces emprunts bénéficient de la garantie totale de l'Etat, principal actionnaire.

Actuellement, l'encours de la dette s'élève à 9 milliards de dirhams. Soit 67% du total du bilan, plus de 12 fois le chiffre d'affaires annuel et 2,28 fois le capital social actuel d'ADM. Sous l'effet de l'accélération du programme autoroutier, l'endettement d'ADM atteindra à l'horizon 2010 plus de 24 milliards de dirhams.

Cet endettement très significatif pose plusieurs risques notamment les risques de change et de non remboursement.

- Risque de change : La dette d'ADM est constituée quasi-totalement des emprunts libellés en monnaie étrangère. Elles sont converties et comptabilisées en dirhams sur la base du cours

de change du jour de l'opération : date de facturation en général, date de l'accord des parties ou date de paiement en ce qui concerne les avances et acomptes reçus ou donnés.

Ces dettes sont converties et comptabilisées par correction de l'enregistrement initial en dirhams sur la base du dernier cours à la date d'inventaire. Les différences entre les valeurs initialement inscrites dans les comptes (valeurs " historiques ") et celles résultant de la conversion à la date de l'inventaire majorent ou diminuent les montants initiaux et constituent :

- ☞ des pertes latentes dans le cas de majoration des dettes ;
- ☞ des gains latents dans le cas de minoration des dettes.

Le risque de change encouru par ADM au 31 décembre 2005 s'élève à plus de 152 millions de dirhams. Il représente seulement le risque relatif au principal de la dette et constitue 24% du chiffre d'affaires annuel et 2% de l'encours de la dette.

En application des principes de clarté et de prudence, les pertes latentes, représentant un risque de change à la date de l'inventaire, entraînent la constitution de provisions pour risques et charges de caractère durable pour les dettes à plus d'un an d'échéance à la date du bilan.

Ce risque de change constitue un élément important non signalé dans les actes liant ADM et l'Etat. Par conséquent, ADM se trouve dans l'obligation de prendre toutes les précautions nécessaires pour se couvrir contre ce risque. Jusqu'à présent, ADM ne recourt pas à des instruments de couverture des risques de change en vue de se prémunir contre les variations importantes et pouvant affecter sensiblement le résultat du fait d'absence d'organisme spécialisé dans la couverture de ce genre de risque à long terme ; Nous recommandons, dans ce cadre, et afin de minimiser ce risque de recourir au moins à des possibilités existantes actuellement qui consistent à se couvrir à court ou à moyen terme.

- Risque de non remboursement : Les simulations financières montrent qu'au-delà de l'année 2010 ADM devra rembourser annuellement un total de 2 milliards de dirhams (en principal et intérêts). Ce remboursement annuel représente 1,5 année du chiffre d'affaires. Par conséquent, ADM encourt le risque de non respect de ses engagements financiers envers les bailleurs de fonds et pourrait se trouver en situation de cessation de paiement bien que ses emprunts soient garantis par l'Etat.

Pour faire face à ce risque, ADM peut recourir à l'une des possibilités suivantes :

☞ Recours aux actionnaires : Ce procédé peut revêtir la forme d'augmentation du capital, d'avances remboursables où des subventions. Cette solution n'est pas faisable et apparaît inadéquate parce que le recours au capital privé était très difficile vu la rentabilité différée de ce type d'investissement et que ADM était créée au départ pour limiter le recours aux crédits budgétaires ;

☞ Augmentation des tarifs de péage : Bien qu'il augmente la capacité de remboursement d'ADM, cette faculté apparaît également non adaptée parce que plusieurs variables entrent en jeux et une telle augmentation des tarifs pourrait engendrer une baisse du trafic et par conséquence pourrait entraîner une baisse des cash-flow d'ADM ;

☞ Recours à l'emprunt obligataire : Cette solution peut être envisagée dans la mesure où elle implique directement l'Etat, principal actionnaire à travers la garantie et limite le risque de change.

▪ Autres sources : Les autres sources de financement du programme autoroutier concédé à ADM sont l'autofinancement, les avances en comptes courant d'associés et les subventions d'équipement.

1.1.3.4 Particularités comptables

A titre de rappel, ADM est soumise à toute la réglementation régissant la comptabilité des sociétés commerciales notamment la loi 9-88 relative aux obligations comptables des commerçants, la loi 15-97 relative au code de commerce et la loi 17-95 relative à la société anonyme.

En plus de ces textes de loi, ADM applique jusqu'à fin 2006, en attendant la publication des normes applicables à la concession de service public, les dispositions contenues dans la lettre du Ministre des Finances du 11 juin 1993 relatives au régime comptable et fiscal applicable à l'autoroute Rabat-Larache et les pratiques issues de l'expérience française.

En examinant ces textes, on peut recenser les pratiques comptables particulières suivantes :

La lettre du Ministre des Finances du 11 juin 1993

Cette lettre définit le régime comptable et fiscal applicable à l'autoroute Rabat-Larache (voir Annexe 5) :

Les dispositions contenues dans cette lettre sont ainsi détaillées :

- La comptabilisation de l'investissement en tant qu'immobilisation, avec exonération de la TVA ;
- L'amortissement de l'immobilisation en fonction de l'avancement des travaux de construction (par tranche), le taux d'amortissement retenu étant celui de la durée résiduelle de la concession ;
- Les amortissements de dépréciation sont déductibles fiscalement et sont indéfiniment reportables ;
- La possibilité de constituer des provisions pour grosses réparations en franchise d'impôts, lorsque les conditions suivantes sont remplies :
 - Faire l'objet d'une programmation précise des travaux à répartir sur plusieurs exercices (plan de réparation, d'entretien ou de mise en état) ;
 - Les travaux concernés doivent être réalisés dans un délai raisonnable et ne pas entraîner un accroissement de l'actif ;
 - Les travaux ne doivent pas avoir donné lieu de la part du concédant au versement d'une indemnité et les dépenses engagées, à cet effet, sont imputées sur le compte de « provisions pour grosses réparations », dont le solde éventuel en fin de concession sera réintégré au bénéfice imposable du dernier exercice.

Autres pratiques particulières en dehors de la lettre du Ministre des Finances

En dehors des dispositions comptables en application des dispositions de la lettre du Ministre des Finances susmentionnée, ADM a opté pour les principales pratiques suivantes :

Inscription des biens de la concession

Les immobilisations mises en concession sont inscrites à l'actif du bilan, à l'exception des immobilisations apportées à titre gratuit par l'Etat Marocain (autoroute Rabat-Casablanca), non enregistrées dans les comptes de la société. Ces immobilisations sont amorties sur la durée résiduelle de la concession.

Provision pour grosses réparations

La société a constitué entre les exercices 1991 et 1997 une provision pour grosses réparations en couverture des charges d'entretien périodique des autoroutes.

Provision pour renouvellement

La société a également constaté dans ses comptes une provision pour renouvellement du matériel de péage.

1.1.4 Apports de la norme comptable applicable aux contrats de concession

Dans son assemblée plénière de 26 mai 2005, le CNC a approuvé la norme applicable aux contrats de concession préparée par la commission technique spécialisée (CTS) et à déléguer à son comité permanent sa relecture et sa publication.

Avant de faire une étude succincte des principales prescriptions de cette norme, il y a lieu de présenter quelques réflexions qui existent actuellement au niveau international, notamment celles de l'IASB.

1.1.4.1 Concession et les IFRS

L'IFRIC, comité d'interprétation de l'IASB, a publié le 30 novembre 2006 l'IFRIC 12. Cette interprétation a pour objectif de clarifier comment les opérateurs (concessionnaires) utilisent les IAS/IFRS existant pour comptabiliser et évaluer les obligations qu'ils assument et les droits qu'ils reçoivent dans les accords de concession de services.

Cette IFRIC est applicable aux contrats de concession de services publics si le concédant continue de contrôler la façon dont l'infrastructure est utilisée pendant et après la concession. Elle s'applique à tous les biens mis dans la concession par le concédant ou par le concessionnaire à condition de contribuer à la réalisation de l'accord.

Succinctement, L'IFRIC 12 traite les volets suivants :

- **Traitement des droits du concessionnaire sur l'infrastructure :** L'infrastructure située dans le champ d'application d'IFRIC 12 ne doit pas être comptabilisée parmi les immobilisations corporelles du concessionnaire car l'accord ne transfère pas à ce dernier un droit de contrôle de l'utilisation de l'infrastructure. Le concessionnaire a accès à l'infrastructure

pour l'exploiter et fournir les services publics pour le compte du concédant en accord avec les termes spécifiés au contrat.

▪ **Construction ou amélioration de l'offre de services :** Le concessionnaire doit comptabiliser les produits et les coûts relatifs à la construction ou à l'amélioration de l'offre de services conformément à l'IAS 11. Si le concessionnaire construit ou améliore l'offre de services, il doit comptabiliser la contrepartie reçue ou à recevoir à sa juste valeur. La contrepartie peut être un actif financier ou une immobilisation incorporelle.

Actif financier : Le concessionnaire comptabilise un actif financier dans la mesure où il dispose d'un droit contractuel inconditionnel de recevoir de la trésorerie ou un autre actif financier du concédant, au titre de la construction. Le concessionnaire dispose d'un droit inconditionnel de recevoir de la trésorerie si le concédant garantit contractuellement le paiement, au concessionnaire, de montants déterminés ou déterminables, ou de déficit, le cas échéant, entre le montant versé par les utilisateurs du service public et le montant déterminé ou déterminable. Le montant reçu par le concessionnaire est à comptabiliser selon l'IAS 39.

Actif incorporel : Le concessionnaire doit comptabiliser une immobilisation incorporelle dans la mesure où il est autorisé à recevoir directement, des utilisateurs du service public, des redevances. L'IAS 38 s'applique pour la comptabilisation de cet actif incorporel. Les paragraphes 45 à 47 de cette norme fournissent des indications sur l'évaluation d'actifs incorporels acquis en contrepartie d'actifs non financiers ou par combinaison d'un actif financier et non-financier.

▪ **Comptabilisation et évaluation de la contrepartie de l'accord :** Le concessionnaire doit comptabiliser et évaluer les produits relatifs aux services qu'il fournit conformément aux IAS 11 et 18.

L'IFRIC 12 précise, notamment, que les changements de méthodes comptables sont comptabilisés conformément à IAS 8.

A titre d'information, cette interprétation n'a pas encore été adoptée au niveau européen et devrait être appliquée au titre des exercices ouverts à compter du 1er janvier 2008.

1.1.4.2 Apports de la NCCC

Inscription des biens de la concession

La comptabilité du concessionnaire doit faire ressortir l'intégralité du patrimoine mis en concession. Il précise que les biens mis en concession par le concédant ou par le concessionnaire sont inscrits à l'actif du bilan dans un poste spécial.

Cette disposition est incompatible avec l'IFRIC 12 dans la mesure où les biens de la concession restent de la propriété de concédant et le concessionnaire ne possède sur ces biens qu'un droit d'exploitation et par conséquent ne doivent être inscrits en tant que tels parmi le patrimoine du concessionnaire. Ce dernier est en droit d'inscrire conformément à l'IFRIC 12 un actif incorporel.

Les immobilisations mises en concession

Les biens mis en concession peuvent être soit :

- Des biens de retour : sont ceux qui doivent revenir obligatoirement au concédant à la fin du contrat de concession. Ils comportent notamment les terrains, bâtiments, ouvrages, installations, matériels et objets mobiliers ou tout autre bien défini comme tel par le contrat mis à la disposition du concessionnaire par le concédant ou mis dans la concession par le concessionnaire dans des conditions fixées par le contrat. Ils incluent les biens relevant du domaine public ;
- Des biens de reprise sont ceux qui, affectés au service public, pourront devenir, en fin de concession, la propriété du concédant si ce dernier exerce la faculté de reprise prévue par le contrat.¹⁰

Les biens de retour ou de reprise peuvent être ou non renouvelables :

- Immobilisations renouvelables : Elles sont renouvelées au moins une fois avant leur remise gratuite au concédant. Il s'agit principalement, pour le cas des autoroutes, des bâtiments légers (gares de péage), d'agencements (signalisation, éclairage public, bornes d'appel d'urgence), et de matériels de transport et d'entretien de l'autoroute. Ces immobilisations sont inscrites au

¹⁰Paragraphe 'D' de la partie principes généraux et définition de la NCCC

poste « Immobilisations mises en concession par le concédant » en contre partie au passif d'un poste intitulé « Droits du concédant ».

- Immobilisations non renouvelables : Elles constituent la plus grande partie de l'actif d'une société concessionnaire. Elles sont composées par tous les biens du domaine concédé présentant un caractère durable. Il s'agit principalement, pour le cas des autoroutes, des terrains, chaussés, ouvrages d'art et des « bâtiments durables ». Ces immobilisations ne font pas l'objet d'un amortissement pour dépréciation, mais d'un amortissement dit de précarité ou de caducité. En outre, il peut être constitué des provisions pour grosses réparations pour ce type de biens.

L'amortissement de caducité

L'objet de cet amortissement est de permettre aux sociétés concessionnaires de recouvrer, sur la durée de la concession, le coût de revient de la concession. Cette récupération est justifiée sur le plan juridique par le fait que les immobilisations du concessionnaire sont par essence défectibles d'une part et d'autre part de la nécessité de la reconstitution intégrale, à l'expiration de la concession, des capitaux ayant financé les biens concédés de manière à ce que la transmission gratuite du patrimoine s'opère sans préjudice pour les actionnaires ou les tiers.

De même, la NCCC précise que seuls les biens de retour et le dernier remplacement des immobilisations renouvelable peuvent faire l'objet d'amortissement de caducité et prévoit que « l'amortissement de caducité, inscrit dans les charges du concessionnaire, est étalé sur la durée restant à courir jusqu'à la fin de la période du contrat ».

Aussi, faut-il noter que, la norme ne traite par des règles fixant le point de départ de l'amortissement de caducité. Il peut être pratiqué dès l'année où le concessionnaire dispose des moyens de financement ou au plus tard lors de perception des premières recettes de péage.

L'amortissement pour dépréciation

Cet amortissement pour dépréciation ne concerne que les immobilisations renouvelables acquises à titre onéreux.

La provision pour renouvellement

La provision pour renouvellement trouve son origine dans l'obligation contractuelle de maintenance imposée aux concessionnaires le conduisant à assurer le renouvellement régulier des immobilisations concédées dont la durée de vie est inférieure à la durée de contrat de concession. Les provisions pour renouvellement s'ajoutent aux amortissements pour dépréciation et permettent de renouveler les immobilisations à leur coût de remplacement.

Le montant de la provision pour renouvellement est calculé sur la base du coût prévisionnel de remplacement de l'immobilisation concernée dans la limite des obligations contractuelles.

Lors de la réalisation de la dépense de renouvellement, le montant correspondant est viré au passif au poste « droits du concédant ».

Les immobilisations ainsi réalisées au titre du renouvellement sont inscrites à l'actif dans la rubrique « immobilisations mises dans la concession par le concédant et financées par le concessionnaire ».

A la clôture de chaque exercice, le montant de la dotation à la provision pour renouvellement doit être égal à la différence entre le coût estimé de remplacement et le coût d'achat ou de production de l'immobilisation, et ajusté annuellement selon une ré estimation du coût de remplacement. Cette provision doit être appuyée par un plan de renouvellement fixant la date et le montant de renouvellement pour chaque bien, avec corrections ultérieures si les circonstances le justifient.

Ces provisions sont inscrites au passif au poste « Provisions pour renouvellement » en provisions pour risques et charges.

En France, le Conseil d'Etat, selon une jurisprudence constante, a reconnu le droit pour une entreprise concessionnaire de constituer en franchise d'impôts des provisions pour renouvellement, dès lors qu'un plan de renouvellement était établi et que les dépenses correspondantes étaient susceptibles d'amortissement.

Les provisions pour grosses réparations

Ces provisions ne concernent que les immobilisations non renouvelables. Dans le cas des autoroutes, ces provisions concernent, généralement, l'entretien et la réparation des chaussées,

des bâtiments et des ouvrages d'art. Cette provision est fondée sur le fait que le concessionnaire est dans l'obligation de maintenir en bon état les installations concédées.

Les plans s'étendent sur une durée généralement comprise, dans le cas de la France, entre cinq et sept ans. Les dotations annuelles sont constituées par fractions égales en fonction de la durée de chaque plan. Ces derniers sont réactualisés régulièrement afin de tenir compte des modifications apportées aux prévisions des travaux. Les provisions sont rapportées au résultat des exercices concernés à raison des dépenses engagées.

Il faut noter que ces provisions ne sont pas reconnues par les normes internationales IAS/IFRS et que ce problème peut être, résolu dans le cadre de l'IAS 16, par l'approche de comptabilisation par composantes. En effet, l'IAS 16 prévoit que les composantes d'un bien ayant une durée d'utilité différente sont comptabilisées et amorties comme des actifs distincts. L'effet est de remplacer les frais majeurs d'entretien par des dotations aux amortissements.

Les charges différées

Les charges différées constituent la clé de voute de la comptabilité des entreprises concessionnaires de grandes infrastructures publiques. Cette méthode, introduite par la NCCC, permet la possibilité de différer certaines charges de structure, à savoir les amortissements de caducité et les frais financiers, jusqu'à la date théorique de franchissement du seuil de rentabilité. Cette méthode prend son originalité du fait que, pendant la première période d'exploitation caractérisée par une durée assez longue, les charges ne sont pas couvertes par les produits d'exploitation.

Certes, le CNC a subordonné l'application de cette mesure dérogatoire notamment à des études économiques et des projections financières à long terme démontrant la rentabilité globale de l'investissement.

La présentation, et l'analyse en détail de cette méthode est l'objet du chapitre suivant.

CHAPITRE II : PRESENTATION ET ANALYSE DE LA METHODE DES CHARGES DIFFEREES

1.2.1 Définition et conditions de recours à la méthode des charges différées

1.2.1.1 Définitions et termes clés

Définition de la méthode des charges différées

Les textes de base auxquels on pourrait se référer pour traiter des charges différées peuvent être détaillés comme suit :

La loi 17-95 régissant la société anonyme

Cette loi impose aux sociétés un capital social minimum ainsi que sa reconstitution en cas de réalisation de pertes entraînant une situation nette inférieure au quart du capital social¹¹.

La loi 9-88 et le Code Général de Normalisation Comptable

Nous traiterons l'objectif de la comptabilité, les principes comptables de base ainsi que les définitions recensées dans ces deux textes :

- **Objectif de l'image fidèle** : Ces textes précisent que les états de synthèse doivent donner une image fidèle du patrimoine ainsi que de la situation financière et des résultats de l'entreprise ; à cette fin, les états de synthèse doivent comprendre autant d'informations qu'il est nécessaire pour donner une image fidèle des actifs et passifs ainsi que de la situation financière et des résultats de l'entreprise¹².
- **Les principes comptables fondamentaux** : Les principes qui gouvernent la comptabilité au Maroc sont au nombre de sept, deux d'entre eux interviennent directement dans l'appréciation des charges différées, à savoir :

¹¹ Article 357 de la loi 17-95 relative à la société anonyme

¹² Article 11 de la loi 9-88

- La prudence : La prudence est l'appréciation raisonnable des faits afin d'éviter le risque de transfert sur les exercices ultérieurs des charges ou des minoration de produits, qui doivent grever le patrimoine et les résultats de l'exercice présent¹³. En vertu de ce principe, seuls les bénéfices réalisés à la date de clôture d'un exercice peuvent affecter les résultats ; par exception est considéré comme réalisé le bénéfice partiel sur une opération non achevée à la date de clôture répondant aux conditions fixées par le CGNC.
- La spécialisation des exercices : En application de ce principe, les charges et les produits doivent être rattachés à l'exercice qui les concerne effectivement et à celui-là seulement¹⁴.

La loi comptable prévoit aussi :

- La possibilité de déroger à l'application d'une prescription comptable prévue par la loi si, en raison de situations spécifiques à l'entreprise, elle ne permet pas de donner une image fidèle de l'actif et du passif, de la situation financière ou des résultats ; cette dérogation, dûment motivée, est mentionnée à l'état des informations complémentaires avec l'indication de son influence sur l'actif, le passif, la situation financière et les résultats de l'entreprise¹⁵.
 - La possibilité d'inscrire le bénéfice réalisé sur une opération partiellement exécutée, lorsque sa durée est supérieure à un an, sa réalisation est certaine et qu'il est possible d'évaluer avec une sécurité suffisante le bénéfice global de l'opération¹³.
 - L'utilisation du concept de coût complet pour la détermination des coûts d'acquisition et de production des actifs immobilisés. Toutefois, ce coût complet est expurgé d'un certain nombre d'éléments qu'il faut, sauf cas exceptionnels, traiter comme charges consommées tels les frais financiers, les frais d'administration générale et les charges de sous activité.
- Définitions comptables recensées
- Charges différées : Sont des charges différées dans le cadre d'opérations spécifiques dont la rentabilité globale est démontrée ; charges enregistrées au cours de l'exercice, mais qui, se rapportent à des productions déterminées à venir.
 - Comptes de régularisation : Ils permettent la répartition des charges et des produits dans le

¹³ Article 16 de la loi 9-88

¹⁴ Article 17 de la loi 9-88

¹⁵ Article 19 de la loi 9-88

temps de manière à rattacher à chaque exercice les charges et les produits qui le concernent effectivement, et ceux-là seulement ; Ils comprennent les "charges constatées d'avance" et les "produits constatés d'avance". Ils apparaissent comme tels au bilan.

- Charges à répartir sur plusieurs exercices : Ce sont des charges qui affectent plusieurs exercices. Elles comprennent les frais d'acquisition des immobilisations non incorporés dans le coût de l'immobilisation, les frais engagés lors de l'émission d'emprunts tels que les emprunts obligataires.

En somme, les textes présentés ci-dessus constituent des principes de base auxquels on pourrait se référer pour traiter les charges différées.

La Norme Comptable applicable aux Contrats de Concession : NCCC

▪ Prescriptions propres à la concession autoroutière : Cette norme prévoit que les charges liées à l'exploitation des biens mis en concession pendant la période comprise entre l'achèvement de la construction des installations et leur utilisation à la capacité normale font l'objet d'un traitement particulier. Elle précise que «en cas de réalisation d'investissements importants dans des secteurs d'infrastructures où la rentabilité ne peut être atteinte que sur le long terme, telles que les autoroutes, le concessionnaire peut appliquer, à titre dérogatoire à justifier dans l'ETIC, la méthode des charges différées¹⁶ ».

▪ Avantages de la méthode des charges différées : Cette méthode comptable présente des avantages importants, notamment :

- Elle permet, conformément au principe de spécialisation des exercices, de neutraliser les effets sur le résultat d'une mise en œuvre intéressant plusieurs exercices ; l'exploitation normale ne devant intervenir qu'au terme de cette période ;

- Elle n'ouvre aucune possibilité de distribution de dividendes fictifs pendant cette période puisque le résultat est nul ;

- Elle évite qu'une accumulation de charges de cette nature ne soit considérée comme des pertes d'exercice pouvant mettre en cause l'existence même de l'entreprise.

¹⁶ Point IV-C de la NCCC

- Quelques remarques sur la méthode des charges différées : Il convient d'assortir les dispositions relatives à cette méthode d'un certain nombre de remarques :
 - L'application de cette méthode ne doit pas contrevenir à l'article 19 de la loi 9-88 relative aux obligations comptables des commerçants.
 - Le franchissement du SR doit apparaître comme certain dans un délai raisonnable.
 - Les charges opérationnelles ne doivent pas être différées lorsque ces charges ne sont pas couvertes par les produits d'exploitation.

Champ d'application de la méthode des charges différées

Le CNC a encadré le recours à la méthode des charges différées par l'accomplissement de trois conditions :

Réalisation d'investissements de grande ampleur

Selon le sens de la norme, on peut apprécier l'importance d'un investissement s'il pèse d'un tel poids qu'il n'est possible au concessionnaire de dégager une rentabilité que plusieurs années après sa mise en service.

Activité dans le secteur d'infrastructure

Seul le secteur d'infrastructure est concerné par l'application de cette méthode. Ce secteur concerne les routes, les autoroutes, les ports, les grandes installations d'eau et d'électricité, etc. Il convient de noter que le cas des autoroutes est expressément cité par la norme en tant que cas typique.

Rentabilité à long terme démontrée (voir infra 1.2.1.2)

La méthode des charges différées repose sur le fait que la rentabilité de la concession est prouvée au moyen d'études financières prévisionnelles qui permettent de s'assurer que le franchissement du SR de la concession est certain et qu'il interviendra dans un délai raisonnable avant la fin du contrat de concession.

Charges concernées par le différé

Amortissement de caducité

▪ Définition : En réalité, la majeure partie de l'actif des sociétés concessionnaires doit revenir en fin de contrat de concession, sans indemnité, à l'autorité concédante. Le concessionnaire se trouve donc dans l'obligation de provisionner la perte de substance, à la fin du contrat, par un amortissement de caducité. Ce dernier, justifié par le caractère temporaire du contrat de concession, consiste à constater en charge des moyens de financement, ce qui est totalement dérogoire par rapport aux règles de droit commun.

▪ Objectif de l'amortissement de caducité : L'amortissement de caducité permet la reconstitution, par le concessionnaire, des capitaux qu'il a investis dans les biens qui seront remis gratuitement au concédant à la fin de la période de la concession ; par capital investi, il faut entendre le montant de tous les moyens de financement de l'actif immobilisé du domaine concédé, à l'exception des éventuelles subventions reçues ou des annuités d'emprunts dont la charge serait transférée au concédant en fin de contrat.

▪ Biens concernés : L'analyse de la NCCC a permis de recenser les conditions nécessaires pour qu'un bien fasse l'objet de l'amortissement de caducité, il s'agit notamment des conditions suivantes :

- Le bien doit figurer dans l'actif immobilisé, mais il n'est pas nécessaire qu'il se déprécie avec le temps ;
- Le bien doit être remis au concédant à la fin du contrat à titre gratuit ;
- Le bien ne doit pas être renouvelable.

Il en résulte que les biens concernés par l'amortissement de caducité sont les immobilisations mises dans la concession, financées par le concessionnaire et remises gratuitement au concédant à la fin du contrat. Les biens mis gratuitement dans la concession par le concédant et les biens remis au concédant contre paiement d'une indemnité à la fin du contrat de concession ne doivent pas faire l'objet de cet amortissement.

▪ Base de calcul : La NCCC prévoit la possibilité de retenir les assiettes suivantes :

- Coût d'acquisition ou de production : Il correspond, pour les immobilisations non

renouvelables, à tous les coûts engagés ou supportés pour obtenir un bien immobilisé après déduction des subventions et indemnités reçues du concédant et, pour les biens renouvelables, au coût du dernier remplacement diminué des subventions et indemnités reçues du concédant, ainsi que de la provision pour renouvellement.

- Le montant des capitaux investis : L'amortissement de caducité permet au concessionnaire la restitution des capitaux investis avant l'échéance du terme du contrat. Il porte sur tous les moyens de financement de l'actif immobilisé mis en concession à l'exception des subventions. Les capitaux investis comprennent le capital social initial ainsi que les augmentations successives, les emprunts à long terme contractés pour le financement des ouvrages concédés et les avances reçues du concédant.

Pratiquement, la première méthode est celle utilisée par la seule société marocaine concessionnaire d'autoroutes.

▪ Durée d'amortissement : En règle générale, l'amortissement de caducité doit permettre au concessionnaire de reconstituer les capitaux investis avant la fin de la période du contrat de concession. A cet effet, deux solutions peuvent être envisagées :

- L'amortissement de caducité est étalé sur la durée restant à courir de la concession ;
- La durée de l'amortissement de caducité coïnciderait avec la durée pendant laquelle les divers moyens de financement restent, en tout ou partie, à la disposition de la société.

La NCCC a retenu la première méthode. C'est d'ailleurs, la solution qui a été pratiquée par les entreprises concessionnaires car l'amortissement sur la durée des moyens de financement a pour effet de surcharger le compte d'exploitation des premières années d'activité, déjà lourdement grevé par les charges financières.

▪ Modes d'amortissement : Le CGNC prévoit :

- Généralement, le mode linéaire qui consiste à la répartition, à parts égales, du montant amortissable sur les différents exercices de la période d'amortissement et ;
- Exceptionnellement, le mode dégressif ou progressif compte tenu, par exemple, des hausses de tarifs, des coûts d'exploitation ou au rythme de remboursement des emprunts ou de la spécificité de l'entreprise.

La NCCC ne prévoit pas l'utilisation de l'un ou l'autre mode. Elle laisse aux dites entreprises le soin d'adopter le mode qui leur convient et permettant d'améliorer la lisibilité des comptes. Jusqu'à présent, les entreprises concessionnaires pratiquent l'amortissement linéaire sur la durée restant à courir de la concession.

▪ Point de départ de l'amortissement : La NCCC ne précise pas explicitement de la date de départ pour l'amortissement de caducité. En règle générale, cet amortissement devrait permettre au concessionnaire de récupérer ses capitaux investis. En se référant aux règles de droit commun, nous pourrions déduire que l'amortissement de caducité peut être calculé :

- Généralement, à partir de l'année au cours de laquelle le concessionnaire dispose des moyens de financement ;
- Exceptionnellement, à partir de la date de mise en service de l'ouvrage.

Jusqu'à présent, la seule entreprise concessionnaire d'autoroutes pratique l'amortissement de caducité à partir du premier jour de l'année au cours de laquelle elle dispose des moyens de financement et non pas au moment de la mise en service de l'ouvrage objet de la concession.

▪ L'amortissement de caducité au regard des règles fiscales : Selon la lettre du ministère des finances de juin 1993, l'amortissement de caducité est soumis aux conditions générales de déductibilité d'une charge :

- L'amortissement doit se rattacher directement à la gestion normale du concessionnaire ;
- L'amortissement doit être effectif et appuyé par des justifications suffisantes ;
- L'amortissement doit se traduire par une réduction de l'actif net de l'entreprise ;
- L'amortissement doit être déduit de l'exercice auquel il est imputable, c'est à dire de l'exercice du fait générateur ;
- L'amortissement doit être inscrit effectivement en comptabilité ; l'amortissement ne doit pas être exagéré eu égard aux usages et aux circonstances.

En plus, l'amortissement de caducité doit répondre, à notre avis, aux conditions particulières suivantes :

- Le bien doit être du domaine immobilisé de la concession ;

- Le bien doit être non renouvelable ;
- Le bien doit être mis en concession par le concessionnaire et sera remis gratuitement au concédant en fin de contrat.

Charges financières

Selon le PCGE, sont inscrits dans les charges financières les charges d'intérêts, les pertes de changes, les autres charges financières et les dotations financières.

La NCCC ne prévoit que le différé, à près la mise en service, des charges financières supportées et liées au financement initial de l'infrastructure en concession. Il en résulte, à notre avis, que seules les charges d'intérêts et les pertes de changes liées à la construction des ouvrages sont concernées par ce mécanisme de différé.

Il convient de présenter le traitement à réserver à ces charges et de donner des éclaircissements sur la notion de mise en service.

▪ Les traitements envisagés des charges financières : Pour clarifier le traitement comptable des charges financières, il convient de les classer en frais financiers de construction et d'exploitation :

- Frais financiers de construction : Il s'agit des charges financières dues pendant la période de construction et relatives à des dettes contractées pour le financement spécifique de production dont le cycle normal d'élaboration est supérieur à douze mois.

Ces charges peuvent être, dans des conditions spécifiques de l'activité à justifier dans l'ETIC, incluses dans le coût de production des constructions jusqu'à leur date de mise en service. En plus, les normes IAS/IFRS précisent que « les charges financières qui peuvent être considérées comme un élément du coût, correspondent à celles qui auraient pu être évitées si l'entreprise n'avait pas effectué de dépenses pour l'opération en cause¹⁷ ».

- Frais financier d'exploitation : Il s'agit des charges financières relatives à des dettes contractées pour le financement spécifique de constructions et dues après la mise en service de celles-ci. Ils comprennent, à notre avis, les charges d'intérêts et les pertes de change. Pendant les premières années d'exploitation d'une concession, l'activité ne permet pas de dégager de

¹⁷ Norme IAS 23

recettes susceptibles de compenser toutes les charges structurelles. Parmi ces charges figurent les frais financiers d'exploitation.

Pour éviter aux entreprises concessionnaires d'infrastructures publiques, particulièrement les autoroutes, le risque de dissolution anticipée pour des raisons de cumul de déficit comptable, le CNC les a autorisé à différer la partie de ces charges financières non couverte par les produits jusqu'au franchissement du SR.

La détermination de la période d'incorporation des charges financières au coût de l'ouvrage soulève la question de savoir à partir de quel moment cet ouvrage serait considéré comme mis en service ; pour le cas des autoroutes, deux approches existent :

Ouverture à la circulation : Certains considèrent qu'une section, telle qu'elle est définie au cahier des charges, est mise en service dès lors qu'elle est ouverte à la circulation ;

Section significative : D'autres considèrent qu'il y a vraiment mise en service à partir du moment où la section ouverte est significative. Autrement dit, du moment où cette section relie, du fait de son prolongement ou de construction d'autres sections, deux agglomérations ou deux régions et qu'elle est donc achevée et financièrement autonome.

Pour trancher cette difficulté, nous retenons la réponse donnée par le plan comptable professionnel des entreprises concessionnaires en France qui indique qu'une section est réputée mise en service au moment où elle est ouverte à la circulation et donne lieu à la perception de péages. Cette solution nous paraît claire, homogène et pourrait être appliquée par tous les concessionnaires d'autoroutes.

Pratiquement, ADM a retenu cette solution en considérant que les frais financiers afférents à une section d'autoroute telle qu'elle est définie dans le cahier des charges sont immobilisés jusqu'à la date de son ouverture à la circulation et à la perception de péage. A partir de cette date, les frais financiers sont imputés au compte de produits et charges et sont classés parmi les charges de structure au même titre que les amortissements de caducité.

Notion de rentabilité à long terme

La rentabilité est la capacité d'un capital à obtenir un revenu. Son estimation est un bon indicateur pour mesurer l'efficacité de l'entreprise. Le résultat d'une entreprise peut être estimé

à partir d'un certain nombre de critères, notamment le résultat d'exploitation, le résultat de l'exercice, la valeur ajoutée.... La rentabilité peut être soit anticipée (celle que l'entrepreneur prévoit, et qui oriente son choix d'investissement) soit réelle (celle que l'entrepreneur calcule après avoir effectué l'investissement).

Généralement, le calcul de la rentabilité se fait en comparant un flux (le résultat obtenu) à un stock (le capital engagé). Soit : $\text{Rentabilité} = (\text{Résultat} \times 100) / \text{Capital engagé}$

Plusieurs indicateurs de rentabilité peuvent être envisagés :

Rentabilité Globale = $(\text{Résultat net} \times 100) / \text{Actif total}$.

Rentabilité économique = $(\text{Résultat net} \times 100) / \text{Investissement total}$.

Rentabilité financière = $(\text{Résultat net} \times 100) / \text{Capitaux propres}$.

Rentabilité commerciale = $(\text{Résultat net} \times 100) / \text{Chiffre d'affaires}$.

La rentabilité d'un investissement peut être appréciée, selon les financiers, à trois niveaux : à court terme, à moyen terme et à long terme.

Dans le cas de grandes infrastructures telles que les autoroutes, la rentabilité ne peut être atteinte que sur le long terme du fait que, dans une première phase d'exploitation dont la durée est toujours longue, les charges dites de structure sont tellement importantes que les recettes ne peuvent pas les couvrir.

1.2.1.2 Conditions du recours à la méthode des charges différées

Selon la NCCC adoptée par l'assemblée plénière du 26 mai 2005, le recours à la méthode des charges différées est justifié par le respect de deux règles suivantes :

- L'établissement d'études économiques et des projections financières prévisionnelles démontrant la rentabilité de la concession et la certitude de franchir le SR avant la fin du contrat de concession ;
- L'appréciation de la rentabilité doit se faire par ouvrage et par tronçon en cas des autoroutes.

Le comité permanent, auquel l'assemblée a confié la relecture et la finalisation de cette norme, a ajouté implicitement les conditions suivantes :

- L'existence, au bilan de charges différées, interdit toute distribution de dividendes ;
- La tenue d'une comptabilité analytique par ouvrage ;
- La durée de contrat de concession doit être longue.

Aussi, nous pouvons ajouter, comme cela a été discuté par la commission restreinte constituée par le comité permanent du CNC, l'approbation par les organes de gestion des études économiques et projections financières établies et mises à jour.

Nous procéderons ci-après à l'analyse de ces conditions en s'inspirant de la théorie comptable et du cas de système autoroutier français qui représente beaucoup de similitudes avec le système autoroutier marocain. Nous commencerons, donc, par une présentation succincte du cas français de la pratique des charges différées.

Présentation succincte du cas français de la pratique du mécanisme des charges différées

En France, le mécanisme des charges différées a été prévu par Le guide comptable des sociétés concessionnaires de 1975 qui indique à cet égard : « Aussi longtemps que le SR n'est pas franchi, l'excédent des charges de structure non couvert par la production peut être extrait du compte de résultat et provisoirement immobilisé à un compte de charges différées, pour être rapporté, une fois le SR franchi, à chaque exercice ».

Le SR, déterminé dès l'origine en fonction d'études financières prévisionnelles, doit être apprécié par contrat de concession.

La constatation des charges différées dans un compte de régularisation actif est justifiée à plusieurs titres :

- L'accumulation des déficits initiaux conduirait à amputer les capitaux propres d'un montant supérieur à la moitié du capital social. Si ce cas se présente, l'article 241 de la loi du 24 juillet 1966 prévoit la reconstitution des capitaux propres. A défaut de reconstitution, tout tiers intéressé peut demander en justice la dissolution de la société.

- Les résultats d'une activité autoroutière présentent peu de signification au début de l'exploitation.
- L'existence au bilan de charges différées interdit toute distribution de dividendes. Toutefois, il est important de souligner que le guide de 1975 a autorisé les sociétés concessionnaires qui ont choisi de pratiquer un amortissement sur la durée de la concession, à distribuer, le cas échéant, un dividende à leurs actionnaires, notamment quand ceux-ci sont tenus, en contrepartie, à répondre aux appels de fonds propres fort importants qui leur sont adressés.

Par ailleurs, il y a lieu d'insister sur les conditions qui justifient les charges différées et en autorisent l'application :

- Une société concessionnaire n'est en droit de différer les charges de structure que si l'insuffisance de ressources dont elle souffre n'est que temporaire.
- Si au contraire, les études prévisionnelles à long terme font apparaître qu'elle ne pourra résorber avant la fin de sa concession une partie de ces charges, cette partie doit être considérée comme une perte et comptabilisée comme telle.
- La réalisation des études financières prévisionnelles à long terme constitue une des conditions essentielles pour pouvoir constater des charges différées.

La mise en œuvre des études financières s'articule, généralement, autour de trois documents de base : les plans de financement pour la construction, les comptes d'exploitation prévisionnels et les plans de trésorerie.

Enfin, les études financières sont accompagnées d'un rapport décrivant les principales hypothèses utilisées et les conclusions qu'appellent ces études.

La Cour des comptes et le Conseil National de la Comptabilité Français ont à plusieurs reprises, émis des critiques sur cette pratique et considéré que l'application faite par les sociétés concessionnaires d'autoroutes du mécanisme des charges différées retirait aux comptes leur signification normale, masquait leur situation réelle et était contraire au principe de l'image fidèle.

Le comité d'urgence du même conseil, dans son avis de juin 1998, indique que, pour les sociétés concessionnaires d'autoroutes, la suppression des charges différées serait une méthode améliorant l'information financière de ces sociétés. Dans le cadre de la réflexion en

cours sur le système autoroutier, le gouvernement étudie donc les possibilités de ne plus autoriser les SEMCA à recourir à la pratique des charges différées pour les concessions actuelles, en contrepartie notamment de l'allongement de la durée des concessions.

Actuellement, le mécanisme des charges différées est abandonné pour les raisons suivantes :

- Non conformité aux normes comptables internationales IAS/IFRS.
- Cette pratique n'est pas prévue par la deuxième et la quatrième directive européenne, elle constitue donc une exception française et une pratique isolée dans un contexte d'harmonisation avec les règles internationales.

Rentabilité globale démontrée de la concession avant le terme du contrat

La méthode des charges différées repose sur le fait que la rentabilité globale de la concession est démontrée. En effet, une société concessionnaire n'est pas autorisée à différer certaines de ses charges que si l'insuffisance de ressources dont elle souffre n'est que temporaire. Autrement dit, si après une période initiale de non rentabilité, sa situation financière retrouve son équilibre.

La NCCC précise que «le SR doit être déterminé sur la base d'études économiques et de projections financières préalablement établies ou mises à jour sur toute la durée de la concession ».

Il en résulte, implicitement, que les projections financières sur la durée des concessions doivent montrer que la résorption des charges différées se fera avant la fin du contrat de concession. Si, au contraire, les études financières à long terme ne sont pas établies ou font apparaître qu'une partie des charges de structure ne pourra pas être résorbée avant la fin du contrat de concession, Cette partie ne doit pas être différée et elle est considérée comme une perte définitive à comptabiliser comme telle dès l'approbation de ces études par les organes de gestion.

Cette norme précise également que lorsque le SR est atteint, les charges différées doivent être rattachées au compte de produits et charges dans la limite du résultat net positif.

Nécessité d'études économiques et de projections financières prévisionnelles préétablies

La démarche prévisionnelle - projections financières, terme utilisés par la norme- passe nécessairement, dans un premier temps, par un ajustement, à partir des derniers comptes annuels connus, des réalisations de l'exercice en cours et des prévisions relatives à l'exercice suivant puis dans un second temps par l'estimation globale des résultats de la concession.

Objectif des études financières

L'objectif principal des études économiques et financières est de permettre aux commissaires aux comptes, auditeurs externes de se prononcer sur la validité des projections concernant les équilibres d'exploitation au cours des exercices futurs et de s'assurer que les charges différées pourront être résorbées avant la fin des concessions.

Consistance des études économiques et projections financières

La réalisation de ces études doit répondre à plusieurs objectifs :

- Déterminer le SR et le tableau d'amortissement des charges différées.
- Décrire les méthodes utilisées et les hypothèses retenues et en justifier la pertinence ainsi que la cohérence.
- Définir les conditions dans lesquelles se dérouleront la construction et l'exploitation des nouvelles sections envisagées, et notamment définir le montant des avances de l'Etat et les tarifs de péage à appliquer.
- Apprécier l'évolution des données financières afin d'obtenir éventuellement un ajustement des tarifs.
- Déterminer les soldes annuels prévisionnels de trésorerie d'exploitation afin de prévoir les fonds à emprunter ou à rembourser.

Par ailleurs, la réalisation des études économiques et des projections financières à long terme constitue une des conditions essentielles pour pouvoir constater les charges différées. Ces études devraient être éventuellement mises à jour compte tenu des avenants aux concessions et approuvées par les organes de gestion de concessionnaire.

Documents de base des études financières

En s'inspirant du cas français, les études financières pourraient comprendre, pour chaque contrat de concession, le plan de financement, le compte d'exploitation prévisionnel, le plan de trésorerie prévisionnel et le rapport décrivant les principales hypothèses retenues et les conclusions qu'apportent ces études.

- **Le plan de financement :** Le plan de financement des biens immobilisés financés par le concessionnaire constitue le principal document des études financières car au-delà du calcul de rentabilité du projet, le souci immédiat des sociétés concessionnaires est de faire un montage de financement optimisant les coûts financiers estimés. Le plan de financement est établi en mentionnant par année les enveloppes de dépenses prévues et les ressources correspondantes attendues.

Les coûts de la construction : Ils comprennent le coût des études, des contrôles, des terrains et des travaux de génie civil pour les nouvelles constructions ainsi que pour les investissements complémentaires sur les autoroutes en service. Ces coûts sont majorés également des intérêts intercalaires immobilisés, des frais d'émission des emprunts et éventuellement des frais de contrôle de l'Etat ;

Les moyens de financement de la construction : Ils comprennent les ressources attendues, capitaux propres, autofinancement, emprunts de construction, avances, subventions et participations de l'Etat et participations diverses.

- **Le compte d'exploitation prévisionnel :** Cet état qui détermine l'évolution des charges et des produits fait apparaître le résultat avant et après impôts et permet de déterminer, tout au long de la période de concession, les charges de structure qui sont différées, puis résorbées ainsi que la date à laquelle l'ensemble des charges différées de la société sera résorbé.

Il peut être établi sous forme d'un tableau recensant par exercice les produits et les charges d'exploitation prévisibles.

Les charges d'exploitation prévisionnelles comprennent les dépenses, les charges calculées notamment les amortissements de caducité, amortissements pour dépréciation, les provisions de toute nature et les charges financières induites par le financement externe qui a été déterminé pour équilibrer le plan de financement.

Les produits d'exploitation prévisionnels sont constitués par le chiffre d'affaires comprenant essentiellement, pour le cas des autoroutes, les recettes de péage et les produits de la sous-concession, et éventuellement les autres produits financiers et exceptionnels.

▪ Le plan de trésorerie : Il comprend tous les décaissements et tous les encaissements prévus et fait apparaître la situation prévisionnelle de la trésorerie annuelle et cumulée. La situation de la trésorerie peut être positive ou négative. Dans ce dernier cas, il est nécessaire de recourir à des crédits bancaires à court terme. Si c'était le cas, il faudrait par conséquent bien sûr incorporer aux charges financières déjà inscrites les agios et frais y afférents.

Il comprend en encaissement les recettes d'exploitation (recettes de péage et recettes annexes) et les ressources complémentaires de trésorerie (avances reçues, etc.....) et en décaissement les dépenses d'exploitation, les dépenses relatives aux divers moyens de financement utilisés, le montant de l'impôt sur le résultat et éventuellement le montant des bénéfices distribués.

▪ Autres documents : Les études financières sont accompagnées d'un rapport décrivant les principales hypothèses retenues et les conclusions qui doivent apparaître nettement l'année de résorption des charges différées suivant les différentes hypothèses ; les hypothèses généralement retenues sont :

- L'évolution du trafic, des tarifs de péage et, par conséquent, les recettes d'exploitation ;
- La dérive générale des prix ;
- Les caractéristiques du réseau en service et en construction ;
- L'évolution des dépenses d'exploitation en particulier les grosses réparations ;
- Les caractéristiques des moyens de financement notamment les emprunts ;
- Le plan d'investissement concernant le réseau en service et les sections en construction détaillées année par année ;
- L'évolution des taux d'intérêt et des cours de devise pour l'estimation des charges financières ;

En outre, il est recommandé que les SCA fournissent aux tiers des extraits très réduits et peu explicites d'autres études de sensibilité dont elles disposent.

Enfin, une mise à jour des études financières sur toute la durée de la concession serait nécessaire étant donné le caractère aléatoire des conclusions. Cette révision devra être faite au moins une fois par an ou chaque fois qu'un fait nouveau modifiera notablement l'étendue, la nature ou les conditions financières de la concession. Aussi, ces études devraient faire, de préférence, l'objet de l'approbation des organes de gestion de l'entreprise.

Interdiction de toute distribution de dividendes

Le CNC interdit toute distribution de dividendes tant que les charges différées existent au bilan, autrement dit durant la période où les charges différées ne sont pas totalement amorties le concessionnaire ne doit pas rémunérer les capitaux propres pour les raisons suivantes :

- Le fait de bénéficier d'une mesure dérogatoire ne doit pas justifier une distribution le cas échéant de dividendes aux actionnaires ;
- Aussi, la règle de prudence conduit à penser qu'il y aurait intérêt à interdire une telle distribution tant que la société concernée ne dispose pas d'une trésorerie suffisante pour assurer le remboursement des dettes.

Il y a lieu de noter que l'interdiction de distribution de dividendes est en contradiction avec l'article 330 de la loi 17-95 qui donne aux actionnaires un droit aux dividendes. Néanmoins, ne faudrait-il pas accepter, pour limiter cette distribution résultant de la pratique d'un amortissement préétabli des charges différées, de constituer :

- Soit d'un amortissement complémentaire dont le montant est à indexer sur le résultat de l'exercice. Cet amortissement ne peut être considéré comme une affectation de résultat mais comme une charge normale de l'exercice ;
- Soit d'une réserve spéciale intitulée « réserves pour charges différées ». cette réserve est à reprendre au fur et à mesure de l'amortissement du reliquat des charges différées.

1.2.2 Régime fiscal des charges différées

En réponse à une demande d'ADM concernant le sort à réserver aux charges différées, la direction générale des impôts à rappelé, par la lettre de 25 mars 2004 (voir annexe 6), que :

- Les charges déductibles sont celles qui affectent le résultat de l'exercice au cours duquel elles ont été engagées ;
- Il y a lieu de rapporter à chaque exercice les charges qui sont nées d'événements ou d'opérations ayant eu lieu au cours dudit exercice, quelque que soit la date de leur paiement ;
- Les charges d'un exercice ne peuvent être différées sur d'autres exercices.

L'analyse de cette lettre permet d'avancer les éléments suivants :

- Le résultat comptable sera retraité en déduisant les charges différées. Le concessionnaire perdra 4 ans plus tard le déficit provenant des seules charges financières ; l'amortissement étant, indéfiniment, reporté en vertu de l'article 12 du CGI. Ce qui nous paraît anormale et ne convient pas à la spécificité du cycle d'exploitation des SCA qui se caractérise par un différé de la rentabilité ;
- Cette réponse est en contradiction avec les dispositions de l'article 23 de la loi 9-88 qui prévoit implicitement que l'administration fiscale ne peut pas rejeter les comptabilités qui sont tenues dans les formes prescrites par la présente loi et les tableaux y annexés ;
- Il est nécessaire que les pouvoirs publics réagissent pour doter les entreprises opérant dans le secteur de grandes infrastructures publiques des mesures fiscales spécifiques qui tiennent compte des particularités de leur cycle d'exploitation des principaux acteurs. Ces mesures doivent, à notre avis, couvrir tous les aspects : IS, TVA, droits d'enregistrement, Fiscalité locale,...

1.2.3 Seuil de rentabilité : élément clé de fonctionnement de la méthode des charges différées

1.2.3.1 Notion et présentation du SR

On entend par le SR ou le point mort le niveau d'activité dégagant une marge sur coûts variables (différence entre le chiffre d'affaires et les charges variables y afférentes) qui permet de couvrir toutes les autres charges fixes de l'exercice.

Le SR est un bon indicateur pour compléter l'approche de réalisme du projet, car on peut le traduire concrètement en nombre d'unités physique à vendre (Nombre de passage véhicules par jour, par semaine, etc...).

La détermination de ce point mort est conditionnée par la tenue d'une comptabilité analytique par ouvrages où tronçons et passe par les étapes suivantes :

Etape 1 : Répartir l'ensemble des charges de l'exercice en deux catégories :

- les charges fixes : Il s'agit de l'ensemble des dépenses obligatoirement engagées ou supportées que l'on vende ou que l'on ne vende pas. Pour le cas des autoroutes, Ces charges dites de structure sont liées directement au métier de construction d'autoroutes et comprennent essentiellement :
 - Les dotations aux amortissements de caducité et pour dépréciation ;
 - Les dotations aux provisions pour risques et charges notamment pour le renouvellement des immobilisations, pour grosses réparations et pour risques de change ;
 - Les charges financières ;
 - Les autres charges d'administration générale telles que les loyers et toutes les charges administratives, les salaires et charges sociales y afférentes, les assurances, etc. ...).
- Les charges variables : Il s'agit des montants de dépenses découlant automatiquement de la réalisation des ventes. Pour le cas des autoroutes, ces charges sont liées au métier d'exploitation et d'entretien du réseau autoroutier. Il s'agit notamment :

- Les achats consommés de matières et de fournitures affectés directement pour assurer le bon fonctionnement de la circulation sur le réseau autoroutier et la perception du péage. Elles comprennent, principalement, l'achat de matières et fournitures pour le fonctionnement du péage, pour la viabilité, le coût des prestations d'assistance, la consommation du carburant, la consommation d'électricité, etc.....
- Les autres charges externes correspondant au chiffre d'affaires réalisé : Elles concernent essentiellement les dépenses d'entretien courant du réseau autoroutier, les rémunérations du personnel externe, la réparation et la maintenance des équipements de péage et de matériels d'assistance et de viabilité, les badges de péage, les frais de transport du personnel d'exploitation, etc....

Etape 2 : Calculer la marge sur coûts variables : M/CV

$$\begin{array}{rcccl} \text{M/CV} & = & \text{CA} & - & \text{CV} \\ \text{(Marge sur coûts variables)} & & \text{(Chiffre d'affaires prévisionnel)} & & \text{(Charges variables)} \end{array}$$

Etape 3 : Traduire cette marge en pourcentage du chiffre d'affaires : TM/CV

Le taux de marge sur coût variable est calculé en divisant la marge sur coûts variables par le montant du chiffre d'affaires et en multipliant le résultat par 100.

$$\text{TM/CV} = \frac{\text{M/CV}}{\text{CA}} \times 100$$

Etape 4 : Calculer le seuil de rentabilité

Le SR est déterminé en divisant le montant des charges fixes par le taux de marge sur coûts variables.

$$\text{SR} = \frac{\text{Coûts fixes}}{\text{TM/CV}}$$

Ce montant du chiffre d'affaires permettra de payer toutes les charges fixes. Dès que les ventes dépasseront le point mort, l'entreprise commencera à dégager des bénéfices. En matière

des autoroutes, le SR est atteint lorsque, pour un exercice donné, le produit des biens et des services rendus couvrent à la fois les charges de structures constatées et les charges opérationnelles.

Selon la NCCC, le SR prévisionnel est à déterminer par ouvrage et par tronçon pour le cas des autoroutes. Il est, aussi, à déterminer dès l'origine de la concession à partir des études économiques et des projections financières. Ces études définissent la date théorique de franchissement de ce seuil.

La date théorique de franchissement du SR conditionne la mise en œuvre de la méthode des charges différées. Trois situations peuvent se présenter :

- La date théorique de franchissement du SR se trouve en dehors de la période du contrat ;
- la date théorique de franchissement du SR est atteinte ;
- La date théorique de franchissement du SR n'est pas atteinte.

Ces cas sont présentés dans les paragraphes suivants.

1.2.3.2 Cas où la date théorique de franchissement du SR prévisionnel se trouve en dehors de la période du contrat

Si les études financières montrent que le SR prévisionnel d'un ouvrage se trouve en dehors de la période du contrat, l'entreprise concessionnaire se trouve hors champ d'application de la méthode des charges différées pour ledit ouvrage et doit comptabiliser les charges de structure y afférentes selon les règles de droit commun. Dans ce contexte, il y a lieu de noter ce qui suit :

- En principe, le concessionnaire n'est pas tenu d'accepter un contrat déficitaire, si tel est le cas, il doit chercher l'équilibre du contrat à travers un système de subvention auprès du concédant ou négocier le prolongement de la durée du contrat ;
- Conformément au principe de prudence, le concessionnaire doit provisionner la totalité de la perte probable future sur chaque contrat démontré non rentable. Cette provision est comptabilisée à un compte de passif intitulé «Provisions pour perte sur marchés à terme ».

1.2.3.3 Cas où la date théorique de franchissement du SR prévisionnel n'est pas atteinte

Avant la date théorique de franchissement du SR prévisionnel, l'excédent des charges de structure non couvert par les produits est extrait du compte de résultat et porté provisoirement à l'actif du bilan de l'entreprise concessionnaire.

Le schéma comptable est le suivant :

Débit : Charges différées (Compte à créer)
--

Crédit : Transferts de charges d'exploitation ou financières
--

Il faut noter les éléments suivants :

- Le montant des charges différées de l'exercice est indiqué dans le tableau A1 «Principales méthodes d'évaluation spécifiques à l'entreprise » de l'ETIC ;
- Les charges de structure sont différées dans la limite d'un résultat net nul. Leur montant réel ne peut être, à notre avis, supérieur au chiffre prévu dans les études prévisionnelles telles qu'elles sont établies ou mises à jour ;
- Si le montant réel des charges à différer excède celui préétabli. La partie excédentaire est constatée immédiatement en perte. En effet, la NCCC prévoit que «si à long terme, les projections financières font apparaître qu'une partie des charges différées ne pourra pas être résorbée avant la fin des concessions, cette partie doit être considérée comme une perte et comptabilisée comme telle dès leur approbation par les organes de gestion de l'entreprise » ;
- Au contraire, si le SR est atteint avant la date de franchissement et si cette situation est durable, les charges de structure des exercices postérieurs au franchissement du SR prévisionnel ne doivent plus être différées et doivent être traitées selon les modalités exposées dans le paragraphe ci-dessous.

1.2.3.4 Cas où la date théorique de franchissement du SR prévisionnel est atteinte

Dans ce cas, les charges de structure ne peuvent être différées. Deux situations se présentent :

Le seuil de rentabilité est atteint

Après le franchissement du SR, les charges différées doivent être reprises et rattachées au compte de produits et charges à concurrence du résultat net positif. La NCCC ne précise pas les modalités de reprise de cet actif. A notre avis, Cela suppose l'établissement d'un plan d'amortissement de ces charges différées selon les modalités et recommandations suivantes :

- Ce plan d'amortissement est à déterminer au moment du franchissement du SR en fonction des conclusions des projections financières concernant l'évolution des résultats futurs de l'entreprise concessionnaire ;
- Il définit le montant de la quote-part des charges différées à imputer à chaque exercice postérieur à la date théorique de franchissement du SR ;
- Il détermine la durée de résorption des charges différées ;
- Il ne peut être modifié que dans des cas limités à justifier dans l'ETIC ;
- Ce plan d'amortissement des charges différées devrait figurer à l'ETIC.

Il est nécessaire, à notre avis, de mentionner chaque année dans l'ETIC une information sur la différence éventuelle entre les résultats issus des études financières prévisionnelles et les résultats des exercices ultérieurs, et ce, à compter de la date de franchissement du SR.

L'écriture comptable de la dotation aux amortissements des charges différées se présente comme suit :

Débit : D.E.A des charges différées (Compte à créer).

Crédit : Charges différées (Compte à créer).

Le seuil de rentabilité n'est pas atteint

Si à la date théorique de franchissement, le SR n'est pas atteint, une nouvelle date est fixée selon les modalités et les conditions prévues ci-dessus et mentionnées dans l'ETIC. Il devrait aussi mentionner les causes de non franchissement du SR initialement prévue.

Nous suggérons de limiter le nouveau délai à deux exercices similaire à celui accordé par le législateur pour la régularisation de la situation financière dans le cas où la situation nette est

inférieure au quart du capital social.

Lorsque la nouvelle date théorique de franchissement du SR est atteinte deux situations se présentent :

- Le SR sera atteint ;
 - Le SR ne sera pas atteint.
- Le SR sera atteint : Le SR est atteint : Les charges différées seront imputées au compte de produits et charges selon le plan d'amortissement préétabli et les modalités exposées ci-dessus. (voir supra : le SR est atteint) ;
 - Le SR ne sera pas atteint : Dans ce cas, toutes les charges de structure différées de la concession doivent être immédiatement réintégrées dans le compte de produits et charges. L'écriture comptable correspondante est la suivante :

Débit : D.E.A des charges différées (Compte à créer).

Crédit : Charges différées (Compte à créer).

1.2.3.5 Méthode de résorption des charges différées

Tant que le SR n'est pas atteint et avant la date théorique de franchissement, le compte de charges différées est alimenté par l'excédent des charges de structure non couvert par les produits d'exploitation dans la limite d'un résultat net nul.

Lorsque le SR est atteint, les charges différées sont rapportées au compte de produits et charges. La résorption de ces charges peut être opérée selon trois possibilités :

- En fonction des bénéfices réalisés ;
- En fonction de la durée restant à courir du contrat ;
- En fonction d'un plan d'échelonnement linéaire ou dégressif.

La résorption des charges différées en fonction des bénéfices réalisés est la solution retenue par la NCCC. Le rattachement au compte de produits et charges doit se faire selon les deux règles suivantes :

- à concurrence du résultat net positif ;
- aucune rémunération de capital social ne doit être effectuée tant que les charges différées figurent à l'actif du concessionnaire.

Cette solution présente l'avantage de ne permettre l'enregistrement du profit que lorsque la totalité des charges activées est apurée. Elle évite, également, l'enregistrement d'un résultat sur la base d'hypothèses de résultats futurs dont on ne maîtrise pas l'évolution future.

1.2.4 Conclusions du comité permanent du CNC concernant la relecture de l'avis N° 4

Il y a lieu de préciser que l'assemblée plénière du CNC qui a adopté la NCCC a délégué à son comité permanent la relecture et la publication de l'avis portant cette norme.

Les conclusions du comité permanent de CNC, lors de la dernière réunion de 13 mars 2007, sont résumées ainsi :

Au niveau des conditions de recours à la méthode

- Le calcul de rentabilité se fera, non par tronçon ou ouvrage, par contrat de concession ;
- Le maintien de différé des charges de structure (amortissement de caducité et coûts annuel de financement) ;
- La tenue d'une comptabilité analytique par ouvrage.

Au niveau des modalités d'application de la méthode :

- Coûts annuels de financement : les coûts annuels de financement encourus dès la mise en service de l'ouvrage peuvent être répartis linéairement sur la durée restant à courir du contrat de concession à compter de leur année d'exigibilité.
- Amortissement de caducité correspondant à la part du financement pris en charge par le concessionnaire : la constatation au compte de produits et charges des amortissements de caducité lié à la partie financée par le concessionnaire d'un ouvrage public, peut être effectuée uniquement sur les seuls exercices qui présentent un résultat courant bénéficiaire issu de l'exploitation de l'ouvrage concerné, avant cette constatation.

Conclusion de la 1ère partie

Equiper le Maroc d'une infrastructure autoroutière, pourrait garantir son avenir en facilitant son irrigation économique et constituant un bon outil de transit Nord-Sud des personnes et des marchandises.

Le système autoroutier marocain, mis en place depuis 1989 s'est appuyé sur un concept connu de notre administration, la concession qui s'accompagne souvent en matière des autoroutes de la perception de péage des usagers. Il présente d'importants avantages sur le plan économique, de la sécurité, de la circulation et le recours aux crédits budgétaires.

Mais ce secteur souffre de plusieurs limites qui pourraient entraver le bon aboutissement du programme autoroutier qui vise la réalisation de 1 500 Km d'autoroutes à l'horizon 2010 : le poids des investissements nécessaires (plus de 36 milliards de dirhams), faible capitaux propre et endettement considérable d'ADM.

Sur le plan juridique, l'apparition, pendant la première période d'exploitation, d'énormes pertes pourront engendrer une situation nette inférieure au quart du capital social et par conséquent risquerait d'aboutir à une dissolution anticipée du seul opérateur dans ce secteur.

Sur le plan comptable, le CNC a autorisé les sociétés des grandes infrastructures à appliquer la méthode des charges différées. L'application de ce régime dérogatoire est subordonnée à une justification de la rentabilité de projet à travers des études économiques et des projections financières.

Outre, le mode envisagé par la NCCC, existent-elles d'autres approches de traitement des charges de la concession actuellement différées permettant de mieux répondre à l'objectif de l'image fidèle et conformes aux normes comptables internationales IAS/IFRS ?

Aussi, la particularité de la démarche d'audit des charges différées réside-t-elle dans le fait que l'évaluation de ce poste d'actif repose sur des documents prévisionnels ?

Ces différents points seront développés dans la partie suivante.

PARTIE II : ETUDE CRITIQUE DU CADRE COMPTABLE MAROCAIN RELATIF AUX CHARGES DIFFERÉES ET PROPOSITION D'UNE DEMARCHE D'AUDIT

Introduction de la 2^{ème} partie

Cette partie sera consacrée à l'analyse critique du cadre comptable marocain relatif aux charges différées et à la proposition d'une démarche d'audit de ces charges.

Dans un premier chapitre, nous étudierons le mode de comptabilisation prévue par le cadre comptable marocain puis proposerons, dans le cadre de l'amélioration de ce cadre, d'autres approches de traitement des charges de structure ; notamment,

- l'interprétation du contrat de concession comme un contrat à terme ;
- le traitement par le biais d'un actif incorporel ;
- l'utilisation de l'amortissement de caducité progressif.

Pour chacune des méthodes citées ci-dessus, nous présenterons :

- D'abord, la nature des coûts différées et les modalités d'enregistrement proposées ;
- Ensuite et si nécessaire, des exemples afin d'illustrer ces modalités ;
- Enfin, une appréciation par rapport au respect du principe de prudence et à l'objectif de l'image fidèle d'une part et à la compatibilité de cette méthode avec les normes comptables IAS/ IFRS d'autre part.

Dans le deuxième chapitre, sera proposée une démarche d'audit des charges différées en mettant l'accent sur ses aspects spécifiques ; notamment, le fait que la validation de ce poste d'actif s'appuie principalement sur des informations prévisionnelles et accessoirement sur les pièces justificatives, les contrôles physiques ou les confirmations des tiers.

L'approche retenue s'inspire essentiellement de la démarche classique d'audit ; elle comprend les phases suivantes :

- La prise de connaissance de l'entreprise afin de mieux orienter et planifier la mission ;
- L'appréciation des procédures de contrôle interne liées aux comptes de charges différées ;
- L'intervention finale de validation des comptes de charges différées et l'émission du rapport.

Certes, l'expression d'une opinion sur les comptes des charges différées sera sujette à des observations ou des réserves sauf informations spécifiques incluses dans l'ETIC ou dans le rapport de gestion.

CHAPITRE I : ETUDE CRITIQUE DU CADRE COMPTABLE MAROCAIN RELATIF AUX CHARGES DIFFERÉES

2.1.1 Etude du traitement comptable marocain relatif aux charges de structure

2.1.1.1 Enregistrement immédiat en charges : Application des règles de droit commun

L'enregistrement immédiat des charges de structure en charges de l'exercice constitue la solution la plus simple et la plus prudente qui pourrait être retenue dans le cas d'abandon de la méthode des charges différées. Il place les associés devant leur responsabilité. Toutefois l'application des règles de droit commun dans l'enregistrement des charges de structure pourrait engendrer un risque de dissolution anticipée de la société et/ou devrait être accompagnée d'aménagements juridiques et financiers.

Risque de dissolution anticipée de la société

Les pertes importantes des premières années d'exploitation pourraient, en l'absence des augmentations successives du capital social, contraindre les sociétés soit à reconstituer leur capital soit à se voir mises en procédure de règlement judiciaire dès leurs premiers exercices d'existence. En effet, la loi sur les sociétés anonymes prévoit que « Si du fait de pertes constatées dans les états de synthèse, la situation nette de la société devient inférieure au quart du capital social, le conseil d'administration ou le directoire est tenu, dans les trois mois qui suivent l'approbation des comptes ayant fait apparaître cette perte, de convoquer l'assemblée générale extraordinaire à l'effet de décider s'il y a lieu, de prononcer la dissolution anticipée de la société ¹⁸ ». Si la dissolution est écartée la société dispose d'un délai, expirant à la clôture de

¹⁸ Art 357 de la loi 17/95

deuxième exercice suivant celui au cours duquel la constatation des pertes est intervenue, pour régulariser sa situation.

En outre, avant le franchissement du SR, l'adoption de cette méthodologie pourrait entraîner l'engagement excessif de dépenses et la confusion entre les charges de structure reportées et les autres pertes provenant des erreurs de gestion.

Les aménagements juridiques et financiers

L'enregistrement des charges de structure, selon ce mode, pourrait amener à augmenter massivement le capital social du concessionnaire afin de réduire la proportion des déficits comptables cumulés. A titre d'exemple, en l'absence du différé et avant la date théorique de franchissement du SR, les recapitalisations estimées par ADM s'élèvent à un montant d'environ 14 milliards de dirhams¹⁹. Afin de limiter, à l'avenir, l'apparition de pertes importantes, la société pourrait envisager une augmentation significative des tarifs, ou un allongement de la durée du contrat de concession.

Aussi, des aménagements d'ordre juridique pourraient être envisagés qui consistent à mettre en place, par les pouvoirs publics, un dispositif spécifique pour les investissements à rentabilité différée dont les charges de structure sont très importantes. Dans ce sens, serait-il opportun d'étudier un amendement de l'article 357 de la loi 17-95 permettant le maintien du capital social dans ces sociétés ?

Conclusion

L'application des règles du droit commun dans l'enregistrement des charges de structure n'apparaît pas adaptée pour les deux principales raisons suivantes :

- Les augmentations massives et successives du capital social d'ADM seraient en contradiction avec l'objectif initial des pouvoirs publics de limiter les crédits budgétaires pour le financement du programme autoroutier.
- Les aménagements juridiques permettant le maintien du capital social dans les SCA devraient, à notre avis, être écartés car ils pourraient créer un précédent, d'autres sociétés

¹⁹ Source : les simulations d'ADM

pourraient demander une dérogation similaire et d'autres pourraient s'en prévaloir pour demander d'autres aménagements des lois régissant les sociétés.

2.1.1.2 Analyse critique du traitement dérogatoire envisagé par la NCCC

Il convient de rappeler les éléments suivants :

- La SCA est soumise à un certain nombre de contraintes d'ordre public et économique telles que : l'obligation de se conformer aux engagements découlant des différents accords avec l'Etat, la non maîtrise des tarifs de péage, et l'évolution des taux d'inflation, des cours de change et des taux d'intérêt ;
- La SCA est chargée des opérations de financement, de construction et d'exploitation des tronçons conformément au cahier des charges ;
- Les frais financiers supportés, pendant les premières années d'exploitation, sont à leur maximum, alors que les recettes de péage sont à leur niveau le plus bas ;
- La situation des SCA, au cours de la première période d'exploitation, se traduit par une accumulation des déficits de la société, nécessitant un recours important aux apports des actionnaires ainsi qu'aux financements extérieurs.
- Le CNC a autorisé les investissements à rentabilité différées à activer les charges de structure (amortissements de caducité et charges financières) dans la limite d'un résultat nul.

Le recours à la méthode des charges différées est soumis aux conditions suivantes :

- L'établissement des études économiques et des projections financières qui font apparaître la certitude du franchissement du SR pour chaque ouvrage ;
- L'enregistrement en charges différées des seuls amortissements de caducité et des charges financières afférentes au financement des constructions ;
- L'appréciation de la rentabilité par ouvrages ou tronçons.

Enfin, du fait que la méthode des charges différées n'est pas encore appliquée, nous ne pouvons pas avancer de critiques à l'utilisation qui en sera faite par les entreprises concessionnaires d'autoroutes. Les inconvénients et les points d'amélioration, que nous

avancerons, concernent le principe de l'adoption d'une telle méthode en signalant à cet effet les enseignements importants tirés de l'expérience française.

La méthode des charges différées est axée sur une approche économique dans la définition des charges

La méthode envisagée dans la NCCC présente l'avantage de tenir compte des critères économiques dans la définition des charges différées (importance des investissements initiaux et leur rentabilité sur une période de longue durée). L'utilisation de ces critères rend facile le rapprochement entre le suivi économique et sa représentation financière. Aussi, il y a lieu de signaler que les méthodes de présentation du résultat de contrat dont l'exécution s'étale sur une longue période ne peuvent être que partielles et indicatives et que seul le résultat à terminaison donnera un résultat exact. Par conséquent, ce mode permet, à notre avis, au mieux d'obtenir une image fidèle et de respecter le principe de prudence par rapport aux règles de droit commun.

La méthode des charges différées permettrait-elle d'améliorer la lisibilité des états de synthèse ?

Le secteur des autoroutes nécessite d'importants investissements dont la rentabilité différée. Autrement dit, le cycle d'exploitation des SCA est très particulier et se caractérise par une insuffisance des produits d'exploitation par rapport aux charges de structure pendant la période comprise entre l'achèvement de la construction et son utilisation à capacité normale. Il en résulte des déficits de grande ampleur qui peuvent, en l'absence de recapitalisations successives, compromettre l'existence de ces SCA.

Le CNC a autorisé ces sociétés à activer certaines charges de structure dans la limite du résultat net nul afin d'éviter à ces sociétés le risque de dissolution anticipée.

Normalement, le recours à ce régime dérogatoire de traitement des charges de structure présente l'intérêt de tenir compte de la spécificité du cycle d'exploitation des SCA et permet, par rapport aux règles communes de la comptabilité, d'améliorer la lisibilité de leurs états financiers.

Cependant, le report systématique de la date de franchissement du SR, comme c'était le cas en France, pourrait tirer des comptes leur signification et risquerait de ne pas améliorer la lisibilité des états financiers des sociétés concessionnaires d'autoroutes.

La dérogation à des principes comptables existants

L'activation d'une partie des charges de structure constitue une dérogation au principe de séparation des exercices. Cette dérogation, à justifier dans l'ETIC, est une possibilité à utiliser avec prudence par les entreprises bénéficiant d'une concession de grandes infrastructures dont la rentabilité ne pourra être atteinte qu'à long terme.

La méthode des charges différées n'est pas reconnue par les normes comptables internationales IAS/IFRS

L'IFRIC 12 publié le 30 novembre 2006 par l'IFRIC n'a pas réservé de traitement spécifique aux charges différées.

L'analyse de cette méthode doit se faire au regard des principes généraux issus du cadre conceptuel pour la préparation et la présentation des états financiers et par rapport aux principes généraux de l'IFRIC 12 et aux normes qui seraient, généralement, applicables aux SCA.

Le cadre conceptuel pour la préparation et la présentation des états financiers

Un certain nombre de principes, en matière de définition d'un actif, sont prévus par le cadre conceptuel des normes IFRS:

§ 49 (a) « Un actif est une ressource contrôlée par une entreprise du fait d'événements passés, et dont les avantages économiques futurs sont attendus par l'entité».

§ 53 « L'avantage économique futur représentatif d'un actif est le potentiel qu'a cet actif de contribuer, directement ou indirectement, à des flux de trésorerie et d'équivalents de trésorerie allant à l'entité ».

§ 56 « Nombre d'actif, par exemples les immobilisations corporelles, ont une forme physique. Cependant, la forme physique n'est pas essentielle à l'existence d'un actif ; ainsi, des brevet et

des droits de reproduction sont des actifs si des avantages économiques futurs en sont attendus par l'entité, et si l'entité en le contrôle ».

§ 57 «De nombreux actifs, par exemple des créances et des biens immobiliers, sont associés à des droits légaux, dont le droit de propriété. Pour déterminer l'existence d'un actif, le droit de propriété n'est pas essentiel ; ainsi...».

§ 59 «Il y a un lien étroit entre les dépenses encourues et la génération des actifs mais les deux ne coïncident pas nécessairement. Ainsi, lorsqu'une entité encourt des dépenses, ceci peut prouver que l'on recherchait des avantages économiques futurs, mais ceci n'est pas une preuve concluante que l'élément satisfaisant à la définition d'un actif a été obtenu. De même, l'absence d'une dépense liée n'empêche pas qu'un élément puisse satisfaire à la définition d'un actif et soit ainsi un candidat à la comptabilisation dans le bilan ; ...».

§ 89 «Un actif est comptabilisé au bilan lorsqu'il est probable que des avantages économiques futurs iront à l'entité et que l'actif a un coût ou une valeur qui peut être évalué de façon fiable ».

§ 95 «Les charges sont comptabilisées dans le compte de résultat sur la base d'une association directe entre les coûts encourus et l'obtention d'éléments spécifiques de produits. Ce processus, communément dénommé rattachement des charges aux produits, (...). Cependant, l'application du concept de rattachement, dans le présent cadre, n'autorise pas à comptabiliser au bilan des articles qui ne satisfont pas à la définition des actifs ou de passifs ».

Application à la méthode des charges différées

Pour le concessionnaire, les pertes initiales, comme le coût des infrastructures qu'il doit financer, font partie de son investissement. En outre, les charges différées résultent bien d'événements passés (le contrat de concession) et devraient bien être à l'origine de profits futurs pour le concessionnaire, dans la mesure où ce mécanisme n'intervient que dans le cadre d'un contrat globalement rentable.

Donc, les charges différées semblent être à l'origine d'avantages économiques futurs.

Au contraire, le coût de cette éventuelle immobilisation dépend du montant des pertes constatées jusqu'à ce que le SR soit franchi, la condition de fiabilité prévue au § 89 du cadre

conceptuel et repris aux paragraphes 3 et 7 des normes IAS 38 « Immobilisations incorporelles » et IAS 16 « Immobilisations corporelles » n'apparaît pas remplie.

Comme les charges différées ne sont pas détenues pour être vendues, elles ne répondent donc pas davantage à la définition de stock selon la norme IAS 2 (§6).

Bien que, les normes IAS/IFRS retiennent comme principe de base le rattachement des charges aux produits. Cependant, elles en limitent clairement la portée en précisant (cadre conceptuel, §95 et IAS 1, §26) que « l'application du concept de rattachement n'autorise pas à comptabiliser au bilan des articles qui ne satisfont pas à la définition des actifs ». En d'autres termes, la méthode des charges différées n'a pas d'existence en tant que telle en normes IAS/IFRS.

Points d'amélioration pour l'application de la méthode des charges différées

Pour une meilleure application de la méthode des charges différées, nous suggérons la prise en compte de trois principales recommandations suivantes :

- Une meilleure décomposition et un bon suivi du résultat de construction et d'exploitation : La SCA exerce deux métiers extrêmement différents : un métier de construction considéré comme un centre de coût et un métier d'exploitation considéré comme un centre de profit. Chacune de ces activités nécessite un suivi spécifique par rapport à ses propres objectifs ;
- Une bonne précision de la méthodologie de calcul des résultats futurs et leur décomposition dans le temps : Cette recommandation tient au fait que les SCA ne sont pas tenues de fournir dans leurs états de synthèse les hypothèses retenues et le résultat global de la concession à son terme. Or, un détail plus explicite du fonctionnement du système des simulations, des hypothèses retenues et des évolutions par année apparaît souhaitable à annexer dans l'ETIC ; il permettra une meilleure compréhension de l'évolution de la concession et une meilleure lisibilité des états de synthèse ;
- Un bon suivi de la sensibilité des hypothèses retenues : Le calcul des résultats futurs dépend de plusieurs hypothèses dont la modification peut entraîner des variations sensibles sur les dits résultats. Il serait donc préférable que les sociétés bénéficiant de cette mesure dérogatoire fournissent la totalité des hypothèses de sensibilité retenues, leur évolution dans le

temps et l'impact annuel des modifications des hypothèses retenues par rapport à l'année antérieure.

Conclusion

La condition relative à la fiabilité de l'évaluation du coût ou de la valeur d'un actif ne semble pas être remplie, en conséquence, les charges différées ne pourraient pas être comptabilisées, selon les normes IAS/IFRS, à l'actif du bilan de concessionnaire. Cette pratique semble contradictoire dans un contexte qui se caractérise par une volonté d'harmonisation des règles comptables nationales avec les normes internationales.

D'ailleurs, l'incompatibilité du mécanisme des charges différées aux normes internationales IAS constitue l'une des principales raisons qui a milité pour son abondant en France.

Le plus important dans les analyses exposées ci-dessus n'est pas donc le classement comptable des charges différées, mais plutôt la méthodologie d'évaluation de ces charges et de leur suivi. A cet effet, existe-t-il d'autres méthodologies qui nous permettront de mieux cerner cette problématique ? ceci fera l'objet de la suite de notre analyse.

2.1.2 Recherche d'autres approches du traitement des charges de la concession actuellement différées

Trois méthodologies d'approche seront présentées et analysées ; Il s'agit de :

- L'interprétation du contrat de concession comme un contrat à terme ;
- Le traitement par le biais d'un actif incorporel ;
- La réflexion sur l'amortissement de caducité progressif.

2.1.2.1 Interprétation du contrat de concession comme un contrat à terme

Le contrat à terme porte sur la réalisation d'un bien, d'un service, ou d'un ensemble de biens ou de services²⁰ ; il présente les caractéristiques suivantes :

²⁰ C.G.N.C : Plan comptable général des entreprises : Exécution de contrats à terme

- Etalement de l'exécution sur plusieurs exercices ;
- Incertitude technique et financière de la réalisation du contrat ;
- La correcte exécution du contrat est très importante pour la société et nécessite une bonne maîtrise des délais et des coûts.
- Elle nécessite une forte implication de tous les services de la société.

A notre avis, le contrat de concession présente des caractéristiques similaires aux contrats à terme et les conditions de son exécution semblent être adaptées au cadre des contrats à terme.

Méthodes de dégagement du chiffre d'affaires et du résultat

La prise en compte, pour le calcul du résultat d'un exercice, du bénéfice réalisé sur une opération partiellement exécutée peut se faire selon deux principales méthodes :

- La méthode de l'achèvement : elle consiste à comptabiliser le chiffre d'affaires et le résultat au terme de l'opération.
- La méthode de l'avancement des travaux : elle consiste à comptabiliser le chiffre d'affaires et le résultat au fur et à mesure de l'avancement du contrat.

Application au cas de la concession

La méthode de l'achèvement

La méthode de l'achèvement ne pose pas de problèmes particuliers d'appréciation. Le résultat étant déterminé à l'achèvement global du contrat.

Sur le plan économique, cette méthode de comptabilisation ne peut être retenue car la durée de la concession autoroutière dépasse souvent une cinquantaine d'année et par conséquent aucun résultat ne pourrait être déterminé qu'à la fin du contrat.

La méthode d'achèvement par lot

Cette méthode apparaît également difficile à appliquer du fait de l'impossibilité pour les sociétés concessionnaires de rattacher de manière raisonnable les coûts de structure à des sections précises. Un contrat de concession peut comprendre plusieurs sections.

La méthode de l'avancement des travaux

La méthode de l'avancement apparaît la seule méthode qui pourrait être retenue pour traiter le contrat de concession comme un contrat à terme.

Le CGNC prévoit les modalités et les conditions d'utilisation de cette méthode : «La prise en compte d'un produit net au cours de l'exécution d'un contrat à terme implique qu'un bénéfice global puisse être estimé avec une sécurité suffisante ; pour qu'il en soit ainsi il faut, en règle générale, que les conditions suivantes soient remplies au moment de l'arrêté des comptes :

- le prix de vente doit être connu avec suffisamment de certitude en tenant compte de toutes les probabilités de baisse de ce prix susceptibles d'intervenir ;
- l'avancement dans la réalisation du contrat est suffisant pour que des prévisions raisonnables puissent être faites sur la totalité des coûts qui interviendront dans le coût de revient final du produit livré ou du service rendu²¹ »

Il est important, pour le cas de contrat de concession, de savoir à quel stade il serait possible de constater le résultat.

Pour répondre à cette question, quatre possibilités existent :

- La mise en service ;
- La fin du remboursement des emprunts ;
- La perception d'une subvention du concédant ou d'autres personnes ;
- La date de franchissement du SR.

Pour constater un premier stade d'avancement et permettre par conséquent l'enregistrement d'un chiffre d'affaires et le dégagement d'un résultat, le critère le plus prudent à retenir serait la date d'obtention du SR pour les principales raisons suivantes :

- Il permet d'apparaître la réalité des coûts de la construction, celle-ci étant terminée et ces coûts constituent la principale charge des sociétés concessionnaires sur la durée de la concession ;

²¹ C.G.N.C : Plan comptable général des entreprises : Exécution de contrats à terme

- Il permet de valider les hypothèses budgétaires retenues par le concessionnaire ; principalement : la fréquentation du réseau, la tarification utilisée et les coûts d'entretien et de réparation ;
- Il permet d'avoir sur les hypothèses retenues, un historique suffisant pour réaliser une estimation du résultat à terminaison avec suffisamment de précision.

En réalité, le retard dans la prise en compte du résultat à un seuil d'avancement prédéterminé d'exécution de la concession permet d'avoir une meilleure vision de son évolution réelle.

Limites de cette solution

L'application de la méthode d'avancement au contrat de concession présente deux principales limites :

Difficulté de connaître le coût total des constructions et du résultat à l'achèvement de l'opération

L'application de cette méthode suppose une évaluation avec une sécurité suffisante du bénéfice à la fin de la période de la concession. Or, le bénéfice global de la concession dépend d'un très grand nombre de paramètres ; notamment le coût réel des constructions, l'évolution de trafic et des tarifs du péage.

Risque de fluctuations erratiques :

Cette méthode fait courir à la société le risque d'annoncer un résultat bénéficiaire fictif. Une légère modification d'un paramètre important ; par exemple la prévision de la croissance du trafic suffirait à rendre caduque les prévisions de résultats cumulés bénéficiaires sur la durée de la concession.

Exemple

Il convient de détailler sur un exemple l'application de cette méthode. En supposant que le SR correspond au résultat courant du concessionnaire.

Soit une société concessionnaire dont le contrat dure 8 ans de N à N+7 avec un budget initial détaillé comme suit :

Le coût de construction : 16.000 MDH, amorti dès la mise en service en N.

Les recettes de péage, considéré comme le seul produit existant : 3.500 MDH la première année puis augmenté de 3% par an.

Les charges d'exploitation, hors amortissement de caducité, sont estimées à 40% des produits d'exploitation.

Par hypothèse, la société est dotée d'un capital initial de 1.500 MDH et financera le reste par l'émission d'emprunt à taux d'intérêt de 4,5% par an remboursable par amortissement constant dès la fin de la troisième année.

On supposera que la société a un besoin en fond de roulement nul.

Avec ces différentes hypothèses les prévisions initiales se présentent ainsi :

Amortissement de caducité :

N	N+1	N+2	N+3	N+4	N+5	N+6	N+7	En cumulé
2 000	2 000	2 000	2 000	2 000	2 000	2 000	2 000	16 000

Produits et charges d'exploitation hors amortissement de caducité :

	N	N+1	N+2	N+3	N+4	N+5	N+6	N+7	En cumulé
Produits	3 500	3 640	3 786	3 937	4 095	4 258	4 429	4 606	32 250
Charges	1 400	1 456	1 514	1 575	1 638	1 703	1 771	1 842	12 900

Il en résulte le CPC suivant :

	N	N+1	N+2	N+3	N+4	N+5	N+6	N+7
Recettes	3 500	3 640	3 786	3 937	4 095	4 258	4 429	4 606
Charges	- 1 400	- 1 456	- 1 514	- 1 575	- 1 638	- 1 703	- 1 771	- 1 842
Amortissement	- 2 000	- 2 000	- 2 000	- 2 000	- 2 000	- 2 000	- 2 000	- 2 000
Charges fina	- 684	- 684	- 684	- 570	- 456	- 342	- 228	- 114
Résultat	- 584	- 500	- 413	- 208	1	213	429	649
Résultat cumilé (1)	- 584	- 1 084	- 1 497	- 1 704	- 1 704	- 1 491	- 1 062	- 412
Résultat cumilé (2)	-	-	-	-	- 242	- 296	- 353	- 412
Résultat cumilé (3)	-	-	-	-	- 97	-198	- 303	- 412

(1) Résultats des estimations initiales.

(2) Résultats obtenus à l'avancement sur la base de la totalité du chiffre d'affaires prévisionnel de la concession.

(3) Résultats obtenus à l'avancement sur la base de la totalité du chiffre d'affaires prévisionnel restant à enregistrer.

Dans notre exemple, le SR étant atteint en N+4, les trois méthodes utilisées amènent la société à présenter des résultats très différents les uns des autres. Cet exemple suppose que le résultat à terminaison reste inchangé. On peut poser la question suivante : qu'en est-il si le résultat final de la concession changeait de façon significative ? D'ailleurs, c'est la principale limite adressée à cette méthode de comptabilisation.

Conclusion

Cette approche de comptabilisation apparaît, à première vue, simple à retenir à condition de constater le résultat en fonction du chiffre d'affaires prévisionnel restant à prendre en compte jusqu'au terme de la concession.

Mais la principale limite de cette méthodologie réside dans les fluctuations possibles des résultats du fait des changements significatifs des prévisions réalisées. Aussi cette méthode ne permet pas d'améliorer l'image fidèle des états de synthèse des sociétés concessionnaires car l'incertitude portera sur la capacité de la société à résorber l'ensemble de la production immobilisée d'ici la fin de la concession et non la capacité de la société à résorber les charges différées avant la fin de la concession.

2.1.2.2 Le traitement par le biais d'un actif incorporel

La comptabilisation en immobilisations incorporelles peut être faite par :

- Activation en immobilisations incorporelles des premiers déficits d'exploitation ;
- Inscription du droit d'exploitation parmi les immobilisations incorporelles ;

Activation en immobilisations incorporelles des premiers déficits d'exploitation

Principe

Le compte 2220 intitulé « Brevets, marques, droits et valeurs similaires » enregistre en général les éléments incorporels correspondant aux dépenses faites pour l'obtention de l'avantage

représenté par la protection accordée sous certaines conditions à l'inventeur, à l'auteur ou au bénéficiaire du droit d'utilisation d'un brevet, d'une marque, de modèles, dessins ou au titulaire d'une concession²².

Certes, le bénéficiaire d'une concession ne verse aucune redevance en contrepartie du droit d'exploiter une autoroute, mais accepte de supporter, de part l'ampleur des investissements, des pertes importantes en début de la concession. Ce déficit de l'exploitation de service peut être considéré comme un investissement du concessionnaire et activé en immobilisations incorporelles pour la partie correspondante à la période s'étalant entre l'achèvement de la construction et la date du franchissement du SR.

Les coûts qui pourront être différés devront :

- Etre identifiables dès l'origine de la concession ;
- Pouvoir être analysés en tant que surcoûts.

Ces pertes supportées pendant la période de non rentabilité sont assimilées à des coûts de sous-activité. Cette dernière est définie dans le CGNC comme « le niveau d'activité de l'ensemble de l'entreprise, ou d'un département de l'entreprise, inférieur au niveau prévisionnel considéré comme "normal" compte tenu des facteurs techniques et économiques.

Le coût de la sous-activité se décompose de deux parties :

- La sous-activité programmée, correspondant à la différence entre l'activité standard et l'activité prévisionnelle.
- La sous-activité imprévue, résultant de l'écart entre l'activité prévisionnelle et l'activité réelle.

En principe, le coût de la sous-activité constitue une charge de l'exercice. Dans le cas des autoroutes, il nous paraît logique de différer certaines charges de la sous-activité dans la mesure où elles sont identifiables et pourront être couvertes par des recettes futures.

Seules les charges de la sous-activité programmée pourraient être concernées par le mécanisme de différé et considérées comme ayant une nature d'immobilisation incorporelle.

²² CGNC : Fonctionnement des comptes

Modalités d'application de la solution proposée

▪ Les coûts de sous-activité : Les coûts de la sous-activité pourraient correspondre à la somme des déficits d'exploitation budgétés entre la fin de la période de construction et la date d'obtention du SR de la concession. Ces pertes devraient être chiffrées et mentionnées dans l'ETIC dès l'exercice de signature du contrat de concession.

L'activation des seules charges budgétées permettrait d'exclure la comptabilisation en immobilisations incorporelles des dérapages de début de période dus à des erreurs éventuelles de gestion lors des premières années d'une part, et d'autre part présupposerait l'établissement d'un budget détaillé, précis et fiable sur la durée de la concession.

▪ Schéma comptable : Les coûts de sous-activité peuvent être comptabilisés selon la période de constatation de ces coûts. Trois périodes peuvent être distinguées :

- La période de construction : pendant cette période, ces coûts pourraient être enregistrés soit en immobilisation concernée pour les études et pour les coûts directs et indirects de construction, soit en charges à répartir, pour les frais d'acquisition des immobilisations et pour les coûts de pré-commercialisation.

- La période de la mise en exploitation jusqu'à l'obtention du SR : durant cette période, les coûts de sous-activité programmée pourraient être activés en immobilisations incorporelles. Ce mode d'enregistrement permettrait d'obtenir un résultat quasi-équilibré de la concession.

- La période d'exploitation suivant le franchissement du SR : Aucun déficit ne pourrait être activé. Un tableau d'amortissement des coûts immobilisés devrait être établi.

La comptabilisation des coûts de sous-activité doit être effectuée par une écriture de production immobilisée à immobilisations incorporelles dans le respect des règles suivantes :

☞ Année par année ;

☞ En fonction du montant le plus faible entre les pertes budgétées et les pertes réelles.

▪ Mode d'amortissement :

Cet actif incorporel est amorti à partir de la date d'obtention du SR en annuité constante sur la

durée de la concession restant à courir.

Il peut être amorti selon l'amortissement progressif afin de refléter la réalité économique du contrat de la concession.

Ce mode d'enregistrement est-il conforme à l'orthodoxie comptable ? Est-il suffisant pour préserver l'équilibre financier du concessionnaire ?

Limites de cette solution

Ce mode d'enregistrement est conditionné par l'établissement d'un budget initial détaillé au moment de la conclusion du contrat de concession prévoyant le point mort et seule la sous-activité programmée est concernée par l'activation en immobilisations. La reconstitution d'un budget anticipant les événements postérieurs (obtention d'autres tronçons, modification dans les conditions d'exploitation,) apparaît difficile. De même, la non prise en compte de la sous-activité imprévue risquerait de mettre en cause l'équilibre financier à long terme de la concession et pourrait entraîner la dissolution anticipée de la société.

En plus, cette solution suppose une certaine stabilité de l'environnement des sociétés concessionnaires. Or, les modifications fréquentes des tracés ou des ouvrages à construire et l'ajout ou la suppression de sections à la concession initiale pourraient engendrer des écarts par rapport au budget initial qui ôterait toutes significations aux comptes.

Il faut également mentionner le problème de la définition de l'autorité qui définira les budgets initiaux de la concession ; un budget pessimiste sur les coûts de la construction et les prévisions de trafic permettra à la société de dégager des résultats positifs et de se targuer d'une bonne gestion. Par contre un budget optimiste permettrait à l'Etat de mettre en concession un plus grand nombre de sections paraissant artificiellement rentables. Donc, cette autorité devrait être plus proche des sociétés concessionnaires pour bénéficier de leurs expériences, et ainsi entraîner leur structure de coût tout en demeurant indépendante.

Exemple

Il convient donc de détailler sur l'exemple précédent l'utilisation et les conséquences de cette méthode afin de mieux les appréhender.

Les prévisions de trésorerie sont les suivantes :

	N	N+1	N+2	N+3	N+4	N+5	N+6	N+7	En cumulé
Solde initial	800	1 416	2 916	1 970	1 229	696	376	272	9 675
Emprunts	15 200	-	-	-	-	-	-	-	15 200
Constructions	- 16 000	-	-	-	-	-	-	-	- 16 000
Solde	-	1 416	2 916	1 970	1 229	696	376	272	8 875
Recettes	3 500	3 640	3 786	3 937	4 095	4 258	4 429	4 606	32 250
Charges	1 400	1 456	1 514	1 575	1 638	1 703	1 771	1 842	12 900
Charge fina	684	684	684	570	456	342	228	114	3 762
Solde d'exploiaion	1 416	1 500	1 587	1 792	2 001	2 213	2 429	2 649	15 588
Rbt d'emprunts	-	-	2 533	2 533	2 533	2 533	2 533	2 533	15 200
solde total	1 416	1 500	- 946	- 741	- 533	- 320	- 104	116	388

Les calculs ci-dessus nous permettent d'établir le compte de produits et charges prévisionnel sur la durée de la concession, en adoptant la méthode des charges différées.

	N	N+1	N+2	N+3	N+4	N+5	N+6	N+7	En cumulé
Recettes	3 500	3 640	3 786	3 937	4 095	4 258	4 429	4 606	32 250
Charges	- 1 400	- 1 456	- 1 514	- 1 575	- 1 638	- 1 703	- 1 771	- 1 842	- 12 900
Amortissement	- 2 000	- 2 000	- 2 000	- 2 000	- 2 000	- 2 000	- 2 000	- 2 000	- 16 000
Charges fina	- 684	- 684	- 684	- 570	- 456	- 342	- 228	- 114	- 3 762
Résultat net avant transfert	- 584	- 500	- 413	- 208	1	213	429	649	- 412
Transfert de charges	584	500	413	208	- 1	- 213	- 429	- 649	412
Résultat net	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Le bilan de la société se présenterait comme suit :

	N	N+1	N+2	N+3	N+4	N+5	N+6	N+7
Constructions	16 000	16 000	16 000	16 000	16 000	16 000	16 000	16 000
Amortissements	- 2 000	- 4 000	- 6 000	- 8 000	- 10 000	- 12 000	- 14 000	- 16 000
Charges différées	584	1 084	1 497	1 705	1 704	1 491	1 062	412
Trésorerie	1 416	2 916	1 970	1 229	697	377	273	388
Total Actif	16 000	16 000	13 467	10 934	8 401	5 868	3 335	800
Capital	800	800	800	800	800	800	800	800
Résultat + report	-	-	-	-	-	-	-	-
Emprunts	15 200	15 200	12 667	10 134	7 601	5 068	2 535	-
Total passif	16 000	16 000	13 467	10 934	8 401	5 868	3 335	800

En adoptant la solution proposée et en supposant que les déficits activables sont amortissables linéairement sur la durée de la concession restant à courir, le CPC prévisionnel s'établirait comme suit :

	N	N+1	N+2	N+3	N+4	N+5	N+6	N+7	En cumulé
Recettes	3 500	3 640	3 786	3 937	4 095	4 258	4 429	4 606	32 250
Charges	- 1 400	- 1 456	- 1 514	- 1 575	- 1 638	- 1 703	- 1 771	- 1 842	- 12 900
Amort de caducité	- 2 000	- 2 000	- 2 000	- 2 000	- 2 000	- 2 000	- 2 000	- 2 000	- 16 000
Charge fin	- 684	- 684	- 684	- 570	- 456	- 342	- 228	- 114	- 3 762
Résultat net avant transfert	- 584	- 500	- 413	- 208	1	213	429	649	- 412
									-
Transfer de charges/ Amort actif incorporel	584	500	413	208	- 426	- 426	- 426	- 426	0
Résultat net	-	-	-	-	- 425	- 213	3	223	- 412

Le bilan se présenterait ainsi :

	N	N+1	N+2	N+3	N+4	N+5	N+6	N+7
Constructions	16 000	16 000	16 000	16 000	16 000	16 000	16 000	16 000
Amortissements	- 2 000	- 4 000	- 6 000	- 8 000	- 10 000	- 12 000	- 14 000	- 16 000
Actif incorporel	584	1 084	1 497	1 705	1 705	1 705	1 705	1 705
Amortissements	-	-	-	-	- 426	- 852	- 1 278	- 1 705
Trésorerie	1 416	2 916	1 970	1 229	697	377	273	388
Total Actif	16 000	16 000	13 467	10 934	7 976	5 230	2 700	388
Capital	800	800	800	800	800	800	800	800
Résultat + report	-	-	-	-	- 425	- 638	- 635	- 412
Emprunts	15 200	15 200	12 667	10 134	7 601	5 068	2 535	-
Total passif	16 000	16 000	13 467	10 934	7 976	5 230	2 700	388

L'exemple présenté ci-dessus est idéal, les prévisions réalisées sont respectées.

A partir de N+4, le SR est franchi, les amortissements des immobilisations incorporelles sont constatés. Il en résulterait, à partir de N+5, une situation nette au dessous du quart du capital et donc risquerait d'entraîner une situation compromise.

Réellement, si cette situation persiste durant plusieurs exercices, il conviendrait de s'interroger sur la sous-capitalisation de la société et d'appliquer alors les règles ad-hoc.

Il apparaît dans l'exemple présenté que la méthode des charges différées et l'activation de la sous-activité programmée ne se distinguent significativement qu'à partir de la date prévue de fin de déficit. Mais ces deux méthodes se distinguent nettement en cas de changement des paramètres du budget initial.

Détaillons cet exemple dans le cas où la rentabilité de la concession est toujours démontrée mais le SR est atteint avec retard par rapport aux prévisions initiales ; deux cas peuvent se présenter :

- Cas de dérapage du SR et des coûts ;
- Cas de dérapage du SR sans majoration des coûts.

Cas de dérapage du SR et des coûts : On supposera l'augmentation du coût de construction de 5%.

Le CPC se présenterait comme suit :

	N	N+1	N+2	N+3	N+4	N+5	N+6	N+7	En cumulé
Recettes	3 500	3 640	3 786	3 937	4 095	4 258	4 429	4 606	32 250
Charges	- 1 400	- 1 456	- 1 514	- 1 575	- 1 638	- 1 703	- 1 771	- 1 842	- 12 900
Amort de caducité	- 2 100	- 2 100	- 2 100	- 2 100	- 2 100	- 2 100	- 2 100	- 2 100	- 16 800
Charge fina	- 720	- 720	- 720	- 600	- 480	- 342	- 360	- 240	- 4 182
Résultat net avant transfert	- 720	- 636	- 549	- 338	- 123	113	197	423	- 1 632
Transfert de charges/ Amort actif incorporel	584	500	413	208	- 426	- 426	- 426	- 426	0
Résultat net	- 136	- 136	- 136	- 130	- 549	- 313	- 229	- 3	- 1 632
Résultat net cumilé	- 136	- 272	- 408	- 538	- 1 087	- 1 400	- 1 629	- 1 632	

L'augmentation du coût de construction de 5% a prorogé le franchissement de seuil à N+5 au lieu de N+4 et a engendré une situation nette en dessous du quart du capital soit 200 MDH à partir de N+5. La situation se présenterait, à partir de N+4, comme suit :

- Soit une dissolution anticipée de la société ;
- Soit la recapitalisation de la société comme suit :

	N+4	N+5	N+6	N+7
Capital	800	1 287	1 287	1 307
déficits cumulés	1 087	1 400	1 629	1 632
Situation nette	- 287	- 113	- 342	- 325
1/4 du capital	200	322	322	327
Recapitalisation	- 487	-	20	

Cas de dérapage du SR sans majoration des coûts : On supposera, dans ce cas, que les recettes ont augmenté de 5%. Le CPC se présentera ainsi :

	N	N+1	N+2	N+3	N+4	N+5	N+6	N+7	En cumulé
Recettes	3 675	3 822	3 975	4 134	4 299	4 471	4 650	4 836	33 862
Charges	- 1 470	- 1 529	- 1 590	- 1 654	- 1 720	- 1 788	- 1 860	- 1 934	- 13 545
Amort de caducité	- 2 000	- 2 000	- 2 000	- 2 000	- 2 000	- 2 000	- 2 000	- 2 000	- 16 000
Charge fina	- 684	- 684	- 684	- 570	- 456	- 342	- 228	- 114	- 3 762
Résultat net avant transfert	- 479	- 391	- 299	- 90	124	341	562	788	555
									-
Transfert de charges/ Amort actif incorporel	479	391	299	90	- 314	- 314	- 314	- 317	-
Résultat net	-	0	0	0	- 190	27	248	471	555
Résultat net cumulé	-	0	0	0	- 190	- 163	85	555	

Dans ce cas, la date de franchissement du SR est respectée, l'activation des déficits est limitée à la sous-activité réelle.

Inscription du droit d'exploitation parmi les immobilisations incorporelles : IFRIC 12

Principe

Cette approche repose sur une analyse juridique de contrat de concession. Elle part du fait que les biens de retour de la concession sont la propriété du concédant. Le concessionnaire n'a pas la libre disposition ; il ne peut pas les céder, les transmettre ou les hypothéquer sans l'accord du concédant. Le concessionnaire détient un droit réel d'exploitation sur ces biens durant la période du Contrat ; ce droit fait partie de son patrimoine.

Le droit d'exploitation représente, donc, le droit de construire et d'exploiter les biens entrant dans le périmètre de la concession pendant la durée prévue dans le contrat de concession et devrait être, à notre avis, reconnu sur le plan comptable et constituerait un élément incorporel de l'actif immobilisé du concessionnaire justifié par des revenus futurs. Selon l'IFRIC 12, ce droit devrait être inscrit à l'actif de l'opérateur (concessionnaire) conformément à l'IAS 38. (Voir supra. 1.1.4.1)

Evaluation du droit d'exploitation

Pour l'évaluation de droit d'exploitation, nous pouvons retenir la capacité d'autofinancement (CAF) car elle représente le résultat net de l'exercice majoré des charges calculées et minoré

des produits calculés. Cet actif est composé, donc, de la somme actualisée des CAF espérées de l'exploitation de l'autoroute. Ce montant sera diminué des investissements imposés au concessionnaire mais non encore réalisés.

Ce droit est à inscrire en actif incorporel avec une contrepartie en capitaux propres et à amortir linéairement ou progressivement sur la durée restant à courir de la concession (voir infra. 2.1.2.3).

Avantage de cette solution

Cette solution présente l'avantage d'être reconnue par l'IFRIC 12 publié le 30 novembre 2006 qui prévoit que Le concessionnaire doit comptabiliser une immobilisation incorporelle dans la mesure où il reçoit un droit (une licence) de facturer les utilisateurs du service public. Ce droit n'est pas un droit inconditionnel de recevoir de la trésorerie car les montants dépendent de l'utilisation par le public des services proposés.

Limite de la solution

Cette solution présente les principales limites suivantes :

- Elle n'est pas adaptée à la situation de tous les concessionnaires : seules les sociétés dégageant en fin du contrat un excédent de trésorerie peuvent l'appliquer ;
- Cette substitution des biens de retour par un droit incorporel pourrait être interprétée comme une réévaluation d'une immobilisation incorporelle ; Or la loi 9-88 prévoit que « S'il est procédé à une réévaluation de l'ensemble des immobilisations corporelles et financières, l'écart de réévaluation entre la valeur actuelle et la valeur comptable nette ne peut être utilisé à compenser les pertes ; il est inscrit distinctement au passif du bilan²³ ». Cette disposition interdit, à notre avis, la réévaluation des biens incorporels.
- La disparition des immobilisations de construction (principalement les autoroutes) et leur classement en immobilisations incorporelles devrait être longuement expliquée et détaillée.
- Cette approche nécessite l'approbation du CNC.

Exemple

²³ Art 14 de la loi 9-88

Nous reprenons l'exemple précédent en supposant que l'investissement à faire par le concessionnaire s'élève à 12.000 Mdh ; amorti linéairement sur 8 exercices. Il n'est pas tenu compte d'une actualisation.

Le résultat se présente ainsi :

	N	N+1	N+2	N+3	N+4	N+5	N+6	N+7
Recettes	3 500	3 640	3 786	3 937	4 095	4 258	4 429	4 606
Charges	- 1 400	- 1 456	- 1 514	- 1 575	- 1 638	- 1 703	- 1 771	- 1 842
Amortissement	- 2 000	- 2 000	- 2 000	- 2 000	- 2 000	- 2 000	- 2 000	- 2 000
Charges fina	- 684	- 684	- 684	- 570	- 456	- 342	- 228	- 114
Cumul des CAF	15 587	1 416	1 500	1 587	1 792	2 001	2 213	2 649
Invest à faire	12 000	1 500	1 500	1 500	1 500	1 500	1 500	1 500
Droit d'exploitat°	3 587	448	448	448	448	448	448	450
Résultat net	- 532	- 448	- 361	- 156	52	265	481	699

Le bilan se présente comme suit :

	N	N+1	N+2	N+3	N+4	N+5	N+6	N+7
Investissement net	10 500	9 000	7 500	6 000	4 500	3 000	1 500	-
Droit de l'exploitator	3 136	2 688	2 240	1 792	1 344	896	448	-
Trésorerie	1 832	3 332	2 386	1 645	1 113	793	689	800
Total Actif	15 468	15 020	12 126	9 437	6 957	4 689	2 637	800
Capital	800	800	800	800	800	800	800	800
Résultat + report	- 532	- 980	- 1 341	- 1 497	- 1 444	- 1 179	- 698	-
Emprunts	15 200	15 200	12 667	10 134	7 601	5 068	2 535	-
Total passif	15 468	15 020	12 126	9 437	6 957	4 689	2 637	800

Cet exemple nous paraît simple et fait apparaître une situation nette inférieure au quart du capital à partir de N+1 ; pour rétablir la situation, nous pouvons de nouveau substituer l'investissement à faire par le concessionnaire par un autre droit d'exploitation.

Conclusion

Le traitement par le biais d'actif incorporel apparaît intéressante car il est, internationalement, reconnu par l'IFRIC 12. Il limite les pertes initiales de la concession, prend en compte les estimations initiales du concessionnaire, établit un suivi annuel de ses prévisions et clarifie la nature et le montant des charges activables par un suivi détaillé.

Mais elle ne trouverait une application complètement satisfaisante que dans le cadre d'un nouveau contrat de concession et un contexte juridique, économique et fiscal stable.

2.1.2.3 Traitement par la progressivité : Réflexion sur l'amortissement de caducité progressif

Le mécanisme de différé pourrait être recherché à travers la méthodologie d'amortissement des immobilisations ; particulièrement, l'amortissement progressif.

Ce mode d'amortissement apparaît adapté à la spécificité des SCA et justifié, économiquement, par la montée progressive du trafic. Il est donc intéressant de l'étudier. Mais préalablement, il convient de rappeler que la méthode de coût complet prévue par le CGNC peut contribuer à la solution.

La méthode de coût complet

L'enregistrement des immobilisations mises en concession et financées par le concessionnaire pourrait se faire en coût complet jusqu'à la date de mise en service en incorporant les charges d'intérêt spécifiques incluses.

D'ailleurs, le CGNC définit comme méthode d'évaluation à l'entrée des immobilisations la méthode de coût complet. En effet, il prévoit que « Malgré les vertus du "coût direct" pour le suivi et le contrôle de gestion, la Norme a retenu le concept du coût complet conformément aux normes internationales pour la détermination des coûts d'acquisition et de production. Toutefois ce coût complet est expurgé d'un certain nombre d'éléments qu'il faut, sauf cas exceptionnels, traiter comme charges consommées tels les frais financiers, les frais d'administration générale et les charges de sous activité ».

Cet enregistrement en coût complet, bien que ce soit la méthode retenue par la norme comptable marocaine, ne résoudrait donc pas le problème des SCA, mais permettrait avec la mise en place d'une comptabilité budgétaire satisfaisante une clarification des charges différées par nature.

Etude juridique de l'amortissement de caducité progressif

Le CGNC permet la possibilité de recourir à l'amortissement progressif

Le CGNC prévoit le recours à titre exceptionnel à ce mode d'amortissement et précise que « Le mode de répartition de l'amortissement sur les différents exercices doit être choisi sur

la base de considérations essentiellement économiques : il peut conduire à des amortissements annuels constants (méthode de l'amortissement linéaire), dégressifs ou plus exceptionnellement progressifs ».

Il paraît, d'après ce texte, qu'aucune méthode n'est conseillée ou interdite, mais la méthode retenue doit donner une estimation satisfaisante de la dépréciation des biens concernés ; par conséquent, le choix du taux et du mode d'amortissement constitue une décision de gestion du chef d'entreprise.

Donc, le concessionnaire peut pratiquer un amortissement de caducité progressif avec mention, à notre avis, des règles d'application dans l'ETIC.

La position de l'administration fiscale

Comme cité ci-dessus, par lettre de réponse à ADM, L'administration fiscale était favorable à l'application de l'amortissement de caducité des biens de retour (voir lettre de l'administration en annexe 6). Aussi le CGI admet la déduction des dotations aux amortissements effectuée dans les limites des taux admis d'après les usages de chaque profession, industrie et branche d'activité²⁴. Le CGI n'interdit pas la pratique d'un amortissement progressif du moment qu'il concerne des biens inscrits à l'actif du concessionnaire.

Les normes IAS/IFRS n'interdisent pas la méthode d'amortissement progressif

La Norme IAS 16 prévoit plusieurs méthodes d'amortissement et n'exprime pas de préférence de l'une d'elles. Mais, elle exige que la méthode retenue reflète aussi fidèlement que possible la consommation réellement anticipée des bénéfices futurs qui seront apportés à l'entreprise par ce bien.

L'IAS 16 prévoit la méthode dite amortissement par unités de production «Units of production ». Cette méthode n'interdit pas le fait d'amortir un bien progressivement par rapport à sa contribution dans les résultats futurs de l'entreprise.

Conclusion

Au vu de ces textes, les SCA peuvent pratiquer l'amortissement de caducité progressif.

²⁴ Art 10 du CGI

Définition des critères de progressivité : Unité d'œuvre à retenir

Il convient de rechercher un coefficient qui remplace la durée de la concession et tient compte de la montée en puissance de la concession. Deux critères nous paraissent intéressants à retenir : l'évolution du trafic ou le chiffre d'affaires.

Dans la mesure où les SCA sont tributaires à la fois du trafic et du tarif, le chiffre d'affaires apparaît donc plus simple a priori à suivre et semble être l'unité d'œuvre la mieux adaptée.

La durée de l'amortissement progressif

On peut distinguer deux approches :

L'amortissement progressif sur toute la durée de la concession

Cet amortissement pourrait être calculé sur toute la durée totale restant à courir du contrat de concession à partir de la date de mise en service de la section.

La formule de calcul serait ainsi :

$$\text{Dotation (n)} = \text{VNA (n-1)} \times R = (\text{VB} - \text{cumul amortissements (n-1)}) \times R'$$

R : Chiffre d'affaires réel ou prévu au cours de l'exercice / chiffre d'affaires cumulés en fin de concession.

R' : Chiffre d'affaires (n) / (chiffres d'affaires cumulés en fin de concession – cumul de chiffres d'affaires (n-1)).

VNA : Valeur nette d'amortissement.

VB : Valeur brute.

L'amortissement de caducité progressif jusqu'à la date de franchissement du SR

La pratique de l'amortissement de caducité serait, dans un premier temps, progressif jusqu'à la date de franchissement du SR, puis, dans un second temps, linéaire jusqu'à la fin de concession. Cette approche permettrait de ne pas grever les résultats des premiers exercices de la concession.

Avantages et limites

La méthode de l'amortissement progressif présente l'avantage de :

- Tenir compte de la spécificité du cycle d'exploitation des SCA qui se caractérise, rappelons le, par la monté des recettes d'exploitation ;
- Intégrer dans le calcul une progressivité en période de pré-exploitation et par conséquent permettre de ne pas grever exagérément le compte de produits et charges des premiers exercices ;
- Etre reconnue par la réglementation comptable et fiscale marocaine (cf. supra 2.1.2.3.2) ;
- Etre compatible avec les normes comptables internationales IAS/IFRS. En effet, cette compatibilité est très importante dans une ère qui se caractérise par une forte convergence des normes nationales vers les normes internationales IAS/IFRS ;

Toutefois, il convient de noter quelques limites qui sont liées à ses modalités d'application et non à la méthode elle même :

- Elle repose sur la date de franchissement du SR ; or cette date est souvent reportée du fait de changements des conditions de contrat de concession (nouveau tronçon,...).
- Elle repose sur la fiabilité des études et projections à long terme.
- Elle ne traite que des amortissements de caducité, or la problématique des SCA réside de plus en plus dans les frais financiers qui sont très importants dans les premières années d'exploitation.

Exemple

Reprenant l'exemple précédent pour illustrer les modalités et les conséquences de cette méthode :

Comparaison des amortissements selon la méthode retenue et les résultats :

	N	N+1	N+2	N+3	N+4	N+5	N+6	N+7	En cumulé
Recettes	3 500	3 640	3 786	3 937	4 095	4 258	4 429	4 606	32 250
Am cad 1	2 000	2 000	2 000	2 000	2 000	2 000	2 000	2 000	16 000
Am cad 2	1 736	1 806	1 878	1 953	2 031	2 113	2 197	2 285	16 000
Am cad 3	1 736	1 806	1 878	1 953	2 156	2 156	2 156	2 158	16 000
Résultat net 1	- 584	- 500	- 413	- 208	1	213	429	649	- 412
Résultat net 2	- 320	- 306	- 291	- 161	- 31	100	232	364	- 412
Résultat net 3	- 320	- 306	- 291	- 161	- 155	57	273	491	- 412

(1) Amortissement de caducité sur la durée de la concession.

(2) Amortissement de caducité progressif sur la durée de la concession.

(3) Amortissement de caducité progressif jusqu' au SR.

Même si l'exemple retenu ne correspond pas à la réalité, l'incidence de la progressivité des données sur les résultats devrait être proche de la réalité.

Il apparaît dans l'exemple que l'amortissement progressif limite les mouvements erratiques subis par le résultat tout ou long de la concession.

Cette méthode permet dans un contexte de concession globalement bénéficiaire de limiter l'impact de la sous-activité des premiers exercices d'exploitation sur les capitaux propres de ces sociétés.

Toutefois, Cette méthode apparaît risquée dans la mesure où les produits réalisés pourront être différents des prévisions initiales. En effet, le concessionnaire peut être tenté soit de prévoir une forte croissance de sa concession vers la fin de celle-ci lors de l'établissement des prévisions initiales, soit en cas de retard par rapport à ses prévisions, de reporter leur réalisation dans le futur, soit à l'inverse de prévoir une évolution lente du chiffre d'affaires de façon à amortir de manière significative en début de concession

Conclusion

Cette méthode apparaît très intéressante car elle se rapproche de la réalité économique du cycle d'exploitation des concessionnaires d'autoroutes d'une part, et elle est reconnue par les normes IAS/IFRS et la réglementation comptable et fiscale marocaine ; même si sa mise en œuvre et son fonctionnement correct dépend des prévisions réalisées en début de la concession.

CHAPITRE II : PROPOSITION D'UNE DEMARCHE D'AUDIT DES CHARGES DIFFEREES

Cadre juridique de la mission d'audit des charges différées

Généralement, l'expert comptable peut être sollicité pour l'audit des charges différées dans le cadre :

- D'une mission légale (commissariat aux comptes) ou contractuelle des états de synthèse d'une société concessionnaire de services publics ; dans ce cas, cette mission peut être accompagnée d'une autre portant sur l'examen des documents prévisionnels ;
- D'une mission d'examen d'informations financières sur la base de procédures convenues ;
- D'une mission d'examen d'une rubrique des états financiers ;
- Ou d'une mission d'examen des informations financières prévisionnelles.

Ces missions peuvent être confiées à l'expert comptable aussi bien par le concessionnaire que par l'autorité concédante.

L'audit des charges différées nécessite une organisation spécifique eu égard à l'utilisation de prévisions à long terme pour la comptabilisation des charges différées et leur impact sur l'exploitation de l'entreprise voire même sur son existence et sa continuité d'exploitation. L'utilisation des prévisions poserait de manière plus importante les problématiques suivantes :

- Les contrôles à réaliser par l'auditeur pour s'assurer de la fiabilité des prévisions ;
- La confiance à accorder aux prévisions à long terme.

Il y a lieu de préciser que la finalité de cette mission est de se prononcer sur la régularité, la sincérité et l'image fidèle des états de synthèse²⁵. De ce fait, l'auditeur devra s'assurer que l'information prévisionnelle à long terme ayant été à la base de comptabilisation des charges

²⁵ Art 175 de la loi 17-95

différées est établie de bonne foi et au mieux des connaissances des dirigeants, sur la base d'hypothèses cohérentes et réalistes, présentées de façon claire avec des notes explicatives suffisantes.

Ce chapitre se donne comme objectif de traiter les particularités se rapportant à l'audit des charges différées et de proposer une démarche d'audit adaptée aux comptes de ces charges.

Cette démarche, bien que faisant appel à quelques diligences spécifiques, ne s'écarte pas, bien entendu, de la démarche générale de l'audit financier et comptable.

L'étendue des contrôles à réaliser dépendra de deux éléments essentiels :

- la nature de la mission confiée à l'expert comptable ;
- l'impact des flux générés par les charges différées sur les états financiers de la société.

2.2.1 Orientation et planification de la mission

Préalablement, aux travaux de contrôle interne, l'auditeur établit un document « Plan de mission » qui traitera les aspects suivants :

- La prise de connaissance générale de l'entité à auditer.
- La description et l'examen des systèmes comptables et de contrôle interne relatifs aux charges différées.
- Les risques d'audit et le seuil de signification.
- La nature, le calendrier et l'étendue des procédures d'audit.
- La coordination, la direction, la supervision de la mission.

2.2.1.1 La prise de connaissance générale de la société

L'auditeur doit procéder à une prise de connaissance générale de l'entreprise afin de mieux comprendre les événements pouvant avoir une incidence significative sur l'établissement de ses prévisions.

Au cours de cette étape, l'auditeur devra documenter son dossier de travail en vue notamment de collecter suffisamment d'informations sur l'environnement interne et externe de la société.

La prise de connaissance de système de prévisions permettra de compléter la prise de connaissance générale de la société.

Dans sa collecte d'informations, l'auditeur devra particulièrement :

- Prendre connaissance de l'environnement de l'entreprise ;
- Connaître ses engagements ;
- Connaître ses grandeurs significatives tant techniques (construction, entretien et maintenance,...) que financiers (chiffres d'affaires, investissements, charges de structure,...).

La prise de connaissance de l'environnement de l'entreprise

Pour procéder à l'examen des comptes liés aux charges différées d'une société, l'auditeur doit se familiariser avec l'environnement général de l'entreprise et ses contraintes, qu'il s'agisse de l'environnement juridique, macro-économique, ou de celui constitué par l'ensemble de ses partenaires économiques et financiers.

L'environnement juridique

L'environnement juridique est constitué de l'ensemble des lois et des règlements qui s'appliquent à l'entreprise : législation fiscale, sociale, commerciale,ainsi que les réglementations professionnelles, les normes et les accords internationaux.

Pour le cas des concessions et des gestions déléguées, on peut citer notamment :

- La loi 54-05 relative à la gestion déléguée ;
- Les lois 4-89 et 21-03 relatives aux autoroutes ;
- Décret n° 2-89-189 pris pour l'application de la loi n°4-89 ;
- Le dahir de 3 joumada I 1372 (19 janvier 1953) portant la loi sur la circulation routière ;
- Les conventions de concession et les cahiers de charges.

Ces règles sont autant d'obligations que les dirigeants doivent connaître et respecter dans le cadre habituel du fonctionnement de leur société.

L'environnement macro-économique

L'environnement macro-économique est constitué d'un ensemble de variables et de tendances économiques. Ces dernières peuvent avoir une influence significative sur les résultats prévisionnels de la société.

L'environnement macro-économique comprend des données relatives au passé et celles relatives à l'avenir. Ces données sont constituées principalement par :

- Les comptes de la nation publiés par des organismes officiels ;
- Les données relatives à la demande intérieure, à l'emploi et au chômage ;
- Les données se rapportant aux prix ;
- Les données orientées sur les revenus salariaux ;
- Les données portant sur la monnaie et le crédit ;
- Les résultats des sondages et des enquêtes effectués auprès des principaux groupes d'agents économiques.

Les principales sources d'information des données macro-économiques sont constituées par des organismes publics ou privés. Au Maroc, les principaux organismes sont : les services d'études économiques et statistiques de certains ministères, le Haut Commissariat au Plan, Bank Al Maghrib, l'office des changes, le centre marocain de conjoncture, le système bancaire,....

L'analyse de l'environnement macro-économique doit aboutir à un jeu d'hypothèses cohérentes. L'auditeur doit prendre connaissance des principales données caractéristiques de la situation économique de la société et des relations de cause à effet qui les unissent afin de mieux orienter sa stratégie d'audit.

Les partenaires économiques

Les partenaires économiques sont composés de tous les acteurs économiques et financiers qui

interviennent directement dans la société et contribuent par leur comportement à l'aboutissement de sa stratégie. Il faut signaler qu'une bonne connaissance et une meilleure maîtrise de la stratégie des partenaires économiques constituent des éléments indispensables pour la réussite de la démarche de l'auditeur.

Les partenaires économiques de l'entreprise sont constitués généralement :

- Des actionnaires : ce sont les premiers partenaires de part l'influence qu'ils ont en raison des droits rattachés à leurs actions : droit de vote aux assemblées, droit à l'information, droit aux dividendes. Il est important, pour l'auditeur, de savoir qui exerce le contrôle de l'entreprise ainsi que son comportement et son style de management.
- des bailleurs de fonds : pour financer les déficits de ses plans de financement et de trésorerie, l'entreprise devrait s'endetter en empruntant, soit sur le marché obligataire, soit auprès des banques.
- Du concédant : il joue un rôle très important en matière de fixation des tarifs de péage.

L'auditeur doit focaliser son attention à :

- la dépendance financière de l'entreprise à l'égard des banques ;
- comportement des bailleurs des fonds vis à vis de la société au cours de la période considérée, car une baisse de confiance peut amener les prêteurs à ne plus maintenir leur concours financiers ce qui peut provoquer un effet désastreux sur la trésorerie de l'entreprise ;
- chercher la cohérence des hypothèses relatives aux prévisions de l'endettement, ainsi que le suivi de ratio de la situation nette par rapport au capital.

Les autres partenaires

L'auditeur doit s'intéresser également aux autres participants à la vie économique de l'entreprise car leur impact sur les prévisions n'est pas négligeable ; on peut citer :

- Les fournisseurs : il s'agit, pour l'auditeur, de prendre connaissance de la vulnérabilité de l'entreprise aux décisions de ses fournisseurs.

- Les clients : ils constituent la source des revenus de l'entreprise, leur prise en compte dans la démarche prévisionnelle est indispensable.
- Les salariés : la prévision des besoins en ressources humaines est très importante, car elles constituent l'élément central de développement de l'entreprise. L'auditeur doit donc prendre connaissance des plans de développement de ces ressources et vérifier leur cohérence avec les options stratégiques de l'entreprise.
- L'administration, les associations, l'opinion publique, les médias, les syndicats,...sont aussi des partenaires à ne pas ignorer dans la réflexion prévisionnelle. L'auditeur doit prendre connaissance des accords, marchés et conventions signés avec les partenaires.

Connaître les engagements de l'entreprise

Les engagements sont des «droits et obligations dont les effets sur le montant ou la composition du patrimoine sont subordonnés à la réalisation de conditions (ex. cautions) ou d'opérations ultérieures (ex. commandes).» CGNC- terminologie. Ces engagements peuvent avoir une importance significative dans l'établissement des prévisions. Certains de ces engagements figurent au bilan, d'autres sont mentionnés dans l'ETIC, mais une partie n'apparaît nulle part dans les états de synthèse (par exemple les contrats signés et non exécutés).

Les engagements au bilan

Ils prennent la forme de provisions pour risques ou charges ou de décisions de gestion relatives aux méthodes d'évaluation.

Les engagements hors bilan

Le PCGE prévoit :

- Les engagements donnés tels que : Avals, cautions et garanties donnés, engagements en matières de pensions de retraite et obligations similaires, effets circulant sous l'endos de l'entreprise, engagements donnés pour prêts consentis,....
- Les engagements reçus tels que : Avals, cautions et garanties reçues, biens détenus en

garantie par l'entreprise, engagements reçus sur dettes de financement, engagements reçus sur trésorerie,....

L'auditeur doit s'assurer avoir pris connaissance de tous les engagements de la société et veiller à ce que les dirigeants précisent dans leurs hypothèses prévisionnelles l'impact de ces engagements.

Prendre de connaissance des grandeurs significatives

«Les grandeurs caractéristiques constituent les données fondamentales autour desquelles se définit l'activité de l'entreprise. Ces grandeurs correspondent aux éléments essentiels du compte de résultat et du bilan²⁶ ».

Les grandeurs caractéristiques comprennent les éléments recensés dans les états de synthèse tels les actifs, les hommes et les moyens qui ne figurent pas dans les comptes de l'entreprise telle la performance.

Les actifs

En principe, ils figurent au bilan à leur coût historique. L'évaluation prévisionnelle de certains éléments d'actif, pour déterminer l'actif net de l'entreprise, peut porter principalement sur certains biens incorporels, des stocks et des créances ; mais aussi sur des biens immatériels qui sont difficiles à évaluer comme le fonds de commerce.

Les ressources humaines

Elles contribuent à travers leurs qualifications, leur savoir faire et leurs potentialités aux résultats futurs de l'entreprise et ne peuvent être écartées de la démarche prévisionnelle. Pour valoriser le capital humain de l'entreprise, il faut tenir compte de l'effet du groupe et des valeurs attachées au climat social et de la motivation.

La performance

Elle est définie comme le résultat d'ensemble des activités de l'entreprise. Elle est exprimée, en général sous forme de ratios. Ces ratios peuvent être obtenus à partir de l'état des soldes de

²⁶ le C.N.C.C. note d'information n°10 décembre 1987, p.31

gestion (marge brute, valeur ajoutée, excédent brut d'exploitation,.....) ou de tableau de financement (capacité d'autofinancement, variation de besoin de financement global,.....).

L'auditeur doit prendre connaissance de ces grandeurs caractéristiques afin d'identifier parmi les différentes composantes de la performance de l'entreprise, celles dont la sensibilité est significative sur les résultats et avoir l'assurance suffisante que les objectifs opérationnels poursuivis sont réalisables.

Sur la base de travail de collecte d'informations sur l'environnement de l'entreprise, de ses principaux partenaires et grandeurs significatives, l'auditeur procédera à une analyse détaillée des principales conclusions en vue d'identifier les principales zones de risques.

2.2.1.2 Identification des principales zones de risques

La mission d'audit des charges différées comporte des risques dont l'importance relève :

- De la nature de cette mission spécifique : Utilisation des prévisions pour l'évaluation des charges différées, cadre comptable spécifique représentant des dérogations aux règles de droit commun,
- De l'organisation et de l'esprit existant au sein de la société concessionnaire (volonté ou non de présenter certaines informations concernant éventuellement certaines hypothèses prévisionnelles).
- Et finalement des diligences et moyens mis en œuvre par l'expert-comptable pour assurer la réalisation complète de la mission.

Le risque global peut être analysé en trois composantes :

- Le risque inhérent : risque qu'une erreur ou qu'une inexactitude significative puisse survenir.
- Le risque de non-contrôle : risque que le système de contrôle interne de l'entreprise ne prévienne pas ou ne détecte pas de telles erreurs.
- Le risque de non détection : risque que les erreurs ou inexactitudes significatives ne soient pas décelées par l'auditeur.

Le risque inhérent : est le risque qu'une erreur significative se produise compte tenu des particularités de la société concessionnaire, de la complexité de ses activités opérationnelles, de son cycle d'exploitation caractérisé par une rentabilité sur une longue durée, de son environnement juridique, de son système d'élaboration des prévisions, de la nature des charges à différer, etc.

Les risques liés aux investissements dans le domaine des concessions dont la rentabilité ne peut être atteinte que plusieurs années après leur mise en service peuvent être analysés de la manière suivante :

- Risques liés à l'activité : taille importante, éparpillement géographique, opérations en monnaies étrangères, complexité des processus opérationnels (concession de service public), importance des dettes, sous-activité, évaluation des travaux en-cours.
- Risques liés à l'organisation : insuffisance du personnel affecté au suivi et à la production de l'information prévisionnelle et analytique, insuffisance du système d'information dédié à la comptabilité générale et analytique, etc.
- Risques liés aux sources d'information utilisées pour l'établissement des études financières à long terme (plan de financement, compte de produits et charges prévisionnel, plan de trésorerie prévisionnel) et la production des états analytiques, données sur le trafic et les tarifs de péage non fiables (basées sur les simulations), absence des données prévisionnelles sur l'environnement macro-économique (taux d'inflation, évolution des cours de change, taux de croissance de revenu national,) etc.
- Risques liés à l'importance de certains postes de compte de CPC : les dotations aux amortissements de caducité, les charges financières et les frais de grosses réparations représentent en général les charges les plus significatives pour les SCA. Leur prise en compte pour l'établissement du SR pour chaque contrat de concession peut être à l'origine d'erreurs.

Le risque de non contrôle : Le risque de non contrôle, peut être défini comme étant le risque que les procédures de contrôle interne, mises en place par l'entreprise concessionnaire pour la production des états prévisionnels, ne permettent pas de prévenir et de corriger les erreurs.

Ce risque sera évalué lors de l'analyse des procédures de contrôle interne.

Le risque de non détection : Il s'agit du risque que les procédures d'audit mises en œuvre par l'auditeur pour la révision des comptes liés aux charges différées du concessionnaire, ne lui permettent pas de détecter des erreurs significatives.

Ce risque peut découler :

- de la non maîtrise approfondie des spécificités de la comptabilité des entreprises concessionnaires d'autoroutes,
- de la non maîtrise des techniques de prévisions par les différents intervenants dans la mission,

Tout au long de la réalisation de la mission, l'auditeur doit maintenir le risque d'audit à un niveau acceptable.

L'entendue des travaux de détail que l'auditeur sera amené à faire dérouler, dépendra du risque d'audit moyen qu'il se fixera.

Sur la base de mon expérience dans une SCA, les principaux risques spécifiques aux prévisions à long terme, aux calculs du SR et aux charges différées pourront être résumés comme suit :

- Risque lié à la non détection d'hypothèses : la dissimulation d'une hypothèse dans la démarche prévisionnelle peut avoir une conséquence significative sur la comptabilisation des charges différées et sur les conclusions de l'auditeur.
- Risque lié aux choix de la variante à retenir pour une hypothèse donnée : la réflexion prévisionnelle peut conduire les dirigeants de l'entreprise à envisager plusieurs cas possibles pour une même hypothèse.
- Risque de non-cohérence des hypothèses prévisionnelles : les prévisions peuvent être contradictoires avec la stratégie et les plans d'action définis par les dirigeants et peuvent ne pas être cohérentes avec les données historiques dont elles doivent être le prolongement naturel.
- Risque de non- fiabilité des sources d'information : les prévisions dépendent de la fiabilité des informations de sources utilisées comme base à leur élaboration. Ces informations peuvent être obtenues à partir de l'extérieur de l'entreprise.

Cette phase de prise de connaissance et d'analyse des risques, est d'abord une phase de préparation de l'ensemble de la mission. De ce fait, elle doit être préalable aux autres phases de la mission, puisqu'elle conditionne leur bonne exécution. Compte tenu de la masse d'informations à obtenir et à maîtriser, cette phase de la démarche sera particulièrement importante lors de la première année de la mission.

Il va sans dire que la connaissance de l'entreprise concessionnaire se prolongera et se complètera tout au long de l'exécution de la mission. Aussi, elle doit être régulièrement mise à jour.

Cette phase sera basée essentiellement sur les résultats des travaux suivants :

- Identification des interlocuteurs dans les différentes entités du concessionnaire où l'auditeur sera amené à intervenir ;
- Planification des entretiens avec ces interlocuteurs ;
- Entretiens préliminaires avec les responsables de l'entreprise concessionnaire, complétés par une revue des documents pertinents, afin d'affiner les modalités pratiques de l'approche retenue.
- Prise de contact avec les auditeurs des comptes liés aux charges différées des exercices précédents éventuellement.

2.2.2 Appréciation des procédures de contrôle interne liées aux charges différées

2.2.2.1 Objectif

L'examen des comptes liés aux charges différées nécessite, au préalable, une analyse du système d'établissement des prévisions de l'entreprise et des procédures de comptabilisation en vue de s'assurer de l'existence de moyens suffisants destinés à détecter toute erreur, anomalie ou insuffisance.

Comme il n'existe pas de référentiel standard pour l'élaboration des états prévisionnels, la démarche proposée pour l'appréciation des procédures de contrôle interne liées à la

préparation de l'information prévisionnelle, est semblable à celle utilisée dans les missions d'audit légal et contractuel.

Cette étape implique la mise en place d'une démarche comprenant une revue des procédures caractéristiques du système d'établissement des prévisions recensé auprès des entreprises concessionnaires et son aptitude à fournir les informations pertinentes et une évaluation des procédures de contrôle interne liées à la fiabilité des données utilisées ou produites par le système, ainsi qu'une revue des procédures de comptabilisation des charges différées.

2.2.2.2 Revue des caractéristiques du système d'établissement des prévisions de l'entreprise

L'auditeur devra tout d'abord revoir le niveau de finesse des hypothèses prévisionnelles disponibles afin de voir la pertinence des informations qui seront produites.

En plus, l'auditeur procédera à une revue de l'ensemble des hypothèses prévisionnelles retenues par le concessionnaire et en évaluant leurs conséquences finales en matière de présentation des états prévisionnels et par conséquent sur le compte de « charges différées ».

2.2.2.3 Examen des procédures liées à l'établissement des prévisions

Les objectifs d'examen des procédures d'établissement des prévisions seront de valider :

- Le fonctionnement du système d'établissement des prévisions ;
- L'appréciation de la vraisemblance des hypothèses ;
- La cohérence des informations entre elles et fiabilité des bases sur lesquelles elles ont été établies.

Les travaux à effectuer sur chaque point ci-dessus sont détaillés dans l'annexe 7.

Les procédures de contrôle interne au niveau d'établissement des prévisions couvrent les domaines suivants :

- Les procédures se situant en amont et qui permettent d'alimenter le système d'établissement des prévisions en informations de base ;

- Les traitements : cette partie couvre les différents traitements et options retenus entre les hypothèses issues des informations de base. Une grande partie des procédures de ce domaine sera assurée par des applications informatiques ;
- Les informations qui se situent en aval du système de prévision : les états de sortie du système (plan de financement prévisionnel, compte de produits et charges prévisionnel, plan de trésorerie prévisionnel, etc.).

Examen des procédures permettant d'alimenter le système d'établissement des prévisions

Dans l'optique de la validation du contenu de l'information de base qui sera remontée dans les chaînes de traitement prévisionnel et impacté le compte des charges différées, l'auditeur doit examiner le degré de fiabilité des hypothèses prévisionnelles retenues par l'entreprise.

L'auditeur pourra éventuellement utiliser à cette occasion les travaux conduits en interne par l'entreprise concessionnaire (par exemple les rapports de l'audit interne).

L'auditeur procédera à la sélection des procédures significatives retenues pour leur importance ou leur caractère représentatif, à titre d'exemple :

- la procédure de prévision des recettes de péage ;
- la procédure de prévision des investissements ;
- la procédure de prévision de l'endettement et des coûts financiers ;
- la procédure de prévision des charges de grosses réparations et d'entretiens ;
- Les procédures de traitements et de mise à jour du SR.

Pour chaque procédure sélectionnée, les travaux d'appréciation des procédures de contrôle interne comprendront :

- un descriptif du système existant,
- une évaluation préliminaire de ce système,
- des tests de permanence pour les compartiments du système jugés sécurisant. L'importance

de ces tests devant être suffisante pour permettre d'obtenir un jugement sur l'exactitude et la réalité des informations remontées

- pour les parties du système jugées défailtantes, recensement des risques d'erreurs et évaluation de leur impact potentiel sur la cohérence et la vraisemblance des informations produites par le système et émission de recommandations.

Revue des principales applications utilisées dans le cadre de la prévision

Cette revue a pour objectif d'évaluer leur fiabilité et leur aptitude à restituer des informations fiables et exhaustives.

Lors de cette phase, l'auditeur fera appel aux compétences d'un ingénieur informaticien.

Examen des informations qui se situent en aval du système

Lors de cette étape l'auditeur devra examiner que le système prévisionnel de l'entreprise concessionnaire permet d'obtenir des états prévisionnels fiables, cohérents et réalistes (Plan de financement prévisionnels, compte de produits et charges prévisionnel, etc.) ;

2.2.2.4 Examen des procédures de comptabilisation des charges différées

Lors de cette étape l'auditeur doit :

- Examiner le processus par lequel l'entreprise concessionnaire aboutit à la comptabilisation du montant annuel des charges différées en vue de s'assurer du respect des prescriptions comptables prévues par la NCCC ;
- Procéder à un test de permanence des méthodes pour s'assurer que les règles et les méthodes comptables retenues par l'entreprise pour la traduction des hypothèses retenues et leur impact sur le compte de charges différées sont homogènes par rapport aux méthodes retenues l'exercice précédent et aux études initialement établies ou mises à jours.

2.2.2.5 Synthèse des faiblesses et des anomalies relevées et préparation de l'intervention finale

Lors de cette étape, l'auditeur procédera à une synthèse des forces et faiblesses relevées lors des phases précédentes. Les conclusions de cette étape pourront être récapitulées dans un mémorandum de synthèse. Ce document précise :

- Les forces et les faiblesses du système d'établissement des prévisions et des procédures examinées ;
- Les recommandations à proposer à l'entreprise pour améliorer le système ;
- L'incidence des faiblesses sur l'étendue et la nature des travaux à réaliser lors de la phase finale de validation des comptes liés aux charges différées.

2.2.3 Intervention finale et proposition d'un programme de travail

Après avoir revu le système de contrôle interne lié aux charges différées notamment le système d'établissement des prévisions, l'auditeur procédera lors de la deuxième phase de la démarche à l'élaboration d'un programme de contrôle lui permettant de :

- Se prononcer sur les états prévisionnels ;
- Valider les comptes liés aux charges différées ;
- Clôturer la mission et préparer le rapport.

2.2.3.1 Proposition d'un programme de contrôle final des prévisions

Ce programme de contrôle aura pour objectif de valider :

- Les prévisions du chiffre d'affaires ;
- Les prévisions de prix de revient ;
- La marge brute prévisionnelle ;
- Les charges de personnel prévisionnelles ;
- Les autres charges d'exploitations prévisionnelles ;
- Le résultat financier prévisionnel ;
- La charge fiscale prévisionnelle ;
- L'évolution prévisionnelle des immobilisations ;
- La prise en compte d'éléments particuliers ;

- Le plan de financement prévisionnel ;
- Le tableau de trésorerie prévisionnel ;

Les travaux à effectuer sur chaque point ci-dessus sont détaillés dans l'annexe 7.

2.2.3.2 Proposition d'un programme de contrôle final des comptes liés aux charges différées

Ce programme de contrôle spécifique aura pour objectif :

- Une revue des différents calculs afférents au SR ;
- Une revue des amortissements de caducité ;
- Une revue des charges financières ;
- Une revue des charges différées ;
- Une validation des écritures comptables relatives aux charges différées.

Revue des différents calculs afférent au SR

Le SR sera validé sur la base de conclusions issues des travaux de revue des prévisions. Ainsi le SR pourra être recalculé comme suit :

- Reprendre la marge telle qu'elle est revue dans le point supra 2.2.3.1 ;
- Les charges fixes telles qu'elles sont classées par l'entreprise dans les études financières à long terme : CF ;
- Les charges variables telles qu'elles sont classées par l'entreprise : CV ;
- Calculer le taux de marge sur coût variable : TM/CV ;
- Calculer le SR comme suit : $SR = CF / TM/CV$;
- Obtenir la justification de l'écart éventuel entre le SR calculé et celui contenu dans les études financières.

Revue des amortissements de caducité

Le montant de l'amortissement de caducité comptabilisé pourra être validé par retour au fichier des immobilisations et par un test de cohérence.

A cet effet, l'auditeur devra :

- Obtenir le fichier des immobilisations du domaine concédé ;
- Procéder au test de cohérence suivant : dotation calculée est égale à la valeur brute des immobilisations non renouvelables financées par le concessionnaire au 1^{er} janvier +1/2 entrées – 1/2 des sorties) x taux d'amortissement théorique figurant dans l'annexe aux comptes sociaux (durée théorique restant à courir de la concession) ;
- Vérifier le calcul des dotations aux amortissements de caducité ;
- Valider la dotation comptabilisée à partir du fichier des immobilisations ;
- Obtenir l'explication des écarts éventuels.

Revue des charges financières

Le montant des charges financières pourra être validé par :

- La réalisation du test de cohérence suivant : la charge financière théorique est égale au solde des dettes financières au 1^{er} janvier + 1/2 augmentation - 1/2 remboursements) x taux moyen d'intérêt ;
- Le recoupement avec les données issues des services responsables de la gestion de la dette ;
- Rapprochement des soldes comptables avec les confirmations des différents bailleurs de fonds de l'entreprise ;
- Justification des écarts éventuels par les responsables.

Il y a lieu de noter que l'auditeur des charges différées doit porter une attention particulière aux seules charges financières afférentes au financement initial de l'ouvrage objet du différé.

Revue du montant et des écritures comptables relatives aux charges différées

La validation du montant des charges différées de l'exercice pourra se faire en se référant aux différents documents prévisionnels et aux réalisations. Pour se faire, l'auditeur doit :

- Vérifier que le résultat de l'exercice est déficitaire ; dans le cas contraire aucune charge ne peut être différée ;
- Etablir une revue analytique des comptes liées aux charges différées des deux exercices ;
- Rapprocher le montant des charges différées de l'exercice avec celui issu des documents prévisionnels ;
- Vérifier que les calculs des charges différées sont correctement effectués ;
- S'assurer que les charges différées comptabilisées par l'entreprise sont au plus égales au total des amortissements de caducité et des charges financières de l'exercice (charges d'intérêt de construction) ;
- S'assurer que les retraitements fiscaux ont été correctement appréhendés dans la détermination du résultat fiscal, notamment la déduction ou la réintégration au résultat fiscal selon qu'il s'agisse d'une dotation ou d'une reprise.

2.2.3.3 Proposition d'un programme de contrôle des travaux de fin de mission

Lors de cette étape l'auditeur procédera aux travaux suivants :

- Obtenir une lettre d'affirmation de la direction de l'entreprise engageant sa responsabilité quant à l'établissement des états prévisionnels et aux hypothèses retenues pour les établir ;
- S'assurer que le conseil a approuvé le contenu des études financières et les documents qui en découlent ;
- Vérifier la cohérence entre l'ETIC, le bilan et le compte de produits et charges notamment l'état des engagements hors bilan, état des dérogations,....
- Vérifier que l'ETIC inclut :
 - Une description des conventions comptables ;

- Une explication des méthodes utilisées ;
 - Une justification de la pertinence et de la cohérence des hypothèses ;
 - Un commentaire sur l'information donnée par les documents prévisionnels ;
- Obtenir et vérifier l'analyse de sensibilité des hypothèses retenues ;
 - Vérifier que la présentation des comptes de charges différées dans les états de synthèse est en conformité avec les dispositions de la NCCC.

2.2.4 Emission du rapport

Les travaux de cette phase viseront à faire la synthèse des constatations soulevées par l'auditeur tout au long de la mission.

A l'issue de cette mission, l'auditeur produira un rapport dans lequel il exprime son avis sur les comptes de charges différées et éventuellement émettre ses observations sur les prévisions établies par la société.

Aussi, l'auditeur peut être sollicité, dans le cadre de cette mission, à émettre un rapport distinct sur les projections financières de l'entreprise ; dans ce cas, son rapport sera établi conformément à la norme d'examen des comptes prévisionnels.

Compte tenu de la nature particulière de cette mission, telle que décrite dans les phases précédentes, nous recommandons que le rapport de l'auditeur soit assorti d'une observation sans incidence sur son opinion indiquant que les comptes de charges différées sont évalués sur la base des projections financières à long terme.

Le rapport doit tenir compte des constatations significatives. Si l'évaluation du caractère significatif d'une constatation au niveau des missions de certification est sans doute l'une des tâches les plus délicates de la mission de l'auditeur, elle l'est encore plus dans la mission d'audit des charges différées.

En effet, avec l'utilisation des conclusions des prévisions pour l'évaluation et l'ajustement annuel des charges différées, il sera très difficile pour l'auditeur de se prononcer sur la décision d'inclure ou non une constatation au niveau de ses rapports.

Les constatations peuvent porter sur :

- La cohérence et la vraisemblance des hypothèses retenues dans les documents prévisionnels qui sont communiqués par la société ;
- La plausibilité et l'exhaustivité des hypothèses retenues comme base à l'établissement des informations prévisionnelles ;
- La cohérence des informations financières prévisionnelles avec les états financiers historiques ;
- L'exactitude des différents calculs effectués : calcul des SR de chaque ouvrage, calcul des amortissements de caducité, calcul des charges différées, etc ;
- La tenue d'une comptabilité analytique distincte permettant le suivi par ouvrage.

Les constatations peuvent également porter sur les procédures de contrôle interne liées au système et aux procédures d'établissement des prévisions (implication de tous les services de l'entreprise, existence de note d'interprétation des hypothèses).

Conclusion de la deuxième partie

La méthode prévue actuellement semble, de manière prudente, le mode le plus adéquat de comptabilisation des excédents des charges sur les produits d'exploitation tenant comptes des conditions prévues à cet effet, rappelons les brièvement :

- Le différé des seuls amortissements de caducité et les charges financières afférentes à la construction ;
- La rentabilité globale de la concession démontrée par des études économiques et des projections financières ;
- L'appréciation de la rentabilité par tronçon et/ou par ouvrage.

Pour améliorer l'image fidèle, il est recommandé d'annexer à l'ETIC :

- La composition du résultat du concessionnaire en résultat d'exploitation et de construction ;
- La méthodologie de calcul des résultats futurs et leur décomposition dans le temps ;
- L'analyse de la sensibilité des hypothèses.

Mais, l'incompatibilité avec les normes comptables internationales IAS/IFRS constitue le principal inconvénient de cette méthodologie de comptabilisation. Cette limite nous a incité à étudier d'autres approches de traitement des charges de structure de la concession qui sont :

- L'interprétation du contrat de concession comme un contrat à terme ;
- L'utilisation d'un actif incorporel ;
- L'amortissement de caducité progressif.

L'étude de ces approches de comptabilisation des charges de structure nous a permis de conclure que la substitution des droits du concessionnaire par un actif incorporel et l'utilisation de l'amortissement de caducité progressif pourraient être retenus dans le cas d'abondance de la méthode des charges différées car ils sont reconnus par les normes comptables internationales IAS/IFRS et permettent de mieux répondre aux objectifs que l'on s'était assignés :

- Respect de l'objectif de l'image fidèle de la réalité économique de la concession ;
- Respect des principes comptables fondamentaux notamment le principe de prudence et de séparation des exercices.

L'existence à l'actif du bilan des charges différées entraînerait des travaux spécifiques de la part des auditeurs et des commissaires aux comptes. Ces spécificités marqueront la démarche d'audit de ces charges.

Cette démarche d'audit est axée sur les aspects suivants :

- Une revue du système d'établissement des budgets ;
- Un suivi des hypothèses retenues ;
- Une analyse de la sensibilité de ces hypothèses ;
- Un suivi de ces hypothèses dans le temps ;
- Une analyse des écarts constatés ;
- La certification des comptes de ces sociétés sera donc sujette à des observations ou des réserves sauf informations spécifiques incluses dans l'ETIC ou le rapport de gestion.

CONCLUSION GENERALE

Equiper le Maroc d'une infrastructure autoroutière pourrait garantir son avenir en facilitant son irrigation économique et en constituant un bon outil de transit Nord-Sud des personnes et des marchandises.

Conscients de ce besoin, les pouvoirs publics au Maroc ont établi un programme autoroutier visant à doter le pays de 1.500 Km d'autoroutes à l'horizon 2010. La réalisation de ce programme nécessite une enveloppe financière de plus de 36 milliards de dirhams.

Le système autoroutier qui connaît principalement l'intervention directe de deux acteurs : l'Etat à travers le ministère de l'équipement et celui des finances et la Société Nationale des Autoroutes du Maroc présente les caractéristiques suivantes :

- Le secteur autoroutier marocain est totalement concédé : La pénurie des ressources de l'Etat et la nécessité de réaliser ce programme dans des délais courts est à l'origine de la création d'une société nationale à laquelle l'Etat a concédé la construction, l'exploitation et l'entretien de quasi-totalité de réseau autoroutier visé par ce programme soit 1.417 Km.
- Le réseau autoroutier marocain est très dynamique et permet un niveau satisfaisant de service et de sécurité : Le réseau autoroutier Marocain s'est développé rapidement ces dernières années. Rappelons que le réseau autoroutier, qui était de 70 Km en 1990, a franchi le seuil de 639 km en 2006 et atteindra 1 500 Km en 2010. Autrement dit, Le rythme de construction va être multiplié par quatre sur la période 2005-2010, pour atteindre 160 km par an au lieu de 40 km durant la décennie 90.
- Le système marocain est basé sur le principe de l'autoroute à péage : Les documents de contrat de concession peuvent autoriser le concessionnaire à percevoir des péages et des redevances pour installations annexes en vue d'assurer la rémunération et l'amortissement des capitaux investis par lui, pour la construction, l'entretien et l'exploitation de l'autoroute

Plusieurs limites caractérisent ce système, notamment :

- Endettement préoccupant : En raison de la faiblesse des capitaux, ADM, société concessionnaire, recourt à la dette extérieure. L'endettement d'ADM s'élève, à fin 2006, à plus de 9 milliards de dirhams et sera de plus de 30 milliards de dirhams à l'horizon 2010.
- Construction des sections autoroutières de plus faible trafic ; il en résulterait, à notre avis, un différé sur une très longue durée de la rentabilité des dites sections ; tel est le cas des sections des autoroutes Tanger-Oued R'mel et Fès-Oujda.

Certes, l'investissement dans le domaine des grandes infrastructures se caractérise par une rentabilité différée du fait que l'exploitation en rythme de croisière ne peut être atteinte que plusieurs années après la mise en service. Il en résulte une accumulation d'importantes pertes, pendant la première période d'exploitation, qui pourront engendrer une situation nette inférieure au quart du capital social. Cette situation pourrait, en l'absence des recapitalisations successives, aboutir à une dissolution anticipée de la société concessionnaire.

Le contrat de concession de services publics en général et le contrat de concession d'autoroutes en particulier présentent d'autres particularités qui ont fait l'objet des développements dans ce mémoire. Ces particularités sont à l'origine de la rédaction, par le CNC, d'une norme comptable applicable à ce secteur.

Le CNC s'est interrogé et a recherché des solutions pour tenir compte des spécificités de contrat de concession de services publics. En effet, la prise en compte des coûts liés aux obligations contractuelles a été résolue par la constitution de provisions (provision pour renouvellement, provision pour grosses réparations...). Par contre, pour ce qui est du traitement du déficit des premiers exercices conduisant à l'enregistrement de charges différées, seule une solution considérée comme transitoire a été trouvée.

La méthode des charges différées permet de :

- Tenir compte de la spécificité du cycle d'exploitation des sociétés concessionnaires de grands ouvrages dont la rentabilité est différée. En effet, ces sociétés doivent, préalablement à la mise en service de leur réseau, investir des sommes considérables ;

- Préserver l'équilibre financier de ces sociétés et d'éviter une accumulation des déficits comptables pouvant engendrer une situation nette inférieure au quart du capital social et nécessitant des recapitalisations successives ;
- Refléter au mieux, par rapport à l'application des règles comptables de droit commun, l'image fidèle de la réalité économique des comptes de la société concessionnaire et respecter les principes de prudence et de spécialisation des exercices.

L'application de la méthode des charges différées est subordonnée au respect des deux principales conditions suivantes :

- La justification de la rentabilité du projet dans la période de contrat de concession au moyen des études économiques et des projections financières à long terme. Cette justification consiste à déterminer un seuil de rentabilité par ouvrage ou tronçon (contrat par contrat pour le cas des autoroutes) ;
- L'enregistrement en charges différées des seuls amortissements de caducité et des charges financières des emprunts initiaux afférents à la construction desdits ouvrages ou tronçons.

Pour une meilleure mise en œuvre de cette méthode, nous avons recommandé que les SCA doivent fournir dans l'ETIC :

- Une meilleure décomposition et un bon suivi du résultat de construction et d'exploitation du fait que les SCA exercent deux métiers extrêmement différents : un métier de construction et d'exploitation ;
- Une bonne précision de la méthodologie de calcul des résultats futurs et leur décomposition dans le temps, car les SCA ne sont pas tenues de fournir dans leurs états de synthèse les hypothèses retenues et le résultat global de la concession à son terme ;
- Un bon suivi de la sensibilité des hypothèses retenues car le calcul des résultats futurs dépend de plusieurs hypothèses dont la modification peut entraîner des variations sensibles desdits résultats.

La méthode des charges différées, bien qu'elle permette le rattachement des charges aux produits, apparaît non conforme aux normes comptables internationales IAS/IFRS. D'ailleurs,

cette limite majeure nous a permis de chercher d'autres approches de comptabilisation des charges de structure de la concession actuellement différées.

Nos travaux sont portés sur la présentation et l'analyse de trois méthodologies d'approches suivantes :

- Interprétation de contrat de concession comme un contrat à terme ;
- Traitement par le biais d'un actif incorporel ;
- Utilisation de l'amortissement de caducité progressif.

Nous avons présenté les avantages et les limites de chaque approche de comptabilisation et avons conclu que la substitution des droits du concessionnaire par un actif incorporel et l'utilisation de la méthode d'amortissement de caducité progressif pourraient être les meilleures éventualités en cas d'abandon de la méthode des charges différées prévue actuellement par la NCCC. Ces deux approches présentent l'intérêt d'être, internationalement, reconnues par les normes IAS/IFRS et apparaissent plus adéquates pour la comptabilisation des charges de structure de contrat de concession des grandes infrastructures publiques eu égard aux objectifs suivants :

- Respect de l'objectif de l'image fidèle de la réalité économique de la concession ;
- Respect des principes comptables fondamentaux notamment le principe de prudence et de séparation des exercices.

La démarche d'audit des charges différées revêt un caractère spécifique qui trouve son originalité dans les particularités du contrat de concession d'une part et l'utilisation des prévisions dans l'évaluation des comptes des charges différées d'autre part. Autrement dit, l'auditeur devra valider les comptes liés aux charges différées non seulement à partir de justificatifs, de contrôles physiques ou de confirmations des tiers comme dans une mission habituelle d'audit, mais aussi et essentiellement à partir de documents prévisionnels établis et approuvés par les organes de gestion des SCA.

La démarche d'audit proposée s'inspire de la démarche classique d'audit et est axée sur les quatre étapes suivantes :

- Prise de connaissance générale de l'entreprise aux fins de mieux orienter et planifier la mission ;
- Appréciation du système d'établissement des prévisions et des procédures de contrôle interne liées aux charges différées ;
- Intervention finale et proposition d'un programme de travail ayant pour objectifs la validation des prévisions et la revue des charges différées ;
- Emission du rapport.

Certes, la certification des comptes de ces sociétés sera sujette à des observations ou à des réserves, sauf informations spécifiques incluses dans l'ETIC ou dans le rapport de gestion.

Dans une société où les investissements différés se multiplient, on peut cependant s'interroger sur la nécessité de la mise en place par les Commissaires aux Comptes de l'émission d'un nouveau type d'opinion qui puisse tout à la fois répondre aux interrogations des tiers sans dévoiler des aspects économiques confidentiels des projets.

Les Commissaires aux comptes seraient par ailleurs amenés à réaliser des contrôles significatifs des hypothèses retenues dans les analyses. Ces contrôles, même s'ils ne se matérialisent pas par une certification des comptes sans réserve, pourraient permettre vis à vis des tiers la sécurisation du modèle de calcul et de la cohérence des hypothèses choisies.

La cohérence et la rentabilité du projet dans les sociétés concessionnaires d'autoroutes et/ou sociétés similaires ne peuvent être réellement validées qu'à leur achèvement ; l'établissement du résultat provisoire ne peut être qu'indicatif et donc sujet à interprétation.

Par ailleurs, la technicité de la mission d'audit des charges différées dans les sociétés concessionnaires d'autoroutes pose la question de la pluridisciplinarité de l'expert-comptable. Cette pluridisciplinarité va de pair avec la polyvalence dont doit faire preuve l'expert-comptable dans le cadre de l'exécution de ce type de missions.

Il est bien certain que l'expert-comptable doit s'entourer de professionnels du métier en l'occurrence de professionnels du secteur de secteur des autoroutes en vue de s'assurer de la qualité des produits finis à délivrer à son client.

La réalisation de ce type de missions permet à l'expert-comptable de capitaliser un niveau de savoir-faire qui peut lui ouvrir des perspectives futures de réalisation de missions à forte valeur ajoutée dans des secteurs similaires.

Par ailleurs, les perspectives actuelles de développement du secteur autoroutier marocain nécessitent la recherche de nouveaux investisseurs. Ces derniers ont cependant besoin d'un cadre d'action approprié. Les instances politiques devront rechercher une nouvelle charte autoroutière raisonnable, efficace et utilisée par tous les protagonistes. Cette charte aura, à notre avis, deux principaux objectifs :

- Utilisation de nouveaux outils financiers ;
- Recherche de nouveaux investisseurs (fonds de retraite, titrisation...) ;

Enfin, nous croyons à travers le choix d'un tel sujet avoir répondu aux objectifs recherchés en étudiant particulièrement le cadre comptable marocain relatif aux charges différées et montrant les aptitudes des experts-comptables dans la conduite d'une mission d'audit de ces charges.

Nous espérons que la profession mettra à profit ce travail, l'enrichira par ses précieux commentaires et observations et le complétera au fur et à mesure des évolutions juridiques et techniques dans le domaine de la concession en général et des autoroutes en particulier.

LISTE DES ANNEXES

ANNEXE 1	: Programme Autoroutier National
ANNEXE 2	: Structure de système autoroutier marocain
ANNEXE 3	: Avis N° 4 Portant norme comptable applicable aux contrats de concessions ou de gestion déléguée des services publics- Version adoptée par l'assemblée plénière du CNC de 26 mai 2005
ANNEXE 4	: Avis N° 4 Portant norme comptable applicable aux contrats de concessions ou de gestion déléguée des services publics- Version adoptée par le comité permanent du CNC du 13 mars 2007
ANNEXE 5	: Lettre du Ministre des Finances du 11 juin 1993
ANNEXE 6	: Lettre de la direction des impôts concernant le sort fiscal des charges différées
ANNEXE 7	: Programme de travail d'audit des charges différées

ANNEXE 1 : PROGRAMME AUTOROUTIER NATIONAL

PRESENTATION DU PROGRAMME AUTOROUTIER

INTERET DU PROGRAMME AUTOROUTIER

CONSTRAINTES ET RECOMMANDATIONS DE FINANCEMENT

Présentation générale des contraintes

Rôle de l'Etat dans les concessions au secteur privé

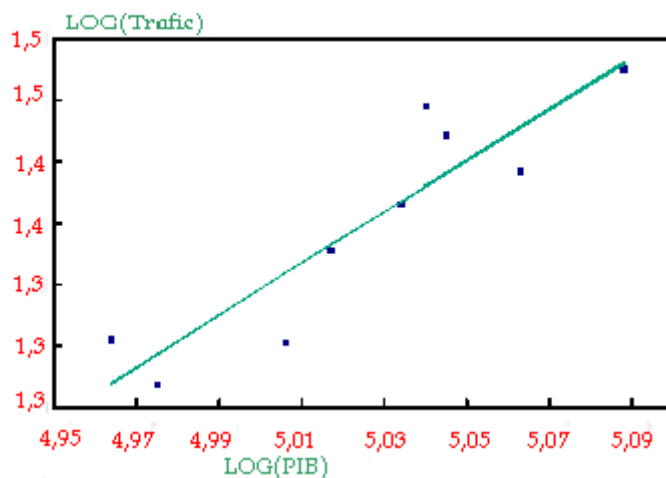
SECTIONS AUTOROUTIERES A FAIBLE TRAFIC

CONCLUSION

PRESENTATION DU PROGRAMME AUTOROUTIER

Les transports constituent le nerf de l'économie. En effet, 95% des marocains choisissent la route pour se déplacer, et les 4/5 des marchandises transportées hors phosphates passent par la route. Si les infrastructures de transport ne peuvent pas générer le développement quand toutes les autres conditions nécessaires ne sont pas réunies, il est impossible de le concevoir sans que, qualitativement et quantitativement, ces infrastructures de transport ne répondent à la demande.

Liaison trafic routier en fonction du PIB



La relation qui lie le trafic routier et le PIB est universellement reconnue. Selon le graphique, ci-après, construit à partir des données de la dernière décennie, il ressort qu'à une augmentation de 1% du PIB en valeurs constantes, correspond une augmentation de 2% du trafic routier. Cette relation traduit l'intensification de l'activité de transport avec l'accroissement de la richesse de la nation.

Depuis 1988, le volume de trafic engendré par la demande en transport est en accélération considérable. Le taux de croissance moyen annuel est de 7 à 8 %, soit un doublement tous les 8 à 10 ans.

Cet accroissement rapide du trafic s'accompagne d'une dégradation du niveau de service offert à l'utilisateur. C'est ainsi que des situations de congestion apparaissent en de nombreux points du réseau routier engendrant d'une part, des surcoûts dans le transport des biens et des personnes et, d'autre part, une dégradation de la sécurité sur ces parcours. Le nombre de tués consécutifs à des accidents de la route est passé de 2110 en 1983 à 3323 en 1995, soit un accroissement de 60%.

Le besoin de construire un réseau autoroutier associant les exigences de la sécurité à celle d'une forte capacité est devenu un axe stratégique du développement économique du pays. Aussi, dès la fin de la décennie 1980, un schéma directeur autoroutier a été élaboré par les instances gouvernementales chargées des infrastructures routières.

L'étude de ce schéma a recensé plus de 1.430 km d'autoroutes à réaliser à l'horizon 2010 pour accompagner le développement économique du pays et l'aménagement du territoire.

La définition de ce réseau de base autoroutier a été déterminée en considérant les prévisions de trafic probables à l'horizon 2010 sur les mailles principales du réseau routier.

Ces prévisions de trafic reposent sur les enquêtes effectuées dans le cadre du Schéma Directeur National des Transports. Elles ont permis d'évaluer la demande de transport entre les pôles principaux d'activité économique du Royaume et de procéder à son affectation sur le réseau de base.

Deux scénarios ont été établis, s'appuyant sur des prévisions de développement contrastées :

- * l'un sur la base d'un taux de croissance du trafic de 4% volontairement prudent et vraisemblablement inférieur, en tendance pluriannuelle, aux chiffres probables d'ici l'an 2010. Il correspond à une croissance annuelle, en termes réels, du PIB de 2%.
- * l'autre sur la base d'un taux de croissance du trafic de 7%, qui est celui observé au cours des dernières années. Il correspond à un accroissement annuel, en termes réels, du PIB de 4%.

Cette approche a dégagé les axes prioritaires pour lesquels la mise en service d'une infrastructure autoroutière est à envisager à partir de l'année 2010 dans la première hypothèse et de l'année 2000 dans la 2ème hypothèse ; il s'agit des liaisons suivantes :

- Rabat - Kenitra - Larache - Tanger.
- Tétouan - Sebta.
- Rabat - Mèknes - Fès - Taza - Oujda.
- Casablanca - Settat - Marrakech - Agadir.
- Casablanca - El Jadida - Jorf Lasfar.
- Agadir - Taroudant.

Ces résultats, joints aux considérations de continuité du réseau et d'aménagement du territoire, permettent de définir un réseau de base constitué de 2 grands axes de liaisons autoroutières :

- l'axe de liaison Nord - Sud constitué de 3 éléments reliant :

- * Casablanca à Tanger, Tétouan et Sebta;
- * Casablanca à Marrakech, Agadir et Taroudant;
- * Casablanca à El Jadida et Jorf Lasfar.

- l'axe de liaison Est - Ouest reliant Rabat à Fès et à Oujda. La consistance de ce programme, dont une partie est déjà réalisée, se présente synthétiquement comme suit (les estimations de coûts sont données en dirhams constants) :

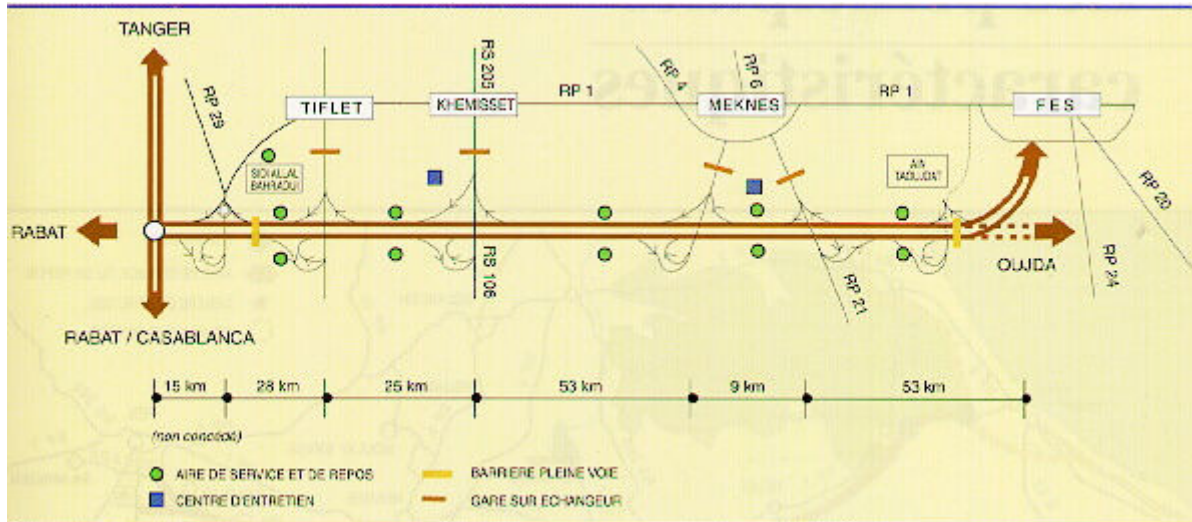
* **Axe Rabat-Tanger**

D'une longueur totale de 223 km, ce tronçon fait partie de la liaison nord-sud et s'intègre dans le schéma de transport du bassin méditerranéen. Les trois étapes de réalisation de cet axe sont les suivantes :

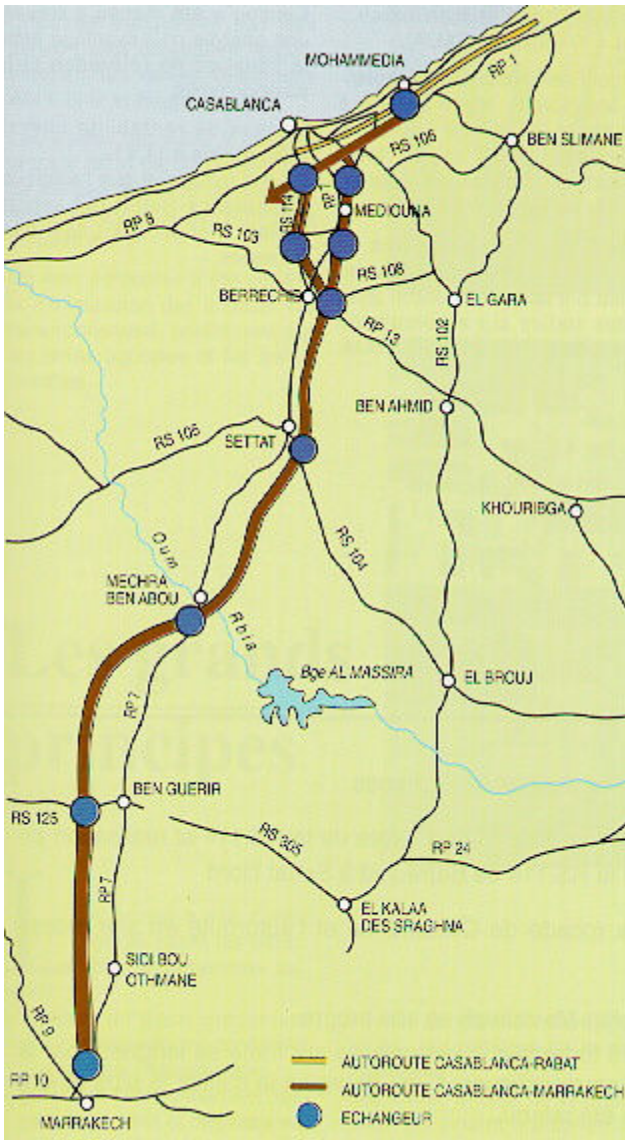
- a) Rabat - Kénitra - Larache (150 km) dont le coût des travaux a été de 1800 millions de dirhams,
- b) Larache - Sidi El Yamani : c'est le prolongement de la liaison Rabat-Larache, sur 28 km, jusqu'à la jonction des routes desservant Tanger et Tétouan. Le coût des travaux pour cette section a été de 444 millions de dirhams,
- c) Sidi El Yamani - Tanger : l'achèvement de l'itinéraire pour arriver à Tanger (45 km). Cette liaison dégage un taux de rentabilité interne, au sens de la rentabilité économique, de l'ordre de 9 %.

* Axe Rabat - Fès

D'une longueur globale de 182 km, cet axe constitue une partie de l'autoroute maghrébine. Il dessert notamment Sidi Allal Al Bahraoui, Khémisset, Meknès et Fès. Avec un coût global des travaux de 2400 millions de dirhams, cette autoroute présente une rentabilité économique de 11%.



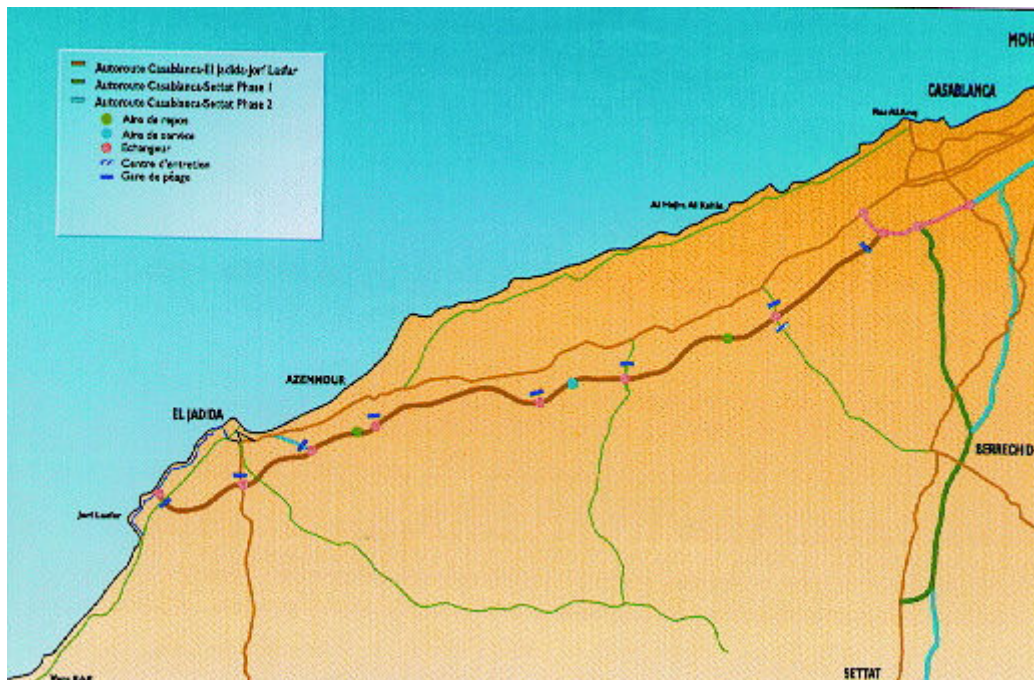
* Axe Casablanca - Settat - Marrakech.



D'une longueur de près de 277 km, cet axe reliera le plaines de la Chaouia aux villes de Casablanca, Mohammédia, Berrechid et Settât, qui concentrent une partie importante de l'activité industrielle et économique du Royaume. Il permettra de soulager la route principale n°7 qui est la seule voie importante assurant à ce jour la liaison.

* Axe Casablanca - El Jadida

La zone comprise entre Casablanca et El Jadida est appelée à connaître un développement économique très important avec l'activité du complexe portuaire de Jorf Lasfar.



D'une longueur de 90 km environ, cet axe autoroutier permettra de faire face au trafic très intense que connaît la route principale actuelle n°8. Le coût prévisionnel de réalisation de ce projet est estimé à 1870 millions de dirhams présentant un taux de rentabilité interne, au sens économique, d'environ 13,6%.

* Axe Tétouan - Fnideq

Cet axe qui porte sur une longueur de 32 km nécessite un coût d'environ 886 Mdh. Il vise à décongestionner l'axe routier existant pendant les périodes de pointe, correspondant au retour massif des RME, et à promouvoir le développement touristique de la baie allant de Martil à Sebta.

* Axe Marrakech – Agadir

D'une longueur de 250 km, cet axe permettra de relier deux pôles touristiques très importants du pays. Il favorisera également les échanges, essentiellement dans les domaines agricoles entre les régions du Sud et du Centre. Le coût prévisionnel de réalisation de ce projet est estimé à 6600 millions de dirhams.

* Axe Agadir – Taroudant

le coût de réalisation de ce tronçon, de 70 km de longueur, est estimé à 600 millions de dirhams.

*** Axe Fès - Oujda - Frontière Algérienne**

D'une longueur environ de 350 km, cet axe permettra de contribuer à l'intégration des pays de la région et à la consolidation du développement économique et social des zones traversées. Cet axe s'inscrit dans le cadre du schéma d'armature autoroutier global. Le coût prévisionnel de réalisation est estimé à 7700 millions de dirhams.

Chacun des itinéraires susvisés a été soumis à une étude de faisabilité qui a consisté en :

- la recherche d'un ou plusieurs couloirs autoroutiers tenant compte des exigences de l'aménagement du territoire et de la morphologie du terrain ;
- la définition sur carte au 1/50.000 d'un tracé à l'intérieur du couloir sélectionné répondant à des normes internationales et intégrant les contraintes de l'environnement ;
- la détermination du volume du trafic de l'itinéraire susceptible de se reporter sur l'autoroute projetée dans les hypothèses avec ou sans péage ;
- l'appréciation de la rentabilité économique de l'investissement qui met en balance les coûts et avantages procurés à la collectivité par l'infrastructure autoroutière.

Les taux de rentabilité interne obtenus se situent dans une fourchette de 11 à 15 %, confirmant ainsi l'intérêt économique de la réalisation à plus ou moins court terme de chacune de ces autoroutes.

Cet ambitieux programme a été hiérarchisé pour satisfaire en priorité la demande la plus forte tout en s'inscrivant dans une vision globale d'aménagement du territoire tenant compte des ressources financières mobilisables.

INTERET DU PROGRAMME AUTOROUTIER.

Au delà de l'impérative nécessité de doter le Maroc d'un réseau de voies modernes pour accompagner le développement de la mobilité, les retombées économiques de ce programme autoroutier sont très importantes.

Il est cependant intéressant de pousser l'analyse de la rentabilité de ces infrastructures afin de déterminer à qui et dans quelles proportions elles profitent le plus.

Un dirham investi dans les autoroutes profite-t-il plus à l'utilisateur qui l'utilise, à la collectivité en général ou au Budget Général de l'Etat ?

Il est avant tout utile de rappeler pour cette typologie de bénéficiaires les différentes natures d'avantages que procurent ces investissements :

Pour l'utilisateur, sur le plan micro-économique (domestique ou professionnel)

- Une économie en coût d'exploitation de véhicule (CEV),
- Un gain de temps,
- Une amélioration de la sécurité,
- Un plus grand confort dans les conditions de circulation.

Pour la collectivité, du point de vue macro-économique

- Un taux de rentabilité de l'investissement de l'ordre de 12% qui reste relativement appréciable pour des projets de grosses infrastructures publiques. Ce taux de rentabilité traduit les économies réalisées en termes de réduction du CEV, de gain de temps global et de réduction du taux d'accidents. Ces aspects reprennent les éléments cités ci-dessus pour l'utilisateur. Cependant, ils sont élargis au point de vue macro-économique de la collectivité.
- Les réductions de coûts se traduisent inmanquablement par un accroissement de la compétitivité des opérateurs économiques marocains (part du coût de transport dans les marchandises exportées, respect et réduction des délais de livraisons, etc...) et permettent ainsi d'accompagner le pays dans sa transition économique vers un partenariat équilibré avec les autres pays de la région méditerranéenne.
- Une pérennité de la circulation sur certains axes structurants soumis à des risques de coupures intolérables (exemple : la plaine du Gharb pour l'autoroute Rabat-Kenitra-Larache).
- Les effets induits de ces projets (contribution au développement des régions traversées, création d'emplois,...) difficilement quantifiables mais sans aucun doute de grande portée, s'étendront à toutes les branches d'activités ayant recours au transport routier. Il s'agit là des externalités.

Encadré 1: externalités

Les externalités ou effets externes sont les avantages et inconvénients qui sont induits par l'existence de l'autoroute ou du trafic qu'elle supporte, et qui sont ressenties par les non-usagers.

On peut citer à titre d'exemple :

- la valorisation de zones touristiques potentielles ainsi que l'impact foncier sur les régions desservies, l'implantation d'industries et la création d'emplois fixes et temporaires : ces effets s'observeront

d'autant plus volontiers, que d'autres actions d'investissement accompagneront l'infrastructure autoroutière.

- les effets sur l'environnement : ils font l'objet d'étude d'impact définissant les mesures de nature à minimiser l'impact négatif sur la faune et la flore.

- Une plus grande équité pour les citoyens ; en effet le coût de l'opération est supporté en très grande partie par l'utilisateur et non pas par le contribuable.

Pour l'Etat, entendu en tant que budget

- Un désengagement progressif et partiel d'un secteur nécessitant des investissements très lourds,
- Des recettes fiscales (TVA et IS essentiellement mais aussi, IGR, fiscalité intermédiaire) qui génèrent des flux importants pour le bénéfice du budget de l'Etat. Il est à rappeler que si ces recettes sont réelles et vérifiées, elles ne constituent pas un intérêt différentiel par rapport à d'autres natures d'investissement que les autoroutes. En effet, toute dépense de l'Etat produit des recettes fiscales associées, la TVA notamment.
- les revenus de propriété du capital (dividendes) ; en effet, les fonds avancés par l'Etat, du moins pour le cas d'ADM, ne constituent pas des subventions à fonds perdus mais des placements financiers par une prise de participation dans le capital.
- la valeur de l'autoroute au moment de sa restitution à l'Etat en fin de concession,
- les économies de maintenance du réseau parallèle en raison du détournement du trafic. En effet, le report d'environ 50% du trafic du réseau national sur le réseau autoroutier se traduit par une très importante diminution de la dégradation du réseau national, évitant ainsi des renforcements fréquents de la chaussée ou des élargissements coûteux (2x2 voies) des voies de communication à la charge de l'Etat.

Au delà de ces dimensions qualitatives, des évaluations quantitatives permettent d'asseoir les fondements de ces affirmations et de retenir les ordres de grandeurs principaux de ces bénéfices.

CONTRAINTES ET RECOMMANDATIONS DE FINANCEMENT

Présentation générale des contraintes

Les principales contraintes qui pèsent sur la réalisation du programme autoroutier sont de deux natures :

- **respect du calendrier d'augmentation du capital d'ADM** pour la réalisation des tronçons qui lui sont concédés et qui totalisent 500 km, soit la moitié du programme à réaliser durant la décennie 1994-2004,
- **rôle de l'Etat dans les concessions à accorder au secteur privé.** C'est le débat relatif au partenariat public/privé dans ce type d'infrastructure et du partage de risque entre ces deux partenaires. Cet aspect porte sur les sections restantes du programme décennal, comportant des niveaux de trafic permettant le recours au financement privé dans des conditions acceptables pour l'Etat.

Rôle de l'Etat dans les concessions au secteur privé

Etant donné le besoin en capital de l'actuelle société concessionnaire, présenté au IV.B, la solution qu'a constitué cette société et qu'elle continue de constituer semble atteindre les limites de sa saturation ou de sa capacité, en particulier financière, à absorber des concessions autoroutières.

Le recours au financement privé, y compris dans le secteur des infrastructures, constitue à cet égard une solution alternative, faisant partie des orientations gouvernementales.

Cette solution de principe que représente le capital privé, telle que le conçoit le département des travaux publics, constitue un moyen supplémentaire, un levier de nature à s'ajouter au levier public que représente ADM et son programme de 500 km. Ces deux outils ont pour objectif de réaliser dans les temps les 1000 km d'autoroutes identifiées dans le programme prioritaire.

Il est cependant indispensable de préciser que ces solutions, encore théoriques et non testées au Maroc, jusqu'au début de l'année 1996 avec le lancement des opérations de la centrale électrique de Jorf Lasfar et de la distribution de l'eau et de l'électricité de la ville de Casablanca et enfin de l'autoroute de Casablanca-El Jadida, apparaissaient comme des solutions qu'on pourrait qualifier de solution "miracle" désengageant en totalité l'Etat, faciles à mettre en œuvre et pour lesquelles il suffisait de décider l'octroi d'une concession pour que le capital privé national ou international se dispute le bénéfice d'être le concessionnaire choisi.

La réalité est toute autre comme le montre les premiers retours d'expérience des cas cités plus haut, ainsi que l'expérience internationale.

En effet, si les expériences réussies existent, les échecs ne sont pas moins nombreux de par le monde. A titre d'exemple, les cas des concessions autoroutières en Amérique du Sud constituent une base d'analyse intéressante.

Les recours au capital privé par le biais de concession d'un service public pour des infrastructures lourdes du type autoroutier peut en effet se traduire par un désengagement budgétaire, quoique partiel de l'Etat. Cependant, ce désengagement a une contrepartie.

Celle-ci peut être résumée à travers *les 4 conditions de réussite*, non exhaustives que doit présenter l'Etat et surtout son administration, qui sont décrites sommairement ci-après :

- **Environnement global attrayant** : il est d'autant plus important que l'investisseur est en général étranger. L'investissement étranger à cet égard doit trouver les réelles conditions d'implantation favorable. Certains outils ont été mis en place à cet égard : charte des investissements, guichet unique, incitations fiscales, etc...

- **Un nouveau métier dans l'administration** : les techniques de concessions font appel à des compétences nouvelles d'une part. D'autre part, même quand elles sont disponibles, elles ne sont pas regroupées autour des mêmes hommes ou des mêmes structures. Il s'agit en particulier des compétences relatives à l'ingénierie financière, au droit et notamment droit international en plus des compétences plus traditionnelles sur les plans techniques et économiques. Ces techniques font aussi appel à une ingénierie d'un nouveau type qui cherche à concevoir la meilleure solution en l'absence de référence empirique d'une part et de code législatif ou réglementaire d'autre part.

- **Une cohésion dans l'action de l'administration** : plus que jamais dans ce type de projet, les structures concernées de l'Administration sont appelées à fonctionner ensemble, à rechercher simultanément la solution de concession et la réactivité dans l'analyse des différentes variantes, ainsi que de leurs impacts, proposés par les soumissionnaires.

- **Un partenariat réel entre l'Etat et le concessionnaire** : ce partenariat se traduit par un partage des risques entre les deux parties. La couverture des différents risques peut revêtir plusieurs formes qui constituent l'engagement de l'Etat et du concessionnaire. Ce partage se négocie pour chaque concession en fonction notamment de la rentabilité financière du projet. Plus cette dernière sera élevée, moins l'habillage et l'effort d'accompagnement de l'Etat devra être soutenu. En revanche, pour des sections autoroutières non rentables financièrement, en raison notamment des niveaux de trafic insuffisants, plus les facilités, garanties et subventions apportées par l'Etat devront être présentes afin de conserver au projet une attractivité globale.

Dans le cas des concessions autoroutières, il est proposé dans ce qui suit un modèle de partage de ces risques, par la description d'une matrice qui constitue l'architecture principale du partenariat entre l'Etat et le concessionnaire.

L'inventaire des différents risques à couvrir ou formes de participation de l'Etat se présente comme suit ; quand c'est nécessaire un commentaire explicatif accompagne chaque item :

- ***Construction :***

- expropriation et acquisition de l'emprise,
- subvention à la construction,
- participation au capital de la société concessionnaire,
- risque de dépassement du coût des travaux,
- risque de dépassement du délai des travaux,

- ***Exploitation***

- risque lié au trafic : c'est l'écart entre les prévisions de trafic et les niveaux mesurés. Cet écart impacte directement les cash-flows de la société concessionnaire.
- risque de gestion : c'est le risque de dépassement des coûts de fonctionnement, de non performance dans la gestion de la société d'exploitation, de gestion des ressources humaines et le coût social associé.

- ***Financement***

- montage financier : c'est la responsabilité de réunir les moyens nécessaires en fonds propres, en endettement, de négocier les conditions d'emprunts etc...,
- risque de change : Les emprunts contractés par la société concessionnaire étant pour une grande partie accordés en devises, les remboursements sont à faire en devise. Les recettes sont perçues en dirhams. Une dévaluation du dirham se traduit par une charge supplémentaire. Celui qui couvre ce risque est responsable de cette charge ;
- risque de remboursement des emprunts : celui qui le couvre garantit aux organismes qui financent le projet, le remboursement des emprunts que la société concessionnaire a contracté (intérêt + principal) en cas de défaillance de cette dernière. Ce risque contient le risque - de taux - lié à la variation du taux des emprunts (lorsqu'il est variable) ;

- ***Risques Divers***

- liberté tarifaire des péages : il définit le degré de liberté dont bénéficie le concessionnaire pour fixer le prix de vente de sa prestation,

- risque pays : il porte sur les risques liés à la nationalisation de la concession. Des organismes internationaux tels que la Coface ou encore le Groupe Banque Mondiale peut aider à couvrir

- cadrage fiscal et économique : Ils portent sur la TVA sur les travaux, la TVA sur les péages, ainsi que la réglementation en matière de calcul des dotations aux amortissements pour les travaux neufs ainsi que les provisions pour la réparation et pour les travaux de maintenance, les droits de timbres etc. Il porte aussi sur les évolutions législatives que peut décider le pays et qui ont un impact important sur le résultat net de la société concessionnaire (augmentation importante du carburant, augmentation du SMIG, etc ...).

La matrice suivante propose les différents risques et un mode de partage entre l'Etat et le concessionnaire :

Objet du risque	Type		Rôle de l'Etat	Rôle du concessionnaire
	D	A		
CONSTRUCTION				
expropriation et acquisition de l'emprise	x		L'Etat met en œuvre la procédure et prend à sa charge le montant de l'emprise	
subvention à la construction, ou participation au capital			Quand la rentabilité financière du projet est insuffisante, l'Etat doit participer à hauteur du montant permettant de restituer au projet une rentabilité financière satisfaisante	A l'exception des éventuelles parts prise par l'Etat, le concessionnaire finance la totalité du capital
risque de dépassement du coût des travaux	x	x		Le concessionnaire le prend en charge
risque de dépassement délai de travaux	x	x		Le concessionnaire prend à sa charge le manque à gagner dû au retard de livraison ainsi que les pénalités éventuellement prévues dans le cahier des charges de concession
EXPLOITATION				
risque lié au trafic		x	pas de garantie par l'Etat	Le concessionnaire supporte ce risque. Il est inhérent au métier de la

				concession autoroutière
risque de gestion	x	x	pas de subvention d'exploitation par l'Etat	Le concessionnaire supporte ce risque
FINANCEMENT				
montage financier			Pour les seuls cas de sections à faible rentabilité financière, l'Etat doit apporter un soutien par les formules de conversions de dette ou de prêts concessionnels	A la charge, en totalité, du concessionnaire
risque de change		x	Au delà du montant couvert par le concessionnaire, l'Etat couvre le risque de change ; il correspond à ce moment à une dévaluation décidée par l'Etat faisant partie de la politique économique du Pays	Le concessionnaire couvre ce risque en constituant une provision prélevée sur le péage (ex. 1cts/km) . Sa couverture se limite à cette provision
remboursement des emprunts			Pas de garantie des emprunts	A la charge du concessionnaire
DIVERS				
liberté tarifaire du péage			Les tarifs de péage et leur évolution sont régies par le cahier des charges de la concession	Les tarifs de péage et leur évolution sont régies par le cahier des charges de la concession
risque pays	x		Pas de garantie par essence	A la charge du concessionnaire, certains organismes internationaux proposent des outils facturés à cet effet
cadrage fiscal et économique		x	A garantir par l'Etat : les formules de report des évolutions sont à définir dans le cahier des charges	

Recommandation 1 :

Pour un partage équitable des risques entre l'Etat et le concessionnaire adopter la matrice, ci-dessus,

comme matrice de référence à la négociation des concessions autoroutières au secteur privé.

Cas de l'autoroute Casablanca - El Jadida :

Les chiffres clés du projet sont les suivants :

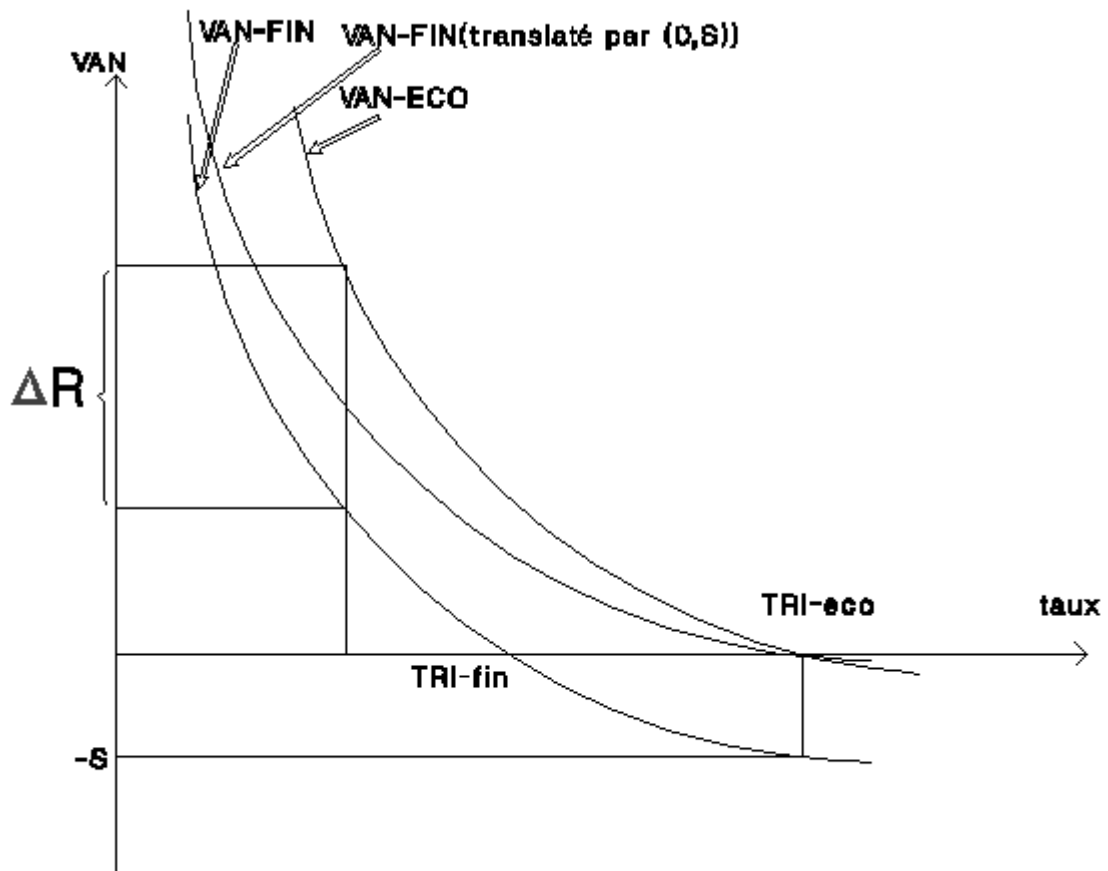
-	Coût	:	1900	Mdh,
-	Rentabilité	économique	:	13,6%
-	Rentabilité financière : 9%			

Un important écart entre la rentabilité économique et la rentabilité apparaît. Il justifie une subvention de l'Etat permettant de restituer au projet une rentabilité financière acceptable (au moins égale à la rentabilité économique).

En effet, pour évaluer le montant de la subvention cible à accorder par l'Etat deux approches sont possibles.

1. La subvention est évaluée de manière à assurer au concessionnaire la rentabilité de ses fonds propres qu'il fixe. Les taux d'intérêt des emprunts contractés interviennent évidemment dans ce calcul.
2. La subvention est fixée comme étant $-VAN_{\text{financière}} (TRI_{\text{économique}})$: cette approche donne à la subvention la signification de la compensation de l'écart entre la rentabilité économique et financière. Ce montant est pris à l'année 0 de la concession.

Le graphique ci-après explicite cette deuxième approche :



(R) : traduit la différence, à un taux donné, entre la rentabilité économique et la rentabilité financière. Elle représente la valeur des avantages perçus par la collectivité mais non perçus par le promoteur du projet.

S : est le montant de la subvention, versée à l'année "0", qui permet de hisser le TRI-financier au niveau du TRI-économique, toutes choses étant égales par ailleurs.

Recommandation 2 :

Créer un fond de garantie du risque de change . Ce fond serait constitué d'un prélèvement sur le péage. Ce prélèvement forfaitaire constituera une provision pour risque de change. Ce fond est mis à la disposition du concessionnaire qui couvre en conséquence son risque de change. Au delà du montant de la provision, l'Etat assurera la couverture de ce risque, les dévaluations importantes sont des décisions de politiques économiques du Gouvernement qu'il fait en tenant compte de tout les avantages et inconvénients de telles mesures. La garantie du risque de change, au delà de la provision, des projets autoroutiers sera alors un des éléments à intégrer dans la décision.

SECTIONS AUTOROUTIERES A FAIBLE TRAFIC

Il ressort des analyses récemment effectuées que certaines sections ne seraient pas financièrement viables, en présence du trafic prévisible, surtout si on désire les concéder à des opérateurs privés. C'est le cas notamment de la section Fès - Oujda, Settat - Marrakech. Toutefois, ces sections présentent parfois un intérêt certain pour la collectivité tels que la rentabilité économique, l'intégration des infrastructures de transport, la continuité du service rendu à l'utilisateur sur un trajet donné, etc...

Face à cette difficulté, deux attitudes sont possibles afin d'élaborer une stratégie permettant de réaliser le programme autoroutier dans sa globalité et notamment les actions concernées par cette problématique :

a) Recours au capital privé.

Ce recours est, sur le principe, similaire à celui présenté dans le paragraphe précédent (IV.C Rôle de l'Etat dans les concessions au secteur privé).

La seule différence porte sur le degré d'implication et d'engagement que devra supporter l'Etat afin de conférer aux sections autoroutières une attractivité financière suffisante à faire participer le capital privé.

En effet, la matrice de partenariat proposée dans le paragraphe précédent, ne semble pas s'adapter à ces sections et des risques supplémentaires seront à transférer à l'Etat, notamment la garantie de trafic et peut-être même la garantie du remboursement par l'Etat des emprunts. Car naturellement, l'ensemble des aspects reste essentiellement lié à la négociation avec le concessionnaire.

Aussi, ce type de montage nécessitera un appui accru sous forme d'investissement d'accompagnement par l'Etat, subvention, prise de participation au capital par rapport aux sections à trafic plus élevé.

Cette solution reste possible et réaliste. Le cadre des concessions au secteur privé reste le cadre de référence sur le plan international pour la réalisation des autoroutes. La quasi-totalité des aides que peut apporter l'Etat peuvent être intégrés et absorbés par ce type de montage.

b) "autoroutes gratuites"

Cette possibilité consiste à réaliser une infrastructure aux caractéristiques voisines de l'autoroute sur le site actuel de la route nationale. Cette option se caractérise par les deux points suivants :

Réduction du coût global du projet : cette économie découle de la réduction des coûts d'expropriation, du recours à des caractéristiques géométriques moins contraignantes ainsi que de la

réduction des terrassements étant donné que la route actuelle sera, moyennant aménagement, conservée en une fois deux voies. Cette économie est toutefois à quantifier de manière précise étant donné que ces réductions sont partiellement compensées par :

- les coûts de déplacement des réseaux d'eau, d'assainissement, d'électricité et de téléphone,
- les coûts de rétablissement du trafic local et de contournement des agglomérations importantes.

L'utilisation de l'emprise actuelle, qui fait aussi l'économie d'une procédure d'expropriation longue et coûteuse pour l'Etat et la collectivité et qui contribue aussi à la diminution des impacts négatifs sur l'environnement, s'accompagne de la gratuité de l'usage de cette voie et exonère symétriquement l'Etat de conserver et de maintenir un itinéraire alternatif.

Une nouvelle forme de financement : la création d'un fonds de développement du réseau autoroutier, et naturellement la condition sine qua non de ce type d'infrastructure plus économique pour la collectivité.

Ce fonds serait alimenté par :

- un prélèvement sur les primes d'assurances en raison de l'impact sur la sinistralité qu'auront ces infrastructures,
- une participation des banques dont la forme reste à définir : ces dernières pourraient être chargées de la gestion financière de ce fonds afin de le faire fructifier.
- des taxes locales : une taxe d'aménagement régional de territoire pourrait être introduite dans les textes législatifs et réglementaires à venir sur le fonctionnement des régions. Seules les régions bénéficiaires seraient concernées par cette construction,
- et finalement par des dons.

Cette formule, qui propose un retour partiel à l'Etat permet aussi de mobiliser un certain nombre d'outils et de moyens propre à ce dernier que le secteur privé peut difficilement mobiliser. Il s'agit en particulier d'accueillir par une démarche forte au niveau de la coopération des potentialités de dons mais aussi les crédits d'aide à l'exportation des entreprises étrangères ainsi que les financements concessionnels des fonds arabes.

Les recommandations à retenir pour ce type de section peuvent se formuler de la manière suivante:

Recommandation 3 :

Accepter le recours au privé mais à des conditions maintenant à un niveau élevé l'engagement de l'Etat

ou

Recommandation 4 :

Créer un Fonds de Développement du Réseau Autoroutier tel qu'il est présenté ci-dessus et l'utiliser pour les autoroutes gratuites.

Une dernière recommandation est à émettre dans ce cas :

Recommandation 5 :

Mixer les recommandations 7 et 8 ci-dessus en ayant recours aux concessions privées mais en prévoyant un Fonds de soutien à ces opérations tel que précisé à la recommandation 8 ci-dessus.

CONCLUSION

Au delà de la présentation générale du programme autoroutier et de l'intérêt économique qu'il présente pour l'usager mais surtout pour la collectivité ainsi que par l'Etat, l'important de ce rapport réside dans la nécessité de donner une suite concrète aux recommandations qu'il formule.

Ces dernières s'apprécient de manière différentielle selon les sections du programme autoroutier étant donné que ces dernières ne subissent pas les mêmes contraintes et même quand c'est le cas, elles ne les subissent pas de la même manière.

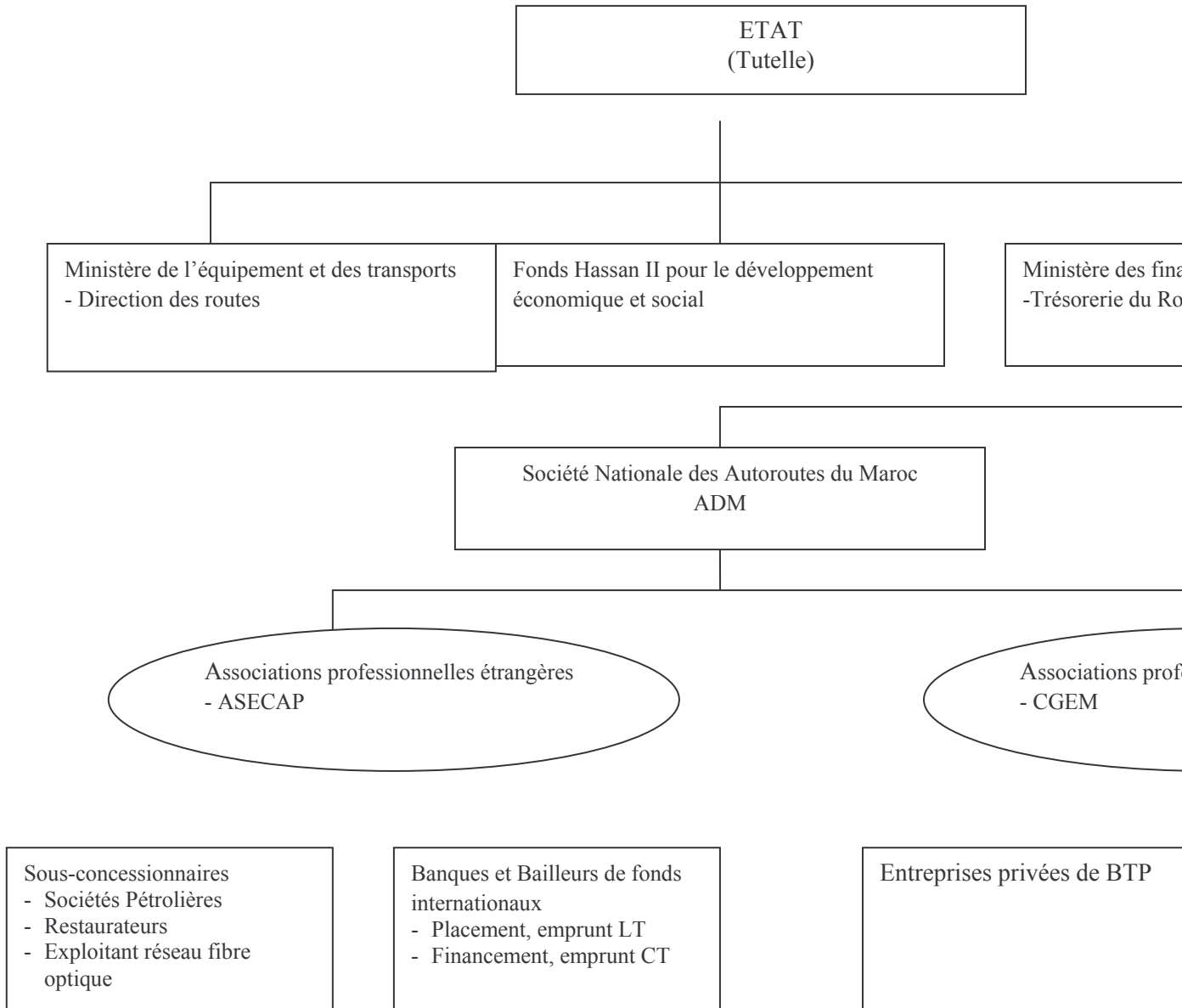
On peut résumer ici sous la matrice suivante les natures de section, les contraintes et les recommandations, comme base de travail à une analyse et à une définition des modalités de mise en oeuvre de ces recommandations.

Matrice nature des contraintes- sections autoroutière

Sections autoroutières	Respect du calendrier d'augmentation du capital	Rôle de l'Etat dans les concessions à accorder au secteur privé	La réalisation de sections à faible trafic
Réseau concédé à la société d'ADM : - Casablanca-S. El Yamani - Rabat-Fès - Casabalanca-Settat - Casablanca-El Jadida-	- Respecter et maintenir les augmentations de capital prévues par le Trésor de l'Etat , soit 960 Mdhs sur les trois ans à venir.		

<p>Jorf Lasfar</p> <p>- Settat-Marrakech</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Contractualiser, par un contrat programme entre l'Etat et la société ADM les obligations et les droits des deux parties - Soutenir les demandes de financement ADM à 100 % du coût des travaux 		
<p>Tronçons à faible trafic :</p> <p>- Fès - Oujda</p>			<ul style="list-style-type: none"> - Accepter le recours au privé mais à des conditions maintenant à un niveau élevé, l'engagement de l'Etat - Créer le Fonds de Développement du Réseau Autoroutier, pour les autoroutes gratuites - mixer les deux recommandations précédentes en ayant recours aux concessions privées mais en prévoyant un fonds de soutien à ces opérations.

ANNEXE 2 : STRUCTURE DU SYSTEME AUTOROUTIER MAROCAIN



ANNEXE 3 : NORME COMPTABLE APPLICABLE AUX CONTRATS DE CONCESSION ET GESTION DELEGUEE DES SERVICES PUBLICS : VERSION ADOPTEE PAR L'ASSEMBLEE PLENIERE DU CNC DE 26 MAI 2005

□

ANNEXE 4 : NORME COMPTABLE APPLICABLE AUX CONTRATS DE CONCESSION ET GESTION DELEGUEE DES SERVICES PUBLICS : VERSION ADOPTEE PAR LE COMITE PERMANENT DU CNC LE 13 MARS 2007

Royaume du Maroc



MINISTÈRE DES FINANCES ET DE LA PRIVATISATION

*Direction des Entreprises
Publiques et de la Privatisation*

DNIC

NORME COMPTABLE APPLICABLE AUX CONTRATS DE CONCESSIONS
OU DE GESTION DELEGUEE DES SERVICES PUBLICS

I. PRINCIPES GENERAUX ET DEFINITIONS

- A) Sauf dispositions contraires, la présente norme s'applique aux contrats de concessions ou de gestion déléguée de services et d'ouvrages publics passés par l'Etat, les collectivités locales et les Etablissements Publics dénommés concédant ou déléguant (ci-après désignés par concédant) avec une personne de droit public ou de droit privé dénommée concessionnaire ou déléguataire (ci-après désignée concessionnaire).*
- B) Le concessionnaire doit tenir sa comptabilité conformément à la loi n° 9.88 relative aux obligations comptables des commerçants, aux prescriptions du Code Général de la Normalisation Comptable (CGNC) et à la présente norme.*
- C) La comptabilité du concessionnaire doit faire ressortir l'intégralité du patrimoine mis en concession comportant en particulier les biens de retour et les biens de reprise.*
- D) Les biens de retour sont ceux qui doivent revenir obligatoirement au concédant à la fin du contrat de concession. Ils comportent notamment les terrains, bâtiments, ouvrages, installations, matériels et objets mobiliers ou tout autre bien défini comme tel par le contrat mis à la disposition du concessionnaire par le concédant ou acquis par le concessionnaire dans les conditions fixées par le contrat. Ils incluent les biens relevant du domaine public.*
- E) Les biens de reprise sont ceux qui, affectés au service public, pourront devenir, en fin de concession, la propriété du concédant si ce dernier exerce la faculté de reprise prévus par le contrat.*
- F) Le maintien au niveau exigé par le service public du potentiel productif des infrastructures et installations du domaine concédé doit être recherché sur le plan comptable par le biais des amortissements et éventuellement par celui de provisions adéquates. Il est assuré, selon le cas, par la constitution des charges suivantes :*

- *amortissements pour dépréciation, des biens mis dans la concession par le concessionnaire, destinés à permettre leur renouvellement à leur valeur d'acquisition ou de production ;*
- *amortissements de caducité des biens devant être remis au concédant à la fin de la concession destinés à permettre la reconstitution, par le concessionnaire, des capitaux investis avant la fin de la période de la concession ;*
- *provisions pour renouvellement destinées à permettre leur renouvellement à leur valeur de remplacement ;*
- *provisions pour grosses réparations destinées à répartir ce genre de charges importantes sur plusieurs exercices.*

Ces deux dernières provisions seront dotées dans la limite des obligations contractuelles.

G) Dans la mesure où un ouvrage ou une installation du domaine concédé peut être maintenu en bon état de fonctionnement par un entretien périodique, ledit ouvrage ou ladite installation ne fait pas l'objet, au niveau des charges d'exploitation du concessionnaire, de dotations aux amortissements pour dépréciation.

II. IMMOBILISATIONS MISES DANS LA CONCESSION PAR LE CONCEDANT :

Les biens de retour sont inscrits à l'actif du bilan du concessionnaire au poste « immobilisations mises en concession » en contrepartie au passif d'un poste dénommé « droits du concédant ».

Les biens mis à la disposition du concessionnaire sont valorisés sur la base de leur valeur estimée au moment de leur mise à sa disposition.

Les biens réalisés au cours de la concession et financés par le concédant sont valorisés sur la base de leur coût d'acquisition ou de production.

Les dotations aux amortissements des biens mis en concession par le concédant ne sont pas inscrites parmi les charges du concessionnaire.

En revanche, des provisions sont prévues, le cas échéant, pour satisfaire à l'obligation de renouvellement et de grosses réparations programmées avant la fin du contrat.

Le montant de la provision pour renouvellement est calculé sur la base du coût prévisionnel de remplacement de l'immobilisation concernée dans la limite des obligations contractuelles.

Lors de la réalisation de la dépense de renouvellement, le montant correspondant est viré au passif au poste « droits du concédant ».

Les immobilisations ainsi réalisées au titre du renouvellement sont inscrites à l'actif dans la rubrique « immobilisations mises dans la concession par le concédant et financées par le concessionnaire ».

Ces immobilisations font l'objet d'amortissements de caducité à moins que le remplacement opéré ne soit appelé lui-même à être renouvelé, une ou plusieurs fois, au cours de la durée restant à courir de la concession. Dans ce dernier cas, ce ou ces remplacements feront l'objet d'amortissements pour dépréciation selon les taux normaux. Les dotations aux amortissements correspondantes sont, par dérogation, inscrites parmi les charges du concessionnaire.

Ainsi, seul le dernier remplacement fait l'objet d'amortissement de caducité.

III. IMMOBILISATIONS MISES DANS LA CONCESSION PAR LE CONCESSIONNAIRE :

A) Biens de retour :

Ces immobilisations sont inscrites à l'actif au compte « immobilisations mises en concession par le concessionnaire ».

Elles font l'objet d'un amortissement de caducité qui permet de récupérer leur coût d'acquisition ou de production. L'amortissement de caducité, inscrit dans les charges d'exploitation du concessionnaire, est étalé sur la durée restant à courir jusqu'à la fin de la période du contrat.

Ces biens font également l'objet d'un amortissement pour dépréciation, sans incidence sur le résultat, pour constater la dépréciation du bien au moment de son retour au concédant. Cette dépréciation est portée au débit du compte « droits du concédant » par le crédit du compte « amortissement des immobilisations mises en concession par le concessionnaire ».

B) Biens de reprise :

Les dotations aux amortissements et aux provisions concernant les biens de reprise acquis par le concessionnaire, sont constatés conformément à la législation en vigueur.

IV. CAS PARTICULIERS

A) Cas des immobilisations financées partiellement par le concédant.

Dans les cas où une immobilisation est financée partiellement par le concédant, les règles comptables suivantes s'appliquent :

- Cas d'une immobilisation non amortissable :

Les dotations aux amortissements de caducité ne portent que sur la différence entre le montant de l'immobilisation et la part du financement du concédant. Celle-ci est alors

maintenue au passif du bilan au crédit du poste relatif aux droits du concédant au titre de la récupération des biens à la fin de la concession ;

- Cas d'une immobilisation amortissable :

En plus du traitement comptable cité ci-dessus, un amortissement pour dépréciation sans incidence sur le résultat est constaté.

B) Cas des immobilisations de reprise contre indemnité.

En cas de remise d'immobilisations au concédant contre paiement d'une indemnité à la fin de la concession, il ne doit être procédé à aucun amortissement de caducité. L'indemnité est assimilable à un prix de cession. Les dotations aux amortissements pour dépréciation sont portées en charges d'exploitation jusqu'à la fin de la concession.

C) Cas de certains investissements de retour importants à la charge d'un concessionnaire d'infrastructures publiques.

Lorsqu'un concessionnaire d'infrastructures publiques est engagé dans un contrat de gestion déléguée, à financer la réalisation totale ou partielle d'un ouvrage dont la rentabilité n'est assurée qu'à travers son exploitation sur une longue période, les coûts annuels de financement encourus dès l'ouverture au public de cet ouvrage, d'une part, ainsi que l'amortissement de caducité correspondant au financement pris en charge par le concessionnaire, d'autre part, peuvent être constatés sur la durée de la gestion déléguée de cet ouvrage selon les règles suivantes :

(1) Coûts annuels de financement encourus dès la première ouverture au public :

Ces coûts annuels peuvent être répartis proportionnellement au compte de produits et charges de leur année d'exigibilité ainsi que ceux des années restant à couvrir jusqu'à la fin du contrat de gestion déléguée.

(2) Amortissement de caducité correspondant à la part du financement pris en charge par le concessionnaire :

La constatation au compte de produits et charges des amortissements de caducité lié à la partie financée par le concessionnaire d'un ouvrage public, peut être effectuée uniquement sur les seuls exercices qui présentent un résultat courant bénéficiaire issu de l'exploitation de l'ouvrage concerné, avant cette constatation.

La dotation annuelle sera ainsi déterminée d'un montant égal au résultat courant sus visé, de façon à obtenir un résultat courant nul après l'écriture de constatation.

Ces règles particulières de comptabilisation ne peuvent s'appliquer que dans la mesure, d'une part, où le concessionnaire tient une comptabilité distincte par ouvrage géré et d'autre part, une prévision pluri-annuelle démontrant, sur des bases raisonnables, que l'application des clauses du contrat de gestion délégué se rapportant à cet ouvrage conduit, en fin de contrat, à une exploitation profitable pour le concessionnaire, après imputation de l'ensemble

des coûts de financement et de l'amortissement de caducité, comme il est indiqué dans les règles particulières ci-dessus arrêtées.

V. PLAN DE COMPTES :

Les comptes spécifiques ci-après sont à prévoir au niveau de la comptabilité de l'entreprise concessionnaire :

10. Droits de l'Autorité Concédante

101. Apports du concédant

1019. Contrepartie des amortissements des apports du concédant

102. Mises en concession par le concessionnaire

1021. Mises en concession par le concessionnaire couvert par un amortissement de caducité

1029. Contrepartie des amortissements des mises en concession par le concessionnaire

15. Provisions pour risques et charges durables

1560. Provisions pour renouvellement

1570. Provisions pour grosses réparations

20. Immobilisations mises dans la concession

201. Immobilisations mises dans la concession par le concédant

202. Immobilisations mises dans la concession par le concessionnaire

2801. Amort des immobilisations mises dans la concession par le concédant

2802. Amort des immobilisations mises dans la concession par le concessionnaire

619. dotations d'exploitation aux amortissements et provisions

6197. Dotations aux provisions pour renouvellement et grosses réparations

639. Dotations financières

6395. Dotations aux amortissements en caducité

VI. ETATS DE SYNTHESE

Les modèles d'états de synthèse spécifiques aux entreprises concessionnaires sont joints en annexe.

ANNEXE 5 : LETTRE DU MINISTERE DES FINANCES DU 11 JUIN 1993

ANNEXE 6 : LETTRE DE LA DIRECTION GENERALE DES IMPOTS
CONCERNANT LE SORT FISCAL DES CHARGES
DIFFEREES

ANNEXE 7 : PROPOSITION DE QUESTIONNAIRE POUR L'AUDIT DE
PREVISIONS FINANCIERES A LONG TERME

TRAVAIL PRELIMINAIRE

- ☞ Procéder à une mise à jour des connaissances de l'entreprise ;

- ☞ Procéder à une collecte d'informations générales telles que :
 - Marché de l'entreprise : part du marché, études de marchés disponibles.

 - Conditions extérieures spécifiques au secteur d'activité : sensibilité aux conditions économiques, politiques, législatives, fiscales, technologiques.

 - Résultats historiques : évolution du chiffre d'affaires, des coûts.

- ☞ Obtenir des informations générales sur l'état de l'économie et les prévisions des organismes officiels (Bank Al Maghrib, Office des changes, Haut commissariat au plan,...).

FONCTIONNEMENT DU SYSTEME D'ETABLISSEMENT DES PREVISIONS

- ☞ Existe-t-il un budget annuel (ou à plus long terme) ?
- ☞ Le système d'établissement des prévisions (budget ...) fonctionne-t-il depuis assez longtemps pour qu'on puisse en évaluer efficacité ?
- ☞ Obtenir un organigramme présentant la fonction "plan et budget" et sa place dans l'entreprise.
- ☞ Quelles sont les sources d'information utilisées ?
- ☞ Quelles sont les personnes et les services impliqués dans la préparation des prévisions ?
- ☞ Les données de base sont-elles préparées par des personnes compétentes, et existe-t-il des contrôles et approbations par les autorités responsables ?
- ☞ S'assure-t-on de la cohérence entre les données fournies par chaque département ?
- ☞ L'entreprise a-t-elle employé un modèle mathématique ? SI oui, en obtenir la description.
- ☞ Plusieurs scénarios ont-ils été envisagés ? Quels sont les motifs de leur rejet ? Les hypothèses finalement retenues sont-elles celles que la direction estime les plus probables ?
- ☞ La direction a-t-elle rédigé un rapport expliquant et justifiant la façon dont ont été établies les prévisions ?
- ☞ Le compte de résultat prévisionnel et le plan de financement prévisionnel ont-ils été validés par la direction ?
- ☞ Les prévisions isolent-t-elle l'activité à croissance linéaire et l'activité dont révolution projetée est plus erratique ?

APPRECIATION DE LA VRAISEMBLANCE DES HYPOTHESES

- ☞ Comparer, sur l'année précédente, prévisions et réalisations ; obtenir une explication des écarts les plus significatifs.

- ☞ Obtenir la liste des principales hypothèses retenues pour l'élaboration des documents prévisionnels.

- ☞ Vérifier que les états prévisionnels élaborés correspondent bien à ceux habituellement préparés pour les besoins de la direction. Voir dans quelle mesure ils n'ont pas été préparés pour un objectif spécifique autre.

- ☞ Apprécier la cohérence des hypothèses avec les actions engagées ou initiées (lancement de produits nouveaux, projets d'investissement ...).

- ☞ Identifier les facteurs essentiels dont dépendent les résultats de l'entreprise :
 - Risques inhérents à l'activité ;

 - Sensibilité des prévisions aux variations ultérieures des hypothèses ;

 - Analyse des résultats antérieurs mettant en évidence les principaux facteurs ayant influé sur les résultats.

COHERENCE DES INFORMATIONS ENTRE ELLES ET FIABILITE DES BASES
SUR LESQUELLES ELLES SONT ETABIES

- ☞ Vérifier la date de préparation des prévisions et s'assurer qu'elles ont été validées officiellement par la direction.
- ☞ Discuter avec les différents responsables et obtenir auprès de chacun d'eux, leurs commentaires sur l'évolution à long terme des domaines suivants :
 - Croissance de l'activité ;
 - Financement ;
 - Investissements et développement ;
 - Emploi ;
 - Achats ;
 - Politique d'entretien et de grosses réparations ;
 - Exploitation ;
 - Publicité ;
 - Politique tarifaire ;
 - Trafic ;
 - Distribution (service aux usagers) ;
 - Comptabilité.

- ☞ S'assurer que les principes comptables retenus sont cohérents avec ceux retenus les années précédentes dans les comptes historiques. S'assurer sinon que l'impact des modifications a été clairement mis en évidence.
- ☞ S'assurer du caractère raisonnable des hypothèses retenues en regard :
 - des performances actuelles de la société ;
 - des conditions de la concurrence ;
 - de la situation économique du pays et des perspectives.
- ☞ Analyser les variations importantes entre les états prévisionnels et les comptes de résultats historiques sur trois ans. Investiguer tous les écarts importants ainsi que les ruptures de tendance.
- ☞ Employer d'autres méthodes pour le développement d'hypothèses afin d'apprécier la raisonnable des hypothèses adoptées. (Par exemple, si les ventes ont été établies suivant les estimations de chaque représentant, comparer cette hypothèse avec des données par produit).
- ☞ Obtenir et vérifier la source de toutes les informations obtenues à l'extérieur et sur lesquelles reposent les prévisions.
- ☞ Vérifier la cohérence entre les prévisions de vente (trafic pour le cas des autoroutes), les prévisions de production (exploitation et développement de nouveaux produits pour le cas des autoroutes) et le niveau des investissements prévus (investissements complémentaires sur autoroutes en services, grosses réparations, nouveaux raccordements).
- ☞ Vérifier l'exactitude arithmétique de tous les états et de tous les calculs effectués.
- ☞ S'assurer que toutes les opérations intergroupes ont été éliminées ainsi que les profits sur stocks. D'une façon plus générale, s'assurer que les états prévisionnels présentent bien une

situation consolidée prévisionnelle avec la prise en compte de tous les retraitements classiques de consolidation.

- ☞ Lire les derniers PV de conseils et d'assemblées et s'assurer que les dernières décisions ont été prises en compte dans l'élaboration des prévisions.
- ☞ Analyser l'impact des négociations éventuellement en cours (cession d'une branche d'activité, négociation d'un gros contrat, etc. ...).
- ☞ Si des contrats importants arrivent à échéance, s'assurer que les prévisions en tiennent compte.
- ☞ Evaluer la probabilité qu'a la direction actuellement en place de rester pendant toute la période couverte par les prévisions.
- ☞ Déterminer si certaines personnes sont particulièrement indispensables pour le déroulement des prévisions.
- ☞ SI le groupe a fait des acquisitions récentes de sociétés, voir quels sont les litiges en cours, les brevets existants, l'état des immobilisations.
- ☞ Déterminer si le groupe envisage de déplacer tout ou partie de ses activités. Si tel est le cas, s'assurer que tous les coûts correspondants ont bien été pris en compte dans les prévisions.
- ☞ Analyser le degré d'optimisme avec lequel ont été établies les prévisions.
- ☞ Vérifier que le groupe a les moyens financiers pour supporter l'activité prévue.
- ☞ Analyser dans quelle mesure des éléments exceptionnels ne viendraient pas perturber les tendances à long terme.

EVUE DES PREVISIONS ELABOREES PAR LES FILIALES (*Cas d'un groupa*)

- ☞ Organiser, pour les filiales significatives, la revue sur place des hypothèses et des principaux états financiers prévisionnel (bilan, compte de résultat, tableau des cash-flows) ; pour cela :
 - Envoyer des instructions aux réviseurs sur place contenant les objectifs de la revue ainsi que les dates limites.
 - Communiquer le détail des principes arrêtés par le groupe.
- ☞ Obtenir, après la revue, les conclusions sur la qualité des états élaborés et la raisonnable des hypothèses retenues.
- ☞ Evaluer l'impact, au niveau du groupe, de toutes les déviations notées (en particulier pour celles qui résulteraient du non application des principes du groupe).

REVUE DU CHIFFRE D'AFFAIRES PREVISIONNEL

☞ S'assurer que les hypothèses portant sur le volume des ventes (trafic pour le cas des autoroutes) tiennent compte des éléments suivants :

- tendances passées
- caractère saisonnier des affaires
- croissance du marché dans son ensemble
- évolution de la concurrence
- arrivée éventuelle de nouveaux concurrents
- introduction de nouveaux produits
- vieillissement des gammes de produits offerts
- changement de certains clients importants
- cohérence avec les moyens mis en œuvre
- niveau des stocks

- politique tarifaire / adéquation volumes et prix.

☞ S'assurer que les hypothèses sur les prix de vente des biens ou services (tarif de péage) tiennent compte des facteurs suivants :

- tendances passées et évolution récente des prix.

- taux d'inflation prévu

- effet de la concurrence

- effet des taux de change

REVUE DES PREVISIONS DE PRIX DE REVIENT

- ☞ Revoir les calculs de consommation matières et fournitures en fonction des hypothèses retenues de production (exploitation).

- ☞ Analyser l'évolution du niveau des charges d'entretien et de grosses réparations, ainsi que des charges de sécurité par rapport aux années précédentes et par rapport aux objectifs de trafic et d'exploitation.

- ☞ Analyser l'évolution du niveau des stocks par rapport aux années précédentes et par rapport aux objectifs de ventes et de production fixés.

- ☞ Analyser la capacité de la société à anticiper et suivre le niveau de ses stocks dans le passé.

- ☞ Analyser l'évolution du niveau des charges d'entretien et de grosses réparations, ainsi que des charges de sécurité par rapport aux années précédentes et par rapport aux objectifs de trafic et d'exploitation.

- ☞ Revoir la politique de dépréciation retenue dans le cadre de l'élaboration des prévisions - est-elle suffisamment prudente, tient-elle compte des mix produits qui seront vendus ?

- ☞ Revoir les éléments composant le prix de revient des ventes et s'assurer de la prise en compte de leur évolution (matières et fournitures consommables, main-d'œuvre, frais généraux) par rapport à l'évolution anticipée du coût global.

☞ S'assurer que les hypothèses tiennent compte en particulier :

- de l'évolution des cours des matières premières

- de l'effet de la concurrence entre fournisseurs

- de l'augmentation des salaires de production

- du niveau des activités et de l'absorption des coûts fixes de production

- de nouveaux procédés de fabrication

- du niveau de marge par type de produits (ratios clés de la profession).

☞ Comparer le volume de production (trafic) prévu par rapport au volume actuel de production - la société ne sera-t-elle pas en sous-activité, n'y aura-t-il pas de rupture de stocks sur certains produits ? Quels sont les délais requis pour augmenter ou réduire la production ?

REVUE DE LA MARGE BRUTE PREVISIONNELLE

- ☞ Faire une analyse comparative des taux de marge brute par rapport au chiffre d'affaires sur la durée des prévisions.

- ☞ Si cela est possible, compléter cette analyse par une revue des marges par produits.

- ☞ Voir quelle est la stratégie de l'entreprise en matière de produits a faible marge. Vérifier que les hypothèses retenues sont en ligne avec cette stratégie.

- ☞ Dans l'éventualité d'une modification du mix produits, s'assurer que l'évolution prévue de la marge brute globale l'intègre bien.

REVUE DES FRAIS DE PERSONNEL PREVISIONNELS

- ☞ S'assurer que les charges prévis tonnelle s de personnel tiennent compte des (acteurs suivants : effectifs prévus par catégorie. augmentations salariales par catégorie. cotisations sociales prévues.

- ☞ Faire une revue des taux de charges sociales par rapport aux salaires bruts sur la période des prévisions.

- ☞ Déterminer les taux de rotation du personnel dans les années passées et en mesurer l'impact sur les années à venir (coûts formation ...)

- ☞ S'assurer que les prévisions prennent en compte toutes les charges indirectes liées au personnel (congrés payés, primes diverses, bonus, ...)

REVUE DES FRAIS GENERAUX PREVISIONNELS

- ☞ Obtenir le détail des frais généraux sur les trois dernières années et le comparer aux prévisions. Analyser les écarts importants.
- ☞ Analyser le lien entre l'évolution des ventes et de la production avec l'évolution des frais généraux.
- ☞ Anticiper les causes possibles d'augmentation des frais généraux. S'assurer qu'elles ont toutes été prises en compte dans l'élaboration des prévisions.
- ☞ Quand cela est possible, essayer de justifier sur la base des contrats ou baux, les évolutions des loyers, des primes d'assurance, etc...
- ☞ S'assurer que toutes les garanties après-vente données ont été correctement prises en compte et provisionnées dans les états prévisionnels.

REVUE DE RESULTAT FINANCIER PREVISIONNEL

☞ S'assurer de la prise en compte correcte :

- des remboursements d'emprunts en cours ou prévus

- des besoins de trésorerie prévus liés notamment au financement des stocks et comptes clients

- de révolution des taux bancaires

- des conséquences des divers niveaux d'actifs et d'endettement.

REVUE DE LA CHARGE FISCALE PREVISIONNELLE

- ☞ Revoir le calcul de l'impôt, faire un test de cohérence sur le taux d'impôt prévu en le rapprochant du taux d'impôt effectif.
- ☞ Vérifier le calcul des impôts différés.
- ☞ Vérifier le traitement fiscal lié aux charges différées (amortissements de caducité et frais financiers)
- ☞ Vérifier le traitement fiscal lié aux distributions prévues de dividendes y compris en provenance de filiales étrangères.
- ☞ Si des contrôles fiscaux sont en cours, s'assurer de la prise en compte de redressements éventuels.

REVUE DE L'ÉVOLUTION PRÉVISIONNELLE DES IMMOBILISATIONS

- ☞ S'assurer de l'adéquation entre le niveau de production prévu et la capacité des actifs à produire le volume prévu.

- ☞ Si des bâtiments ou des terrains sont loués, vérifier la date d'expiration des baux.

- ☞ S'assurer de la cohérence de la politique d'amortissement suivie.

- ☞ S'il est prévu de céder des actifs, vérifier l'existence d'un marché potentiel.

- ☞ Demander les prévisions de renouvellement de matériel.

- ☞ Si des investissements majeurs sont prévus, chiffrer l'impact d'un retard éventuel dans la mise en service sur les prévisions de production et de chiffre d'affaires.

- ☞ Si des biens sont loués en crédit-bail, lire les contrats et vérifier la correcte prise en compte des redevances prévues dans les prévisions.

- ☞ En cas de réévaluations des biens, vérifier que la charge correspondante d'amortissement a bien été calculée sur la valeur réévaluée.

REVUE DE LA PRISE EN COMPTE D'ELEMENTS «PARTICULIERS »

- ☞ Identifier les éléments exceptionnels pris en compte dans l'établissement des états financiers prévisionnels et revoir les conditions de chiffrage de ces éléments.
- ☞ Analyser tous les éléments incorporels figurant au bilan et évaluer l'opportunité de ne pas les amortir dans le futur.
- ☞ Si des frais de recherche et de développement sont anticipés, voir quel mode de traitement a été retenu.
- ☞ Si des restructurations importantes sont prévues, obtenir le détail des coûts de restructuration anticipés.
- ☞ Obtenir le détail de tous les litiges en cours et chiffrer l'impact sur les années à venir (évaluation des chances de gagner le procès, consultation des avocats. ...).

REVUE DU PLAN DE FINANCEMENT PREVISIONNEL

- ☞ Vérifier que les hypothèses sur les mouvements des dettes financières tiennent compte des facteurs suivants :
 - capacité d'endettement.
 - échéances prévues de remboursement des dettes.
- ☞ Obtenir l'analyse des possibilités d'obtention de découverts bancaires.
- ☞ Vérifier que les hypothèses sur tes besoins en fonds de roulement tiennent compte des facteurs suivants :
 - tendances passées (saisonnalité de l'activité ?).
 - évolution prévue des ventes et des achats.
 - évolution du rythme d'encaissement des clients.

- évolution du rythme de paiement des fournisseurs.

 - évolution prévue en matière de gestion des stocks.

 - ☞ S'assurer que la société est à jour dans ses rapprochements bancaires et qu'elle sait exactement de quelle situation elle part.

 - ☞ Vérifier l'évolution prévue du niveau des capitaux propres.

 - ☞ Enfin évaluer à la lumière :
 - de la situation présente.

 - de la tendance prévue des résultats.

 - des programmes d'investissements.

 - des remboursements prévus d'emprunts.

 - des charges financières.

 - des charges fiscales.

 - du financement de l'accroissement éventuel des stocks et clients.

 - d'une réduction possible des crédits fournisseurs.

 - de toute autre considération
- si les conditions de financement prévues sont adaptées à l'évolution de l'entreprise.

GLOSSAIRE DES TERMES UTILISES

Biens de retour	:	Il s'agit de biens apportés en début ou en cours de concession par le concédant. Ces biens lui seront restitués gratuitement à la fin du contrat.
Biens de remise	:	Ils peuvent être édifiés ou apportés par le concessionnaire mais qui devront être remis gratuitement au concédant en fin de concession en vertu d'une stipulation du cahier des charges.
Biens de reprise	:	Il s'agit de biens édifiés ou apportés par le concessionnaire qui, d'après le cahier des charges, pourront en fin de concession être repris par l'autorité concédante contre une indemnité ou non.
Biens renouvelables	:	Il s'agit des biens qui devront être renouvelés au moins une fois avant la fin du contrat de concession. (Gare de péage, agencements et matériels d'entretien essentiellement). Ils font l'objet d'un amortissement pour dépréciation et d'une provision pour renouvellement.
Biens non renouvelables	:	Il s'agit de tous les biens de domaine concédé présentant un caractère durable. (Terrains, chaussé, ouvrage d'art). Ils constituent la plus grande la plus grande partie de l'actif d'une société concessionnaire d'autoroutes et font l'objet d'un amortissement de caducité et d'une provision pour grosses réparations.
Amortissement de caducité	:	Ou amortissement financier : anticipation sur la remise des biens en fin de contrat afin de permettre une reconstitution du capital.
Amortissement pour dépréciation	:	L'amortissement pour dépréciation des biens mis dans la concession par le concessionnaire destinés à permettre leur renouvellement à leur valeur d'acquisition ou de production.
Provision pour renouvellement	:	Elle est destinée à permettre le renouvellement des immobilisations renouvelables à leur valeur de remplacement.
Charges différées	:	Charges différées dans le cadre d'opérations spécifiques dont la rentabilité globale est démontrée ; charges enregistrées au cours de

		l'exercice, mais qui, se rapportant à des productions déterminées à venir, ont fait l'objet d'un étalement sur plusieurs exercices.
Rentabilité	:	c'est la capacité d'un capital à obtenir un revenu. Il s'agit donc de mettre en relation les résultats réalisés dans une entreprise et les moyens engagés pour les obtenir.
Taux de rentabilité	:	le rapport entre les résultats réalisés et les capitaux engagés pour arriver à ce résultat.
Résultat d'exploitation	:	Elle mesure la capacité d'une entreprise à dégager un résultat du simple fait de son activité de production.
Résultat de l'exercice	:	Elle mesure la capacité de l'entreprise à dégager un résultat positif une fois pris en compte l'ensemble de ses produits et de ses charges.
Valeur Ajoutée	:	Elle mesure la richesse réelle créée par l'entreprise du fait de sa fonction de production.
Capitaux propres	:	Ils mesurent l'ensemble des ressources financières stables immobilisées par l'entreprise pour produire.
Rentabilité globale d'une entreprise	:	Elle mesure la rentabilité de l'ensemble des actifs utilisés par l'entreprise. Elle est calculée en faisant le rapport suivant.
Rentabilité économique	:	Elle compare le revenu obtenu par l'entreprise (profits réalisés avant paiement des intérêts sur les emprunts) aux capitaux engagés dans la production, quelle que soit leur origine.
Rentabilité financière	:	Elle s'intéresse au revenu conservé par le propriétaire de l'entreprise rapporté aux fonds propres engagés dans la production.
Rentabilité commerciale	:	Ce ratio exprime la rentabilité de l'entreprise en fonction de son volume d'activité.
Rentabilité à court terme	:	lorsque l'activité dégage des résultats positifs dans un délai ne dépassant pas 2 années.
Effet de levier de l'endettement	:	Elle explique la différence entre la rentabilité économique et la rentabilité financière : lorsque la rentabilité économique est supérieure au coût du capital emprunté (c.à.d. aux taux d'intérêt réels), l'entrepreneur a avantage à s'endetter pour investir ; en effet, il gagne davantage d'argent que ce qui est nécessaire pour

		rembourser les emprunts et payer les intérêts.
Rentabilité à moyen terme	:	Si le délai de réalisation des bénéfices ne dépasse pas 5 à 7 ans.
Rentabilité à long terme	:	Un investissement ne commence à rapporter qu'au-delà de 5 ou 7 ans.
Concédant	:	personne publique confiant la gestion d'un service public à une autre Personne physique ou morale dans le cadre d'un contrat de concession.
Concession	:	mode de délégation de service public par lequel une personne publique (Concédant) confie par contrat à une personne physique ou morale, généralement de droit privé, (concessionnaire) la mise en œuvre et l'exécution d'un service public, à ses Risques et périls, pour une durée déterminée moyennant le droit de percevoir des Redevances sur les usagers du service public.
Concessionnaire	:	Personne physique ou morale de droit privé ou public, assurant une Mission de service public dans le cadre d'un contrat de concession.
Contrat	:	Accord de volontés destiné à créer des rapports obligatoires entre les parties.
Délégation de Service Public	:	la délégation de service public est un contrat par lequel L'administration confie à une entreprise l'exécution d'un service public dans le cadre d'une Mission d'intérêt général.
Déléataire	:	personne qui s'est vue confier la mission de service public et dont il assume la gestion, à ses risques et périls.
Immobilisations mises en concession	:	les biens mis dans la concession par le Concédant et le concessionnaire sont inscrits à l'actif du bilan du concessionnaire.
Service public	:	est la première activité de l'administration. C'est une activité menée par une personne publique ou sous son contrôle en vue de satisfaire un besoin d'intérêt général.

Emprise	:	Surface occupée par une route ou une voie ferrée et ses dépendances incorporées au domaine de la collectivité publique.
Projet routier	:	Ensemble de travaux liés fonctionnellement à l'opération et donc il faut apprécier l'impact.
Cahier des charges	:	Texte regroupant l'ensemble des droits et obligations du Concessionnaire et du concédant.

BIBLIOGRAPHIE

Textes législatifs et réglementaires

Lois

- Loi n° 9-88 relative aux obligations comptables des commerçants et le code général de normalisation comptable.
- Dahir n° 1-96-124 du 14 rabii II 1417 (30 août 1996) portant promulgation de la loi n° 17-95 relative aux sociétés anonymes.
- Dahir n° 1-96-83 du 15 rabii 1417 (1er août 1996) portant promulgation de la loi n° 15-95 formant code de commerce.
- L'avis n° 4 du Conseil National de la Comptabilité relatif aux normes comptables des entreprises concessionnaires.
- Extrait de l'acte d'Algésiras de 1906 (article 105 à 119).
- Code général des impôts.
- Dahir n° 1-91-109 du 6 safar 1413 (06 août 1992) portant promulgation de la loi n°4-89 relatives aux autoroutes.
- Dahir n° 1-03-205 des 16 ramadans 1426 (11 novembre 2003) portant promulgation de la loi n°21-03 modifiant et complétant la loi n° 4-89 relative aux autoroutes.
- Dahir du 07 chaàbane 1332 (01 juillet 1914) sur le domaine public.
- Dahir n°1-61-346 du 24 jourmada I 1382 (24 octobre 1962) réglementant les conditions relatives à la délivrance des autorisations, permissions et concessions des distributions d'énergie électrique ainsi qu'au fonctionnement et au contrôle des dites distributions.
- Dahir n° 1-02-124 du 1er rabii II 1423 (13 juin 2002) portant promulgation de la loi n° 62-99 formant code des juridictions financières.
- Dahir du 29 janvier 1918 et 21 janvier 1922 relatifs aux concessionnaires de distribution d'énergie électrique.

- Dahir n° 1-03-195 du 16 ramadan 1424 (11 novembre 2003) portant promulgation de la loi n° 69-00 relative au contrôle financier de l'Etat sur les entreprises publiques et autres organismes.
- Dahir n° 1-92-139 du 14 rejeb 1413 (8 janvier 1993) portant promulgation de la loi n° 15-89 réglementant la profession d'expert comptable et instituant un ordre des experts comptables.
- Dahir du 21 octobre 1961 (BO, 1961, P 1964) relatif à la régie autonome de distribution d'eau et d'électricité de Casablanca.
- Dahir du 12 novembre 1963 (BO, 1963, P 1779) relatif à la régie d'aconage du port de Casablanca (RAPC).

Décrets

- Décret n° 2-89-189 du 10 chaâbane 1413 (2 février 1993) pris pour l'application de la loi n°4-89 relatives aux autoroutes.
- Décret n° 2-92-820 du 4 rejeb 1415 (07 décembre 1994) approuvant la convention de la concession et le cahier de charges relatifs à l'autoroute Casablanca- Larache.
- Décret n° 2-00-413 du 4 safar 1421 (08 mai 2000) approuvant la convention de la concession et le cahier de charges relatifs à l'autoroute Rabat-Fès.
- Décret n° 2-92-820 du 4 rejeb 1415 (07 décembre 1994) approuvant la convention de la concession et le cahier de charges relatifs à l'autoroute Casablanca- Settat.
- Décret royal n° 23-7 du 25 avril 1967 portant approbation du cahier des charges de l'Office National des Chemins de fers (ONCF).
- Décret n° 2-93-521 du 11 rebia I 1414 (30 août 1993) pris pour l'application de la loi n° 15-89 réglementant la profession d'expert comptable et instituant un ordre des experts comptables.

- Décret royal du 29 novembre 1973 (BO, 1973, 2082) portant approbation du cahier des charges de l'Office National de l'Electricité.
- Décret n° 2-98-482 du 11 ramadan 1419 (30 décembre 1998) fixant les conditions et les formes de passation des marchés de l'Etat ainsi que certaines dispositions relatives à leur contrôle et à leur gestion (article 2, dérogations).
- Décret royal n°330-660 du 21 avril 1967 portant règlement général de la comptabilité publique.
- Décret du 21 novembre 1989 sur les règles applicables à la comptabilité publique.
- Décret n° 2-64-394 du 22 jourmada I 1384 (29 septembre 1964) relatif aux régies communales dotées de la personnalité civile et de l'autonomie financière (BO, 30 septembre 1964, P.1156).

Ouvrages et mémoires

Ouvrages

- IASB « Normes Internationales d'information financière (IFRS) 2004 », édition kluwer, 2004, 1277 pages.
- IFRIC – IFRIC 12
- CNC – France « Guide comptable des entreprises concessionnaires », 1975, 265 pages.
- CNC–France « Plan comptable professionnel des sociétés concessionnaires d'autoroutes », groupe de travail, projet- mars 1985.
- Mémento pratique Francis Lefebvre – comptable- 2003
- Mémento pratique Francis Lefebvre – fiscal- 2000

- Société Nationale des autoroutes du Maroc «Définition d'un plan comptable – les principes »
- Jean DUFAU «Les concessions de service public », Collection Actualité Juridique, Editions du Moniteur, juin 1979.
- JOUAHRI A. et autres «La gestion des entreprises publiques au Maroc A.M.G. Casa 1980– P337
- Jean DUFOUR «Concession de service public » Edition Juris – classeur – 1994.
- Michel ROUSSET «Le service public au Maroc » Edition la porte –Septembre 1993.
- P. DECROUX «De la fin d'une concession minière et le sort de ses dépenses immobilières, notamment en cas de renonciation du concessionnaire. REV. Jur. Pol et économique du Maroc. Fac. Droit, Rabat, n° /1981- P. 11.
- P. DECROUX «Les sociétés en droit Marocain ».
- R. DUPUI et Ch. MAGDALENA «Comptabilité spéciale » Edition Dunod.
- Christian BETTINGER «La gestion déléguée des services publics dans le monde – concession ou BOT » ECM – Collection maîtrise de la gestion locale, 1997, 287 P.
- Yves BERNHEIM « IASC : Vers la convergence des normes comptables nationales » Collection Mazars & Guérard, 1997.
- P. E. FONTAINE « Gestion fiscale des provisions » Formation – entreprise Diffusion Litec, 1996, 219 pages.
- Michel LE DUC « Services publics de réseau et Europe – Les exemples de l'Allemagne, de l'Espagne, de l'Italie et du Royaume Uni (fer, route, air et eau – assainissement) » Les études de la documentation française, 1995.
- Michel ROUSSET – Driss BASRI – Ahmed BELHAJ et Jean GARAGNON «Le droit administratif Marocain » Edition 1994.

- P. GARNIER « Techniques comptables approfondies et comptabilités spéciales » Edition Dunod.
- AUBRY et DUCOS « Grands services publics et entreprises nationales » Edition Themis 1975.
- Christian BETTINGER « La concession de service public et de travaux publics » Edition BERGER LEVRAULT.
- Manuel des normes professionnelles d'audit légal et contractuel, Ordre des experts comptables en France.
- Manuel des normes professionnelles d'audit légal et contractuel, Ordre des experts comptables au Maroc.
- Guide pour l'audit de l'information financière des entreprises de 26 janvier 1993, ATH
- Les outils de l'audit : Guide, questionnaires, et feuilles de travail, 1993, ATH.
- Normes audit secteur public, 1993, ATH.

Mémoires

- Aspects juridique, fiscal et comptable de la concession des services publics au Maroc cas de la concession des autoroutes ; Mémoire pour l'obtention du diplôme d'expertise comptable présenté et soutenu par Mohamed GHANIM, Session Mai-Juin 1991.
- La concession de service public dans l'environnement Marocain ; Mémoire pour l'obtention du diplôme d'expertise comptable présenté et soutenu par Abdenbi BEN-CHERIF, Session novembre 1999.

- Les provisions et amortissements dans le cadre d'une concession de service public : Illustration à un service de distribution d'eau potable ; mémoire pour l'obtention du diplôme d'expertise comptable présenté et soutenu par Didier BERTUCCI, Session Mai- Juin 1991.
- La comptabilité des entreprises concessionnaires de services publics : De l'analyse des problèmes engendrés par leur intervention éphémères dans l'exécution du service public, à la recherche d'une approche de l'image fidèle de la concession ; mémoire pour l'obtention du diplôme d'expertise comptable présenté et soutenu par Yves BAILLEUX, Session Mai 1994.
- Réforme des sociétés d'économie mixte concessionnaires d'autoroutes : charges différées et autres voies; mémoire pour l'obtention du diplôme d'expertise comptable présenté et soutenu par François LE SPEGAGNE, Session Mai 1999.
- la comptabilité des entreprises concessionnaires de services publics à l'épreuve de la mondialisation ; mémoire pour l'obtention du diplôme d'expertise comptable présenté et soutenu par Pierre LEYENBERGER, Session Novembre 1999.
- Proposition d'évolution de la comptabilisation des immobilisations chez un concessionnaire distributeur d'eau ; mémoire pour l'obtention du diplôme d'expertise comptable présenté et soutenu par LE BERRE Ep. DURAND ANNAIG, Session Novembre 2002.
- La provision pour renouvellement des immobilisations : un enjeu majeur pour les sociétés d'économie mixte concessionnaires de parcs de stationnement; mémoire pour l'obtention du diplôme d'expertise comptable présenté et soutenu par Pascale HERVET, Session Novembre 2000.
- Problèmes complexes liés au traitement comptable des amortissements et des provisions dans les concessions de service public; mémoire pour l'obtention du diplôme d'expertise comptable présenté et soutenu par Pierre ROZENBAUM, Session Mai 2001.

- La comptabilité des sociétés d'économie mixte concessionnaires d'autoroutes : les changements comptables envisageables dans le cadre de la réforme du secteur autoroutier et de l'harmonisation des règles comptables au plan international; mémoire pour l'obtention du diplôme d'expertise comptable présenté et soutenu par Pascal IRAZOQUI, Session Mai 2000.
- Guide méthodologique de révision des concessions d'aménagement gérées par une société d'économie mixte locale : indication des particularités juridiques comptables et fiscales sur la mission de révision; mémoire pour l'obtention du diplôme d'expertise comptable présenté et soutenu par FAUDEMÉR Jean -Fabien , Session Mai 1995.
- Approche par les risques de l'audit des entreprises fermières : exemple du contrat d'affermage de distribution d'eau potable et d'assainissement des eaux usées ; mémoire pour l'obtention du diplôme d'expertise comptable présenté et soutenu par FONTAINE Marie, Session Nov-03.
- La démarche d'audit au sein d'une concession de service public - Illustration au chauffage urbain ; ; mémoire pour l'obtention du diplôme d'expertise comptable présenté et soutenu par DESFONTAINE Nicolas, Session Nov-99.

Journaux, périodiques et publications

- Revue Marocaine d'administration Locale et de développement (REMALD) n°13, 30 et 34.
- Faculté de droit de Rabat « Revue juridique, politique et économique du Maroc » n°1 à 8 et n°10 à 198.
- Revue française de comptabilité : N° 162, 189, 193, 246, 279.
- Revue fiduciaire comptable :N° 151, 158, 160, 172, 222, 232, 233
- Bulletin comptable et financier : Juin-1996, Octobre 1996

- Les Echos du 14 janvier 1999 « Quel droit comptable pour les entreprises européennes »
- Archives de « LA VIE ECONOMIQUE » et « L'ECONOMISTE »
- Itinéraire de la société Nationale des Autoroutes du Maroc

Sites internet

- Sites marocains
- www.mtpnet.gov.ma
- www.adm.co.ma
- <http://www.lydec.ma/>
- Sites étrangers
- www.ccomptes.fr
- <http://www.iasb.org>

Divers

- Séminaire sur la réforme du cadre global des concessions d'infrastructures et de services publics organisé par le Ministère du secteur public et de la privatisation à Rabat les 27 et 28 mars 2000 : (Allocution de Monsieur le Premier ministre A. YOUSOUFI et le rapport de synthèse des propositions sur les conditions d'octroi et de suivi des concessions au Maroc).
- Colloque « concession et financement des infrastructures routières : Le nouveau enjeu » Organisé le 27 mai 2003 à l'espace Pierre Gardin - France par l'Association des sociétés françaises d'Autoroutes et d'Ouvrages à péage (ASFSA).
- Francis BAQUET (Conférence donnée pour l'AMROC en décembre 1996) « Amortissements et provisions : les obligations des entreprises de service public – Cas particulier des entreprises concessionnaires

- Benoît LEBRUN (Conférence donnée lors d'un séminaire « Comparative International Governmental Accounting Research ») « Les problèmes comptables soulevés par les concessions de service public », mai 1995.
- CNC- France (Commission concession) « Rapport sur les orientations générales en matière de comptabilité des entreprises concessionnaires » juin 1994.
- Documentations de base de la direction des impôts (Notes circulaires, avis,...).
- Convention de gestion déléguée du service de distribution d'eau, d'électricité et d'assainissement liquide de la Wilaya de Rabat – Salé : Cahier des charges et annexes.
- Convention de gestion déléguée du service de distribution d'eau, d'électricité et d'assainissement liquide à Casablanca : Cahier des charges et annexes.
- Convention de gestion déléguée du service de distribution d'eau, d'électricité et d'assainissement liquide de Tanger et Tétouan: Cahier des charges et annexes.
- CNC – France «Avis n°98 A du 09 avril 1998 : Comptabilisation des charges différées dans les sociétés d'économie mixte concessionnaires d'autoroutes ».
- CNC – France « Avis n° 99-05 du 18 mars 1999 : Traitement comptable des concessions d'aménagement dans les sociétés d'économie mixtes locales »