

EVALUATION DES PROJETS COFINANCES

Mr. SALHI Rahal
Directeur Provincial
des Travaux Publics
D'AZILAL

SOMMAIRE

I - LE PARTENARIAT ?

II - TRAVAUX REALISES ET REPARTITION DES CHARGES

II - RENDEMENTS MOYENS

IV - COUTS MOYENS DE REALISATION

V - IMPACTS DE LA REALISATION DES LIAISONS

VI - PROBLEMES RENCONTRES

VII-RECOMMANDATIONS

**VIII- PROPOSITIONS DES MOYENS POUR
PROMOUVOIR LE PARTENARIAT**

I- PARTENRIAT ? C'est quoi ? Pourquoi ? Comment ?

Le partenariat: c'est réaliser un projet en collaboration avec un ou plusieurs partenaires du secteur public tel que : Communes, Provinces, Ministères, Office et du secteur privé .

Chaque partenaire participe à la réalisation du projet soit par ses compétences techniques , soit par son matériel, par ses moyens humains ou par ses moyens financiers.

Le document essentiel de mise en oeuvre du partenariat est la CONVENTION, document ayant un caractère juridique, il définit les contributions et le partage des responsabilités de chaque partie.

Pour le cas d'Azilal, les limites territoriales de la province intéressent une zone montagneuse où le réseau routier est encore moins développé d'où l'existence du problème dû à l'enclavement d'un certain nombre de localités, la construction d'une infrastructure routière répondant aux besoins des populations à court et à moyen terme reste difficilement envisageable car cela est dû à la double raison suivante:

- * Coût de construction élevé et contrainte budgétaire.
- * Faiblesse du trafic enregistré.

Cependant, notre département, qui s'occupe à présent de cette infrastructure routière, ne peut faire face seul au problème posé d'enclavement; d'où la nécessité de chercher des partenaires pour le cofinancement de ces projets.

C'est pour cela que l'expérience de la D.P.T.P d'Azilal en matière de partenariat s'est axée principalement sur le cofinancement des projets de désenclavement surtout au traitement des points durs des pistes ou leur aménagement en route graveleuse pour améliorer les conditions de circulation et assurer sa pérennité autant que possible.

II - TRAVAUX REALISES

Dans le cadre de partenariat la D.P.T.P a pu réaliser trois projets routiers de désenclavement notamment: -

Liaison Aït M'hamed - Aït Bouguemez sur une longueur de 45 km.

- Liaison Foug Jemâa - Tislit sur une longueur de 10,8 km.

- Liaison Aït Attab - Taounza sur une longueur de 12 km.

Le premier projet a été réalisé par la D.P.T.P et la P.N les deux autres par la D. P.T. P et la province d'Azilal.

2.1 - Nature des travaux:

- Elargissement de la piste existante.
- Reprofilage de la piste.
- Construction d'ouvrage d'art:
 - Murs de soutènement.
 - Ouvrages busés.
 - Radiers submersibles.
- Aménagement en route graveleuse:
 - Ouverture de décaissement.
 - Mise en place de couche de T.V.
 - Arrosage et compactage.
- Revêtement superficiel.

2.2 - Répartition des charges:

D'une manière générale, les charges sont réparties comme suit:

D.P. T.P

- Etudes .
- Engins de terrassement (Location externe).
- Encadrement technique du chantier.
- Véhicule de liaison.

PARTENAIRE

- Main d'œuvre.
- Matériaux de construction
- Petit matériel et matériel de campement .
- Carburant et lubrifiant .
- Location de camions .

TABLEAU RECAPITULATIF DES TRAVAUX REALISES

DESIGNATION	UNITE	LIAISON		
		AIT M'HAMED – AIT BOUGUEMEZ	FOUM JEMA – TISLIT	AIT ATTAB – TAOUNZA
Elargissement de piste	M3	140.000	32.000	9.000
Reprofilage de piste	km	65	4	—
Ouverture de fossé	MI	16.000	18.000	21.000
Construction d'O.A :				
– Murs de soutènement	M3	1.000	47	100
– Ouvrages busés	U	50	10	11
– Radiers submersibles	U	3	2	1
Aménagement en route graveleuse	km	—	10,8	12
Revêtement superficiel	km	—	10,8	—

III – RENDEMENTS

1°) – Terrassement et Aménagement en route graveleuse :

DESIGNATION DES TACHES	TYPE D'ENGINS UTILISES	RENDEMENTS MOYENS
–Déblai pour ouverture de la plateforme		
• Terrain meuble	BULL 140 CV	500 m3 / j
• Terrain rocheux	BULL+COMPRESSEUR	300 m3 / j
–Reprofilage de plate forme (L=6m)	NIVELEUSE 150 CV	800 ml / j
–Décaissement sur 4 m x 0,20 m	NIVELEUSE	400 ml / j
–Transp.de T.V Distance moyenne de 15km	10 CAMIONS DE 3 M3	200 m3 / j
–Arrosage Distance moyenne de 15 km	CAMION CITERNE DE 8T	40 T / J
–Compactage	COMPACTEUR	6.000 m2 / j
–Curage de fossé	NIVELEUSE	4.000 ml / j
–Ouverture de fossé	NIVELEUSE	800 ml / j
–Ouverture de fossé rocheux (Mains d'oeuvre)	COMPRESSEUR + DEGAGEURS	4 ml / o / j

2) – OUVRAGE D'ART :

DESIGNATION DES TACHES	CONSTITUTION DES BRIGADES (Main d'oeuvre)	RENDEMENTS MOYENS
-Déblai pour fouilles (Main d'oeuvre)	6 Ouvriers	0,6 m ³ /0/j
-Béton pour fondation	2 Maçons + 4Ouvriers	0,5 m ³ /0/j
-Maçonnerie pour fondation	2 Maçons + 4Ouvriers	1 m ³ /0/j
-Maçonnerie pour élévation	2 Maçons + 4Ouvriers	0,5 m ³ /0/j
-Béton pour élévation	2 Maçons + 4Ouvriers	0,5 m ³ /0/j
-Hérissongage sur 0,20 m	2 Maçons + 4Ouvriers	2,5 m ³ /0/j
-Dallage sur 0,20 m	2 Maçons + 4Ouvriers	0,9 m ³ /0/j
-Confection de buses (Ø 80)	2 Maçons + 4Ouvriers	1 U / 0 / j
-Pose de buse y compris joint	2 Maçons + 4Ouvriers	2 U / 0 / j
-Remblaiement de buses	6 Ouvriers	1 m ³ /0/j

* 1 ouvrage busé 0,80 de 8 ml est construit en 10 jours par une équipe de 2 maçons + 4 ouvriers.

* 1 mur de soutènement de 37 m³ est construit en 15 jours par une équipe de 4 maçons + 8 ouvriers .

* 1 radier submersible de 56 m² est construit en 18 jours par une équipe de 4 maçons + 6 ouvriers .

3) - Enduit superficiel monocouche

- Enduit superficiel (Equipe P à T) : 920 m² /j valable pour un relief vallonné

IV - COUTS MOYENS DE REALISATION

TERRASSEMENTS (Location Interne des engins):

- Déblai pour ouverture de la plateforme	
* Terrain meuble (Bull)	15 DH /m3
* Terrain rocheux (Bull + Explosif)	25 DH /m3
- Reprofilage de plate forme (niveleuse)	0,70DH/ m2
- Décaissement (niveleuse) sur 0,20 m	1 DH / m2
-Transport de T V (Distance moyenne de 15 km)	40 DH / M3
- Arrosage + Compactage	0,50 DH/m2
- Curage de fossé (Niveleuse)	0,50 DH/ml
- Ouverture de fossé (Niveleuse)	2 DH/ ml
- Ouverture de fossé rocheux (Mains d'oeuvre)	
+ Compresseur et Dégageurs	100 DH / ml

OUVRAGE D'ART

- Ouvrage busé 0,80	1 000 DH/ml
- Mur de soutènement	250 DH/m3
- Radier submersible	650 DH/m2

N.B : Les coûts sont déterminés en tenant compte de la location interne des engins; non compris les frais de conduite.

V- IMPACT DE LA REALISATION DES LIAISONS (RESULTAS OBTENUS)

1) Impact Social

La construction de ces liaisons a permis de désenclaver les chefs lieux des communes de Tabia siégeant à Tislit ,de Tabant de Taounza et les localités ainsi que les douars avoisinants et a permis également le développement de l'activité socio-économique des localités traversées, on note:

- La desserte d'une population d'environ 13000 habitants pour Tislit , 2500 habitants pour Taounza et 30000 habitants pour Aït Bouguemez.

- La réduction nette du temps de parcours.

- La pérennité de la circulation.

- L'amélioration du niveau de service offert aux usagers (confort, réduction des frais d'entretien des véhicules) .

- Création de postes d'emploi en faveur de la main d'oeuvre locale .

2) Impact Economique

La création du transport en commun, la disponibilité de marchandises et denrées alimentaires au centre de Tislit et par voie de conséquence la réduction nette des prix de ces derniers, telles sont les retombées positives générées par l'aménagement de ces liaisons.

Exploitation et rentabilité du matériel SLM TP, notamment les brigades de réserve .

Réalisation de projets routiers à un coût optimal.

3) Impact Technique:

Au cours de l'évacuation des travaux de ces liaisons, le personnel d'encadrement technique de la Direction Provinciale des Travaux Publics a pu acquérir une expérience non négligeable dans le domaine de construction de routes de désenclavement, tant sur le plan organisationnel qu'opérationnel .

VI - PROBLEMES RENCONTRES

1°) Actuellement les S.L.M ne disposent pas de brigades complètes de terrassement réservées pour intervenir dans les projets cofinancés, toutefois les D.P.T.P puisent du matériel de réserve et complètent par celui de la brigade permanente (en cas de besoin). Ceci met la D.P.T.P concernée dans des situations de non disponibilité à temps du matériel et par voie de conséquence retarde l'exécution des travaux conformément au planning pré-établi.

2°) L'état du matériel S.L.M cause des pannes fréquentes et retarde certaines réparations (Surtout lourdes).

3°) Difficultés d'approvisionnement du chantier en matériaux de construction ou carburant (marchés gérés par le partenaire) .

4°) Rareté de la main d'oeuvre spécialisée locale pendant certaines périodes de l'année (Labour, Moisson) .

5°) Retard constaté dans le paiement de la main d'oeuvre et les camions de transport de tout-venant par le partenaire ce qui perturbe la cadence des travaux.

6°) Le contrôle de la qualité des travaux est laissé soit au flair du technicien soit à son savoir faire.

7°) Parfois, non respect de certaines clauses de la convention surtout celles relatives à la direction du chantier (Empiètement sur les attributions) .

VII - RECOMMANDATIONS

1°) Prévoir des réunions périodiques de chantier regroupant toutes les parties concernées par les projets .

2°) Etablissement d'un planning prévisionnel des Travaux , tenant compte de l'état et de la disponibilité du matériel et des matériaux à utiliser.

3°) Respect strict des clauses de la convention par les partenaires.

4°) Associer le LPEE au contrôle de la qualité des travaux et des matériaux utilisés (Interventions légères).

5°) Prévoir les travaux hors des saisons des labours et des moissons (disponibilité de main d'oeuvre).

6°) Restructurer les brigades et rénover le matériel S.L.M pour pouvoir réaliser, dans de bonnes conditions, les chantiers cofinancés en règle.

7°) Aider le partenaire et le sensibiliser pour:

- Mieux gérer les marchés de fournitures.

- Payer la main d'oeuvre à temps ainsi que la location des camions.

VIII - PROPOSITIONS DES MOYENS POUR PROMOUVOIR LE PARTENARIAT

1°) Mise en place d'une entité au niveau central qui sera chargée de valoriser les travaux déjà réalisés dans ce cadre (Publicité-Marketing) .

2°) Le personnage cible dans le développement du partenariat au niveau d'une province est le Gouverneur (Passage obligé Autorité- Financement); une action de développement du partenariat devra s'adresser en priorité à lui.

3°) Vulgarisation du partenariat par des rencontres et l'organisation des séminaires au profit des Autorités et Collectivités Locales.

4°) Développer l'esprit partenariat pour intéresser les domaines des études, d'assistance technique ainsi que ceux non encore maîtrisés par les collectivités.

5°) Associer le partenaire notamment les Collectivités Locales au financement de l'entretien des pistes et grosses réparations du réseau non revêtu (Fourniture de carburant, main d'oeuvre, matériaux de construction, etc...).

6°) Elargir l'implantation territoriale du département (Subdivisions Annexes) , afin de faire de nos agents des conseillers techniques écoutés et intimes pour les communes.