

**AMENAGEMENT DES PISTES EN
COFINANCEMENT DE LA
PROVINCE D'ERRACHIDIA**

**Mr. AIT BELLA Lahoucine
Directeur Provincial
des Travaux Publics
D'ERRACHIDIA**

SOMMAIRE

1-/ HISTORIQUE DES COMPETENCES

2-/ JUSTIFICATIONS DU PARTENARIAT

3-/ QUEL MODE DE PARTENARIAT ?

4-/ AMENAGEMENT DU RESEAU DE DESENCLAVEMENT DANS LA PROVINCE D'ERRACHIDIA

a-/ Définition et importance du programme

b-/ Evaluation de l'investissement

5-/ EXPERIENCE DU CT 3443

- Pourquoi le CT 3443 ?
- Présentation de l'itinéraire
- Etudes
- Cadres des étapes
- Structure de projet
- Bilan de réalisations
- Coûts
- Impacts socio-économiques

6-/ PARTENARIAT : AVANTAGES / LIMITES

ROUTES DE DESENCLAVEMENT

1-/ HISTORIQUE DES COMPETENCES

Dans les pays en voie de développement le réseau routier non revêtu (les pistes) constitue une ossature fondamentale pour son développement économique et social.

Ce réseau pose de nombreux problèmes parmi lesquels on peut citer:

- Les structures de prise en charge de réalisation de gestion et d'entretien.
- Leur planification et leur financement.

Dans notre pays, ce thème constitue depuis plusieurs années un pôle d'intérêt important. On peut dire schématiquement que si dans un passé récent les efforts étaient plutôt orientés vers les routes d'intérêt national et régional, les préoccupations se portent bien davantage sur le réseau routier non revêtu qui a pour objet une desserte en profondeur du pays, un désenclavement des populations pour leur permettre d'accéder au reste du réseau et par là à la vie économique du pays.

L'arrêté Viziriel du 18 Avril 1947 distingue plusieurs intervenants et plusieurs sources de financement. Le réseau classé est réparti en 3 catégories:

- Le réseau routes principales.
- Le réseau routes secondaires.
- Les chemins tertiaires.

Ce texte précise que les crédits relatifs à l'amélioration et grosses réparations du réseau tertiaire, sont inscrits au budget spécial des régions (autres que le budget général).

La maitrise d'ouvrage déléguée est assurée par les Ingénieurs des travaux publics.

Par ailleurs, le même texte prévoit que les pistes forestières ou à prédominance agricole sont financées par le département concerné, les études et la réalisation sont confiées aux ingénieurs des travaux publics.

Lorsque les ressources du budget spécial s'avèrent insuffisantes, il est prévu des subventions sur le budget général de l'Etat. En effet, dans son article 5, Arrêté Viziriel du 18 Avril 1947 stipule que les pistes et chemins touristiques d'intérêt commun, sont ouverts en collaboration technique et financière avec la Direction des Travaux Publics ou la Direction de l'Intérieur.

Dans son article 7 le texte précise que la construction et l'entretien des voies non classées demeurent à la charge entière des personnes ou collectivités qui les ont créées ou les utilisent

2-/ JUSTIFICATIONS DU PARTENARIAT

La justification du recours au cofinancement des routes de désenclavement s'appuie sur des considérations économiques et de décentralisation qui se renforcent mutuellement.

a- Les besoins actuels des collectivités locales s'élèvent à 30.000 kms de routes à construire.

Au rythme actuel des financements budgétaires annuels correspondant à 300 kms environ, il faudrait plusieurs décennies pour achever le réseau non classé alors que les collectivités ont montré une forte attente pour doter notre pays d'un maillage à l'intérieur d'un réseau national et provincial.

Par ailleurs, le réseau des routes non revêtues ne peut se développer qu'au sein d'une structure proche des problèmes rencontrés.

b- La décentralisation que l'Etat entend imprimer au pays s'est accompagnée d'une redéfinition de son rôle par rapport aux collectivités locales

L'Arrêté Ministériel du 1^{er} Février 1990 répartit la réseau routier comme suit:

A la charge de l'Etat:

- Le réseau des Routes Nationales et Autoroutes
- Le réseau des routes Régionales
- Le réseau des routes Provinciales

A la charges des communes

- Le réseau des routes communales

Par un transfert de l'Etat, depuis quelques années de certaines compétences entrainant une capacité financière de plus en plus importante des collectivités, l'Etat associe ces dernières à la politique des infrastructures routières locales.

3-/ QUEL MODE DE PARTENARIAT ?

Basé sur une optimisation globale de l'investissement pour les routes de désenclavement, le partenariat s'appuie sur les participations suivantes:

D.R.C.R	PARTENAIRE
Conception du projet	Crédits budgétaires pour
Matériel T.P et engins	fonctionnement engins
Encadrement	. Matériel
Réalisation	. Matériaux
	.Main d'oeuvre

Des conventions - types dans ce cadre ont été établies par la DRCR pour permettre aux D. P.T. P d'entamer la contractualisation avec les collectivités locales.

Un système de suivi de l'ensemble des conventions est mis en place à la D.R.C.R.

Pour inciter les collectivités locales au partenariat, un document de communication en Arabe a été diffusé par la D.R.C.R.

4-/AMENAGEMENT DU RESEAU DE DESENCLAVEMENT DANS LA PROVINCE D'ERRACHIDIA

- Superficie de la province: 60.000 km²
- Réseau routier classé : 2.103 km dont 70% à l'état de piste.
- Espace enclavé : Haute montagne, population 60.000 habitants
- Réseau routier de montagne: 600 kms non construits .

a-/ Définition et importance du programme réalisé:

La convention passée à partir de 1988 entre la Province d'ERRACHIDIA, et la Direction des routes et de la circulation routière, comporte la réalisation des travaux suivants:

- L'exécution de variantes au droit des endroits sensibles entraînant des coupures fréquentes pendant les épisodes pluvieux.

- La construction d'ouvrages d'assainissement, tels que radiers, dalots et soutènement.

- Les travaux d'entretien courant englobant le traitement des zones argileuses en matériaux sélectionnés, l'ouverture des fossés et les travaux de reprofilage.

La priorité a été accordée au réseau de haute montagne qui pose beaucoup de problèmes de viabilité, du fait du relief accidenté dont l'altitude culmine à plus de 2.000m.

Par endroits, le réseau de pistes est implanté le long des Oueds d'où des sapements importants nécessitant l'exécution de variantes évitant l'action des crues .

La stratégie adoptée consiste à réaliser annuellement un tronçon des axes les plus sensibles de la Haute montagne tout en assurant un entretien minimal pour le reste de ces itinéraires et des autres axes stratégiques .

b/ Evaluation de L'investissement:

Jusqu'à présent, trois programmes ont été définis par les deux parties:

- Programme 1988-1989 : 16.500.000,00 DH
- Programme 1990-1991 : 4.850.000,00 DH
- Programme 1992 -1993 : 3.500.000,00 DH

5 / EXPERIENCE DU CT 3443

1- Pourquoi le CT 3443 ?

Ce CT représentant le modèle de route de désenclavement, de part sa situation géographique en zones montagneuses, plusieurs critères ont été repérés:

- Vocation interprovinciale
- Interêt touristique
- Enclavement des populations
- Enneigement
- Vaste zone d'influence de la route
- Crués et coupures de circulation

2 - Présentation de l'itinéraire

a - N° de la route:

Ancien classement : CT 3443

Nouveau classement: RR 706

b - Situation géographique:

Le CT 3443 est l'une des pénétrantes stratégiques du haut Atlas, elle permet de relier le centre du Rich à Imilchil le long de la vallée de l'Oued ZIZ

D'orientation Est-Ouest, elle est située au Nord Ouest de la Province d'ERRACHIDIA .

c - Longueur: 113 kms.

d - Etat:

- PK 0 à 23: construit et revêtu
- PK 23 à 41: plateforme et O.A réalisés
- PK 41 à 113: piste

e - Relief

Le tracé de la liaison suit dans sa majeure partie la vallée de l'Oued ZIZ dans un relief très accidenté .

f - Climat:

La liaison débute dans une région semi-désertique et se développe dans le Haut - Atlas à une altitude élevée recevant des chutes de neige.

Les précipitations enregistrées dans cette région sont de l'ordre de 150mm/an

3- Etudes:

- Financement: D. R.C.R.

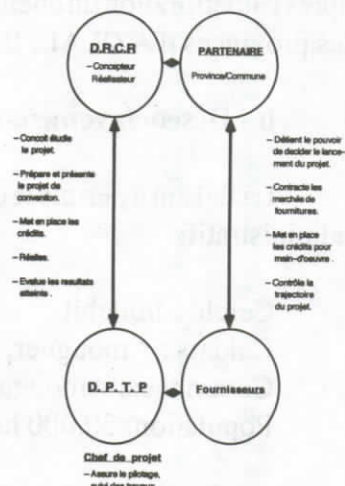
- Stade : PK 0 à 59 Projet d'exécution disponible.
: PK 59 à 113 Projet d'exécution en cours.

4- Cadres des étapes:

CADRES DES ETAPES

ETAPES	RECOINCEMENT FINANCEMENT	DECISION PROJET ET NIVEAU AMENAG.	LANCEMENT DU PROJET	SIGNATURE CONVENTION CARBURANTS	MARCHES MATERIAUX	RECEPTION
PHASES ET ELEMENTS DE MISSION	CONCERTATION DRCR/Partenaire	CONCEPTION -Etudes -Programmation	CONTRAT Préparation - Convention - Marchés	CONSULTATION Marchés - Mise en place des crédits	REALISATION	

5 - Structure de projet :



6 - Bilan des réalisations

DESIGNATION	Programme 1988/89	Programme 1990/91
Section	PK 41 AU PK 65	PK 65 AU PK 85
longueur	24 Kms	20 Kms
TRAVAUX:		
- Ouverture de plateforme...	24 Kms	20 Kms
- Radiers submersibles...	315 ml	202ml
- Seuils...	455 ml	900ml
- Murs de soutènement...	600 ml	250 ml
- Gabions...	170 ml	300 ml
- Dalots...	-	3 u
- Reprofilage et entretien minimal de la plateforme(1)	80 kms	60kms
Montage financier	D.R.C.R. 2.185.118,00 Province/communes 2.185.118,00 TOTAL : 4.370.236,00	D.R.C.R. 1.000.000,00 Provinces/Communes 1.000.000,00 TOTAL : 2.000.000,00
Coût au Km	100.000 1160.000	80.000 1120.000

Les travaux de reploilage et d'entretien minimal de la plateforme se font au printemps sur l'ensemble de l'itinéraire.

COÛTS
SECTION DU PK 41 à 65 AU PK 65 à 85

1- / OUVRAGE D'ART

TYPE D'OUVRAGE	QUANTITE	MAIN D'OEUVRE	PETIT MATERIEL ET MATERIAUX	LOCATION	CARBURANT	TOTAL
-Radier submersible	315 ml	250.000,00	240.000,00	72.000,00	44.172,00	606.172,00
-Murs de soutènement	600 ml	117.000,00	117.000,00	25.000,00	12.270,00	271.270,00
-Seuil	455 ml	90.000,00	82.000,00	20.000,00	12.270,00	204.270,00
-Protection gabion	170 ml	27.000,00	83.000,00	13.600,00	8.343,60	131.943,60
TOTAL		484.000,00	522.000,00	130.600,00	77.855,60	1.213.458,60

2- / TERRASSEMENT - REPROFILAGE

NATURE DES TRAVAUX	LONGUEUR TRAITE	LOCATION	CARBURANT	MAIN D'OEUVRE	COUT TOTAL	COUTEN KM
- Terrassement	24 kms	1.942.560,00	392.736,16	60.900,00	2.396.196,16	99.841,39
- Reprofilage de la plate forme	80 kms	100.000,00	19.632,00	11.000,00	130.632,00	1.632,90

- Le coût de terrassement au Km : 100.000,00
- Le coût de reploilage au Km : 1.642,90
- le coût d'ouvrage d'art au Km : 51.200,00
TOTAL : 352.644,89

COÛTS
SECTION DU PK 65-85 AU PK 85-100

1- / OUVRAGE D'ART

TYPE D'OUVRAGE	QUANTITE	MAIN D'OEUVRE	PETIT MATERIEL ET MATERIAUX	LOCATION	CARBURANT	TOTAL
-Radier submersible	202 ml	153.810,00	139.000,00	35.000,00	28.630,00	326.440,00
-Murs de soutènement	250 ml	44.434,00	36.000,00	8.000,00	4.908,00	83.342,00
-Seuil	900 ml	157.228,00	72.200,00	30.000,00	24.560,00	283.968,00
-Protection gabion	300 ml	30.762,00	45.000,00	28.000,00	16.487,20	119.249,20
-dalot	3 U	37.598,00	85.500,00	18.000,00	12.270,00	153.368,00
TOTAL		423.832,00	387.700,00	118.000,00	87.805,20	997.617,20

2- / TERRASSEMENT - REPROFILAGE

NATURE DES TRAVAUX	LONGUEUR TRAITE	LOCATION	CARBURANT	MAIN D'OEUVRE	COUT TOTAL	COUT AU KM
- Terrassement	20 kms	894.000,00	213.308,60	24.895,00	1.132.203,60	56.610,18
- Reprofilage de la plate forme	60 kms	75.000,00	14.724,00	7.000,00	96.724,00	1.612,07

- Le coût de terrassement au Km : 52.300,00
- Le coût de reploilage au Km : 1.624,09
- le coût d'ouvrage d'art au Km : 50.000,00
TOTAL : 58.524,26

8-/ Impacts socio-économiques:

a- Liaison interprovinciale:

Le caractère interprovincial de la liaison est plus ressenti par les usagers après l'amélioration du chemin, qui permet la traversée du Haut-Atlas pour relier les provinces d'AZILAL, BENI-MELLAL ET ERRACHIDIA

b - Désenclavement de Centres administratifs.

La liaison a permis le désenclavement d'un ensemble important de centres administratifs.

Cercle : Imilchil

Caidats : Amouguer, Outarbat, et Imilchil

Communes: Amouguer, Bouzmou, Outerbat et Imilchil

Population: 30.000 habitants

c- Trafic:

Le trafic avant et après l'aménagement de la route reste faible. Néanmoins, il y'a une tendance à son augmentation: le nombre de navettes des transports collectifs a été doublé.

d - Gain de temps:

L'état actuel de la route a permis une réduction de temps de parcours de 6 heures à 2 heures 30 mn.

e- Coupure:

Le nombre de coupure en saison hivernale a été réduit sensiblement. Malgré les fortes précipitations de la mi-Novembre 1993, nous n'avons enregistré aucune coupure sur les sections traitées.

PARTENARIAT AVANTAGES / LIMITES

AVANTAGES	LIMITES	RECOMMANDATIONS
DECISION DE PROJET DE PARTENARIAT		
- Purement locale pour le partenaire		
ATTRIBUTION DES FONDS		
- Purement locale pour le partenaire		
- Automatique par la D.R.C.R.		
PLANIFICATION DU CHANTIER		
	- En fonction du climat et des activités agricoles	
TECHNIQUE ADOPTÉE		
	-Utilisation de main d'oeuvre locale non qualifiée d'ou mal-façons, nécessitant expérience et formation.	-Renforcer l'encadrement technique pendant les premieres tranches du projet. - Encourager les procédés de préfabrication (exemple : buses)

PARTENARIAT/ ACTUEL AVANTAGES / LIMITES
--

AVANTAGES	LIMITES	RECOMMANDATIONS
REALISATION EN REGIE		
-Création d'emplois en faveur de la main-d'oeuvre locale . -Développement professionnel par la formation de travailleurs et techniciens de la route -Exploitation et rentabilité du matériel T.P. -Le travail en regie permet de faire face, plus facilement aux imprévues -Coût des ouvrages intéressant.	en-Ce mode de réalisation se heurte aux problèmes de gestion d'un service lourd(approvisionnement, m.o.....). -Main d'oeuvre peu expérimentée. -L'Etat du materiel et les immobilisations en raison des pannes fréquentes perturbent parfois l'avancement des travaux.	-Mise en place d'une logistique et d'un encadrement sélectionnés. - Réaliser à l'entreprise certains ouvrages importants

PARTENARIAT/ ACTUEL
AVANTAGES / LIMITES

AVANTAGES	LIMITES	RECOMMANDATIONS
ASPECT JURIDIQUE		
*Convention négociable par les deux partenaires.	*Absence de bases juridiques de partenariat	Institutionnalisation d'un partenariat réglementaire des collectivités publiques : -Etat -Province ou préfecture - Communes ou groupement de Communes.
ASPECT FINANCIER		
*Allègement du recours total aux fonds de l'Etat pour l'aménagement des routes non revêtues	*Capacités budgétaires de communes très limitées. des collectivités locales.	Emprunts pour financement de projets routiers Les organismes financiers doivent s'engager aux côtés

PARTENARIAT AVANTAGES / LIMITES

AVANTAGES	LIMITES	RECOMMANDATIONS
ATTITUDES DES POPULATIONS CONCERNEES		
-Une parfaite adhésion de la population au projet qui se sent responsabilisée par sa participation à la réalisation.		
ATTITUDES DES ELUS		
*l'Etat s'associe aux collectivités locales dans la politique des infrastructures.	-Certains élus preferent investir dans les projets à rentabilité financière immédiate	Sensibilisation des élus sur la logique du cofinancement et la mobilisation des capacités de financement local dans ce sens.
*Apprécient la compétence de leur partenaire et la gestion du projet cofinancé.	-Initiatives de financement local ne sont pas très développées	
ATTITUDES DES AUTORITES		
*Volonté politique forte de réaliser un projet par Etat / Communes.	Au sein du projet, des acteurs appartenant à des structures différentes non habitués à travailler ensemble sur chantier.	Sensibilisation de tous les acteurs du projet.