

LE PARTENARIAT ENTRE LE MTP-FP.FC ET LES COLLECTIVITES LOCALES BILAN ET PERSPECTIVES

**Mr. M. M'HIDIA
CHEF DE LA D.E.E.S.R
(D.R.C.R)**

PARTENARIAT BILAN ET PERSPECTIVES

I- Introduction

La construction des routes en partenariat avec les Collectivités Locales, les Associations et les autres Départements constitue une priorité de la Direction des Routes et de la Circulation Routière.

Cette expérience menée depuis plusieurs années a été très intéressante, car elle permet de rationaliser la demande et de réaliser les projets routiers en fonction des priorités arrêtées par consensus entre les différents intervenants.

Nos partenaires acceptent de réaliser ces projets dans le cadre d'une stratégie d'aménagement progressif : la construction de routes non bitumées améliore considérablement les conditions de circulation et assure un gain de temps considérable.

A titre d'exemple, les pistes déjà réalisées sont circulables à 60 km/h et permettent un gain de temps de 80 % : 2 heures de trajet avant aménagement sont ramenées à 20 mn environ après aménagement.

Cet aménagement consiste au traitement des points durs et à la construction de la plate forme ; l'apport d'une couche bitumineuse n'a qu'une moindre plus value .

La répartition des charges entre les partenaires se présente généralement comme suit :

a- A la charge des Travaux Publics :

- études techniques et définition des moyens à mettre en oeuvre pour la réalisation des travaux,
- encadrement technique du chantier,
- mise à disposition du matériel et engins nécessaires aux travaux.

b- A la charge de la Collectivité Locale :

- suivi administratif du chantier,
- mise à la disposition de la main d'oeuvre nécessaire au chantier,
- fourniture du petit matériel et matériel de campement,
- fourniture de matériaux de construction,
- fourniture de carburant et lubrifiants.

II- Stratégies d'aménagements :

Par ailleurs, la stratégie d'aménagement pour le traitement des itinéraires adoptée comporte 3 étapes :

1 ère étape : traitement des points durs à l'origine des coupures les plus fréquentes (construction des radiers, buses et dalots, murs de soutènement etc...)

2ème étape : exécution des travaux de terrassement et déglaisement, aménagement de aires de stationnement et de croisement,

3ème étape : construction de chaussée économique.

Ces étapes d'aménagement font appel à :

- * des techniques adaptées au contexte local,
- * forte proportion de main d'oeuvre ,
- * utilisation des matériaux locaux.

Le partenariat entre le M.T.P. - FP - FC et les C.L. s'est considérablement développé et a permis d'atteindre des résultats très satisfaisants et d'envisager des perspectives plus ambitieuses.

III- Bilan des réalisations :

En effet, le bilan des réalisations en partenariat et les perspectives se résument comme suit:

OPERATIONS ACHEVEES

- Nombre de Provinces et Préfectures	:	19
- Nombre d'opérations	:	55
- Longueur totale en kms	:	945
* Construction neuve en km	:	182
* Renforcement et élargissement en km	:	122
* Aménagement de s pistes en km	:	626
* Aménagement et entretien des ponts en unité	:	4
* Aménagement des centres urbains en km	:	19
- Coût global	:	332.000 KDH
- Part DRCR (MTP-FP-FC)	:	65 %

OPERATIONS EN COURS

- Nombre de Provinces et Préfectures	:	22
- Nombre d'opérations	:	60
- Longueur totale en kms	:	823
* Construction neuve en km	:	387
* Renforcement et élargissement en km	:	208
* Aménagement des pistes en km	:	224
* Aménagement et entretien des ponts (en unité)	:	2
* Aménagement des centres urbains en km	:	4
- Coût global	:	573.703 KDH
- Part DRCR (MTP-FP-FC)	:	50 %

OPERATIONS SOLLICITEES

- Nombre de Provinces et Préfectures	:	31
- Nombre d'opérations	:	139
- Longueur totale en kms	:	2395
* Aménagement	:	1326
* Construction	:	968
* Elargissement et renforcement	:	60
* Aménagement centres urbains	:	41
* Construction de ponts	:	1 unité
- Coût global	:	1.268.109 KDH

Avec la mobilisation de ces ressources, on peut réaliser 10.000 kms de routes dont 35 % bitumés sur 7 ans avec la priorité aux zones enclavées et démunies.

Grâce à cette politique, l'on arrive à réaliser beaucoup plus de projets avec peu de moyens car les besoins sont énormes et les ressources limitées. Par ailleurs, nos partenaires sont de plus en plus sensibles pour participer aux travaux d'entretien et de maintenance des projets après leur réalisation.

La réalisation de ces infrastructures a eu un impact considérable sur le développement du monde rural et a permis d'améliorer notamment:

- l'accès des populations rurales aux services sociaux de base (écoles, centre de santé),
- la lutte contre la pauvreté et le chômage,
- la promotion de l'emploi
- l'intégration des nouvelles Communes,
- le développement des transports,
- la valorisation des produits locaux,
- le renforcement de la décentralisation,
- l'exploitation des potentialités agricole, minière et touristiques.

IV- Perspectives d'avenir:

Les perspectives de développement du partenariat sont articulées autour de trois mécanismes:

1er mécanisme: dans le cadre du 6ème projet routier, il a été identifié un programme de 13 330 kms économiquement rentable dont 2500 kms à construire à court terme (94-97).

Ce projet sera cofinancé en moyenne à 25 % modulé en fonction des moyens financiers des communes, sur la base d'une peréquation. La participation des Communes sera prise en charge par les emprunts auprès du F.E.C.

2ème mécanisme: en dehors du 6ème projet routier, la démarche poursuivie par le Département est d'accorder la priorité d'inscription au budget pour les projets proposés en cofinancement à hauteur de 50%, à condition de satisfaire les critères techniques et économiques.

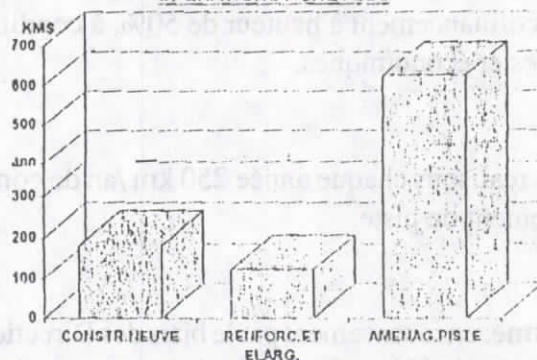
A ce titre nous réalisons chaque année 250 km /an de construction et 450 à 500 km d'aménagement de piste.

3ème mécanisme: un recensement par le biais des Directions Provinciales des Travaux Publics a permis d'identifier les besoins en matière de désenclavement dans les zones rurales notamment de montagne. En effet, ces zones souffrent de coupures prolongées qui entraînent des augmentations des coûts des produits de consommation de base qui vont jusqu'à 50 %, d'où l'idée d'envisager un programme volontariste de réalisation de 10.000 kms de routes (3500 kms revêtues et 6500 kms non revêtues) sur 7 ans. Le financement nécessaire pour la réalisation de ce programme s'élève à 730 MD. Il pouvait être assuré comme suit:

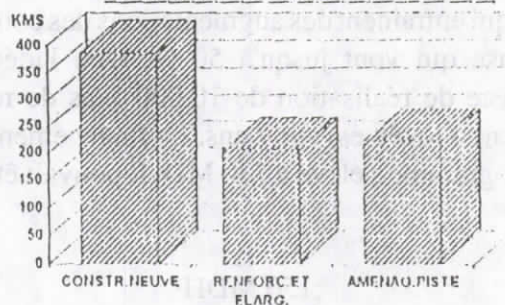
- Etat :150 MDH
- en cofinancement :100 MDH/an (déjà réalisé par le passé)
- en ressources supplémentaires : 480 MDH / an

(taux de solidarité, contribution des communes bénéficiaires par le biais du FEC à hauteur de 15 % modulé en fonction des richesses des communes).

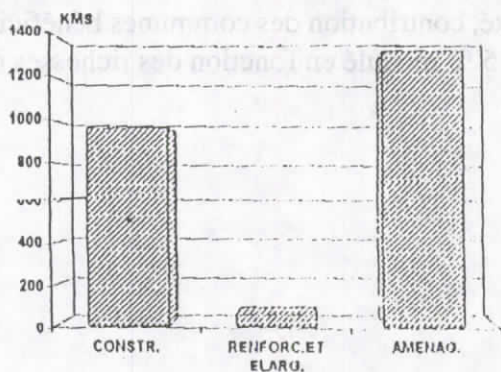
OPERATIONS ACHÉVÉES



OPERATIONS EN COURS DE RÉALISATION



OPERATIONS SOLLICITÉES POUR ÊTRE RÉALISÉES EN COFINANCEMENT



INDICATEUR TOTAL PAR REGION

