

Programme des routes rurales

22,8 milliards de DH de marchés de travaux attribués dans le PNRR 1 et 2

Le département de l'Équipement a réalisé une évaluation du processus d'élaboration, de pilotage et de mise en œuvre du programme national des routes rurales dans ses deux phases (PNRR 1 et 2). Concrètement, le PNRR1, mis en œuvre entre 1995 et 2005, aura permis la réalisation de près de 11.000 kilomètres de routes rurales aménagées ou construites, soit un rythme en moyenne annuelle de 940 km. Le tout pour un investissement de 7,3 milliards de dirhams. Quant au PNRR2, lancé en 2005, il avait pour objectif de réaliser un linéaire de 15.000 km pour pas moins de 15,5 milliards de dirhams et de désenclaver 3 millions d'habitants ruraux. À fin 2015, 13,093 km de routes ont été ainsi réalisés et mis en service à travers ce programme. «Déjà à fin 2012, le PNRR2 a permis le désenclavement de 2,5 millions d'habitants ruraux (18,6% de la population rurale totale en 2012), la réduction du temps de coupure qui s'est traduite en un gain d'environ 21,6 millions de jours-hommes de travail supplémentaires par an et le gain en temps de travail qui a généré près de 1,1 milliard de dirhams de revenus annuels supplémentaires pour la population désenclavée, soit 0,13% du PIB», font valoir les services de Aziz Rabbah.

Lire en page 23



Programme des routes rurales

22,8 milliards de DH de marchés de travaux attribués dans le PNRR 1 et 2

Le département de l'Équipement a réalisé une évaluation du processus d'élaboration, de pilotage et de mise en œuvre du programme national des routes rurales dans ses deux phases (PNRR 1 et 2). Concrètement, le PNRR1, mis en œuvre entre 1995 et 2005, aura permis la réalisation de près de 11.000 kilomètres de routes rurales aménagées ou construites, soit un rythme en moyenne annuelle de 940 km. Le tout pour un investissement de 7,3 milliards de dirhams. Quant au PNRR2, lancé en 2005, il avait pour objectif de réaliser un linéaire de 15.000 km pour pas moins de 15,5 milliards de dirhams et de désenclaver 3 millions d'habitants ruraux.

Page 23



Programme des routes rurales

22,8 milliards de DH de marchés de travaux attribués dans le PNRR 1 et 2



Lancé en 2005, le PNRR2 avait pour objectif de réaliser un linéaire de 15.000 km de routes rurales.

Le programme national des routes rurales dans ses deux phases (PNRR 1 et 2) a connu l'adjudication de 22,8 milliards de DH de marchés de travaux. Le PNRR 1 aura permis la réalisation de près de 11.000 kilomètres de routes aménagées ou construites. Quant au PNRR 2, il a porté sur la construction de 13.093 km à fin 2015.

Le département de l'Équipement a réalisé une évaluation du processus d'élaboration, de pilotage et de mise en œuvre du programme national des routes rurales dans ses deux phases (PNRR 1 et 2). Concrètement, le PNRR 1, mis en œuvre entre 1995 et 2005, aura permis la réalisation de près de 11.000 kilomètres de routes rurales aménagées ou construites, soit un rythme en moyenne annuelle de 940 km. Le tout pour un investissement de 7,3 milliards de dirhams. Quant au PNRR 2, lancé en 2005, il avait pour objectif de réaliser un linéaire de 15.000 km pour pas moins de 15,5 milliards de dirhams et de désenclaver 3 millions d'habitants ruraux. À fin 2015, 13.093 km de routes ont été ainsi réalisés et mis en service à travers ce programme. «Déjà à fin 2012, le PNRR 2 a permis le désenclavement de 2,5 millions d'habitants ruraux (18,6% de la population rurale totale en 2012), la réduction du temps de coupure qui s'est traduite en un gain d'environ 21,6 millions de jours-hommes de travail supplémentaires par an et le gain en temps de travail qui a généré près de 1,1 milliard de dirhams de revenus annuels supplémentaires pour la population désenclavée, soit 0,13% du PIB», font valoir les services de Aziz Rabbah. Et ce n'est pas tout. Le PNRR 2 aura impacté à la baisse le prix de transport des personnes.

Résultats des courses : des économies annuelles de 460 millions de DH pour les personnes désenclavées. Selon l'Équipement, le PNRR 2 s'est distingué par rapport au PNRR 1, par une implication jugée «plus importante des acteurs et bénéficiaires locaux et par l'utilisation d'une approche participative pour la sélection des routes, en plus de l'utilisation de nouveaux critères, dont le taux d'accessibilité et l'indice différentiel d'accessibilité». Selon l'étude d'évaluation, le PNRR 2 a bénéficié d'un appui primordial de la part des bailleurs de fonds dont le concours financier pèse 61% dans le montage financier du programme. «Les bailleurs de fonds ont rendu disponible la totalité des crédits accordés», assurent les experts de l'Équipement.

Le programme a connu l'adjudication de 15 milliards de dirhams de marchés de travaux au profit de 130 entreprises dont 19% d'entre elles ont concentré 80% du montant. «Il faut savoir que sur les 130 adjudicataires, 98% sont des entreprises marocaines. Sans oublier l'attribution de 60 millions de DH de marchés de contrôle à une quinzaine d'entreprises marocaines spécialisées», précise l'étude de l'Équipement. L'évaluation du programme aura permis au ministère de conclure que la démarche est «concluante et globalement satisfaisante». «Des améliorations dans le choix des routes pour les futurs programmes routiers peuvent être envisagées à savoir l'actualisation de la population à desservir (utilisation des données du recensement 2014), la prise en compte de l'ensemble des douars y compris douars de moins de 50 ménages et la prise en considération du relief à travers le traitement particulier à prévoir pour les zones montagneuses», souligne l'étude.

Convergence des programmes sectoriels

L'évaluation renferme par ailleurs plusieurs recommandations. Ainsi, pour disposer de valeurs de références utiles pour l'évaluation d'impact, il est suggéré de mesurer les indicateurs avant la réalisation des travaux de construction ou d'aménagement des routes rurales. «Les valeurs de référence de ces indicateurs pourraient être collectées au moment de l'inventaire ou des études de routes, auprès des ménages, des douars et des transporteurs bénéficiaires», expliquent les analystes de l'Équipement. Pour ces derniers, l'entretien des routes est une condition nécessaire à la préservation des impacts positifs qu'elles ont sur les bénéficiaires. «Il est important de prévoir la mise en place d'un programme d'entretien des routes non classées», précise l'étude.

Autre recommandation : l'accompagnement de la construction ou l'aménagement des routes par la mise en place d'équipements socio-économiques dans une optique de convergence des programmes sectoriels (santé, éducation, tourisme, etc.). Selon l'étude, cela suppose une concertation avec d'autres départements ministériels au moment de la programmation des routes. L'objectif étant de coordonner les actions pour des impacts plus importants sur les bénéficiaires.

Le renforcement de la signalisation des routes et la sensibilisation des conducteurs sur les bons comportements de conduite à adopter en milieu rural figurent également dans le chapitre des recommandations. Résultat attendu : une limitation des risques d'accident qui pourraient émaner de l'augmentation du trafic. «Pour intensifier l'impact des routes sur les bénéficiaires, il est important d'accompagner la réalisation des routes avec des réflexions d'amélioration du transport en milieu rural. Les conclusions des études de proximité en cours de réalisation dans différentes provinces du Royaume pourraient aider dans ce sens», indique l'étude.

Notons que les services de l'Équipement planchent sur un troisième programme national des routes rurales. Il devrait être fin prêt avant la fin de cette année. ■

Saïd Naoumi

Les services de l'Équipement planchent sur un troisième programme national des routes rurales.