

**AMMENAGEMENT DES PISTES
PAR COFINANCEMENT
ETAT COLLECTIVITES LOCALES**

**Mr. SABER AHMED
Directeur Régional des
Travaux Publics du Centre
- CASABLANCA -**

SOMMAIRE

I - Introduction

II - Expérience de cofinancement des projets

III- Techniques utilisées

IV - Bilan de la période 89/92

**V - Perspectives de développement du réseau
routier de désenclavement du monde rural.**

VI- Conclusion

Résumé:

Le rythme de construction des routes à l'état de piste et le niveau d'investissement dans le secteur, ne permettent pas de répondre aux besoins de désenclavement du monde rural. Cet ensemble de contraintes a amené à réfléchir sur la mise en commun des moyens pouvant être mobilisés par l'Etat et les collectivités locales pour l'aménagement progressif des routes de désenclavement. Les expériences tentées dans ce domaine sont très encourageantes. Elles ont permis de réaliser plusieurs liaisons avec des niveaux d'aménagement allant d'un simple traitement des points durs à la construction complète de la route, comme elles ont suscité l'intérêt des collectivités locales pour la réalisation de nombreux projets routiers dans le cadre d'un partenariat avec l'Etat. Seront développés dans le cadre de cette communication les aspects institutionnels, techniques et financiers étudiés à l'appui des opérations réalisées.

- Introduction

Au Maroc, la longueur du réseau classé à la charge de l'état est d'environ 60 000 Km dont 30 000 Km à l'état de piste . 62 % du réseau revêtu est constitué de routes étroites à une voie de circulation.

L'état de ce réseau par intégration du relevé visuel et la déflexion est à 43 % moyen à mauvais, le volume du trafic marque une croissance assez importante: 8,5 % entre 89/91 .

Les besoins à l'horizon 2000 sont évalués à 52 000 Km, par comparaison avec les autres pays méditerranéens .

Ainsi, pour les dix prochaines années, près de 23 000 Km de routes actuellement à l'état de piste devraient être portées au niveau de route revêtue, soit une contruction de plus de 2 300 Km par an .

L'insuffisance des crédits alloués n'a permis ces dernières années qu'un rythme de 250 Km par an soit près du dixième de ce qui était souhaitable .

Le plan 88/92 a mis l'accent de façon significative sur l'entretien du réseau.

Sur ce budget près de 78% sont consacrés à l'entretien. Ils permettent la réalisation en moyenne de 1000 Km de renforcement et 2000 Km de renouvellement de couche de surface.

Force est donc de constater, qu'il est impossible de satisfaire la totalité des autres besoins même ceux essentiels, même là ou le seuil de l'intolérable risque d'être atteint.

Pour faire face aux besoins considérables du réseau en matière de maintenance et extension, il a été nécessaire de dégager de nouvelles sources de financement . Ainsi, en 1989 un fonds routier a été mis en place permettant ainsi de réaliser près de 50 % des travaux d'entretien.

La période 1988-1992 a connu la création d'une société concessionnaire des autoroutes (A.D.M) qui a pour charge de développer les infrastructures autoroutières en utilisant les recettes du péage instauré dès Avril 1991.

Un ensemble d'autre actions visant l'optimisation de l'utilisation des ressources ont été initiées, c'est le cas des actions de déconcentration des domaines techniques ou la mise en place d'outils de gestion (comptabilité industrielle, comptabilité analytique, indicateurs d'état du réseau, système de gestion de l'entretien routier).

Par ailleurs, la DRCR a développé le partenariat avec les collectivités locales pour la réalisation de routes à caractère de desserte locale .

II- Expérience de cofinancement des projets

Il est certain que les capacités de l'Etat ne permettent pas de faire face aux importants besoins de desserte et de désenclavement du monde rural. Le sous investissement observé dans le secteur routier a amené à concentrer les ressources limitées sur le réseau revêtu très circulé plutôt que sur un réseau éparpillé très faiblement circulé sans pouvoir l'entretenir .

Parmi les voies prospectées pour essayer d'accélérer les investissements, il est prévu d'encourager la construction des routes d'intérêt local dans le cadre d'une politique contractuelle entre l'Etat et les collectivités locales concernées L'Etat y trouvera des ressources supplémentaires pour compléter la construction du réseau et les collectivités locales pourront obtenir l'assurance d'un cofinancement de l'Etat et la prise en compte de leur propre choix.

Pour ce type de projets, une convention est établie et signée avec la collectivité concernée. Elle définit les possibilités et la contribution de chaque partie ainsi que la partie responsable de la prise en charge de l'entretien ultérieur du projet

La collectivité locale assure le fonctionnement, la fourniture du consommable, les matériaux et la main d'oeuvre en tant que besoin .

L'Etat prend en charge la fourniture du matériel, la mise à la disposition d'agents et de l'encadrement technique, la réalisation d'étude, le suivi et le contrôle des travaux.

Les expériences réalisées à ce sujet sont très encourageantes. les projets réalisés en cofinancement concernent essentiellement:

- * L'aménagement de pistes
- * La construction neuve
- * La maintenance des routes revêtues
- * La reconstruction d'ouvrages sur routes existantes
- * L'élargissement de routes étroites
- * Le traitement de traversées d'agglomérations
- * La réalisation de voies de contournement

III - Techniques utilisées

La démarche suivie consiste en un aménagement progressif tenant compte de l'évolution du trafic des routes à l'état de piste. Dans un premier temps, il s'agit d'un aménagement minimal selon deux méthodes différentes permettant la circulation dans de bonnes conditions et par tout temps.

Pour les routes à très faible trafic, le traitement concerne l'aménagement des points durs (passages difficiles). Pour les pistes moyennement circulées et selon la nature du sol, l'aménagement comprend également, la mise au gabarit de la plateforme avec construction des ouvrages et mise en oeuvre d'une assise graveleuse pour assurer la pérennité de la circulation.

Les techniques adoptées sont diversifiées et dépendent:

- * De la nature des sols rencontrés
- * Du relief (plat, vallonné, accidenté)

* Du niveau de service que l'on se fixe; le mode d'exécution pouvant être influencé par des considérations d'ordre social par le choix délibéré de techniques; faisant appel à une forte utilisation de main d'oeuvre.

Les solutions assez souvent retenues concernent:

- Le traitement des points très sensibles qui font chaque année l'objet de coupures.
- La construction d'ouvrages d'assainissement sous forme de radier sur les lits mineurs très larges.
- La construction de soutènement, ouvrages busés et dalots.
- Le reprofilage de la plateforme et apports de matériaux de déglaisement dans les zones argileuses.

IV- Bilan de la période 89/90

Le bilan des projets réalisés ou en cours d'exécution fait ressortir un volume de travaux atteignant 714 millions de dirhams dont 361 millions de dirhams mobilisés par l'état.

La période 1989/1992 a connu la réalisation de 33 opérations pour un montant de 188 millions de dirhams.

L'exécution de ces travaux a eu un impact très important auprès des populations particulièrement sur le réseau de haute montagne qui posait des problèmes plusieurs semaines.

Le coût du kilomètre traité rapporté à la longueur totale de l'itinéraire, varie entre 44.000 DH et 12.000 DH suivant le relief du terrain, contre 500.000 à 1 500.000 DH quand il s'agissait d'une construction neuve à l'entreprise.

V- Perspectives de développement du réseau routier de désenclavement du monde rural

Devant l'insuffisance des constructions neuves, une solution consiste à mettre en place une politique d'aménagement des pistes en adaptant le degré et la périodicité d'intervention en fonction du trafic et de spécificités socio-économiques de la liaison .

Une analyse technico-économique sommaire a identifié 10500 km de projets d'aménagement rentables pour un montant évalué à 1100 millions de dirhams.

Les avantages procurés par ces aménagements proviennent d'une part, de la réduction des coûts de circulation engendrée par les interventions d'entretien périodique de la route aménagée et d'autre part, de la suppression des coupures de la circulation.

La rentabilité est assurée pour un taux d'actualisation de 12%, au dessus d'un trafic équivalent de l'ordre de:

- 25 v/j pour un aménagement minimal dont le coût n'excède pas 100.000 DH par kilomètre.

- 100v/j pour un aménagement en route graveleuse dont le coût n'excède pas 500.000 DH par kilomètre pour un aménagement en route revêtue étroite dont le coût n'excède pas 700.000 DH par kilomètre.

Sur ces bases, parmi ces routes,

- * 23% - 2500 km relèvent d'un aménagement en route revêtue
- * 23% - 3600 km relèvent d'un aménagement en route graveleuse
- * 44% - 4800 km relèvent d'un aménagement minimal

L'étude en cours se poursuit pour élaborer une stratégie de la maintenance des routes rurales non revêtues incluant les aspects institutionnels, organisationnels et financiers de l'ensemble des intervenants du secteur.

VI- Conclusion

Pour les années à venir, l'une des priorités restera la conservation du patrimoine existant vu l'ampleur du retard d'entretien à rattraper et ses effets négatifs sur les coûts de transport.

Une autre priorité sera l'équipement du monde rural en routes de désenclavement et pistes rurales afin de favoriser et inciter le développement économique et social du milieu rural.

La réalisation du projet routier dans le cadre d'un partenariat avec les collectivités locales est une voie prometteuse. Elle constitue une solution à la forte demande de construction de nouvelles liaisons routières en milieu rural par la mise en commun des moyens de l'Etat et des collectivités locales