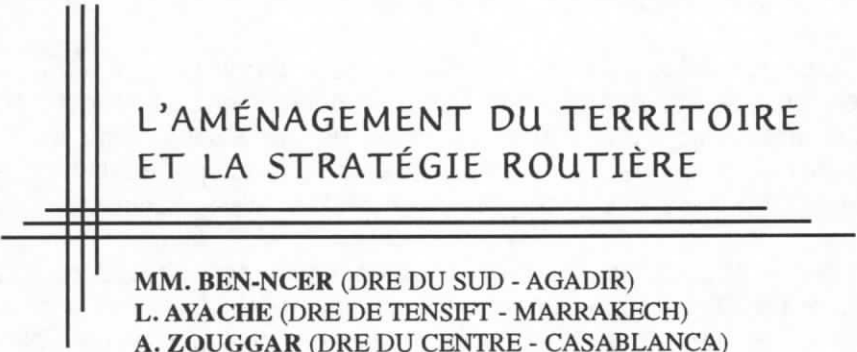




L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET LA STRATÉGIE ROUTIÈRE

MM. BEN-NCER (DRE DU SUD - AGADIR)

L. AYACHE (DRE DE TENSIFT - MARRAKECH)

A. ZOUGGAR (DRE DU CENTRE - CASABLANCA)

Le transport routier au Maroc représente 92 % des déplacements des personnes et plus de 75 % des flux de marchandises (non compris les phosphates transportés par voie ferrée). C'est dire le rôle joué par ce mode de transport et par l'infrastructure routière.

Le réseau routier interurbain a un linéaire d'environ 60.000 km dont près de 50 % revêtu, 56 % de ce réseau est considéré dans un état convenable, le reste nécessite des actions d'entretien et de réhabilitation.

La circulation sur le réseau revêtu en 1993 a représenté 35,43 millions de véhicules x km/j soit autour de 1050 véh/j en moyenne. Le réseau principal revêtu qui constitue 32 % du linéaire supporte à lui seul 70 % de la circulation totale, soit un trafic moyen journalier de 2300 véh/j.

La croissance du trafic au cours des dernières années a été forte : près de 7% par an, c'est à dire un doublement du trafic en 10 ans. Cette croissance génère des situations de congestion, déjà importante aujourd'hui, et qui risque de s'accroître avec le temps, d'autant plus que près des 2/3 du réseau revêtu est à une seule voie de circulation.

Les accidents de la circulation hors agglomération sont passés de 6.183 en 1983 à 11.159 en 1993. Ils ont provoqué en 1993, 2.521 morts et 23.685 blessés. Le taux de croissance des accidents de la circulation, bien que ralenti en 1993, demeure préoccupant.

La politique routière qui, malgré la fluctuation des ressources budgétaires atteignant dans un passé récent des niveaux en deçà des besoins minimaux, a enregistré des résultats plutôt satisfaisants.

Il n'en demeure pas moins que pour faire face aux défis internes et externes que posent les déséquilibres régionaux d'un côté, et la concurrence économique internationale de l'autre, il devient impératif de réviser la stratégie routière actuelle caractérisée par une vision monosectorielle ayant recours systématiquement aux approches économiques n'introduisant pas à grande échelle, la vision spatiale pour un meilleur aménagement du territoire, en vue de contribuer à la volonté nationale de relever ces défis multiples.

A travers ce document, une démarche routière s'appuyant sur une vision spatiale et une planification intégrée des infrastructures de base sera proposée. Cette vision devra s'inscrire dans une logique globale de l'aménagement du territoire national.

PRINCIPES DU DÉVELOPPEMENT D'UNE RÉGION ÉCONOMIQUE

1 - PRINCIPES DE DEVELOPPEMENT REGIONAL FUTUR

a - Principes généraux

L'organisation du territoire national doit répondre davantage à une double préoccupation : celle de la performance économique du pays et celle de l'insertion socio-économique de la population rurale des zones démunies.

Dans le contexte national futur, on peut prévoir pour la R.E. une place de choix pour la diffusion du développement en interne et avec les régions limitrophes, la métropole régionale qui aura à jouer, en perspective, le rôle d'un pôle important (de 1er rang) dans l'armature urbaine supérieure du pays.

Le processus de déconcentration de l'activité économique tiendra compte du système urbain national qui restera durant les années à venir polarisé par la forte attraction de la conurbation Kénitra - Salé - Rabat - Mohammedia - Casablanca (1er rang de l'armature urbaine supérieure), puis viennent ensuite les pôles de 2ème rang, tels la conurbation bipolaire en cours de formation Fès - Meknès et les villes de Marrakech et d'Agadir, suivis par les pôles de 3ème rang : le bipôle Tanger - Tétouan et la ville d'Oujda.

D'autre part, la politique de délocalisation spatiale au niveau régional offre plusieurs possibilités. Il semble que le scénario dit "variante industrielle" est le plus prometteur pour le développement équilibré des régions. Ainsi, une meilleure répartition de la population régionale, à partir des exigences et des besoins régionaux futurs, des potentialités existantes et l'implantation de fonctions nouvelles dans les agglomérations, permettra le développement d'une économie régionale moderne et des emplois stables, dont le système urbain serait la base.

Pour améliorer la structure monocentrique existante, le développement doit s'appuyer sur un système de villes - relais, pôles secondaires et intermédiaires au sein des zones à fort potentiel endogène fournissant à la population régionale un équipement et des services accessibles et variés, susceptibles de faire contrepoids à la surpuissance de la métropole régionale.

D'autre part, la formation d'un système interne de production dans ces zones favorisera l'émergence d'une industrie adaptée à ces potentialités et répondra aux impératifs de la complémentarité inter et intrarégionale.

b - Organisation spatiale du système productif - concept de l'unité spatio-économique (USE) et stratégie de développement

Le processus de déconcentration économique et industriel doit être mené systématiquement du niveau national au niveau régional et même local. Cependant, la déconcentration industrielle n'est pas une opération de déplacement des établissements existants d'une ville à une autre, mais une redistribution et/ou réorientation économique planifiée des nouvelles unités industrielles vers des centres urbains d'une taille inférieure, afin de développer plus équitablement le territoire national.

Une bonne distribution spatiale de la population active et la création d'un complexe urbain industriel dans la R.E. dans les zones à fortes potentialités endogènes dites unités spatio-économiques (USE), sont les principaux objectifs de toute vision prospective. En effet, face à la superconcentration industrielle nationale, il ne peut être opposé une autre super-concentration, mais "un complexe uni et harmonieux", que représentera la R.E. à l'avenir.

Ce complexe urbain-industriel régional possèdera sa propre structure interne imposée par des conditions économiques concrètes. C'est justement le facteur principal contribuant à l'élaboration de la variante "industrielle", choisie pour guider le développement et l'aménagement régional d'ici l'an 2010.

Cette variante se caractérise par :

- La répartition équilibrée des activités économiques sur le territoire et la stabilisation des populations des centres urbains.
- La déconcentration des activités de la population.

- L'exploitation intensive des potentialités locales.
- La création de nouveaux centres industriels dans la région.
- La formation d'un système interne de production dans chaque USE.
- La hiérarchisation des centres urbains selon les caractéristiques économiques.
- Le renforcement de la puissance industrielle des petites USE ou les Centres Urbains qui les polarisent.

Dans cette perspective, les réseaux d'infrastructures apparaissent comme des équipements structurants majeurs, éléments fondamentaux d'une politique équilibrée de l'aménagement du territoire.

Le rôle joué dans le passé par des infrastructures pour l'intégration socio-économique des populations, notamment rurales est loin d'être terminé. Ces infrastructures apparaissent comme condition du développement économique régional, condition nécessaire mais insuffisante : l'aménagement contribue à "tirer" la croissance mais ne la crée pas.

2 - STRATEGIE ACTUELLE

Avant d'aborder les aspects essentiels de la stratégie routière et les méthodes de planification utilisées, il sera procédé à une description succincte des pratiques passées et actuelles en matière de politique routière depuis la fin des années 50. L'on distinguera trois grandes périodes :

- A la veille de l'Indépendance et jusqu'au milieu des années 70, le pays devrait faire face à de pressants besoins en infrastructures de base. Le Ministère de l'Equipement (ME) pendant ces deux décennies, a pris en charge entre autres, l'aménagement et l'extension du réseau routier à travers le territoire national ; cette prise en charge s'est opérée dans des conditions économiques plutôt sereines.
- Du milieu des années 70 à la fin des années 80, le pays a connu des événements majeurs : en l'occurrence le parachèvement de l'unité territoriale du pays et les grandes mutations sociales et économiques qui ont eu des conséquences en termes de raréfaction des ressources budgétaires et l'accroissement des déséquilibres entre les milieux urbain et rural.

Le secteur routier a eu donc à relever de multiples défis. Pour ce faire, la DRCR a introduit de nouveaux outils de rationalisation des investissements routiers tels le SDRN, le SDRR, les études générales, les modèles de calcul de rentabilité économique et le système de gestion de chaussées. La recherche de nouvelles ressources budgétaires indispensables au financement des besoins jugés urgents pour la maintenance du patrimoine routier, a débouché sur la mise en place du fond routier. Cette panoplie de dispositifs a permis de réhabiliter le réseau revêtu existant qui menaçait ruine et de relier les provinces sahariennes au reste du réseau routier.

- Depuis la fin des années 80, la demande en matière d'infra-structures routières s'est accentuée. Le ME est soumis à de fortes pressions dans le secteur routier exercées aussi bien par les parlementaires que par les élus locaux. Il était urgent de répondre à ces interpellations, qui traduisent en fait les impératifs découlant des réalités économiques et sociales de plus en plus complexes. Le programme des autoroutes et celui de désenclavement du monde rural ont été mis en place pour contribuer à une meilleure compétitivité de l'économie nationale d'une part, et à l'amélioration des conditions de vie de la population rurale d'autre part.

D'une manière générale, la politique routière s'est articulée autour des quatre axes suivants :

- Amélioration de l'état des infrastructures routières existantes en renforçant les programmes de maintenance des routes et d'adaptation du réseau à la croissance du trafic (élargissement de routes étroites, contournement des villes, traitement des points noirs etc...), de manière à offrir une infrastructure de transport routier de qualité qui répond, autant que faire se peut, aux besoins des opérateurs économiques.
- La simple conservation du niveau de service actuel nécessite annuellement plus de 2000 kms de renforcement et de revêtement de routes et 600 kms d'élargissement.
- Accélérer la réalisation du programme autoroutier qui permettrait, sur les axes les plus circulés Nord-Sud et Est-Ouest, de résoudre les problèmes de congestion, de sécurité routière et d'assurer l'ouverture vers le Maghreb, l'Afrique et l'Europe tout en favorisant le développement de nouveaux pôles économiques en dehors de la zone de Casablanca-Kénitra. Les 1000 kms d'autoroutes déjà programmées répondront à ces impératifs.

- Améliorer la desserte du monde rural et particulièrement celle des zones enclavées de manière à faciliter l'accès des populations les plus pauvres aux services sociaux et favoriser l'exploitation des potentialités agricoles minières, touristiques, artisanales ... de ces zones, et donc la création d'emplois. Dans ce cadre, plus de 10.000 kms de routes sont à construire ou à aménager d'ici l'an 2002.
- L'accompagnement des grands projets de développement agricole, industriel, minier et touristique requiert la création d'une infra-structure dont le niveau de service est mieux adapté que celui des infrastructures existantes.

Les méthodes de planification actuelles prennent racine dans les schémas directeurs et les études générales qui permettent d'identifier les besoins à des horizons suffisamment appropriés. Il convient de rappeler à ce propos quelques unes des études élaborées depuis le milieu des années 70 dont une synthèse est présentée en annexe.

- Les schémas directeurs routiers national et régional (SDRN et SDRR, 1977).
- Rénovation et construction des routes secondaires et tertiaires (1990).
- Elargissement des routes étroites (1992).
- Aménagement et construction des routes non revêtues (1992).
- Le schéma d'armature autoroutière (1991).

Les études générales évoquées ci-dessus ont pour objet essentiel l'identification des besoins en matière de maintenance, de modernisation et d'extension du réseau routier. Il faut souligner que ces besoins sont ensuite hiérarchisés par une approche technico-économique ce qui permet de disposer d'une véritable banque de projets.

A travers cette politique, le ME a enregistré certes des résultats probants dans le secteur routier durant les trois dernières décennies. Néanmoins, les déséquilibres socio-économiques persistants, la volonté politique de s'ouvrir sur l'extérieur et de réussir la croissance dans une économie mondiale globalisée et marquée par une concurrence exacerbée, interpellent le département pour élaborer une nouvelle stratégie d'équipement du pays en infrastructures routières efficaces qui permettent au secteur productif de se déployer à travers l'ensemble du territoire, et d'être vecteur du progrès social.

Cette nouvelle stratégie est appelée notamment à se démarquer de l'approche de planification actuelle qui est au regard des impératifs évoqués ci-avant, n'aurait à terme que des retombées limitées à cause de :

- La vision monosectorielle, privilégiant les considérations économiques qui se traduisent le plus souvent par l'indicateur du taux de rentabilité interne (TRI) favorisant ainsi les régions à forte circulation routière et en définitive là où le dynamisme économique est déjà affirmé.

- L'analyse multicritère appliquée à l'extension du réseau qui n'inclut pas la dimension d'aménagement du territoire en terme de plus value.

- Des études du SDRN et SDRR partiellement respectées et actuellement dépassées n'ont pas permis d'opérer les aménagements routiers selon une logique qui répond à des objectifs nationaux globaux et cohérents tant pour les axes structurants à l'échelle nationale que pour les itinéraires à vocation régionale ou locale.

- La planification par programme thématique (renforcement, élargissement etc...) qui a conduit à des hétérogénéités dans le niveau de service pour la plupart des itinéraires ou à des doubles emplois sur des itinéraires concurrents.

- L'absence d'un plan d'aménagement routier provincial et régional qui ne permet pas d'avoir une vision locale et cohérente en matière de planification assurant un rééquilibrage des activités socio-économiques intra et interrégional.

- L'insuffisance de la déconcentration de la planification dûe à une responsabilisation limitée des niveaux régional et provincial.

3 - DIAGNOSTIC DE L'ESPACE

a - La situation actuelle des régions

Conçues pour réduire les inégalités inter et intra-régionales en matière de développement économique et social, les structures régionales issues du Dahir du 16 Juin 1971 ont joué un rôle secondaire depuis leur création. En effet, malgré les rattrapages réalisés sur certains espaces, des inégalités évidentes persistent, non seulement entre les régions économiques mais aussi à l'intérieur même de ces régions. Tous les indicateurs concordent pour

mettre en évidence la suprématie persistantes des régions du centre et du Nord-Ouest aussi bien en terme de population que de potentiel économique et d'équipements sociaux.

b - Une répartition déséquilibrée de la population

Les résultats du Recensement Général de la Population et de l'Habitat (RGPH) de 1994 montrent que ces deux régions concentrent à elles seules 48 % de la population totale du pays sur 10 % de la superficie du territoire national. C'est aussi là où s'agglomère près de la moitié de la population urbaine et que se trouvent les plus grandes villes du pays.

**REPARTITION DE LA POPULATION ET DE LA SUPERFICIE
PAR REGION ECONOMIQUE (EN %)**

REGIONS	SUPERFICIE	POP. TOT.	POP. URB.	POP. RUR.
SUD	55,6	12,4	9,8	15,1
TENSIFT	5,4	13,6	10	17,5
CENTRE	5,8	26,6	31,5	21,4
NORD-OUEST	4,2	21,6	24,7	18,4
CENTRE-NORD	6,2	11,7	9,6	13,9
ORIENTAL	11,7	6,8	7,3	6,3
CENTRE-SUD	11,1	7,3	7,1	7,4
TOTAL	100	100	100	100

Source : RGPH 1994

Décrite comme porteuse de risques majeurs dans les documents de planification des années soixante, la concentration démographique de cette zone perdure et accentue non seulement les disparités régionales, mais aussi les problèmes d'aménagement des villes, de leur gestion, de leur approvisionnement en eau et de l'exacerbation de la concurrence entre les usages agricoles et les usages urbains du sol.

c - Persistance des déséquilibres économiques inter-régionaux

Cette situation est le pendant de la concentration des activités économiques. Comme il a déjà été signalé, il est manifeste que les mesures d'incitation à la délocalisation des investissements au profit des autres régions, par le zonage des mesures incitatives des codes, n'aient pas eu raison des avantages d'agglomération et des économies d'échelle que procure la localisation, notamment dans les villes du littoral Atlantique entre Kénitra et Casablanca.

En effet, la répartition régionale des établissements économiques patentés montre que les deux régions du Centre et du Nord-Ouest regroupent 54,6 % des établissements et 64,7 % d'emploi.

REPARTITION DES ETABLISSEMENTS PATENTES ET DE L'EMPLOI PAR REGIONS ECONOMIQUES

REGIONS	ETABLISSEMENTS		SALARIES	
	EFFECTIF	%	EFFECTIF	%
SUD	29 555	7,53	44 815	4,86
TENSIFT	39 019	9,94	72 220	7,83
CENTRE	129 992	33,13	424 348	46,1
NORD-OUEST	84 127	21,45	171 911	18,64
CENTRE-NORD	29 161	7,43	43 736	4,72
ORIENTAL	48 195	12,29	106 612	11,56
CENTRE-SUD	35 218	8,98	58 908	6,38
TOTAL	392 263	100	922 380	100

Source : Direction de la Statistique, Rabat, 1988

La structure des indications par région économique confirme la nette prédominance des deux régions précitées et plus particulièrement celle du Centre. Vues sous l'angle des données économiques, les inégalités régionales ne correspondent pas à une division du travail entre les régions, fondée sur des complémentarités économiques et fonctionnelles ou correspondant à des fonctions synchroniques de l'activité productive. Elles ne sont pas, non plus, la manifestation de segments de production hiérarchisés.

Elles traduisent plutôt une tendance à la concentration, due à la désaffection des investisseurs pour les parties du territoire national qui n'atteignent pas les conditions optimales pour l'investissement lucratif, à cause de l'inexistence d'économies d'agglomération et/ou de l'insuffisance des avantages comparatifs (mesures incitatives).

Ainsi, il est vrai que ces inégalités sont imputables aux logiques vise la réduction des disparités régionales à ce niveau, sans pour autant annuler les tendances dominantes.

d - Menace de l'exode rural

Le phénomène migratoire est un facteur important (250.000 à 300.000 ruraux quittent la campagne pour la ville chaque année), engendrant des modifications dans la distribution spatiale de la population. Ainsi, près de la moitié de cette dernière est concentré dans des centres urbains, le reste est dispersé dans les douars dont certains ne dépassent pas la centaine de personnes.

Ce déséquilibre complique et rend inefficace tout équipement en infrastructures pour une grande partie du milieu rural, et inversement, la concentration dans certains points de l'espace dépasse toutes les prévisions d'équipement et d'aménagement par l'ampleur de l'exode rural, dirigé vers ces points de concentration.

La diversité de la morphologie des régions et le niveau généralement faible de dessertes routières et des autres infra-structures de base des zones situées en dehors de l'influence de la métropole régionale, freinent le développement et la participation d'une large gamme de l'espace régional aux activités socio-économiques, ce qui amplifie davantage ce phénomène.

e - Opportunité spatiale

L'existence d'un certain nombre de zones relativement homogènes et à fortes potentialités endogènes dites unités spatio-économiques (USE) au sein d'une RE, constituent des opportunités de complémentarité et d'associativité pour une meilleure utilisation et exploitation des ressources de l'espace régional.

La diversité de la morphologie des régions et le niveau généralement faible de dessertes routières et des autres infrastructures de base des zones situées en dehors de l'influence des métropoles régionales, freinent le développement et la participation d'une large gamme de l'espace régional aux activités socio-économiques.

LES LIGNES DE FORCE DE LA STRATÉGIE PROPOSÉE

1 - INTRODUCTION

Les documents élaborés ces dernières années par les institutions nationales, telle, CNJA, le Ministère de la Population etc... font état d'un certain nombre de problèmes liés au développement socio-économique du pays et les déséquilibres régionaux chroniques. Les constats interpellent les grands acteurs de l'activité économique et sociale, dont le ME, de faire preuve d'innovation afin de conforter la cohésion sociale et assurer le progrès économique du pays. Les lignes de force de la stratégie routière tiennent compte aussi bien des enseignements tirés du diagnostic précité que des aléas découlant des études élaborées par les institutions nationales évoquées ci-haut. Ces lignes de force sont :

- Les objectifs
- Les axes stratégiques
- Les leviers du projet

Par ailleurs, et compte tenu de l'importance des constats des principales conclusions tirées des études des institutions nationales, il est utile de les rappeler ci-après :

- L'essoufflement de l'approche sectorielle et centralisée du développement économique, qui a certes permis au Maroc de s'équiper et de faire des percées significatives dans bon nombre de domaines, mais qui se révèle actuellement inadaptée pour faire face aux nouveaux défis économiques

et sociaux (ralentissement de la croissance, raréfaction des ressources d'investissement et exacerbation du chômage...).

- La persistance, voire l'accentuation des déséquilibres régionaux que la politique de développement poursuivie depuis l'indépendance voulait résorber.

- La mondialisation de plus en plus affirmée de l'économie et les défis qui en découlent pour une économie en développement et qui se traduisent par l'exacerbation de la concurrence internationale sur les marchés traditionnels du pays.

- Le poids de la dette et son impact sur l'amenuisement des ressources publiques allouées à l'investissement.

S'agissant des infrastructures de base, domaine dans lequel le ME joue un rôle de premier plan, ils constituent un élément majeur de développement pour au moins trois raisons :

- Les infrastructures constituent une part prépondérante des biens d'équipement de la nation et génèrent une partie appréciable d'emplois pour la population active.

- Les infrastructures contribuent largement à l'amélioration des rendements et à l'efficacité des projets productifs. Lorsque le rendement de ceux-ci n'est pas optimal, cela découle pour l'essentiel du déséquilibre entre les infrastructures et le secteur productif.

- Le Maroc, pays sud-méditerranéen, et qui veut maintenir avec l'Union Européenne des relations privilégiées, oriente ses efforts pour réussir sa croissance en se connectant aux courants d'échanges internationaux et en développant les infrastructures nécessaires à l'intégration dans l'économie mondiale.

Ce tableau socio-économique, brossé à grands traits, permet de dégager quelques objectifs majeurs pour tout projet de stratégie routière.

2 - LES OBJECTIFS DE LA STRATEGIE

- Contribution à l'infléchissement de l'exode rural.

- Anticiper et orienter la demande en transport routier en optimisant les infrastructures par un aménagement approprié et en recherchant la complémentarité avec les autres modes de transport pour une meilleure réponse aux attentes.

• Favoriser la complémentarité intersectorielle, interrégionale et la répartition équilibrée des activités et des équipements. L'aménagement de l'espace doit constituer une finalité à rechercher. Ces objectifs phares permettent de préciser les axes et les leviers de la stratégie proposée.

3 - AXES STRATEGIQUES

Les objectifs identifiés au paragraphe 2, ont guidé le choix des axes stratégiques qui permettent de concrétiser ces objectifs. Il s'agit pour :

a - L'infléchissement de l'exode rural

La cohésion sociale, objectif majeur de l'Etat, nécessite à la fois la prise en compte des problèmes sociaux, notamment dans le monde rural, dans l'ensemble des actions du ME. Une attention particulière doit être portée à la question de l'emploi et à l'amélioration du mode de vie générés directement ou indirectement par le secteur routier. Autant dire que pour cet objectif, l'axe stratégique retenu est : le renforcement du rôle économique et social du ME.

b - Anticiper et orienter la demande en transport routier par optimisation des infrastructures et mieux répondre aux attentes

Le but recherché est d'élargir la politique routière actuellement pratiquée, en intégrant mieux la politique des autoroutes et des axes structurants ou à fort trafic dans la politique globale des transports et celle d'aménagement du territoire. Cette vision globale mettra l'accent sur la cohérence d'ensemble du réseau routier.

L'axe stratégique, à même de répondre à ces exigences, est l'élaboration d'une politique routière globale.

c - Favoriser la complémentarité inter-sectorielle inter-régionale et la répartition équilibrée des activités et des équipements :

Cet objectif, implique la définition d'une doctrine commune d'intervention des

services et le renouveau de l'animation par l'administration centrale des services déconcentrés. L'ouverture sur l'intersectorialité en interne et en externe du ME en prônant l'aménagement du territoire est l'un des piliers de toute politique d'optimisation des rendements des infrastructures de base et du secteur productif.

L'axe stratégique le plus porteur semble, à cet égard, être l'affirmation du rôle MTP dans l'aménagement du territoire et l'environnement.

4 - LES LEVIERS DE LA STRATEGIE

La stratégie routière pour le développement d'une R.E. peut s'appuyer sur un ensemble d'outils pour la mener à bien. Il serait vain de vouloir préconiser la meilleure formule. Toutefois, un ensemble de leviers de première importance est de nature à faciliter la mise en oeuvre de cette stratégie, à savoir :

a - Le professionnalisme et le fonctionnement en réseau au sein du ME

- **Le professionnalisme** qui prend ses racines, au moins depuis l'indépendance, dans le rôle du ME en tant qu'acteur public majeur à intervenir à grande échelle dans le processus de l'équipement du pays en infrastructures de base. Le professionnalisme concerne d'abord les domaines techniques (la route, l'hydraulique, les ports, le bâtiment etc...), mais aussi les approches économiques et d'évaluation.

- **Le fonctionnement en réseau**, potentialité réelle au sein du ME, est en mesure d'atteindre un niveau de performance élevé dans tous les domaines du ressort ou en rapport avec les activités du Ministère.

b - Le sens du service public et la pratique du partenariat

- **Le sens du service public** se caractérise par les qualités morales et des principes d'action : objectivité, rigueur, disponibilité, neutralité, continuité, transparence etc...

- **La pratique du Partenariat** est développée ces dernières années avec des résultats probants. Elle constitue le prolongement de la nature des mis-

sions du ME et peut s'appuyer sur la diversité des compétences des cadres du département.

c - La territorialité

La territorialité est un atout quasi spécifique au Ministère, elle permet d'assurer sur l'ensemble du territoire la mise en oeuvre des politiques du département, de tisser des relations quotidiennes avec les acteurs locaux et les collectivités locales et de s'enquérir des réalités du terrain dans ses dimensions physiques, sociales et économiques.

d - La régionalisation

L'intérêt que porte SM le Roi à la régionalisation est un atout majeur pour la réussite du développement régional. Il convient de rappeler que la Lettre Royale adressée au Premier Ministre, portant sur les orientations du Plan 1988-1992 souligne qu'au niveau de la région, la planification doit être le credo du quotidien et de l'avenir. De ce fait, elle a défini de nouvelles missions pour la région en matière de promotion du développement économique et social. Ce rôle a été confirmé et étendu par la constitution adoptée en 1992 qui a érigé la région en collectivité locale et par celle de 1996 qui l'a doté de pouvoir de décisions.

e - Le SDAR (Schéma Directeur d'Aménagement Régional)

Dont pratiquement, chaque région est dotée d'un document de base qui éclaire le choix qui dépasse le plus souvent le champ d'intervention des différents acteurs. Il présente les objectifs généraux et les perspectives d'évolution de chaque RE à long terme dans le contexte national. Le SDAR est, à ce titre, un guide précieux qui permet notamment de :

- Dégager les réceptivités spatiales destinées à accueillir les différents programmes d'équipements pour un développement harmonieux.
- Prévoir les infrastructures des différents modes de transport et l'échange intra et interrégional.
- Indiquer les orientations permettant de préserver et de valoriser les espaces agricoles et boisés.

- Définir les répartitions avantageuses de l'implantation industrielle et les autres activités selon les potentialités locales.

Ainsi, le découpage judicieux des espaces régionaux en USE sera guidé. Il est à rappeler comme il a été déjà signalé dans le chapitre II que les USE sont constituées de zones relativement homogènes et à fortes potentialités endogènes. Elles constituent de ce fait des opportunités de complémentarité et d'associativité pour une meilleure utilisation et exploitation des ressources de l'espace régional.

La mise en valeur de ces USE est largement tributaire d'un développement harmonieux et d'optimisation des infrastructures routières en cohérence avec les autres infrastructures à la charge du ME ; en l'occurrence, celles des secteurs des routes, de l'hydraulique et des ports.

Ces nouveaux espaces économiques une fois valorisés vont décongestionner les grandes villes en créant des pôles économiques relais, en s'ouvrant grâce aux axes routiers structurants. Bien entendu, les effets des axes structurants seront largement amplifiés par un maillage approprié avec les liaisons internes. Aussi, les fonctions de ces deux catégories d'itinéraires sont de nature à jouer des rôles complémentaires définis ci-après :

Rôle des axes structurants

Afin d'améliorer les échanges dans la RE et lui permettre de s'ouvrir sur l'espace économique national, il y a lieu d'aménager des axes routiers structurants, tenant compte des infrastructures existantes et des besoins recensés en matière d'aménagement du territoire.

Les axes structurants jouent le rôle de desserte de longue distance favorisant les échanges entre les grands pôles économiques de la région, et permettant un développement harmonieux des Unités Spatio-Economiques ; ils améliorent l'accessibilité et encouragent les investissements dans la région.

Rôle des liaisons internes

Ce réseau propre aux unités spatio-économiques est nécessaire au développement de celles-ci.

En effet, ces liaisons favorisent les échanges à l'intérieur des unités spatio-économiques et facilitent le rapprochement des populations aux centres d'intérêts socio-économiques et administratifs. Ce réseau comprend également les pistes à aménager à l'intérieur des zones à vocation agricole.

Ainsi guidée, la stratégie routière pourra répondre aux attentes locales, favoriser la complémentarité intra et inter- régionale et s'intégrer avantageusement à la dynamique globale de développement.

CONCLUSION ET RECOMMANDATIONS

1 - CONCLUSION

Le pays traverse une période charnière tant au niveau international que national.

Les perspectives que dessinent la mondialisation de l'économie annoncent plutôt une concurrence acharnée envers laquelle notre économie doit se prémunir afin d'occuper la place qui lui revient parmi les nations qui aspirent au progrès socio-économique. Sur le plan national, les réformes institutionnelles, notamment pour dynamiser les régions et atténuer, voir enrayer les déséquilibres régionaux incitent tout un chacun à se mobiliser pour relever les défis qui découlent de ces réformes.

La politique routière pratiquée jusqu'à présent a certes apporté des réponses adéquates pour les problèmes qui se posent dans le secteur routier. Néanmoins, les incertitudes de l'avenir risquent de générer des situations inextricables sur le plan socio-économiques. C'est dans cette perspective que le projet de la nouvelle stratégie routière a été formulée. La réflexion ne prétend pas faire le tour du problème dans ses infimes détails.

En revanche, elle invite les professionnels du département à ouvrir un débat sur les différents aspects évoqués dans cette communication ou ceux qui préoccupent les différentes parties intéressées par le secteur routier. Compte tenu de la complexité du problème de développement des régions, le débat gagnera à être élargi aux différents acteurs de la vie socio-économique.

2 - RECOMMANDATIONS

Afin de poser les premiers jalons de la nouvelle stratégie routière, il semble important de formuler quelques recommandations facilitant l'ébauche de cette stratégie. Il s'agit particulièrement de :

- Organiser une rencontre nationale sur le développement économique et social centrée sur les points forts de la stratégie ; à savoir : l'intersectorialité, l'aménagement du territoire, l'environnement et une politique routière globale.
- Elaborer le SDRN et les SDRR et les ériger en outils de base pour éclairer les choix au niveau central et au niveau local.
- S'appuyer sur le SDRN et les SDRR pour développer des outils de négociation des prêts auprès des bailleurs de fonds sur des principes plus larges que ceux appliqués actuellement et se limitant à une vision quasi-économique.
- Etendre la recherche routière à des domaines autres que techniques. D'autres champs inexplorés jusqu'alors peuvent apporter des innovations en matière de financement, de montage de grands projets etc...
- Amener la profession d'ingénierie de développer des approches sociales parallèlement à l'ingénierie technique.
- Mettre à profit le projet de développement des provinces du Nord pour s'impliquer dans le processus de développement régional, en organisant de façon optimale l'intervention du ME dans ce projet.