

FINANCEMENT DES INFRASTRUCTURES ROUTIERES AU MAROC

Par :

Ahmed IMZEL - Directeur de la Caisse pour le Financement Routier

Ikram BEN AZIZ - Chef du Département Programmes- CFR

I- OBJECTIFS STRATEGIQUES DU MINISTERE DE L'EQUIPEMENT ET DES TRANSPORTS

La stratégie du Ministère de l'Equipelement et des Transports(MET) pour la période 2008-2012 a été élaborée sur la base des objectifs fixés par la déclaration de la politique générale du Gouvernement en octobre 2007 et s'articule autour des 3 axes suivants :

1. Grands chantiers

Une nouvelle politique des grands chantiers a été mise en œuvre depuis 2002 qui se caractérise par le lancement de projets de grande dimension en accélérant le rythme de réalisation dans le cadre d'un engagement fort vis-à-vis des citoyens et en sécurisant les financements nécessaires au-delà des aléas budgétaires. Cette politique a entre autres pour objectifs :

- La création d'empli
- La rentabilité économique
- La stimulation de la commande interne
- La cohésion/intégration territoriale

2. Compétitivité logistique

La nouvelle stratégie de la compétitivité logistique prend en considération les orientations de base suivantes :

- La nécessité d'optimiser la gestion des flux des marchandises
- La qualification des opérateurs dans le secteur
- La création d'outils de suivi et de veille sur le niveau d'efficacité des services logistiques
- la formation dans les métiers du transport et de la logistique.

3. Mobilité et transport durable

La nouvelle stratégie vise à placer le citoyen au coeur de l'amélioration des systèmes de transport et considérer le transport durable comme principe directeur de toute politique d'amélioration de la mobilité et notamment en milieu urbain.

II- OBJECTIFS DE LA POLITIQUE ROUTIERE

Le réseau routier marocain est actuellement constitué de 57.505 km de routes classées (nationales, régionales et provinciales) dont 67% sont revêtues et de 915 km d'autoroutes gérées sous concession par la société nationale des autoroutes du Maroc. La densité du réseau routier est de 90 km de routes par 1000 kilomètres carrés et 2,2 km de routes pour 1.000 habitants. La circulation sur le réseau revêtu a été évaluée en 2008 à 66,01 millions de véh.km/jour contre 60,41 millions de véh.km/jour enregistrée en 2007 soit un accroissement de 9,27%.

La politique routière a connu des développements importants afin de répondre à la demande croissante des déplacements et du transport. Cette politique qui cadre avec les objectifs stratégiques du MET pour la période 2008-2012 s'articule autour des axes stratégiques suivants :

- Accompagnement de grands projets infrastructurels ;
- Réalisation d'un taux d'accessibilité de 80 % à l'horizon 2012 en désenclavant 3 millions d'habitants en milieu rural ;
- Amélioration du niveau de service à l'utilisateur et préservation du patrimoine routier ;
- Amélioration de la pérennité de la circulation et suppression des points de coupures ;
- Adaptation du réseau routier à l'évolution de la circulation ;
- Amélioration de la sécurité routière.

III- SOURCES ACTUELLES DE FINANCEMENT DES INFRASTRUCTURES ROUTIERES

Afin de mettre en œuvre les objectifs de la politique routière, la stratégie de financement se base sur la mobilisation de toutes les ressources disponibles ou potentielles, en recherchant la meilleure adéquation entre ces ressources et les projets correspondants. Le financement actuel du secteur routier fait appel aux sources suivantes :

- Le budget général ;
- Le Fonds Spécial Routier ;
- La Caisse pour le Financement Routier ;
- Les Dons ;
- Les concessions publiques.

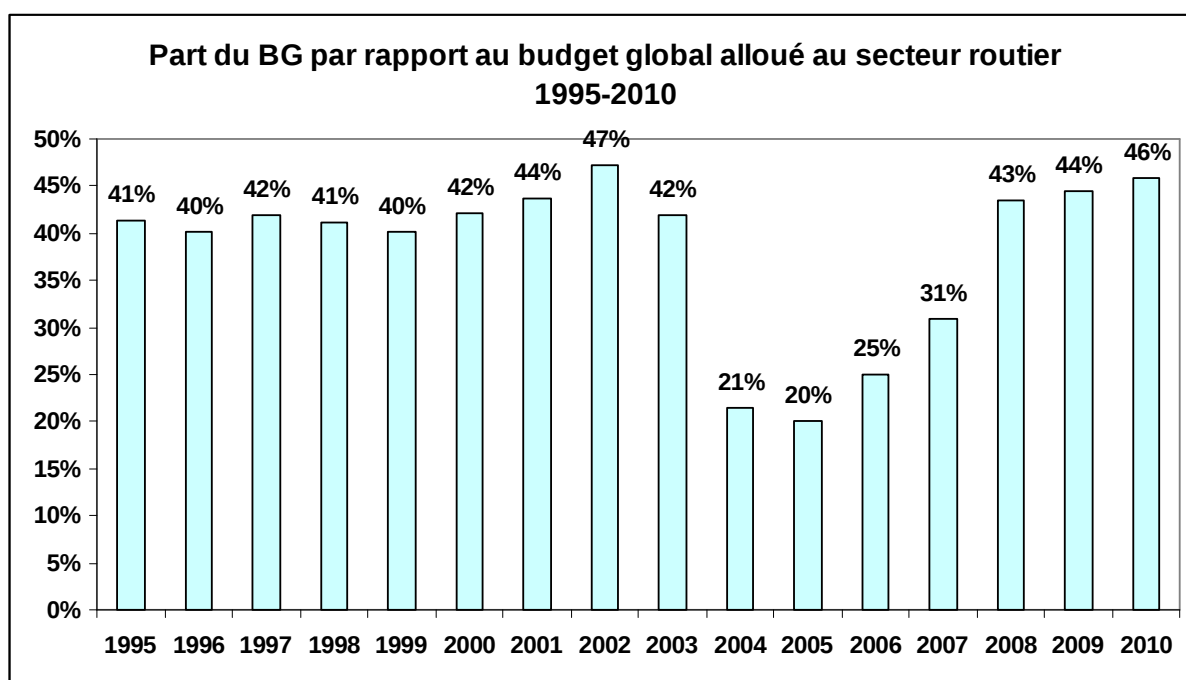
→ Le budget général

Les ressources associées se caractérisent par un niveau important de risque lié d'une part au montant global alloué annuellement, étant donné que les outils de planification

gardent un caractère indicatif lors des négociations budgétaires, et d'autre part à la répartition et l'utilisation de ces ressources.

Ce mode de financement a été jusqu'à 2004 un des modes principaux au Maroc, puisqu'il représentait en moyenne 42 % du budget global alloué au secteur routier, puis cette part a baissé entre 2004 et ce suite à la réduction de l'enveloppe du budget général d'un montant d'environ 500 Mdh compensé par une augmentation des ressources du FSR résultant d'une augmentation des quotités appliquées sur la taxe sur les carburants qui sont passées respectivement de 41 Dh/Hl pour le supercarburant et l'essence ordinaire et 23,5 Dh/Hl pour le gasoil à 50 Dh/Hl pour le supercarburant et l'essence ordinaire et 32,5 Dh/Hl pour le gasoil.

Puis la part du budget général(BG) a été sensiblement maintenue en 2005 et à partir de 2006 on constate un début d'accroissement de cette part due principalement à une augmentation de l'allocation budgétaire au projet de la rocade méditerranéenne et à la maintenance du réseau routier. Entre 2008 et 2010, la part du BG a atteint une valeur moyenne d'environ 45%.



➔ *Le Fonds Spécial Routier*

- **1989**

Les années 80 furent une décennie critique pour l'entretien et la maintenance du patrimoine national routier dont le niveau de dégradation avait atteint un seuil alarmant, faute de ressources budgétaires.

Un processus de réduction des dotations consenties aux infrastructures routières amorcé en 1980 a abouti en 1987 à une baisse des crédits d'entretien, atteignant 80% exprimée en valeur constante.

L'irrégularité du volume des dotations budgétaires annuelles n'a pas permis une programmation judicieuse des opérations, et de ce fait les interventions n'ont pas atteint l'efficacité attendue.

La poursuite de cette tendance devait aboutir en 1992 à la détérioration de plus de la moitié du réseau avec 60% des chemins tertiaires dans un état très avancé de dégradation, voire à l'état de piste.

Sur un autre plan, le coût d'exploitation des véhicules augmente notablement quand l'état de la chaussée se dégrade en raison d'une consommation de carburant plus forte et une usure des pneumatiques et du véhicule plus rapide.

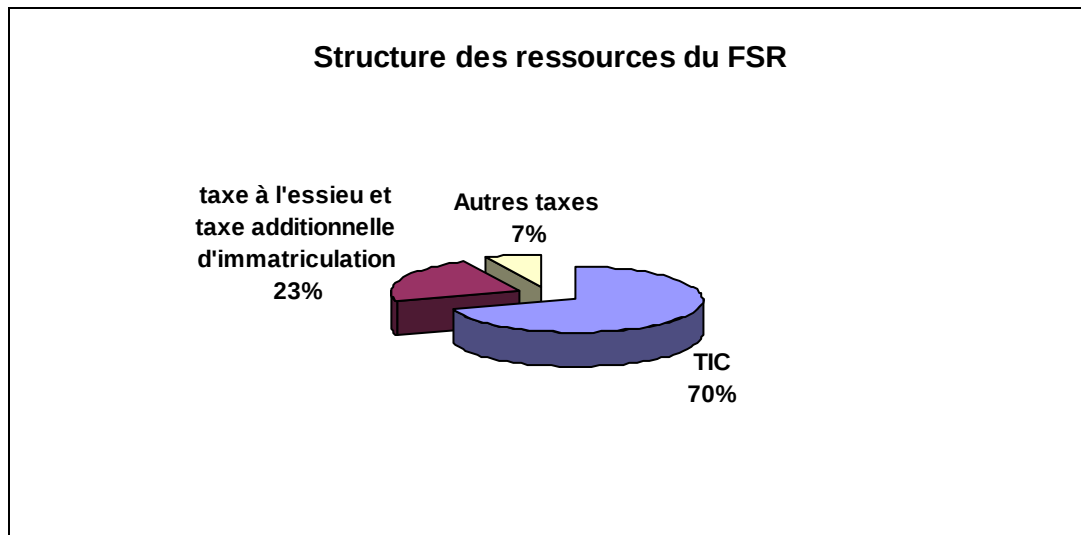
Pour éviter la perte du patrimoine national et alléger les coûts économiques des transports, il était alors devenu impératif de rechercher des sources de financement autres que budgétaires qui soient stables dans le temps et qui permettraient de réaliser un plan d'action en adéquation avec l'état du réseau.

C'est ce qui a été recherché en 1989 à travers la création d'un Fonds Spécial Routier (FSR) affecté spécialement à la maintenance, l'entretien et l'exploitation des routes et alimenté par les taxes suivantes :

- La taxe sur les carburants,
- La taxe additionnelle à l'immatriculation des véhicules
- La taxe à l'essieu

Actuellement les recettes du FSR avoisinent 2,5 milliards de dirhams se répartissant comme suit :

- | | |
|---|------------|
| - La taxe sur les carburants | : 1750 Mdh |
| - La taxe additionnelle à l'immatriculation des véhicules et la taxe à l'essieu | : 570 Mdh |
| - Autres taxes | : 180 Mdh |



- **1995**

Le franc succès enregistré par le Fonds Spécial Routier dans sa contribution à la prise en charge des dépenses afférentes à l'entretien routier a amené les pouvoirs publics à penser à ce support pour le financement du premier Programme National de Routes Rurales qui portait sur la réalisation de 11.236 km de routes entre 1995 et 2005. C'est ainsi qu'il a été décidé, dans le cadre de la Loi de Finances 1995, de renforcer les recettes du FSR par environ 460 Mdh destinés au financement des opérations de ce programme moyennant une augmentation des quotités de la taxe sur les carburants qui alimentent le FSR qui sont passées respectivement de 18 Dh/Hl pour le supercarburant et l'essence ordinaire et 10 Dh/Hl pour le gasoil à 41 Dh/Hl pour le supercarburant et l'essence ordinaire et 23,5 Dh/Hl pour le gasoil.

- **1996**

En Juillet 1996, l'assiette du Fonds Spécial Routier a été élargie par l'introduction de nouvelles recettes provenant principalement des redevances d'occupation temporaire et d'extraction des matériaux du domaine public routier de l'Etat et de la taxe sur la publicité par affiches aux bords des routes.

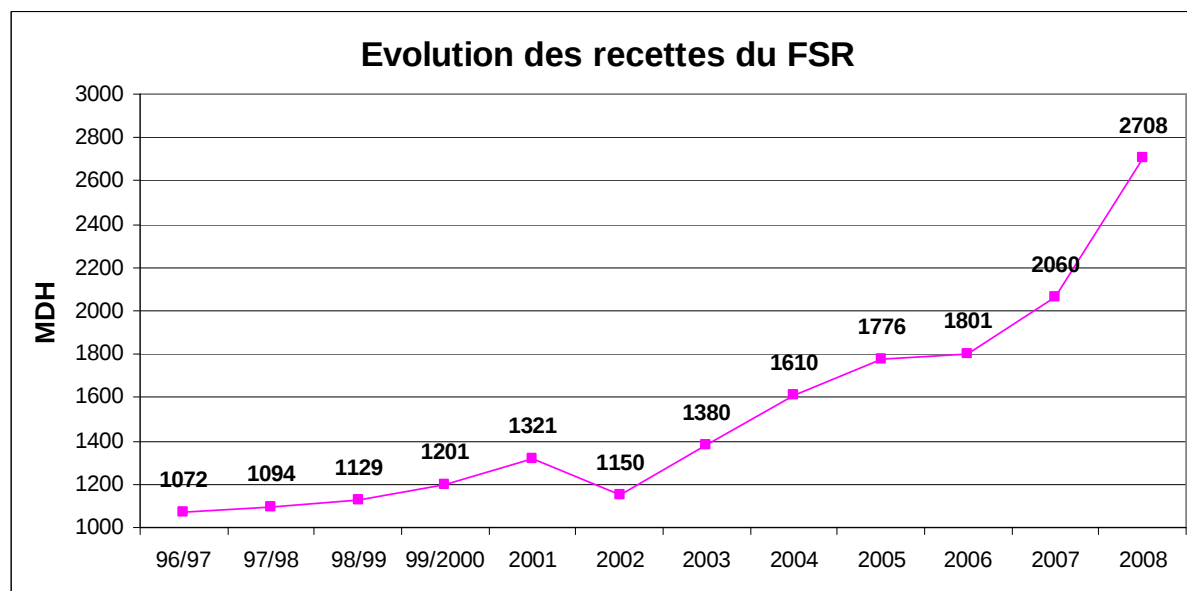
- **1999**

Afin d'augmenter le rythme de réalisation du PNRR1, une modification du texte du FSR a été adoptée dans le cadre de la Loi de Finances 1999/2000 pour lui permettre de rembourser les emprunts contractés par des personnes morales de droit public pour la construction ou l'aménagement de routes rurales classées à la charge de l'Etat.

Ainsi, une convention a été signée avec l'Agence pour la Promotion et le Développement des Préfectures et Provinces du Nord du Royaume pour la réalisation d'un programme complémentaire de 910 Km de routes rurales.

- **2004**

En 2004, les recettes du FSR ont été augmentées de nouveau moyennant une augmentation des quotités de la taxe sur les carburants qui alimentent le FSR qui sont passées respectivement de 41 Dh/Hl pour le supercarburant et l'essence ordinaire et 23,5 Dh/Hl pour le gasoil à 50 Dh/Hl pour le supercarburant et l'essence ordinaire et 32,5 Dh/Hl pour le gasoil.



→ Le partenariat dans le domaine routier

Pris au sens large, le partenariat englobe la notion d'approche participative en tant que mode de planification des projets de développement durable dans lequel les populations bénéficiaires ont un rôle déterminant dans le processus de conception et de mise en œuvre. Ce concept lui-même est l'objet d'une grande diversité d'interprétations de la part des acteurs de développement selon qu'il intègre ou non la participation sous forme matérielle, financière ou autre bénéficiaires. Ceci a donné lieu à des pratiques et des expériences tout aussi diverses dans chaque pays et à travers le monde.

Au Maroc, les expériences tentées dans ce domaine sont encourageantes, elles ont permis la mise en commun des moyens pouvant être mobilisés par l'Etat et d'autres intervenants pour la réalisation de projets routiers dont l'intérêt est fortement ressenti par les bénéficiaires.

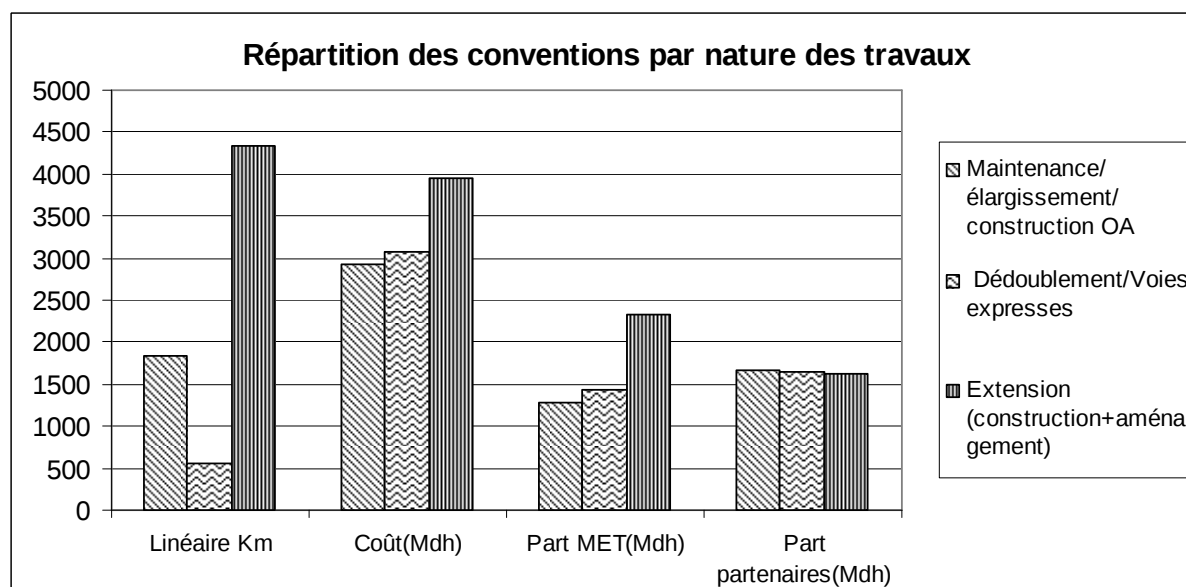
Ainsi, un grand nombre de projets routiers a été réalisé en partenariat entre le Ministère de l'Equipement et des Transports et ses différents partenaires : Régions, provinces, communes, offices, ainsi que du secteur privé et associatif.

Depuis 1990, Le Ministère de l'Équipement et des Transports a signé avec divers partenaires (Collectivités Locales, associations d'utilisateurs des routes et autres) 480 conventions de partenariat dans le domaine routier.

Ces conventions ont porté sur 7062 km de routes réparties dans diverses provinces du Royaume avec une enveloppe globale qui avoisine 9993 millions de DH. La contribution du Ministère de l'Équipement et des Transports est de 5050 millions de DH, soit 50,5% du coût global.

Le partenariat concernant la construction de routes et l'aménagement de pistes porte sur 4336 km avec un coût de 3962 Mdh.

Les projets de dédoublement et des voies express concernés par le partenariat porte sur 556 km avec un coût de 3072 Mdh.



Le partenariat impliquant les Collectivités Locales (régions, provinces et communes) représente 68,6% en terme de coût du programme de partenariat soit 6852 Mdh et 70 % en terme de linéaire soit 4942 Km.

→ La Caisse pour le Financement Routier

La Caisse pour le financement Routier (CFR) a été créée en 2004. Elle est placée sous la tutelle du Ministère de l'Équipement et des Transports et dotée de la personnalité morale et de l'autonomie financière. La CFR a pour missions de rechercher et de mobiliser les ressources en vue de participer au financement des programmes de construction, d'aménagement, d'entretien, d'adaptation et d'exploitation du réseau routier.

Les ressources financières de la CFR proviennent des produits des emprunts et Dons, des versements du FSR, ainsi que des versements des Collectivités Locales.

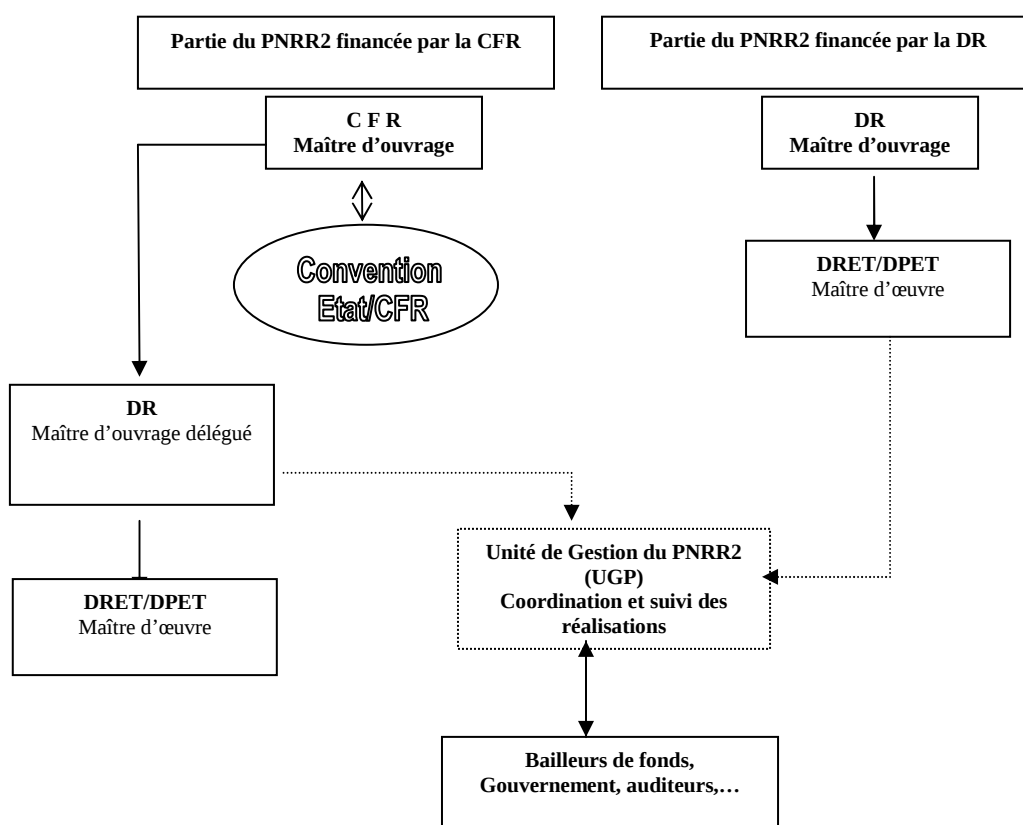
Actuellement, le deuxième Programme National de Routes Rurales(PNRR2) constitue le programme d'intervention principal de la CFR.

L'objectif du PNRR2 est d'augmenter le taux d'accessibilité des populations rurales de 54% en 2005 à 80% à l'horizon 2012 et ce par la réalisation de 15560 km avec un rythme annuel de 2000 km/an au lieu de 1000 km enregistré lors de la réalisation du premier Programme National de Routes Rurales. Cette augmentation du rythme a été rendue possible grâce à la mise en place de la CFR qui contribue au financement du PNRR2 dont le coût global est évalué à 14,43 selon le montage financier suivant :

Source de financement	Montant(Mdh)	%
Emprunts à mobiliser par la CFR	8 550	59,3%
Collectivités Locales	2 158	15,0%
Dons/Versement FSR	718	4,9%
Total CFR	11 426	79,2%
BG/FSR	3 002	20,8%
TOTAL CFR/BG/FSR	14 429	100,0%

Le PNRR2 est mis en oeuvre par la Direction des Routes(DR) et la CFR. Une unité de gestion du projet(UGP) est chargée de la coordination de l'ensemble du programme. Le schéma ci-après illustre le dispositif de mise en oeuvre du PNRR2.

Dispositif de mise en œuvre du PNRR2



La DR exécute la partie du PNRR2 qu'elle finance à partir des crédits budgétaires imputés sur le FSR et le budget général selon les circuits d'exécution classiques de la dépense publique. Pour ce faire, la DR (sous-ordonnateur central) s'appuie sur ses Directions Régionales et Provinciales de l'Équipement et des Transports (DRET/DPET) qui sont responsables de l'exécution technique et financière des activités du projet pour lesquelles des crédits leur sont délégués (sous-ordonnateurs territoriaux).

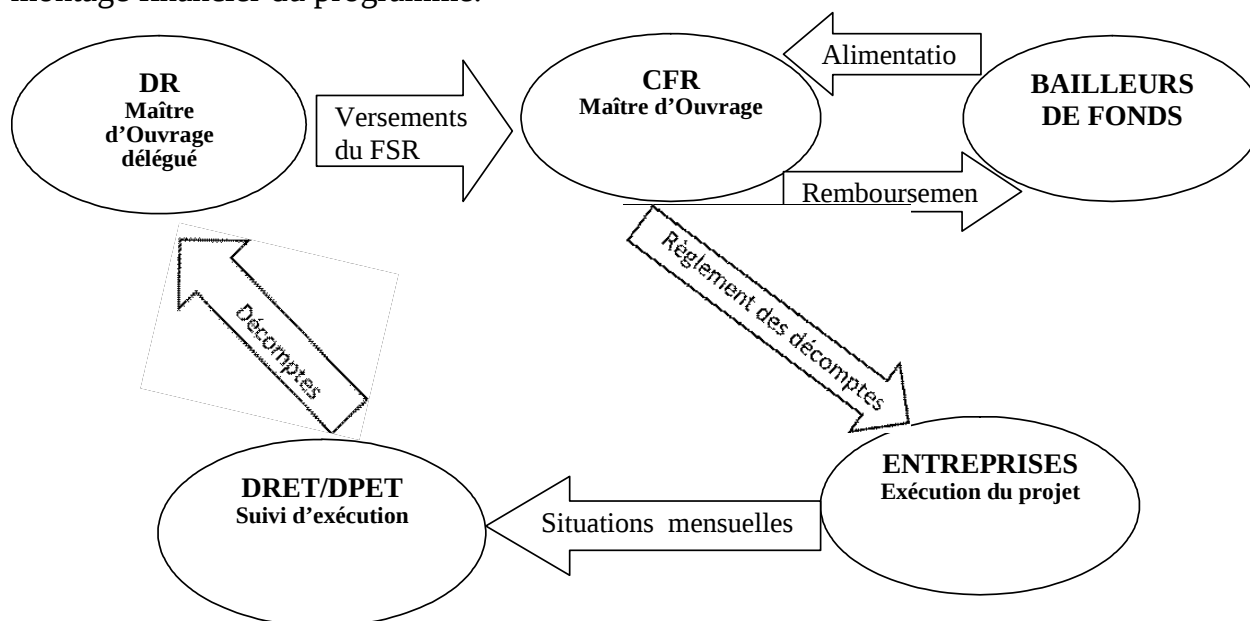
La mise en œuvre des opérations du PNRR2 financées par la CFR est régie par une convention cadre signée entre la CFR et l'Etat qui définit la répartition opérationnelle des attributions et des responsabilités entre la CFR, la DR et ses services extérieurs.

La convention organise la répartition des tâches à trois niveaux :

- La CFR est le maître d'ouvrage des opérations du programme. En sa qualité d'ordonnateur des dépenses, elle signe les marchés après visa du contrôleur d'Etat ainsi que les ordres de paiement y afférents conjointement avec le trésorier payeur.
- La DR est maître d'ouvrage délégué et reste propriétaire des ouvrages pendant leur exécution et à leur achèvement, la CFR n'agissant que pour le compte de l'Etat.

- Les DRET/DPET sont maîtres d'œuvre délégués par la DR pour la gestion des marchés et le suivi des travaux au niveau territorial, sur la base du règlement de la passation des marchés propre à la CFR.

Grâce aux ressources mobilisées jusqu'à maintenant par la CFR, 399 marchés de travaux relatifs aux opérations du PNRR2 ont été approuvés entre 2006 et 2009 et portant sur la réalisation d'environ 6000 km pour un montant de 6,67 milliards de dirhams soit environ 58% de la part du PNRR2 à financer par la CFR selon le montage financier du programme.



→ Les Dons

Ils sont rares car les Dons sont octroyés beaucoup plus facilement dans d'autres secteurs liés notamment à l'environnement ou au développement social. Les investissements dans le secteur routier sont souvent assimilés à des projets pour le développement économique et restent trop peu éligibles au financement par Dons.

Le dernier Don octroyé à la DR porte sur un montant de 80 millions d'Euros qui a été alloué dans le cadre du programme MEDA et ce pour la réalisation de la section de la rocade méditerranéenne reliant El Jabha à Al Hoceima sur 103 km.

Par ailleurs, deux Dons d'un montant total d'environ 200 Mdh ont été octroyés à la CFR pour le financement du PNRR2. Le premier d'un montant de 8,1 MEuros est un Don de la Commission des Communautés Européennes dans le cadre de la Facilité d'Investissement du Voisinage et le second d'un montant de 10 MEuros est un Don du Gouvernement Italien dans le cadre du programme maroco-italien de conversion de la dette.

→ Les concessions publiques

Pour répondre à une demande importante de transport et prévenir les risques de congestion du trafic sur les axes routiers nationaux à fort trafic, un schéma d'armature autoroutière structurant a été élaboré portant sur la réalisation d'environ 1500 km d'autoroutes à l'horizon 2010.

Le péage a été retenu comme étant la source de financement la plus appropriée pour ce type d'infrastructure, car l'utilisateur participe à l'effort d'investissement en contre partie des avantages que lui procure l'autoroute. C'est ainsi que la société Nationale des Autoroutes du Maroc (ADM) a été créée en 1989 pour la construction et l'exploitation d'autoroutes concédées par l'Etat.

La décennie 1990 connaissait un rythme moyen de construction de 40 km par an puis ce rythme a été quadruplé dès 2007 pour atteindre 160 km par an.

Actuellement, 916 km d'autoroutes sont mises en service et 505,5 km sont en cours de réalisation.

Par ailleurs, un nouveau programme complémentaire de 384 km a été élaboré pour la période 2008-2012.

IV- NOUVEAUX MODES DE FINANCEMENT DES INFRASTRUCTURES ROUTIERES

→ Péage fictif et entretien intégral

Dans le cadre de ses efforts visant la recherche de nouvelles alternatives de financement des infrastructures routières, le Ministère de l'Equipeement et des Transports a réalisé en 2002 une étude pour déterminer la faisabilité de l'établissement d'un partenariat entre le secteur public et le secteur privé pour la réalisation des infrastructures routières selon l'approche Design,Build,Finance,Operate(DBFO)/ péages fictifs. Cette étude avait pour but d'aider l'administration à préparer et à mettre en œuvre sur des opérations pilotes une nouvelle stratégie de gestion du réseau routier basée sur une plus grande utilisation du secteur privé et une redéfinition du rôle du secteur public.

Les deux éléments forts de cette stratégie sont basés sur l'utilisation de l'approche DBFO et l'entretien intégral. L'objectif de cette nouvelle stratégie est :

- alléger les contraintes budgétaires en utilisant un mécanisme financier d'emprunt public pour différer des dépenses publiques ;
- réorienter le rôle du secteur public comme acheteur de services pour le compte du public et de protecteur des intérêts des usagers ;
- dans la recherche du coût minimum sur la durée de vie de l'investissement, laisser le secteur privé faire les arbitrages qui se présentent entre investissements plus ou moins élevés et leurs conséquences directes sur les coûts d'entretien.
- dans la recherche d'une amélioration du rapport qualité/prix, donner une plus grande marge de manœuvre au secteur privé en matière d'innovations.

L'étude a permis de faire une analyse de l'expérience internationale dans ce domaine et de tester la faisabilité de l'approche DBFO/péages fictifs sur un échantillon de projets de maintenance.

Les principales conclusions qui ont été tirées de cette étude mettent l'accent sur la nécessité de tester sur des routes ou des réseaux routiers régionaux les nouveaux mécanismes de financement avant leur adoption. De tels essais permettent de détecter de possibles complications contractuelles, et de dégager les améliorations à apporter aux mécanismes de paiement. Ces modifications permettent à leur tour de développer l'approche au-delà de la structure pilote initiale et, dans la plupart des cas, de trouver une solution unique, spécifiquement adaptée aux circonstances et aux priorités de chaque pays.

A l'heure actuelle l'approche BFO décrite précédemment n'a pas encore été testée sur des itinéraires du réseau routier marocain. En revanche, le MET a entamé depuis 1996/97 des expériences d'externalisation de l'entretien routier courant. Deux expériences pilotes ont déjà été réalisées dans deux Directions Provinciales de l'Équipement et des Transports pour un linéaire global d'environ 1300 km. L'évaluation de ces deux expériences a montré la nécessité d'une refonte des contrats en s'orientant vers les améliorations suivantes :

- la concession d'axe routier plutôt que d'un périmètre d'action ;
- l'engagement contractuel sur des résultats et des niveaux de service au lieu de quantités et de bordereaux de prix classique ;
- la contractualisation d'entreprise locale au lieu d'entreprise nationale pour réduire les coûts d'approche.

Deux autres contrats d'entretien intégral d'une durée de trois ans pour des linéaires respectifs de 110 km (N6 entre Fès et Taza) et 145 km (N9 entre Settat et Marrakech) ont ensuite été conclus selon une nouvelle approche qui consiste à sous-traiter les travaux d'entretien sur les axes à fort trafic et de définir dans le contrat un niveau de service que l'entreprise doit obtenir et maintenir pendant toute la période du contrat.

Actuellement, la DR mène une réflexion pour lancer des contrats d'entretien intégral sur des itinéraires importants pour une durée de cinq ans.

IV- DEFIS A RELEVER POUR LA PERENNITE DES INVESTISSEMENTS ROUTIERS

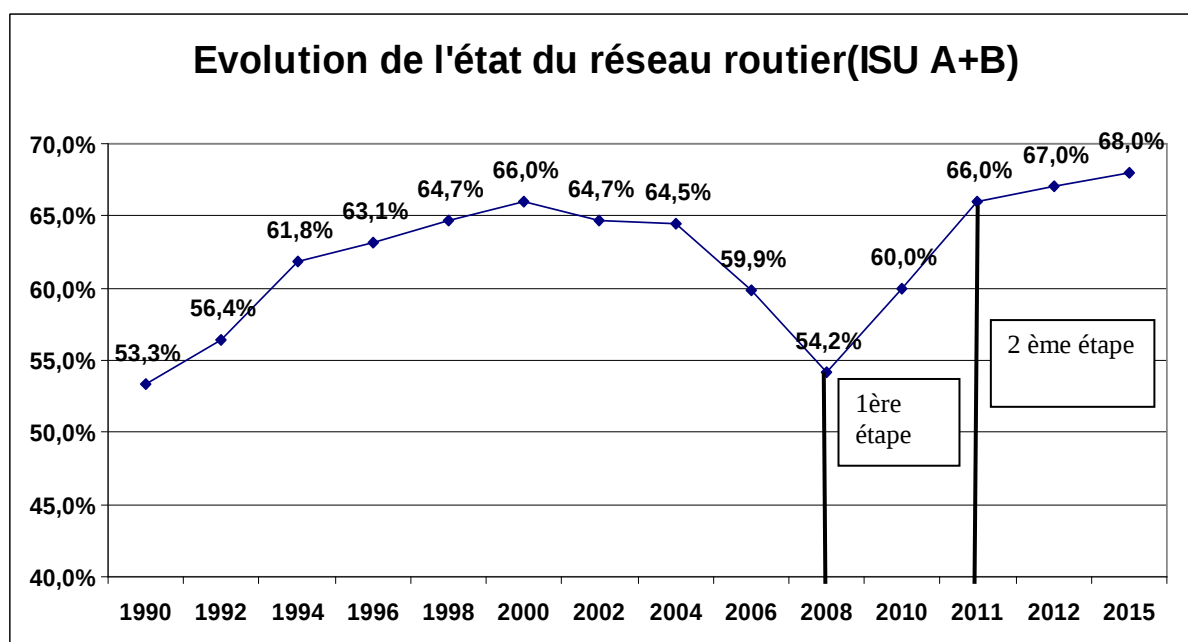
Nonobstant les efforts consentis pour la sauvegarde du réseau routier, l'évolution du trafic et l'extension du réseau génèrent des besoins de plus en plus croissants en maintenance. Si des budgets adéquats ne sont pas alloués à cet effet, la pérennité des investissements routiers se trouve très compromise.

L'évolution de l'état du réseau routier mesuré par l'indicateur de l'ISU entre 1990 et 2008 montre une tendance à la baisse de la part du réseau se trouvant dans un état bon à acceptable qui est constatée à partir de l'année 2002 après une période d'amélioration entre 1990 et 2000. L'état du réseau routier en 2008 a presque atteint celui enregistré en 1990.

Compte tenu de l'évolution du trafic et des intempéries exceptionnelles qui ont affecté une grande part du réseau routier ces dernières années, il devient impératif d'accroître les ressources affectées à la maintenance du réseau.

Dans une première étape il s'agira de mettre à niveau l'état du réseau routier à partir de l'année 2011 pour ramener la part du réseau dans un état bon à acceptable au même niveau que celui atteint en 2000 soit 66%, et dans une seconde étape de maintenir au moins cet état en 2012 et au delà.

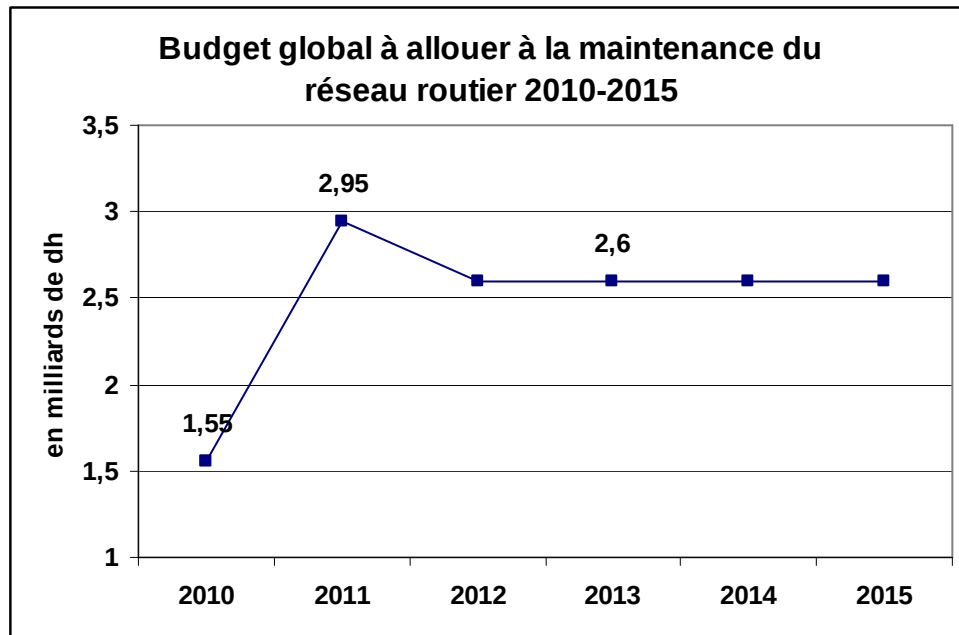
Le graphique suivant présente l'évolution de l'état du réseau routier entre 1990 et 2008 et une première simulation du niveau de service à atteindre au cours de la période 2010-2015.



Une première approximation des besoins en financement pour la remise en état du réseau routier(**1^{ère} étape**) a conduit à un coût d'environ 1,4 milliards de dirhams qui devra s'ajouter au budget alloué actuellement à la maintenance du réseau qui s'élève à 1,55 milliards de dh(incluant la maintenance des OA et la réparation des dégâts de crues) soit un enveloppe globale à allouer à la maintenance de 2,95 milliards de dirhams.

Le maintien ensuite de cet état du réseau routier(**2^{ème} étape**) nécessitera une enveloppe évaluée selon une étude des stratégies de l'entretien routier effectuée par le CNER à 2,3 milliards de dirhams par an pour la période 2012-2015 auquel devront s'ajouter les enveloppes allouées à la maintenance des ouvrages d'art et la réparation

des dégâts de crues(environ 300 Mdh)ce qui aboutit à un budget total de maintenance de 2,6 milliards de dirhams.



Ainsi, la mise en œuvre de la stratégie précitée nécessite la mobilisation de financements additionnels stables qui devront provenir principalement du FSR.

Aussi, la réalisation d'une étude sur la fiscalité routière est nécessaire pour mieux cerner tous les prélèvements fiscaux et parafiscaux liés à l'usage de la route et évaluer leur adéquation par rapport aux besoins de financement de la maintenance du réseau routier. Les résultats de cette étude permettront d'apporter des amendements aux textes actuels du FSR pour assurer cette adéquation.

V- CONCLUSION

- La mise à niveau de l'infrastructure routière et la satisfaction des besoins en infrastructures nouvelles nécessite des ressources financières importantes que l'Etat ne peut mobiliser seul. Aussi, la recherche de nouvelles sources de financement tant intérieurs qu'extérieurs a été et demeure une préoccupation constante du MET. Ainsi, la capacité de financement du secteur routier a été renforcée en recourant à des sources alternatives au budget général parmi lesquelles on peut citer à titre d'exemple :
 - ✓ La création du Fonds Spécial Routier en 1989 dont l'objectif initial était de compléter l'apport du budget général par des ressources stables pour la maintenance du réseau routier. Cet objectif a été par la suite élargi en 1995 à la réalisation des routes rurales ;
 - ✓ L'instauration d'un système de péages pour les autoroutes. A cet effet, la Société Nationale des Autoroutes du Maroc (ADM) a été créée en 1989 à laquelle l'Etat a concédé 1805,5 km d'autoroutes

- ✓ Le développement du partenariat avec les Collectivités Locales, les associations, ONG et d'autres intervenants pour la réalisation de projets routiers. Environ 480 conventions de partenariat ont été signées depuis 1990 pour un montant global d'environ 10 milliards de DH auquel le Ministère de l'Équipement et des Transports a contribué à hauteur de 50,5%
 - ✓ La création en 2004 de la Caisse pour le Financement Routier qui a permis de mobiliser des emprunts afin d'augmenter le rythme de réalisation des routes rurales à 2000 km/an au lieu de 1000 km/enregistré dans le cadre du PNRR1.
- La remise en état du réseau routier pour ramener la part du réseau dans un état bon à acceptable au même niveau que celui atteint en 2000 soit 66% nécessite une enveloppe supplémentaire à allouer à la maintenance du réseau évaluée approximativement à 1,4 milliards de dirhams qui devra s'ajouter au budget alloué actuellement à la maintenance du réseau qui s'élève à 1,55 milliards de dh (incluant la maintenance des OA et la réparation des dégâts de crues) soit une enveloppe globale à allouer à la maintenance de 2,95 milliards de dh.
- Le maintien ensuite au moins de cet état nécessitera une enveloppe évaluée selon une étude des stratégies de l'entretien routier effectuée par le CNER à 2,3 milliards de dirhams par an pour la période 2012-2015 auquel devront s'ajouter les enveloppes allouées à la maintenance des ouvrages d'art et la réparation des dégâts de crues (environ 300 Mdh) ce qui aboutit à un budget total de maintenance de 2,6 milliards de dirhams. Pour ce faire, de nouvelles ressources sont à mobiliser qui devront provenir principalement du FSR. C'est pourquoi, la réalisation d'une étude sur la fiscalité routière est nécessaire pour mieux cerner tous les prélèvements fiscaux et parafiscaux liés à l'usage de la route et évaluer leur adéquation par rapport aux besoins de financement de la maintenance du réseau routier. Les résultats de cette étude permettront d'apporter des amendements aux textes actuels du FSR pour assurer cette adéquation.
- L'intervention du secteur privé dans la conception, le financement, l'entretien et l'exploitation des infrastructures routières selon l'approche du DBFO/péages fictifs peut offrir de nouvelles possibilités de financement. L'expérimentation de cette nouvelle approche mérite d'être entreprise sur des projets pilotes et peut être une nouvelle stratégie à développer au Maroc.