

# BULLETIN DE LIAISON DE LA DRE DE MEKNES - TAFILALET

Décembre 2005, Numéro 19

*Dans ce numéro :*

## Cérémonie d'installation du nouveau DRE

*Cérémonie d'installation du  
nouveau DRE* 1



*VISITE ROYALE : Signature  
de la Convention du 2<sup>ème</sup>  
Programme National des  
Routes Rurales (PNRRII)  
pour la Région Meknès-  
Tafilalet* 2

Le Vendredi 07 Octobre 2005, Monsieur Moha HAMAOU, Directeur des Routes et de la Circulation Routière, a présidé au siège de la DRE Meknès-Tafilalet, la cérémonie d'installation de Monsieur Abdelilah MHIDIA en qualité de Directeur Régional de l'Equipement de Meknès-Tafilalet, en remplacement de Monsieur Adellah ISMAILI, désigné Chef de La Division Infrastructures à la Direction des Affaires Techniques.

*Guide de Dénéigement* 3

A cette occasion, M. le DRCR a pris la parole pour féliciter M. ISMAILI de son parcours, et des réalisations entreprises durant les quatre années passées au sein de cette DRE, et a présenté M. MHIDIA, le nouveau DRE tout en le félicitant des compétences dont il fait preuve, et qui ont conduit à sa nomination à la tête d'une DRE aussi importante que celle de Meknès-Tafilalet.

*Plan Stratégique Intégré  
d'Urgence (PSIU) de la  
sécurité routière de la Région  
Meknès – Tafilalet : quelques  
statistiques* 5

*« Nous lui souhaitons tous la bienvenue à la DRE et  
plein succès dans ses nouvelles fonctions »*

*Flash infos* 6

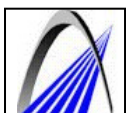
*Directeur de la publication  
Abdelilah MHIDIA*

*Responsable du bulletin  
Nada JEKKI*

*Comité de Rédaction  
Maati NAJID  
Nada JEKKI*

Décembre 2005

Numéro 19



DIRECTION REGIONALE DE L'EQUIPEMENT DE MEKNES – TAFILALET

N° 2, Rue Omar Ben Abdelaziz B.P. : 28 Tél. 055 52 22 14 / 15 / 16 Fax 055 52 58 92 E-mail : [dre-meknes@mtpnet.gov.ma](mailto:dre-meknes@mtpnet.gov.ma)

# ***VISITE ROYALE :***

## ***Signature de la convention du PNRRRII pour la Région Meknès-Tafilalet***



**Le Souverain, accompagné de S.A.R. le Prince Moulay Rachid, président  
la cérémonie de signature de la convention relative au PNRRRII  
de la Région Meknès-Tafilalet**

**SM LE ROI Mohammed IV**, accompagné de S.A.R. le Prince Moulay Rachid, a présidé le Jeudi 22 Septembre 2005 dans la commune rurale de Dkhissa (préfecture de Meknès), la cérémonie de signature d'une convention relative au deuxième Programme National des Routes Rurales (PNRRRII) pour la Région de Meknès-Tafilalet.

Cette convention, qui porte sur l'ouverture et la construction de 1.284km, a été signée par Hassan AOURID, wali de la Région de Meknès-Tafilalet, Said CHBAATOU, président du Conseil de la Région, et Abdallah ISMAILI, Directeur Régional de l'Équipement.

Cette convention s'inscrit dans le cadre du développement économique et social de la région et de la population rurale, en particulier, conformément aux Hautes orientations Royales qui placent le développement rural intégré en tête des priorités.

Conçue selon une approche participative associant les représentants des populations locales dans le but de répondre au mieux aux besoins du monde rural. Le PNRRRII, au niveau de la Région de Meknès-Tafilalet sera financée par le Ministère de l'Équipement et du Transport à hauteur de 718,12 MDH soit 85%, le conseil de la Région, les conseils provinciaux et les communes 126,73 MDH soit 15%.

La part réservée à cette région a été fixée à 1.284km pour un budget global de 844.85 MDH, dont 422.88 MDH pour la période de 2005/2009 et 421.97 MDH pour 2010/2015.

Ce programme permettra de porter le taux d'accessibilité de la population rurale au réseau routier de 63% en 2005 à 93% en 2015 au niveau de la même région.

Dans le cadre du PNRRRII, 168km de routes rurales seront réalisées à Meknès (100.95 MDH), 138km à El Hajeb (78.84MDH), 129km à Ifrane (71.86MDH), 385km à Khénifra (277.71MDH) et 464km à Errachidia (315.49MDH). Le programme devra bénéficier à 78 communes rurales et urbaines et à 294.000 habitants, et permettra de créer un million de journées de travail.

Et en guise de lancement du PNRRRII, **SM LE ROI Mohammed IV** a donné le coup d'envoi de la construction de la liaison entre la RN13 et Douar N'zala Rdaya, sur une longueur de 1,8km avec un coût de 1MDH.

# Guide de déneigement

## INTRODUCTION

Le phénomène de l'enneigement affecte le réseau routier, et génère un ensemble de problèmes inhérents à la sécurité des usagers, au niveau du service des axes routiers, et à la pérennité de la circulation.

L'exploitation du réseau enneigé obéit à des conditions spécifiques, qui exigent une mobilisation des moyens humains et matériels, et qui fait appel à une coordination entre les différents exploitants : les usagers, la force publique, les médias, et les responsables du réseau.

La DRCR a donc mené une réflexion d'approche globale, et il en est ressorti qu'un des éléments importants, au-delà de l'aspect communication et responsabilisation des usagers, devait être une approche organisationnelle fine, et globale d'amélioration de la « viabilité hivernale » dont la finalité est d'offrir un service public de qualité tout en responsabilisant chacun des acteurs.

La traduction de cette nouvelle approche s'est matérialisée au travers d'un « *guide de déneigement* » qui permettra de mettre en évidence les dispositions majeures à suivre à l'échelle provinciale et régionale. C'est en quelque sorte un dispositif de « sécurité » qui devra être prêt à l'emploi afin de réduire les hésitations et les improvisations face à des situations qui demandent des actions d'urgence.

## A) LE SERVICE HIVERNAL

Le service hivernal est l'ensemble des actions qui permettent de supprimer ou d'atténuer les gênes causées à la circulation par la neige et le verglas. Il suppose des interventions peu avant ou au moment de la formation du verglas, ou de la chute de neige. Ces phénomènes étant difficiles à prévoir, la lutte contre la neige et le verglas pose des problèmes particuliers nécessitant des moyens importants et une organisation spéciale.

Le service hivernal est donc un domaine pour lequel l'organisation revêt une importance primordiale dans la mesure où il est nécessaire, en fonction des niveaux de service fixés, de prendre en compte des durées de retour à des conditions de circulation normales et donc maîtriser le facteur temps.

Face à la demande continue du transport routier et à une forte augmentation du trafic hivernal, le Département durant les vingt dernières années a mis en place des moyens, et fixé des repères pour réglementer et organiser le service hivernal.

Cela s'est traduit par des investissements importants en personne, et matériels, mais aussi par une exigence accrue des usagers, l'offre engendrant la demande.

Il existe cependant des limites, à l'efficacité du service hivernal, limites techniques liées à l'importance d'un phénomène météorologique et à l'efficacité du matériel utilisé, limites économiques, (il n'est pas réaliste de penser que l'on puisse intervenir partout et en même temps), et les limites liées au trafic lui-même, en effet à partir d'un certain niveau de trafic le moindre phénomène hivernal conduit rapidement à un blocage total.

### *Les raisons d'une telle politique sont nombreuses et variées :*

- a) la sécurité routière demeure au centre des préoccupations des responsables du Département. En effet la diminution du pourcentage des accidents sur neige ou verglas constatée ces dernières années s'accroît avec le perfectionnement de la technique de déneigement.
- b) La place qu'occupe la route dans le domaine des transports est telle, que l'économie du pays ne saurait supporter un ralentissement des échanges à quelques niveaux que ce soit.
- c) L'amélioration de la qualité de la vie constatée ces dernières années s'est traduite par une exigence sans cesse croissante de la part des usagers de la route.
- d) Etant donné que l'énergie reste l'une de nos préoccupations fondamentales, une route enneigée ou verglacée est à l'origine d'un accroissement de la consommation du carburant. Une étude a estimé entre 12 et 54 % la surconsommation de carburant dans le cas de mauvaise viabilité.
- e) Le temps de transport augmente en fonction de la diminution de la vitesse en raison de l'enneigement ou du ver glaçage des routes .

A titre indicatif, une route enneigée et non sablée comporte un coefficient d'adhérence de 0,10, une route sablée 0,18 et une route dégagée de neige 0,60. Les vitesses correspondantes arrondies vers le bas, sont respectivement : 30, 40 et 75 km/h.

La première conséquence en est une hausse du coût de transport, résultant d'une plus forte incidence kilométrique des frais du personnel, de l'amortissement, de la fiscalité et des assurances.

## **B) NOTION DE NIVEAUX DE SERVICE :**

L'opération de déneigement ne pouvant pas s'effectuer simultanément sur l'ensemble du réseau routier enneigé, il a été donc procédé à une hiérarchisation des liaisons routières selon le trafic écoulé, l'impact de la route sur l'économie de la zone desservie et la nature de la liaison assurée. C'est ainsi que trois niveaux de service ont été établis permettant d'organiser au mieux l'intervention du déneigement.

- **Niveau de service S<sub>1</sub>** : les routes classées dans ce niveau de service bénéficient d'une intervention continue de jour comme de nuit afin que la circulation y soit maintenue dans de bonnes conditions en permanence ou le cas échéant dans des délais très courts n'excédant pas généralement 4 heures après une chute de neige.

- **Niveau de service S<sub>2</sub>** : l'intervention sur les routes classées dans ce niveau de service n'est pas permanente. Il est toutefois demandé d'assurer des conditions de circulation acceptables pendant le jour tout en organisant le cas échéant des convois en cas de chutes de neige prolongées.

- **Niveau de service S<sub>3</sub>** : aucun délai n'est imposé pour les routes classées dans cette catégorie. Les conditions de circulation acceptables y sont donc rétablies dès que possible.

## **C) LES CENTRES D'INTERVENTION :**

*Les centres doivent correspondre aux sièges d'exploitation des subdivisions, dont les installations sont déjà développées.*

### **1) Le matériel**

Chaque centre d'intervention doit être doté du matériel nécessaire et adapté aux conditions climatiques.

L'unité d'intervention est l'ensemble du matériel nécessaire pour produire toutes les interventions nécessaires sur une section d'intervention dans les délais prescrits.

*Le centre devra aussi disposer de véhicules de liaison, permettant, entre autres, d'effectuer des patrouilles ou des tournées pour contrôler l'efficacité des interventions.*

### **2) les bâtiments**

Le centre d'intervention doit être pourvu :

- d'un bureau à l'usage du responsable direct du centre avec téléphone, radiotéléphonie, cartes et tous documents utiles ;
- d'un local de permanence avec dortoir si l'astreinte du personnel est faite au centre ;
- d'un garage ou d'un abri pour le matériel ;
- d'un abri pour le stockage des abrasifs et sels.

## **D) INFORMATION DU PUBLIC :**

Il est nécessaire que le public soit informé au mieux sur l'état des routes en hiver. Un nouveau système de panneaux à messages variables est en cours de mise en place dans la D.P.E d'IFRANE.

Pour les situations risquant de s'étaler sur une période assez longue (plusieurs jours), pour des prévisions assez générales, la presse et la télévision sont les moyens les plus intéressants d'information.

## **E) NOUVELLE ORGANISATION :**

*La nouvelle organisation proposée et testée dans le moyen Atlas est caractérisée par ce qui suit :*

- la désignation de la D.P.E d'Ifrane pour :
  - La coordination générale des interventions de déneigement.
  - La décision du choix des itinéraires de déviation.
    - Le redéploiement du matériel en concertation avec les DPE concernées.
    - La communication et l'information horizontale et verticale.
- l'affectation des axes à déneiger, indépendamment des limites géographiques, à des DPE responsables, qui peuvent ne pas être la DPE gestionnaire de la section concernée. Cette affectation peut être revue chaque année à l'occasion de la préparation de la saison hivernale.

- La désignation de l'ingénieur responsable par axe, à nommer, chaque année avant le début de la saison hivernale moyennant une lettre de mission. Il sera secondé dans son travail par un technicien à désigner.
- La désignation du SLM comme responsable du transfert du matériel à déployer ou destiné au renforcement, pour les interventions sur le réseau routier concerné.

### F) METHODOLOGIE :

Pour une meilleure concrétisation sur le terrain des vérifications et instructions, il est apparu nécessaire d'établir des fiches pratiques classées par ordre chronologique pour pouvoir faciliter leur utilisation par les différents intervenants :

Il s'agit de 11 fiches appelées actions. Chaque fiche comporte des colonnes : des tâches élémentaires, du responsable et de la période de la réalisation de ces tâches élémentaires.

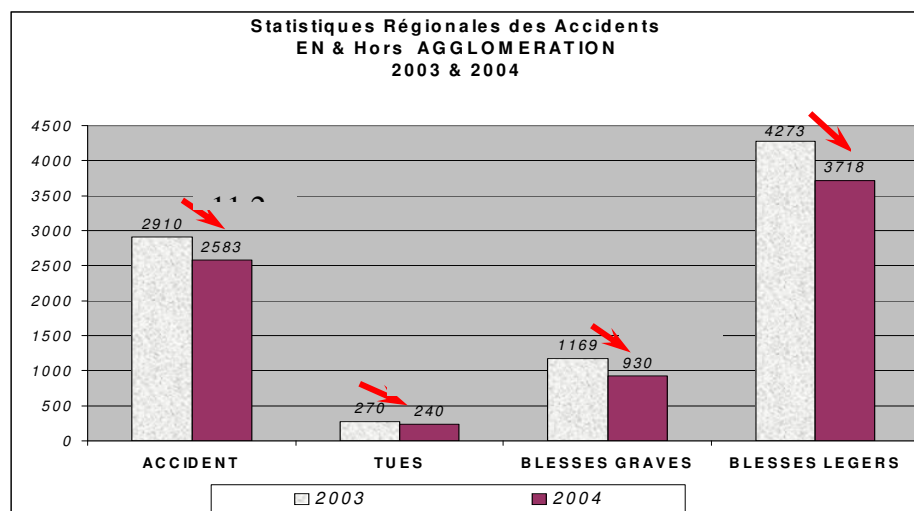
- Remarques :** 1) Pour être plus parlantes encore, certaines fiches ont été établies sous forme d'organigramme.  
2) D'autres fiches comportent des mesures émises par leurs auteurs sous formes de consignes à leurs destinataires.

**M. Maati NAJID**  
**Chef du SPEE**

## *Plan Stratégique Intégré d'Urgence de la sécurité routière de la Région Meknès-Tafilalet - Quelques statistiques -*

### *Données statistiques régionales ( En et hors agglomération )*

<i>NOMBRE</i>	<i>ANNEE 2003</i>	<i>ANNEE 2004</i>	<i>ANNEES 2004/2003 (%)</i>	<i>PERIODE : JANVIER-AOUT 2004</i>	<i>PERIODE : JANVIER-AOUT 2005</i>	<i>PERIODE : JANVIER-AOUT 2005/2004 (%)</i>
<i>ACCIDENTS</i>	<i>2.910</i>	<i>2.583</i>	<i>-11,24%</i>	<i>1.794</i>	<i>1.803</i>	<i>0,5%</i>
<i>TUES</i>	<i>270</i>	<i>240</i>	<i>-11,11%</i>	<i>140</i>	<i>140</i>	<i>0%</i>
<i>BLESSES GRAVES</i>	<i>1.169</i>	<i>930</i>	<i>-20,40%</i>	<i>642</i>	<i>591</i>	<i>-7,94%</i>
<i>BLESSES LEGERS</i>	<i>4.273</i>	<i>3.718</i>	<i>-13,00%</i>	<i>2.487</i>	<i>2.326</i>	<i>-6,47%</i>



# FLASH INFOS

## Départs volontaires

Une réception a été organisée le lundi 05 septembre 2005, en faveur de nos 44 collègues qui ont bénéficié de l'opération départs volontaires, baptisée « Intilaka ».



Ce fût une occasion pour rendre hommage à nos chers collègues pour toutes les années vouées au travail au sein de l'administration publique, et pour leur souhaiter une bonne continuation.

## Mouvements

L'année 2005 a enregistré le **départ** de :

- ✘ M. Nouredine SALMI, nommé Chef de service à la Direction des Affaires Techniques ;
- ✘ M. BELHACHMI Faïçal, nommé Chef de service à la DPE de Nador.

Et l'**arrivée** de :

- ✘ M. Aïssa IBISK, Chef du SAG,
- ✘ M. Omar LAGHRISSI, administrateur adjoint au SAG,
- ✘ M. Mohamed FEDDOUL, Technicien grade principal au service Infra.,
- ✘ M. Abdelkbir BAKTAOUI, Technicien 1<sup>er</sup> grade au service Eau,
- ✘ M. El Houcine RAMI, Agent public 3<sup>ème</sup> catégorie au service Eau,

**Nous souhaitons aux collègues sortants plein succès dans leurs nouvelles fonctions, et aux nouveaux, la bienvenue.**

## Naissances



Nous avons appris la naissance de nouveau-nés qui ont apporté bonheur et joie dans les foyers de :

- ✘ M. MHIDIA Abdelilah, notre Directeur,
- ✘ M. ALAOUI MDAGHRI Driss et Mme DOUIEB Ahlam, respectivement chef du service SLM et technicienne grade principal au CERET,
- ✘ M. HIMICH Larbi, ingénieur grade principal au CERET,
- ✘ M. MAGHRAOUI Saïd, technicien grade principal au service Bâtiment,
- ✘ M. TOUMI El houcine, agent public 3<sup>ème</sup> catégorie au SLM.

**Nos vives félicitations aux heureux parents et longue et heureuse vie aux bébés.**

## Activités FOS : Opération pèlerinage

Trois personnes vont bénéficier de cette action cette année, il s'agit de :

- ✘ M. BENBRAHIM Meliani, technicien 2<sup>ème</sup> grade au SAG,
- ✘ Mme BENHADDAD Halima, rédacteur au SLM,
- ✘ Mme EL AZZOUZI Rabia, rédacteur à la Formation Professionnelle.

**Nous leur souhaitons un bon pèlerinage.**