

PARTENARIAT ETAT -
COLLECTIVITES LOCALES - ONG
BILAN ET PERSPECTIVES : CAS DE
LA REGION SOUSS -MASSA ET DRAA

M. El Hassan AIYAD
S.P.E.E - DRE Du Sud

Au niveau régional et local, la route est un outil important de toute politique d'aménagement du territoire et d'accompagnement de projets d'investissement.

Malgré les efforts déployés par l'état dans le milieu rural, en vue d'améliorer la couverture et le niveau de service pour les infrastructures de base, le déficit par rapport au milieu urbain reste encore important. A titre d'illustration, le tableau 1 donne le bilan des investissements routiers aussi bien pour la maintenance que pour l'extension du réseau dans la région Souss-Massa et Drâa durant les 20 dernières années. L'enveloppe globale se chiffre à 1,6 milliards de dirhams.

Les contraintes budgétaires ne permettent pas à l'Etat de prendre en charge le financement de tous les projets de désenclavement et de faire face aux importants besoins de desserte tout en assurant la maintenance et l'entretien continu pour une meilleure qualité de service aux usagers de la route. Les leçons tirées du passé montrent que lorsque les bénéficiaires ne participent pas aux investissements nécessaires à la réalisation de leurs projets socio-économiques, ils ne les s'approprient pas et ne prennent pas en charge leur gestion et leur maintenance notamment pour les routes non classées.

Le recours au partenariat ne permet pas uniquement l'ouverture d'autres horizons de financement afin de soulager le budget de l'Etat, mais plutôt faire participer la population rurale concernée à toutes les phases du projet et garantir la pérennité du service et la durabilité des infrastructures.

Pour ces projets cofinancés avec l'Etat, une convention est établie et signée avec les collectivités et/ou les associations et O.N.G. concernées. Elle définit la prise en charge et la contribution des intervenants durant toutes les phases du projet (Etude, réalisation, mise en service, la maintenance et l'entretien).

Dans la présente communication seront développés les expériences menées dans la région Souss - Massa et Draâ et le bilan des projets routiers réalisés ou en cours en partenariat avec les collectivités locales, les associations d'usagers et d'autres ONG.

En avant propos, une monographie succincte de la région est exposée pour donner une idée sommaire sur les potentialités et spécificités des provinces concernées, l'état et l'étendue du réseau routier et les perspectives de développement du désenclavement du monde rural dans le cadre du partenariat.

MONOGRAPHIE SUCCINCTE DE LA REGION SOUSS-MASSA ET DRAA

DECOUPAGE ADMINISTRATIF ET POPULATION

Par le Décret n° 2-97-247 du 17 Août 1997 , la région du Souss-Massa et Draâ est constituée des Préfectures et Provinces de Agadir Ida Outanane , Inezgane Ait Melloul , Chtouka Ait Baha , Taroudant , Tiznit , Ouarzazate & Zagora .

La superficie totale de la Région s'étend sur 70 880 km² soit environ 10% de la superficie totale du Royaume .

D'après le recensement de 1994 , la population est de 2 635 529 habitants (soit environ 10% de la population totale nationale) dont 66% en milieu rural soit 1 739 389 habitants.

Sur le plan administratif, la région compte actuellement 27 communes urbaines et 212 communes rurales réparties en 19 cercles.

RELIEF ET CLIMAT

La région Souss-Massa et Drâa est constituée de zones naturelles disparates. Elle dispose d'une nature contrastée, les grandes zones qui se partagent cet ensemble sont les suivantes :

- Zone constituée des plaines de Souss et de Massa situées entre l'Océan Atlantique et l'Anti-Atlas.

- Zone montagneuse constituée par la partie Ouest du grand Atlas au Nord et de la chaîne Anti-Atlas du Sud Ouest.

- Zone au niveau des provinces de Ouarzazate et Zagora constituée du massif du Haut Atlas au Nord, du bassin de Ouarzazate, une vaste dépression comblée de terrains tertiaires et quaternaires et la moyenne vallée de Drâa, irriguée par le barrage Mansour Eddahbi.

Au niveau de la Région , le climat est assez variable , semi-aride au nord , pré-saharien à aride au sud .

La pluviométrie varie de 200 mm par an en plaine à 600 mm en montagne en plus de la neige qui couvre les sommets pendant les années pluviales.

PRINCIPALES ACTIVITES ECONOMIQUES

a - AGRICULTURE : Le Souss-Massa se distingue par le fait qu'il englobe la première zone primeuriste et intensive du Maroc. La partie irriguée dans cette plaine couvre plusieurs cultures : les légumineuses, les agrumes, les cultures fourragères et autres.

Les agrumes constituent la principale culture de la région. Elles sont cultivées dans la zone irriguée de la plaine du Souss et contribuent aux échanges du Maroc pour 48% de la production.

b - PECHEs MARITIMES : La région dispose de ressources halieutiques importantes qui constituent l'une des potentialités sûres de l'économie régionale eu égard à son rôle de promoteur dans le développement des autres secteurs en l'occurrence l'industrie, le commerce et l'emploi.

c - TOURISME : Il constitue le 3ème secteur important de la région. Agadir, première station balnéaire de séjour et premier pôle touristique du Maroc, représente plus de 25% de la capacité réceptive classée et 1/3 des nuitées enregistrées à l'échelle nationale.

La région offre également d'autres types de tourisme comme les randonnées dans les montagnes et les oasis et les visites historiques (Tiznit et Ouarzazate).

d - MINES : Les activités minières existantes concernent principalement l'exploitation des gisements des minerais suivants :

- Ouarzazate (argent, cobalt, cuivre et manganèse)
- Taroudant (barytine et oxyde de fer)
- Tiznit (talc)

e - INDUSTRIE : Les grands secteurs de cette activité sont l'agro-alimentaire, textile-cuir, les unités de chimie-parachimie, mécanique et électricité restent dans l'ensemble embryonnaire constituées principalement de PME peu mécanisées si non artisanale .

REPARTITION DE LA POPULATION ET DE LA SUPERFICIE

Recensement 1994

PREFECTURE ET PROVINCE	SUPERFICIE (Km ²)	POPULATION (HABITANT)			DENSITE Hab/Km ²
		URBAINE	RURALE	TOTALE	
AGADIR IDA OUTANANE	2 380	262 890	103 075	365 965	153,8
CHTOUKA AIT BAHA	3 230	25 636	214 456	240 092	74,3
INEZGANE AIT MELLOUL	300	261 674	31 125	292 799	976,0
TAROUDANT	16 460	134 400	559 568	693 968	42,2
OUARZAZATE ET ZAGORA	41 550	141 539	553 345	694 884	16,7
TIZNIT	6 960	70 001	277 820	347 821	50,0
TOTAL REGION SMD	70 880	896 140	1 739 389	2 635 529	37,2

DECOUPAGE ADMINISTRATIF

Décret n° 2-97-247 du 17 Août 1997

DECOUPAGE ADMINISTRATIF

(Décret N° 2-97-247 du 17 Août 1997)

REGIONS (ET CHEFS-LIEUX)	PREFECTURES OU PROVINCES	NBRE CERCLE	NBRE DE COMMUNES		
			URBAINE	RURALE	TOTAL
Souss-Massa et Draâ (Agadir-Ida Outanane)	Wilaya d'Agadir				
	Agadir Ida Outanane	1	4	12	16
	Inezgane-Ait Melloul	1	3	3	6
	Chtouka-Ait Baha	3	2	20	22
	Taroudant	5	7	82	89
	Tiznit	5	4	40	44
	Ouarzazate et Zagora	4	7	55	62
TOTAL		19	27	212	239

RESEAU ROUTIER DE LA REGION SOUSS - MASSA & DRAA

L'infrastructure routière constitue l'une des pièces maîtresses du développement du monde rural puisqu'elle contribue largement au désenclavement, à la fixation de la population et à l'essor économique et social des zones desservies.

Dans l'ensemble, le caractère rural reste un élément très marquant pour la Région, et malgré les efforts déployés pour l'amélioration des couvertures et des niveaux de service du réseau de désenclavement, le déficit en maintenance et extension reste élevé.

Le réseau routier de la région Souss-Massa et Drâa se présente comme suit :

- Longueur totale: 7450 km dont 40 % revêtue (soit 3005 km) ;
- Les routes dont la largeur de chaussée est inférieure ou égale à 4 m se limitent à 37,5 % du réseau revêtu ;

- L'état global du réseau revêtu est satisfaisant avec environ 64 % dans un état bon à moyen, 13 % dans un état mauvais et 23 % dans un état très mauvais;
- La dispersion de l'habitat en milieu rural confère au réseau routier un maillage assez vaste marqué par des densités moyennes de 1km de route pour 10 km² de surface et de 2,8 km pour 1000 habitants; à titre comparatif, ces densités au niveau national sont de respectivement de 0,8 et 2,3.

Le développement équilibré du monde rural et l'harmonisation des activités et échanges commerciaux sont intimement lié à l'existence des infrastructures routières dont l'extension et l'entretien constants doivent être continuellement adaptés et améliorés pour faire face à l'accroissement des besoins .

Considérant la route comme facteur qui conditionne et/ou augmente la rentabilité économique et sociale des autres infrastructures et qui améliore considérablement les conditions de vie et donc le développement du monde rural, et afin de faire face aux besoins en routes rurales dans la région Souss Massa et Drâa, le Programme National de Construction du Monde Rurales (PNCRR) prévoit la réalisation de 1 720 Km de routes rurales dont 1 061 Km de construction neuve (soit 21% du total national) et 659 km d'aménagement de pistes (soit 11% du total national) permettant ainsi la desserte de 1 231 858 habitants.

Les ressources financières à mobiliser sont estimées à 837 500 KDH. Le délai de réalisation global est étalé sur une période allant de 7 à 9 ans qui reste tributaire des financements complémentaires à mobiliser en plus du recours au budget de l'état et au Fond Spécial Routier .

Le recours au partenariats par le biais d' une participation active des collectivités locales ,associations d'usagers et O.N.G. s'avère nécessaire et peut jouer un rôle très important dans la dynamisation des investissements dans le secteur et la mobilisation en synergies des potentialités humaines, matérielles et financières tout en assurant la garantie, la pérennité du service et la durabilité des infrastructures routières.

L'expérience dans la région Souss-Massa et Drâa et en particulier dans les provinces de Taroudant et Tiznit constitue un cas d'école vu l'engouement suscité chez la population qui a fait preuve d'une grande souplesse dans sa collaboration avec l'administration durant toutes les phases des cycles des projets cofinancés.

BILAN DES REALISATIONS

Dans la région Souss-Massa et Drâa, le programme d'investissement en partenariat a intéressé 68 projets routiers dont 35 projets sont achevés, 14 en cours et 19 non encore entamés; portant respectivement sur un linéaire de 555 ,296 et 361 Km pour un coût global d'environ 688 313 KDH, un taux moyen de participation des partenaires de l'ordre de 28.7 % du coût global des projets. La population desservie est d'environ 519 800 habitants.

La répartition des intervention selon la nature des travaux fait ressortir les éléments suivants :

- 43 opérations de constructions nouvelles portants sur 881 Km pour un coût de 563 000 Kdh
- 14 opérations d'aménagements de pistes portants sur 288 Km pour un coût de 82 000 Kdh
- 11 opérations de maintenance de routes existantes notamment par l'aménagement des traversées d'agglomérations , amélioration des niveaux de service et la création des ouvrages d'arts portants sur 44 Km pour un coût de 43 000 Kdh

Par ailleurs , il faut signaler que les projets réalisés en partenariat n'ont pas été limités aux opérations du PNCRR ni au classement des routes supports , d'ailleurs sur les 68 opérations cofinancées 22 concernent des routes non classées portant sur un linéaire global de 260 Km , pour un montant d'investissement de l'ordre de 184 500 Kdh avec un taux moyen de participation de 35,5 % .

L'impact à court et moyen terme des projets réalisés en partenariat peut être illustré comme suit :

- L'amélioration des conditions de transport des produits se traduisant par

une amélioration de la qualité et une sensible réduction des coûts de transport soit un gain en chiffre d'affaire d'environ 10 à 15 % .

- La mise en valeur des terrains agricoles se traduisant par une augmentation des prix d'environ 20 % .

- La facilité des accès aux centres socio-économiques tels que école, souk, centre de santé, chef-lieu de commune...etc

- La baisse des prix des denrées alimentaires se chiffre à 20 %

- L'introduction de nouveaux produits de consommation tels que produits laitiers ,pain industriel , poissons et poulet industriel ...etc..

- La multiplication des visites d'encadrement technique des agents de l'ORMVA et de la DPA et des consultations vétérinaires, ce qui se traduit par une amélioration des productivités aussi bien animales que végétales.

- La réduction du taux de chômage au niveau local par la création d'emploi aussi bien en phase d'investissement qu'en phase d'exploitation des projets, la moyenne régionale est estimée à 2 à 3 emplois durant 15 à 18 mois par Km de route réalisée , notamment pour les techniques à fortes intensité d'utilisation de main d'oeuvres et des matériaux locaux .

Ci-joints en annexe , les tableaux donnant les détails des opérations menées en partenariat dans les provinces de Taroudant, Tiznit, Ouarzazate et la wilaya d'Agadir, ainsi que des photos illustrant l'état des liaisons traitées : avant intervention ; chantier en cours et après livraison à la circulation .

CONCLUSION

L'expérience dans la région Souss-Massa & Draa en matière de programmation, financement et réalisation en partenariat des infrastructures de base, notamment les dessertes de désenclavement, constitue un cas d'école dont le diagnostic et le dégagement des points forts à consolider et les faiblesses avec des recommandations pour y remédier se récapitulent comme suit :

AVANTAGES ET POINTS FORTS.

- L'engouement suscité chez les partenaires qui ont fait preuve d'une grande souplesse dans la collaboration avec l'administration , ce qui est mis en évidence par le montage financier des projets programmés et les taux moyens de participation.

- L'apport du Ministère de l'Équipement par ses structures décentralisées, sa compétence technique en la matière, ses moyens humains et matériels et ses possibilités de maîtrise des coûts et délais .

LIMITES ET POINTS FAIBLES

- L'insuffisance des conventions comme support juridique des réalisations en partenariats ,notamment en matières de répartition des attributions des partenaires et des garanties de mise en place des quotes-parts assurant le montage financiers des projets ce qui se traduit par des retards considérables induisant des coûts supplémentaires à prendre en charge et parfois la révision des taux de participation et des consistances physiques des opérations

- La rentabilité socio- économique des opérations cofinancées sur des routes supports non classées ,dénote la discordance des présélections aux niveaux classification des routes provinciales et choix des opérations du programme national de désenclavement du milieu rural qui sont sensés représenter les priorités dégagées après consultations et investigations menées au niveau local.

RECOMMANDATIONS

- L'optimisation de l'utilisation en synergie des ressources locales mobilisées, nécessite l'engagement d'études de schéma directeur de désenclavement avec une hiérarchisation des opérations et des montages financiers à valider au niveau des Comités Techniques Provinciaux .

- L'encouragement des regroupements en syndicats de communes et l'introduction du Fond d'Équipement des Communes (F.E.C) comme bailleur des fonds nécessaires à la couverture de leurs cotes parts dans le cadre d'accord de prêts négociables selon les capacités financières des syndicats.

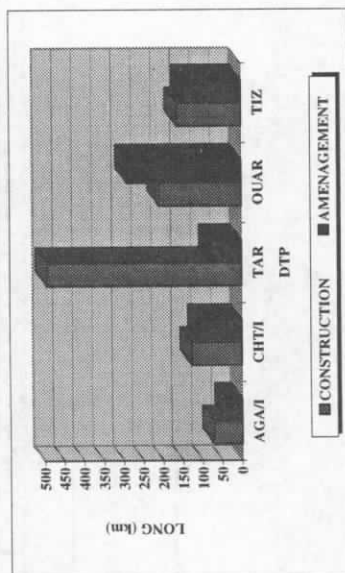
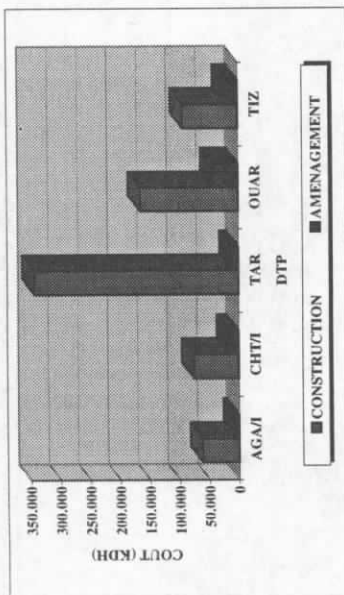
- Le développement de la coopération pour la recherche d'autres sources de financement apures des ONG au niveau international sur la base de dossiers bien ficelés (études de faisabilité , fiches projets ,montage financier ..etc).

INFRASTRUCTURES ROUTIERES DANS
LA REGION SOUSS MASSA ET DRAA

DTP	ROUTES NATIONALES			ROUTES REGIONALES			ROUTES PROVINCIALES			TOTAL RESEAU			DENSITE (km/1000 hab)		DENSITE (km/km ²)	
	Rev	Piste	Total	Rev	Piste	Total	Rev	Piste	Total	Rev	Piste	Total	TOTAL	REVETU	TOTAL	REVETU
AGADIR/IO	143,625	0,000	143,625	0,000	0,000	0,000	85,500	270,700	356,200	229,125	270,700	499,825	1,37	0,63	0,21	0,10
CHTOUKAI	72,675	0,000	72,675	100,432	0,000	100,432	150,933	394,300	545,233	324,040	394,300	718,340	1,35	0,61	0,20	0,09
PAROUDANT	230,485	0,000	230,485	172,519	150,955	323,474	315,100	1264,200	1,579,300	718,104	1415,155	2133,259	3,07	1,03	0,13	0,04
OUARZAZATE	682,337	161,000	843,337	186,648	236,479	423,127	182,207	1303,509	1,485,716	1051,192	1700,988	2752,180	3,96	1,51	0,07	0,03
TIZNIT	121,707	0,000	121,707	228,800	25,000	253,800	331,832	637,968	969,800	682,339	662,968	1345,307	3,87	1,96	0,19	0,10
TOTAL REGION	1,250,829	161,000	1,411,829	688,399	412,434	1,100,833	1,065,572	3,870,677	4,936,349	3,004,500	4,444,111	7,448,611	2,826	1,140	0,105	0,042
T. NATIONAL	10,316,897	1,394,086	11,712,983	8,242,956	2,880,541	10,623,497	9,736,206	26,381,973	36,837,579	30,374,000	30,876,060	60,450,060	2,294	1,152	0,085	0,043

**PROGRAMME NATIONAL DE
DESENCLAVEMENT DU MONDE RURAL**

DTP	CONSTRUCTION		AMENAGEMENT		TOTAL		POURCENTAGE		POPULATION DESSERVIE
	LONG (Km)	COUT (KDH)	LONG (Km)	COUT (KDH)	LONG (Km)	COUT (KDH)	LONG	COUT	
AGADIR I/O	71	61.760	40	6.000	111	67.760	6	8	56.206
CHTOUKA/I	127	75.536	107	16.850	234	92.386	14	11	139.441
TAROUDANT	492	343.124	78	11.760	570	354.884	33	42	341.948
OUARZAZATE	208	165.000	289	42.508	497	207.508	29	25	409.562
TIZNIT	163	93.244	145	21.750	308	114.994	18	14	284.701
T.REGIONAL	1.061	738.664	659	98.868	1.720	837.532	100	100	1.231.858
T.NATIONAL	5.073		6.147		11.220	5.110.000			
% T.R/T.N	21		11		15	16			

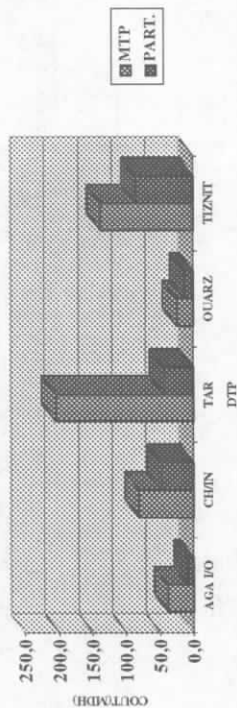


PROJETS ROUTIERS EN PARTENARIAT

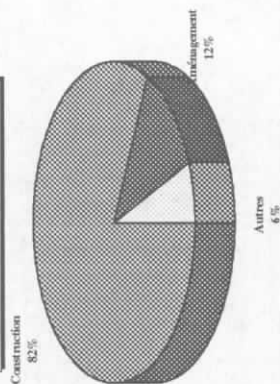
TABLEAU RECAPITULATIF DES OPERATIONS

DTP	NOMBRE DE PROJET			COUT GLOBAL	CHARGE MTP	%	CHARGE PART.	%
	ACHEVE	EN COURS	NON DEMARRE					
AGADIR UO	1	2	1	4	47 430	38 500	8 930	19
CHTOUKA/INEZ	5	2	7	14	130 234	81 123	49 111	38
TAROUDANT	9	4	7	20	248 601	204 083	44 518	18
OUARZAZATE	0	3	0	3	38 600	24 800	13 800	36
TIZNIT	20	3	4	27	223 448	137 741	85 707	38
TOTAL REGION SMD	35	14	19	68	688 313	486 247	202 066	29

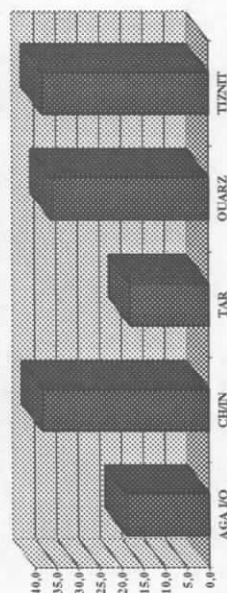
PROJETS ROUTIERS EN PARTENARIAT COUT GLOBAL PAR DTP



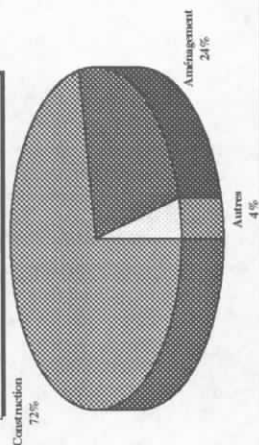
REPARTITION COUT GLOBAL PAR NATURE DES TRAVAUX



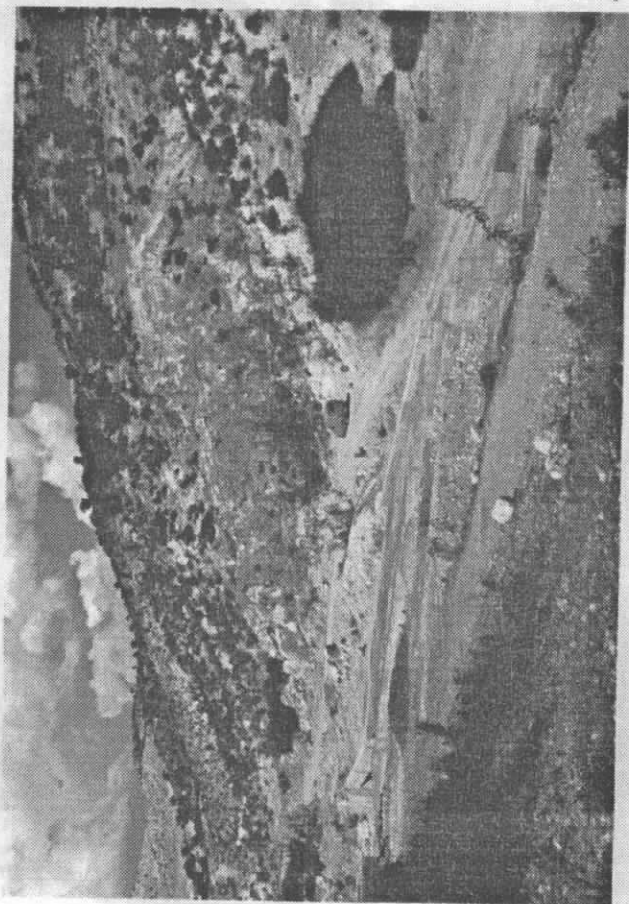
PROJETS ROUTIERS EN PARTENARIAT TAUX DE PARTICIPATION



REPARTITION LONGUEUR TOTALE PAR NATURE DES TRAVAUX

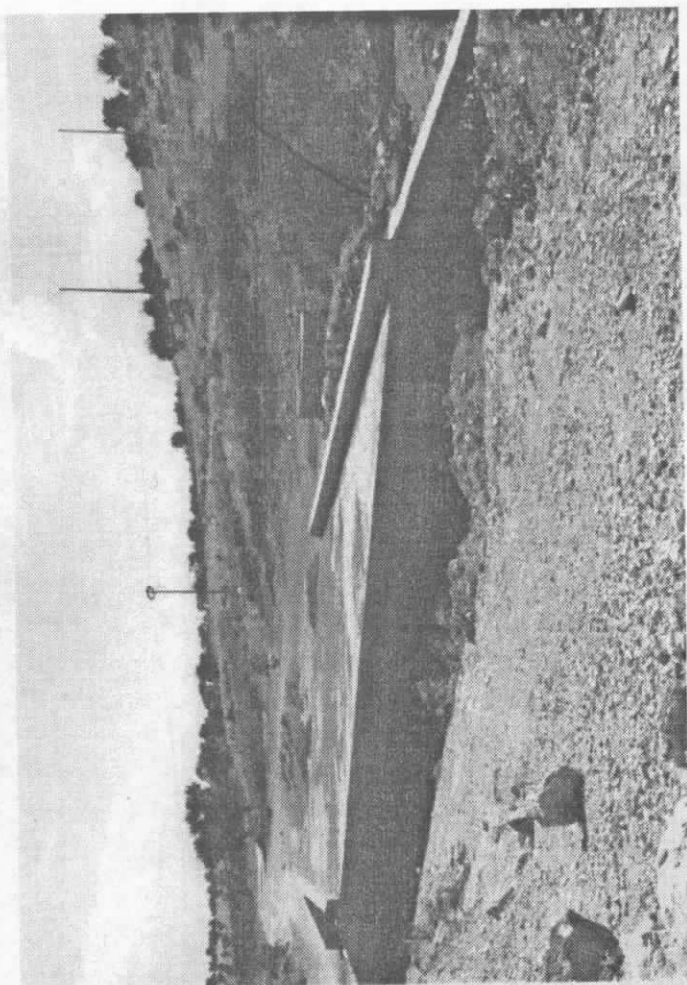


Construction de la liaison Drarga - Sidi yahya
par la CT 7011 sur 14 kms
en cofinancement avec la Commune Rurale de Drarga



Travaux de construction des ouvrages d'assainissement à la charge du partenaire terminés

Construction de la liaison Drarga - Sidi yahya
par la CT 7011 sur 14 kms
en cofinancement avec la Commune Rurale de Drarga



Construction de la liaison Tazemmourt - Tataout
En cofinancement avec l'Association Tagmat



Travaux de terrassement



Radier évidé sur Oued Imin Tidgat

Construction de la liaison Taliouine - Askaoune par
le CT 6836, Tavaux de terrassement



Construction de la liaison Assaki - Azaghar N'irs
par le CT 7037 sur 46 kms

Construction de la liaison Taroudant - Tamaloukt
par le CT 7020 sur 16 kms

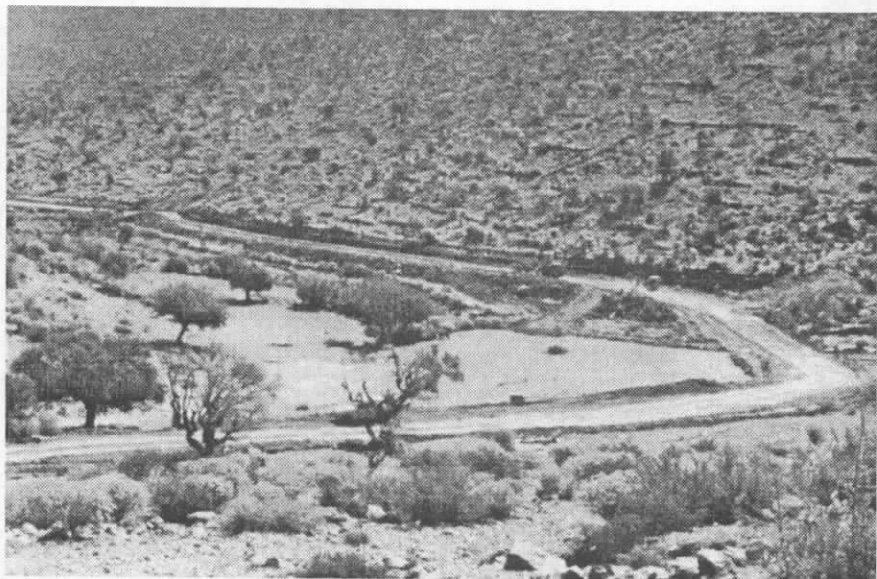


État de la liaison avant les travaux



Revêtement, phase d'achèvement de travaux

Construction de la liaison Tioughza - Mesti - Sboya
par le CT 7175 et NC sur 43 kms



Travaux de terrassement en cours



Travaux de terrassement et plate forme terminés

Construction de la liaison Lakhsass - Aït Abdellah
par le CT7069 et NC sur 17 kms



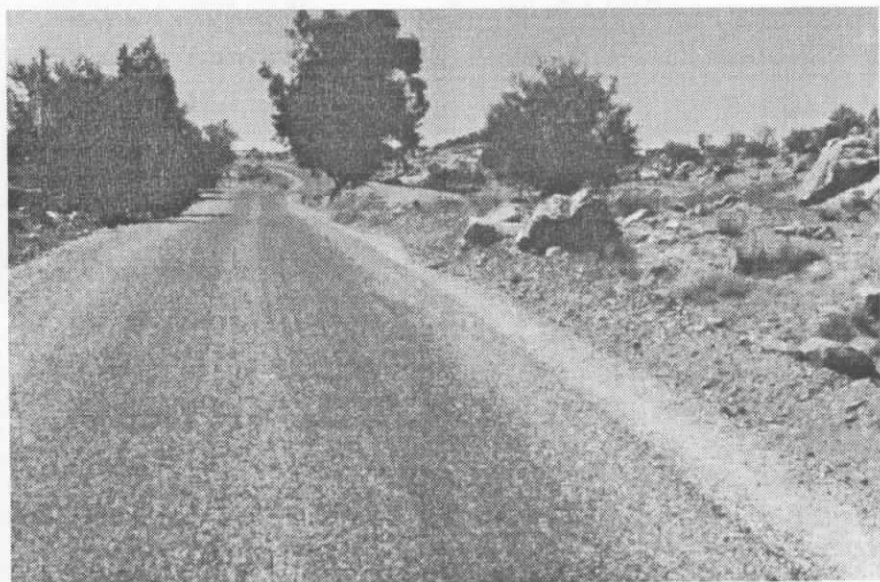
Travaux de terrassement en cours



Travaux de terrassement et plate forme terminés



Travaux de terrassement en cours

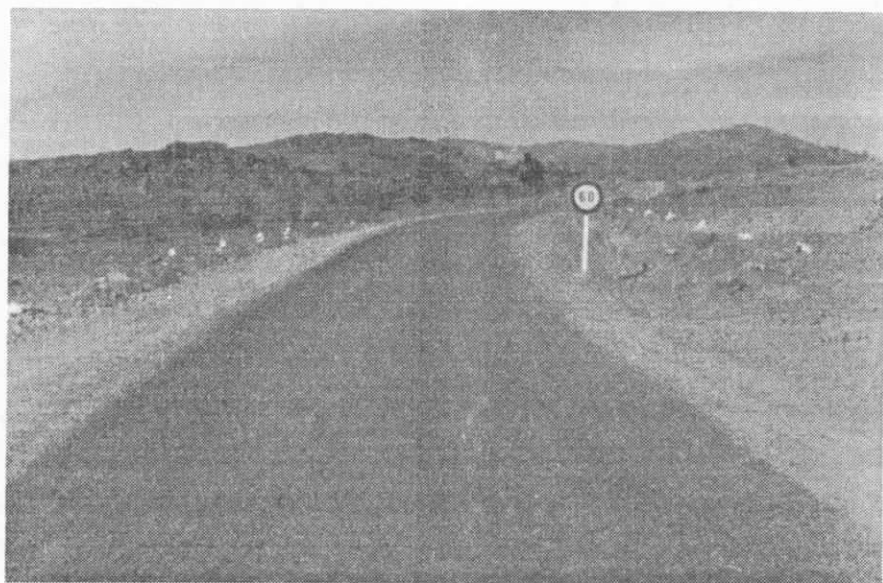


Construction de la liaison Tassirt - Aït Mansour sur 14 kms
travaux achevés

Construction de la liaison 7115, Assoul - Taf.
Elmouloud sur 17 kms



Travaux de revêtement de chaussée en cours



Travaux achevés