

## LA ROUTE FACE A L'EVOLUTION DES INTERVENANTS.

Par M<sup>r</sup> Karmouni

### INTRODUCTION :

les intervenants dans la réalisation de l'équipement d'infrastructure de transport qu'est la Route sont au nombre de trois :

- 1/ — L'Administration, représentée par les services de la Direction des Routes et de la Circulation Routière, et qui sont chargés de la planification, de la conception, du contrôle de la réalisation et enfin de l'exploitation et de l'entretien de la route, qui est un moyen essentiel de toute politique d'aménagement du territoire et qui en tant que tel doit viser la satisfaction des besoins actuels et prévisibles de transport de la collectivité

Pour ce faire l'Administration en tant que maître d'ouvrage et maître d'œuvre à la fois, fait appel à deux autres intervenants qui sont :

- 2/ — Les bureaux d'Etudes et Organismes de Contrôle, les premiers intervenants tant au niveau des études générales Technico-économiques qu'au niveau des études d'exécution. Les seconds intervenants : principalement au niveau des études d'exécution et au niveau de la réalisation.
- 3/ — Enfin, les Entreprises dont la mission est la construction des ouvrages.

Les Bureaux d'Etudes comme les entreprises se devant d'assurer les prestations qui doivent satisfaire aux trois critères, qualité, délai, coût.

D'autres intervenants qui, sans apparaître en première ligne, jouent également un rôle non moins essentiel dans la gestation de ces projets routiers : les corps des élus.

## **1. L'Administration :**

### **1.1 — HISTORIQUE DE L'INDEPENDANCE A 1973 :**

A l'indépendance le Ministère des Travaux Publics reprenait les attributions et l'organisation de la direction de T.P. qui assurait les Services Ordinaires, Maritimes, les Chemins de Fer, l'Hydraulique et les Bases Aériennes.

#### **1-1.1 — ORGANISATION DES SERVICES DU M.T.P.C.**

Au niveau central le 2ème Bureau Technique était chargé des questions routières.

En 1962 une inspection générale des routes a été créée. C'est à elle que furent rattachés le 2ème B.T. et les circonscriptions du Nord et du Sud.

Au niveau extérieur les circonscriptions Nord et Sud étaient subdivisées en 9 Arrondissements, une subdivision autonome et 38 Subdivisions Territoriales. Les limites des Arrondissements et Subdivisions correspondaient aux limites des provinces et préfectures. Plusieurs Arrondissements regroupaient plusieurs provinces dont certaines correspondaient à des Subdivisions.

Cette organisation qui s'articulait autour des deux circonscriptions ne permettait pas d'avoir une politique homogène et uniforme en matière de construction, d'entretien et d'exploitation routiers. Cette organisation qui fonctionnait dans des conditions acceptables n'a suivi ni l'évolution politique du pays ni s'est adaptée à la complexité des problèmes routiers. Elle est restée celle de la Direction des T.P. D'où la nécessité de créer une Direction des Routes.

#### **1-1.2 — LA CREATION DE LA DIRECTION DES ROUTES :**

Conscients que l'évolution technique des problèmes routiers nécessite qu'ils soient traités au niveau du Ministère par un organisme unique et responsable, Le Ministère des T.P.C. a entrepris durant l'année 1972 une étude de réorganisation des services routiers. Confiée au BCEOM et menée avec la participation de cadres nationaux au département, cette étude fut achevée en Octobre de la même année sur la conclusion de créer une Direction des Routes au même niveau de responsabilité que les directions centrales.

Cette Direction créée en 1973 se trouvait confiée les missions ci-après :

- Diriger l'ensemble des services routiers en vue d'obtenir une meilleure efficacité du Ministère.
- Rechercher la meilleure planification et la meilleure programmation des investissements.
- Normaliser les Techniques
- Optimiser les ressources humaines et matérielles.
- Recherche de la meilleure représentation du Ministère des T.P.C. vis-à-vis des autorités locales et des corps élus.

## **1-2 - Evolution et mutation durant la dernière décennie :**

Cette création vient à point nommée, c'est-à-dire à la veille du lancement du programme ambitieux d'équipement routier contenu dans le 4ème plan de développement économique et social dont l'enveloppe était de 1,04 Milliards de DH (voir annexe).

Pour ce faire la Direction des Routes a dû s'organiser en 4 Divisions : Technique, Administrative, Programmation, Entretien et exploitation de la route. Chacune de ces divisions était chargée d'animer et de coordonner les actions des arrondissements.

Les services extérieurs étaient constitués d'arrondissements et de subdivisions.

Il est à signaler qu'en 1977 le Ministère des Travaux Publics et des Communications (T.P.C) s'est scindé en deux ministères : Le Ministère de l'Equipement a qui fut rattachée la D.R. et le Ministère des Transports.

Pour coller au terrain et devant de nombreux ajustements du découpage administratif le Ministère de l'Equipement, dans le souci de rester à la hauteur de sa mission technique, économique et sociale, a entrepris dès le début de 1982 et par ses propres moyens de profondes transformations de l'organisation tant au niveau central qu'au niveau extérieur.

C'est ainsi que par décret n° 2-82-285 du 20 Joumada II 1403 (4 Avril 1983) la nouvelle organisation a été rendue officielle.

La Direction des Routes est devenue Direction des Routes et de la Circulation Routière. Une Division Méthodes de Gestion et un Centre National de Recherche Routière sont venus renforcer les divisions et services centraux déjà existants.

Au niveau Régional et Provincial il a été mis en place des Directions Régionales et des Directions Provinciales de l'Équipement. Ces dernières ont supprimé et remplacé les Arrondissements.

#### **Mission des D.R.E :**

Les D.R.E. sont chargées des études générales de recherche de la planification et de la formation dans le domaine des routes, des ports, des bâtiments et des équipements divers. En outre et dans le cadre des missions qui leur sont confiées par les directions centrales concernées elles sont chargées de l'encadrement et de l'assistance techniques de directions provinciales de l'Équipement ainsi que du contrôle de leur gestion et leur fonctionnement.

#### **Mission des D.P.E :**

Les D.P.E ont pour mission de représenter le Ministère de l'Équipement dans les provinces, de participer à l'élaboration des plans et programmes, de veiller à leur réalisation, d'assurer la maintenance et l'exploitation des équipements hydrauliques, routiers, portuaires et des bâtiments, de veiller au bon fonctionnement des centres de formation professionnelle, la formation continue de leur propre cadre et d'animer le secteur de l'Équipement dans la Province.

Il est signaler que si au niveau régional l'organisation antérieure à 1983 se caractérisait par son mode sectoriel (Arrondissement des Routes, de l'Hydraulique, Services Portuaires), l'organisation instituée par arrêté du Ministère de l'Équipement n° 856-83 du 25 Ramadan 1403 (7 Juillet 1983) est basée sur les mêmes principes que ceux qui ont inspiré l'organisation des Services Centraux à savoir l'unicité des fonctions de planification, coordination, contrôle et suivi au sein d'une même structure.

### **ENCADREMENT DE LA DIRECTION DES ROUTES ET DE LA CIRCULATION ROUTIERE**

Au lendemain de l'indépendance la quasi totalité des postes de responsabilités et celles de moindres importances (comptables

dessinateurs, surveillants de chantier, commis, dactylographes, secrétaires etc...) était entre les mains des étrangers. Le vide laissé après le départ massif de ces derniers a conduit le département à mettre en application une politique de formation en mesure d'assurer le fonctionnement des services publics dont il avait la responsabilité.

C'est ainsi qu'on a été entrepris les actions suivantes :

— La formation dans les Arrondissements des jeunes recrues nationales dans les diverses tâches. Le type de formation assurée par l'encadrement disponible dans les services consistait à initier les stagiaires aux procédures administratives et comptables utilisées.

— Le personnel technique était initié aux méthodes pratiques de surveillance des travaux, au dessin, métré, laboratoire.

— Parallèlement à cette formation d'urgence, le Ministère des Travaux Publics et des Communications, pour la formation des cadres, a créé l'Ecole des T.P. qui a vite donnée d'excellents résultats sur le plan de la qualité des techniciens, mais les effectifs formés demeuraient en dessous des besoins.

Pour les attirer vers les services, le MTPC a dû accorder des bourses d'études à des étudiants qui s'inscrivaient dans les écoles d'ingénieurs à l'Etranger, notamment françaises.

Il est à remarquer qu'en raison de la faiblesse des effectifs de techniciens moyens et de cadres nationaux, le MTPC a continué à avoir recours au recrutement, dans le cadre de programmes de coopération, notamment française, jusqu'au début des années 1970.

### **Les Centres de Formation des Techniciens Ingénieurs :**

Pour faire face au développement des services et aux besoins en encadrement et assurer la marocanisation de tous les services, le MTPC créa en Octobre 1971 l'Ecole Hassania des Travaux Publics et des Communications de génie civil et génie électrique.

Les promotions sorties en 1974, dont la majeure partie était recrutée par le département de tutelle, ont permis avec l'appoint d'autres écoles la marocanisation totale des services routiers. La

DRCR, qui comptait respectivement 15 Ingénieurs d'Etat et 20 Ingénieurs d'Application en 1973, en compte pour les même catégories 86 et 147.

L'évolution des autres catégories, d'agents techniciens notamment, a connu une évolution nettement supérieure (voir tableau annexé).

### **Action de Formation Continue :**

Les responsables de la DRCR ont mené des actions de Formation Continue des jeunes cadres en vue de suivre l'évolution des techniques routières et de donner aux participants l'occasion au sein des séminaires d'échanger leurs expériences. Un programme annuel comportant 4 à 5 séminaires, le plus souvent organisés en collaboration avec des organismes techniques, des services de coopération principalement Français.

— Des séminaires de sensibilisation et de formation à la fonction furent organisés par des cadres nationaux aux profit de toutes les catégories d'agents.

— Des stages d'une durée d'un mois furent organisés dans les services français de l'équipement au profit de cadres marocains. Ces stages permettaient à des cadres de s'informer des développements de la technique et de méthodes d'appoint des questions routières.

— La rédaction des guides pratiques à l'usage des agents d'exécution et des chantiers furent élaborés afin d'unifier les procédures et d'éviter les rejets constatés par le passé ; on peut citer : les guides de gestion du personnel, du marché et comptabilité générale, industrielle et analytique. Ces guides qui faisaient l'objet de table ronde des agents concernés donnaient lieu à des aménagements et à des critiques dont les effets positifs étaient immédiatement ressentis sur le fonctionnement des services.

### **COLLOQUE DE TANGER :**

Une importante manifestation technique fut organisée avec la participation de la profession à Tanger en 1974 (Colloque de Tanger). En permettant pour la première fois de faire le point des techniques routières Marocaines, elle a été l'occasion de lancer des recommandations tant sur le plan technique qu'administratif

et de communiquer à tous les intéressés dans l'acte de construire la route.

Les recommandations techniques retenues à Tanger constitueront des jalons dans la voie de la normalisation des spécifications techniques routières.

Cette manifestation a ouvert une ère de concertation entre l'administration et la profession qui ne cessera, depuis, de se développer.

En conclusion si la DRCR est en passe d'atteindre l'objectif d'encadrement des services centraux et extérieurs, elle doit faire face à des problèmes inhérents au manque d'expérience lié au manque d'encadrement dans les services de ces mêmes cadres, à la mobilité liée à l'évolution des structures et au désir légitime de promotions des ingénieurs d'application qui, pour ce faire, intègrent des écoles leur conférant au terme de deux à trois années d'études le titre d'Ingénieur d'Etat.

A l'inverse, et heureusement, les points forts à citer à l'actif de la D.R.C.R peuvent être résumés comme suit :

- l'organisation des services extérieurs de la DRCR de par le fait qu'elle "colle au Terrain" assure une présence permanente capable de faire face à toute demande service public.

- l'amélioration de l'efficacité des services qui peut être liée aux retombées de la Formation Continue.

- l'introduction et le développement de l'Informatique appliquée aussi bien aux calculs scientifiques qu'à la gestion.

- meilleure sensibilisation au service public de ces agents.

- meilleures relations entre l'administration et ses partenaires et ce depuis le colloque de Tanger.

Normalisation des Techniques et l'élaboration des documents techniques suivants :

- Catalogue de structures de chaussées souples
- Instructions sur les caractéristiques des tracés routiers

- Rédaction de CPC applicables aux travaux routiers courants et leur mise en application depuis le 7 Juillet 1983.
- Catalogue des ouvrages d'art
- Instructions sur la signalisation routière
- Refonte de la classification du réseau routier.



## LES ENTREPRISES ROUTIERES

### I — BREF HISTORIQUE :

Au lendemain de l'indépendance, les Entreprises routières existantes étaient toutes des succursales des grandes Entreprises Françaises : COLAS, SACER, COCHERY, SCREG, pour les Routes ; BOUSSIRON et DODIN pour les ouvrages d'art.

Ces Entreprises étaient en mesure de réaliser des travaux routiers en Entreprise Générale.

A côté de ces Entreprises, se sont créées à l'initiative de tâcherons nationaux, de petites entreprises de terrassements et de fournitures de matériaux et qui agissaient souvent en sous-traitants des premiers.

Les techniques utilisées à l'époque consistaient à réaliser un de chaussée en pierre cassée compactée par cylindrage (Mac-Adam) le revêtement superficiel étant réalisé par répandage d'une couche ou deux couches de liant bitumineux, et une ou deux couches de gravillon. Il faut rappeler aussi que pendant toute la décennie qui a suivi l'indépendance, les Pouvoirs Publics avaient lancé un vaste programme d'ouverture de pistes par l'intermédiaire de chantiers de main d'œuvre dite de la Promotion Nationale encadrée par les techniciens du Ministère des T.P.C. et les Agents d'Autorité.

D'autre part, pour pallier à l'insuffisance de l'Équipement en matériel des Entreprises, notamment celles qui venaient d'être créées, les Pouvoirs Publics avaient créé un Parc Industriel de Matériels qui est une Centrale de Location d'Engins, mettant ainsi à la disposition des Entreprises et des Collectivités des matériels de travaux routiers tels que niveleuses bull dozers, compacteurs, concasseurs, etc...

La gestion de ce Parc fut confiée à l'ancienne R.E.I (Régie des Exploitations Industrielles). Cette expérience fort originale permit le lancement de nombreuses petites entreprises privées, évita le suréquipement de la profession et permit aussi aux services routiers de

l'Administration de disposer de certains matériels d'entretien notamment pour le réglage des accotements.

Par ailleurs pour permettre aux entreprises une bonne programmation de leurs travaux et donc de leur équipement, l'Administration lançait un programme pluri-annuel de travaux d'entretien, dits Marchés Généraux sous formes de marchés au Rabais par rapport à un bordereau des prix établi par l'Administration de concert avec la profession. Il en résulta une fixation régionale des grandes entrepriss routières.

En ce qui concerne l'encadrement tant supérieur que moyen des Entreprises il était assuré essentiellement par les étrangers, les rares techniciens et cadres nationaux étaient recrutés dans leur totalité par le Secteur Public et Semi-Public.

Enfin mentionnons les pressions exercées par les Pouvoirs Publics sur les Succursales étrangères, dès les premières années qui ont suivi l'indépendance, en vue de leur association avec des nationaux.

A la fin des années soixante, le lancement d'un important programme de grosses réparations et de travaux neufs financé par le 1<sup>er</sup> prêt de la Banque Mondiale parallèlement à la réalisation de certaines pistes d'aérodromes allait donner un coup de fouet à l'industrie routière et ce sera l'occasion de l'introduction de techniques nouvelles importées d'Europe : emploi des bétons bitumineux, grave bitume, emploi systématique des graves naturelles ou concassées à granulométrie continue et par voie de conséquence l'introduction de nouvelles machines à grand rendement.

Telle était la situation qui prévalait jusqu'au début des années 70 et dont les acquis peuvent se résumer ainsi :

- Equipement non surabondant en raison d'une part de l'existence d'un Parc Matériel géré par la R.E.I. et d'autre part de la forte utilisation de la main d'œuvre notamment dans les travaux de terrassement.

- Marocanisation partielle du Capital des principales Entreprises Etrangères.
- Marocanisation intégrale de certaines Entreprises Etrangères (SACER) et développement d'entreprises routières marocaines : Hadj Omar, Hadj Ali Chleuh, Larbi Ben Ghali, etc...
- Ouverture sur les techniques routières nouvelles

Les faiblesses du Secteur se situait au niveau de l'encadrement national quasi-inexistant et de l'absence d'un cadre professionnel représentatif capable de parrainer la profession et de la représenter auprès des Pouvoirs Publics et d'assurer son animation technique.

## **II — EVOLUTION DES ENTREPRISES ROUTIERES DE 1974 A 1983**

La 1ère moitié de la décennie écoulée verra l'émergence et le développement d'Entreprises Routières Nationales qui réussiront grâce à la forte croissance du marché durant le Plan Quinquennal 1973/77 à se hisser au plan de l'activité au niveau des anciens succursales d'Entreprises Françaises Marocanisées aux termes du Dahir sur la marocanisation en 1974.

C'est ainsi que certaines Entreprises Routières créées au début des années 70, notamment dans le Sud et l'Orient ont connu une croissance remarquable, et ont pris à la fin des années 70 une envergure nationale, de même qu'au niveau régional de nombreuses P.M.E routières ont été créées et connaîtront une évolution plus ou moins satisfaisante.

Cependant la pratique de lancement des travaux à l'Entreprise Générale comportant l'exécution des terrassements, la fourniture et la mise en œuvre des matériaux du corps de chaussée et de la couche de roulement, pratique rendue quasiment obligatoire par les directives de la Direction des Routes entraînera les promoteurs d'Entreprises dans ce Secteur à réaliser de lourds investissements en matériel ce qui représente un grand risque compte tenu des fluctuations de la demande.

La deuxième moitié de la décennie écoulée a été plutôt marquée par une stagnation, voire même une situation de crise notamment pour terrassiers due au ralentissement des investissements rou-

tiers. Quelques Entreprises firent les frais de ce "retour de manivelle". Ce sont notamment celles qui se sont lancées dans de lourds investissements alors que leur part du marché n'était pas assez forte.

Enfin au plan de l'organisation de la profession sous l'impulsion des Pouvoirs Publics, notamment après le Colloque sur les Entreprises de B.T.P. tenu à RABAT en Juin 1978, et grâce au dynamisme et au dévouement de jeunes Entrepreneurs, une Fédération Nationale du B.T.P. sera mise sur pied en 1983 et regroupera en son sein l'ensemble des Associations professionnelles sectorielles dont l'Association Marocaine de la Route.

### **III — EVOLUTION DE L'ORGANISATION DES ENTREPRISES ROUTIERES**

#### **— Organisation Interne :**

Le degré de la structuration de l'organisation varie selon les diverses catégories d'Entreprises :

- Les anciennes succursales d'Entreprises Françaises qui conservent un lien plus ou moins étroit avec l'ancienne maison mère qui détient toujours une part importante des actions ont une structure administrative financière et technique adéquate tant au siège que sur le chantier.
- Les grandes entreprises appartenant à d'anciens "tacherons" ou des entrepreneurs traditionnels qui ont réussi à se développer durant les années 70 ont une structure d'organisation plutôt légère, les promoteurs de ces entreprises continuant à concentrer toutes les décisions entre leurs mains et ayant tendance à neutraliser leur staff.
- Enfin les petites sociétés routières, qui en raison de leurs ressources limitées, ne sont pas dotées de moyens de gestion suffisants. Il est rare d'y trouver un service spécialisé. Souvent une même personne est responsable de la comptabilité, du personnel, des achats etc...

Les deux dernières catégories d'entreprises sont du type "familial" ; ce caractère qui sans doute est à la base de leur succès au début de leur développement, constitue néanmoins une menace de non adaptation à la taille atteinte par certaines d'entre elles.

— Organisation Professionnelle du Secteur :

La 1ère Association du Secteur, l'Association Marocaine des Industries Routières vit le jour en 1977, elle regroupe les plus importantes Sociétés de la profession, constituées principalement par les anciennes succursales des Entreprises Routières Françaises. La nouvelle génération des Entreprises Routières Marocaines n'y était pas représentée.

Tout récemment, en Mai 1982 à l'instar des diverses initiatives d'organisation des différents corps de métier de l'ensemble de l'activité du B.T.P. une nouvelle Association appelée l'Association Marocaine de la Route a vu le jour, son but est ainsi défini par ses promoteurs :

- Regrouper et organiser toutes les entreprises routières dans un cadre jeune et dynamique pour la promotion du secteur et la concertation permanente au niveau des problèmes de la Route.
- Assurer au mieux le rôle de l'entreprise en tant qu'unité de réalisation et en même temps auxiliaire auprès des responsables du domaine routier.
- Constituer dans les interlocuteurs responsables à l'égard de l'Administration.
- Encourager l'emploi de jeunes techniciens capables de promouvoir une technologie nationale en matière de construction routière.
- Défendre les intérêts de la profession.

Les entreprises de travaux publics, réalisant des ouvrages ont adhéré quant à elles à l'Association Marocaine de la Construction créée depuis 1980.

Cet important effort d'organisation de la profession, encouragé par les pouvoirs publics désireux d'avoir des interlocuteurs représentant l'ensemble des secteurs de l'activité B.T.P. en vue d'une concertation dans les différents domaines, technique, administratif et réglementaire, touchant à la profession a été développé grâce au dynamisme de jeunes entrepreneurs dont de nombreux ingénieurs et techniciens qui venaient d'embrasser la profession d'entrepreneurs. C'est un souffle nouveau et un acquis positif qu'est cet intérêt des cadres

nationaux à la création des entreprises et à l'organisation de la profession. Aussi compte tenu de la concurrence de plus en plus âpre pour assurer le carnet de commande il en résultera à coup sûr un effort pour l'innovation, pour l'introduction de techniques modernes de management et une recherche accrue de l'amélioration de la productivité.

#### — Encadrement et formation au sein des Entreprises Routières

Malgré l'absence de statistiques pour évaluer avec précision la situation de l'encadrement des entreprises routières, il est de notoriété publique d'affirmer que les entreprises marocaines qui ont succédé aux anciennes agences des entreprises françaises ont le plus fort taux d'encadrement et le plus fort taux d'agents de maîtrise. Ces techniciens sont généralement recrutés en France. Les cadres marocains n'y ont pas leur place, semble-t-il, en raison de leur inexpérience, et ce malgré l'insistance des pouvoirs publics. En fait le problème se situe, au niveau du degré de volonté qu'ont ces entreprises encore dominées par les maisons mères étrangères de transférer la technologie tant au plan de la production que celui de la gestion. A cela il faut aussi ajouter le rôle de régulateur pour l'emploi et la formation des cadres et agents de maîtrise que jouent ces entreprises vis-à-vis des sociétés mères et dans le cadre d'une politique globale de gestion de leurs ressources humaines.

Un clivage net se fait par rapport aux entreprises routières créées par des nationaux et dont l'encadrement reste insuffisant.

Cependant il faut aussi rappeler que le nombre d'ingénieurs marocains ou de techniciens supérieurs désireux de faire carrières dans l'entreprise est resté insignifiant jusqu'à la fin des années soixante dix.

Au début des années 80, on constate une demande de plus en plus importante de la part des techniciens moyens et ingénieurs marocains libérés de leur Service Civil et désireux d'intégrer l'entreprise. Cette demande est manifestée sans doute, par suite de la "saturation" des postes budgétaires au sein de l'Administration. Mais la grave crise économique que traverse actuellement le pays et qui touche également le Secteur Routier limite l'offre d'embauche.

Une autre raison à cette résistance au recrutement de jeunes techniciens sans expérience professionnelle provient de l'ina-  
déquation de leur formation aux besoins de l'Entreprise.

En effet les programmes de formation dans nos Ecoles Tech-  
niques restent trop théoriques et de plus ne réservent que de  
place au techniques appliquées.

Il est un fait aussi qui n'encourage pas nos jeunes techniciens  
à faire carrière dans l'entreprise : c'est la mobilité des chantiers  
qui est difficilement compatible avec une vie de famille séden-  
taire.

Mais d'un autre côté, il faut bien reconnaître que la situation du  
cadre ou du technicien national dans l'entreprise Marocaine  
reste précaire en raison de la fragilité de cette industrie qui  
n'est pas encore en mesure d'offrir un cadre d'accueil sécuri-  
sant sur le plan social et épanouissant sur le plan de la forma-  
tion.

En conclusion on peut affirmer que les difficultés actuelles  
d'organisation et d'encadrement sont les caractéristiques  
d'une étape dans l'évaluation du secteur placé dans l'environ-  
nement général d'une économie en développement. L'étape  
actuelle est celle de la consolidation d'une industrie nationale  
et qui reste tributaire d'une technologie étrangère notamment  
sur le plan des matériels.

### **3. L'INGENIERIE OPERANT AU MAROC JUSQU'EN 1973**

#### **3.1 L'Ingénierie Etrangère :**

A l'instar des entreprises, les bureaux d'études et de contrôle  
qui opèrent au Maroc jusqu'en 1973 étaient exclusivement des  
bureaux d'études étrangers agissant par intervention ponctuelle  
lors d'appel d'offres nationaux et internationaux ou des bureaux  
d'études filiales des bureaux d'études étrangers installés dans le  
pays conformément à la législation relative aux personnes morales  
physiques.

La Direction comme l'encadrement de ce deuxième type de  
bureaux d'études étaient exclusivement composés des étrangers.

Les interventions de ces deux types de bureaux d'études qui  
représentent 70 % du marché ne permettaient ni la promotion ni le

développement de l'ingénierie nationale. De plus elles sont la source d'une sortie importante de devises.

### **3-2 Les Bureaux d'Etudes Nationaux :**

Devant l'ampleur des différents plans de développement économique et social, un grand nombre de bureaux d'études se sont créés de façon pléthorique. Certains, notamment les cabinets topographiques lancés dans les études routières, n'avaient aucune assise technique ou structurelle.

Les Bureaux d'Etudes créés par une élite nationale issue des grandes écoles ou universités étaient peu nombreux, mais capables de concevoir des études, de constituer des équipes pluridisciplinaires en mesure de maîtriser les techniques nécessaires à l'optimisation des projets. Ces B.E. étaient cependant handicapés par une concurrence de la part des cabinets topographiques imposés par instruction du Premier Ministre et par une surface financière faible.

— Evolution du secteur de l'ingénierie de 1973 à 1983 :

La réalisation dans les meilleures conditions possibles des études ne peut-être réalisée que si le secteur des bureaux d'études est organisé.

Ainsi l'Association Marocaine du Conseil et de l'Ingénierie fut créé officiellement en 1976 par la fusion de 2 Associations Professionnelles agissant dans le secteur à savoir L'AMBEC et L'AICBET et élargie aux B.E. et ingénieurs conseils ne faisant partie d'aucune association.

Cette association recherche les objectifs suivants :

- Organiser la profession et la marocaniser.
- Assurer la représentation auprès des pouvoirs publics.
- Assurer la promotion générale de l'ingénierie.

C'est ainsi que dès la préparation du Plan Triennal 1978-80 l'AMCI obtenait la création d'une importante commission spéciale ingénierie qui s'est penchée en détail sur tous les problèmes de l'ingénierie Nationale.

Une commission similaire a participé à la préparation du Plan Quinquennal 1981-85 et a élaboré notamment un ensemble de



recommandations générales et sectorielles, ainsi que des projets de textes pour réglementer la profession sur les plans juridiques (création d'un ordre), administratif et technique (CCAG des prestations intellectuelles, contrats types) et financier (barèmes d'honoraires, mesures d'encouragement).

Une commission groupant le Ministère de l'Equipeement et l'AMCI travaille à la préparation d'un certain nombre de mesures concrètes en faveur de l'ingénierie (CCAG, classification et qualification des B.E. et Ingénieurs Conseils, marocanisation, normalisation des missions types, élaboration d'un index ingénierie pour la révision des prix).

Pour donner à l'ingénierie nationale, une fois organisée, le dynamisme nécessaire en vue de développer une capacité d'étude de haute technicité utilisant les moyens humains nationaux, le Ministère de l'Equipeement envisage la création d'un complexe de technologie groupant les potentialités existantes : Le Laboratoire Public d'Essais et d'Etudes, l'Ecole Hassania des T.P., le Conseil d'Ingénierie et de Développement et d'un Institut National de l'Equipeement à vocation essentielle de recherche et d'études fondamentales ou appliquées spécifiques ou opérationnelles en vue de capitaliser une technologie nationale.

## **CONCLUSION :**

On peut en définitive conclure que les actions menées au cours des dix dernières années ont permis :

- A l'administration de :
  - Concrétiser la marocanisation de ses services
  - assurer la décentralisation de la gestion courante.
  - l'élaboration ou la modification de certains textes (Décrêt sur la passation des marchés, CCAG, Travaux,...)
  - la normalisation des Techniques.
- A l'Entreprise et au Bureau d'Etudes de :
  - s'organiser en vue de la promotion du secteur de l'entreprise et de l'ingénierie.
  - constituer des interlocuteurs responsables à l'égard de l'administration.
  - Encourager l'emploi de jeunes techniciens nationaux.

Si ces actions positives sont à mettre à l'actif de l'ensemble des intervenants, elles restent malgré tout en dessous de nos ambitions. Des efforts devront être faits pour consolider les réformes touchant à l'organisation professionnelle, au classement d'entreprises et à la qualification des Bureaux d'Etudes et à leur marocanisation au renforcement de ceux-ci afin de leur permettre de développer capacité d'étude de haute technicité.