



SOMMAIRE

- *Allocution d'ouverture du séminaire*2
- *Recommandations du séminaire «L'entretien des routes rurales : un gage pour la pérennisation des projets de désenclavement et de développement rural»*.....4
EL HOUSSINE BARTALI
- *Synthèse globale de la consistance des différents programmes: PNRR1,PNRR2, PMAT et PARTENARIAT*
.....6
DIRECTION DES ROUTES
- *Pistes rurales : Levier de réussite Des projets de développement rural intégré*.....17
Direction de l'Irrigation et de l'Aménagement de l'Espace Agricole (DIAEA)
- *Stratégies relatives a la mise en œuvre des chemins forestiers*.....23
Haut Commissariat des Eaux et Forêts et de la Lutte Contre la Désertification (HCEFLCD)
- *Réhabilitation des routes et pistes rurales au niveau des périmètres irrigués : Cas du Périmètre Irrigué du Souss-Massa*.....26
ADIL BENNOUR
- *Entretien des routes rurales : Cas des régions du Gharb et du Chefcheouen*31
OUGMIM ABDERAHMAN-SABERY BRAHIM- EL HOUSSINE BARTALI

Adresse ANAFIDE : Rue Haroun Errachid, Agdal - RABAT

Tél : 05 37 67 03 20 / Fax : 05 37 67 03 03

E-mail : anafid@menara.ma / anafide.ma@gmail.com

Site Web : www.anafide.org

Monsieur Le Représentant du Ministre de l'Équipement et du Transport

Monsieur Le Représentant du Ministre de l'Agriculture et de la Pêche Maritime

Messieurs les Représentants des Ministères de l'Intérieur, de l'Économie et des Finances, du Haut Commissariat aux EF

Mr le Représentant du Directeur de la DRCR et Administrateur Délégué de l'AMPCR,

Messieurs les Directeurs

Messieurs les Représentants des Bailleurs de Fonds, des Composantes de la Profession et des ONG

Mesdames Messieurs

C'est avec grand plaisir que je vous souhaite à tous au nom de l'ANAFIDE la bienvenue à cette journée d'étude organisée par l'ANAFIDE en collaboration avec l'AMPCR sur le thème :

« L'Entretien des Routes Rurales, Un Gage pour la Pérennisation des Projets de Désenclavement et de Développement Rural »

Je tiens à exprimer mes vifs remerciements à MM les Ministres de MET et MAPM pour avoir bien voulu accorder leur parrainage à cette journée d'étude. De même je voudrais remercier les autres départements ministériels, HCEF et vous remercier tous pour avoir répondu à notre invitation et contribuer aux travaux de cette manifestation.

L'ANAFIDE a toujours placé au centre de ses missions les composantes du développement rural dont la composante route qui fait l'objet de la rencontre d'aujourd'hui. Elle matérialise cela à travers les activités de son comité technique : Infrastructures et développement rural. Ce comité mobilise l'apport des membres de l'ANAFIDE qui appartiennent aux secteurs public et privé et travaillent dans l'enseignement l'entreprise, les bureaux d'étude, laboratoires de contrôle, l'enseignement et l'administration

L'ANAFIDE matérialise aussi cet intérêt aux routes dans le cadre son programme de coopération avec les sections techniques de la CIGR. Lors du 13 congrès mondial du Génie Rural que l'ANAFIDE avait organisé en collaboration avec la CIGR en Février 1998 à Rabat et sous le haut patronage de feu SM Hassan II, une des sessions de congrès avait été réservée aux technologies appropriées de construction et d'aménagement des rou-

tes rurales et a été présidée par Mr Ghallab, qui était à l'époque à la Direction des Routes.

Au niveau national, nous nous réjouissons des échanges et de la collaboration établis avec l'AMPCR que je félicite pour tous les efforts pour la promotion du secteur routier au Maroc et notamment à travers les congrès nationaux et internationaux qu'elle a initiés et continue d'organiser avec succès.

Je voudrais exprimer au nom de l'ANAFIDE toutes nos félicitations à tous les membres élus du nouveau bureau de l'AMPCR et notamment à son Président Mr Rabbah, ministre de l'Équipement et du Transport et à l'Administrateur délégué, Mr Ait Brahim, Directeur de la Direction des Routes

Les deux associations ont travaillé ensemble pour organiser avec succès le séminaire international sur les routes rurales à Rabat en 2006 avec la contribution de la CIGR et de l'AMPCR. Les proceedings de cette rencontre ont été publiés dans deux numéros spéciaux de la revue Hommes, Terre et Eaux éditée par l'ANAFIDE. Il s'agit des numéros 134 et 135 parus respectivement en septembre et décembre 2006

Les routes rurales sont les artères des zones rurales. Leur existence et leur état conditionne le niveau de désenclavement. Les populations placent très souvent les routes comme leur première priorité devant les autres équipements communaux de base.

Pour le secteur des routes rurales, tout à l'heure vous aurez certainement de plus amples détails sur les PNRR1 et 2 de la part de la DRCR. Le premier programme national PNRR1 s'est achevé comme prévu en 2005. Il avait démarré en 1995 et a permis d'atteindre un taux de desserte des populations rurales de 54%. Un deuxième programme de 10 ans a été élaboré et validé en 2005. L'objectif initial de 1500Km /an représentait une augmentation de 50% par rapport à la période de réalisation du PNRR1. Les efforts fournis par les autorités impliquées dans la réalisation ont permis d'achever ce programme en 2012 au lieu de 2015 et d'amener le taux d'accessibilité de 54% à 73%

Parallèlement à ces efforts soutenus, une préoccupation reste et sont traduites par des questions, que sont devenues les routes aménagées, ont-elles fait l'objet d'un entretien quelconque, quel suivi et évaluation a-t-on tiré de l'impact du manque d'entretien de ces routes sur les bénéficiaires, le développement rural et sur l'environnement ?

Les routes considérées ici entrent dans la catégorie des routes non classées. Cela ne doit pas signifier qu'elles sont de moindre importance. Ces routes ont un rôle non négligeable à jouer en complément aux routes classées dans le transport des biens et des personnes. Une similitude peut être pour illustrer ce rôle avec l'importance et la complémentarité que de celui que jouent les conduites tertiaires par rapport aux conduites secondaires et primaires dans un réseau de distribution d'eau. Leur entretien affecte l'efficacité et le rendement du réseau de transport.

Dans l'espace agricole marocain nous retrouvons : (i) les routes incluses dans les zones irriguées en grande hydraulique qui sont sous gérées par les offices régionaux de mise en valeur agricole dans le cadre des aménagements des périmètres irrigués. Ces routes longent les canaux d'irrigation, les canaux d'assainissement et permettent l'accès aux exploitations agricoles (ii) les routes des zones bour ou de petite et moyenne hydraulique qui sont réalisées dans le cadre de projets de développement rural intégré (PDRI). Il ya aussi la catégorie importante des routes rurales qui relient les douars d'une commune entre eux ou avec ceux d'une autre commune ou qui les relient au réseau des routes classées. La question de l'entretien de ces routes peut faire l'objet de conventions entre partenaires (ORMVAs, DRA, Communes, MinstEquipt,...) pour répondre à des besoins de maintenance souvent suite à des urgences. Ces conventions quand elles sont mises en œuvre font souvent face à des difficultés de reconduction. Ces difficultés peuvent être d'ordre technique, financier ou institutionnel,...

Une route rurale dont l'itinéraire et l'emplacement ont été bien étudiés et qui a été bien conçue signifiera pour le maître d'ouvrage et pendant des années une absence de préoccupation et de souci pour le coût de son entretien. Aux USA, on fait souvent référence à l'expression suivante : « les trois considérations les plus importantes à prendre en compte lors de la conception d'une route sont : le drainage, le drainage, le drainage ! » Même si dans notre pays les précipitations sont plutôt réduites, il n'en demeure pas moins que beaucoup de nos routes rurales nécessitent un entretien par ce qu'elles ont été dégradées faute d'un drainage adéquat par l'action de l'eau de pluies en hiver ou d'orages intenses en été.

Toujours est-il que quelque soit le facteur qui exige l'entretien d'une route rurale, les travaux d'entretien peuvent être au début limités et ne demandant pas un budget important, cependant s'ils ne sont pas exécutés au bon moment, l'ampleur de l'entretien s'accroît et engendre un coût beaucoup plus élevé pour la communauté et les usagers.

Notre pays a encore besoin de renforcer son réseau de routes rurales et poursuivre le désenclavement de ses zones qui ont en ont grand besoin. La durabilité des projets de construction et d'aménagement des routes est comme on le sait une des conditions à prendre en compte lors des formulations de projets notamment ceux où à la contrepartie nationale s'ajoute un cofinancement par des bailleurs de fonds. Cela met encore en évidence la nécessité d'une stratégie d'entretien, objet de notre journée d'étude.

L'entretien du patrimoine routier rural est un domaine sur lequel doivent se focaliser les créativité et capacités d'innovation en vue de développer une stratégie novatrice et rationnelle d'entretien de nos routes rurales. On doit prendre en considération les besoins et exigences des usagers, leur attachement à un minimum de qualité.

La politique d'entretien routier à concevoir doit prendre en compte le développement du réseau, la croissance du parc de véhicules, les besoins grandissants de développement socio-économique local régional et national du pays, les spécificités de l'environnement et les limites budgétaires,

Avant de conclure, je voudrais remercier tous les intervenants pour leur précieuse coopération et exprime ma reconnaissance aux partenaires de l'ANAFIDE qui ont accepté de sponsoriser cet événement. Je remercie les membres du comité d'organisation conjoint ANAFIDE-AMPCRet particulièrement Pr Bartali El Houssine et Mr Janati Idriss Abdelhamid, pour tous les efforts consentis en vue de la réussite de cette journée d'étude. Je souhaite plein succès à travaux et vous remercie de votre attention

Dr. Abdelhafid DEBBARH

Président de l'ANAFIDE

La journée d'étude sur le thème : « **l'entretien des routes rurales un gage pour la pérennisation des projets de désenclavement et de développement rural** » a été co-organisée par l'Association Marocaine Permanente des Congrès de la Route (AMPCR) et l'Association Nationale des Améliorations Foncières, de l'Irrigation, du Drainage et de l'Environnement (ANAFIDE) le 19 juin 2013 au CAC à Rabat.

Cette journée a connu la participation, en plus des membres des deux associations, des différents ministères, des bailleurs de fonds, de l'Association Marocaine de la Route (AMR), de la Fédération Marocaine du Conseil et de l'Ingénieries (FMC)I, les ONGs, des organes de presse, des étudiants du Génie Rural-IAV Hassan II, et d'autres participants...

Cette rencontre s'est focalisée sur l'entretien des routes rurales et s'est déroulé selon deux panels et une table ronde détaillées comme suit :

- **Panel 1** : Routes Rurales : impact, financement et enjeux.
- **Panel 2** : Problématique de gestion et d'organisation de l'entretien.
- **Table ronde** : Quels mécanismes pour une stratégie d'entretien durable ?

Les recommandations issues de cette journée sont les suivantes :

Concernant les techniques d'entretien des routes rurales :

- Développer des techniques adaptées aux routes rurales tenant compte des spécificités locales (climat, trafic, matériaux...) ;
- Introduire de nouvelles solutions, techniquement intéressantes et économiquement avantageuses, pour l'entretien des routes rurales, telles que la stabilisation des pistes en utilisant un liant hydrocarboné ou hydraulique, le retraitement en place... ;
- Promouvoir l'utilisation des matériaux locaux peu performants dans les travaux d'entretien des routes rurales ;
- Encourager le revêtement des pistes agricoles structurantes afin de prolonger leur durée de vie et réduire le coût de leur entretien ;

- Mettre en place un guide commun de bonnes pratiques relatif à l'entretien des routes rurales ;
- Prendre en considération l'incertitude climatique dans l'élaboration des projets de construction des routes rurales.

Concernant la gestion et le financement des routes rurales on peut recommander ce qui suit :

- Renforcer toutes les formes de partenariats entre les différents acteurs de développement rural, notamment dans le domaine de l'entretien et financement des routes rurales ;
- Traiter de manière urgente le sujet des routes rurales sur le plan institutionnel et financier pour l'éclaircissement des responsabilités des routes rurales non classées et la maîtrise de l'organisation et des réformes devant accompagner le classement des routes rurales ;
- Développer la concertation avec les usagers et favoriser la participation des bénéficiaires dans les projets d'entretien et de gestion des routes rurales ;
- Mettre en place des outils concrets qui assureront la mobilisation des contributions financières des collectivités locales pour un réel partenariat qui aidera à atteindre les objectifs escomptés en matière de pérennisation du désenclavement du monde rural ;
- Lancer une étude pour élaborer les scénarios d'entretien des routes rurales en traitant l'aspect institutionnel, organisationnel et financier, dont la mise en œuvre doit se faire de façon progressive sur des sites pilotes ;
- Etablir un modèle standard par une commission mixte pour l'ensemble des acteurs concernés et le faire signer et approuver par les instances centrales pour lui donner plus de poids en tenue d'engagement des uns et des autres et notamment la mobilisations des fonds financiers ;
- Construire une politique d'entretien des routes rurales avant la construction des routes.

¹ Professeur à l'IAV Hassan II

Dans le cadre de l'aménagement intégré des routes rurales :

- Accompagner des projets de développement agricole et rural par la réalisation des routes rurales ;
- Prendre en compte les spécificités et les contraintes de développement intégré des zones rurales défavorisé en vue de leur promotion ;
- Inscire l'aménagement et l'entretien des routes rurales non classées dans une approche intégrée de développement rural et dans la stratégie du gouvernement pilotée par la nouvelle direction de développement de l'Espace Rural et des Zones de Montagne et dont la

gouvernance est assurée par la commission interministérielle de développement de l'Espace Rural et des Zones de Montagnes.

Enfin dans le cadre communication et coordination :

- Organiser ce type de manifestations au niveau des différentes régions du Royaume ;
- Renforcer la coordination entre les différents intervenants dans l'objectif d'élaborer une stratégie intégrée et consensuelle de l'entretien des routes rurales ;
- Améliorer la communication autour des projets des routes rurales.



SYNTHESE GLOBALE DE LA CONSISTANCE DES DIFFERENTS PROGRAMMES: PNRR1, PNRR2, PMAT ET PARTENARIAT.

- Direction des Routes-

Le développement rural, a toujours représenté l'un des objectifs de la politique de proximité préconisée par le Gouvernement marocain et constitue un enjeu réel pour le développement global du Royaume.

Ainsi, il nécessite une forte participation de tous les intervenants marocains pour plusieurs considérations se rapportant notamment à :

- (i) L'aménagement équilibré du territoire ;
- (ii) Renforcement de la solidarité nationale à travers la réduction des disparités régionales
- (iii) L'amélioration des conditions socio-économiques de la population par la promotion de l'emploi,
- (iv) La lutte contre la pauvreté et la préservation des ressources naturelles du pays

Dans ce cadre, les infrastructures de base, en particulier celles relatives aux routes de désenclavement, jouent un rôle essentiel dans la stratégie de développement social et économique du monde rural.

En effet, les routes rurales facilitent l'accessibilité de la population rurale aux services sociaux de base, garantissent les échanges économiques et valorisent les ressources locales.

En outre, il est constaté que les opportunités de croissance économique dans le monde rural sont limitées du fait des difficultés de commercialisation de la production agricoles de la population rurale vers les marchés locaux et urbains.

Afin de réaliser cette stratégie, le Gouvernement a mis en place des programmes de développement ruraux et les moyens nécessaires pour activer la réalisation des équipements de base, en vue de répondre aux besoins urgents de désenclavement dans des délais raisonnables.

Les Plans Nationaux des Routes Rurales (PNRR) reflètent des actions prioritaires du Gouvernement dans le secteur des transports dans le royaume.

Ces PNRR sont :

- Le premier Programme National des Routes Rurales (PNRR1) achevé en 2005, Ce programme, qui consistait à construire ou améliorer 11.240 km de routes sur une période de 10 ans est achevé en 2006. Les impacts de ce programme ont été significatifs et ont permis à 54% de la population rurale d'avoir un accès à une route praticable de tout temps. Il ressort

d'études récentes que le PNRR1 a donné des résultats très probants, en contribuant à l'amélioration des taux de scolarisations qui ont été multipliés par 3 dans certains villages disposant d'un accès par tout temps et les prix de certaines denrées de base ont baissé de moitié.

- un deuxième Programme National de Routes Rurales (PNRR2) a été défini par le Gouvernement, dont l'objectif est de porter le désenclavement de la population rurale à 80% à l'horizon 2015. Le PNRR2 permettra ainsi, de rapprocher davantage les populations des centres administratifs et économiques, de produire plus et à moindre coût, d'augmenter leur revenu et leur bien-être social. Ce programme est constitué de 15.560 km de routes rurales réparties en 65% de pistes revêtues et 35% de pistes en terre, qui seront réalisées en deux tranches : 2005-2010 et 2010-2015.
- Programme de Mise à niveau Territorial qui traduit un partenariat entre plusieurs intervenants à savoir le Ministère de l'Intérieur, le Ministère de l'Equipement et des Transports, et le Ministère de l'Agriculture et de la Pêche Maritime et Consiste dans la construction et l'aménagement d'un linéaire de 2313 km et dont le nombre de province bénéficiaires est de l'ordre de 22 provinces, lors de la période de 2011-2015 et avec un coût global de 2,5 Milliards de Dirhams.
- PARTENARIAT ; divers partenaires et bailleurs de fonds.



1 - ROUTES RURALES CLASSÉES

Entre la période allant de 1995 à 2015, l'intervention des programmes a concerné l'ouverture et l'aménagement d'un linéaire de **32 067 km** de routes rurales classées, ainsi, améliorant le taux d'accessibilité dans le milieu rural marocain à 73%.

Un tel résultat garantit un impact significatif au niveau économique et social pour la plupart de la population bénéficiaire dans le milieu rural.

Ainsi, ce linéaire en Km est réparti entre les quatre programmes, sujettes de la présente étude, comme l'illustre la figure et le tableau suivants (Cf : le tableau et figure)

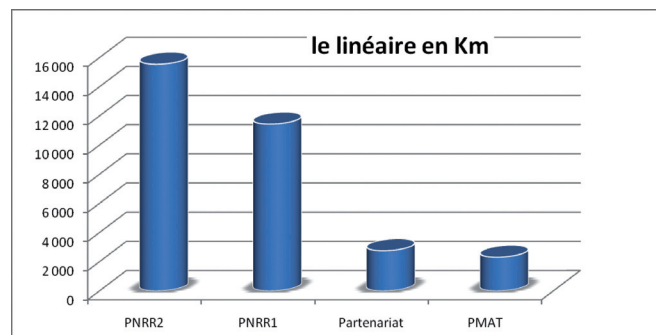


Figure 1: Répartition du linéaire entre les programmes

- Pendant la période de 2006 à 2014, 48% de ce linéaire en km de routes rurales a été réalisé par le programme PNRR2, ce qui représente un linéaire de 15.551 km, tout en faisant bénéficier 74 provinces à l'échelle du royaume. Le coût de ces opérations est de l'ordre de **15 523 Mdh**.
- Entre l'an de 1995 à 2005, 36% de ce linéaire a été réalisé par le programme PNRR1, ce qui a représenté 11.443 km et dont les bénéficiaires sont de 49 provinces à l'échelle du pays. Le coût de ces opérations est de l'ordre de **7 127 Mdh**.
- 9% a été réalisé par le Partenariat pendant la période de 2005 à 2011, représentant 2760 km du linéaire et qui bénéficiera 43 provinces. Le coût de ces opérations est de l'ordre de **2 071 Mdh**.
- Et en fin 7% du linéaire sera achevée par le Programme de Mise à niveau Territoriale PMAT lors de la période allant de 2011 à 2015, ce qui représente exactement 2.313 km en linéaire de routes rurales. Et dont le nombre de provinces bénéficiaires est de l'ordre de 22 provinces. Le coût de ces opérations est de l'ordre de **2 361 Mdh**.(Tableau suivant).

	Période	le linéaire en Km	le Coût en Mdh	Nombre de Provinces
PNRR1	1995-2005	11 443	7 127	49
PNRR2	2006- 2014	15 551	15 523	73
PMAT	2011-2015	2 313	2 361	22
Partenariat	2005-2011	2 760	2 071	43
Total		32 067	27 082	

Tableau 1: Répartition du linéaire en Km réalisé par programme et le nombre de province bénéficiaire par programme

2 - ROUTES RURALES NON CLASSÉES

Quant aux routes rurales non classées, l'intervention des programmes PNRR s'est traduite par la construction et l'aménagement d'un linéaire de 11.000 km, dont la répartition entre les différents programmes est représentée dans la figure suivante et le Tableau N

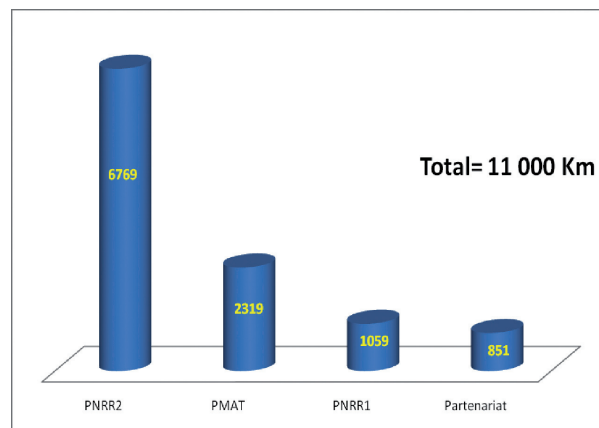


Figure 2 : Répartition du linéaire en Km entre les programmes



Programme	Construction	Aménagement	Total
PNRR1	299	759	1059
PNRR2	3978	2792	6769
Partenariat	623	229	851
PMAT	774.2	1544.7	2318.9
Total	5674	5324	10998

Tableau 2: Intervention des programmes dans les routes rurales non classées

- Le programme PNRR1 a contribué à lui seul par un linéaire de 1059 km où la construction d'un linéaire de 299 km et l'aménagement de 759 km.
- Quant au programme PNRR2, il a contribué par l'aménagement et la construction d'un linéaire de 6769 km des routes rurales non classées, où une tranche de 3978 km a été construite et un linéaire de 2782 en km de routes rurales non classées a été aménagé.
- Le Partenariat quant à lui, a contribué par l'aménagement et la construction d'un linéaire de 851 km des routes rurales non classées dont la partie construction représente 774.2 km de l'ensemble et le reste a été aménagé.

- En dernier lieu, le programme PMAT qui s'est accaparé d'un linéaire de 2318.9 km en routes rurales non classées. Où 774.2 ont été construit et une tranche de 1544.7 a été aménagée dans les différentes provinces bénéficiaires.

3 - LA RÉPARTITION DES RÉALISATIONS DES PROGRAMMES PAR RÉGION

La répartition des réalisations des différents programmes a été de presque égale entre certaines régions et moins pour d'autres.

Le tableau suivant nous montre aussi que les régions de Souss-Massa-Drâa, Marrakech-Tensif El Haouz, Meknès-Tafilalet et Taza-El Hoceima-Taounate ont été les régions qui ont bénéficié le plus, dont chacune a vu la construction et l'aménagement d'un linéaire de routes rurales classées ou non classées allant de 3.000 km à plus de 4000 km.

Quant aux restes de régions, chacune a reçu une part importante qui lui a permis de désenclaver plusieurs douars, et dont la répartition du linéaire de routes rurales réalisé et aménagé varie d'une région à l'autre (voir le tableau).

DRET	PNRR2	PNRR1	PARTENARIAT	PMAT	TOTAL
Souss-Massa-Drâa	1 832	1 654	465	383	4 334
Marrakech-Tensift-EL Haouz	1 902	1 027	211	342	3 482
Meknès-Tafilalet	1 285	1 209	403	227	3 123
Taza-El Hoceima-Taounate	1 242	1 141	292	399	3 075
L'Oriental	1 142	909	256	353	2 660
Guelmim-Es Semara	1 418	936	175	112	2 642
Chaouia-Ouerdigha	1 140	921	256	---	2 318
Tadla-Azilal	916	674	320	131	2 042
Gharb-Cherarda-Beni Hssen	715	874	58	---	1 647
Tanger-Tétouan	1 041	352	62	102	1 557
Doukkala-Abda	976	528	20	---	1 524
Fès-Boulemane	534	557	110	124	1 325
Rabat-Salé-Zemmour-Zaër	548	405	40	141	1 134
Oued Eddahab-Lagouira	513	50	---	---	563
Laâyoune-Boujdour	267	181	86	---	535
Grand Casablanca	80	25	5	---	110
Total général (km)	15 551	11 443	2 760	2 313	32 067

Tableau 3: La répartition des réalisations des programmes par région

4 - LE MONTAGE FINANCIER DES PROGRAMMES

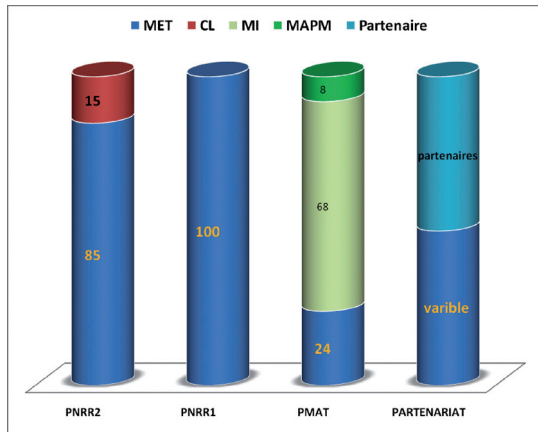


Figure 3 : Le montage financier des programmes

Les principaux partenaires dans le financement de ces programmes de routes rurales dans le royaume sont :

- Le Ministère d'équipement et de transport (MET)
- Les collectivités locales (CL)
- Le Ministère de l'intérieur (MI)
- Le Ministère d'agriculture et de pêche Maritime (MAPM)
- Les autres partenaires (Bailleurs de fonds nationaux et étrangers).

Au niveau du programme PNRR2 ; les sources de financement ont été réparties comme suit :

- Le MET avec 85%
- Les CL avec 15%

Au niveau du programme PNRR1 ; les sources de financement sont à 100% assurées par le MET

Quant au programme PMAT, on trouve que les principaux bailleurs de fonds sont :

- Le MET avec 24%
- Le MI avec 68%
- Le MAPM avec 8%.

En fin le Partenariat où les partenaires sont variables et très divers.

5 - LES PRINCIPAUX CARACTÉRISTIQUES DES PNRR

Parmi les principales caractéristiques des programmes nationaux de routes rurales on cite :

- L'accent a été mis depuis le lancement sur l'accessibilité et la réduction de la disparité, où il visait un objectif de faire évoluer le taux d'accessibilité de 54% à 80% (PNRR2)
- L'adoption d'une démarche participative (à savoir l'établissement des conventions ; pour le PNRR2 : -954 col, 16 c.reg et 59 c.prov).
- Un financement souvent diversifié où nous avons pour le PNRR2 85% du financement de la part du MET et 15% par les CL.

- La prise en compte des modalités de suivi et d'évaluation appropriées des projets et les activités réalisées. (Sauvegarde sociale et environnementale).

6 - RAPPROCHEMENT AVEC L'INDH

Dans l'optique d'une convergence avec les actions de l'INDH, les PNRR se caractérisent aussi par le fait que :

- 192 sur les 403 communes inscrites à l'INDH ont déjà bénéficié du PNRR1.
- 286 sur les 403 communes inscrites à l'INDH (soit 71%), bénéficié du PNRR2
- 333 sur les 403 communes inscrites à l'INDH (soit 83%) ont bénéficié des deux programmes

Ainsi, et à la lumière de ces résultats qui démontrent le rapprochement du PNRR2 avec l'INDH, émanent de l'approche adoptée aux différentes étapes de la genèse du programme.

7 - AVANCEMENT DES PROGRAMMES

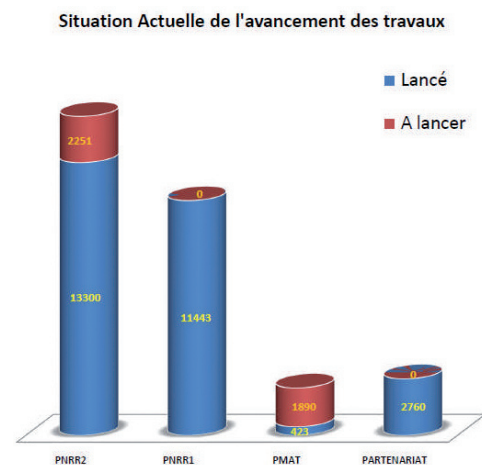


Figure 4: La situation actuelle de l'avancement des travaux

En général, la situation actuelle est assez avancée pour les différents programmes, à part le PMAT, car nous avons que :

- 86% du linéaire en Km est déjà lancé pour le programme PNRR2
- 100% dans le cas du PNNR1
- 100% pour les réalisations du Partenariat

Quant au programme PMAT, nous sommes à 18% du linéaire en km programmé.

8- LE TAUX D'ACCESSIBILITÉ PAR DPET

En général la situation actuelle, peut être résumée comme suit :

- Nous avons, 11 Directions Provinciales d'Équipement et du Transport avec un Taux d'Accessibilité inférieure à 60%
- 22 Directions Provinciales d'Équipement et du Transport avec un Taux d'Accessibilité supérieur à 75%

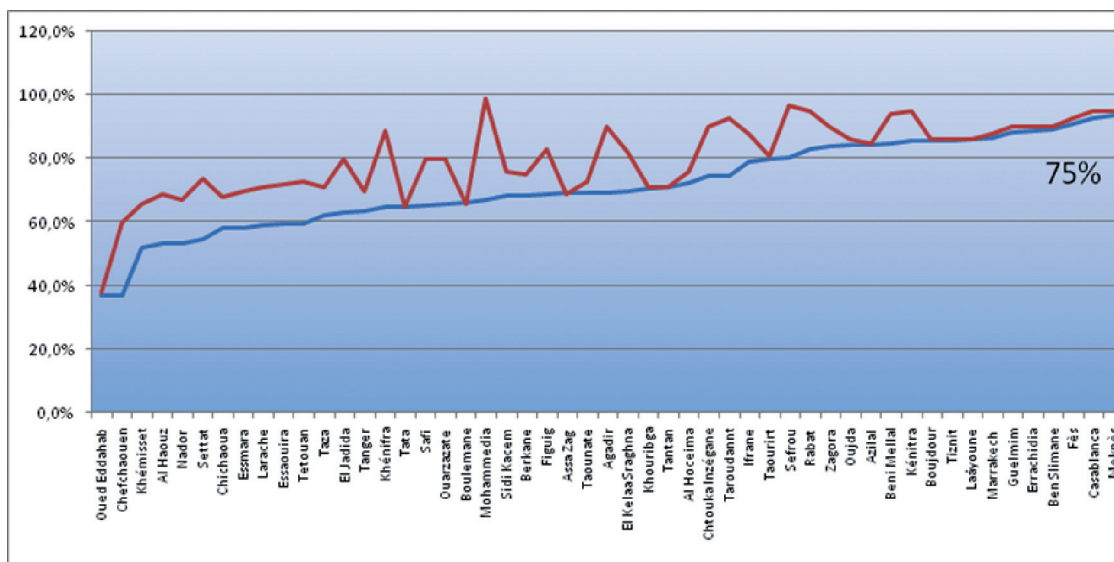


Figure 5: Le taux d'accessibilité par DPET

9 - IMPACT SOCIAL ET ÉCONOMIQUE MÉTHODOLOGIE.

9-1 Une analyse comparative

En allant à travers une analyse comparative des données économiques et sociales des zones du projet avec celles des zones témoins n'ayant pas bénéficié d'un projet du PNRR, on mettra en évidence le rôle joué par les PNRR dans la réduction de la pauvreté en milieu rural par le désenclavement des populations rurales, ainsi que leur participation à la réduction du déséquilibre régional.

Les données ont été collectées via des enquêtes spécifiques des zones avec ou sans projet, et concernent les douars, ménages, éducation, santé, production, trafic, transporteurs, etc.

9-2 La démarche suivie :

La démarche suivie a visé la collecte des données dont l'objectif est :

1. L'Identification et la localisation de tous les douars de la zone d'influence de la route et sa piste témoin

2. La réalisation d'une étude sommaire des douars et leurs ménages: données sur la démographie, l'activité et le niveau de vie
3. Un choix, au moins, de 3 douars représentatifs de la population de la zone d'influence (en concertation avec les responsables locaux)
4. Un choix, au moins, de 3 ménages pour chaque douar représentatifs de la population du douar
5. La formation des enquêteurs
6. Un Echantillonnage des projets étudiés

9-3 Familles d'Indicateurs d'évaluation

Quand au indicateurs d'évaluation, le choix a été fait sur des :

- Indicateurs du service de transport
- Indicateurs des services sociaux
- Indicateurs de l'économie agricole
- Indicateurs liés à l'économie

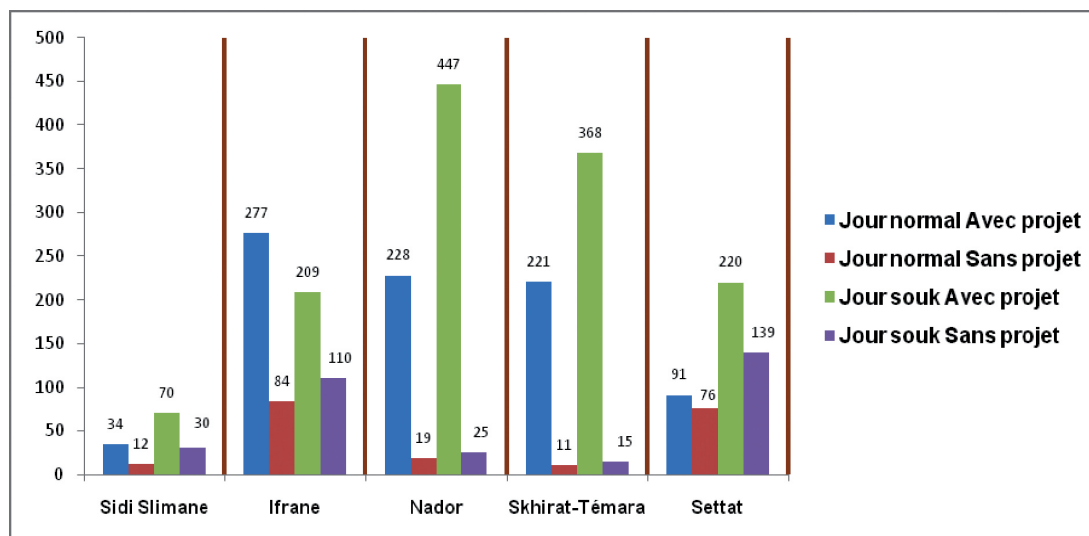
9-4 Déroulement des enquêtes

Des enquêteurs ont été mobilisés pour collecter les informations nécessaires, traduisant la réalité dans le milieu rural marocain.



Photo : Déroulement des enquêtes

• Impact sur les services du transport



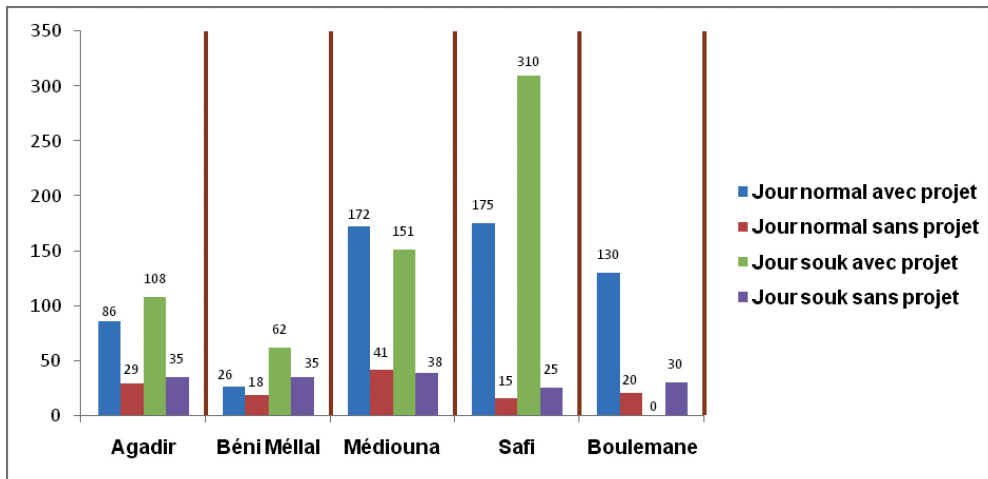


Figure 6 : Impact sur les services du transport

L'analyse comparative entre les zones bénéficiaire ou non d'un projet de PNR, montre l'existence d'un impact positif très significatif avec l'arrivée du projet.

A titre d'exemple, dans la zone de Sidi Slimane, on remarque qu'avec le projet les jours normaux se sont triplés grâce l'existence d'une connexion bonne et fiable du réseau des routes rurales entre elles et au réseau national, tout en passant de 12 jours à 34 jours.

Et les jours du souk ont vu aussi une nette amélioration en passant de 30 jours sans projet à 70 jours avec les zones du projet.

Cet impact a été remarqué au niveau de toutes les zones sujettes de l'enquête.

D'ailleurs certaines villes ont vu un impact très remarquable ou la différence de jours normaux ou les jours du souk s'est multipliée à savoir la zone du Nador, Skhirat-temara, Bni mellatl...etc.(Voir figure).

Ce résultat a contribué dans l'Amélioration des conditions de vie des populations rurales tout en Accroissant du revenu à travers l'amélioration de la production agricole et les meilleurs accès aux marchés locaux.

• Trafic Journalier Moyen

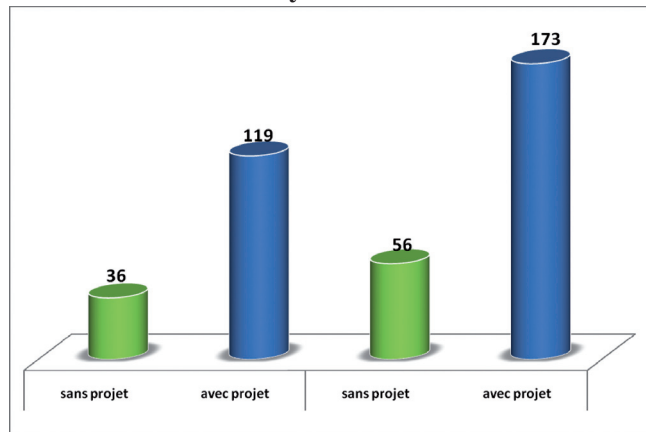


Figure 7: Trafic Journalier Moyen

Quant au trafic journalier moyen, nous remarquons une nette augmentation avec l'existence du projet dans la zone,

D'ailleurs cette augmentation en moyenne arrive à 230% pour le trafic journalier dans les jours normaux, et 209% dans les jours du souk (Voir la figure).

Cet impact positif traduit une amélioration de l'offre de transport et la Participation à la diminution des disparités entre les provinces en matière de desserte rurale.

10- IMPACT SUR LES SERVICES DU TRANSPORT

• Durée de trajet

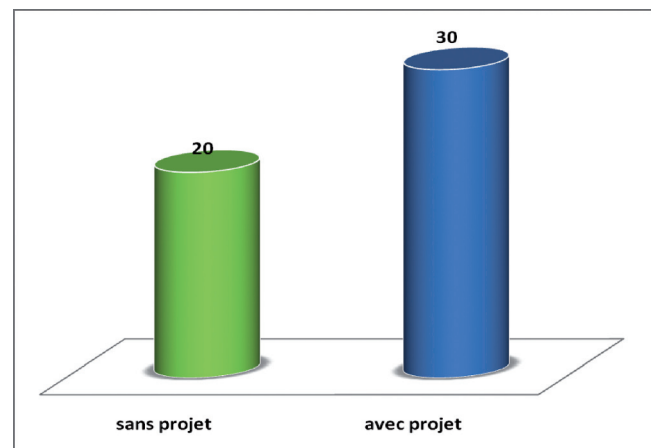


Figure 8: Durée de trajet

Le temps du trajet vers les centres de services sociaux et administratifs a été réduit en moyenne de 23% entre les deux situations, tout en assurant des conditions et disponibilités de transport améliorées en tout temps.

• **Nombre de Jour de coupure de la circulation par an**

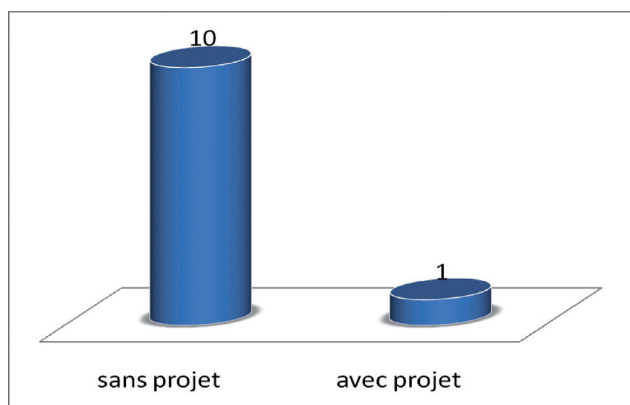


Figure 9 : Nombre de Jour de coupure de la circulation par an

Quand au nombre des jours où la population est complè-

tement isolé à cause de la coupure de la circulation a vu une diminution très intéressante et en moyenne elle est de 90% avec le projet.

• **Coût de transport**

Le coût de transport des passagers et des marchandises a enregistré respectivement une diminution moyenne de l'ordre de 17% à 52% tout en passant de 0,71Dh/km à 0.58Dh/km pour les passagers et de 7,30 à 3.37Dh/T/km pour les marchandises.

Cette nouvelle situation a engendré des baisses substantielles des coûts de transport aussi bien des personnes que des marchandises entre les situations avec et sans projet.

11- IMPACT SOCIAL

11-1 Éducation

- **Scolarisation des filles**

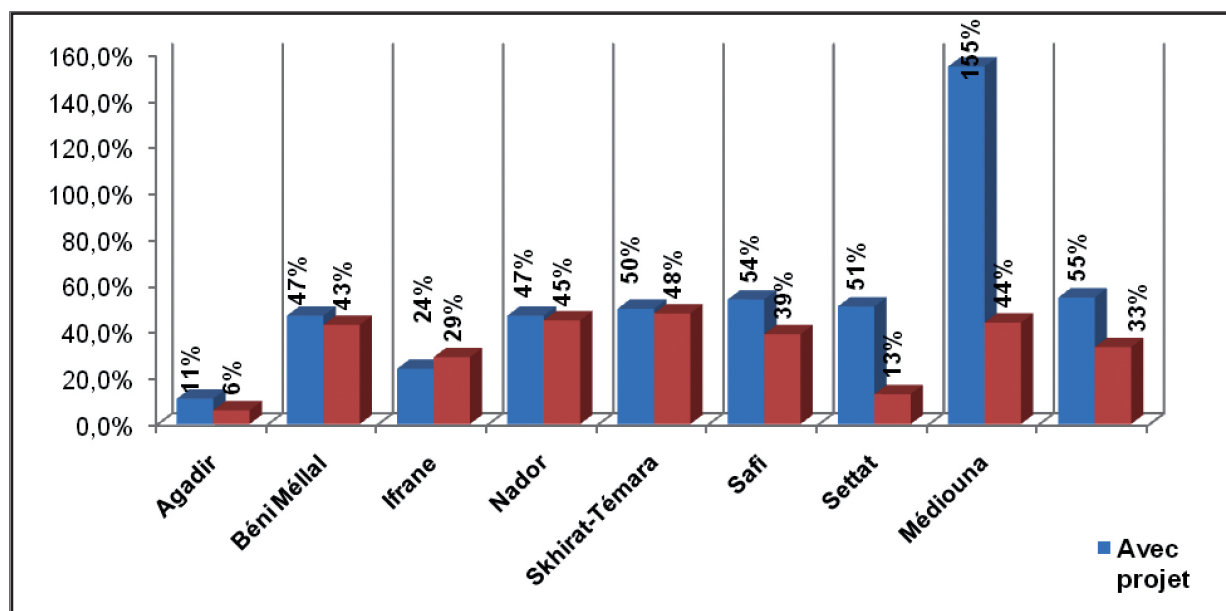


Figure 10: Scolarisation des filles

Grace à la facilité de circulation avec le projet, nous remarquons que le % des filles dans les écoles est plus important dans la situation avec projet où ainsi, le pourcentage est de 55% comparé à celui de la situation sans projet qui est de 33%.

- **Taux d'absentéisme des élèves**

Comme un accroissement de la scolarisation en général en milieu rural a été constaté, le taux d'absentéisme des élèves a vu aussi une nette diminution dans les zones de projet, où la différence varie entre 12 à 56% dans certaines zones à savoir Ifrane et Settat ou cette différence entre les zones avec projet ou sans est de respectivement de 50,0% et 56,2%.

Région	Province	Taux d'absentéisme des élèves		
		Avec projet	Sans projet	Evolution
Souss-Massa Drâa	Agadir	1,8%	3,4%	-47,0%
Tadla-Azilal	Béni Méllal	2,0%	3,0%	-33,3%
Meknès-Tafilalet	Ifrane	0,6%	1,2%	-50,0%
Oriental	Nador	8,0%	12,0%	-33,3%
Rabat-Salé-Zemmou Zäer	Skhirat-Témara	25,0%	31,0%	-19,0%
Doukkala-Abda	Safi	4,0%	7,0%	-43,0%
Chaouia-Ourdigha	Settat	2,5%	1,6%	56,2%
Grand Casablanca	Médiouna	6,0%	8,3%	-27,7%
Moyenne		7%	8%	-12,5%

Tableau 4: Taux d'absentéisme des élèves

En moyenne générale, nous pouvons conclure que l'absentéisme des élèves a diminué de 12,5%.

11-2 Santé

- Nombre de consultations

Un impact positif par la garantie d'un meilleur accès aux services de santé a été remarqué, qui s'est traduit par une augmentation du nombre de consultations grâce à l'existence d'une route facilitant le transport des patients.

Cette évolution entre les zones avec ou sans projet varie entre 24% à 204%.

En général, nous pouvons conclure que les consultations aux centres de santé communaux augmentent de 49% avec projet

Province	Total de consultations par an		
	Avec projet	Sans projet	Evolution
Agadir	3541	2858	24,0%
Béni Méllal	13190	9422	40,0%
Nador	10600	7420	43,0%
Safi	11550	8250,0%	40,0%
Settat	4400	2300,0%	91,0%
Médiouna	3648	1200,0%	204,0%
Moyenne	7822	5242	49%

Tableau 5: Nombre de consultations

- Nombre de consultations de femmes

Les consultations de femmes aux CSC augmentent de 127% dans la situation avec projet. Ce qui représente un indicateur remarquable d'amélioration de la santé et de la sécurité de la femme dans les zones de projet.

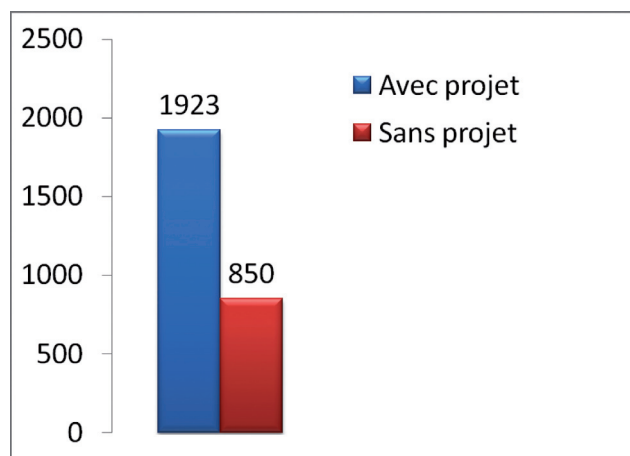


Figure 11: Nombre de consultations de femmes

12. IMPACT ÉCONOMIQUE

12-1 Agriculture

En effet, ces routes de désenclavement ont permis l'accessibilité des populations rurales au réseau routier revêtu ou aménagé et ont mis en valeur les ressources agricoles et naturelles locales par les échanges économiques dans et avec les autres régions

Ainsi, les surfaces cultivées de céréales ont enregistré en moyenne une augmentation de 16% entre les deux situations. Ceci est dû aux désenclavements des nouvelles superficies.

Ainsi, dans la nouvelle situation, les rendements de céréales ont augmenté de 92%, en passant de 19q/Ha (situation sans projet) à 32 q/ha (situation avec projet).

12-2 Impact économique du PNRR2

Vu l'importance de ce programme à l'échelle nationale, nous détaillons son impact économique sur les prix des produits de base (Voir le tableau).

Prix des produits de base

	Avec projet	Sans projet	Ecart en Dh	Ecart en %
Gaz (petite bouteille)	11,1	13,1	-2	-9%
Gaz (grande bouteille)	42,5	44,47	-2,4	-4,23%
Farine	143,4	180,4	-37	-18,90%
Sucre (2kg)	12,4	13,7	-1,3	-7,10%
Huile (1 L)	14,4	16,8	-2	-11,20%
Thé (250)	11,9	14	-2,1	-14,60%
Total panier	235,70	282,47	- 46,8	- 13%

Tableau 6: Prix des produits de base

Il en ressort du tableau ci-dessus que les produits de base sont globalement moins chers de 7 à 19% entre les situations avec et sans projet, enregistrant ainsi une diminution de 13%.

En résumant, l'impact des PNRR, quelques chiffres importants sont à signaler :

- Le trafic enregistre une augmentation du trafic moyen journalier de 226%
- Les durées de coupure de la circulation ont diminué d'environ 90% passant de 10 jour/an sans projet à 1 jour/an en moyenne avec projet
- Le pourcentage des filles scolarisées est plus important dans la situation avec projet (55%) que dans la situation sans projet (33%)
- Les consultations de femmes aux centres de santé communaux dans la situation avec projet sont supérieures de 127% à celles de la situation sans projet
- Les rendements des céréales ont augmenté de 92% passant de 19q/Ha (situation sans projet) à 32 q/ha (situation avec projet)
- Les produits de base sont globalement moins chers de 7 à 19% entre les situations avec et sans projet

13. ETUDE D'IMPACT SOCIAL (EN COURS)

Une étude d'impact social des PNRR est toujours en cours et dont l'Objectifs :

- Mesurer objectivement les principaux résultats caractéristiques de mise en œuvre du PNRR
- Capitaliser la meilleure connaissance possible sur des questions diverses à partir de l'ensemble de méthodes et de savoirs disponibles et cumulés.

En effet, il s'agit de:

- Evaluer le processus d'élaboration, de pilotage et de mise en œuvre du PNRR
- Evaluer les indicateurs de désenclavement du PNRR
- Evaluer l'impact socio-économique du PNRR

Et les principaux résultats attendus sont:

- Une vision claire sur l'ensemble du processus qui a mené à l'état actuel et une vue d'ensemble sur le cadre réglementaire
- Un diagnostic du système de pilotage du PNRR
- Informations sur l'implication des principaux intervenants ou acteurs et décideurs dans le processus à différents niveaux
- Un canevas précis des calculs des indicateurs retenus pour la préparation et le suivi du programme
- Approche méthodologique pour effectuer des évaluations (ex ante et ex post)
- Retour d'expérience du secteur privé avec une synthèse de propositions pour une meilleure efficacité dans les phases d'études et de travaux.
- Une organisation globale efficace pour la mise en œuvre du nouveau

PROGRAMME DE MISE A NIVEAU TERRITORIAL (PMAT)

- le Ministère de l'Intérieur

- le Ministère de l'Équipement et des Transports

- le Ministère de l'Agriculture et de la Pêche Maritime

Convention de partenariat

Réalisation d'Étude et des Travaux de Routes et Ouvrages de franchissement

Consistance

-Construction et aménagement de 2313km

--766km de construction

--1547km d'aménagement

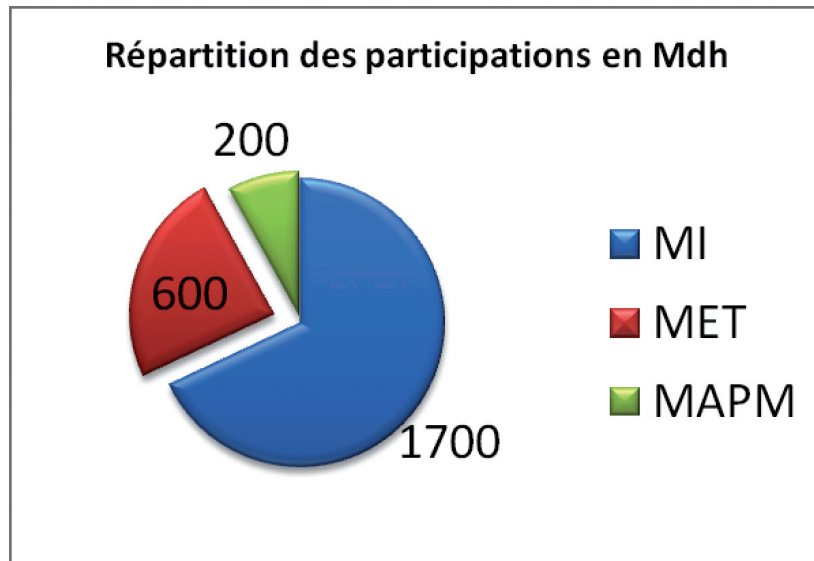
-Réalisation de 90 ouvrages de franchissement

--dont 68 ouvrages isolés

-Provinces concernées : 22

Période : 2011-2015

Coût : 2,5 Milliards de Dirhams



NOUVEAU PROGRAMME DES ROUTES RURALES – VISION 2030

QUELQUES CHIFFRES CLES DE L'INVENTAIRE

SOUS DOSSIERS	LONGUEUR km	POPULATION 1KM	COUT	DPET
ZONES MONTAGNEUSES (1)	14 115	685 957	20 312 029 300	
ZONES FRONTALIERES (2)	3 608	41 128	3 908 100 000	
AUTRES PISTES (5)	22 380	1 847 005	21 222 366 707	
Total général	40 102	2 574 090	45 442 496 007	
OUVRAGES DE FRANCHIS- SEMENT (3)	261	503 295	1 627 871 595	
Routes aménagées pour construction(4)	4 862		3 613 765 608	

Autres programmes

	linéaire (KM)	coût (KDH)	Population à desservir
Reliquat PNRR2	2600	2 581 948	524 440
PMAT	1800	2 000 000	172 950
	4 400	4 581 948	697 390



PISTES RURALES : LEVIER DE RÉUSSITE DES PROJETS DE DÉVELOPPEMENT RURAL INTÉGRÉ

Direction de l'Irrigation et de l'Aménagement de l'Espace Agricole (DIAEA)

1 - LA PLACE DES PISTES RURALES DANS LES PROJETS AGRICOLES ET RURAUX

Les pistes rurales réalisées sont en général des composantes des projets suivants :

- Projets d'aménagement hydro-agricoles
- PMVB; la réalisation des routes dans la cadre de la stratégie de développement des zones bour.
- Projets de remembrement; la réalisation des routes agricoles visant la valorisation des parcelles...
- Projets pilier II du plan Maroc Vert et dont la réalisation des routes facilitant l'accès aux parcelles.
- PDRI. Réalisation des routes dans le cadre des programmes de développement rural intégré.

Ainsi, ces projets ont comme principaux objectifs:

- La gestion du réseau, entretien et maintenance;
- La circulation des personnes : Accès à la parcelle ;
- La circulation à l'intérieure du périmètre irrigué et l'accès des machines agricoles;
- La circulation des produits à la parcelle et de la parcelle vers les lieux de commercialisation et de transformation,

En plus ces pistes permettent de:

- Lever l'enclavement du monde rural en l'absence de routes praticables.
- Améliorer l'accès aux services de base (éducation, santé, etc.) de la population rurale.
- Permettre l'émergence d'activités économiques et la diversification des sources de revenus des ruraux.



2- IMPORTANCE DES PISTES DANS LES PDRI

Problématique:

La problématique s'explique par les principaux points suivants :

- Les besoins énormes en pistes rurales émanent des missions d'identification et de formulation des projets:
- Validation des besoins dans les plans participatifs de développement : PIC, PDD, PDC, etc.
- PIC : Plan d'Investissement Communal
- PDD : Plan de Développement des Douar
- PDC : Plan de Développement Communal



Dans cette optique, on a :

- Les projets de développement qui s'appuient sur l'approche participative de planification locale.
- Des linéaires importants : dilemme de financement des pistes/aux autres composantes des PDRI à dominante agricole
- Mise en place des critères d'éligibilité et de priorisation

3 - RÉALISATION DE PISTES DANS LE CADRE DES PDRI

La réalisation des pistes dans le cadre des projets de développement rural et intégré, comme elle est illustrée dans la figure suivante, concerne les projets :

- DRI-PMH : Développement Rural Intégré / Petite et Moyenne Hydraulique
- DRI-MVB : Développement Rural Intégré / Mise en Valeur en Bour

- DRI-GRN (Développement Rural Intégré / Gestion des Ressources Naturelle)
- PDRMO : (Projet Développement Rural dans le moyen Atlas Oriental)
- PDRMB
- PDRMH

Tous ces projets s'inscrivent dans la Stratégie de Développement Rural (SDR) 2020.



Une expérience marocaine inégalée

4 - PROJET D'AMENAGEMENT ET DE MISE EN VALEUR EN BOUR DANS LES ZONE DES DOUKKALA/RESEAU DE PISTES DE CIRCULATION

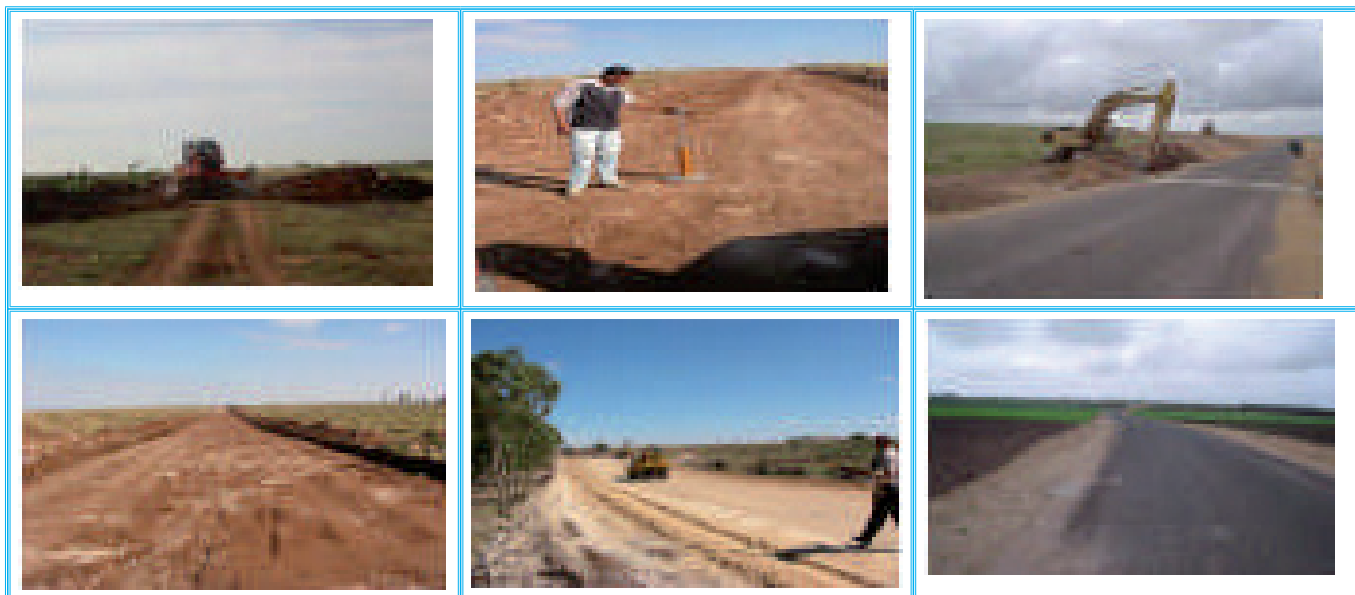
Ce projet a trois principales composantes :

1. Pistes de désenclavement;
2. Epierrage;
3. Remembrement

Le tableau suivant illustre le linéaire réalisé en Km selon les types de construction de piste.

Travaux de construction de pistes	Linéaire réalisé (Km)
Revêtues (Gouvernement Marocain) :	48
Stabilisées (Don d l'Union Européenne)	103
Total	151

Ainsi des Conventions avec les Communes Rurales sont établies (Condition de financement),



5 - PROJET DE DEVELOPPEMENT RURAL INTEGRE DE MISE EN VALEUR EN BOUR RESEAU DE PISTES DE CIRCULATION

Ce projet a deux composantes majeures :

- Composante agricole
- Composante d'infrastructure socio-économique

Ainsi 8 provinces sont bénéficiaires et financé par la banque mondiale avec un coût global de 390 MDH

Les principales réalisations sont :

- Etudes d'exécution et travaux d'aménagement de 87 Km.
- Désenclavement de 18 douars et agglomérations rurales des communes rurales situées dans les provinces de Khouribga, Tata, Taroudant et Errachidia.
- Réalisation des ouvrages d'art d'une piste à Taroudant, commune rurale d'Ouneine que les services du département de l'équipement ont goudronné en 2012 pour relier la commune d'Ouneine à la route principale qui mène à Taroudant.
- Travaux de maintenance et de reconstruction de 5 ouvrages d'art dont le pont de Tissaf dans la province de Boulemane et le pont de Zamrine dans la province de Khouribga.

DPA/OR	Réalisations	DPA/OR	Réalisations
Khouribga	33	Boulemane	1 pont
Tata	10	Khouribga	3 ponts
Errachidia	31	Khémisset	1 pont
Taroudant	13	Total	5 ponts
Total	87		

Avec :

- Financement : Banque Mondiale
- S. Ordonnateur Fonds de Développement Rural (FDR) : Gouverneur
- Validation études : Direction Provinciale de l'Équipement (DPE)
- Maître d'ouvrage : Direction Provinciale de l'Agriculture (DPA)

Avec ces réalisations, on a que l'aménagement des pistes rurales a permis de réduire les coûts de provisionnement en intrants et en denrées de base, d'écouler plus facilement les productions agricoles et d'améliorer l'accès aux services sociaux de base (centre de soins, écoles, etc.)

6 - PISTES RURALES DANS LE CADRE DU PDRMO PROVINCE DE BOULEMANE – FINANCEMENT FIDA

- **Données Générales:**

- Province : BOULEMANE
- Communes Rurales (10) + 2 Municipalités

- Superficie du projet : 528 000 Ha
- Nombre de bénéficiaires : 75 200
- Coût : 306 Mdh

- Composantes du projet :

- Renforcement des capacités locales ;
 - Aménagements et infrastructures socio-économiques ;
 - Intensification et diversification de la production agricole ;
 - Appui aux services financiers de proximité et promotion de la micro-entreprise ; ordination et gestion du projet.
- Réalisations des études sur un linéaire de 84 km ;
- 68 km en cours de réalisation sur 114 km prévus ;
- douars relevant de 9 communes rurales sont bénéficiaires de cette action sur les 12 communes concernées par le projet

- Un linéaire de 37.16 km est déjà réalisé (soit 32,6% du linéaire global)
- Le montant global est de 45 MDH soit 15 % du coût global du projet.

- Contraintes

- La prise en charge de la maintenance de la piste par les CR
- Le coût élevé par rapport au coût prévu initialement (zone de montagne)
- face au besoin énorme en la matière (905 km), le programme définitif n' a été arrêté qu' après un long processus consensuel
- de ciblage et priorisation avec les communes bénéficiaires.



7- PISTES RURALES DANS LE CADRE DU PDRMO PROVINCE DE BOULEMANE

Les principales caractéristiques de ces projets sont :

- Financement : FIDA/OFID
- S. Ordonnateur : DPA
- Validation études : DPA
- Maitre d'ouvrage : DPA

Recommandation

Parmi les principales recommandations :

- Coordination avec la DPE et province pour la complémentarité et la convergence des projets et programmes de pistes rurales ;
- Mobilisation des crédits à partir du FDR pour satisfaire progressivement les besoins émanant des PDD (905 km)

8- PISTES RURALES / PROJET DE DÉVELOPPEMENT RURAL DANS LES ZONES MONTAGNEUSES DES PROVINCES ERRACHIDIA, TINGHIR ET MIDELE

- Données Générales :

- Province : Errachidia, Tinghir et Midelt
- Communes Rurales (17) + 1 Municipalités
- Superficie du projet : 1.115.600 Ha
- Coût : 230 Mdh dont 160 Mdh FIDA (70%)

- Composantes du projet :

- Composante 1 : Renforcement des capacités locales ;
- Composante 2 : Amélioration des conditions de vie et des revenus par :
 - Protection des terres et des infrastructures ;
 - Désenclavement ;

- Adduction en eau potable (AEP) ;
- Développement de l'irrigation et promotion de l'économie de l'eau;
- Développement de l'élevage et des parcours.

- Composante 3 : Diversification des revenus.

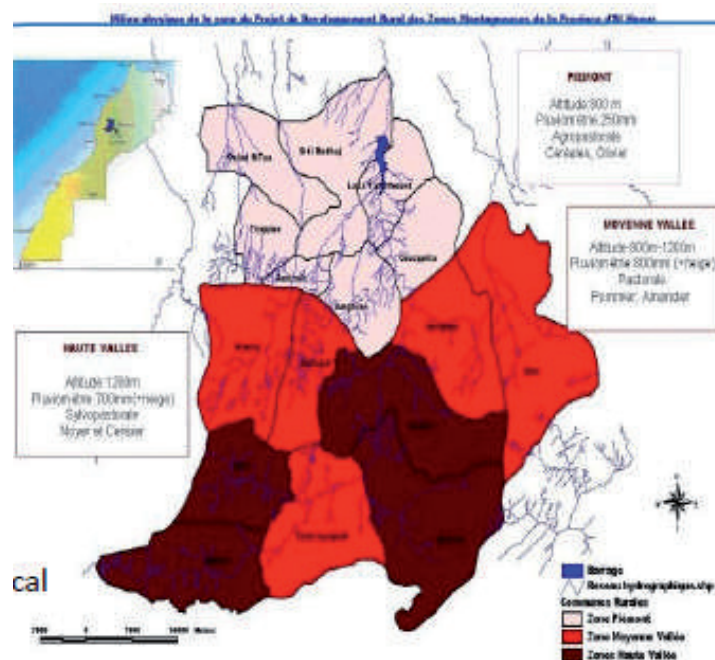


- 4 tronçons de routes rurales à caractère structurant d'un linéaire de 60 km en vue de relier plusieurs périmètres irrigués aux axes routiers et aux marchés (coût globale estimé à 48 MDh)
- Financement des pistes n'a pas été inclus dans le montage financier du projet.

9 - PISTES RURALES / PROJET DE DÉVELOPPEMENT RURAL DANS LES ZONES MONTAGNEUSES DES PROVINCES ERRACHIDIA, TINGHIR ET MIDELT

Les principaux impacts des pistes aménagées (études d'impact mi-parcours du PDRME):

- Coût d'utilisation des véhicules a diminué de 62% en passant d'une moyenne de 7.250 DH/an à 2.750 DH/an par véhicule ;
- Coût de transport des marchandises a diminué de 50% en passant d'une moyenne de 5 à 2,5 Dh/T/Km via les accès aménagés en routes goudronnées et de 30% en passant d'une moyenne de 7 à 5 Dh/T/Km via les accès aménagés en pistes revêtues.
- Coût de transport des passagers a diminué de 80% en passant d'une moyenne de 25 à 5 Dh/personne via les accès aménagés en routes goudronnées ;
- Temps des trajets ont diminué de 83% en passant en moyenne de 60 minutes par 10 km à 10 minutes par 10 km
- Influence positive sur la production agricole (augmentation de l'utilisation des intrants, écoulement des produits de récolte...) et développement des activités économiques des populations
- Amélioration de l'accès aux soins et à l'éducation ainsi que l'augmentation des échanges humains et commerciaux



10 - PISTES RURALES/ PROJET DE DÉVELOPPEMENT RURAL DANS LES ZONES MONTAGNEUSES DE LA PROVINCE D'AL HAOUZ

- Données générales:

- Coût global : 303 MDH
- Durée : 7 ans +2
- Communes : 17
- Population : 12000
- Douars : 465

- Composantes du projet :

217 PDD réalisé pour 370 douars;

- Le renforcement des capacités et la promotion du développement local
- L'exécution de programmes de développement :
 - Actions facilitatrices
 - Réhabilitation de périmètres de PMH
 - Conservation des eaux et des sols et améliorations foncières
 - Amélioration de la productivité des systèmes de production
 - Amélioration pastorale et sylvo-pastorale
 - Production et santé animale
 - Amélioration des infrastructures socio-économiques
- L'appui aux services financiers de proximité et aux micro-entreprises

Principales réalisations du projet

- Les principales réalisations sont :
- Réhabilitation des réseaux d'irrigation de 91 PI/ 4820 ha et 184 Kml de seguias;
- AEP de 92 douars: 167 Kml de conduite ;
- Stabilisation de 122,5 Km de pistes;
- Ouvertures de 117,5 km de pistes;
- Conservation des sols (correction des ravins 28.000 m³, aménagement banquette (2100 ha) et murettes en PS 400ha;
- Plantation de 195000 plants sur 2100 ha;
- Production et santé animale;
- Amélioration pastorale;
- AGR et micro-entreprises.

Ainsi, un désenclavement de 82 douars avec un coût de 92 MDH soit 30% du coût global du projet ;

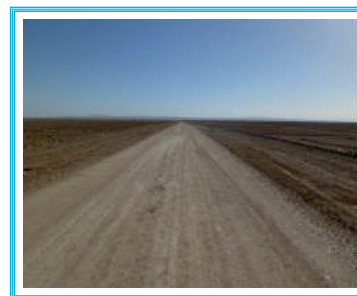
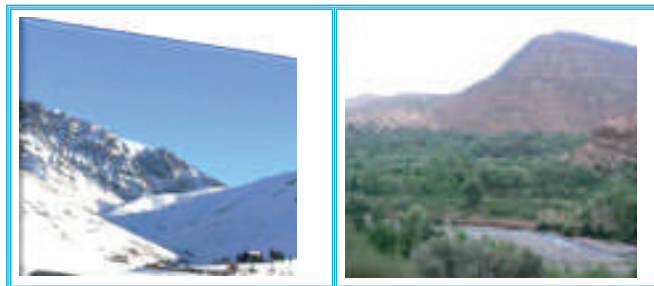
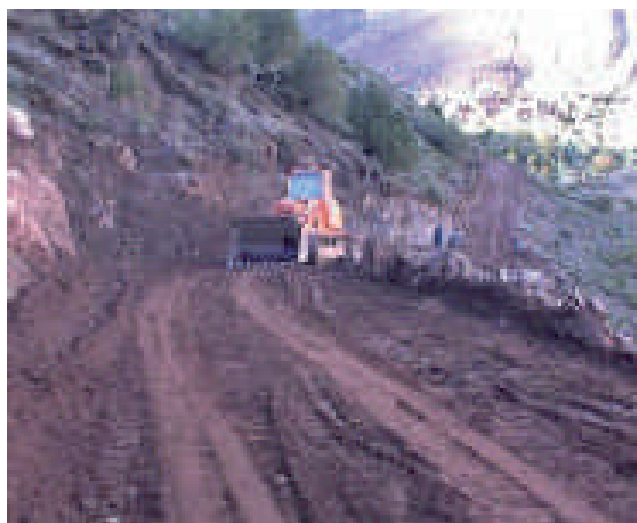
Avec un coût moyen de 546.000 DH/km;

- Impacts des pistes

Les principaux impacts sont :

- Réduction de l'enclavement des douars;
- Réduction de la précarité des conditions de vie des populations rurales:
- Accessibilité plus facile aux douars;
- Accès facile aux services socio-économiques (dispensaire, hôpital régional, établissements scolaires;
- Intégration des pistes aménagées dans les circuits touristiques

L'efficacité et la durabilité du service des pistes restent liées aux effets des écoulements des eaux superficielles (nécessité de protection adéquate)



STRATEGIES RELATIVES A LA MISE EN ŒUVRE DES CHEMINS FORESTIERS

Haut Commissariat des Eaux et Forêts et de la Lutte Contre la Désertification (HCEFLCD)

1- SITUATION ACTUELLE PROGRAMMES DE DEVELOPPEMENT DES CHEMINS FORESTIERS

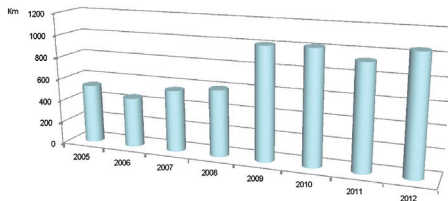
Les pistes forestières sont d'une grande utilité pour les populations rurales du fait qu'ils participent au désenclavement des agglomérations et facilitent les déplacements et les échanges commerciaux. Par ailleurs, les chemins forestiers jouent un rôle primordial dans la gestion, l'aménagement, la prévention des incendies et l'exploitation des ressources forestières.

Le niveau d'efficacité dans la gestion du domaine forestier dépend de la qualité et de la consistance des infrastructures existantes. Pour cela le HCEFLCD mobilise chaque année un budget important de l'ordre de 100 millions de dirhams en moyenne pour l'ouverture et la réhabilitation de pistes, soit un programme physique moyen annuel de l'ordre de 260 km d'ouverture et 770 km de réhabilitation et d'entretien de pistes.

Evolution des programmes physiques des chemins forestiers (2005 -2012)

Actions	Programmes physiques (Km)								Programme Financier annuel/moyen actuel (DH)		
	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Moyenne	Prix unitaire (x1000)	Financier (x1000000)
Réhabilitation des chemins	530	450	555	598	1 009	1 018	934	1046	770	80	60
Ouverture de chemins	170	193	198	229	360	293	299	344	260	160	40

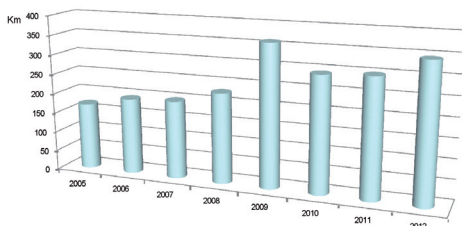
Evolution du programme de réhabilitation de chemins forestiers



Evolution des programmes physiques des chemins forestiers (2005 -2012)

Actions	Programmes physiques (Km)								Programme Financier annuel/moyen actuel (DH)		
	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Moyenne	Prix unitaire (x1000)	Financier (x1000000)
Réhabilitation des chemins	530	460	555	598	1 009	1 018	934	1046	770	80	60
Ouverture de chemins	170	193	198	229	360	293	299	344	260	160	40

Evolution du Programme d'ouverture de chemins forestiers



Actuellement, le réseau des chemins forestiers compte près de 18.513 Km, soit une densité de 0,3 à 4,9 ml/ha selon les régions et 0,2 ml/ha comme moyenne générale, ce qui est en deçà des normes techniques requises.

2- PROGRAMME DE DEVELOPPEMENT DES PISTES FORESTIERES

L'objectif escompté est d'aboutir, à long terme, à 5 mètres linéaires par hectare pour les forêts de production et à 3 mètres linéaires par hectare pour le reste des forêts. Le renforcement de ces infrastructures forestières vise en particulier à :

- L'amélioration de la gestion et de la surveillance du Patrimoine National Forestier ;
- La prévention et la lutte contre les incendies de forêts ;
- La valorisation des espaces et des ressources forestières ;
- La facilitation des déplacements et des échanges commerciaux ;
- La contribution aux efforts déployés en termes de désenclavement des agglomérations rurales situées à l'intérieur ou en périphérie des massifs forestiers.

3 - CONVENTIONS DE PARTENARIAT ETABLIES PAR LE HCEFLCD

Dans le cadre de l'approche partenariale adoptée par le HCEFLCD, des conventions sont conclues avec le département de l'équipement, les collectivités locales, les ONG et les ayants droit pour la réalisation de programmes complémentaires d'ouverture et de réhabilitation de pistes forestières.

Pour la période 2008-2012 ce partenariat a concerné 162 conventions établies avec les partenaires du HCEFLCD pour un programme physique de 747 km:

- Communes Rurales (92%)
- Ministère du Transport et d'Equipements (4%)
- Associations et ONG (4%)

La répartition de ces conventions par type d'aménagement est comme suit :

Actions	Nombre de conventions	%	Importance Physique (Km)
Aménagement, élargissement et réhabilitation de pistes	72	44,44	378
Construction et revêtement de pistes	36	22,22	250
Ouverture de pistes	54	33,33	119
Total	162	100,00	747

L'évolution du nombre de conventions de partenariat d'ouverture et de réhabilitation de pistes forestières pour la période 2008-2012 est donnée dans le tableau suivant

Désignation	2008	2009	2010	2011	2012	Total
Nombre de conventions	1	17	56	43	45	162
Importance physique (Km)	7	43	334	135	228	747

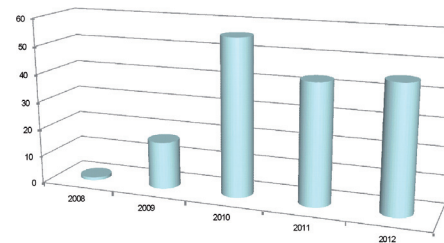
	Catégorie 1	Catégorie 2	Catégorie 3	Catégorie 4	Catégorie 5
Chiffre d'affaires (DH)	>3.000.000	2.000.000 3.000.000	1.000.000 2.000.000	300.000 1.000.000	<300.000
Cadres	Au moins 1	Au moins 1	Au moins 1	Au moins 1	
Techniciens					Au moins 1
Matériel					

Pour la période 2010-2012, 290 marchés de pistes sont passés avec les entreprises dont 85% engagés avec des montants inférieurs à 1 millions de dirhams (Catégories 4 et 5)

5 - STRATEGIE ACTUELLE ET A COURT TERME EN MATIERE DE PISTES FORESTIERES

La majorité des chemins forestiers a été construite au fil des décennies aux fins de gestion forestière. La plupart de ces routes assurent maintenant un accès polyvalent aux terrains boisés et une utilisation importante par d'autres utilisateurs dont les habitants des douars limitrophes enclavés.

Evolution du nombre de conventions de partenariat d'ouverture et de réhabilitation de pistes forestières pour la période 2008-2012



4 - QUALIFICATION ET CLASSIFICATION DES ENTREPRISES INTERVENANT DANS LE SECTEUR FORESTIER

La Commission nationale de qualification et de classification des entreprises intervenant dans le secteur forestier se réunit conformément aux dispositions des arrêtés précités, deux fois par mois, pour l'examen des demandes relatives aux qualifications et classifications présentées par les entreprises.

Les moyens matériels, humains et financiers exigés dans le cadre de la classification des entreprises intervenants dans le secteur des travaux d'ouverture, de réhabilitation et entretien des chemins forestiers sont :

Les méthodes et les approches actuellement adoptées en matière de planification, de définition, de conception et de réalisation des projets d'ouverture, de réhabilitation et d'entretien des chemins forestiers, peuvent être résumés comme suit :

Un programme décennal 2005-2014, relatif aux actions d'ouverture, de réhabilitation et d'entretien de chemins forestiers, a été arrêté sur la base d'une estimation des moyennes des réalisations physiques durant les années antérieures à 2005 au niveau de chaque unité de gestion

; L'identification et la proposition, par les unités déconcentrées, de projets de pistes forestières est conditionnée par certains facteurs et circonstances, notamment

les besoins en desserte pour améliorer l'accessibilité des espaces forestiers pour leur valorisation et gestion des risques d'incendie, et dans certains mesure pour satisfaire les doléances des populations riveraines en matière de désenclavement ;

La planification et la conception desdits projets sont menées suite à une visite technique de terrain par les responsables des unités de gestion, permettant ainsi d'arrêter et quantifier les prestations techniques, des chemins, à mettre en œuvre (longueur totale du chemin, le type, le nombre et l'importance des ouvrages d'art...) ;

Lesdits projets sont recadrés, normalisés, arrêtés et validés, chaque année à l'occasion des préparations des contrats programmes (respect des rotations, normalisation qualitative et quantitative, contrôle des coûts, opportunité, priorité, pertinence des projets...) ;

6 - DIAGNOSTIC DU SYSTEME ACTUEL DE CONCEPTION ET DE SUIVI DE PISTES FORESTIERES

La majorité des chemins forestiers sont construits ou réhabilités sans faire recours au préalable à une étude technique élaborée par des bureaux d'études spécialisés. Ce qui peut avoir des conséquences négatives en termes de durabilité de l'infrastructure et des ouvrages d'art, de risques à la sécurité publique et à l'environnement, et d'engendrer des critiques et contestations de la part des utilisateurs ;

Les méthodes, techniques et outils utilisés pour la planification, la conception et le suivi desdits projets restent rudimentaires. Une refonte de ce système devra être faite de concert avec les spécialistes du métier ;

L'état des chemins forestiers est évalué chaque semestre et consigné dans le registre des chemins forestiers détenu au niveau de chaque structure de gestion chargée de le mettre à jour constamment. Mais l'importance de ces chemins rend la tâche du diagnostic du réseau difficile, et de ce fait l'état réel de ces infrastructures reste mal connu ;

7 - STRATEGIE A MOYEN ET A LONG TERME EN MATIERE DE PISTES FORESTIERES

Cette stratégie elle concerne :

- Etat des lieux, diagnostic et cartographie des chemins forestiers ;
- Evaluer les méthodes, techniques et outils utilisés en matière de planification, de conception et de réalisation des projets liés aux chemins forestiers, en dégagant les points forts et les points faibles et en proposer les améliorations à y apporter ;

- Elaborer un « Manuel technique de Conduite des projets d'Ouverture, de réhabilitation et d'entretien des Chemins Forestiers ». Ledit manuel devra tenir compte des caractéristiques physiques de chaque chemin forestier (substrats, sols, pentes, Conditions climatiques, cours d'eau, etc.), définit les caractéristiques techniques des chemins, de leurs ouvrages d'art et des matériaux à utiliser, recommande les normes techniques pour chaque type de composante ou d'ouvrage d'art, ainsi que les outils techniques à utiliser pour une meilleure conception d'un projet de chemin forestier ;
- Élaborer un programme décennal de Chemins Forestiers en collaboration avec l'ensemble des parties prenantes (Equipements, Collectivités Locales, Agricultures, ONG, etc.) pour définir des projets ciblés et territorialisés d'ouverture et de réhabilitation de chemins forestiers, établir les liaisons appropriées pour favoriser l'efficacité, éviter le dédoublement des tâches et maximiser les occasions de partenariat ;
- Prévoir des sessions de formation dans le domaine de la conduite des projets d'ouverture, de réhabilitation et d'entretien des chemins forestiers au profit des agents de terrain



REHABILITATION DES ROUTES ET PISTES RURALES AU NIVEAU DES PERIMETRES IRRIGUES

Cas du Périmètre Irrigué du Souss-Massa

Adil BENNOUR¹

INTRODUCTION

L'aménagement hydro-agricole au niveau des périmètres irrigués comprend, autres que les opérations foncières de remembrement, la réalisation d'infrastructures diverses allant du réseau d'adduction et d'irrigation, d'assainissement et de drainage jusqu'à la mise en place **d'un important réseau de pistes et de voirie/**

- CADRE JURIDIQUE D'INTERVENTION-CIA-

• D'après l'article 12 du Code d'Investissement Agricole:

« Les équipements externe et interne sont exécutés par l'Etat ou par les offices régionaux de mise en valeur agricole agissant pour le compte de l'Etat. »

• L'article 10 du Code d'Investissement Agricole:

« L'équipement externe comprend, outre le remembrement, les ouvrages de retenue et de dérivation, les canaux principaux, secondaires et tertiaires, ainsi que les réseaux de colatures et d'une manière générale, Tous les aménagements hydro-agricoles réalisés à l'intérieur ou à l'extérieur des périmètres d'irrigation et permettant d'amener l'eau en tête des propriétés. »

1- IMPACT DES ROUTES RURALES

En plus des impacts positifs de la **facilité d'accès** aux Périmètres irrigués afin d'assurer l'exploitation, la maintenance et l'entretien des ouvrages hydro agricoles et du rôle important joué dans le transport des produits agricoles et leur valorisation, d'autres impacts sont recensés :

Ainsi, la figure suivante montre les principaux impacts des routes rurales dans les périmètres irrigués :



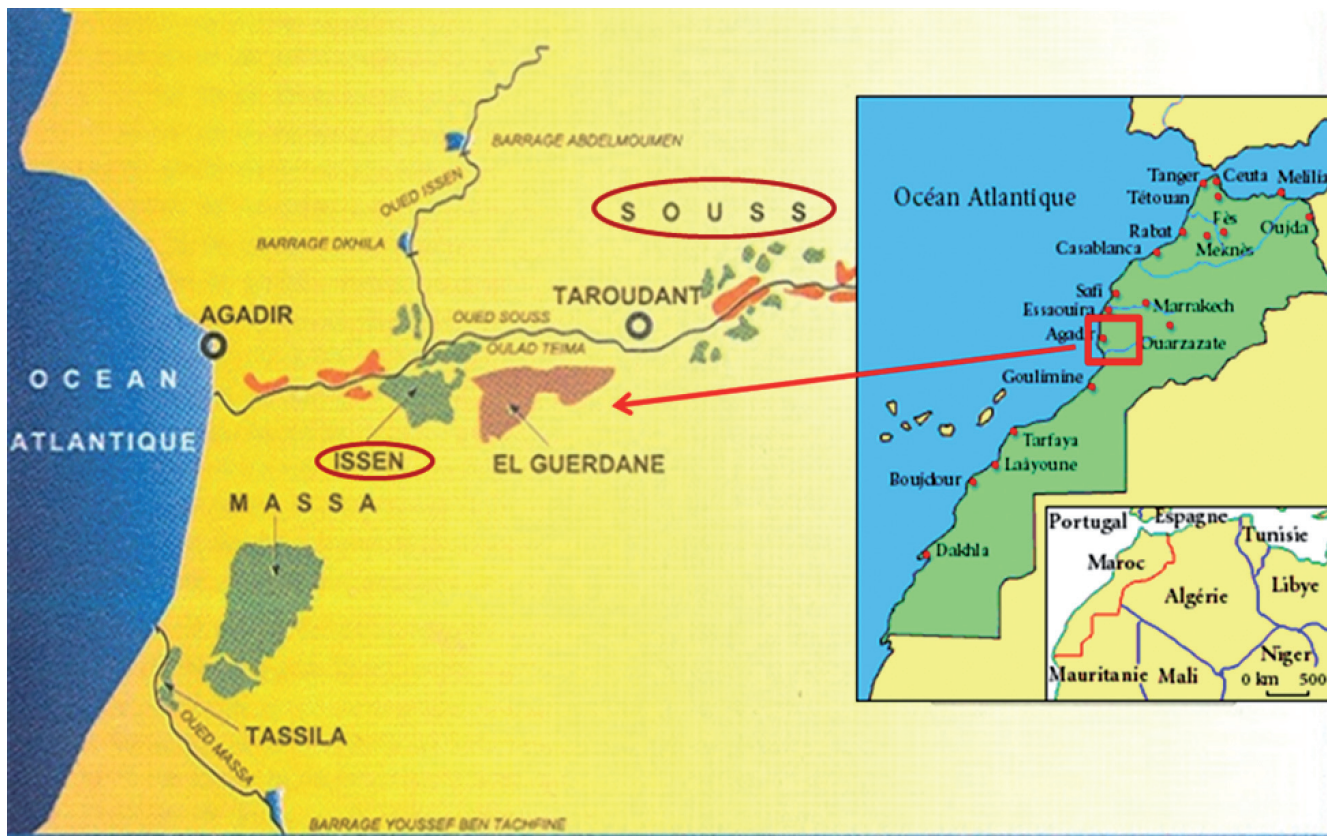
2 - FOCUS SUR LE PERIMETRE IRRIGUE DU SOUSS-MASSA – LOCALISATION

Le périmètre irrigué du Souss-Massa, dispose d'une importante infrastructure hydraulique et d'un important réseau de circulation.

Ainsi et compte tenu du rôle important du réseau de circulation dans le transport des produits agricoles, sa réhabilitation et son entretien **posent un problème** sérieux aux responsables de l'ORMVA et aux agriculteurs.



¹ Chef de Service de la Planification du Suivi des Aménagements Hydro-Agricoles / Direction de l'Irrigation et de l'Aménagement de l'Espace Agricole / MAPM



D'un autre côté, la recherche de moyens financiers pour améliorer l'état de ce réseau a été toujours une préoccupation constante du MAPM.

Dans ce sens, plusieurs actions d'entretien ont été entreprises en faveur de ces pistes à travers des programmes particuliers financés. Mais le caractère ponctuel de ces interventions a montré leurs limites.

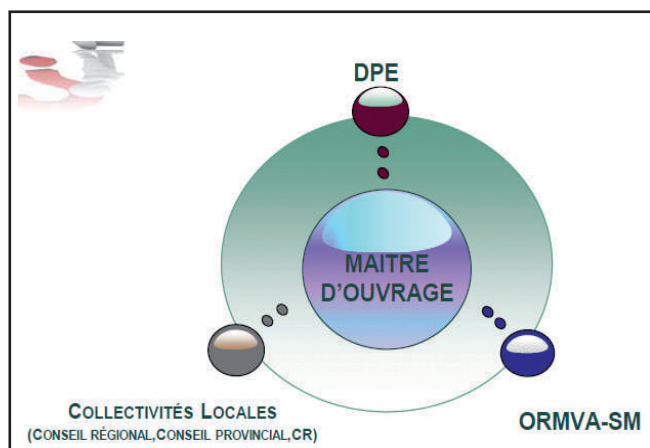
3 - PROBLEMATIQUE ET EBOUCHES DE SOLUTIONS

La problématique de gestion et d'entretien des routes rurales peut être expliquée par la question centrale suivante : la réhabilitation, et le financement, des pistes et routes rurales du périmètre de Souss-Massa sont la responsabilité de qui?

En effet l'entretien des pistes rurales réalisé par l'ORMVA SM se limite aux réseaux d'irrigation et d'assainissement, et tout ce qui est des pistes réalisées à l'occasion des travaux d'aménagement hydro-agricoles.

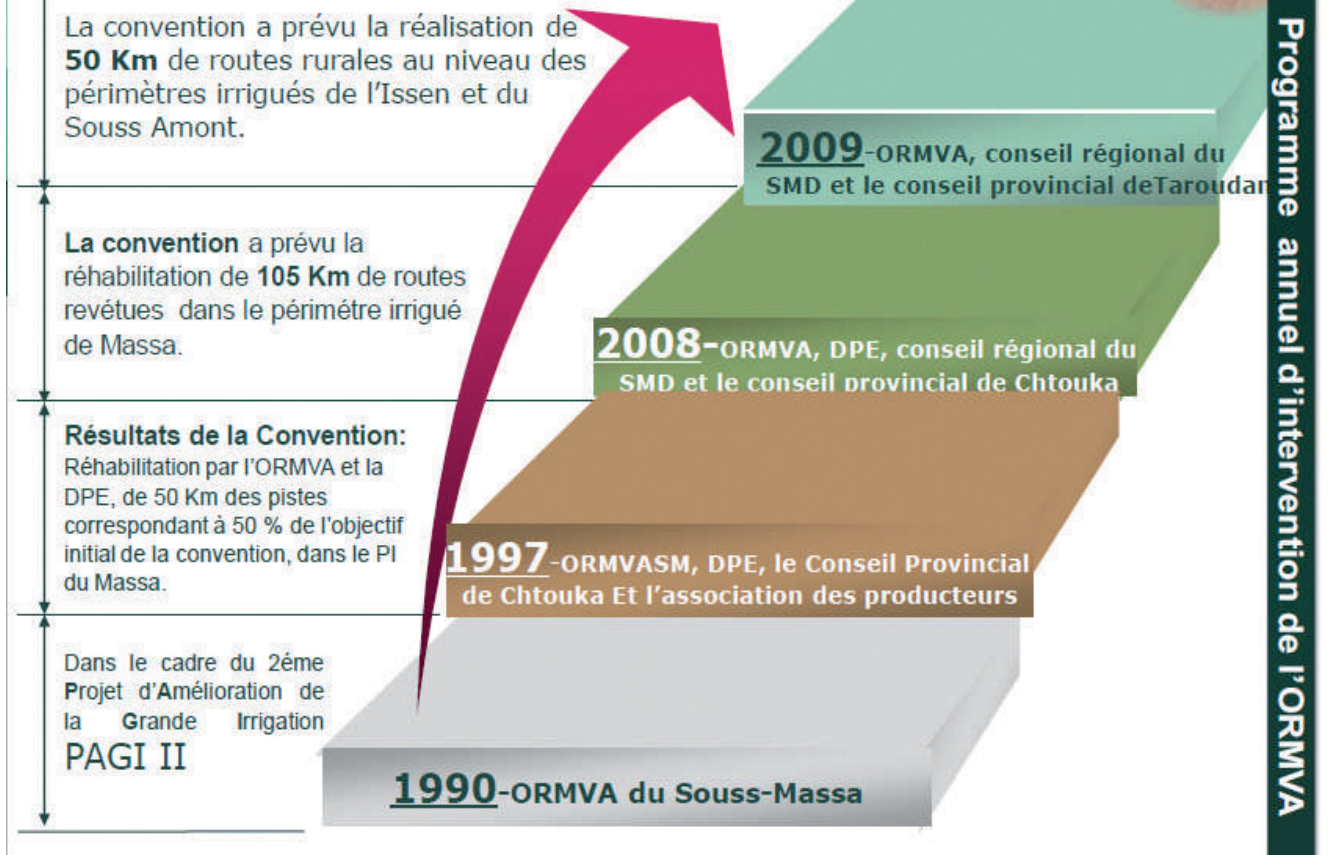
Ainsi, l'ORMVA n'a en charge que l'entretien des pistes d'exploitation desservant les grands canaux et stations de pompage, quant au reste du réseau de voirie devrait, en principe, être pris en charge par les autres partenaires concernés.

Devant le besoin très pressant par la population rurale, en matière de réhabilitation de pistes rurales et compte tenu que les programmes de financement de l'ORMVA SM ne pouvaient répondre au besoin des populations rurales qui ont apprécié la qualité des travaux de réhabilitation réalisés, **un travail collectif sous forme de partenariat entre les concernées s'impose et devient une solution incontournable.**



HISTORIQUE DE L'AMENAGEMENT ET D'ENTRETIEN DES PISTES AU PERIMETRE

EBAUCHES DE SOLUTIONS



• CONVENTION-2008

En effet, cette convention est pour la réalisation des travaux de réhabilitation des routes et des pistes à l'intérieur des périmètres irrigués de l'Issen et Souss Amont.

Il s'agit de la réhabilitation de 15 Km de routes revêtues et aménagement de 35 Km de pistes à l'intérieur des périmètres de l'Issen et Souss Amont.

• LES PRINCIPALES CARACTÉRISTIQUES

Coût : 20 MDH

Montage financier:

- MAPM : 13 MDH
- Conseil Provincial de Taroudant et CR : 5 MDH
- Conseil Régional su SMD : 2 MDH

Période de réalisation : 2008-2010

Consistance des travaux:

- Travaux de renforcement de la chaussée existante

- Calibrage des fossés
- Travaux de rechargement des accotements
- Travaux d'enduit superficiel

• MISE EN ŒUVRE DES SOLUTIONS

Au niveau de la convention 2008, les études ont présenté une nouvelle estimation du coût des travaux s'élevant à 52,5 MDH pour la réalisation d'une longueur de 47,5 Km. Ce qui a permis qu'un avenant à la convention initiale soit adopté dont le montage financier est comme suit :

- MAPM : 35,75 MDH
- Conseil Provincial de Chtouka Ait Baha : 11,25 MDH
- Conseil Régional SMD : 5,5 MDH

Ainsi on :

- La période de réalisation : 2012-2014
- Travaux en cours démarrage sur **8 Km** de pistes à l'intérieur du périmètre de souss Amont.

• CONVENTION-2009

Cette convention concerne la réalisation des travaux de réhabilitation des routes à l'intérieur du périmètre irrigué de Massa de la **province de Chtouka Ait Baha** Il s'agit de la réhabilitation de **105 Km** de routes revêtues à l'intérieur du périmètre de Massa. Avec les caractéristiques suivantes :

Coût : 35 MDH

Montage financier :

- MAPM : 25 MDH
- Conseil Provincial de Chtouka Ait Baha : 8 MDH
- Conseil Régional su SMD : 2 MDH

Période de réalisation : 2009-2011

Consistance des travaux :

- Travaux de renforcement de la chaussée existante
- Calibrage des fossés
- Travaux de rechargement des accotements
- Travaux d'enduit superficiel

• MISE EN ŒUVRE DES SOLUTIONS

Au niveau de la convention 2009, nous avons que seul l'ORMVA-SM a pu mobiliser en 2010, dans le cadre du Fond de Développement Rurale (FDR), **37 MDH** au lieu de **25 MDH** prévus initialement, ce qui a permis la réhabilitation de **80,20 Km (76 %** de l'objectif global de la convention) de routes revêtues à l'intérieur du périmètre de Massa.

4 - EVALUATION DE LA MISE EN ŒUVRE DES CONVECTIONS DE PARTENARIAT

• CONTRAINTES DE CE PARTENARIAT

- Lenteur dans la mobilisation des fonds prévus par certains partenaires, à cause de l'absence d'une visibilité de la programmation financière à court terme
- Ces conventions ne désignent pas les responsables des programmes d'entretien et de réhabilitation qui suivront les travaux (ces conventions doivent permettre de combler le vide juridique relatif à la désignation du responsable d'entretien)
- L'absence de la désignation d'une commission mixte à instituer en marge de ces conventions pour assurer le suivi des travaux et permettre à chacun des partenaires de participer, de suivre de près et d'émettre, en temps opportun ses suggestions et réajustements.
- Les normes d'aménagement des pistes et routes rurales au niveau des travaux lancés par les différents organismes ne sont pas harmonisés.

• ACQUIS DE CE PARTENARIAT

- Programmation d'un important programme de réhabilitation de pistes rurales.
- Mobilisation d'un grand nombre de partenaires : CR, CP, CR's, DPE, ORMVA....
- Bonne concertation, lors de la priorisation des interventions du programme et par conséquent une meilleure répartition des prestations au profit des usagers.
- Réalisation des économies au niveau des études et de passation des marchés des travaux.
- Modèle de coopération fructueux qui a pu réunir, d'une façon participative, le financement et l'encadrement technique nécessaires à la réussite de sa réalisation.
- Ce partenariat peut être étendu, par l'implication de plus d'intervenants notamment les producteurs.

5 - ETAPES DE MISE EN ŒUVRE DES PROJETS ET MODES D'AMMENAGEMENT ADOPTES

La mise en œuvre des projets de réhabilitation des pistes et routes rurales inscrits dans ces deux conventions suit les étapes classiques suivantes :

- Etudes d'exécution selon les normes décrites dans le « DAO » type de l'agriculture et en CPC du ministère de l'équipement et du Transport ;
- Etudes du DCE et du DAO;
- Exécution des travaux par des entreprises qualifiées et classées selon le système de qualification et classification du MAPM pour la composante pistes et routes rurales;
- Mobilisation de l'assistance technique et les laboratoires de contrôle pour le suivi et le contrôle des travaux en appui des équipes techniques de l'administration.

6 - RECOMMANDATIONS POUR LA PERENNISATION DES PISTES ET ROUTES AU NIVEAU DES PI

Parmi les principales recommandations :

- Révision des aspects organisationnels et institutionnels qui encadrent les conventions faisant l'objet de travaux de réalisation des pistes et routes rurales (l'expérience des conventions conclues a montré le désengagement des partenaires aboutit au retard dans la réalisation des projets ;
- Standardisation des normes d'aménagement des pistes et routes rurales au niveau des travaux lancés par les différents organismes, et surtout coordonner et harmoniser lesancements des projets des routes et pistes rurales entre ces organismes.

- Une clarification des responsabilités est nécessaire pour définir le partage des prestations afférentes à chacune des parties pour l'exécution des travaux de réhabilitation et surtout d'entretien et pérennisation du réseau des routes et voiries au niveau des périmètres irrigués;
- Responsabilisation de la population riveraine de la route rurale par leur implication directe dans la réhabilitation et l'entretien, via une approche participative (création des associations);
- créer un processus endogène de maintenance préventive grâce aux ressources humaines locales (création de l'emploi).
- Implication des grands producteurs dans le financement des programmes de réhabilitation et entretien des pistes et routes rurales (Cf. Expériences ORMVA's Gharb, Loukkos, Tadla et les sucreries).
- Désignation d'une commission mixte à instituer en marge de chaque convention de partenariat pour assurer le suivi des travaux et apporter les réajustements nécessaires en temps opportun.

CONCLUSIONS

- Lors des dernières années le partenariat a été concrétisé moyennant des conventions avec les conseils

provinciaux et communes rurales, le Conseil Régional de SMD et l'ORMVA.

- L'évaluation de ce processus a montré l'intérêt de ce partenariat qui a permis d'avoir une vision globale, d'accroître d'une façon considérable les réalisations et de mieux les répartir au profit des utilisateurs.
- Ce partenariat a permis de réaliser des économies dans la réalisation de ces projets. Il est recommandé d'impliquer plus de partenaires et de penser à étendre ce partenariat à d'autres projets.
- Cette multiplication et extension à autres projets, ne peut ce faire sans la capitalisation sur les expériences testées (cf. recommandations de l'évaluation du partenariat suscitée)
- Compte tenu du besoin important dans ce domaine, les différentes solutions opérées par les responsables n'ont pas encore malheureusement permis de résoudre structurellement et définitivement le problème.

Aujourd'hui les populations souffrent encore du manque d'accès, ce qui impose aux pouvoirs publics de s'investir dans la recherche de solutions adaptées avec des coûts supportables d'une part et de développer des mécanismes susceptibles d'impliquer le maximum d'intervenants en vue de régler ce problème de réhabilitation et d'entretien des routes rurales



INTRODUCTION

Ce travail est un extrait du projet de fin d'études de l'option d'étude de génie rural, il est réalisé par MM Ougmim et Sabry qui sont des élèves ingénieurs en génie rural sous l'encadrement de Pr. Bartali

Les routes rurales représentent un énorme investissement national et nécessitent un entretien adéquat pour les maintenir dans un état satisfaisant permettant d'assurer le libre passage des véhicules à une vitesse appropriée et avec des coûts d'utilisation réduits. Un entretien tardif ou insuffisant a pour effet d'augmenter les coûts ultimes de réparation, les coûts d'utilisation des routes, ce qui se répercute négativement sur l'économie et la sécurité.

Dans cette optique, les routes rurales permettent :

- Le désenclavement des douars et des zones
- La mise en valeur des ressources naturelles à travers la réalisation et la valorisation de ces ressources
- L'accès aux services de base
- L'approvisionnement des facteurs de productions pour améliorer les rendements

1 - PROBLEMATIQUE

La problématique de la gestion d'entretien des routes rurales traitée lors de cette étude, peut être représentée sous quatre dimensions :

- Dimension sociale qui met en évidence l'importance des routes rurale et le rôle essentiel dans la stratégie de développement social et économique du monde rural
- Dimension financière traitant le montage financier
- Dimension institutionnelle traitant les responsabilités des différents partenaires.
- Dimension technique mettant en évidence les obstacles dus à la nature du terrain

2 - INTERVENANTS

Les intervenants dans la réalisation des routes rurales selon l'étude sont en général :

- Le Ministère d'Equipement et du Transport (MET)
- Le Ministère d'agriculture et de Pêche Maritime (MAPM)
- Les organisations non gouvernementales (ONG)
- Les Entreprise.

3 - OBJECTIFS

La présente étude s'est fixé les objectifs suivants :

- Préserver les infrastructures de désenclavement
- Prendre en considération le caractère multidimensionnel de la problématique de la gestion des routes rurales.
- Capitaliser sur les efforts de différents intervenants dans les projets d'entretien des routes rurales.
- Mettre en valeur les expériences réussies à travers le Maroc.

4 - DEMARCHE

Quant à la démarche prise par le chercheur, elle s'est focalisée sur :

- Contact avec les intervenants dans la gestion des routes rurales.
- Examen des différents textes existants (Etude bibliographique)
- Etude de cas qui concerne la région du Gharb et celle de Chaouen.
- En dernier lieu des évaluations et présentation des recommandations en vue de l'amélioration de la gestion des routes rurales.

Texte juridique B.O 7 mars 1990

- Décret 02-83-620

Ce décret est relatif aux voix de communication qui distingue six types de réseau routier d'un côté et il Définit les responsables de l'entretien des routes rurales :

- Les voies de communication dont la construction et l'entretien sont à la charge des communes, sont classées dans le réseau communal ou réseau des routes communales - article 2.

¹ Etudiants en Genie Rural à l'IAV Hassan II

² Professeur à l'IAV Hassan II

- La construction et l'entretien du réseau communal sont assurés sur les crédits inscrits aux budgets des collectivités locales- article 4
- Le réseau communal comprend, les voies de communication non comprises dans les réseaux national, régional et provincial- article 5

5 - ETUDE DE CAS : GHARB

La région du Gharb représente un périmètre agricole très important et parmi les zones les plus arrosées au Maroc, toutefois, la structure pédologique est contraignante (argiles), et les routes rurales sont vulnérables aux dégradations du climat et du trafic en général. Ce qui a démontré que l'entretien de ces routes rurales est une action très difficile.

5-1 Rôle principal de l'ormvag dans l'entretien des routes rurales

L'entretien réalisé par l'ORMVAG a concerné :

- Les canaux d'irrigation (368 km)
- Les équipements (bornes)
- Les pistes rurales (1366 km)
- 67 Stations de pompage

Zone irriguée	76%	1041,2
Zone Bour	24%	324,8
Total	1366	

Département Gestion des Réseaux, ORMVAG

Tableau 1: linéaire de piste par zone

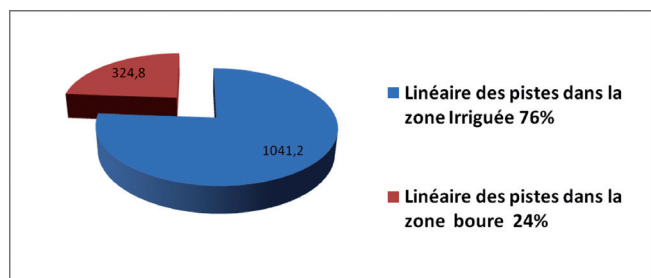


Figure 1: linéaire de piste par zone

- Le choix des pistes à entretenir

Quant au choix des pistes à entretenir, il est conditionné par leur juxtaposition aux canaux d'irrigation. (Voir les photos)

- Entretien



- Création



5-2 . Etat des pistes /ORMVAG

- Reconnaissance des dégradations



Souk TLETA nord 3



Zone Bour

En effet, suite aux dégâts causés par l'inondation de 2009, l'état des pistes au Gharb s'est beaucoup dégradé (Voir les photos).



Piste longeant S6 reliant le bloc 128 à 129/ CR Rmila



Piste reliant le bloc 23 à 25 secteur EST

5-3 Problématique des routes rurales dans le GHARB

L'état trop dégradé des routes et les contraintes financières limitées constituent le principal handicap de l'entretien des routes rurales dans la zone. En plus, les aménagements sommaires réalisés auparavant ne sont pas durables.

En général, les pistes du Gharb se caractérisent par :

- Une capacité financière limitée des intervenants
- Des aménagements sommaires non durable
- Un problème Social

Solutions ?!

Le **Plan directeur des pistes agricoles dans la zone d'action de l'ORMVAG** présente une des solutions proposées et dont les partenariats sont de deux types :

- Partenariat ORMVAG-Communes rurales
- Partenariat avec les sucreries

5-4 Intervenants dans les routes rurales au GHARB

Les intervenants dans les pistes au GHARB ont pensé à se regrouper pour dépasser les contraintes rencontrées.

Ces principaux intervenants sont :

- Le Conseil provincial
- Le Conseil régional
- Les Communes rurales
- L'ORMVAG
- Les Sucreries
- Les ONG

5-5 Plan directeur des pistes agricoles dans la zone d'action de l'ORMVAG

Pendant la période de 2009 à 2013, le plan directeur a pu réaliser :

- La création de 171 km
- L'entretien de 167 Km

Ainsi, la réparation de la longueur en Km réalisée par province et par commune est présentée dans le tableau suivant, en plus des montants de réalisation.

Province	Nombre de communes	Longueur (km)	Montant (MDhs)
Kenitra	5	124	61
Sidi Kacem	10	154	70
Sidi slimane	4	77	47
Total	19	355	178

Tableau 2: Réparation de la longueur en Km réalisée par province et par commune

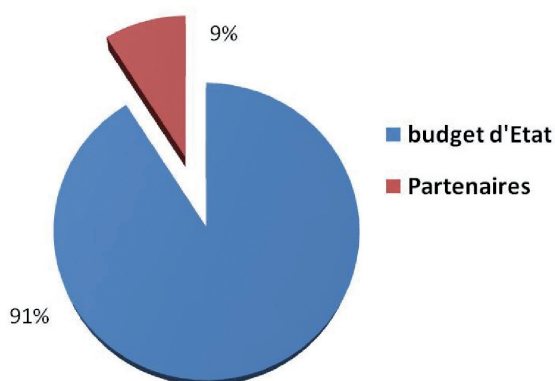
Le tableau suivant synthétise aussi la situation et les réalisations du plan directeur par province au niveau de la région du Gharb

Province		Étu- des	Assis- tance techni- que	Entre- tien (km)	Création (km)
Kenitra	Linéaire			70	54
	Montant (MDHS)	0.7	0.9	22.8	36.6
Sidi kacem	Linéaire			72	82
	Montant (MDHS)	1.1	1.1	20.8	47
Sidi slimane	Linéaire			28	49
	Montant (MDHS)	0.6	0.6	11.4	34.4
Total	Linéaire	-	-	170	185
	Montant (MDHS)	2.4	2.6	55	118

Tableau 3: Situation et réalisations du plan directeur

Quant à l'Etat d'avancement du plan directeur des pistes agricoles on a que:

- L'état d'avancement d'Entretien est de 100%.
- L'état d'avancement de Création est à 85%.

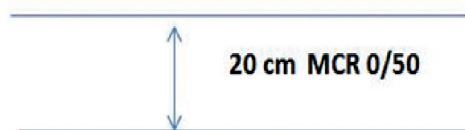


• **Budget d'Etat :** ORMVAG

• **Partenaires :** Conseil provincial, régional...

a. Consistance des travaux: entretien

Concernant l'entretien au niveau de la zone, il n'a commencé qu'en 2009 et dont les caractéristiques et la situation sont présentées dans la photo suivante :



b. Etapes de l'entretien

Les principales étapes d'entretien réalisées sont :

- La Décapage
- Le Compactage
- La Couche de tout venant



Décapage



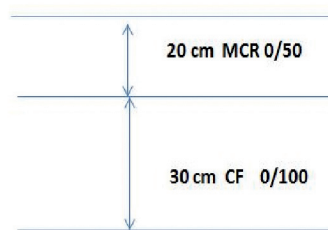
Compactage



Couche de tout venant

Source: ORMVAG

c. Consistance des travaux: création



5-6 Convention 2009-2012

Cette convention a comme principal objectif est de définir le partage des responsabilités et des prestations

a) Consistance des travaux

Cette convention concerne :

- L'Entretien de 121 de km
- La Création de 84 km

b) Responsabilités:

Les principales attributions des partenaires sont :

- Les contributions financières.
- Le Contrôle et suivi

c) Les communes concernées

Ci-dessous, la répartition des communes bénéficiaires par province :

KENITRA	SIDI KACEM
CR BENI MALEK	CR NOUIRATE
CR SIDI MOHEMD LA-HMER	CR HOUAFATE
CR ALLAL TAZI	CR SAFSAF
CR MOGRANE	CR SIDI ELKAMEL
CR BOUMAIR	CR RMILA
CR DAR BEL AMRI	CR DAR ASLOUJI
CR SFAFAA	CR ZIRARA
CR OULED HCINE	CR CHBANATE
	CR BIR TALEB
	CR KHNICHETE

Tableau 4: Répartition des communes bénéficiaires par province

d) Les obligations des parties

1) Les communes rurales

Les obligations solidaires du conseil régional, des conseils provinciaux et communes rurales concernées se déclinent comme suit :

- La mobilisation de la contribution financière nécessaire à la réalisation du projet d'un montant de 15.100.000DHS
- La désignation des représentants des collectivités locales pour le suivi et la réception des travaux.

2) ORMVAG

- La coordination du projet
- Le lancement des appels d'offres (étude, assistance technique et exécution) relatifs à la réalisation des travaux d'entretien et de création des pistes.

e) Montage financier

Les contributions des différents partenaires sont présentées dans le tableau suivant :

Partenaire	Montant de la contribution(DHS)
Ministère de l'agriculture et de la pêche maritime/ORMVAG	70.000.000.00
Conseil régional	2.570.5000.00
Conseil provincial	2.570.000.00
CR Beni malek	220.000.00
CR Sidi Mohehd lahmer	350.000.00
CR Allal tazi	351.000.00
CR Mograne	382.000.00
CR BOUMAIR	400.000.00
CR DAR BEL AMRI	210.000.00
CR SFAFAA	354.000.00
CR OULED HCINE	210.000.00

Tableau 5: Contributions des différents partenaires

• Montage financier des communes

Quant aux contributions par commune on remarque que la CR BOUMAIR et CR MORGANE ont contribué le plus dans cette convention au niveau de la province de Kenitra.

La figure suivante présente les contributions et le montage financier par commune dans la province de Kenitra

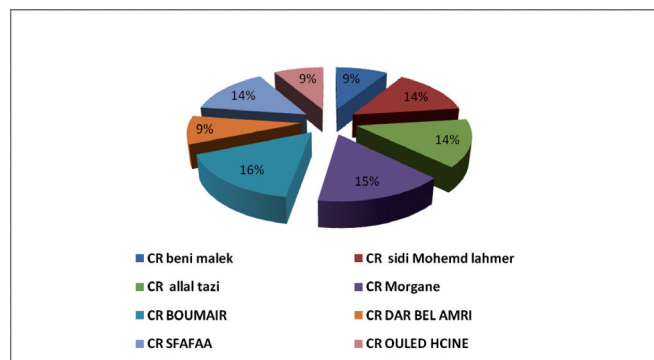


Figure 2: Contributions et le montage financier par commune dans la province de Kenitra

f) Les réalisations

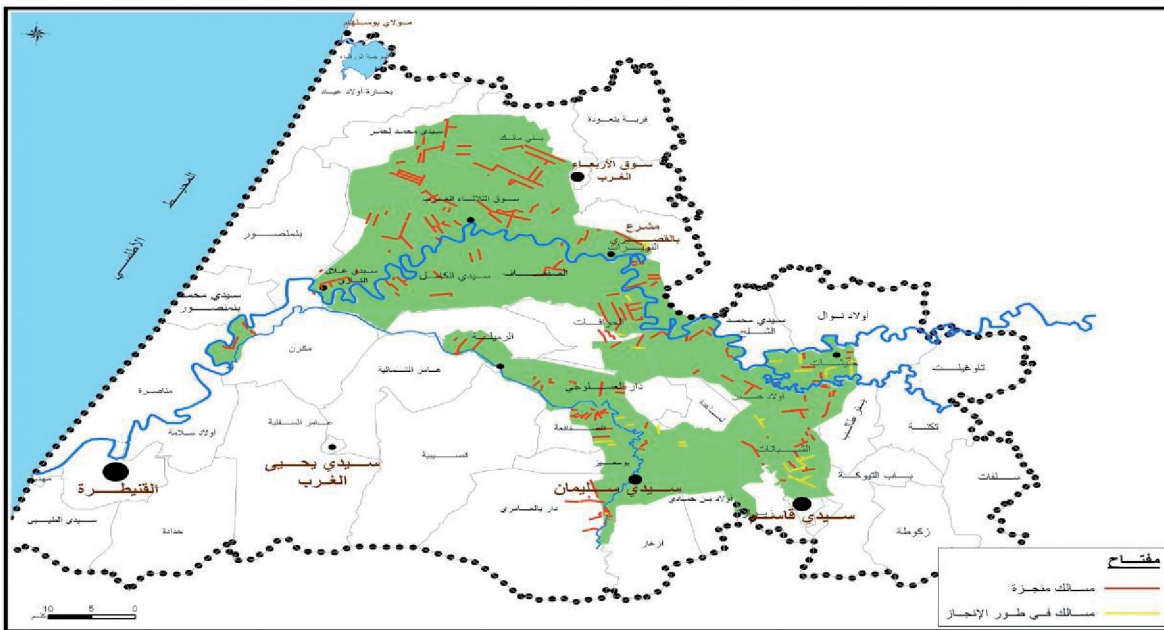
Les réalisations sont classées en deux types comme suit :

i. L'Entretien qui est à 100% et concerne :

- Travaux des pistes: 300 DH/ml
- Passages busés : 20000 DH/ouvrage
- Assistance Tech: 35000 DH/Km

ii. La Création qui est à 90% et concerne elle aussi :

- Travaux des pistes: 550 DH/ml
- Passages busés : 500 DH/m
- Assistance Tech: 35000 DH/Km



Carte des pistes agricoles réalisées dans cadre de programme directeur

g) Les contraintes de la convention

Les contraintes rencontrées lors de la mise en œuvre de cette convention sont :

- Des contraintes sociales
- Des contraintes liées aux problèmes d'Exécution
- Des contraintes dues au non respect d'engagement financier des intervenants

5-7 Convention avec les sucreries-2010

Cette convention vise :

- L'amélioration des conditions d'acheminement de la production des cultures sucrières aux usines.
- L'amélioration des accès aux parcelles en périodes pluvieuses.

a) Consistance des travaux:

- L'entretien de 34 Km des pistes

b) Responsabilités

- Contrôle et gestion des marchés par l'ORMVAG

c) Les obligations des parties

• L'ORMVAG

- La coordination du projet
- Le lancement des appels d'offres (étude, assistance technique et exécution) relatifs à la réalisation des travaux d'entretien et de création des pistes.

• LES SUCRERIES

- La mise à la disposition de L'ORMVAG de moyens financiers arrêtés précédemment pour la réalisation des travaux d'entretien.

d) Montage financier

Le tableau suivant illustre les contributions de chaque partenaire de cette convention.

Partenaire	montant donné
ORMVAG	8 .000.000
Groupe des sucreries	4.000.000

Tableau 6: Contributions de chaque partenaire

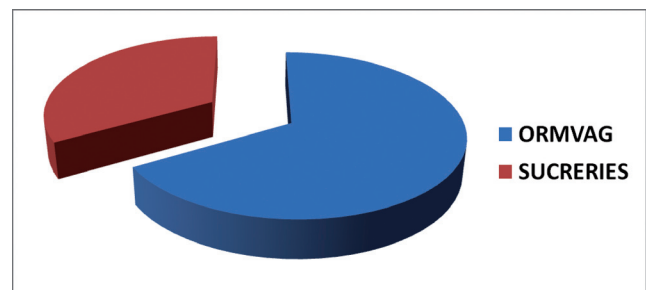


Figure 3: Contributions de chaque partenaire

e) Les réalisations

Entretien de 30.4 Km (100%)

L'entretien a permis :

- L'Acheminement facile des cultures sucrières
- L'Amélioration d'accès aux parcelles (Voir les photos)



f) Bilan des conventions

Les deux conventions ont permis:

- Le désenclavement d'une grande partie de la population du Gharb inondée en 2009
- Le Développement agricole de la région à travers la facilité d'accès aux parcelles, la commercialisation des produits agricoles locaux;
- La baisse du coût d'exploitation des véhicules et la réduction de moitié du temps d'accès aux services sociaux et aux marchés;

Ainsi, ce type de convention, réussie, va encourager les communes à développer d'autres partenariats d'intérêt intercommunal.

6 - ÉTUDE DE CAS : CHAOUEN

Dans, le cas de Chaouen, on a étudié l'expérience des groupements de communes en matière de désenclavement.

Le groupement étudié est : le Groupement « ATTAOUEN »

a. Cadre juridique des groupements de communes

Charte communale, Publié au Bulletin officiel Le 21 novembre 2002

La charte dans le volet coopération des communes et

précisément les articles 79, 80, 81, 82, 83 définit les modalités de création, gestion et financement des ces groupements.

Article 79 : Les communes urbaines et rurales peuvent constituer, entre elles ou avec d'autres collectivités locales, des groupements de communes ou de collectivités locales, pour la réalisation d'une œuvre commune ou pour la gestion d'un service d'intérêt général du groupement.

Article 81 & 82 : Le groupement de communes urbaines et rurales ou de collectivités est un établissement public doté de la personnalité morale et de l'autonomie financière, administré par un conseil du groupement dont le nombre des membres est fixé, sur proposition des collectivités associées par arrêté du ministre de l'intérieur.

Le groupement de communes «Attaouen est créé par l'arrêté ministériel N° 117 du 3/7/2000.

Ce groupement est constitué par 33 communes rurales, administré par un conseil de groupement constitué des présidents de communes.

b. Objectif du groupement :

L'objectif du groupement est l'ouverture et l'aménagement des pistes pour le désenclavement d'une population rurale qui représente 93% de la population dans la province, soit une population de 400.000 hab, et 935 DOUARS (Source groupement Attaouen province de Chefchaouen).

Ainsi, les Engins de travaux constituent le grand souci des groupements de désenclavement pour les acquérir.

Deux années entre l'arrêté de création (2000) le début des travaux du groupement (2002)

• Financement de l'acquisition des engins

	Montant en (Dh)
le conseil provincial de Chefchaouen 13%	2.740.581
Conseil de la région Tanger-Tetouan 21%	4.274.675
Ministère de l'Intérieur 17%	3.500.000
Agence de Promotion et Développement du Nord 10%	2.098.800
Groupement de Communes 39 %	8.128.700
Total	20.742.756

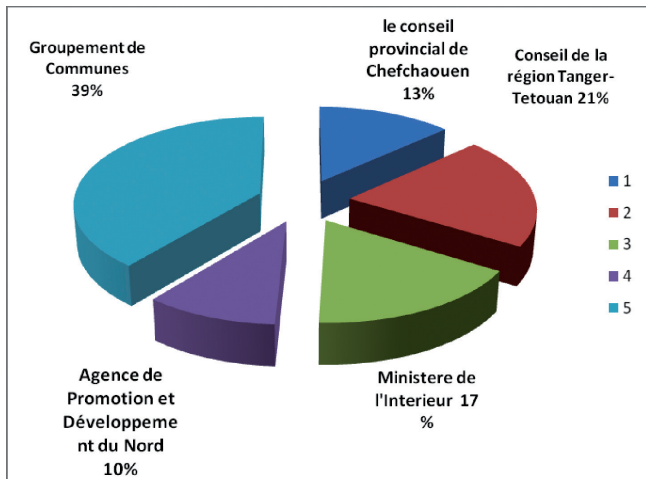


Figure 4: Financement de l'acquisition des engins

c. Expérience des groupements de communes en matière de désenclavement

• Mécanisation des travaux

Etude de cas : Groupement « ATTAOUEN »

Les travaux d'entretien et d'ouverture des pistes réalisés par le groupement sont entièrement mécanisés, toutefois le groupement ne fait pas appel à la main d'œuvre locale.



NOMBRE	LES ENGINS
2	CHARGEUR A CHAINES 963 CWD
2	H 120 NIVELEUSES
3	CHARGEUR A PNEUS 938 G ,938 H ET 924 GZ
1	COMPACTEUR BOMAG
1	BULLDOZER D6N
1	PELLE HUDRAULIQUE M315D
3	CAMION A BENNE
3	CAMIONS CITERNE
1	CAMION REMORQUE PORTE CHAR ET BENNE
1	CAMION A ETRAVE 4X4
2	PIC-UP 4X4 DOUBLE CABINES
1	PIC-UP SIMPLE CABINE
1	PARTHNER

Tableau 7: Parc des engins

d. Personnel et recettes de fonctionnement :

Le personnel du groupement est constitué des conducteurs d'engins et mécaniciens, administrateurs

e. Les recettes de fonctionnement du groupement :

La source principale de financement du groupement est le versement de 5 % des recettes de TVA des communes du groupement.

f. Fonctionnement du groupement

Le groupement travaille suivant deux programmes :

- Le premier concerne le **programme normal** :

Chaque commune a le droit de bénéficier pendant 15 jours de l'exploitation des engins pour l'entretien ou l'ouverture des pistes identifiées pour les quelles elle devait établir un planning de travaux auparavant.

• Le deuxième concerne le **programme d'urgence** :

Toute commune du groupement peut faire appel au groupement pour intervenir sur des pistes rompues suites aux conditions climatiques ou glissement de terrain engendrant l'enclavement total des populations.

ANNEE	NBR CR	NBR DOUARS	NATURE DES TRAVAUX		(Km) TOTAL
			AMENAGEMENT	OUVERTURE	
2002	3	22	111,00	7,00	118,00
2003	7	44	285,00	18,00	303,00
2004	9	80	395,00	14,00	409,00
2005	12	109	555,00	83,00	638,00
2006	16	139	463,00	33,00	496,00
2007	17	111	328,00	30,00	358,00
2008	12	128	616,00	70.5	686.5
2009	8	70	371.30	20.50	391.20
2010	7	70	.397.20	1.00	398.20
2011	9	83	658.70	23.00	681.70
2012	9	92	328.50	35.80	364.30
TOTAL		948	4418.70	335.80	4754.50



**Liaison entre douars commune Rural
Beni Mansour**

ANNEE	NBR CR	NBR DOUARS	NATURE DES TRAVAUX		en (Km)TOTAL
			AMENAGEMENT	OUVERTURE	
2003	2	9	70,00	7,00	77,00
2004	2	6	31,00		31,00
2005	2	4	17,00		17,00
2006	8	40	45,00	5,00	50,00
2007	14	53	108,00	31,00	139,00
2008	20	80	162,00	21,00	183,00
2009	13	60	358,50		358,50
2010	31	200	1127,70	9,00	1137,70
2011	28	147	971,50	19,00	990,50
2012	6	11	44,50	28,50	73,00
TOTAL		610	2936,20	120,50	3056,70

Tableau 9: Travaux réalisés par le programme d'urgence



Intervention pour le déneigement CR Talambot

g. Les engagements des parties

• Groupement ("الجماعات" التعاون) est responsable de :

- 1) Fournir les engins nécessaires à la réalisation des travaux
- 2) Assurer le transport des engins vers la commune
- 3) Prendre en charge l'achat des pièces de rechange

• La Commune

- 1) La commune doit respecter le délai de 15 j qui lui est réservé
- 2) La commune se charge de fournir le gasoil pour les engins

3) Elle assure la sécurité et la protection des engins hors travail

h. Spécificité des pistes rurales dans la région de chefchaouen

Les routes sont vulnérables aux dégradations dues au :

- Relief accidenté
- Zone de fortes pluies
- Glissement des terrains
- Sol meuble

i. Analyse des prestations et défis liés à l'expérience du groupement

L'expérience du groupement de chefchaouen est considérée comme une réussite vu l'impact très positif constaté sur la population rurale suite aux taux de désenclavement réalisés par des moyens minimes déployés par les communes, malgré de nombreuses contraintes et défis à surmonter et qui ont plusieurs aspects :

- Aspect technique:

Les principaux problèmes sont dus au glissement de terrain



Coupure de piste dans des zones critiques engendrant l'enclavement des douars

- Aspect technique :

- Le niveau d'aménagement des routes rurales est très sommaire ;
- Le groupement ne fait pas appel aux prestations d'un bureau d'étude sachant la présence d'un réseau hydrographiques denses d'où des coupures très fréquents pendant les périodes pluvieuses dans les zones de franchissement des oueds faute d'absence des passages busés et ouvrages de franchissement

- Aspect RH et Formation :

Le Staff administratif et technique du groupement ne bénéficie d'aucune formation en vue d'améliorer la qualité des prestations et planification des interventions sauf la formation initiale des conducteurs des engins

- Aspects financiers

Le groupement sera amené dans le futur à :

- i. Augmenter le budget alloué à l'achat des engins pour faire face aux pressions exercées pendant les zones pluvieuses,
- ii. Réaliser des prestations d'étude avec un niveau d'aménagement amélioré permettant une durée plus longue d'exploitation des pistes

Ceci nécessitera la recherche de nouveaux mécanismes de financement

- Aspect social :

Tous les projets de désenclavement sont en principe destinés aux populations rurales. Celles devraient donc être impliquées à travers une approche participative, et consultées lors de toute prise de décisions pour mener à bien ces projets

Le groupement Attaouen est située dans une zone où cette approche est plus que nécessaire vue la sensibilité de la zone et le besoin de pérenniser les projets de route

RECOMMANDATIONS D'ORDRE TECHNIQUE

- Appliquer les techniques adaptées aux routes rurales tenant compte des spécificités locales (climat, trafic, matériaux...) et économiquement avantageuse telles que le traitement par la chaux.
- Encourager le revêtement des pistes agricoles afin de prolonger leur durée de vie et réduire le coût de leur entretien.
- Penser au renouvellement des conventions, et encourager la participation des autres partenaires.
- Développer la concertation avec les usagers et favoriser la participation des bénéficiaires dans les projets d'entretien et de gestion des routes rurales.
- Encourager l'intéressement et le développement des PME locales pour la réalisation des travaux d'entretien de faible importance.

