

LE RECLASSEMENT DU
RÉSEAU ROUTIER

Abdelaâli KOUBAÏTI
Chargé de mission DRCR

PRÉSENTATION DU RÉSEAU ROUTIER SELON L'ANCIEN CLASSEMENT

Selon l'ancien classement le réseau routier géré antérieurement par les services de la DRCR (Direction des Routes et de la Circulation Routière) se présente comme suit :

Catégories de routes	Linéaires de routes (en km)		
	Revêtues	Non revêtues	Total
Routes principales	9.577	1.329	10.906
Routes secondaires	6.438	2.928	9.366
Routes tertiaires	13.126	26.051	39177
total	29.141	30.308	59449

DU CLASSEMENT DU RÉSEAU ROUTIER

Les fonctions les plus réputées de la procédure de classement des routes sont celles d'identification et de repérage des routes. Mais au delà de ces fonctions importantes, le classement des routes est un outil fondamental de l'administration d'un réseau routier, qu'il s'agisse de la planification, de la conception des infrastructures routières, de leur réalisation et maintenance, ou de leur exploitation. Par ailleurs la procédure de classement implique une organisation déterminée du secteur routier et, en toute rigueur, à un dispositif et des exigences techniques associés au système de classement retenu.

Sur le plan organisationnel le classement précise, pour les différentes catégories de routes qui y sont définies :

- La responsabilité des différentes autorités institutionnelles : l'Etat et les collectivités locales,
- les rapports entre ces services de l'Etat et les collectivités locales: En particulier pour la définition et la mise en œuvre de la politique routière catégorielle, et pour assurer la tutelle technique.

Sur le plan technique, et en dépit d'une réalité parfois discordante, la catégorie d'appartenance d'une route implique, en principe, son intégration dans un schéma de planification et de gestion opérationnelle. A ce propos la situation du réseau routier hérité du protectorat (état, caractéristiques géométriques,...) en donnait la preuve : Le classement hiérarchisé des routes

justifiait un ordre de priorité dans l'allocation des ressources. D'autre part, et sans que cela soit formellement formalisé, l'appartenance à une catégorie de route implique des dispositions techniques appropriées : En effet, à titre d'exemple, et jusqu'à la mise en vigueur des cahiers des prescriptions communes (CPC), les spécifications techniques observées différaient selon qu'il s'agissait d'une route principale ou d'un chemin tertiaire reliant une localité excentrée.

En somme la procédure de classement des routes organise et structure la prise en charge managérielle et technique du secteur routier.

Cette procédure est formalisée par des actes juridiques de portée réglementaire. Ces derniers, fixant le statut de chaque route, sont établis au terme d'un processus de concertation avec l'ensemble des autorités concernées (départements ministériels, autorité de tutelle des collectivités locales,...)

Le classement du réseau routier marocain fut institué pour la première fois par l'arrêté viziriel du 18 Avril 1947 (26 Rebia I 1366) relatif aux voies de communication. Ce texte précise le cadre juridique global de la gestion du réseau routier.

Le système de classement des routes issu de l'arrêté précité avait organisé le réseau routier en trois catégories :

- Le réseau principal (RP)
- Le réseau secondaire (RS)
- Le réseau tertiaire (CT)

Cette hiérarchisation des routes, loin de traduire une polarisation de l'espace socio-économique et institutionnel, structuré de manière systémique pour répondre aux exigences d'une gestion rationnelle actuelle et prospective de l'aménagement du territoire, matérialisait le dessein colonial. En effet le réseau routier mis en place par le protectorat reflétait, d'une part, les besoins de l'économie coloniale, caractérisée par la prédominance des échanges extérieurs sur les échanges intérieurs, et, d'autre part, les préoccupations pendantes en termes de "pacification" et de contrôle sécuritaire du protectorat français.

ATTENDUS DU RECLASSEMENT : MUTATIONS MAJEURES DEPUIS L'INDÉPENDANCE

Depuis l'indépendance plusieurs évolutions interférentes ont rendu caduc le système de classement du réseau routier, tel qu'il a été hérité du protectorat. Ces évolutions ont trait à la géographie territoriale et économique, au volontarisme institutionnel et socio-économique, ainsi qu'à la situation géopolitique du Royaume du Maroc.

Sur le plan territorial le Royaume du Maroc avait recouvré plusieurs zones marocaines sous sa souveraineté. De ce fait il était impératif de consolider infrastructuellement l'intégration socio-économique de ces zones, impératif accompli.

Au niveau économique des évolutions profondes se sont produites, dues en particulier à la politique volontariste de l'Etat, dont les traits les plus marquants sont :

- L'irrigation de vastes étendues cultivables, et la mise en valeur naturelle de vastes régions (forêts, réserves et zones naturelles protégées,...) :
- L'exploitation de nouvelles ressources minières,
- Le développement socio-économique, voire même l'émergence, de plusieurs pôles régionaux. La mise en valeur des provinces sahariennes et l'imbrication de leur économie et de leur vie socio-administrative avec les autres régions du Royaume. A ce titre l'ouverture de nouvelles routes et le renforcement de l'envergure d'anciennes liaisons, avait profondément remanié les flux des échanges économiques et du mouvement des populations.

Sur le plan humain l'extension de la souveraineté nationale sur les territoires occupés par l'Espagne et, l'émergence et le développement d'une économie nationale, avaient largement alimenté la dynamique socio-économique et des flux sous-jacents de transports intérieurs où la route prédomine.

De par les flux de transports routiers corrélatifs, effectifs ou latents, les mutations économiques que le Maroc a connues justifient la remise en cause de la logique fondant le classement du réseau routier.

Cette conclusion est par ailleurs confortée par l'importance grandissante, d'une part, de la position géographique du Royaume, placé au noeud des

flux terrestres entre l'Afrique et l'Europe, et, d'autre part, du rôle qui lui revient sur la scène régionale.

Par ailleurs les autorités nationales ont manifesté leur volontarisme affirmé, visant le renforcement de la décentralisation et l'impulsion des dynamiques économiques régionales. Ce volontarisme, qui a été confirmé institutionnellement par le rôle dévolu aux collectivités locales, et aux nouvelles régions en particulier, imposait l'adoption conséquente de nouveaux concepts et une logique appropriés à une nouvelle hiérarchisation du réseau routier.

Les évolutions réelles et latentes des flux de transport à l'intérieur du territoire national, consécutives aux mutations des localisations des productions et des populations, l'émergence du rôle géopolitique du pays, ainsi que la redistribution des rôles au sein des composantes institutionnels de la collectivité nationale, sont autant de facteurs justifiant la reclassement du réseau routier de manière à :

- intégrer l'évolution effective des flux de transports routier,
- anticiper rationnellement la demande de transport routier,
- assurer une meilleure adéquation des rôles respectifs de l'Etat et des collectivités locales, et ce en s'assurant que les routes soient classées de manière à ce que les décisions les concernant soient prises là où leurs motivations sont les mieux ressenties,
- mieux assurer les besoins de transport et de connexion routière aux frontières nationales,
- s'affranchir du concept hiérarchique du classement des routes datant du Protectorat, au profit d'une conception fonctionnelle. L'avantage de cette dernière est qu'elle prévient la marginalisation de l'une des catégories des routes, contrairement à ce qui s'est passé avec l'ancien système de classement. Ainsi, rigoureusement, la planification et l'allocation des ressources devra-t-elle s'opérer à l'intérieur de catégories de routes, en toute responsabilité et connaissance de cause.

A côté de ces mutations socio-économiques et institutionnelles il y a lieu de noter que l'ancien classement impliquait des dysfonctionnements en termes de responsabilité et d'allocation de ressources : A titre d'illustration notons le

flot de requêtes des collectivités locales concernant des routes à vocation communale, mais auxquelles la DRCR ne pouvait donner suite du fait de la rareté des ressources budgétaires d'une part, et, d'autre part, de l'ordre de priorité qu'impose la réalité de la demande de transport routier.

Aussi le reclassement du réseau doit-il permettre une clarification de la responsabilité de gestion du réseau routier. L'objectif étant que l'appartenance catégorielle d'une route soit telle que les décisions qui la concernent soient prises par l'institution (Etat , collectivité locale,...) où les éléments qui la motivent soient le mieux appréhendés.

les objectifs assignés au reclassement découlent logiquement des attendus listés ci-dessus. Ils sont d'ordre technique et institutionnel.

LES OBJECTIFS DU PROJET DE RECLASSEMENT DES ROUTES

Sur le plan technique, le reclassement du réseau routier doit pouvoir permettre une adéquation entre, d'une part, les fonctions dévolues au différentes composantes du réseau routier et, d'autre part, les besoins actuels et futurs du transport routier.

Au niveau institutionnel le reclassement des routes doit pouvoir assurer une mise en cohérence entre les responsabilités des différentes composantes du secteur routier et des objectifs de la politique de décentralisation.

LE CADRE LOGIQUE DU NOUVEAU RECLASSEMENT

Partant des attendus cités ci-dessus la DRCR avait fondé le cadre conceptuel du reclassement du réseau routier sur l'état de polarisation du territoire national d'une part , et sur la nature de la fonctionnalité des liaisons routières inter-polaires d'autre part. Etant donné que l'une des motivations du reclassement vise de placer chaque route sous la responsabilité de l'institution où les besoins qui lui sont liées sont le mieux ressentis, les niveaux de polarisation retenus doivent être en cohérence avec ceux des strates institutionnels en place. Il s'agit en l'occurrence des institutions suivantes:

- l'institution du pouvoir central, représentée par le gouvernement,
- la région,
- la province,
- la commune.

1 - IDENTIFICATION DES PÔLES STRUCTURANT LA POLARISATION DU TERRITOIRE NATIONAL

Ainsi a-t-il été procédé à l'identification de trois groupes hiérarchisés de pôles (qui sont des centres d'habitat et d'activités) autour desquels se focalisent les flux de trafic routier. Le lien hiérarchique entre deux pôles est en rapport avec la nature de la fonction de la liaison routière les connectant.

a - Les pôles principaux

La méthodologie d'identification des pôles principaux a été la plus laborieuse : Elle s'est fondée sur une enquête , portant sur la circulation routière au niveau national, et avait intégré les données portant sur les courants d'échanges. Cette enquête avait abouti à la partition du pays en zones homogènes du point de vue économique ; chaque zone est identifiée à un centre unique (d'habitat et d'activités) , le plus important de cette zone et focalisant l'essentiel de son flux de trafic routier. C'est ainsi que furent identifiées les 13 pôles principaux suivants: Casablanca, Rabat, Fès, Meknes, Kenitra, Marrakech, Tétouan, Tanger, Agadir, El Jadida, Oujda, Nador et Beni Mellal. Les villes de Laayoune, Ouarzazate, Errachidia et Lagouira ont été adjointes au pôles principaux précédents pour des raisons stratégiques, au niveau des zones frontalières, ou tenant à l'aménagement du territoire pour le reste.

b - Les pôles secondaires

Autour de ces pôles principaux ont été identifiés des pôles secondaires, sur la base d'une évaluation globale de leur importance. Cette dernière a été formalisée à partir d'un indicateur multicritère (1) intégrant les données de chaque centre, relatives à son poids économique et à sa dotation en équipements divers (sociaux :enseignement, santé / économiques :tourisme, commerce,souks,...).

La diversité des territoires avait amené à adapter l'indicateur en question à la réalité de chaque zone : L'objectif étant d'assurer une couverture globale du pays en pôles secondaires.

$$I = P * [\text{Racine-carrée}(1+V) * E]$$

V : la valeur ajoutée agricole , en 100.000,00DH,

P : représente la population, en milliers d'habitants,

E : représente les équipements divers, obtenue à partir de la somme des facteurs correspondants aux équipements éducatifs de la santé et de commerces (auxquels une note de 1 à 3 peut être attribuée), ainsi que le facteur tourisme (auquel une note de 0,5 à 1 peut être attribuée).

c - Les pôles tertiaires, dénommés "petits centres"

Les pôles de 3ème ordre sont , tels que les dénomment le décret du 01 février 1990 relatif aux voies de communications, des centres qui , sur les plans socio-administratifs ou économiques, sont situés dans l'aire d'influence de l'un des pôles secondaires déjà identifiés.

2 - IDENTIFICATION DU NOUVEAU CLASSEMENT

(Nomenclature et partition du patrimoine routier en nouvelles catégories)

Quatre catégories de routes étaient retenues. Ces catégories sont intimement corrélées à l'organisation polaire mise en forme et à l'ossature institutionnelle existante (Etat, région, province, commune), de façon à ce que chaque catégorie relève d'un niveau précis et adéquat de responsabilité. L'appartenance d'une liaison routière à une catégorie est déterminée par la nature de sa fonction.

Ainsi les quatre catégories suivantes ont été mises en place :

- Les routes nationales (y compris les autoroutes)
- les routes régionales,
- les routes provinciales
- les routes communales

Les trois premières catégories relèvent de la responsabilité de l'Etat, la dernière relève de celle des collectivités locales.

a - Les routes nationales

Les routes nationales sont constituées de ce qui suit :

- Les liaisons correspondant à des itinéraires reliant les pôles primaires,
- les routes d'interface frontalière majeure (en particulier les liaisons avec les pays voisins)
- les routes ayant une portée d'aménagement du territoire ou d'intégration infrastructurelle au reste du Royaume (le plateau de l'oriental, l'Anti-Atlas, le Rif, les provinces Sahariennes,...).

Le classement de certaines liaisons avait posé un problème de choix, lorsqu'il y avait des itinéraires concurrents. Comme les choix rigoureux ne s'imposent que lorsqu'une décision d'aménagement est envisagé, il a été décidé de retenir, le cas échéant, les itinéraires les plus courts. Par ailleurs les rocades de contournement ont été privilégiées aux pénétrantes urbaines, chaque fois que la situation se présentait.

Le réseau national identifié se présente comme suit selon sa provenance :

Catégorie de routes de provenance, dans l'ancien classement	Linéaire de routes nationales (en km)
routes principales	8172
routes secondaires	1025
chemins tertiaires	925
routes non classées	326
Linéaire total	10448
Linéaire total revêtu	8048

Les routes identifiées pour le reclassement dans le réseau national ont fait l'objet d'un arrêté ministériel (arrêté du Ministre des Travaux Publics du 17 Ramadan 1413/ 11 Mars 1993) conformément aux dispositions au décret N° 2-83-620, du 01 février 1990.

L'examen de la provenance des routes nationales permet de relever l'importance relative des routes non principales intégrées au réseau national, ce qui confirme, à posteriori, la pertinence de la remise en cause de l'ancien classement (voir annexe jointe: arrêté du Ministre des Travaux Publics du 17Ramadan1413/ 11mMars1993) .

b - Les routes régionales

Les routes régionales sont celles assurant l'une des liaisons suivantes :

- Liaisons entre les pôles secondaires d'une même province
- liaisons entre les pôles secondaires aux interface de deux provinces
- celles reliant les pôles secondaires et les chefs lieux de province.

Cette démarche avait conduit à un réseau routier régional de 10776km dont la provenance se présente comme suit :

Catégorie de routes de provenance, dans l'ancien classement	Linéaire de routes nationales (en km)
routes principales	1631
routes secondaires	3879
chemins tertiaires	5154
routes non classées	112
Linéaire total	10776

Les routes identifiées pour le reclassement dans le réseau régional ont fait l'objet d'un arrêté ministériel (arrêté du Ministre des Travaux Publics du 17Ramadan1413/ 11mMars1993) conformément aux dispositions au décret N° 2-83-620, du 01 février 1990. Une analyse des résultats du reclassement au réseau régional confirme la pertinence de sa configuration. En effet une bonne corrélation (d'un taux de 90%) entre l'importance des routes régionales, la densité de sa population et sa superficie.

$$RR = 10S + 0,27P$$

RR = linéaire des routes régionales en km , dans chaque région,
 S = superficie en km² de la région
 P = population de la région

En terme de linéaire cumulé de routes régionales, la corrélation obtenue au niveau régionale est par ailleurs assez bonne au niveau national, à 2500km près. La formule la plus appropriée au niveau national est $RR = 8,2S + 0,22P$. Il convient de remarquer également que la pertinence de la répartition par région, des réseaux national et régional pris globalement (RNR), permet d'obtenir une bonne corrélation (soit 95%) selon la formule :

$$RNR = 25*S + 0,33*P$$

c - Les routes provinciales : Données de l'étude

Compte tenu de la nature des routes provinciales, il a été jugé nécessaire de faire en sorte que l'identification des routes provinciales prenne en compte, outre l'approche polaire globale, les besoins des communes, tels qu'ils puissent être appréhendés en général.

En conséquence les routes retenues provinciales sont les suivantes :

- Les liaisons entre chaque commune (à partir d'un point quelconque de son territoire) et les pôles dont elle dépend .
- Les liaisons entre chaque chef-lieu de commune et les réseaux routiers national et régional.
- Les liaisons concentriques, complétant les liaisons radiales dans les zones de peuplement dense .

Cette approche méthodologique avait mené à l'identification de 15.312 Km de routes provinciales.

En outre une enquête menée au niveau d'un échantillon significatif de communes rurales, avait permis d'estimer les besoins en routes provinciales à environ 15.000Km. Par ailleurs ce recoupement a été confirmé par la cohérence des réseaux provinciaux identifiés selon la méthodologie retenue.

En effet une bonne corrélation a été obtenue entre les réseaux provinciaux identifiés (RPro en km) Les superficies (S en km²) et la densité (par millier d'habitant) des différentes régions, selon la formule suivante :

$$R_{pro}/P = 1,35 - 0,015 * R_{pro}/S$$

Le réseau communal devrait comprendre en effet les liaisons entre les pôles tertiaires de chaque commune et les différents points d'intérêt communal : Hameaux , Souks, Zones de culture importantes, ...etc.

Il y a lieu de signaler qu'une enquête avait affirmé que 74% des liaisons, présentant un intérêt communal marqué, sont assurées par les 15.312 Km de routes identifiés initialement par l'étude, pour constituer le réseau provincial. Le reste des besoins en liaisons communales prioritaire (soit 26%) devait être assuré par un noyau de base du réseau communal, à constituer, de l'ordre de 5.000Km.

IDENTIFICATION OPÉRATIONNELLE DU RÉSEAU RECLASSÉ (Difficultés et parti d'identification)

Les routes nationales et régionales relèvent de l'autorité des services de l'Etat. Le reclassement effectif des routes dans ces catégories n'avait posé aucun problème. En effet les propositions de reclassement dans ces catégories ressortant de l'étude élaborée par la DRCR avaient été confirmées réglementairement. C'est l'identification concrète du réseau provincial qui, posant le plus de problèmes, avait retardé l'aboutissement du reclassement global du réseau routier.

Ces problèmes avaient trait en particulier à la capacité, financière organisationnelle et technique, des collectivités locales de prise en charge du réseau routier à vocation communal. Par ailleurs, durant le processus de reclassement, un important remaniement du découpage communal avait quasiment doublé le nombre des communes. Cette donnée avait alimenté l'argumentaire des autorités de tutelle pour une acception extensive de cette notion et, corrélativement, du réseau provincial qui en découlerait.

Partant de ce contexte, la démarche opérationnelle du reclassement du réseau routier fut reconsidérée, pour ce qui est de la détermination des routes provinciales .Le parti retenu consistait à autoriser un maximum de souplesse dans l'identification des routes provinciales, sans que, toutefois, le

réseau global reclassé à la charge de l'Etat dépasse, en linéaire celui de l'ancien classement.

Le réseau provincial défini en conséquence est de 36.134Km, soit plus du double de ce qui a été initialement envisagé, conformément à la méthodologie globale, et en cohérence avec la méthodologie initiale laquelle avait conduit à la définition des réseaux national et régional.

SITUATION ACTUELLE ET PERSPECTIVES

Au terme du processus de reclassement il est opportun d'en évaluer à posteriori la pertinence : Pertinence des objectifs, de la méthodologie, la mise en œuvre du processus de reclassement et des résultats de ce dernier. Le but étant d'explorer les actions correctrices et de rétroagir en conséquence.

Tel qu'il se dégage des résultats du reclassement, le réseau routier reclassé géré par les services de la DRCR (Direction des Routes et de la Circulation Routière) s'élève à 29.951km de routes revêtues et 27.569 km de routes à l'état de piste. Ce réseau se présente comme suit :

Catégories de routes	Linéaires de routes (en km)		
	Revêtues	Non revêtues	Total
Routes nationales	9.213	1.434	10.647
Routes régionales	8.404	2.335	10.739
Routes provinciales	12.335	23.800	36.134
total	29.951	27.569	57.520

1 - PERTINENCE DES OBJECTIFS

Dictés par les attendus du reclassement du réseau routier, les objectifs ultimes et la méthodologie sont pertinents. Cependant la déclinaison tactique de ces objectifs n'a pas été formulée dès le départ. Il a fallu que le processus de reclassement butte sur des difficultés pour rechercher cette déclinaison. Cette dernière ne pouvait être valablement élaborée qu'à

travers une étude de faisabilité, étant donnée l'importance des enjeux et des impacts (décentralisation, relations entre les services de l'Etat et les collectivités locales,...) du projet, ses multiples dimensions (financements des infrastructures routières, politique fiscale, capacités institutionnelles des collectivités locales,...).

Cette impasse a valu , en partie, les retards constatés dans le reclassement des routes en particulier.

2 - PERTINENCE DES RÉSULTATS DU RECLASSEMENT

La pertinence des résultats du reclassement peut être appréhendée à travers les considérations suivantes d'ordre technique et institutionnel :

- permettre une adéquation entre, d'une part, les fonctions dévolues au différentes composantes du réseau routier et, d'autre part, les besoins actuels et future du transport routier.
- assurer une mise en cohérence entre les responsabilités des différentes composantes du secteur routier et des objectifs de la politique de décentralisation.

Sur le plan conceptuel la démarche arrêtée pour le reclassement était conséquente.

En effet sur le plan technique elle s'est appuyée, d'une part, sur la réalité des flux de la circulation routière et, d'autre part, sur l'état sous-jacent de la polarisation du territoire , en privilégiant la nature des fonctions assurées par les différentes liaisons routières.

Par ailleurs les catégories de routes retenues par le nouveau classement est conforme a la pyramide institutionnelle.

Pour avoir privilégié la dimension technique dans le processus de reclassement, la mise en œuvre de ce dernier avait buté sur quelques difficultés.

Deux indicateurs suffisent a renseigner sur ces difficultés:

- Le délai de l'accomplissement du reclassement

- l'inadéquation de la configuration du réseau routier provincial retenu effectivement.

Alors que l'étude de base sur le reclassement date de mai 1982, les réseaux national et régional ont été formalisés en Février 1990. Quant à la détermination du réseau provincial elle n'a eu lieu qu'en octobre 1997. L'importance du réseau routier reclassé à la charge de l'Etat, est resté quasiment la même qu'auparavant.

De nombreux pays avaient depuis longtemps initié la décentralisation au niveau des infrastructures routières. Leur expérience montre qu'elle avait conduit à une hiérarchisation pyramidale des catégories de réseau routier avec, à la base, un réseau communal assez important.

A titre indicatif on peut citer dans les pays qui suivent, l'importance relative du linéaire du réseau routier communal par rapport au réseau global:

- Danemark : 83%
- Japon : 83%
- Turquie : 81%
- Allemagne : 65%
- France : 53%
- Suède : 33%

D'emblée, il faut attirer l'attention sur la densité de l'irrigation des territoires locaux par les routes communales, lesquelles pénètrent toute l'étendue de ces pays.

Cependant ces pourcentages doivent être examinés de manière très nuancée, étant donnée la diversité des réalités des pays sur le plan de la géographie naturelle et humaine (reliefs, milieux naturels, étendue du territoire, état du peuplement,...) et économique (implantation des activités, état des flux des transports,...).

Ainsi, à titre d'exemple, si l'on garde à l'esprit que seul le tiers environ de la Suède est significativement peuplé, sa situation, en terme d'équipement en routes communales se rapprocherait-elle plutôt de celle du Danemark, avec lequel elle partage beaucoup de traits.

Les données citées ci-dessus ne sont signalées qu'à titre de référentiel indicatif. Il faut signaler en particulier que dans ces pays le réseau communal, institué depuis longtemps, a pu connaître une accumulation patrimoniale importante, et, surtout que les collectivités locales semblent disposer de ressources propres consistantes.

Pour ce qui est du Maroc, le réseau routier communal n'a pas encore pris forme juridiquement, bien que, dans les faits il y a un ensemble de routes qui remplissent des fonctions de liaisons locales.

Outre les liaisons de dimension effectivement provinciales, le réseau provincial retenu intègre effectivement la majorité des routes à vocation communale (74%). De la sorte de réseau communal s'est réduit à une abstraction alors qu'il est censé correspondre à la trame irriguant les parties vitales des espaces socio-économiques des différentes communes (zone de culture d'importance, souks, coopératives,...). Comme les communes sont les seules instances institutionnelles capables d'appréhender l'importance et les besoins de ces espaces, il va de soi que les routes les desservant relèvent de leur responsabilité.

3 - ETAT DES DYSFONCTIONNEMENTS LIÉES AUX RÉSULTATS DU RECLASSEMENT

Les liaisons locales indûment classées au réseau provincial sont à l'origine de nombreux dysfonctionnements. Notons d'abord que les services de l'Etat sont affectés par le fait que cette situation biaise l'allocation des ressources. D'autre part, la dynamique du développement local subit une certaine inertie, étant donné que les collectivités locales ne sont pas mises en situation active de recherche de financements, pour leurs besoins en infrastructures routières.

Heureusement, la nature dynamique de la procédure de reclassement permet de venir à bout de ce dysfonctionnement. Mais faut-il que les collectivités locales concernées prennent conscience de leur responsabilité et, surtout, qu'il aient les moyens d'y faire face.

L'impertinence de la configuration actuelle du réseau provincial est susceptible d'inciter beaucoup de collectivités locales à perpétuer les errements du passé, leur permettant de se dédouaner, vis-à-vis des citoyens-électeurs.

Beaucoup d'entre elles se limiteraient à multiplier les réclamations et les requêtes destinées aux services de l'Etat, pour la prise en charge du fardeau financier (investissement, maintenance, exploitation) correspondant à des routes qui, en toutes rigueur, doivent relever de leur ressort.

Compte tenu de l'insuffisance notoire des ressources affectées à la DRCR, aussi bien pour ce qui est du développement du réseau routier que de sa bonne maintenance, l'allocation de ces ressources ne bénéficiera pas, en toute rigueur technico-économique, aux routes à vocation locale, en particulier pour le volet maintenance.

Cette perspective est par ailleurs confirmée par les engagements pris par l'Etat en termes économiques et institutionnels, visant une plus grande efficacité des moyens budgétaires et un renforcement de la décentralisation. Au demeurant, le département de l'Equipement consent beaucoup d'efforts au bénéfice des routes à vocation locale, en particulier en milieu rural, grâce au "programme national des routes rurales" (PNCRR).