

**CONSTRUCTION DE ROUTES
EN PARTENARIAT AVEC
SYNDICAT DE COMMUNES
AVEC DES PRETS-FEC-GARANTIS
PAR DES RECETTES DE BOIS**

**Mr. OUTIFA Mohamed
Directeur Provincial
des Travaux Publics
de KHENIFRA**

SOMMAIRE

I- INTRODUCTION

- 1- Présentation de la Province
- 2- L'infrastructure routière

II- LES ATTENTES DU MONDE RURAL

111- LE SYNDICAT INTERCOMMUNAL DE CONSTRUCTION DE ROUTES

- 1- Création du syndicat d'association pour la construction de routes dans les Haut et Moyen Atlas .
- 2- Budget du syndicat intercommunal d'association .
- 3- Travaux réalisés par le syndicat intercommunal.

IV- PARTENARIAT AVEC LE MINISTERE DES TRAVAUX PUBLICS (DRCR)

- 1- Orientation de la DRCR .
- 2- Cadre institutionnel .

V- RECOURS DU SYNDICAT INTERCOMMUNAL AU PRET F.E.C

VI- PRESENTATION DU PROJET FINANCE PAR LE F.E.C.

VII- PROCEDURES DE FINANCEMENT

VIII- MANAGEMENT DES TRAVAUX

IX-IMPACT DES PROJETS ROUTIERS SUR LA POPULATION

X- CONCLUSION

1- INTRODUCTION

I-1 Présentation de la Province

La Province de Khenifra est située dans la Région Centre Sud du Royaume et couvre une superficie de 13.410 km² .

Elle s'intègre à la fois dans le Haut Atlas; le Moyen Atlas et le plateau central, ce qui explique son relief accidenté ou alternent la montagne et les plateaux dont l'altitude est très variable .

Sur le plan hydrologique, la Province de Khenifra a toujours été considérée comme le chateau d'eau du Maroc .

En effet, les plus importants fleuves du pays y prennent naissance, notamment Oued Er Rbiâ, Oued Oum Moulouya et Oued Bouregreg .

Son climat se caractérise par:

- Une pluviométrie variable, entre 400 et 700 mm par an en moyenne
- Des chutes de neige abondantes en altitude .
- Des températures très basses l'hiver et élevées l'été (+3°C) .

Enfin, le découpage administratif actuel se présente comme suit:

- 3 Cercles
- 12 Caid
- 3 Municipalités et 35 Communes rurales .

1 - 2 -L'Infrastructure routière de la Province de Khenifra

La Province de Khenifra est dotée d'un réseau routier important .

Le réseau classé à une longueur totale de 524km dont 121 3km des routes secondaires et tertiaires . La longueur totale revêtue est de 922,5km soit 60,53%

Le réseau non classé n'est pas défini . Sa longueur pourra atteindre 500km ou plus, ce qui ramènera la longueur à l'état de piste à plus de 1000km

II-LES ATTENTES DU MONDE RURAL:

D'une manière globale les attentes du monde rural concernent le développement de toutes les infrastructures, lui permettent une intégration dans le monde économique et social de la Province et du Pays .

Ainsi une simple lecture des doléances et désirata des populations exprimés à différentes occasions: conseils communaux, comité technique provincial, conseil provincial etc...., montre que la route occupe une place très importante et que le désenclavement et le développement de l'infrastructure routière est l'une des préoccupations majeures des représentants des populations car il permet la mise en valeur des ressources naturelles des régions désenclavés, limite l'exode rural et améliore nettement les conditions de vie des citoyens: accès aux infrastructures sociales comme l'école, l'hôpital, etc.....ainsi que la disponibilité des moyens de transport, la commercialisation de leurs produits, etc.....

Ceci confirme en effet le rôle moteur de la route dont la construction et donc le désenclavement est un préalable à tout développement économique et social du monde rural et surtout en zone de montagne .

Devant donc l'ampleur des besoins et la faiblesse des ressources il s'avère nécessaire de fixer des priorités et d'arrêter une stratégie globale de développement des zones rurales .

Cette stratégie devrait être élaborée en concertation et en association avec les élus et la population directement concernée .

III- LE SYNDICAT INTERCOMMUNAL DE CONSTRUCTION DES ROUTES

Au cours de la décennie 76-86 les collectivités locales qui ont été occupées à s'organiser et à répondre à leurs besoins les plus urgents, n'ont pas démontré une forte propension à entreprendre des oeuvres d'intérêt intercommunal

Ainsi, la consolidation des moyens des communes et le développement de leur rôle économique ont provoqué très rapidement une plus large coopération intercommunale et l'appel de S.M le Roi du 9 Juin 1986 inaugurant le troisième colloque sur les collectivités locales a donné un nouveau souffle à l'intercommunalité .

111-1- Création du syndicat intercommunal de construction des routes à Khenifra:

Le dahir portant loi n° 1.76.583 du 5 Choual 1396 (30 septembre 1976) relatif à l'organisation communale a consacré un large volet à la coopération intercommunale et a défini dans ses articles 54 et 57 les modalités de création et de fonctionnement du syndicat intercommunal ..

La commune urbaine ou rurale est donc habilitée en dehors de son action traditionnelle à l'intérieur de ses limites territoriales, à intervenir aux côtés d'autres consoeurs pour la réalisation des projets d'intérêt commun .

L'impact économique et social de cette forme de coopération est considérable à plus d'un titre .

Sur le plan régional le syndicat intercommunal donne lieu à une action commune et concertée susceptible de surmonter les problèmes de financement que rencontrent les communes pour faire face individuellement aux investissements d'équipement . Les déséquilibres économiques entre communes nanties et communes démunies sont également dépassés dans le cadre d'une coopération intercommunale .

A l'échelle nationale le syndicat intercommunal grâce à son potentiel financier sa large assise et son rayon d'action est plus apte à seconder l'intervention de l'Etat dans le cadre de la conception et de l'exécution du plan de développement économique et social .

Ces bienfaits pour ce développement économique et social au niveau local et national ont été mis éloquemment en évidence par S.M le Roi Hassan II dans son discours inaugural du IIIème colloque sur les collectivités locales tenu en 1986 . L'appel Royal à l'association est venu au moment opportun, et a suscité un enthousiasme retentissant auprès des élus locaux de la Province de KHENIFRA qui se sont empressés à rechercher les intérêts communs pouvant donner lieu à des coopérations intercommunales

C'est dans ce contexte favorable que le syndicat intercommunal d'association pour la construction des routes aux haut et moyen Atlas s'est constitué au niveau de la Province de Khenifra le 2 Janvier 1 987 avec 11 communes membres au début . Le syndicat regroupe 31 communes sur 35 communes rurales dans toute la Province .

Les problèmes de communication et les impératifs de désenclavement sont au centre des intérêts ayant présidé à la constitution du syndicat . Dans ce contexte la planification intercommunale s'est appliquée au titre des deux premières années d'existence du syndicat à mettre en place un programme portant sur un réseau routier fiable contournant les obstacles naturels et mettant un terme à la situation d'enclavement de certaines communes et de relier les régions limitrophes

III-2- Budget du syndicat:

L'ensemble des communes adhérentes bénéficient des rentrées du produit forestier qui constitue la principale ressource des budgets des communes, étant donné que la forêt couvre plus de 60% du territoire de la Province de Khenifra . Les 20% des recettes forestières affectées en vertu des dispositions du dahir de 1976 sur la forêt aux investissements d'intérêt forestier ont été versées à partir de 1987 au budget du syndicat intercommunal

Le budget du syndicat est élaboré au cours de la session de Février et est soumis à l'approbation du Ministère de l'Intérieur et au visa du Ministère des Finances .

Si les 20% des recettes forestières sont conduites sur le budget du syndicat, d'autres sources financières peuvent également alimenter ce budget, dont on citera principalement:

1°) - T.V.A.

2°) - Fonds de concours de départements Ministériels

3°) - Prêts F.E.C

III-3- Travaux réalisés par le syndicat intercommunal:

Depuis sa création en Janvier 1987 le syndicat intercommunal s'est fixé un programme routier ambitieux, visant à désenclaver les populations en premier lieu, et à établir des liaisons inter-régionales en deuxième lieu . Ce programme intègre les études et les travaux de 160km de routes pour un montant global de 50.110.300,00 DH .

L'ensemble de ces dépenses a été fait sur le budget autofinancé du syndicat dont les recettes principales proviennent des recettes forestières: 20% de ces recettes affectées, en vertu des dispositions du dahir de 1976 sur la forêt, aux investissements à caractère forestier .

IV- PARTENARIAT AVEC LE MINISTERE DES TRAVAUX PUBLICS (D-R.C.R.)

IV-1- Orientation de la DRCR:

L'un des axes dynamiques de la stratégie du Ministère des Travaux Publics (DRCR) depuis plusieurs années est le partenariat .

Le partenaire privilégié de cette stratégie serait les collectivités locales ou leurs groupements en raison de la politique de décentralisation suivie par le Maroc d'une part et du développement des moyens de ces collectivités ainsi que de leurs besoins en infrastructure de base d'autre part

C'est ainsi que la Direction des routes et de la circulation routière du Ministère de Travaux Publics, en tant que gestionnaire du réseau routier, appelle et encourage le cofinancement des projets routiers avec une ou plusieurs collectivités ou leurs groupements .

Pour la Province de Khenifra, un programme important a été réalisé ou en cours, en cofinancement principalement avec le syndicat intercommunal:

a- Travaux réalisés: Ouverture de plateforme et construction d'O.A sur 66km

b- Travaux en cours : Construction de chaussée et revêtement sur 31 km KHENIFRA -ITZER par Ajdir .

c- Programme 1994: Ouverture de plateforme, construction de chaussée et revêtement de 18 km (2ème tranche de la liaison TOUNFITE- IMILCHIL longue de 75km dans la Province de Khenifra) .

d- Perspectives d'avenir: plusieurs projets sont en cours d'examen pour leur étude par les Travaux Publics en vue de leur réalisation en cofinancement: en particulier la 3ème tranche de la liaison TOUNFITE IMILCHIL (27 km), la route reliant M'RIRT à OULMES (25 km) etc.....

Une convention cadre est ainsi en cours d'étude et qui portera sur 3 ou 5 ans .

IV-2- Le cadre institutionnel:

Pour tous les travaux à réaliser en cofinancement, une convention définissant le partage de responsabilité et des prestations afférentes à chacune des parties, est établie entre la DRCR et la collectivité ou groupement concerné .

Cette convention définit en détail la responsabilité de chacune des parties, la consistance des travaux, les charges et missions respectives, la validité de la convention, les modalités de sa réalisation, etc.....

Aux termes de cette convention, la Direction Provinciale des Travaux Publics, prépare les études nécessaires qui permettent une planification sérieuse et une prévision qui limite tout dépassement et évite toute surprise au moment des travaux .

Il est stipulé aussi dans la convention que le partenaire assiste à l'ouverture des plis et à la prise de décision avec les Travaux Publics .

La convention précise par ailleurs que la Direction Provinciale des Travaux Publics assure le suivi des travaux, établit les attachements et les décomptes et réceptionne ouvrage .

V-RECOURS DU SYNDICAT INTERCOMMUNAL AU PRET FEC:

Devant l'ampleur des ambitions du syndicat intercommunal d'association à aller loin dans le domaine qui lui a été tracé, c'est à dire le domaine routier, et vu ses ressources financières limitées vis à vis de l'importance des investissements routiers, le syndicat a pensé à diversifier ses sources de financement et en particulier les prêts FEC .

C'est ainsi qu'un dossier de demande de prêt FEC a été déposé par le syndicat intercommunal d'association au Ministère de l'Intérieur en 1988 pour le financement des routes suivantes:

- Khenifra - Ajdir - Itzer (CT 3485) pour 14.280.000,00 DH
- Tounfite - Agoudim (CT3425) pour 10.680.000,00 DH

Le dossier a été étudié et examiné par le FEC (commission technique) à plusieurs reprises et ce n'est qu'en 1992 qu'un accord a été donné pour le prêt sus-vissé .

Malgré le fait que les investissements routiers ne sont pas mentionnés dans la déclaration de politique générale du FEC - raison du refus du dossier par la commission technique - le prêt a pu être accordé pour les raisons suivantes:

- * L'appui du prêt par le Ministre de l'Intérieur en tant que membre du Gouvernement permet de considérer le dit projet comme rentrant dans la gamme " d'autres projets dont la réalisation serait jugée nécessaire par le Gouvernement pourraient être financés par le FEC (déclaration politique du FEC) .

- * Garantie du prêt; le syndicat intercommunal en question dispose en effet d'importantes ressources forestières mises à sa disposition par les communes membres .

- * Les retombées économiques et sociales du projet très demandés par la population sur les communes concernées voï sur la région, sont très appréciables

- * Et enfin soutenir les efforts du syndicat visant à développer la région sur le plan économique et social .

VI- PRESENTATION DU PROJET FINANCE PAR LE F.E.C

Il s'agit en fait de deux projets distincts:

1) Liaison Khenifra-Ijdir-Itzer : le projet consiste en la construction de chaussée et revêtement du CT 3485 reliant Khenifra à Itzer par Ajdir entre les points kilométriques 61+000 et 92+000 soit 31 km

Ce chemin traverse une forêt dense de cèdre, de chêne vert et de chaîne liège. Il est actuellement revêtu sur 66 Km. Il traverse les communes de Moha ou Hammou Zayani, d'Aguelmam Azigza, de Tanourdi et d'Itzer, d'où son caractère d'intercommunalité.

Les travaux à réaliser et leur importance sont comme suit

- Protections en Gabions	400 M3
- Déblai pour ouverture d'encaissement	17.800 M3
- Assise en grave non traitée pour couche de fondation	23.100 M3
- Assise en grave non traitée pour couche de base	24.800 M3
- Revêtement superficiel bicouche	124.000 M2
- Confection d'accotement en M.S	18.600M3
- Calibrage des fossés	62.000 ML

2) Liaison Tounfite - Agoudim = le projet consiste en l'ouverture de la plateforme, construction de chaussée, d'ouvrage d'art et revêtement du CT 3425 reliant Tounfit à Imilchil entre les points Kilométriques 10+000 et 28+000 soit 18 Km.

Ce chemin traverse la forêt du haut Atlas et dessert les communes d'Agoudim et d'Anemzi et les relie au pôle économique et administratif de Tounfit (Caidat).

Les travaux à réaliser et leur importances sont comme suit:

- Déblais	44.000 M3
- Remblais	81.000 M3
- Couche de base en GNA	12.400 M3
- Revêtement superficiel	72.000 M2
- Accrètement en MS	11.500 M3
- Dalots	9 unités
- Ouvrages d'assainissement	1.100 ML
- Murs de soutènement	2.000 ML
- Enrochements	17.700 M3
- Fossés bétonnés	3.600 ML
- Gabions	420 M3
- Calibrage de l'Oued	6.000 ML

VII / PROCEDURES DE FINANCEMENT :

- Les deux projets déjà cités seront réalisés en cofinancement. La direction des Routes et de la Circulation Routière du Ministère des Travaux Publics supportera 50% des dits projets sur le budget de l'Etat. Le syndicat intercommunal d'association pour la construction de routes dans les haut et moyen Atlas supportera l'autre moitié qu'il financera par le prêt FEC consenti à cette fin. Les conventions de cofinancement afférentes à ces projets sont déjà signées et approuvées par les deux parties concernées.

VIII MANAGEMENT DES TRAVAUX

Il est convenu à ce que chaque partie réalise la moitié du projet. Les études sont faites et financées par la Direction des Routes et de la Circulation Routières, Direction Provinciale des Travaux Publics de KHENIFRA. Celle-ci prépare tous les documents techniques nécessaires au lancement des opérations, elle lance et adjuge les marchés pour les travaux la concernant.

Le syndicat intercommunal lance et adjuge ses marchés et les fait approuver par l'autorité compétente.

Pour le suivi des travaux, c'est la Direction Provinciale Des Travaux Publics de khénifra qui en a la charge. Elle suit les réalisations ; les constate et établit les décomptes correspondants. Ces décomptes sont vérifiés et transmis, accompagnés d'attachements à Monsieur le Président du syndicat qui en ordonne le paiement.

Notons que les travaux du CT 3485 (Khenifra-ltzer) ont commencé en 1993 pour le syndicat intercommunal et débiteront en 1994 pour la partie travaux publics.

Quant au CT 3425 (Tounfite-agoudim), l'étude est achevée et les marchés travaux vont être lancés incessamment.

IX IMPACT DES PROJETS ROUTIERS SUR LA POPULATION:

La construction des routes visées ci-avant permettra de désenclaver les communes d'Aguelmam Azigza, Tanourdi, Agoudim et partiellement Anemzi ainsi que les localités avoisinantes. Par ailleurs, la réalisation de ces infrastructures routières améliorera nettement les conditions de vie de la population par, entre autres:

- Le développement des autres activités telles que l'agriculture, le tourisme, les équipements socio-économiques et les infrastructures administratives
- Une exploitation meilleure et optimale des ressources forestières qui sont la principale ressource des communes concernées.
- La pérennité de la circulation et la réduction du temps de parcours.
- la réduction nette du coût de transport et les prix des marchandises et des denrées alimentaires.

Pour le transport, le coût chute à la moitié, quelque fois même à 1/4 de son niveau avant la construction de route.

Quant aux produits de base, le tableau ci-après donne leurs prix en temps normal et pendant les coupures.

PRODUIT VARIATION	PRIX TEMPS NORMAL	PRIX PENDANT LES COUPURES	
-Sucre (pain de 2Kg)	10,20	12,00	+ 17,00 %
-Gaz butan (u)	36,52	40,00	+ 09,53 %
-Farine (Kg)	2,00	2,50	+ 25,00 %
-Essence ordinaire(l)	6,76	8,00	+ 18,00 %
-Gazoil (l)	4,03	4,50	+ 12,00 %
-Huile de table (l)	8,50	9,00	+ 06,00 %

X / CONCLUSION :

Il est actuellement prématuré de tirer des conclusions sur les projets en question du fait que l'un vient d'être entamé et l'autre le sera très prochainement

Néanmoins l'on pourra dire que l'obtention du prêt FEC pour la construction de liaisons routières (le premier cas sur le plan National) a bien réconforté le syndicat intercommunal et par là les communes membres, car en plus de son apport moral, il leur a permis de faire face aux obligations onéreuses qu'exige la réalisation des projets routiers.

Ceci va, sans aucun doute, assister et seconder le syndicat dans son action qui vise le désenclavement des chefs lieux des communes rurales et partant créer des pôles d'attractions économiques susceptibles de relancer l'économie locale et régionale.

Cette expérience et celle des projets routiers déjà réalisés par le syndicat intercommunal dans la Province de Khenifra a fortement sensibilisé les collectivités et les autorités locales qui, auparavant, ne croyaient pas à la réalisation des projets routiers par des organismes autres que les Travaux Publics. Elles considèrent actuellement que l'équipement des communes comprend : l'A.E . P, l'électrification et les routes

Ainsi, en raison des impacts très positifs des infrastructures routières sur l'ensemble des régions désenclavées et leurs populations; une stratégie globale de développement du mode rural doit être établie en mettant l'accent sur la route; préalable nécessaire et locomotive de tout autre développement.