

BANQUE AFRICAINE DE DEVELOPPEMENT



ROYAUME DU MAROC

PROGRAMME NATIONAL DES ROUTES RURALES

RAPPORT D'EVALUATION

DEPARTEMENT INFRASTRUCTURES

MAI 2007

TABLE DES MATIERES

FICHE D'INFORMATION DU PROJET, MONNAIES ET MESURES, LISTE DES TABLEAUX, LISTE DES ANNEXES,
LISTE DES ABREVIATIONS, DONNEES DE BASE, CADRE LOGIQUE DU PROJET, RESUME ANALYTIQUE.

I-	ORIGINE ET HISTORIQUE DU PROJET	1
II-	SECTEUR DES TRANSPORTS	2
2.1	Aperçu du secteur	2
2.2	Différents modes de transport	3
III-	LE SOUS SECTEUR ROUTIER	4
3.1	L'Administration du sous secteur routier	4
3.2	Politique et stratégie du Gouvernement	6
3.3	Les programmes nationaux des routes rurales	6
IV-	LE PROJET	11
4.1	Conception et bien fondé du projet	11
4.2	Zone du projet et bénéficiaires	14
4.3	Contexte stratégique	15
4.4	Objectifs du projet	17
4.5	Description du PNRR2	17
4.6	Description du projet BAD	17
4.7	Composantes du projet de la Banque	17
4.8	Description des activités du projet de la Banque	17
4.9	Impact sur l'environnement	19
4.10	Coût du projet	20
4.11	Sources de financement et calendrier des dépenses	25
V-	EXECUTION DU PROJET	25
5.1	Organe d'exécution	25
5.2	Calendrier d'exécution et supervision	26
5.3	Supervision	27
5.4	Dispositions relatives aux acquisitions	27
5.5	Dispositions relatives aux décaissements	29
5.6	Suivi et évaluation	29
5.7	Rapports financiers et audit	29
5.8	Coordination de l'aide	30
VI-	DURABILITE ET RISQUE DU PROJET	30
VII-	AVANTAGES DU PROJET	31
7.1	Analyse économique	31
7.2	Analyse financière	32
7.3	Analyse de l'impact social	34
7.4	Analyse de sensibilité	35
VIII-	CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS	36
8.1	Conclusions	36
8.2	Recommandations	37

Ce rapport a été rédigé par MM. A. BENDJEBBOUR Ingénieur Civil, OINF.2; A.S. BA Economiste des transports, OINF.2 ; W. RAÏS Analyste financier MAFO et ; M. GOETZE, Expert en environnement, à la suite d'une mission au Maroc en février 2007. Toute information relative à ce rapport pourra être demandée ou s'adresser à Mr. J. RWAMABUGA, Chef de Division OINF.2 ou M. G. MBESHERUBUSA, Directeur OINF.

LISTE DES TABLEAUX

N° du tableau	Titre	N° Page
3.1	Linéaire du réseau routier classé	5
3.2	Dépenses routières par source et par catégorie de dépenses	8
3.3	Contributions au titre des accords de partenariat	9
4.1	Financement de la première tranche du PNRR2	21
4.2	Résumé des coûts par composante de la partie financée par la BAD	21
4.3	Résumé des coûts du projet par catégorie de dépense	22
4.4	Sources de financement	22
4.5	Calendrier de dépense par composante	22
4.6	Calendrier des dépenses par source de financement	22
5.1	Calendrier indicatif d'exécution	24
5.2	Calendrier des activités de suivi	24
5.3	Dispositions relatives à l'acquisition des travaux et services	25
7.1	Plan de financement de la première tranche du PNRR2	33

LISTE DES ANNEXES

N° ANNEXE	Nbre pages
1. Carte des 23 Provinces concernées par le projet	1
2. Organigramme de la CFR	1
3. Organigramme de l'UGP	1
4. Opérations financées par la Banque (pistes revêtues)	1
5. Opérations financées par la Banque (pistes en terre)	1
6. Coûts détaillés et opérations financées par la Banque	1
7. Coûts estimés de l'équipe de coordination et de surveillance des travaux	1
8. Calendrier d'exécution	1
9. Coûts d'exploitation des véhicules, d'entretien et trafics	1
10. Méthodologie et Modèle RED	1
11. Contributions et sources de financement/simulations financières	1
12. Test de sensibilité/Ressources du FSR au Routes Rurales	1
13. Equilibre du secteur routier (période 2006-2030)	1
14. PGES et Evaluations des impacts	8
15. Opérations en cours du Groupe de la Banque au Maroc	1

EQUIVALENCES MONETAIRES, SIGLES ET ABREVIATIONS

Equivalences monétaires

(Février 2007)

Unité monétaire	=	le dirham (DH)
1 UC	=	12,7221 DH
1 UC	=	1,15034 Euro
1 Euro	=	11,05943 DH

Exercice comptable

1er Janvier au 31 décembre

Sigles et abréviations

AFD	=	Agence Française de Développement
ADM	=	Société Nationale des Autoroutes du Maroc
BAD	=	Banque Africaine de Développement
BEI	=	Banque Européenne d'Investissement
BID	=	Banque Islamique de Développement
BM	=	Banque mondiale
CFR	=	Caisse pour le Financement Routier
CGNC	=	Code général de normalisation comptable
CNER	=	Centre National des Etudes et Recherche
DAO	=	Dossier d'Appel d'Offres
DH	=	Dirham
DPE	=	Direction provinciale de l'équipement
DRE	=	Direction régionale de l'équipement
DRCR	=	Direction des Routes et de la Circulation Routière
DTR	=	Direction des Transports Routiers
DSPAR	=	Document de stratégie par pays axé sur le résultat
DSR	=	Direction de la Sécurité Routière
FADES	=	Fonds Arabe pour le Développement Economique et Social
FEEP	=	Fiche d'Evaluation Environnementale Préliminaire
FKDEA	=	Fonds Koweïtien
FSR	=	Fonds Spécial Routier
GNA	=	Grave naturelle non traitée pour couche de base (30% concassé au-)
GNB	=	Grave naturelle non traitée pour couche de base
GNF	=	Grave naturelle non traitée pour couche de fondation
IDA	=	Indice Différentiel d'Accessibilité
IGF	=	Inspection Générale des Finances
INARR	=	Indice National d'Accessibilité aux Routes Rurales
INDH	=	Initiative Nationale de Développement Humain
JBIC	=	Banque Japonaise d'investissement et de coopération
OA	=	Ouvrage d'Art
ODEP	=	Office D'Exploitation des Ports
ONCF	=	Office National des Chemins de Fer
ONDA	=	Office national des Aéroports
ONT	=	Office National des transports
OPEP	=	Organisation des Pays Exportateurs de Pétrole
PDES	=	Plan de développement économique et social
PGES	=	Plan de gestion environnementale et sociale
PNRR	=	Programme national des routes rurales
PRST	=	Programme de Réforme du Secteur des Transports
PST	=	Programma sectoriel Transport
PIB	=	Produit Intérieur Brut
RAM	=	Royale Air Maroc
REFT	=	Routes économiques à faible trafic
SAAN	=	Schéma d'Armature Autoroutière National
SNAT	=	Schéma National d'Aménagement du Territoire
TIC	=	Taxe intérieure sur les produits pétroliers (carburant)
TMJA	=	Trafic moyen journalier annuel
TRE	=	Taux de rentabilité économique
UE	=	Union européenne
UC	=	Unité de Compte BAD
UGP	=	Unité e Gestion du Projet
VAN	=	Valeur Actuelle Nette

GROUPE DE LA BANQUE AFRICAINE DE DEVELOPPEMENT

BP. 323 TUNIS 1002 - BELEVEDERE

Tel : (216) 71.10.28.40 / 71.10.33.12

Fax : (216) 71.25.33.04 / 71.33.36.80

FICHE D'INFORMATION DU PROJET

Les renseignements ci-dessous ont pour but de fournir quelques indications générales à tous fournisseurs, entrepreneurs, consultants et autres personnes, intéressés par la fourniture de biens et services au titre des projets approuvés par les Conseils d'Administration du Groupe de la Banque. De plus amples renseignements peuvent être obtenus auprès de l'Organe d'exécution de l'Emprunteur.

- PAYS** : Royaume du Maroc
- TITRE DU PROJET** : Programme National des Routes Rurales (PNRR2) – Projet d'aménagement de 460 km de pistes revêtues et de 226 km de pistes en terre.
- EMPRUNTEUR** : Caisse pour le Financement Routier (CFR)
BP 6465, Madinet Al Irfane 10100 - Rabat – Maroc
Tel: 212- 37.71.32.41 ; Fax: 212-37.71.35.26
- GARANT** : Etat marocain
- LIEU D'EXECUTION** : Monde rurale (23 provinces du pays, pour la partie financée par la Banque)
- ORGANE D'EXECUTION** : La Direction des Routes et de la Circulation Routière (DRCR) par le biais de son Unité de Gestion du Projet (UGP) qui assure le rôle de coordination et, ses services déconcentrés : Directions Régionales et Provinciales (DRE/DPE), pour le suivi direct de l'exécution. Hay Ryad - Rabat - Maroc Tel: 212- 37.71.32.41 ; Fax: 212-37.71.35.26
- DESCRIPTION DU PROJET** : Le projet financé par la Banque fait partie du PNRR2 et concerne l'aménagement de 460 km de pistes revêtues et de 226 km de pistes en terre avec des ouvrages d'assainissement et petits travaux connexes (signalisations, mur de clôture des écoles, aménagement des points d'eau, abris bus). Les travaux d'aménagement des pistes revêtues consistent en la pose d'une couche de forme surmontée d'une couche de fondation et d'une couche de base sous un enduit superficiel en bicouche et, les travaux d'aménagement des pistes en terre comprennent la mise en place d'une structure identique avec un compactage intensif de la couche finale sans revêtement. Les pistes sont bordées d'accotements de 1 m de large et des fossés bétonnés pour l'assainissement longitudinal de l'ouvrage.
- COÛT TOTAL DU PROGRAMME**: 560,14 millions d'UC
- PRET DU GROUPE DE LA BAD** :
- a) Montant : 38,71 millions d'UC soit environ 45 millions d'Euros

- b) Modalités :
- i) Durée : 20 ans dont 5 ans de différé
 - ii) Devise et taux d'intérêt : Euro – taux fixe
 - iii) Remboursement : En trente (30) semestrialités.

AUTRES SOURCES DE FINANCEMENT DE LA 1^{ère} TRANCHE DU PNRR2

Baillleurs	Millions Euro	Millions UC
BANQUE MONDIALE	50,00	43,24
BEI	60,00	51,89
AFD	50,00	43,24
BAD	45,00	38,71
FADES	40,91	35,38
OPEP	20,45	17,69
<i>S/Total Financement ext.</i>	266,36	230,34
Fonds Hassan II	9,09	7,86
Collectivités locales	78,82	68,16
Budget de l'Etat et FSR	293,45	253,77
<i>S/Total Financement Govt</i>	381,36	329,80
Total Général	647,73	560,14

DATE D'APPROBATION : Juin 2007

DATE DE DEMARRAGE ET DUREE : Fin 2007 et 4 ans

DECAISSEMENT: Il est prévu l'ouverture d'un compte spécial pour le paiement des travaux. La méthode de paiement directe est prévue pour les marchés dont les montants sont supérieurs à 20.000 UC.

ACQUISITION DES TRAVAUX ET SERVICES :

Travaux

Les acquisitions des travaux d'aménagement des pistes et travaux connexes feront l'objet d'appels d'offres nationaux.

Services

La gestion du projet sera assurée par l'UGP et les services déconcentrés de la DRCCR (Direction régionales et Directions départementales). Les prestations de contrôle géotechnique des travaux sont à la charge du Gouvernement et seront attribuées aux différents laboratoires marocains (publics et privés) suite à des appels d'offres nationaux. Les prestations d'audits sont attribuées à un bureau d'audit extérieur et sont financées par l'AFD.

CATEGORIE ENVIRONNEMENTALE : Le projet est classé en catégorie II

	Année	Maroc	Afrique	Pays en Développement	Pays Développés
Indicateurs de Base					
Population totale (millions)	2005	31.5	904.8	5 253.5	1 211.3
Population urbaine (% of Total)	2005	58.9	38.9	43.1	78.0
Densité de la population (au Km²)	2005	44.3	29.9	60.6	22.9
Revenu national brut (RNB) par Habitant (\$ EU)	2004	1 520	811	1 154	26 214
Participation de la Population Active - Total (%)	2003	41.4	43.4	45.6	54.6
Participation de la Population Active - Femmes (%)	2003	35.1	41.1	39.7	44.9
Valeur de l'Indice sexospécifique de dévelop. humain	2003	0.616	0.460	0.694	0.911
Indice de développement humain (rang sur 174 pays)	2003	124	n.a.	n.a.	n.a.
Population vivant en dessous de \$ 1 par Jour (%)	2004	14.2	45.0	32.0	20.0
Indicateurs Démographiques					
Taux d'accroissement de la population totale (%)	2005	1.5	2.1	1.4	0.3
Taux d'accroissement de la population urbaine (%)	2005	2.7	3.4	2.6	0.5
Population âgée de moins de 15 ans (%)	2005	31.1	41.5	32.4	18.0
Population âgée de 65 ans et plus (%)	2005	4.8	3.4	5.5	15.3
Taux de dépendance (%)	2005	56.0	81.4	57.8	47.8
Rapport de Masculinité (hommes pour 100 femmes)	2005	98.8	99.8	102.7	94.2
Population féminine de 15 à 49 ans (%)	2005	31.2	26.7	27.1	25.0
Espérance de vie à la naissance - ensemble (ans)	2005	70.4	51.2	64.1	76.0
Espérance de vie à la naissance - femmes (ans)	2005	72.7	52.0	65.9	79.7
Taux brut de natalité (pour 1000)	2005	22.6	36.8	22.8	11.0
Taux brut de mortalité (pour 1000)	2005	5.7	15.0	8.7	10.4
Taux de mortalité infantile (pour 1000)	2005	34.0	83.6	59.4	7.5
Taux de mortalité des moins de 5 ans (pour 1000)	2005	41.0	139.6	89.3	9.4
Indice synthétique de fécondité (par femme)	2005	2.7	4.8	2.8	1.6
Taux de mortalité maternelle (pour 100000)	2003	160	622.9	440	13
Femmes utilisant des méthodes contraceptives (%)	2004	63.0	26.6	59.0	74.0
Indicateurs de Santé et de Nutrition					
Nombre de médecins (pour 100000 habitants)	2004	54.1	38.2	78.0	287.0
Nombre d'infirmières (pour 100000 habitants)	2004	86.4	110.7	98.0	782.0
Naissances assistées d'un personnel de santé qualifié (%)	2004	63.0	43.7	56.0	99.0
Accès à l'eau salubre (% de la population)	2002	80.0	64.5	78.0	100.0
Accès aux services de santé (% de la population)*	2000	62.4	61.7	80.0	100.0
Accès aux services sanitaires (% de la population)	2002	61.0	42.4	52.0	100.0
Pourcent. d'adultes de 15-49 ans vivant avec le VIH/SID	2003	0.1	6.4	1.3	0.3
Incidence de la tuberculose (pour 100000)	2003	105.0	406.4	144.0	11.0
Enfants vaccinés contre la tuberculose (%)	2004	95.0	78.2	82.0	93.0
Enfants vaccinés contre la rougeole (%)	2004	95.0	68.8	73.0	90.0
Insuffisance pondérale des moins de 5 ans (%)	2003	7.0	39.0	31.0	...
Apport journalier en calorie par habitant	2003	3 098	2 439	2 675	3 285
Dépenses publiques de santé par habitant (en % du PIB)	2002	1.5	2.7	1.8	6.3
Indicateurs d'Education					
Taux brut de scolarisation au (%)					
Primaire - Total	2002/03	110.0	96.7	91.0	102.3
Primaire - Filles	2002/03	104.0	89.3	105.0	102.0
Secondaire - Total	2002/03	45.0	43.1	88.0	99.5
Secondaire - Filles	2002/03	41.0	34.6	45.8	100.8
Personnel enseignant féminin au primaire (% du total)	2002/03	44.0	44.1	51.0	82.0
Analphabétisme des adultes - Total (%)	2005	46.5	35.0	26.6	1.2
Analphabétisme des adultes - Hommes (%)	2005	34.5	26.9	19.0	0.8
Analphabétisme des adultes - Femmes (%)	2005	58.5	42.9	34.2	1.6
Dépenses d'éducation en % du PIB	2001	5.10	4.7	3.9	5.9
Indicateurs d'Environnement					
Terres arables en % de la superficie totale	2005	19.0	6.0	9.9	11.6
Taux annuel de déforestation (%)	2000	0.04	0.70	0.40	-0.20
Taux annuel de reboisement (%)	2000	4.0	10.9
Emissions du CO2 par habitant (tonnes métriques)	2005	1.27	1.0	1.9	12.3

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

1 Historique du projet

1.1 Le développement rural, représente l'un des objectifs de la politique de proximité préconisée par le Gouvernement marocain et constitue un enjeu réel pour le développement global du Royaume. Il nécessite une forte participation de tous les intervenants marocains pour plusieurs considérations se rapportant notamment à : (i) l'aménagement équilibré du territoire ; (ii) renforcement de la solidarité nationale à travers la réduction des disparités régionales et (iii) l'amélioration des conditions socio-économiques de la population par la promotion de l'emploi, la lutte contre la pauvreté et la préservation des ressources naturelles du pays.

1.2 Dans ce cadre, les infrastructures de base, en particulier celles relatives aux routes de désenclavement, jouent un rôle essentiel dans la stratégie de développement social et économique du monde rural. Les routes rurales facilitent en effet l'accessibilité de la population rurale aux services sociaux de base, garantissent les échanges économiques et valorisent les ressources locales. Afin de réaliser cette stratégie, le Gouvernement a mis en place des programmes de développement ruraux et les moyens nécessaires pour activer la réalisation des équipements de base, en vue de répondre aux besoins urgents de désenclavement dans des délais raisonnables.

1.3 C'est ainsi, qu'après le premier Programme National des Routes Rurales (PNRR1) achevé en 2005, un deuxième Programme National de Routes Rurales (PNRR2) a été défini par le Gouvernement, dont l'objectif est de porter le désenclavement de la population rurale à 80% à l'horizon 2015. Le PNRR2 permettra ainsi, de rapprocher davantage les populations des centres administratifs et économiques, de produire plus et à moindre coût, d'augmenter leur revenu et leur bien-être social. Ce programme est constitué de 15.560 km de routes rurales réparties en 65% de pistes revêtues et 35% de pistes en terre, qui seront réalisées en deux tranches : 2005-2010 et 2010-2015. L'intervention de la Banque concerne l'aménagement de 460 km de pistes revêtues et 226 km de pistes en terre et, fait partie de la première tranche d'un linéaire total d'environ 7780 km.

1.4 Le programme figure parmi les actions prioritaires du Gouvernement dans le secteur des transports pour la période 2006-2010 et il est en conformité avec la stratégie de la Banque au Maroc.

2 Objet du prêt de la Banque

L'objet du prêt de la BAD est de financer l'aménagement de 460 km de piste revêtues et de 226 km de pistes en terre réparties à travers 23 provinces du pays.

3 Objectifs du PNRR2 et du projet de la Banque

Au niveau sectoriel, le PNRR2 vise la réduction de la pauvreté en milieu rural et la diminution des disparités régionales. L'objectif spécifique du Projet de la Banque est de contribuer au désenclavement des populations rurales et l'amélioration des services de transport en milieu rural.

4 Description succincte du projet de la Banque

Les routes rurales du programme qui feront l'objet du financement de la Banque font partie de la première tranche du PNRR2 et sont présentées en annexes 4 et 5. A l'exception de la Banque et de la BEI, l'approche programme a été adoptée par l'ensemble des autres bailleurs de fonds pour

la réalisation du PNRR2. L'intervention de la Banque concernera : (i) l'aménagement de 460 km de pistes d'une plate forme de 6 mètres de large dont 1 mètre d'accotement de part et d'autre avec le revêtement par un bicouche sur 4 mètres de large de la bande centrale ; (ii) l'aménagement de 226 km de pistes en terre de même largeur mais avec un compactage intensif de la couche finale de la plate forme et ; (iii) la construction d'ouvrages d'assainissements et la mise en place d'équipements de signalisation. Pour un assainissement des pistes aménagées, des ouvrages de types dalots, ouvrages busés et dalles submersibles seront construits pour drainer les eaux des oueds de la région dont les régimes sont très irréguliers.

5 Coût du PRNN2 et du Projet de la Banque

Le coût estimatif de la première tranche du PNRR2 est de 7.125,00 millions MDH soit 560,14 millions d'UC. La participation de la Banque dans la réalisation de la première tranche du PNRR2 s'élève à environ 39 millions d'UC du coût total Hors Taxes (HT) du projet.

6 Sources de financement de la première tranche du PNRR2

Plusieurs bailleurs de fonds participent au financement du programme sur une base parallèle. Les accords de prêts de financement entre la CFR et les autres bailleurs ont été signés et des copies de ces documents ont été transmises à la Banque. Comme l'indique le tableau ci-dessous, la participation du Gouvernement dans le financement de la première tranche du PNRR2 est de 59% du coût total du Programme.

Détail du plan de financement de la 1^{ère} tranche du PNRR2

Source de financement	Millions DH	Millions Euro	Millions UC	%
BANQUE MONDIALE	550	50,00	43,24	7,72
BEI	660	60,00	51,89	9,26
AFD	550	50,00	43,24	7,72
BAD	495	45,00	38,71	6,95
FADES	450	40,91	35,38	6,32
OPEP	225	20,45	17,69	3,16
S/Total financement extérieur	2 930	266,36	230,35	41,12
Fonds Hassan II	100	9,09	7,86	1,40
Collectivités locales	867	78,82	68,16	12,17
Budget de l'Etat et FSR	3228	293,45	253,77	45,31
S/Total Financement Gouvernement	4 195	381,36	329,80	58,88
Total Général	7 125	647,73	560,14	100,00

7 Exécution du projet

Pour ce programme, la Caisse pour le Financement Routier (CFR) est l'Emprunteur avec garantie de l'Etat. La CFR est une entité dotée d'une personnalité morale. Ses ressources financières sont constituées de dotations du Budget de l'Etat, du Fonds Spécial Routier (FSR), de Partenariats (contributions des Provinces, régions et collectivités locales) et d'emprunts contractés auprès de divers bailleurs de fonds. La gestion et le suivi de la réalisation des composantes du programme financées par la Banque, seront assurés par la Direction des Routes et de la Circulation Routière (DRCR) par le biais de son Unité de Gestion du Projet (UGP) qui assure le rôle de coordination et, ses services déconcentrés : Directions Régionales et Provinciales (DRE/DPE). L'Unité de Gestion du Projet (UGP) est une structure logée au sein de la DRCR dotée d'ingénieurs, de techniciens et de comptables, assurant le suivi technique et la coordination du projet et également l'interface avec les bailleurs de fonds.

8 Conclusion et recommandation

8.1 Conclusion

La Banque se propose de financer une partie de la première tranche du PNRR2 et contribuer ainsi à l'amélioration du niveau de vie des populations en milieu rural. Le programme vise à renforcer les capacités de transports des personnes et des produits agricoles issues de ces zones éloignées. Il permettra à la fois de développer les zones rurales déshéritées et d'améliorer le niveau de vie de ces populations vivant au seuil de la pauvreté absolue.

8.2 Recommandation

Il est recommandé d'accorder à la Caisse pour le Financement Routier (CFR) un prêt avec garantie de l'Etat marocain n'excédant pas 45 millions d'euros, pour participer à la réalisation de la première tranche du PNRR2, tel que décrit dans le présent rapport d'évaluation.

ROYAUME DU MAROC

Première Tranche du PNRR2 – Projet d'aménagement de 460 km de pistes revêtues et 226 km de pistes en terre

Cadre logique du projet : *Auteur A. Bendjebbour*

HIERARCHIE DES OBJECTIFS	RESULTATS ESCOMPTEES	PORTEE	INDICATEURS DE PERFORMANCE	CIBLES INDICATIVES ET ECHEANCIERS	HYPOTHESES ET RISQUES
<p>Finalité</p> <p>1. Réduction de la pauvreté en milieu rural par le désenclavement des populations rurales</p> <p>2. Participation à la réduction du déséquilibre régional</p>	<p>Impact (Résultat à plus long terme)</p> <p>1. Connexion bonne et fiable du réseau routes rurales au réseau national</p> <p>2. Amélioration des conditions de vie des populations rurales</p> <p>3. Accroissement du revenu en milieux rural (amélioration de la production agricole et meilleurs accès aux marchés) et meilleurs accès des populations rurales aux services socio-éducatifs et de santé</p>	<p>Bénéficiaires</p> <p>Le monde rural</p>	<p>Indicateurs d'impact</p> <p>1. pauvreté en milieu rural</p> <p>2. production agricole</p> <p>3. scolarité en milieu rural</p> <p><i>Sources</i> : Enquêtes nationales sur les revenus et cadre de vie des populations. Statistiques accidents - Rapports du ministère du travail et de la santé – Rapport des institutions internationales</p> <p><i>Méthodes</i> : Enquêtes, études et rapports</p>	<p>Progrès attendu à long terme</p> <p>1. réduction de la pauvreté en milieu rurale de 30% en 2015 (soit 0,5 millions de ruraux)</p> <p>2. Augmentation du revenu moyen des ménages en milieu rural de 2000DH en 2005 à 3000DH en 2015 (NB : SMIG=2200DH au Maroc) ;</p> <p>3. Accroissement de la scolarisation en général en milieu rural de 56% en moyenne en 2005 à 70% en 2012.</p>	
<p>But du projet</p> <p>1. Participation au désenclavement des populations rurales dans les 23 Provinces concernées par le projet</p> <p>2. Amélioration de l'offre de transport et Participation à la diminution des disparités entre les provinces en matière de desserte rurale</p>	<p>Effets (Résultats à moyen terme)</p> <p>1. Désenclavement de 2,9 millions de personnes</p> <p>2. Accroissement du revenu en milieu rural par l'amélioration, notamment, de la production agricole et un meilleur accès aux marchés.</p> <p>3. conditions et disponibilités de transport améliorées en tout temps</p> <p>4. Meilleurs accès aux services socio-éducatifs et de santé et de la sécurité des enfants et des femmes en particulier.</p> <p>5. Création d'emplois</p>	<p>Bénéficiaires</p> <p><i>PNRR2</i> : Les populations rurales de la zone d'influence du projet près de 2,9 millions d'habitants répartis à travers le pays.</p> <p><i>Projet BAD</i> : La population d'environ 1,4 million répartie sur les Régions et Provinces de : Al Haouz, Azilal, Benslimane, El Jadida, Errachidia, Fes, Ifrane, Khémisset, Khénifra, Khouribga, Marrakech, Meknès, Nador, Ouarzazate, Oujda, Safi, Settata, Sidi Kacèm, Tanger, Taounate, Taroudant, Tetouan, Tiznit.</p>	<p>Indicateurs d'effets</p> <p>1. Accès populations à une route praticable en tout temps</p> <p>2. disparités régionales</p> <p>3. Taux de scolarité des filles</p> <p>4. Emploi</p> <p><i>Sources</i> : Statistiques, enquêtes et rapports des DRE/DPE et des différents ministères (transport, travail et affaires sociales, éducation...) et institutions internationales.</p> <p><i>Méthodes</i> : Système de suivi et d'évaluation du PNRR2 (financé par la Banque Mondiale), enquêtes et études.</p>	<p>Progrès attendu à moyen terme</p> <p>1. Accroissement du taux d'accessibilité : Indice National d'Accessibilité des Routes Rurales (INARR) passe de 54% en 2005 à 60% en 2007 à 67% en 2010.</p> <p>2. réduction de la disparité entre les provinces : Indice Différentiel d'Accessibilité (IDA) passe de 0,5 en 2005 à 0,60 en 2008 à 0,65 en 2010.</p> <p>3. Augmentation de l'offre de transport par : (i) la réduction du temps de transport de 50% en 2008 et de 75% en 2010 et, (ii) réduction du coût de transport des voyageurs et des produits agricoles de 30% en 2008 et 50% en 2010.</p> <p>4. Augmentation de la scolarité en général en milieu rural : pour les filles de 44% en 2005 à 65% en 2010 et pour les garçons de 68% en 2005 à 72% en 2010.</p> <p>5. Accroissement et diversification des emplois de +14% en 2010.</p>	<p>Risques</p> <p>1. Le remboursement du prêt de la Banque par le SFR</p> <p>2. Versement différé ou non versement de la quote-part du partenariat de toutes les collectivités locales</p> <p>3. Absence d'entretien du réseau de routes rurales</p> <p>4. Sous-estimation des coûts du projet.</p> <p>Atténuation.</p> <p>1. La garantie de l'Etat pourra couvrir ce risque en plus de la convention signée entre la Gouvernement et la CFR à cet effet.</p> <p>2. Toutes les collectivités locales ont signé des conventions avec le Ministère de l'Equipement pour verser leur participation à la CFR.</p> <p>3. Le budget communal réserve annuellement une part pour l'entretien des routes rurales de chaque commune concernée.</p> <p>4. Les coûts ont été estimés sur la base des coûts du PRRR1 et des derniers contrats conclus par la DRCR pour des travaux similaires, par conséquent le risque d'une sous-estimation, reste très limité.</p>

Intrants et activités	Extrants (Résultats à court terme)	Bénéficiaires	Indicateurs d'extrants																																			
<p>1. Préparation des dossiers d'appels d'offres pour travaux et pour contrôle géotechnique</p> <p>2. Passation des Marchés</p> <p>3. Aménagement de pistes revêtues.</p> <p>4. Aménagement de pistes en terre.</p> <p>5. Contrôle géotechniques des travaux ;</p> <p>6. Acquisition et mise en place des équipements de signalisation</p> <p>7. Travaux d'aménagement connexes (abris voyageurs, points d'eau, aménagements de sécurité au niveau des établissements scolaires)</p> <p>8. Actualisation du Guide de conception des routes rurales et mise en place d'un système de suivi régulier du PNRR2 et de routes rurales.</p> <p>9. Prestations d'audit technique et financier</p> <p>Ressources Financières</p>	<p>1) 7780 KM de routes rurales dont :</p> <p>- 460 km de pistes revêtues (BAD) et ;</p> <p>- 226 km de pistes en terre (BAD)</p> <p>- Contrôle géotechnique de 420+226km de pistes (Gvt)</p> <p>2. 30 abris bus construit (BAD)</p> <p>3. 16 points d'eau aménagés (BAD)</p> <p>4. Aménagements de sécurité réalisés pour enfants (12 clôtures écoles, passages protégés, aménagement trottoirs au droit des écoles) (BAD)</p> <p>5. Signalisation routière réalisée (580 panneaux de signalisations verticales) (BAD)</p> <p>6. Actualisation du guide de conception des routes rurales (Gvt)</p> <p>7. Système de suivi régulier de l'exécution du PRNN2 et du réseau des routes rurales. (BM)</p> <p>8. Audit technique et financier (AFD)</p>	<p>1. Les transporteurs dans la zone d'influence du projet</p> <p>2. les bureaux d'études et la DRCC (DPE/DRE)</p> <p>3. Les demandeurs d'emplois au niveau de la zone du projet</p> <p>4. Les entreprises publiques et privées marocaines des TP et les laboratoires de contrôle géotechnique publics et privés</p> <p>5. Cabinet d'audit</p>	<p>1. linéaire de pistes revêtues</p> <p>2. Linéaire de pistes en terre</p> <p>3. Nombre d'abris Bus</p> <p>4. Nombre de points d'eau aménagés</p> <p>5. Nombre de panneaux de signalisation posés</p> <p>6. guide de conception</p> <p>7. système de suivi du réseau routier rural du Maroc</p> <p>8. emplois créés pendant le chantier</p> <p>9. marchés gagnés par des entreprise marocaines</p> <p>10. audit annuel</p> <p>Sources : Rapports trimestriels d'activités de Agence d'exécution - Rapports de réception des travaux. Rapports d'activités des ONG et Associations. Rapports de supervision techniques et financiers de la Banque. Revue à mi-parcours. Rapports d'audit. Marchés de construction et de contrôle géotechnique</p> <p>Méthode : Enquête, études, rapports, contrats signés</p>	<p>1. 460 km de pistes revêtues</p> <p>2. 226 km de pistes en terre</p> <p>3. 30 abris bus construits</p> <p>4. 16 points d'eau aménagés</p> <p>5. 580 panneaux posés</p> <p>6. un nouveau guide actualisé et adapté au contexte marocain</p> <p>7. un système de suivi en temps réel de l'état du réseau des routes rurales</p> <p>8. 2000 emplois créés pendant la durée du chantier du PNRR2.</p> <p>9. 104 marchés travaux et contrôle signés</p> <p>10. marché d'audit signé</p>	<p>Risque :</p> <p>1- Retard dans l'exécution des opérations financées par les autres bailleurs de fonds</p> <p>2- Lenteur dans le processus d'acquisition et défaillance des intervenants</p> <p>Attenuation</p> <p>1- Les accords de prêts des autres bailleurs de fonds ont été tous signés et les travaux au niveau des opérations financées par leurs ressources ont connu un début d'exécution normale et seront menés à leur terme.</p> <p>2-Niveau suffisant d'appropriation des entités concernées (CFR, UGP, DRE, DPE) renforcé par la mission de lancement et les missions de supervision (2 par an) ; rigueur dans le choix des entreprises et consultants) et ; suivi et supervisions soutenus de l'UGP, des services de la DRCC et la Banque.</p>																																	
<p>Coûts par composante du projet (BAD)</p>																																						
<table border="1"> <thead> <tr> <th>Composantes</th> <th>MUC</th> <th>MDH</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td colspan="3">A- Construction</td> </tr> <tr> <td>A1- Aménagement de 460,21 km de pistes revêtues et travaux connexes</td> <td>27,52</td> <td>350,14</td> </tr> <tr> <td>A2- Aménagement de 226,72 km de pistes en terre</td> <td>5,99</td> <td>76,25</td> </tr> <tr> <td>A3- Contrôle géotechnique</td> <td>1,17</td> <td>14,92</td> </tr> <tr> <td colspan="3">B- Gestion</td> </tr> <tr> <td>B1- Coordination et supervision travaux</td> <td>2,18</td> <td>27,84</td> </tr> <tr> <td>B2- Audit technique et financier</td> <td>0,038</td> <td>0,47</td> </tr> <tr> <td>Imprévus physiques</td> <td>3,69</td> <td>46,93</td> </tr> <tr> <td>Imprévus financiers</td> <td>2,03</td> <td>25,81</td> </tr> <tr> <td>Total général</td> <td>42,63</td> <td>542,37</td> </tr> </tbody> </table>	Composantes	MUC	MDH	A- Construction			A1- Aménagement de 460,21 km de pistes revêtues et travaux connexes	27,52	350,14	A2- Aménagement de 226,72 km de pistes en terre	5,99	76,25	A3- Contrôle géotechnique	1,17	14,92	B- Gestion			B1- Coordination et supervision travaux	2,18	27,84	B2- Audit technique et financier	0,038	0,47	Imprévus physiques	3,69	46,93	Imprévus financiers	2,03	25,81	Total général	42,63	542,37					
Composantes	MUC	MDH																																				
A- Construction																																						
A1- Aménagement de 460,21 km de pistes revêtues et travaux connexes	27,52	350,14																																				
A2- Aménagement de 226,72 km de pistes en terre	5,99	76,25																																				
A3- Contrôle géotechnique	1,17	14,92																																				
B- Gestion																																						
B1- Coordination et supervision travaux	2,18	27,84																																				
B2- Audit technique et financier	0,038	0,47																																				
Imprévus physiques	3,69	46,93																																				
Imprévus financiers	2,03	25,81																																				
Total général	42,63	542,37																																				
<p>Sources de financement</p>																																						
<table border="1"> <thead> <tr> <th>Sources</th> <th>MUC</th> <th>%</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>BAD</td> <td>38,71</td> <td>90,80</td> </tr> <tr> <td>AFD</td> <td>0,038</td> <td>0,09</td> </tr> <tr> <td>Gvt</td> <td>3,88</td> <td>9,11</td> </tr> <tr> <td>Total</td> <td>42,63</td> <td>100</td> </tr> </tbody> </table>	Sources	MUC	%	BAD	38,71	90,80	AFD	0,038	0,09	Gvt	3,88	9,11	Total	42,63	100																							
Sources	MUC	%																																				
BAD	38,71	90,80																																				
AFD	0,038	0,09																																				
Gvt	3,88	9,11																																				
Total	42,63	100																																				

I- ORIGINE ET HISTORIQUE DU PROJET

1.1 Le Gouvernement marocain s'est proposé, dans le cadre de l'atteinte des Objectifs de Développement pour le Millénaire (ODM) de doter les zones rurales, d'infrastructures routières permettant d'améliorer les conditions socio-économiques de la population concernée qui représente près de 66% des pauvres au Maroc. En effet, près des 2/3 des pauvres du pays vivent dans les zones rurales enclavées sans dessertes routières et accès aux services sociaux et administratifs de base (écoles, centres de santé, mairie...). En outre, il est constaté que les opportunités de croissance économique y sont limitées du fait des difficultés de commercialisation de la production agricoles de la population rurale vers les marchés locaux et urbains. Pour renverser cette tendance, le Gouvernement a défini une stratégie visant à promouvoir les activités économiques de ces zones. C'est ainsi qu'un premier Programme National d'aménagement des Routes Rurales (PNRR1) a été mis en œuvre par le Gouvernement en 1995. Ce programme, qui consistait à construire ou améliorer 11.240 km de routes sur une période de 10 ans est achevé en 2006. Les impacts de ce programme ont été significatifs et ont permis à 54% de la population rurale d'avoir un accès à une route praticable de tout temps. Il ressort d'études récentes que le PNRR1 a donné des résultats très probants, en contribuant à l'amélioration des taux de scolarisations qui ont été multipliés par 3 dans certains villages disposant d'un accès par tout temps et les prix de certaines denrées de base ont baissé de moitié.

1.2 Le taux d'accessibilité de 54% reste malgré tout relativement faible, au regard des objectifs de développement du Gouvernement pour la prochaine décennie. Il s'agit pour le Gouvernement de poursuivre ces efforts de développement économique au bénéfice de cette frange de la population nationale défavorisée, afin d'asseoir les bases d'une politique offrant des conditions pérennes pour lutter contre la pauvreté en milieu rural et assurer un développement homogène du pays.

1.3 C'est ainsi qu'un deuxième Programme National de Routes Rurales (PNRR2) a été défini par le Gouvernement, dont l'objectif est de porter le désenclavement de la population rurale à 80% à l'horizon 2015, permettant ainsi de rapprocher davantage les populations des centres administratifs et économiques, de produire plus et à moindre coût, d'augmenter leur revenu et leur bien-être social. Ce programme est constitué de 15.560 km de routes rurales composées environ de 65% de pistes revêtues et 35% de pistes en terre. Il devra être réalisé en deux phases, 2005-2010 et 2010-2015. L'intervention de la Banque consiste en l'aménagement de 460 km de pistes revêtues et 226 km de pistes en terre et, fait partie de la première tranche du PNRR2 d'un linéaire de 7780 km, constitué de 487 opérations réparties à travers tout le territoire national.

1.4 Le Programme a fait l'objet d'études économiques et d'études techniques appropriées. Ces études ont démontré l'intérêt du PNRR2 et le choix des routes constitutives du linéaire du Programme, résulte de critères variés pertinents prenant en compte leur contribution à l'amélioration de l'accessibilité du plus grand nombre par route et leur rôle de connectivité aux réseaux routiers. Il est aussi le résultat d'une approche participative qui a consisté à faire confirmer les priorités dégagées par les autorités locales préalablement avec les populations concernées et les valider lors des conseils provinciaux.

1.5 Pour faire face au financement important exigé par cette première tranche du PNRR2, le Gouvernement marocain a mis en place un système de financement s'appuyant d'une part sur le budget de la Direction des routes prenant en charge environ 3 200 km, et d'autre part sur les ressources des collectivités locales, des ressources du Fonds Hassan II et l'effort des bailleurs de fonds multilatéraux pour les 4600 km restants. Le PNRR2 est un maillon essentiel pour la réussite de la politique du Gouvernement en matière de lutte contre la pauvreté et d'atteinte des objectifs du millénaire. C'est dans ce cadre que la Caisse pour le Financement Routier, a été créée en 2004 avec pour mission principale la recherche et la mobilisation de ressources additionnelles pour le financement du Programme National des Routes Rurales. C'est dans ce contexte que le Gouvernement a requis de la Banque le financement d'une partie de la première tranche de ce

programme. Suite à cette requête, la Banque a envoyé une mission d'identification en janvier 2006 suivie d'une mission d'évaluation en février 2007. Le financement de cette première tranche sera assuré en partie grâce au concours d'autres bailleurs de fonds déjà impliqués (Banque Mondiale, l'Agence Française de Développement, la BEI, le FADES et l'OPEP).

1.6 Le présent rapport a été rédigé sur la base des documents disponibles à la Banque et fournis par la CFR et des informations recueillies lors des missions suscitées. Le projet figure parmi les actions prioritaires du Gouvernement dans le secteur des transports pour la période 2006-2010. Il est en conformité avec la stratégie de la Banque au Maroc. En effet, le Document de Stratégie par Pays Axé sur le Résultat (DSPAR) de la Banque pour le Maroc pour la période 2007-2011, a retenu le pilier II relatif au développement et à la mise à niveau des infrastructures économiques. Ce pilier contribuera à la réalisation d'une croissance économique susceptible de réduire durablement le chômage, la pauvreté et les déficits sociaux, notamment en milieu rural.

II- LE SECTEUR DES TRANSPORTS

2.1 Aperçu du secteur

2.1.1 Le système de transport du Maroc comprend 57 226 km de routes classées dont environ 33.000 km revêtues supportant un trafic moyen journalier de 2.500 v/j ; 758 km d'autoroutes ; 1.907 km de voie ferrée dont plus de 1.003 km sont électrifiés ; 12 ports commerciaux comprenant 150 postes à quai et ; 28 aéroports nationaux et internationaux répartis à travers le royaume dont trois (Casablanca, Marrakech et Agadir) drainent 90% du trafic. La plupart des industries locales ainsi que le secteur agricole sont tributaires du transport routier. L'activité prédominante des chemins de fer se trouve principalement liée au transport des phosphates. Les ports assurent en grande partie les liaisons commerciales d'échanges (importation/exportation) avec l'extérieur. Le transport aérien représente une activité très rentable spécialisée dans le transport des passagers. Durant la période 2000-2005, l'activité de transport (tous modes confondus) a contribué pour environ 6% du PIB, employé 10% de la population active urbaine, participé à raison de 25% à la consommation nationale d'énergie et de 15% aux recettes fiscales de l'Etat.

2.1.2 Eu égard à ce rôle important, que joue le secteur des transports, les autorités marocaines n'ont cessé, durant les Plans de Développement successifs, d'engager des actions tendant à une mise à niveau par l'amélioration et le développement des infrastructures. C'est ainsi que des réformes profondes ont été mises en œuvre de manière progressive pour supprimer les contraintes majeures qui entravent le fonctionnement, le développement et l'exploitation des services et infrastructures de transport. Ces réformes ont été soutenues par la Banque et l'Union européenne dans le cadre du Programme de Réforme du Secteur des Transports (PRST) qui a été achevé en 2005.

2.1.3 Le déficit d'infrastructures dans le monde rural et la mauvaise qualité de celles-ci constituent aujourd'hui les contraintes principales au niveau du secteur des transports au Maroc. En effet, la population rurale est desservie dans sa large majorité par des routes non revêtues, très étroites et assimilables en général à de simples pistes. Ceci se traduit par un faible taux d'accessibilité ; seuls 54% de la population rurale ont accès à des routes rurales praticables en tout temps en 2006, ce qui est encore, malgré les efforts déployés par le Gouvernement, en deçà des objectifs visés.

2.1.4 La stratégie d'assistance de la Banque dans les infrastructures d'une façon générale, se caractérise par : (i) un appui aux réformes en cours ; (ii) leur renforcement et leur modernisation. Ces appuis seront ciblés pour favoriser la participation du secteur privé dans les projets d'investissement suite à la mise en place d'un environnement plus incitatif tout en contribuant à la mise à niveau des opérateurs historiques et ; (iii) la mise en œuvre de projets visant principalement à réduire la pauvreté en favorisant l'accès des couches sociales les plus démunies aux services. Cette approche a conduit le

Gouvernement à cibler la population rurale en développant un programme de routes rurales visant à réduire dans les dix prochaines années l'isolement de leurs zones d'habitation et leur offrir une accessibilité d'au moins 80% aux infrastructures économiques et sociales. Ceci se traduira par un maillage plus dense du réseau routier rural et une plus grande connectivité avec le réseau national principal.

2.2 Les différents modes de transport

Transport routier

2.2.1 Le réseau routier classé à la charge de l'Etat comprend au total un linéaire de 57.226 km dont environ 33.000 km de routes revêtues et plus de la moitié sont des pistes. Dans le domaine des routes, les besoins sont importants, qu'il s'agisse de maintenance, de modernisation ou d'extension de réseau. Pour ce faire, le Gouvernement oriente sa politique de gestion du réseau routier pour les années à venir sur : (i) la sauvegarde du patrimoine ; (ii) l'adaptation du réseau à l'évolution du trafic et ; (iii) l'accompagnement du développement économique et social par le biais du désenclavement des zones rurales. Depuis 1985, la Banque a financé 3 projets routiers, un programme sectoriel qui sont tous achevés, et le projet autoroutier (Marrakech-Agadir) approuvé par la Banque en juillet 2006. Le réseau routier marocain de par sa structure représente la continuité primordiale pour assurer le tourisme côtier (Méditerranée, Atlantique), culturel (sites historiques), naturel (Atlas, Sahara) et d'aventure (montagnes). Il reste cependant insuffisant par rapport à sa capacité actuelle au regard du développement prévisible de la demande de transport (Plan Azur avec un objectif de 10 millions de touristes en 2010).

Transport ferroviaire

2.2.2 Le Chemin de fer au Maroc est le domaine exclusif de l'Office National des Chemin de fer (ONCF) qui gère et exploite un réseau de 1.907 km de ligne, dont 1.537 km à voie unique (80%) et 370 km à double voie (20%). Ce réseau comporte également 528 km de voie de service et 201 km de ligne d'embranchements particuliers reliant diverses entreprises au réseau ferré national. Il est à noter que 53% de la longueur totale dudit réseau, soit 1003 Km, est électrifiée à 3000 Volt continu, alors que 904 km sont exploités en traction Diesel. Pour une meilleure fluidité et une réduction de temps de parcours, des lignes à doubles voies sont installées dans les couloirs de transport à forte densité de trafic. Le transport des phosphates est une activité très rentable pour l'Office avec un parc d'environ 1200 wagons en alliage d'aluminium d'une capacité globale de 77600 tonnes.

Transport maritime

2.2.3 L'infrastructure portuaire marocaine est constituée de 24 ports dont 12 ports commerciaux comprenant 150 postes à quai répartis sur une double façade maritime, atlantique et méditerranéenne. Elle totalise une longueur totale de 25 000 mètres de quai. Le transport maritime a enregistré pour l'année 2005 un total de 11 054 000 passagers et 7,92 millions de tonnes de marchandises. Les ports assurent en grande partie les liaisons commerciales d'échanges (importation/exportation) avec l'extérieur et la plupart des industries locales sont tributaires du transport maritime. Les infrastructures maritimes souffrent toutefois d'un déficit en matière de maintenance dû principalement à l'insuffisance des ressources que l'Etat mobilise annuellement à cet effet. La Banque a supporté, avec l'Union européenne, le financement du programme de réforme du secteur des transports (PRST), dont le volet maritime est directement concerné par une grande part des mesures de réforme proposées dans ce cadre. L'ensablement des ports représente également une contrainte majeure à l'exploitation optimale des installations maritimes au Maroc.

Transport aérien

2.2.4 Le Maroc dispose actuellement de 28 aéroports dont 16 de dimension internationale et 12 à vocation commerciale. Trois aéroports, Casablanca, Marrakech et Agadir, occupent une place

prépondérante ; ils drainent à eux trois plus de 90% du trafic aérien extérieur du pays. L'exploitation des aéroports ouverts à la circulation aérienne publique est confiée à un établissement public, l'Office National des Aéroports (ONDA). Le trafic de passagers de l'ensemble des aéroports, a été en 2005 de 8,9 millions de voyageurs dont 6,7 millions à l'international, 2,1 millions en national, et le reste en transit, soit un taux de progression moyen de 15% par rapport à 2004. Ce trafic a connu au cours des cinq années précédentes un taux de croissance annuel moyen de 7,5%. Le fret aérien a porté sur un tonnage d'un peu plus de 54 500 tonnes en 2004 soit une augmentation de 7,57% par rapport à 2003; il a connu sur les cinq années précédentes un taux de croissance annuel moyen de 2,1%. Le transport aérien sous pavillon marocain est assuré par la Royal Air Maroc (RAM) qui opère sur le marché international avec d'autres compagnies sous pavillon étranger. La RAM dispose d'une flotte composée d'une trentaine d'appareils; son réseau couvre 30 pays, avec 70 escales. La RAM est une société mixte dont le capital est détenu par l'Etat à hauteur de 93%. Une compagnie privée, « Régional Air Lines », créée en 1997, opère, concurremment avec la RAM, sur le marché intérieur ; elle opère aussi sur le marché de voisinage. Enfin, 24 compagnies étrangères assurent des liaisons régulières avec le Maroc. L'objectif chiffré visé est la réalisation d'un taux de croissance annuel de 9,9% jusqu'en 2005 pour le trafic passager (soit un trafic de 10,6 millions passagers en 2005) et une augmentation de 3% pour l'activité de transport de fret, avec l'objectif national d'atteindre les 10 millions de touristes en 2010.

III- LE SOUS-SECTEUR ROUTIER

3.1 L'administration du sous-secteur routier

3.1.1 L'administration du sous-secteur routier au Maroc relève du Ministère de l'Équipement et du Transport (MET). Le Ministère est responsable de la réglementation, la supervision et le contrôle de l'application des textes et du respect des normes à travers trois de ses directions : la Direction des Routes et de la Circulation Routière (DRCR), la Direction des Transports Routiers (DTR) et la Direction de la Sécurité Routière (DSR). A cela s'ajoute la Direction des Etudes de la Planification et de la Coordination, en charge du système d'information du secteur des transports, de la planification du développement du secteur et de la coordination des modes. La construction et l'entretien des routes rurales relèvent du Ministère de l'équipement et du transport.

La Caisse pour le Financement Routier (CFR)

3.1.2 En 2004, a été créée par la loi n°57-03 la Caisse pour le Financement Routier (CFR), un établissement public doté de la responsabilité morale et de l'autonomie financière, et placé sous la tutelle administrative du MET. La mission principale de la CFR consiste à mobiliser des ressources financières additionnelles à celles du Fonds Spécial Routier (FSR), du budget général et du partenariat en vue de financer la réalisation des programmes d'aménagement, d'entretien et d'exploitation du réseau routier. La création de la CFR devrait permettre d'augmenter sensiblement le taux de réalisation de routes rurales (dans le cadre du deuxième Programme National de Routes Rurales) et ainsi d'atteindre les objectifs d'accessibilité fixés par le Gouvernement à l'horizon 2015. Il est escompté que la CFR participe directement au financement du PNRR2 à concurrence d'environ 530 MDH par an sous forme d'emprunts contractés auprès de divers bailleurs de fonds. Les emprunts contractés par la CFR sont adossés au FSR qui garantit, dans le cadre d'une convention signée entre la CFR et le Gouvernement (Ministère des finances), le remboursement de ces emprunts.

Le réseau routier

3.1.3 Le réseau routier à la charge de l'Etat compte actuellement 57 226 km dont 56% des routes sont revêtues. Il convient de préciser qu'un inventaire des routes rurales a été réalisé par la DRCR en 2002 ; cet inventaire a couvert 48 200 km de pistes et routes rurales dont 25 000 km environ

appartiennent au réseau classé de l'Etat (routes nationales, régionales et provinciales). Cet inventaire a permis d'établir que 19% de ces routes sont impraticables pour tout type de véhicule en raison de leur état de dégradation avancée, 28% ne sont praticables que pour des véhicules ou camions à quatre roues motrices et 53% sont praticable pour tout type de véhicule. C'est cet inventaire des routes rurales qui a servi de base à la préparation des programmes des routes rurales. La répartition du réseau classé de l'Etat selon les catégories de routes nationales, régionales et provinciales est détaillée comme suit :

Tableau 3.1 : Linéaire du réseau routier classé

Catégorie de route	Revêtu (km)	Non revêtu (km)	Total (km)	%
Nationales	9 552	1 736 (598)	11 288	20
Régionales	8 520	1 632 (503)	10 152	18
Provinciales	14 014	21 772 (7650)	35 786	62
Total	32 086	25 140 (8751)	57 226	100

Les chiffres entre parenthèses représentent les routes rurales du réseau classé par catégorie, inventoriées par la DRCR. en 2002.

Le trafic sur le réseau routier

3.1.4 Le trafic sur le réseau routier a fortement progressé passant en 2001 de 46 millions de véhicules-km à près de 49 millions de véhicules-km en 2003 soit environ 3% de croissance. Ce trafic a connu ces deux dernières années une augmentation plus forte de l'ordre de 7 %. Environ 65% de ce trafic sont concentrés sur les routes nationales et les autoroutes et 35% sur le reste du réseau (routes régionales et provinciales).

Entretien du réseau routier classé national

3.1.5 La DRCR est chargée de la maintenance et de l'extension du réseau routier ; elle a pour mission de planifier, de définir les spécifications et normes, de fournir et d'allouer les fonds, de passer les contrats, de surveiller les travaux et de payer les sommes à devoir aux entreprises. Sa mission est soutenue par le Fonds Spécial Routier (FSR). Le réseau est maintenu globalement dans un niveau de qualité de service relativement acceptable.

Le parc automobile

3.1.6 Le parc véhicule routier s'élève à environ 2 millions d'unités dont 74% de véhicules légers de tourisme et 26% de véhicules utilitaires. Ce parc est relativement âgé ; près 70% des véhicules ont plus de 10 ans d'âge. La proportion des véhicules lourds est restée stable en 2006 par rapport au total du parc national enregistré en 2005, malgré l'augmentation rapide des nouvelles immatriculations dans cette catégorie, ce qui prouve que la flotte des véhicules lourds est maintenue plus jeune que les autres catégories constituant le parc.

L'industrie des transports routiers

3.1.7 Les services inter urbains par cars sont essentiellement assurés par des entreprises privées ou des coopératives de transport. Après l'ouverture du secteur à concurrence suite à la libéralisation des activités de transport, l'industrie du transport lourd est actuellement entièrement entre les mains du privé. Les opérateurs se composent de trois catégories : (i) transporteurs opérant avec des camions de moins de 8 tonnes brut dont le parc s'élève à 230 000 véhicules; (ii) transporteurs opérant avec des camions de plus de 8 tonnes dont le nombre est de 6100 véhicules et ; (iii) le parc de 9000 véhicules affecté au transport pour compte propre appartenant aux administrations et aux entreprises industrielles. L'accès au marché est réglementé par la commission nationale du transport qui délivre les autorisations suites à des vérifications administratives et techniques liées au véhicule et au transporteur.

3.1.8 Environ 250 transporteurs sont agréés pour opérer dans le transport international de marchandises (TIR) ; ils exploitent pour ce transport un parc d'un millier de véhicules. Les transporteurs marocains ont participé en 2005 pour environ 16% aux voyages internationaux TIR. Les véhicules espagnols et français en ont réalisé cumulativement près de 50%.

L'industrie de la construction routière

3.1.9 En matière de construction routière, le Maroc dispose d'une véritable industrie. Plus de cent cinquante entreprises marocaines, bien équipées et expérimentées, travaillent dans le sous-secteur. Ces entreprises sont toutes enregistrées et classées selon leur performances au niveau du catalogue du Ministère de l'Équipement, tenu à jour par la DRCR et actualisé annuellement. Les entreprises marocaines ont souvent pris part, avec succès, aux travaux de construction de routes au Maroc, suite à des appels d'offres internationaux, dans le cadre des projets financés par la Banque.

La sécurité routière

3.1.10 Les statistiques des accidents à travers le Royaume placent les routes marocaines parmi les plus dangereuses au monde. En effet, les chiffres pour l'année 2005 sont très révélateurs : 40.515 accidents corporels, 2.900 tués, 9.990 blessés graves et 50.480 blessés légers. Avec une moyenne de 10 morts et 114 blessés par jour, les accidents de la route sont, bel et bien, un fléau national. L'état très médiocre des routes rurales quand elles existent, la déféctuosité et l'étroitesse de leurs accotements, ainsi que l'absence de signalisation sont également sources d'accidents avec en plus la difficulté d'évacuation des blessés lorsqu'il y a survenance d'accidents corporels. Devant cette situation alarmante, le Gouvernement marocain s'est engagé dans une politique de sécurité routière qui se développe sur plusieurs axes dont les principaux sont : (i) l'amélioration constante du réseau routier ; (ii) la mise en place de mesures d'accompagnement pour assurer une sécurité routière (signalisation, sensibilisation) et ; (iii) la vérification de la conformité des véhicules avec les normes techniques. Un cadre institutionnel de la sécurité routière a été défini, des textes législatifs réglementant les aménagements spécifiques des véhicules et les règles de circulation, ont été mis en application. En outre, le Gouvernement a mis en place une stratégie de communication très forte et un contrôle de comportement et des sanctions appropriées pour juguler ce phénomène.

3.2 Politique et stratégie du Gouvernement

3.2.1 La politique du Gouvernement vise à mettre à niveau le sous-secteur des transports routiers par une amélioration de la qualité des services rendus aux usagers, renforçant ainsi sa compétitivité et à libéraliser les activités du secteur. Ainsi, le secteur pourra : (i) affronter la concurrence sur les marchés intérieurs et extérieurs ; (ii) répondre aux besoins croissants de la population et ; (iii) participer à l'augmentation des performances globales de l'économie nationale. Dans cette optique, l'accent est expressément mis sur la réalisation des projets d'envergure en matière de transport, telles les autoroutes. Ces projets à grande capacité de transport permettront de satisfaire le besoin en matière touristique et industrielle et faire écouler le trafic y afférent et en croissance accélérée en toute sécurité.

3.2.2 L'essentiel des ressources du sous-secteur routier a toujours été consacré en priorité aux routes nationales et régionales du réseau classé et le monde rural a été confiné dans un isolement qui a aggravé le niveau de pauvreté de la population dans son ensemble, compte tenu des difficultés pour celle-ci à réaliser des activités économiques durables. Conscient de cette situation, le Gouvernement a lancé un premier programme de routes rurales (PNRR1) ayant permis de réhabiliter ou d'aménager un linéaire de 11.240 km de routes en terre dans la période 1995-2005 ; ce programme a permis de porter en 2005, l'accessibilité des populations rurales de 20 à 54 %. Ce taux reste encore insuffisant, au regard des besoins importants en matière de désenclavement du monde rural. Pour faire face à ce défi économique et social, le Gouvernement s'est fixé l'objectif d'améliorer l'accessibilité des ces régions déshéritées du Maroc, dans le cadre d'un deuxième

Programme de routes rurales (PNRR2) pour la prochaine décennie 2006-2015. Au terme du PNRR2, le taux d'accessibilité devra être porté de 54% à 80% en 2015.

3.3 Programmes de routes rurales

3.3.1 Près de 19% de la population marocaine, soit 5,3 millions de personnes, vivent au-dessous du seuil de pauvreté, et 44% soit 12 millions de personnes sont considérées comme économiquement vulnérables (à ou au-dessous de 1,5 fois le seuil de pauvreté). La pauvreté est essentiellement rurale : près d'un marocain sur quatre est pauvre en milieu rural comparé à un sur dix en milieu urbain. Au total, 66% des pauvres vivent en zones rurales. Les pauvres en milieu rural vivent dans des familles nombreuses, avec peu de leurs membres ayant un travail. Ils ont un taux d'analphabétisme de 67% contre 34% en milieu urbain, et vivent de manière dispersée dans des zones isolées.

3.3.2 L'état de pauvreté du monde rural a amené le Gouvernement à accorder au développement rural une priorité dans le cadre du PDES dont l'un des objectifs vise la réduction des disparités régionales par le désenclavement des populations rurales défavorisées. Dans ce cadre, les routes rurales jouent un rôle essentiel dans la stratégie de développement économique et social du monde rural. En effet, ces routes de désenclavement permettront l'accessibilité des populations rurales au réseau routier revêtu ou aménagé et mettront en valeur les ressources agricoles, artisanales et naturelles locales par les échanges économiques dans et avec ces régions. Les routes rurales au Maroc jouent deux rôles clés : (i) elles assurent la connectivité du réseau en complétant les services offerts par le réseau routier national et ; (ii) elles offrent à la population rurale l'accès en tout temps aux marchés et aux services essentiels tels que l'éducation et la santé et leur procurent ainsi, de nouvelles opportunités de développement économique.

3.3.3 Un très grand effort a été fait par le Gouvernement en réalisant, sur la période 1995-2005, le PNRR1 d'un linéaire de 11.240 km de routes rurales, dont environ 5.140 km de pistes revêtues et 6.100 km de pistes en terre. Malgré ce programme ambitieux, l'accessibilité aux routes rurales est restée faible au Maroc. En effet, après le PNRR1, seule 54% de la population rurale du pays a eu accès à une route praticable en tout temps. La population est considérée comme ayant un accès rural quand elle vit dans un village (Douar) d'au moins 50 foyers situé à moins d'un kilomètre d'une route praticable en tous temps. L'accessibilité aux routes rurales est particulièrement difficile au Maroc pour deux raisons : les pluies brèves et intenses et inondations fréquentes, qui coupent les routes pendant des heures ou des jours et le relief montagneux très accidenté.

3.3.4 Pour poursuivre son action de désenclavement, la DRCR a réalisé un inventaire des routes rurales dans tout le pays en 2002 en vue de préparer le deuxième programme, le PNRR2. L'inventaire a couvert 48.200 km de routes et pistes rurales dont 24.685 km appartenant au réseau classé de l'Etat (routes nationales, régionales et provinciales) ; il a abouti à retenir un programme optimal de 15.560 km de routes dont 598 km de routes nationales, 503 km de routes régionales, 7.650 km de routes provinciales et 6.808 km de routes non classées. 9.742 km de routes rurales sont proposées pour des travaux d'aménagement en pistes revêtues, et 5.818 km pour des aménagements en pistes en terre.

3.3.5 Il convient de noter que la stratégie axée sur les routes rurales vient appuyer de façon notable l'Initiative Nationale de Développement Humain (INDH) lancée par le Royaume du Maroc et qui a comme objectif majeur la lutte contre l'exclusion sociale notamment dans les communes les plus pauvres du pays. Cette initiative qui vient renforcer la lutte contre la pauvreté et l'exclusion, se singularise par une démarche basée sur les ciblage des zones géographiques et des catégories les plus pauvres, ainsi que par une approche participative des populations visant une meilleure appropriation et viabilité des projets et des interventions.

Financement du sous secteur

3.3.6 Le financement de l'infrastructure routière provient de deux sources : (i) le Fonds spécial routier (FSR) et (ii) le budget de l'État. Créé en 1989, le FSR est un compte d'affectation spéciale du trésor et géré par le Ministère en charge des travaux publics ; il est financé par des redevances d'usage de la route telles que : les taxes sur l'essence, la taxe additionnelle d'immatriculation sur les véhicules automobiles et la taxe à l'essieu pour les camions. Le texte régissant le FSR a été modifié plusieurs fois depuis sa création, essentiellement pour élargir l'assiette de ses revenus. C'est en 1995, alors qu'était lancé le premier Programme National de Routes Rurales (PNRR1), qu'ont été élargies les ressources du FSR pour trouver les financements nécessaires à l'exécution de ce Programme. Cet élargissement a été opéré par une augmentation des prélèvements sur les quotités des taxes intérieures de consommation sur les produits pétroliers qui sont passées de 18 DH par litre d'essence et 10 DH par litre de diesel à respectivement 41 DH et 23,5 DH. Les ressources du FSR, qui étaient de 600 MDH en 1994 avant cette augmentation, sont passées à près de 1,1 milliards de DH l'année suivante. En 2004, a été procédé à une nouvelle augmentation des surtaxes sur les produits pétroliers (50 DH par litre d'essence et 32,5 DH par litre de diesel) qui a permis de porter les recettes du FSR à environ 1,6 milliards de DH.

3.3.7 Entre 1995 et 2006, les dépenses routières par source et par catégorie de dépenses se sont réparties de la manière suivante entre le budget national et le fonds routier :

Tableau 3.2 : Dépenses routières* par source et par catégorie de dépenses, 1995-2006

Catégories de Dépenses	1995	96/97	97/98	98/99	99/00	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Maintenance OA	58	57	83	61	43	62	64	162	145,8	130	77
Maintenance réseau routier (entretien périodique + réhabilitation)	571	601	517	542	584	616	699	746	616,8	630	603
Entretien courant	64	223	290	243	246	249	235	292	266,6	250	222
Dégâts de crues	28	95	176	116	60	83	85	144	118	75	50
Acquisition de matériel	18	78	13	63	20,6	25,6	29,3	22	11	45	33
Sécurité routière	12	9	6	24	26	53	37	44	47,7	50	76
Total Maintenance (1)	751	1063	1085	1049	979,6	1088,6	1149,3	1410	1205,9	1180	1061
Extension du réseau	618	542	596	518	552	610	666	645	663	780	540
Etude	51	87	133	62	70	91	78	99	110	50	128
Construc. routes (rocade méditerran.)	0	0	0	0	0	0	229	150	200	200	400
Expropriation	40	120,7	69	46,5	67,3	134	104,2	130	57,3	100	86
Total Investissements (2)	709	749,7	798	626,5	689,3	835	1077,2	1024	1030,3	1130	1376
TOTAL Dépenses (1+2)	1460	1812,7	1883	1675,5	1668,9	1923,6	2226,5	2434	2236,2	2310	2437
Total Budget DRCR	1960	1934	1985	1991	2048	2244	2352	2442	2168	2326	2437
- Dont Budget Général	880	863	891	862	847	923	1202	1062	563	476	602
- Dont Recettes FSR	1080	1071	1094	1129	1201	1321	1150	1380	1605	1850	1785

(*) Source : Division Programmation et Financement (DRCR)

3.3.8 En sus du Budget général et du Fonds Spécial Routier, le financement des routes est assuré également par les péages prélevés sur les autoroutes concédées à la Société nationale des autoroutes du Maroc (ADM) et par les contributions des collectivités locales qui oeuvrent en partenariat avec la DRCR pour les travaux de construction ou l'aménagement des routes rurales. Les recettes de péage d'ADM se sont élevées, en 2004, à 534 millions DH, contre 475 MDH en 2003 et 353 MDH en 2001, soit une augmentation de plus de 50% en 3 ans. L'augmentation de ces recettes est la conséquence, d'une part, de la mise en service constante de nouveaux tronçons autoroutiers (dont Casablanca - Had Soualem en mars 2004), et d'autre part de la croissance générale du trafic enregistrée sur le réseau routier marocain. Les contributions des collectivités locales dans les projets routiers, au titre des accords de partenariat avec la DRCR, sont présentées dans le tableau 3.3 ci-dessous.

3.3.9 Le FSR ne couvre que 70% des besoins d'entretien soit 1,72 milliards DH, le reste pouvant être financé par des recours aux crédits extérieurs. Dans la pratique, les besoins ne sont pas couverts d'une façon optimale, par conséquent 30% environ du réseau restent régulièrement dans un état passable à mauvais. Il s'agit pour les autorités marocaines de trouver les dispositions et le cadre appropriés pour optimiser l'entretien du réseau routier ; le Gouvernement a accepté dans le cadre de l'appui au PRST financé par la Banque de réaliser une étude, actuellement en cours, portant sur le financement de l'entretien routier afin de prendre les dispositions permettant de réaliser un entretien optimal du réseau routier y compris le linéaire du PNRR2.

3.3.10 Les collectivités locales participent également au financement du PNRR2. Leurs contributions financières ont ainsi été fixées à 15% du financement global du PNRR2. Ces contributions ont été entérinées dans le cadre de conventions signées entre les Régions et Provinces et le Ministère de l'équipement, et des conventions spécifiques signées entre Directions provinciales et les communes rurales concernées. Ces conventions scellent formellement les partenariats entre les différents acteurs du Programme en les engageant sur le linéaire précis, le coût estimatif du programme de routes à réaliser dans la région, la répartition du financement par sources, ainsi que sur l'échéancier de mobilisation des ressources financières. Dans le cadre du PNRR2, les contributions des collectivités locales devraient atteindre une moyenne de 160 MDH par an sur la période 2006-2015, pour les travaux d'aménagement des pistes revêtues et des pistes en terre, et seront versées à la CFR. Il convient cependant de noter que plusieurs collectivités locales n'ont pas les moyens financiers de faire face à leur part du financement ; il importe donc de s'assurer que leur quote-part sera assurée en cas de défaillance par la Direction des Collectivités locales ou par le FSR (budget de l'Etat).

Tableau 3.3 : Contributions au titre des accords de Partenariat (en million de DH)

Année	2001	2002	2003	2004
Contributions DRCR	82	96	104	123
Contributions Partenaires (collectivités locales)	21	32	142	91
Coût Total	103	129	246	214

3.3.11 Les dépenses d'entretien des routes ont connu depuis 1995 une croissance continue, en adéquation avec l'expansion constante du réseau de routes classées. Le niveau global de financement de l'entretien des routes est considéré comme approprié. Une large part des fonds a été employée à la réhabilitation des routes, en raison du nombre important de routes en état médiocre ayant besoin d'être remises en état. Les besoins de réhabilitation devraient cependant diminuer à l'avenir, une part plus importante de ressources étant désormais affectée à l'entretien périodique des routes, c'est-à-dire à la réfection des revêtements.

3.3.12 Au nombre des bailleurs de fonds internationaux qui interviennent dans le secteur des routes, il convient de citer, en dehors de la Banque, la Banque mondiale, la Banque Européenne d'Investissement, le Fonds Arabe pour le Développement Economique et Social (FADES), la Banque Japonaise d'Investissement et de Coopération (JBIC), le Fonds Koweïtien de Développement (FKDEA) et la Banque Islamique de Développement (BID), l'OPEP, L'Agence Française de Développement (AFD). La Banque entretient une bonne coordination avec ces bailleurs de fonds au travers des divers projets financés sur une base parallèle et des contacts quasi permanents, lors des différentes missions de supervision et autres effectuées au Maroc. Pour la réalisation du PNRR 2, la Caisse pour le Financement Routier (CFR) a fait appel au financement et à l'assistance technique de plusieurs de ces institutions internationales ou bilatérales.

Le cadre juridique et institutionnel de la CFR

3.3.13 Créée en 2004 par la Loi n° 57-03, la CFR est un établissement public doté de la personnalité morale et de l'autonomie financière. Elle est soumise au contrôle financier de l'Etat applicable aux établissements publics. La Caisse a pour mission de rechercher et de mobiliser les

ressources en vue de participer au financement et à la réalisation des programmes de construction, d'aménagement, d'entretien, de maintenance, d'adaptation et d'exploitation du réseau routier. Elle est administrée par un Conseil d'Administration composé de représentants de l'Etat, qui dispose de tous les pouvoirs et attributions nécessaires à l'administration de la Caisse. La Caisse est gérée par un Directeur qui exécute les décisions du Conseil et engage les dépenses, contrats ou marchés, fait tenir la comptabilité des dépenses engagées, liquide et constate les dépenses et les recettes de la Caisse. Le Directeur assure également le suivi, sur le plan financier, de l'exécution des programmes d'intervention de la Caisse approuvés par le Conseil d'Administration. L'organigramme de la CFR est joint en Annexe 2.

Organisation et gestion

3.3.14 La Caisse est constituée de deux départements : Programmes et Financement. Le Département Programmes comprend un service programmation et un service de contrôle et de suivi des marchés. Quant au Département Comptable et Financier, il est constitué d'un service financement et d'un service comptabilité. Les deux départements sont dotés en ressources humaines, à l'exception de la fonction financement qui est actuellement assurée par le chef du département.

Système budgétaire

3.3.15 Le budget de la Caisse est soumis par son Directeur à l'examen du Conseil d'administration avant le 15 octobre de l'année précédent l'exercice concerné et devient définitif après son approbation par le Ministère des finances. En cas de retard d'approbation, l'exécution du budget de fonctionnement peut être réalisée dans la limite du 1/12 des crédits ouverts au titre de l'exercice précédent tandis que les dépenses d'investissement sont limitées aux seules dépenses engagées au titre des exercices antérieurs. Le budget de la CFR comprend :

- a- En termes de recettes :
 - les versements du budget de l'Etat ;
 - les versements du FSR ;
 - les produits des emprunts autorisés par le Ministère chargé des Finances ;
 - les avances remboursables du Trésor et des Collectivités locales ;
 - les versements des Collectivités locales et tout organisme national ou international de droit public ou privé ;
 - les dons, legs et produits divers et ;
 - toute autre recette qui peut lui être affectée en vertu de la législation ou la réglementation en vigueur.
- b- En termes de dépenses :
 - les dépenses afférentes à la construction, l'aménagement, l'entretien, la maintenance, l'adaptation et l'exploitation du réseau routier ;
 - les remboursements des avances et emprunts ainsi que les frais annexes s'apportant et ;
 - les dépenses d'équipement et exploitation nécessaires au fonctionnement de la CFR.

Formation

3.3.16 la CFR s'est dotée d'un plan de formation assez ambitieux pour améliorer substantiellement la performance de ses agents. Le programme de formation est arrêté en fonction des besoins à la fin de chaque année ; c'est ainsi que pour 2007, il est prévu la formation de 11 agents sur les thèmes liés aux concepts fondamentaux financiers et comptables et au diagnostic financier. Le budget de formation est passé de 50.000 DH en 2006 à 101.250 DH en 2007, soit une augmentation d'environ 100%.

Comptabilité et vérification des comptes

3.3.17 La Caisse a un système d'information et de gestion comptable basé sur (a) des règles d'enregistrement fiables et exhaustives, (b) incluant obligatoirement un manuel de procédures comptables couvrant les domaines de l'organisation, les règles d'évaluation et de comptabilisation ainsi que (c) des procédures d'inventaire et d'archivage.

3.3.18 La CFR est soumise à la tenue obligatoire de deux comptabilités ; une comptabilité budgétaire et une comptabilité générale conformément au Code Général de Normalisation Comptable (CGNC) tel qu'annexé au décret 2-89-61 du 10/11/1989. Bien que la comptabilité analytique ne soit pas une obligation réglementaire, la Caisse envisage de la mettre en place assez rapidement (prévu dans les termes de référence du marché d'assistance technique avec un groupement de consultants).

Contrôle interne

3.3.19 Le système de contrôle interne de la Caisse permet de garantir une séparation des fonctions similaires à la structure applicable pour l'exécution de la dépense publique à travers trois niveaux de contrôle impliquant (a) le Directeur de la Caisse en tant qu'ordonnateur, (b) le contrôleur d'Etat pour le contrôle à priori au stade de l'engagement et, (c) le trésorier payeur au stade du paiement. Les deux phases de contrôle à priori et de paiement de la Caisse sont allégées par rapport à la procédure d'exécution budgétaire des dépenses du budget de l'Etat.

Audit

3.3.20 Aucune disposition ne couvre le domaine de l'audit interne de la Caisse. Quant à l'audit externe, en tant qu'établissement public, la Caisse est soumise au contrôle externe de la Cour des comptes (contrôle quinquennal en moyenne), ainsi qu'au contrôle de l'Inspection Générale des Finances (IGF), dont le service d'inspection général est polyvalent et intervient sur l'ensemble du secteur public. Les résultats de l'audit de l'exercice 2005 sont concluants et attestent d'une image fidèle du patrimoine et de la situation financière de la CFR au 31/12/2005, du résultat de ses opérations et de l'évolution du flux de trésorerie pour l'exercice et ce, conformément aux principes comptables universellement admis.

IV- LE PROJET

4.1 Conception et bien fondé du projet

4.1.1 Un des problèmes majeurs du secteur routier au Maroc est le faible taux d'accessibilité rurale. La plupart des routes desservant la population rurale sont non revêtues et dans leur majorité sont de simples pistes avec peu ou pas d'aménagement ; de plus les standards techniques de ces routes sont très bas et constituent les causes principales des coupures fréquentes de routes ; ces routes deviennent très vite impraticables en raison des intempéries et détériorations dues au trafic.

4.1.2 Avec la construction et l'aménagement de 11 240 km de routes rurales, le PNRR1 a substantiellement contribué en 2005 à lever cette contrainte pour plus de 2,9 millions de population en leur offrant un taux d'accessibilité de 54%. Ce taux reste insuffisant au regard des besoins des populations. C'est ainsi que le deuxième programme (PNRR2) a été conçu et a abouti à la nécessité de réaliser l'aménagement de 15 560 km de routes complémentaires, réparties en moyenne à 65% de pistes revêtues et 35% de pistes en terre; il constitue une suite logique du PNRR1 et permettra la connexion de plus de 80% de la population rurale aux routes praticables en tout temps et, l'amélioration des conditions de vie de ces populations en leur offrant un meilleur accès aux services socio-éducatif et de santé, ainsi que la levée des contraintes majeures au développement agricole et la réduction de la pauvreté.

4.1.3 Le PNRR2 est conçu à partir des leçons tirées du PNRR1. L'approche participative a été privilégiée tant au niveau des collectivités locales, des élus qu'au niveau de la société civile. Les principaux critères ayant guidé la définition de ce programme sont l'accessibilité des populations rurales à un réseau routier circulaire en tout temps, (densité de population à désenclaver) ainsi que la résorption des disparités régionales entre les provinces du Royaume. La conception technique a été menée en prenant en compte les enseignements tirés de l'expérience des travaux réalisés dans le cadre du PNRR1, ainsi que l'aspect spécifique à chaque zone, notamment en ce qui concerne le volet environnemental.

4.1.4 Le projet a fait l'objet d'études économiques appropriées et d'études techniques. Ces études ont démontré l'intérêt du PNRR2 et ont permis également d'arrêter les linéaires à aménager en pistes revêtues et en pistes en terre, suivant une analyse multicritère, basée principalement sur le diagnostic de l'état initial du tronçon, le critère d'accessibilité et l'aspect environnemental et social de la zone concernée. L'optimisation de la nature et de la structure de la chaussée de piste a intégré le volet durabilité de l'ouvrage, en tenant compte de l'aspect entretien et des ouvrages d'assainissement. Le programme a également été élaboré après une consultation élargie aux bénéficiaires, aux élus locaux, aux représentants de coopératives agricoles et aux transporteurs dans chaque province.

4.1.5 Sur le plan structurel et géométrique, les pistes ont été dimensionnées en utilisant l'Instruction n° 451-83 du 6 décembre 1982 applicable aux travaux routiers courants réalisés en assises non traitées et le catalogue de conception des routes économiques à faible trafic (REFT). Le principe étant la construction de chaussées souples aux assises réalisées avec des graves naturelles, concassées ou semi-concassées et stabilisées mécaniquement. Pour la détermination des épaisseurs à mettre en place, la méthodologie met en équation la classe de la plate forme tenant compte de la portance du sol support (CBR)¹, et la classe du trafic observé, soit la classe T4².

4.1.6 Sur le plan de l'aménagement et au regard des reliefs traversés par les tronçons retenus, la piste en terre présente en section courante un profil en travers constitué d'une chaussée de 4 mètres en toit de 2,5% de pente, bordée de part et d'autre d'accotement de 1 mètre avec une pente de 4% vers l'extérieur. Quant à la piste revêtue, le même profil en travers type est adopté avec un revêtement de la chaussée en bicouche et un taillage des pentes de talus visant la stabilité de la structure. Sur le plan structurel, les pistes en terre auront des épaisseurs successives de 20 cm de couche de fondation en GNF³ et 20 cm de couche de base en GNB⁴. Les pistes revêtues auront une structure composée d'une couche de fondation en GNF de 20 cm suivie d'une couche de base en GNA⁵ de 15 cm d'épaisseur, surmontée d'un bicouche.

4.1.7 Le monde rural étant caractérisé par une zone à relief vallonné et montagneux, le projet prévoit, pour faciliter les écoulements des eaux des oueds⁶ aux régimes irréguliers, des ouvrages principalement d'assainissement le long des tracés, afin d'assurer une continuité des activités et des déplacements (personnes, troupeaux d'animaux ...) dans la zone du projet. Ces petits ouvrages sont du type dalots, ouvrages busés ou dalles submersibles au droit des points bas (oued) et assurent l'assainissement transversal de la piste. La détermination des gabarits de ces ouvrages a été faite en tenant compte des études hydrauliques des bassins versants de la zone d'influence du projet. Ceci a pour but d'éviter le risque de voir l'ouvrage construit constituer un obstacle à

¹ CBR : Californian Bearing Ratio= Indice de portance du sol support mesuré par l'essai de poinçonnement.

² La classe T4 est adoptée en général pour le dimensionnement des pistes rurales. Cette classe est la plus faible des classes trafics prévues dans le catalogue de dimensionnement. Elle est équivalente à 5 véhicules poids lourds par jour. Un PL = Camions de 13 tonnes à l'essieu.

³ GNF Grave naturelle non traitée pour couche de fondation de granulométrie 0/40 ou 0/60

⁴ Grave naturelle non traitée pour couche de base de 0/31,5 (concassée à 30% au minimum)

⁵ Grave naturelle non traitée pour couche de base de qualité supérieure de granulométrie 0/31,5 (concassée à 100%).

⁶ Oued = rivière au régime irrégulier très réponde en Afrique du Nord. Sec en été et en crue en hiver (coupure) en raison de la topographie chahutée du relief et de la pluviométrie imprévisible caractérisant la région.

l'écoulement naturel des eaux de pluies. Outre l'assainissement du réseau routier rural, ces ouvrages permettront d'éviter l'isolement des villages par des coupures d'accès souvent rencontrées en hiver dans ces zones. Pour l'assainissement longitudinal et la collecte et l'évacuation des eaux de surface, des fossés bétonnés sont prévus le long des cotés extérieurs des pistes. Les talus seront taillés et réglés de manière à faciliter le ruissellement et à assurer une stabilité à long terme de la piste.

4.1.8 La réalisation des pistes est soumise à des analyses préalables des matériaux locaux, extraits des carrières et testés physiquement et mécaniquement en laboratoire. La mise en place de ces matériaux est suivie également par des contrôles périodiques et inopinés, tant pour les matériaux des couches de chaussée que pour les bétons hydrauliques, pour s'assurer d'une mise en œuvre conventionnelle (épaisseur des couches, compacité > 95% OPM (Optimum Proctor) pour la GNF et plus de 98% OPM pour la GNA et GNB).

Les indicateurs de suivi

4.1.9 Pour permettre un suivi permanent et régulier de l'exécution du PNRR2 et du réseau routier rural marocain en général, il a été mis en place un système mettant en équation plusieurs éléments et données recueillis sur le terrain et donnant des indications appréciables sur principalement l'amélioration de l'accessibilité et la réduction de la disparité régionale en matière de désenclavement. Ainsi, pour la mesure de l'impact du PNRR2 en termes d'accessibilité, le calcul de l'Indice National d'Accessibilité aux Routes Rurales (INARR) a été mis au point. L'INARR représente le pourcentage de la population desservie ; il est défini comme étant le rapport de la population rurale ayant un accès de moins d'un kilomètre à une route praticable tout temps et de la population rurale totale ; seules les populations des douars⁷ ayant plus de 50 ménages, sont considérées. Quant à l'aspect des disparités régionales, l'Indice Différentiel d'Accessibilité (IDA) mesure la différence d'accessibilité entre les provinces, il est défini comme étant le rapport entre l'indice d'accessibilité des dix provinces ayant les niveaux les plus bas et l'indice d'accessibilité des dix provinces ayant les niveaux les plus élevés.

Expériences antérieures dans le secteur

4.1.10 La Banque capitalise une expérience appréciable en matière de projets d'investissement au Maroc dans le domaine des transports. En effet, les interventions antérieures de la Banque au Maroc, dans le secteur des transports ont consisté en l'octroi du premier prêt pour le financement du Programme de Routes Secondaires et tertiaires (PRST) ce qui a permis de construire et d'aménager un linéaire important de routes rurales, un deuxième prêt approuvé en octobre 1987 pour le financement du Programme Sectoriel des Transports (PST) qui a concerné les trois modes de transports (terrestre, aérien et maritime), visant la mise à niveau et le renforcement du secteur. La Banque est également intervenue dans le financement du deuxième et du troisième projet routier respectivement en 1991 et 1994 avec la DRCR comme agence d'exécution; le 3^e projet a connu un certain retard dans son exécution à cause de difficultés liées aux acquisitions notamment du fait d'une part, de la multiplicité et de l'atomicité de certaines opérations, et d'autre part de la dispersion des agences d'exécution décentralisées. Par ailleurs, l'utilisation du compte spécial a parfois posé des problèmes liés au mécanisme d'alimentation du compte. Aujourd'hui, l'Administration marocaine a une parfaite maîtrise des règles et procédures de la Banque en la matière. La performance dans l'exécution des projets de transport au Maroc est jugée satisfaisante ; l'exécution du présent projet bénéficiera des enseignements tirés de ces expériences.

4.1.11 Le présent projet constitue une continuité logique de la participation de la Banque dans le financement des projets de routes au Maroc. La portée sociale que revêt le présent projet et sa

⁷ Douar mot d'origine arabe signifiant un ensemble de maisons formant un petit village

concentration particulière sur les populations du monde rural au Maroc, lui confèrent un grand intérêt et une priorité de premier ordre. La réalisation du PNRR2 ne devra pas connaître de difficultés de gestion dans la mesure où, les principaux cadres de la CFR et de l'Unité de Gestion du Projet (UGP) sont issus du secteur routier en général (DRCR) et ont participé à la mise en œuvre et à l'achèvement des projets financés par la Banque. Tous les enseignements et leçons tirés des expériences antérieures vont permettre d'éviter les problèmes d'exécution rencontrés par le passé et seront pris en compte dans la réalisation du présent projet. En outre, une mission de lancement est prévue en vue de reprendre avec la CFR les dispositions de mise en œuvre des règles de la Banque en matière d'acquisition et de décaissement.

4.1.12 La conception du PNRR2 a largement bénéficié des enseignements de l'exécution du PNRR1 qui avait été conçu relativement à la hâte, sur la base des connaissances du monde rural découlant du recensement de la population de 1992. Les contraintes liées à la programmation (priorité aux opérations prêtes sans tenir compte du critère d'accessibilité et de l'équilibre régional) devront être évitées dans le cadre de la réalisation du PNRR2 dans la mesure où, les résultats du recensement de 2004 donnent des informations plus fiables et par conséquent, une connaissance précise de l'état actuel du monde rural. Une consultation de la base avait été au préalable menée par les autorités locales, en donnant la décision finale pour les aménagements prévus (type d'aménagement, emplacement etc...) à la population directement concernée. En effet, la conception du PNRR2 est basée sur : (i) une rationalisation des choix des opérations à programmer ; (ii) une motivation des collectivités locales et une intégration des bénéficiaires dans la mise en œuvre du programme ; (iii) un montage financier optimal et ; (iv) un développement du sens de propriété des routes rurales chez les partenaires locaux pour une meilleure exploitation et une garantie de sauvegarde de ce patrimoine.

4.2 Zone du projet et bénéficiaires

Zone de projet

4.2.1 Le PNRR2 concerne toutes les provinces du Royaume. La zone d'influence du projet s'étend par conséquent sur tout l'intérieur du Maroc et plus particulièrement sur les régions à vocation principalement agricole. Ces régions sont en générale enclavées au niveau de chaque province. Malgré les contraintes de l'enclavement et la vulnérabilité du secteur agricole aux aléas climatiques, la production agricole tirée annuellement de la zone du projet a un impact considérable sur l'évolution du PIB et sur la situation économique des ménages, du fait de l'importance de la population active employée dans le secteur et de la structure de consommation de la population notamment rurale marquée par la consommation des produits locaux. L'activité agricole dans la zone du Programme participe à hauteur de 14% en moyenne dans la formation du PIB, ce qui fait d'elle une région clé de l'économie marocaine. L'agriculture dans les zones rurales au Maroc comprend une grande composante traditionnelle dominée par les céréales et les cultures vivrières, une composante de cultures irriguées réalisées par les grandes fermes produisant principalement les céréales et la betterave sucrière et une autre composante fournissant de produits à grande valeur ajoutée : les fruits frais et les légumes. Au cours des dix dernières années, la valeur ajoutée agricole a varié de 36,6 à 65 milliards de dirhams. Ce secteur emploie 44,4% de la population active occupée totale au niveau national et 80,9% au niveau rural.

4.2.2 La production issue de la zone du PNRR2 contribue largement non seulement à la couverture de la demande alimentaire (dans les céréales, les fruits et légumes, le lait et dérivés, les viandes) mais également aux échanges extérieurs. Au cours de la période 1990-2000, les exportations agricoles ont représenté une part de près de 17% en moyenne des exportations totales. Le marché de l'Union européenne absorbe 76% des exportations agricoles du Maroc. Le développement de ce secteur est entravé par plusieurs contraintes, notamment sa vulnérabilité aux aléas climatiques, l'isolement du monde rural et l'insuffisance d'infrastructures de transport, l'exiguïté et le morcellement des exploitations ; la faible productivité des pâturages et des forêts, la

dégradation de la qualité de l'eau et l'accélération de l'envasement des barrages causées par la surexploitation des ressources naturelles. L'économie rurale dans cette zone est de type familial, caractérisée par une forte dépendance du secteur agricole. La majorité des exploitants vivent au niveau de la semi-subsistance, les revenus familiaux tournent autour de 350 à 2.600 DH mensuellement.

Bénéficiaires du projet

4.2.3 La population concernée par les retombées directes et indirectes du PNRR2 est l'ensemble de la population rurale enclavée du Maroc qui avoisine les 3 millions dont plus de 80% sont des paysans agriculteurs. A ce titre, le projet de la Banque va contribuer à la création des conditions de développement du secteur agricole en offrant aux paysans une infrastructure routière utilisable en tout temps pour écouler leurs produits en toute sécurité, sans surcoût ni de délai indéfini du transport. Les agriculteurs de la région bénéficieront des facilités d'acheminement et d'exportation qu'offre le projet et pourront augmenter leur revenu. Le PNRR2 va également offrir des emplois supplémentaires aux populations rurales caractérisées par un taux de chômage des plus élevés du Maroc. La réalisation du projet améliorera le bien-être de la population riveraine en rapprochant les services sociaux qui vont être plus performants. Les services de santé et d'éducation seront plus accessibles par la mobilité qu'offre cette infrastructure vitale. Le taux d'analphabétisme devrait baisser d'une façon substantielle à la fin du projet et l'accès aux soins sera nettement amélioré.

4.3 Contexte stratégique

4.3.1 Le PNRR2 est un levier économique de premier plan dans la réalisation des objectifs de l'Initiative Nationale du Développement Humain (INDH) et de l'équilibre du développement économique entre les provinces du Royaume. En effet, l'INDH lancée par Sa Majesté le Roi en 2005, vient renforcer la lutte contre la pauvreté et l'exclusion sociale. Elle se singularise par une démarche basée sur le ciblage des zones géographiques et des catégories les plus pauvres ainsi que sur une approche participative des populations visant une meilleure appropriation et viabilité des projets et des interventions. Les axes de développement retenus par le Gouvernement dans le cadre du Plan présenté en 2002 s'appuient particulièrement sur le soutien important que constitue le secteur des transports au développement économique et social du pays. Ils visent entre autres à jeter les bases d'une meilleure insertion de l'économie nationale et une mise en valeur des potentialités de l'intérieur du pays et particulièrement des zones rurales

4.3.2 Les principaux éléments du programme de développement du Gouvernement ont été présentés à la Chambre des Représentants le 21 novembre 2002. Les objectifs généraux de l'action du Gouvernement sont : l'amélioration de la condition économique et sociale du citoyen et le positionnement du Maroc sur la scène politique et dans l'économie mondiale. L'élaboration du programme du Gouvernement a été guidée par plusieurs préoccupations majeures notamment: i) la réalisation d'une croissance économique forte d'au moins 6% par an pour créer des emplois, alléger la pauvreté et rehausser durablement le niveau de vie de la population et ; ii) la promotion d'une politique de développement social visant à réduire notablement la pauvreté et les disparités sociales persistantes.

4.3.3 Dans cette perspective, le programme du Gouvernement s'articule autour de quatre grands axes principaux, à savoir : (i) l'édification de l'Etat de droit et la modernisation de l'administration publique ; (ii) le renforcement et la modernisation des grands réseaux d'infrastructures et de superstructure ; (iii) la mise à niveau du tissu économique national, le soutien de l'entreprise marocaine et sa préparation à affronter les conditions de la concurrence ainsi que la modernisation des modes et des outils de production et ; (iv) la résorption accélérée des déficits sociaux à travers la mise en œuvre de la politique de proximité (c'est-à-dire la politique de lutte contre la pauvreté et les disparités sociales).

4.3.4 Ce programme consiste en la poursuite des réalisations d'envergure et des grands projets des réseaux d'infrastructures déjà engagés, ce qui permettra au Maroc, entre autres, d'améliorer le niveau de la valeur ajoutée des produits nationaux agricoles, halieutiques et industriels, ainsi que l'atténuation des disparités entre les zones rurales d'une part et d'autre part entre les zones urbaines et rurales. La plupart des activités locales sont tributaires du transport routier, notamment le secteur agricole qui souffre des contraintes de communication, dans la distribution des produits aux zones urbaines et aux ports pour l'exportation. Le Gouvernement entend répondre à cette demande de transport en milieu rural en renforçant les capacités de transport par le parachèvement du programme des routes rurales, dans le cadre d'une stratégie d'aménagement du territoire.

4.3.5 Au vu des enseignements de la précédente stratégie de Banque d'une part, et d'autre part des résultats du dialogue avec les autres partenaires au développement, la stratégie actuelle de la Banque s'appuiera essentiellement sur l'intensification de la croissance économique et la promotion du développement humain par la réduction des déficits sociaux dont l'ultime objectif est la réduction de la pauvreté et de l'exclusion. Le Document de Stratégie par Pays Axé sur le Résultat (DSPAR) de la Banque pour le Maroc pour la période 2007-2011 s'appuie entre autres, sur le pilier II relatif au développement et à la mise à niveau des infrastructures économiques et de l'entreprise. Ce pilier va constituer le socle autour duquel vont s'organiser toutes les activités de la Banque au Maroc dont l'objectif majeur sera de contribuer concrètement à la réalisation d'une croissance économique forte et durable capable de réduire sensiblement le chômage, la pauvreté et les déficits sociaux, notamment en milieu rural.

4.3.6 La réalisation du PNRR2 contribuera d'une manière significative à l'amélioration du niveau de vie des populations, notamment rurales, et la réduction du chômage en soutenant le développement économique du pays et plus particulièrement le secteur agricole. Pour la Banque, le programme de développement mis en œuvre par le Gouvernement depuis novembre 2002 est cohérent et pertinent au regard des contraintes et des domaines de développement potentiel d'une croissance forte et durable. Le programme a bien identifié les principales actions susceptibles de minimiser les contraintes de l'économie en vue de valoriser de manière optimale son potentiel de développement économique et social. De ce point de vue, l'action de la Banque est tout à fait conforme à la stratégie de développement qu'elle entend mettre en œuvre au Maroc.

4.4 Objectifs du projet

Au niveau sectoriel, le PNRR2 vise la réduction de la pauvreté en milieu rural et la diminution des disparités régionales. L'objectif spécifique du Projet est de contribuer au désenclavement des populations rurales et l'amélioration des services de transport en milieu rural.

4.5 Description du PNRR2

4.5.1 Pour atteindre ses objectifs, le PNRR2 assurera les réalisations d'un linéaire total de 15.560 km de routes rurales soit l'aménagement de 9742 km en pistes revêtues et 5818 km en pistes en terre durant la période 2005-2015, à raison de 1 500 km par an. Ce programme est subdivisé en deux tranches de 7 780 km chacune ; la première s'étalant de 2005 à 2010 et la seconde de 2011 à 2015.

4.5.2 Plusieurs activités de la première tranche du PNRR2 ont déjà connu un début d'exécution, notamment ceux financés par les autres bailleurs de fonds qui ont d'ailleurs tous signé leurs accords de prêts avec le Gouvernement. Il s'agit de la Banque mondiale, la BEI, l'AFD, le FADES et l'OPEP. Les composantes du projet financées par la Banque devront connaître un début d'exécution vers la fin 2007.

4.6 Description du projet financé par la Banque

Les routes rurales du programme qui feront l'objet du financement de la Banque font partie de la première tranche du PNRR2 et sont présentées en annexes 4 et 5. Sur le linéaire financé par la Banque, environ 65% des routes rurales sont à aménager en pistes revêtues et 35% en pistes en terre. L'intervention de la Banque concernera l'aménagement de 460 km de pistes revêtues d'une plate forme de 6 mètres de large dont 1 mètre d'accotement de part et d'autre avec le revêtement par un bicouche sur 4 mètres de large de la bande centrale, l'aménagement de 226 km de pistes en terre de même largeur mais avec un compactage intensif de la couche finale de la plate forme et, la construction d'ouvrages d'assainissements et la mise en place d'équipements de signalisation. Pour un assainissement des pistes ainsi aménagées, des ouvrages de types dalots, ouvrages busés et dalles submersibles seront construits pour drainer les eaux des oueds de la région dont les régimes sont très irréguliers.

4.7 Composantes du projet financé par la Banque

La participation de la Banque au financement du projet portera sur : (i) l'aménagement de 460 km en pistes revêtues et de petits travaux connexes ; (ii) l'aménagement de 226 km en pistes en terre et ; (iii) la coordination et le contrôle des travaux, ainsi que l'audit du projet.

4.8 Description des activités du projet financé par la Banque

Travaux d'aménagement de pistes revêtues et de pistes en terre

4.8.1 Les travaux d'aménagement des pistes revêtues comprennent la mise en place d'une couche anti-contaminante, d'une couche de forme, d'une couche de fondation en GNF de 20 cm, d'une couche de base en GNB de 15 cm et d'un revêtement en bicouche. Les accotements sont également réalisés de part et d'autre de la chaussée, par la fourniture et la mise en place des matériaux de rechargement sur les largeurs prescrites par le profil en travers type soit 1 mètre en section courante.

4.8.2 Les travaux d'aménagements des pistes en terre consistent en la mise en place successive d'une couche anti-contaminante, d'une couche de forme, d'une couche de fondation en GNF de 20 cm d'épaisseur et d'une couche de base en GNA de 20 cm d'épaisseur.

4.8.3 Les travaux de préparation des emprises sont systématiques et exécutés en amont de toute opération, qu'il s'agisse de pistes revêtues ou de pistes en terre. Ces travaux préparatoires comprennent les travaux de terrassements (déblais ou remblais), l'exécution de fossés bétonnés, le réglage des talus et le compactage du fond de forme.

Les ouvrages d'assainissements

4.8.4 L'assainissement des pistes est assuré par de petits ouvrages hydrauliques en forme de dalots, buses armées ou dalles submersibles. Leur exécution nécessite des terrassements pour fouilles d'ouvrages, la réalisation des fondations, la mise en place de gabions et, la construction de l'ouvrage.

Travaux connexes

4.8.5 L'acquisition et mise en place des équipements de signalisation (580 panneaux de signalisation verticale) et les travaux d'aménagement connexes (30 abris bus pour voyageurs, 16 points d'eau et, aménagements de sécurité au niveau des établissements scolaires par notamment : (i) la construction de 12 murs de clôture d'écoles ; (ii) la réalisation de passages protégés pour les écoliers et ; (iii) l'aménagement de trottoirs au droit de ces établissements.

Contrôle et suivi des travaux

4.8.6 La supervision et le suivi travaux seront assurés par des équipes composées d'experts et techniciens spécialisés évoluant dans les représentations de la DRCR à travers les régions et provinces (DRE/DPE). Leur mission consistera notamment à programmer et gérer les marchés, surveiller les travaux, s'assurer de la qualité des matériaux de construction et des ouvrages d'assainissement (remblais, déblais, corps de chaussée, buses bétonnées, béton hydraulique et béton armé) et à préparer les rapports d'activités du projet. L'ensemble des documents produits par les DPE/DRE sont transmis à l'UGP pour vérification, approbations et signature. Les DPE/DRE s'appuieront sur les services des laboratoires géotechniques qui auront la charge de la mission de contrôle géotechnique des travaux, et qui seront engagés à l'échelle des régions et provinces, pour la durée du PNRR2. Cette composante prend également en compte les études éventuelles avérées nécessaires pour des problèmes techniques ponctuels, comme des instabilités de terrain qui surviendraient lors des travaux ou des aspects environnementaux à détailler.

Audit

4.8.7 Un audit des comptes sera effectué annuellement par un bureau spécialisé conformément aux directives de la Banque. Ledit audit concerne toutes les opérations du PNRR2. Les prestations de cet audit sont financées par l'AFD.

4.8.8 Dans le cadre des composantes financées par les autres bailleurs de fonds, un appui institutionnel à la CFR et à la DRCR a été prévu, eu égard à la création récente de la CFR et à l'envergure de sa mission (PNRR), ainsi qu'aux enseignements tirés de l'exécution du PNRR1. En effet, il s'est avéré utile et nécessaire de doter la CFR et la DRCR d'outils et de supports lui permettant d'assurer la gestion du réseau des routes rurales, avec des compétences appropriées. Pour ce faire, la composante appui institutionnelle consiste à :

- a) actualiser le guide de conception et de dimensionnement des routes rurales, qui permettra d'optimiser la conception future de ce type d'ouvrages au Maroc. La méthode actuellement adoptée (PNRR1) étant estimée trop pessimiste, dont les résultats sont par conséquent très onéreux (surdimensionnement des chaussées des routes en terre à faible trafic).
- b) développer un système de *suivi et d'évaluation* de l'atteinte des objectifs (impact sur l'accessibilité) et de la mise en œuvre du PNRR2 (y compris les routes améliorées en dehors du programme) à l'échelon provincial et communal ; *disséminer* des rapports réguliers sur l'avancement des réalisations du programme ainsi que sur ses résultats en termes d'accessibilité afin entre autres, de faciliter l'intégration des opérations de développement rural et de renforcer la participation des autorités et communautés locales ; *formuler* des propositions concrètes pour valablement préparer une prise en charge effective et durable des routes rurales locales par les communes et provinces et ; *renforcer* les capacités de la DRCR pour les évaluations environnementales et sociales des projets routiers.
- c) assister techniquement l'Unité de Gestion du Projet (UGP) par la mise à disposition d'experts spécialisés sur la durée du programme, pour traiter des questions ponctuelles liées aux aspects de comportement des chaussées souples, des dispositions environnementales et les techniques d'assainissements et d'entretien des chaussées souples. Son intervention pourra également concerner le traitement de cas spécifiques lié aux études ponctuelles de stabilité des pentes et d'études environnementales détaillées.

4.9 Impact sur l'environnement

Catégorisation

4.9.1 Le projet est classé en catégorie 2 selon les règles de la Banque en matière environnementale et ce, en raison des impacts négatifs directs et indirects relativement faibles. Le projet n'engendre pas d'expropriations ou de déplacement de la population, car la plupart des routes à aménager dans le cadre du PNRR2 ne suit que les emprises des pistes existantes. Il convient de noter que, bien que le financement de la Banque ne concerne que le financement d'une partie du PNRR2, les considérations environnementales et sociales portent sur la totalité du linéaire des routes rurales prévues dans le cadre de cette première tranche du Programme. Les services de la DRRCR ont acquis une expérience des procédures et directives des bailleurs de fonds dans le domaine de l'environnement et d'occupation des terrains. Le projet s'inscrit dans une démarche de développement durable et équitable du Maroc. Le plan de gestion environnemental et social se trouve en annexes 14.

Cadre politique, légal et administratif

4.9.2 La loi 12-03 du 12 mai 2003 sur les études d'impact a été adoptée au Maroc en décembre 2003. Cette loi ne traite que les grandes infrastructures routières, elle ne comporte donc pas des dispositions pour les routes rurales. Pour cette raison la DRRCR base son travail d'évaluation environnementale depuis 2004 sur son propre instrument, le manuel d'instructions environnementales, qui a été préparée dans le cadre du premier Programme National de Routes Rurales (PNRR1). Le manuel définit en détail, pour chacune des opérations, les étapes à suivre, les responsabilités et les outils d'évaluation. Une première évaluation environnementale est établie pour toutes les opérations prêtes du projet sous forme de Fiche d'Evaluation Environnementale Préliminaire (FEPP). Suivant ces résultats, il sera procédé soit à l'élaboration d'un Plan de Gestion Environnemental Spécifique (PGES) sommaire, si les impacts sont temporaires ou peu importants, soit au lancement d'une évaluation environnementale détaillée et à la réalisation d'un PGES exhaustif, si les impacts sont importants. Dans le cas où le projet traverse ou risque d'affecter une zone naturelle sensible ou protégée, une expropriation ou une déforestation, il est indispensable d'effectuer une étude environnementale détaillée. La Direction Régionale de l'Équipement (DRE) intègre l'évaluation des aspects environnementaux, selon le manuel, dans les études de préparation des opérations. La Division des Etudes et des Travaux Neufs (DETN) de la DRRCR valide leur décision. La loi n° 7-81 du 6 mai 1982, relative à l'expropriation pour cause d'utilité publique et l'occupation temporaire déterminent les modes d'acquisition. Cette loi prévoit deux modalités d'acquisition de la propriété pour l'expropriant : soit l'acquisition à l'amiable, soit par voie d'expropriation. La procédure légale d'expropriation qui se déroule en deux phases, administrative et judiciaire, prévoit un transfert de propriété après une indemnisation du propriétaire exproprié. La responsabilité pour l'expropriation est du ressort de la Direction de Routes et de la Circulation Routière (DRRCR).

Les impacts du projet

4.9.3 Le projet présente des impacts positifs pour la population des zones traversées, à savoir: (i) amélioration de l'accessibilité rurale et des échanges commerciaux, donc une amélioration de la qualité de vie de la population; (ii) mise en place de dispositifs et de mesures d'accompagnement pour renforcer la sécurité routière notamment aux voisinages des établissements scolaires ; (iii) réduction des nuisances (pollution de l'air et bruit) pour les riverains ; (iv) augmentation de l'accès aux hôpitaux et écoles et donc réduction de la mortalité maternelle et augmentation de la scolarité primaire, en particulier pour les filles, par la mise en œuvre de routes praticables de tout temps et ; (v) création d'emplois pendant la phase de construction et dans la phase d'exploitation.

4.9.4 Les impacts négatifs dans la phase de construction sur le milieu naturel sont en premier lieu les impacts d'un chantier classique de construction de route: bruit et vibrations, les émissions de poussière et de gaz, des accidents possibles avec des produits dangereux, fuites des matières de production etc. Les impacts négatifs sur le milieu humain, telles que vibrations et émissions, constituent des effets qui pourraient avoir une influence sur la santé des riverains ou ouvriers. La circulation avec des camions et engins de chantier pourra également causer des accidents.

4.9.5 Les impacts négatifs dans la phase d'exploitation sur le milieu naturel constituent un risque pour les oueds par une pollution accidentelle (déversement de produits dangereux sur la chaussée) et les phénomènes d'érosion, notamment au niveau des ouvrages hydrauliques.

Mesures d'atténuation du projet

4.9.6 Les mesures prises dans la phase de construction concernent en premier lieu les mesures de précaution relatives à l'installation et l'exploitation de chantiers notamment : (i) l'installation de chantier et des routes d'accès correspondantes loin des secteurs sensibles et d'habitations ; (ii) la mise en place de dispositifs particuliers pour stocker les produits dangereux en limitant les risques pour l'environnement et ; (iii) l'organisation du fonctionnement du chantier selon les règles connues de la protection de l'environnement. Les impacts négatifs des travaux de construction seront atténués en suivant les "Procédures environnementales et les bonnes pratiques" décrites dans le manuel pratique d'instructions environnementales. Les marchés comprendront toutes les dispositions requises pour limiter les inconvénients liés aux travaux comme: (i) des voiries réservées pour maintenir la libre circulation des populations locales, du bétail et des engins agricoles, (ii) le maintien des réseaux agricoles de drainage et d'irrigation pendant le chantier, et (iii) l'indemnisation au titre des pertes de récolte ainsi qu'en cas de dégâts ou de pertes de production à cause des travaux.

4.9.7 Les mesures à prendre en phase d'exploitation sont une maintenance opportune et continue pour contrôler l'érosion et le drainage le long de la route, de remédier aux dégradations de la couverture végétale et de limiter les risques d'accident et les risques d'incendie. Le coût total des mesures pour la protection de l'environnement s'élève à environ 2 millions de DH ; ce coût est pris en compte dans le cadre du projet.

4.9.8 En évaluant les impacts positifs et les impacts négatifs du projet et au vu des mesures d'atténuation du projet que le Maître d'ouvrage s'est engagé à mettre en œuvre, il ressort que le projet est acceptable sur le plan environnemental. Les procédures de la surveillance environnementale pendant les travaux et en phase d'exploitation des réseaux sont spécifiées dans le Plan de gestion environnementale et sociale (PGES). Les mesures envisagées permettront de réduire et de compenser globalement les impacts négatifs du projet sur l'environnement.

4.10 Coût du projet

4.10.1 Le coût total estimatif TTC de l'ensemble du PNRR2 est de 11.230,00 millions DH soit l'équivalent de 882,7 millions d'UC. Le coût estimatif de la première tranche du Programme est de 7.125,00 millions MDH soit 560,14 millions d'UC. Les taxes s'élèvent à 750 millions DH soit l'équivalent de 59 millions d'UC est sont à la charge de la CFR.

4.10.2 Plusieurs bailleurs de fonds participent au financement de la première tranche du PNRR2 sur une base parallèle. Les conventions de financement entre la CFR et les autres bailleurs ont été signées et des copies de ces documents ont été transmises à la Banque. La participation du Gouvernement dans le financement de la première tranche du PNRR2 est de 59% du coût total du programme. Le tableau 4.1 présente le plan de financement de la première tranche du PNRR2.

Tableau 4.1 : Financement de la première tranche du PNRR2

Source de financement	Millions DH	Millions Euro	Millions UC	%
BANQUE MONDIALE	550	50,00	43,24	7,72
BEI	660	60,00	51,89	9,26
AFD	550	50,00	43,24	7,72
BAD	495	45,00	38,71	6,95
FADES	450	40,91	35,38	6,32
OPEP	225	20,45	17,69	3,16
S/Total financement extérieur	2 930	266,36	230,35	41,12
Fonds Hassan II	100	9,09	7,86	1,40
Collectivités locales	867	78,82	68,16	12,17
Budget de l'Etat et FSR	3 228	293,45	253,77	45,31
S/Total Financement Gouvernement	4 195	381,36	329,80	58,88
Total Général	7 125	647,73	560,14	100,00

Partie financée par la BAD

4.10.3 Le coût estimatif hors taxes du projet de la Banque s'élève à 542 372 676,00 DH soit l'équivalent de 49 041 666,00 euros (42 632 323,00 UC). Les taxes s'élèvent à 75 932 175,00 DH soit l'équivalent de 6 327 682,00 UC et sont à la charge de la CFR. Les coûts ont été estimés sur la base des prix unitaires ou forfaitaires, en fonction des expériences passées dans l'exécution du PNRR1 et des derniers résultats des appels d'offres lancés en 2005 par la DRCR, pour des travaux similaires. Ces coûts unitaires comprennent en plus des travaux de chaussées, les coûts des ouvrages d'assainissement, les prestations de contrôle géotechnique et les coûts des petits travaux connexes (abris de bus, équipements de sécurité, signalisation, aménagement de point d'eau). Les imprévus physiques sont estimés à environ 10% des montants des prix de base. Les provisions pour imprévus financiers ont été estimées à environ 5% des coûts de base plus les provisions pour imprévus physiques. Les résumés des coûts estimatifs par composante et par catégorie sont donnés respectivement dans les tableaux 4.2 et 4.3 ci-après :

Tableau 4.2 - Résumé des coûts estimatifs du projet par composante

Composante	En milliers UC			En millier DH			En millier Euro		
	Dev	ML	Total	Dev	ML	Total	Dev	ML	Total
A- Construction									
A1- Aménagement pistes revêtues de 460,21 Km+travaux connexes	19265,694	8256,726	27522,420	245100,088	105042,895	350142,982	22162,099	9498,042	31660,141
A2- Aménagement de 226,72 km pistes en terre	4195,692	1798,154	5993,845	53378,009	22876,289	76254,298	4826,472	2068,488	6894,960
A3- Contrôle géotechnique	0,000	1173,069	1173,069	0,000	14923,905	14923,905	0,000	1349,429	1349,429
Total A	23461,386	11227,949	34689,335	298478,096	142843,089	441321,186	26988,571	12915,959	39904,529
B- gestion									
B1- Coordination et supervision des travaux	0,000	2188,298	2188,298	0,000	27839,750	27839,750	0,000	2517,287	2517,287
B2- Audit technique et financier	22,090	14,726	36,816	281,026	187,351	468,377	25,411	16,940	42,351
Total B	22,090	2203,025	2225,114	281,026	28027,101	28308,127	25,411	2534,227	2559,638
Total général coûts de base (A+B)	23483,475	13430,974	36914,449	298759,123	170870,190	469629,313	27013,981	15450,186	42464,167
Imprévus physiques	2346,691	1341,993	3688,684	29854,835	17072,968	46927,803	2699,492	1543,748	4243,240
Imprévus financiers	1290,928	738,262	2029,190	16423,321	9392,240	25815,561	1485,007	849,252	2334,259
Total imprévus	3637,619	2080,255	5717,874	46278,156	26465,208	72743,364	4184,499	2393,000	6577,499
Total général	27121,095	15511,228	42632,323	345037,279	197335,397	542372,676	31198,480	17843,186	49041,666

Tableau 4.3 - Résumé du coût du projet par catégorie de dépense

Catégories	En millier d'UC			En millier DH			En millier d'Euros		
	Dev	ML	Total	Dev	ML	Total	Dev	ML	Total
A- Travaux	23461,386	10054,880	33516,265	298478,096	127919,184	426397,281	26988,571	11566,530	38555,101
B- Services	22,090	3376,094	3398,184	281,026	42951,006	43232,032	25,411	3883,656	3909,067
Coûts de base	23483,475	13430,974	36914,449	298759,123	170870,190	469629,313	27013,981	15450,186	42464,167
Imprévus physiques	2346,691	1341,993	3688,684	29854,835	17072,968	46927,803	2699,492	1543,748	4243,240
Imprévus financiers	1290,928	738,262	2029,190	16423,321	9392,240	25815,561	1485,007	849,252	2334,259
Total général	27121,095	15511,228	42632,323	345037,279	197335,397	542372,676	31198,480	17843,186	49041,666

4.10.4 Le tableau 4.4 ci-dessous présente les coûts estimés par catégorie et par source de financement et montre que le montant de participation de la Banque est de 38 711 287,00 UC équivalent à 44 531 141,00 euros, soit un pourcentage d'environ 90,8 % du coût total hors taxes du projet.

Tableau 4.4 - Source de financement (en millier d'UC)

Sources	Devise	ML	Coût total	% du total
BAD	27097,901	11613,386	38711,287	90,80
AFD	23,194	15,463	38,657	0,09
Gvt	0,000	3882,380	3882,380	9,11
Total	27121,095	15511,228	42632,323	100,00

4.11 Calendrier des dépenses et sources de financement et

4.11.1 Les sources de financement ainsi que le calendrier de dépenses du projet, sont indiqués dans les tableaux ci-dessous :

Tableau 4.5 - Calendrier de dépense par composante (en millier d'UC)

Composante	2006	2007	2008	2009	2010	Total
Construction et contrôle	134,674	134,674	12017,408	12017,408	15753,863	40058,027
Gestion	253,564	253,564	760,692	760,692	507,128	2535,640
Audit	7,731	7,731	7,731	7,731	7,731	38,657
Total	395,969	395,969	12785,831	12785,831	16268,722	42632,323
%	0,93	0,93	29,99	29,99	38,16	100,00

4.11.2 Les activités du projet liées à la préparation des dossiers d'appel d'offres ont démarré en 2006. Les prestations de recherche de gîtes à matériaux ainsi que leurs analyses et estimations de quantités devront commencer en début du second semestre 2007. L'achèvement du projet étant fixé au 31 décembre 2010.

Tableau 4.6 - Calendrier de dépense par source de financement (en milliers d'UC)

Source de financement	2006	2007	2008	2009	2010	Total
BAD			11613,386	11613,386	15484,515	38711,287
AFD	7,731	7,731	7,731	7,731	7,731	38,657
Gvt	388,238	388,238	1164,714	1164,71388	776,476	3882,380
Total	395,969	395,969	12785,831	12785,831	16268,722	42632,323
%	0,93	0,93	29,99	29,99	38,16	100,00

4.11.3 Il ressort des tableaux ci-dessus que le financement de la BAD s'élève à 38.711.287,00 UC soit 90,8 % du coût total hors taxes du projet, et la participation du gouvernement est de plus de 9%.

V- EXECUTION DU PROJET

5.1 Organe d'exécution

L'emprunteur

5.1.1 L'Emprunteur est la Caisse de Financement Routier (CFR) et le prêt est garanti par l'Etat du Maroc. La CFR est une entité dotée d'une personnalité morale lui permettant de contracter des prêts avec des bailleurs de fonds extérieurs. Ses ressources financières sont constituées de dotations du Budget de l'Etat, du Fonds Spécial Routier (FSR), du Partenariat (contributions des provinces, régions et collectivités locales) et d'emprunts contractés auprès de divers bailleurs de fonds. L'organigramme de la CFR est présenté en annexe 2.

L'agence d'exécution

5.1.2 Le programme de routes rurales confié à la CFR est mis en œuvre par la Direction des Routes et de la Circulation Routière (DRCR) ; celle-ci agit en qualité de maître d'ouvrage délégué de la CFR dans le cadre d'une convention signée avec l'Etat (Ministère des Finances et Ministère de l'Équipement et du transport). L'intervention de la DRCR est réalisée par le biais de l'Unité de gestion du projet (UGP) qui joue le rôle de coordination, et de ses services déconcentrés (Directions Régionales et Provinciales de l'Équipement DRE/DPE) qui assurent la surveillance et le suivi des réalisations sur le terrain. Les équipes de surveillance et de suivi des travaux sont composées d'un chef d'équipe (ingénieur génie civil), 2 techniciens (génie civil et topographe), 1 chauffeur (porteur) et d'un véhicule affecté en permanence à l'équipe. L'UGP est renforcée par une assistance technique devant entre autres, examiner les études spécifiques éventuelles liées à l'environnement, aux problèmes d'instabilité des terrains... Cette organisation permettra à la DRCR d'assurer sur le terrain le suivi de la réalisation des travaux, le contrôle technique y afférent, la détermination des métrés, la certification des travaux exécutés, ainsi que leur facturation. Dans ce cadre, l'UGP élabore les contrats, les rapports d'activités etc. L'UGP est dotée d'ingénieurs, de techniciens, et de comptables ayant une expérience confirmée pour avoir participé et géré des travaux similaires. L'organigramme de l'UGP est joint en annexe 3 Les compétences de toutes ces entités leur ont permis de jouer un rôle actif dans le suivi et l'exécution des précédents projets de construction de routes dont le dernier financé par la Banque est le troisième projet routier. Par ailleurs, la qualité des ressources humaines de l'UGP constitue un atout pour la maîtrise du projet au cours de sa phase d'exécution. Le succès des précédents projets et la bonne maîtrise de l'exécution, tant de point de vue de délai que de coût, témoignent de la grande expertise des différents services de la DRCR dans le domaine.

5.1.3 Dans le cadre du contrôle de la qualité des travaux, des laboratoires géotechniques spécialisés, public et privés, assureront le contrôle des réalisations. La vérification des comptes du projet sera assurée par un cabinet d'audit externe, dont les prestations sont financées par l'AFD.

5.1.4 L'UGP centralisera ainsi l'ensemble des documents relatifs au projet et assurera l'interface entre l'Administration marocaine et les bailleurs de fonds. Elle produira des rapports généraux d'avancement de l'exécution du PNRR2 dans sa globalité. L'approche de la Banque dans ce programme étant une approche projet, il est capital d'isoler les activités du projet de la Banque en produisant des rapports séparés, inhérents exclusivement aux tronçons financés par la Banque. Pour un meilleur suivi et transparence de l'intervention de la Banque dans le PNRR2, il sera demandé à l'UGP l'établissement de rapports semestriels de suivi du projet de la Banque. Ceci est une condition du prêt.

5.2 Calendrier d'exécution et de supervision

Le calendrier d'exécution du projet établi sur la base des durées élémentaires pour chacune des composantes, montre que l'exécution du projet s'étalera sur 4 ans à partir de la date d'approbation du prêt de la Banque. L'achèvement physique des travaux est prévu pour décembre 2010. Le planning d'exécution détaillé du projet financé par la Banque est donné en Annexe 8.

Tableau 5.1 : Calendrier indicatif d'exécution

Composante	Préparation DAO	Approbation DAO	Lancement AO	Choix et Approbation	Début travaux	Délais (mois)	Fin des travaux	Baill eur
A- Construction								
A1- Aménagement de 460,21 km de pistes revêtues et travaux connexes	Oct. 2006	Avril 2007	Juin 2007	Août 2007	Sept. 2007	39	Déc. 2010	BAD
A2- Aménagement 226,72 km piste en terre	Oct. 2006	Avril 2007	Juin 2007	Août 2007	Sept. 2007	28	Janv. 2010	BAD
A3- Contrôle géotechnique travaux	Oct. 2006	Avril 2007	Juin 2007	Juillet 2007	Août 2007	39	Mars 2011	Gvt
B- Gestion								
B1- Coordination et supervision,	Nov. 2005	Déc. 2005	Février 2006	Avril 2006	Juil. 2006	48	Juil. 2011	BM
B2- Audit	Mai 2005	Août 2005	Nov. 2005	Janvier 2006	Juin 2006	60	Mars 2011	AFD

5.3 Supervision

Le calendrier des activités de suivi des composantes financées par la Banque se présente comme suit :

Tableau 5.2 : Calendrier des activités de suivi

Dates approximatives	Activité	Spécialité	Personnel BAD Hommes/semaine
2007	Mission de lancement conjointe (BAD/autres bailleurs de fonds)	Ingénieur civil Expert en environnement Chargé des décaissements Chargé des acquisitions	4/1
	Mission de supervision	Ingénieur civil	1/1
2008	Mission de supervision conjointe (BAD/autres bailleurs de fonds)	Ingénieur civil Expert en environnement	3/2
	Mission de supervision	Ingénieur civil Expert en acquisition Expert en environnement	3/2
2009	Revue à mi-parcours	Ingénieur civil Analyste financier Economiste des transports Expert en environnement Chargé des décaissements	5/2
	Mission de supervision	Ingénieur civil Expert en acquisition Expert en environnement	3/2
2010	Mission de supervision	Ingénieur civil Expert en acquisition Expert en environnement	3/2
	Mission d'achèvement	Ingénieur civil Expert environnement Analyste financier Economiste des transports	4/2

5.4 Dispositions relatives à l'acquisition des travaux et services

5.4.1 Toute l'acquisition des travaux financées par la Banque se fera conformément aux Règles de procédures pour l'acquisition des biens et travaux ou, selon le cas, aux règles de procédures de la Banque pour l'utilisation des consultants en utilisant les dossiers types d'appel d'offres appropriés de la Banque et celui approuvé par celle-ci. Le tableau 5.3 ci-après donne le détail des acquisitions.

Tableau 5.3 : Dispositions relatives à l'acquisition des travaux et services (en 10³ UC)

Composantes	Nombre de marchés	AON	Financements autres que BAD	Total
A- Travaux				
A1- Aménagement de 460,21 Km de pistes revêtues et travaux connexes	39	31.788,395 (31.788,395)		31.788,395 (31.788,395)
A2- Aménagement de 226,72 km de piste en terre	19	6.922,891 (6.922,891)		6.922,891 (6.922,891)
B- Gestion				
B1- Coordination et surveillance des travaux			2.527,485	2.527,485
B2- Contrôle géotechnique des travaux et études spécifiques	55		1.354,895	1.354,895
B3- Audit	1		38,657	38,657
Total	104	38.711,287 (38.711,287)	3.921,036	42.632,323 (38.711,287)

- Les chiffres entre parenthèses concernent les montants financés par la Banque

- Les financements assurés par les bailleurs de fonds autres que la Banque, concernent la coordination et la surveillance des travaux (Gvt), le contrôle géotechnique des travaux (Gvt) et l'audit technique et financier du projet (AFD).

5.4.2 Eu égard au nombre et à la dispersion des chantiers (58 marchés travaux), aux montants relativement faibles des marchés y afférents, ainsi que la qualification suffisante des entreprises nationales et locales marocaines, tous les travaux financés par la Banque dont les marchés ne dépassent pas le montant limite de 1,5 millions d'UC, seront attribués suite à des appels d'offres nationaux.

5.4.3 La nature des travaux (aménagement de piste revêtues et de piste en terre) et la répétition des opérations a conduit, pour l'exécution de la première tranche du PNRR2, les bailleurs de fonds à adopter un DAO type déjà approuvé pour toutes les opérations. Les services de la CFR procéderont à l'élaboration des documents conformément audit DAO type approuvé, la publication des AON, l'adjudication et la signature des marchés. Les bailleurs de fonds procéderont à posteriori aux différentes opérations de contrôle quant à la conformité de la procédure. Pour les acquisitions financées par la Banque et pour une cohérence de gestion de toutes les composantes du PNRR2, ce DAO type a été également approuvé par la Banque, dans le respect de la règle d'origine des biens, travaux et entrepreneurs.

5.4.4 Les services relatifs aux prestations de contrôle géotechnique des travaux, pourront concerner plusieurs opérations voisines (55 marchés) et seront attribués suite à des appels d'offres nationaux. Ces prestations de contrôle sont à la charge du Gouvernement.

5.4.5 Les rapports d'achèvement seront réalisés conjointement par la CFR et la DRCCR suivant un calendrier préétabli. Les audits externes seront effectués par le Bureau d'audit recruté à cet effet. Il y a lieu de préciser que l'ensemble des prestations d'audit sont financées par l'AFD. L'aspect acquisition fait également partie des prestations d'audit et sera effectué annuellement.

5.4.6 La procédure de choix sera basée sur la comparabilité des propositions techniques et la prise en considération de l'offre la moins disante.

Note d'information générale sur les acquisitions

5.4.7 Le texte d'une note d'information générale sur l'acquisition (NIGA) sera adopté avec la CFR lors des négociations et sera publié dans le "Development Business" dès l'approbation par le Conseil d'Administration de la proposition de prêt.

Procédures d'examen

5.4.8 Dans le cadre des acquisitions des travaux et à l'instar des autres bailleurs de fonds, le contrôle des acquisitions financées par la Banque se fera à posteriori. L'organe d'exécution devra conserver tous les documents ayant servis à la passation des marchés pour examen ultérieur par la Banque.

Lois et réglementations nationales

5.4.9 Les lois et réglementations nationales concernant la passation des marchés du Royaume du Maroc ont été examinées et jugées acceptables. En effet, depuis 1999, le cadre juridique et réglementaire tient compte des pratiques internationales; il fixe les conditions et les formes de passation des marchés et les dispositions relatives à leur contrôle et à leur gestion; l'appel à la concurrence est la règle de base. La structure de l'organisation est très décentralisée au niveau de la gestion technique et financière et les procédures sont claires; cependant, les délais pour l'approbation des marchés, la notification de l'ordre de service et les paiements des marchés exécutés sont encore estimés quelque peu longs.

5.4.10 Pour le présent projet, la CFR sera responsable de la passation des marchés de travaux et services. Les ressources, la capacité, l'expertise et l'expérience de la CFR ont été examinées et jugées adéquates. Les services de la DRCR préparent les DAO pour les travaux et le contrôle, font les publications des AO, évaluent les offres et établissent les marchés qu'ils transmettent à l'UGP pour examen. Les marchés sont approuvés par la CFR et transmis à la DRCR pour exécution. Le suivi de l'exécution des marchés sera assuré sur le terrain par les DRE/DPE et les décomptes établis par ces derniers puis examinés par l'UGP et transmis à la CFR pour approbation et paiement.

5.5 Dispositions relatives aux décaissements

5.5.1 Les différents services de la CFR impliqués dans l'exécution du projet bénéficieront d'une journée d'étude spécifique aux règles de procédures de la Banque notamment en matière de décaissement et d'acquisition.

5.5.2 Les méthodes de décaissements qui seront utilisées dans le cadre de ce projet sont la méthode la méthode du compte spécial et celle de paiement direct :

- a) La méthode du compte spécial sera utilisée pour toutes les dépenses liées aux travaux dont les montants sont inférieurs à 20 000 UC et dont la nature est jugée plus adaptée à cette méthode. A cet effet, la CFR est tenue de fournir la preuve de l'ouverture d'un compte auprès d'une banque commerciale acceptable par la Banque (ceci est une des conditions du prêt). Le compte spécial sera alimenté conformément aux procédures de la Banque sur la base d'un programme d'activités annuel, préalablement approuvé par la BAD. Une première avance d'un montant équivalent à six mois d'activités sera versée au compte spécial. Les reconstitutions du compte spécial seront autorisées après justification d'au moins 50% du dernier transfert et de la totalité des paiements précédents.
- b) La méthode de paiement direct sera utilisée pour le règlement des dépenses de travaux des entreprises dont les montants sont importants (généralement supérieurs à 20 000 UC).

5.6 Suivi et évaluation

5.6.1 La coordination est confiée au Chef d'Unité de Gestion du Projet. Les Services de gestion des marchés et celui du suivi des réalisations du PNRR2 sont constitués d'ingénieurs, de techniciens et de personnel administratif ayant une expérience confirmée pour avoir participé et géré des travaux similaires. L'UGP avec l'appui des services DRE/DPE (équipes de surveillance et de suivi des réalisations) supervise les aspects techniques et administratifs de l'exécution et, à la

charge de l'établissement des dossiers d'appels d'offres de travaux, l'administration des contrats et la supervision générale du projet.

5.6.2 La CFR, par le biais de l'UGP, transmettra à la Banque des rapports semestriels d'avancement des travaux. Ces rapports s'appuieront entre autres sur les données fournies par les rapports d'avancement des chantiers élaborés par les DRE/DPE et transcrites régulièrement dans le système de suivi du PNRR2 et de gestion des routes rurales, ainsi que les prestations des laboratoires.

5.6.3 Pour s'assurer d'une bonne exécution du projet et mettre à profit les enseignements tirés des interventions de la Banque dans le secteur, il est prévu une mission de lancement du projet. Dans ce cadre, il sera rappelé les méthodes d'acquisition et les dispositifs adéquats pour répondre aux exigences du projet en matière d'exécution. Il est également prévu une revue à mi parcours et des missions de supervision multidisciplinaires et régulières du projet, à raison de deux par an.

5.6.4 Pour le suivi des réalisations du PNRR2, le système de suivi et d'évaluation mis en place dans le cadre du programme et financé par la Banque mondiale, permettra de remonter l'information transmises des Régions et Provinces au niveau central (Ministère de l'Équipement et des Transports) pour compilation, analyse et décision. L'utilisation de cet outil efficace de gestion du réseau routier sera maintenue au-delà du PNRR2, pour : (i) le suivi de l'ensemble des routes locales ; (ii) leur prise en charge par les communes concernées (entretien) ; (iii) la proposition de solutions concrètes et durables et ; (iv) la programmation d'interventions appropriées, précises et ciblées.

5.6.5 A la fin de l'exécution du projet, l'UGP établira un rapport d'achèvement du projet suivant le canevas type de la Banque. Ce rapport constituera le document de référence qui servira à la préparation du rapport d'achèvement de la Banque.

5.7 Rapports financiers et audit

5.7.1 L'UGP, à travers ses deux services « gestion des marchés » et « suivi des réalisations du PNRR2 », est chargée de la tenue de la comptabilité et de faire ressortir les comptes du projet, conformément aux règles en la matière. La CFR et les services de la DRCR possèdent une grande expérience dans la gestion des projets et ont mis en place un système satisfaisant de traitement des informations.

5.7.2 L'audit des comptes du projet est assuré par un cabinet externe recruté par la CFR dont les prestations sont financées par l'AFD et couvrent les aspects financiers et techniques, ainsi que ceux liés aux acquisitions. Les rapports d'audit seront annuels et transmis à la Banque au plus tard six mois après la fin de chaque exercice.

5.8 Coordination de l'aide

5.8.1 Le programme PNRR2 est financé sur une base parallèle avec d'autres bailleurs de fonds. De ce fait, la Banque a attaché une attention toute particulière à la collaboration avec ses partenaires au cours des différentes phases de préparation du projet, notamment la Banque Mondiale. Cette coordination a été matérialisée par plusieurs rencontres techniques et des échanges d'informations et de documents sur les divers aspects du projet. La Banque poursuivra les échanges d'informations avec ces institutions, soit dans le cadre des missions de supervisions conjointes prévues dans le programme, soit par le biais de l'UGP.

5.8.2 Il convient de noter que tous les bailleurs de fonds participant au financement de la première tranche du PNRR2 ont déjà procédé à la signature de leurs conventions de prêts. Des copies signées des dites conventions ont été communiquées à la Banque.

VI- DURABILITE ET RISQUES DU PROJET

6.1 La durabilité de la première tranche du PNRR2 devrait être en premier lieu assurée par l'approche participative mise en œuvre pour la définition, le financement et la réalisation du Programme. La participation active des collectivités locales dans la sélection et le financement des projets de routes rurales devrait en effet contribuer à pérenniser les investissements réalisés en responsabilisant davantage les communes et autorités locales dans la gestion de leurs réseaux routiers locaux. En signant les conventions spécifiques avec le MET, ces collectivités se sont par ailleurs engagées à prendre les dispositions nécessaires relatives à l'entretien effectif des routes locales restées sous leur responsabilité.

6.2 Les risques liés à l'insuffisance de budgets alloués à l'entretien routier ont été minutieusement analysés par la Banque. Il ressort des premières évaluations détaillées conduites que les ressources futures allouées au FSR devraient être suffisantes pour lui permettre à la fois de remplir sa mission principale, qui est de couvrir les besoins d'entretien routier du réseau classé de l'Etat, et d'honorer la dette future de la CFR pour le financement de la première tranche du PNRR2.

6.3 La pérennité technique des sous-projets de routes rurales devrait être assurée par la qualité des études et procédures techniques, économiques, environnementales et sociales mises en œuvre pour la définition, l'exécution et la supervision desdits projets. La réalisation prochaine d'un guide complet d'évaluation et de conception des routes financé par le gouvernement, devrait permettre la mise au point de standards techniques et de méthodes de construction spécifiquement rationalisées et adaptées au contexte du PNRR2. La consolidation de l'ensemble des documents et procédures techniques développées pour le PNRR2 au sein de ce même guide devrait également faciliter son utilisation et son appropriation par l'ensemble des acteurs impliqués dans le Programme, et plus particulièrement par les bureaux d'études marocains. Cette consolidation permettra notamment de garantir que les contraintes environnementales et sociales sont constamment prises en compte et intégrées dans les études détaillées des sous-projets de routes rurales.

6.4 La pérennité financière du Programme devrait, quant à elle, être garantie par la programmation pluriannuelle mise en œuvre pour sa réalisation. Cette programmation pluriannuelle qui reposera sur l'allocation de crédits annuels de paiements et d'engagements sera en effet plus adaptée au cycle de réalisation des projets de routes rurales. Les plans d'action et de financement annuels de la CFR seront développés en fonction des objectifs de réalisations physiques que se sera fixée la DRCR et seront révisés, si nécessaire, sur la base de l'état d'avancement réel du Programme et de son impact sur le taux d'accessibilité rurale. Ces plans d'actions et de financement permettront à la CFR de définir précisément ses besoins annuels de tirages, et ainsi de gérer au mieux ses ressources financières.

VII- AVANTAGES DU PROJET

7.1 Analyse économique

Généralités

7.1.1 Les routes rurales du PNRR2 sont pour la plupart des pistes à très faible volume de trafic ; leur aménagement contribue de manière significative à la réduction de l'isolement des populations rurales et offre des possibilités de connexion aux infrastructures sociales et économiques essentielles, telles que les écoles, les centres de santé et les marchés. Les autres routes du programme sont des routes à faible volume de trafic dont l'aménagement réduira non seulement l'isolation mais aussi les coûts de transport pour les trafics de longue distance qu'elles supportent normalement. Le programme de routes rurales ainsi retenu (15 560 km) est la résultante d'un

processus fondé sur l'approche participative ayant réuni le Gouvernement et l'ensemble des collectivités locales et donc des bénéficiaires. Pour la mise en œuvre dudit programme, il a été retenu de le réaliser en deux tranches quinquennales dont la première couvre la période 2005-2010 ; l'intervention de la Banque portera sur une partie de cette première tranche.

7.1.2 Pour les projets du PNRR2, deux approches différentes ont été utilisées pour évaluer leur rentabilité économique selon leur nature :

a) Une analyse coûts-bénéfices (ACB), en utilisant le modèle RED⁸ (Roads Economic Decision Model-), a été privilégiée pour les routes à faible trafic (qui enregistrent un trafic généralement supérieur à 30-50 véhicules par jour, avec calcul du taux de rentabilité économique (TRE) et de la valeur actualisée nette (VAN). Cette approche s'explique par le fait que ces routes servent non seulement à désenclaver des populations rurales mais également à compléter le maillage du territoire marocain en axes structurants. Ces routes doivent avoir un taux de rentabilité supérieur à 12 pour cent. La méthodologie et le modèle RED sont résumés en Annexe 10.

b) Une analyse d'efficacité des coûts (AEC) a été choisie pour les routes à très faibles trafics (qui reçoivent un trafic journalier inférieur à 30-50 véhicules). De par leur nature, ces routes desservent les populations les plus isolées et ont donc des taux faibles de population par km. Une analyse globale des routes du PNRR2 a ainsi démontré que respectivement 2,2 millions de personnes et environ 590.000 personnes bénéficiaient respectivement directement et indirectement des routes du programme, soit une population totale de près de 2,8 millions personnes. Pour les routes à très faible trafic, il a été convenu entre les bailleurs de fonds et la DRCR qu'un seuil minimum de 490 US\$ par habitant devait être respecté pour pouvoir inscrire les projets de routes rurales dans le PNRR2.

7.1.3 Le projet financé par la Banque est constitutif des routes dont le trafic est égal ou supérieur à 30 véhicules/jour. Une analyse économique de chaque opération a été menée sur la base d'une approche coût-bénéfice en utilisant le modèle RED. Les données de base utilisées par le modèle sont constituées par : (i) le trafic ; (ii) les coûts d'exploitation des véhicules et ; (iii) les coûts d'entretien des routes.

Le trafic

7.1.4 Le volume et la composition du trafic sur les routes rurales ont été appréhendés sur la base d'enquêtes exhaustives ; la croissance annuelle du trafic a été estimée à 5% en se fondant sur les évolutions passées (résultats du PNRR1). Le trafic moyen journalier annuel varie entre 15 et 300 véhicules. La composition du trafic figure en Annexe 9.

Les coûts d'exploitations

7.1.5 Les coûts d'exploitation ont été estimés sur la base des coûts unitaires par type de véhicule ; ces coûts tiennent compte de la forte hausse du prix des carburants. Ils concernent cinq types de véhicules (véhicules particuliers, le Pickup, le Tout terrain, le Camion léger et le Poids lourd) ainsi que la classe de piste revêtue et non revêtue. Les coûts sont détaillés en Annexe 9

Les coûts d'entretien

7.1.6 Les coûts d'entretien des pistes revêtues et en terre ont été évalués dans le cadre de l'étude d'évaluation des stratégies de maintenance du réseau routier marocain en fonction du niveau de trafic. Le tableau des coûts détaillés figure en en Annexe 9.

⁸ Le Modèle RED a été développé par la Banque Mondiale pour l'analyse économique des routes à faible trafic. (cf. SSATP Working Paper No. 78, July 2004 – Rodrigo Archondo-Callao)

Les coûts d'investissement

7.1.7 Les coûts d'investissement sont estimés en moyenne à 450.000 DH/km pour l'aménagement des pistes en terre et 1.000.000 DH pour les pistes revêtues.

7.1.8 L'analyse économique de la 1^{ère} tranche (7780 km) a été ainsi faite en utilisant le modèle RED, sur la base des données ci-dessus mentionnées, à savoir le volume de trafic, les coûts d'entretien annuels ainsi que les coûts d'exploitation des véhicules ; la période de calcul retenu au niveau du modèle est de 15 ans avec un taux d'actualisation de 12%. Il en ressort que la première tranche affiche un TRE global de 22% et que les routes totalisant un linéaire de près de 4800 km affichent un TRE au moins égal à 12% dont 686 km sont pris en charge par la Banque totalisant 55 opérations avec 39 pour l'aménagement de pistes revêtues (460 km) et 19 pour l'aménagement de pistes en terre (226 km). Les projets financés par la Banque affichent des taux de rentabilité au moins égaux à 17%. Ces routes, qui ont un taux de rentabilité aussi élevé enregistrent des volumes de trafic supérieurs à 40 véhicules par jour ou accusent actuellement des conditions de circulation très mauvaises (voire coupures en période hivernale) et des avantages très importants tirés du désenclavement des usagers, rendu possible par la réalisation des travaux d'aménagement de pistes tels que conçus dans le cadre des tronçons financés par la Banque ; ces tronçons figurent en Annexes 4 et 5.

7.1.9 Parmi les autres avantages que procurent les routes du PNRR2, il ya lieu de souligner leur impact particulièrement important dans le secteur agricole ; en effet, elles constituent un facteur déterminant dans la facilitation de la distribution et la valorisation des productions agricoles et contribuent ainsi à la l'amélioration très sensible de la productivité en milieu rural. De plus, les conditions d'accès plus faciles qu'offre la réalisation du programme routier rural vont constituer un cadre favorable à la mise en place de corps enseignant et de services médicaux dans ces zones qui jusque là sont restées assez isolées. En outre, l'amélioration des infrastructures routières rurales va faciliter la baisse des tarifs de transport et augmenter de façon substantielle le revenu net des agriculteurs. Les opportunités de travail qu'offrent les chantiers de travaux du projet auront des conséquences notables sur l'augmentation des revenus de la population rurale. Tous ces avantages du projet même difficilement quantifiables constituent indubitablement des bénéfices réels pour les populations rurales et militent en faveur du projet.

7.2 Analyse financière

7.2.1 Pour financer la réalisation des 15 560 km de routes prévus dans le cadre de la première tranche du PNRR2, le Gouvernement a mis en place un schéma financier pour ce programme, faisant intervenir quatre sources de financement différentes : le Budget Général, les ressources du Fonds Spécial Routier (FSR), les contributions des Collectivités Locales, et les emprunts contractés par la Caisse pour le Financement Routier (CFR) auprès des bailleurs de fonds. L'ensemble de ces emprunts est adossé au FSR. Le principal enjeu de l'analyse financière est de valider le montage financier proposé pour le PNRR2 et s'assurer que les ressources à venir du FSR seront suffisantes pour lui permettre à la fois de remplir sa mission principale, qui est de couvrir les besoins d'entretien routier du réseau classé de l'Etat et, d'honorer la dette future de la CFR.

7.2.2 Le coût total du financement de la réalisation des 15 560 km de routes prévues dans le cadre de la première tranche du PNRR2 est de l'ordre de 11 230 milliards de DH. La contribution de chacune des sources de financement arrêtées par le Gouvernement est présentée en Annexe 11.

7.2.3 Pour effectuer des projections financières concernant le PNRR2, la DRCR et la CFR ont développé un modèle financier présentant les flux futurs (emplois et ressources) du Programme. Ce modèle est basé sur des fiches individualisées donnant notamment, pour chacun des bailleurs de fonds impliqués dans le programme, les montants et conditions des prêts, ainsi que les prévisions

de tirage. Ce modèle financier de la DRCR/CFR permet aussi d'évaluer la part des ressources du FSR consacrée au remboursement de la dette (aux titres du PNRR1 et du PNRR2), celle consacrée au financement du programme, et celle disponible pour financer les opérations de la DRCR.

7.2.4 L'analyse financière complète du PNRR2 impose d'évaluer l'impact réel du PNRR2 sur l'équilibre futur du FSR (secteur routier). Plus particulièrement, il est nécessaire de vérifier que, pendant l'exécution du programme et la période de remboursement des prêts y afférents, les ressources du FSR seront suffisantes pour à la fois sécuriser la dette de la CFR et couvrir les besoins en entretien routier du réseau classé de l'Etat. L'impact du PNRR2 sur l'équilibre du FSR a été évalué sur la base des hypothèses et considérations retenues par la CFR et la Banque pour le programme. Ces hypothèses et considérations sont présentées en Annexe 11.

7.2.5 Ainsi que montre le tableau présenté en Annexe 13, l'équilibre général du secteur routier devrait être maintenu au cours des 25 prochaines années malgré la mise en œuvre du PNRR2. Les reliquats dont disposerait la DRCR pour financer des travaux supplémentaires de construction ou d'entretien routier devraient ainsi osciller, sur la période considérée, dans une fourchette annuelle de 201 MDH et 717 MDH.

Service de la dette de la CFR:

7.2.6 Le montant total des ressources allouées par le FSR aux routes rurales ainsi qu'au service de la dette de la CFR s'élèvent à 16.54 MDH pour la période 2005-2026, année à laquelle la CFR procédera au dernier remboursement des prêt contractés, dans le cadre de la première tranche du PNRR2. Le détail de ces ressources est présenté en Annexe 12.

7.2.7 L'analyse financière démontre que l'équilibre du secteur routier reste assuré tout au long de la période de mise en œuvre du PNRR2 (incluant la période de remboursement des emprunts). Cet équilibre reste dépendant de l'évolution des recettes du FSR, et notamment des revenus issus de la taxe intérieure sur les produits pétroliers (TIC). Un faible taux de croissance de la TIC, combiné à une carence des collectivités locales imposerait de revoir le plan de financement du programme, en augmentant les ressources du FSR allouées au programme. En pratique, ceci ne devrait pas compromettre l'équilibre global du Programme, les ressources du FSR restant suffisantes pour couvrir le service de la dette de la CFR et les autres emplois du FSR tout au long de la période considérée (2006-2030).

7.3 Analyse de l'impact social

Impacts sur la pauvreté

7.3.1 Les différentes formes de sous-emploi et non par le chômage de longue durée que se caractérise l'exclusion sociale générée par le manque d'emploi en milieu rural. L'impact positif de la réalisation des routes rurales sera visible par l'augmentation d'activités du fait de la création d'emplois au profit de la main d'œuvre locale. Par ailleurs, l'amélioration de l'accessibilité des centres économiques voisins aura des effets positifs sur l'activité économique. Le PNRR2, en réduisant l'isolation des populations desservies, devrait avoir un impact significatif sur la réduction de la pauvreté.

Impacts sur le genre

7.3.2 Durant les dix dernières années, la situation des femmes s'est nettement améliorée au Maroc. La Moudaouna (le nouveau Code de la Famille) est un pas important vers la considération et la promotion de la femme au Maroc. Au niveau de l'éducation (cible 11) et de la réduction des disparités hommes-femmes (cible 12), le Maroc est en train d'aller au delà des Objectifs du Millénaire pour le Développement (OMD). Le taux de féminisation de la population active est en

progression constante. Parmi les contraintes, on peut citer le faible niveau d'alphabétisation des femmes, surtout en milieu rural. Le PNRR2 devra renforcer les retombées positives du PNRR1 en matière d'alphabétisation et, améliorer de manière significative l'éducation particulièrement des filles en zones rurales. En facilitant le déplacement des femmes, les routes offrent plus de chances aux femmes rurales de participer aux activités socio-économiques dans leur région. L'existence d'un réseau routier fiable leur permet également de garder des échanges sociaux beaucoup plus importants avec leur famille et entourage.

Aspects socio-économiques

7.3.3 L'économie rurale est de type familial et est caractérisée par une forte dépendance du secteur agricole. La majorité des exploitants vivent au niveau de la semi-subsistance, les revenus familiaux tournent autour de 350 à 2.600 DH mensuellement. Dans le milieu rural, les revenus familiaux augmenteront positivement par la création d'emplois pendant la phase de construction et par la création d'embauches dans la phase d'exploitation. Pendant la phase des travaux, l'effet direct consiste en l'augmentation d'activités par l'embauche temporaire de main d'œuvre locale. Le projet aura une influence positive sur l'emploi dans le secteur de l'artisanat, de l'hébergement et du transport. Le PNRR2 va aussi favoriser l'accès aux sites naturels de l'intérieur du pays et promouvoir par conséquent le tourisme dans la région traversée. Les riverains des tronçons de pistes bénéficieront des navettes régulières de transport (bus, grand taxi, transport mixte etc...). De façon générale, il est établi, sur la base d'études d'impact menées au Maroc sur les programmes précédents de routes rurales, que l'amélioration des routes devrait aboutir : i) à l'augmentation du bien-être en matière de santé (systématisation et augmentation des consultations, meilleurs services sanitaires); ii) à l'augmentation inscriptions scolaires; iii) à l'augmentation des rendements agricoles et de la valeur ajoutée de la production etc...

Approche participative

7.3.4 Pour la définition des tronçons inscrits dans le PNRR2, des réunions et rencontres ont été organisées par le Ministère de l'Équipement aux niveaux : (i) des régions pour présenter l'approche globale et les objectifs nationaux du Programme ; (ii) des Conseils provinciaux de toutes les Provinces du Maroc, présidées par les Walis et Gouverneurs concernés en présence des élus communaux et bénéficiaires, pour valider les opérations du PNRR2 proposées par la base et ; (iii) de chaque province pour la signature des conventions de partenariat spécifique à chacune des provinces du Maroc. L'objectif des consultations a été également de démultiplier les impacts des projets de routes sur les populations concernées notamment par :

- L'adhésion et participation de tous les partenaires pour la réussite du programme
- La contribution et intégration des bénéficiaires locaux dans la mise en œuvre du programme
- La motivation des collectivités locales dans la préparation et l'exécution du programme
- La rationalisation des choix des opérations à programmer
- Le développement du sens de propriété des routes rurales chez les partenaires locaux pour une meilleure exploitation

7.3.5 En plus de la participation des régions dans l'élaboration du PNRR2 dans sa globalité, cette approche consiste également en la participation des Collectivités Locales dans le montage financier optimal et rationnel du PNRR2. Dans ce cadre, les conventions conclues avec les collectivités concernées, scellent formellement ce partenariat entre les différents acteurs du Programme en les engageant sur le linéaire et le coût estimatif du programme de routes à réaliser dans chaque province, la répartition du financement par source, ainsi que l'échéancier de mobilisation des ressources financières. Les contributions financières des collectivités ont ainsi été fixées à 15% du financement global du PNRR2. Les conventions permettent également de garantir la libéralisation des emprises des routes non classées et l'entretien ultérieur de ces routes par les Collectivités Locales.

7.4 Analyse de sensibilité

Sensibilité à la rentabilité économique

7.4.1 La rentabilité fixée par la Banque pour qu'un projet soit finançable est que le TRE soit supérieur à 12%. Le test de sensibilité a consisté à déterminer respectivement le taux de hausse du coût du programme et de baisse des avantages permettant d'arriver à cette limite; ainsi pour que le TRE tombe à 12%, les coûts du Programme doivent augmenter de 61%, ou les bénéfices baisser de 38%. Ce risque est très faible car en effet, on s'attend à ce que les coûts de construction soient mieux maîtrisés par la DRCR et diminuent sensiblement eu égard à la mise en œuvre prochaine du guide de conception de routes rurales. Ce guide devrait en effet permettre de définir pour chaque projet des standards techniques pertinents, à savoir ceux offrant le meilleur rapport coût/qualité-durabilité.

Sensibilité à l'équilibre financier

7.4.2 Pour vérifier la faisabilité du montage financier retenu pour le PNRR2, trois tests de sensibilité ont été effectués (voir Annexe 12). Ainsi que démontré dans le tableau 7.1 ci-dessous, on constate que les besoins de financement complémentaires nécessaires pour boucler le plan de financement de la première tranche du programme atteignent 173.4 MDH pour le scénario 1 et 433.5 MDH pour le scénario 2. Dans les deux cas, ces besoins ne représentent, malgré tout, que 2.4% et 6.08% respectivement du montant total de la première tranche du PNRR2. Ce déficit pourrait être comblé par un recours supérieur des ressources du FSR au Programme ou par l'étalement de celui-ci sur une année supplémentaire.

Tableau 7.1 : Plan de Financement de la première tranche du PNRR2 (en MDH)

Sources	Scénario 0 (de référence)	Scénario 1	Scénario 2
Montant Total PNRR-2 Tranche 1 dont :	7.125	7.125	7.125
▪ Emprunts mobilisés par la CFR	3030	3030	3030
▪ Contributions des Collectivités Locales	867	693.6	433.5
▪ Budget Général	400	400	400
▪ Fond Spécial Routier (FSR)	2,828	2,828	2,828
▪ Emprunts complémentaires	0	173.4	433.5
En % du Montant total	0	2.43%	6.08%

VIII- CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS

8.1 Conclusions

8.1.1 Le projet participe à l'amélioration du niveau de vie des populations et à la réduction du chômage en soutenant le développement économique du pays et plus particulièrement au niveau du milieu rural. Il renforce les capacités de transports des personnes et des produits agricoles issues de ces zones éloignées.

8.1.2 La conception du projet permettra à la fois de résoudre les contraintes liées au fléau de l'enclavement des zones rurales déshéritées et d'améliorer le niveau de vie de ces populations vivant au seuil de la pauvreté absolue. Le projet affiche un taux de rentabilité économique de variant de 15% à plus de 50%.

8.1.3 L'analyse financière démontre qu'avec le lancement du PNRR2, l'équilibre du secteur routier reste assuré tout au long de la période de mise en œuvre du programme (incluant la période de remboursement des emprunts). Cet équilibre reste dépendant de l'évolution des recettes du FSR,

et notamment des revenus issus de la taxe intérieure sur les produits pétroliers (TIC). Une faible participation des collectivités locales au programme imposerait de revoir entièrement le plan de financement du programme, en augmentant la participation du FSR. En pratique, ceci ne devrait pas compromettre l'équilibre global du Programme, les ressources du FSR restant suffisantes pour couvrir le service de la dette de la CFR et les autres emplois du FSR tout au long de la période considérée (2006-2030).

8.1.4 Il ressort de la situation financière de la CFR que malgré un fort endettement lié à la réalisation simultanée de multiples tronçons de routes rurales, la caisse sera en mesure de faire face à ses engagements financiers grâce d'une part, à l'engagement de l'Etat à lui verser la quote-part du FSR et d'autre part, grâce au soutien financier des Collectivités Locales par la signature des conventions de partenariat.

8.1.5 Sur le plan environnemental et social, le projet améliore les conditions de déplacement dans la zone d'influence du projet et offre des opportunités d'emplois temporaires et permanents. La population des Provinces concernées bénéficiera d'une facilité de circulation et communication en tout temps avec le reste du Maroc. Le nombre de coupures des routes en période hivernale diminuera dans ces zones vulnérables. Par ailleurs, il n'y aura pas d'expropriations des terrains et de déplacements des populations. Les tronçons de routes rurales arrêtées dans le cadre du projet traversent des paysages souvent couverts de plantations et de terres agricoles. Des études ont été menées et ont déterminé l'impact maîtrisable du projet sur l'environnement ; toutefois, des études détaillées seront effectuées au cas où, des problèmes liés à un impact négatif grave ou à des instabilités de terrains seraient détectés. Cet aspect concerne tous les tronçons inscrits dans la première tranche du PNRR2.

8.2 Recommandations

Il est recommandé d'accorder à la Caisse pour le Financement Routier (CFR) un prêt avec garantie de l'Etat marocain n'excédant pas 45 millions d'euros, pour la réalisation du projet tel que décrit dans le présent rapport d'évaluation. Outre les modalités habituelles du Groupe de la Banque, le prêt sera subordonné aux conditions particulières ci-après :

Conditions de mise en vigueur du prêt

- (i) L'entrée en vigueur de l'accord de prêt est subordonnée à la réalisation par l'Emprunteur et le Garant, des conditions spécifiées à la section 5.01 des Conditions Générales applicables aux accords de prêt et aux accords de garantie.

Condition relative au premier décaissement

Le premier décaissement des ressources du prêt est subordonné à la réalisation par l'Emprunteur, à la satisfaction de la Banque, de la condition suivante :

- (i) Fournir à la Banque la preuve de l'ouverture d'un compte bancaire dans un établissement acceptable pour la Banque (para. 5.5.2)

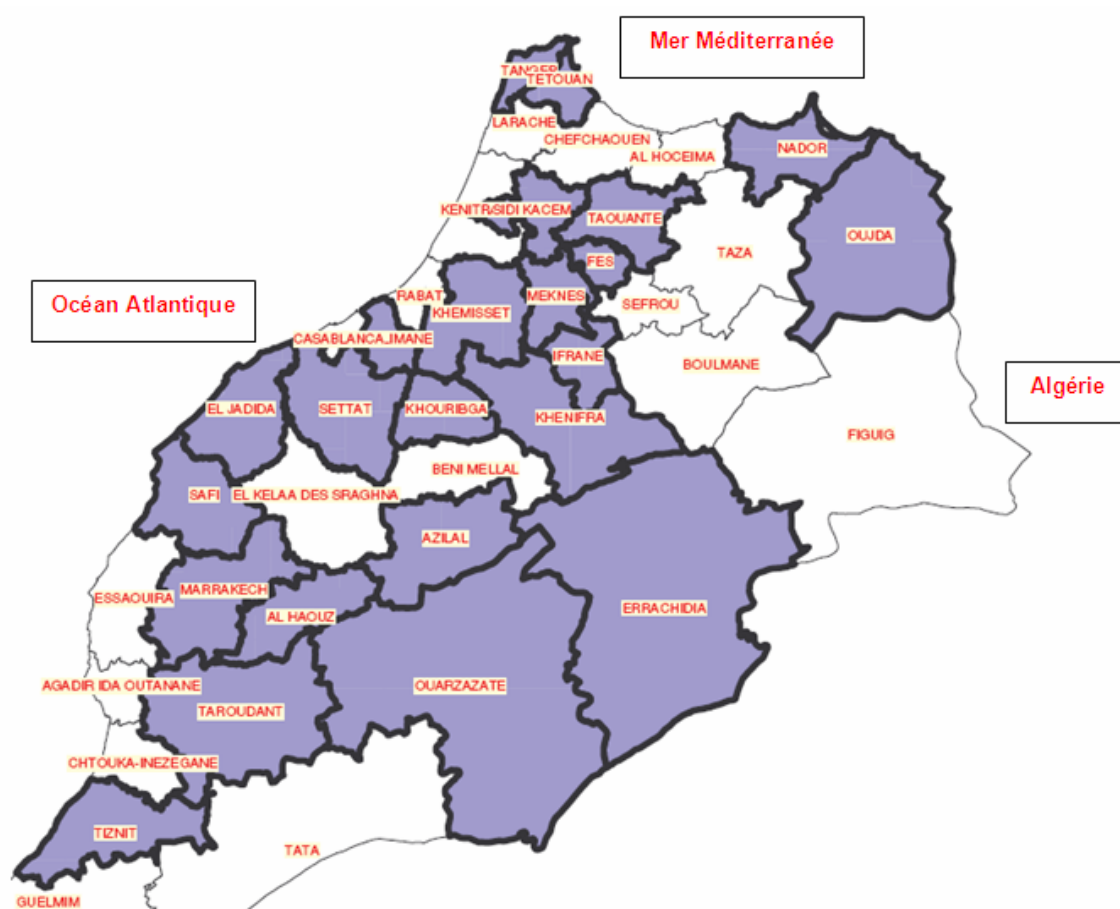
Autre condition

L'emprunteur devra en outre :

- (i) Fournir à la Banque des rapports d'avancement des réalisations du projet suivant une cadence semestrielle, dont le premier devra parvenir à la Banque au plus tard fin mars 2008 (para. 5.1.4).

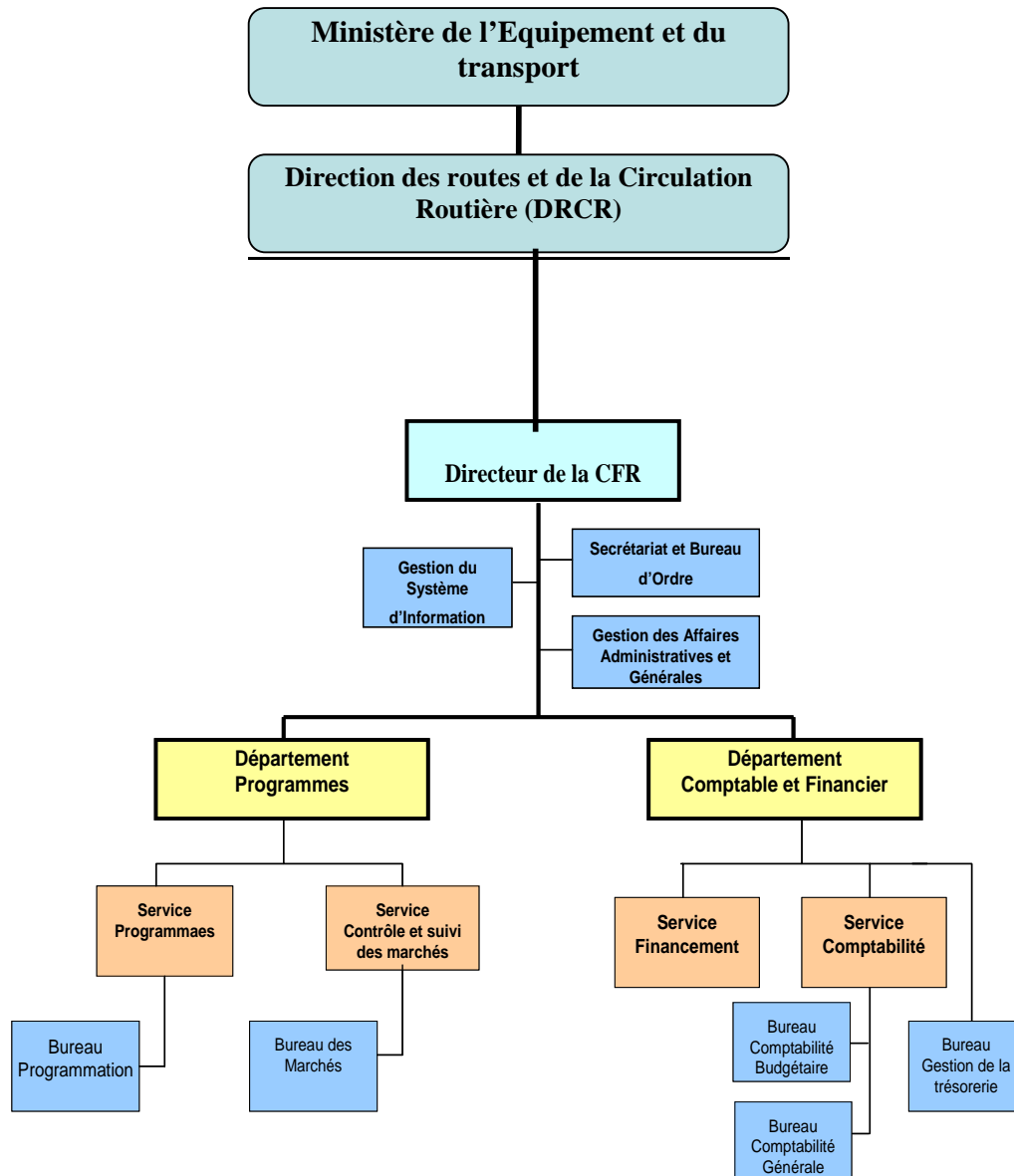
ROYAUME DU MAROC
PROGRAMME DE ROUTES RURALES (PNRR2)

Carte des 23 Provinces concernées par le projet de la Banque



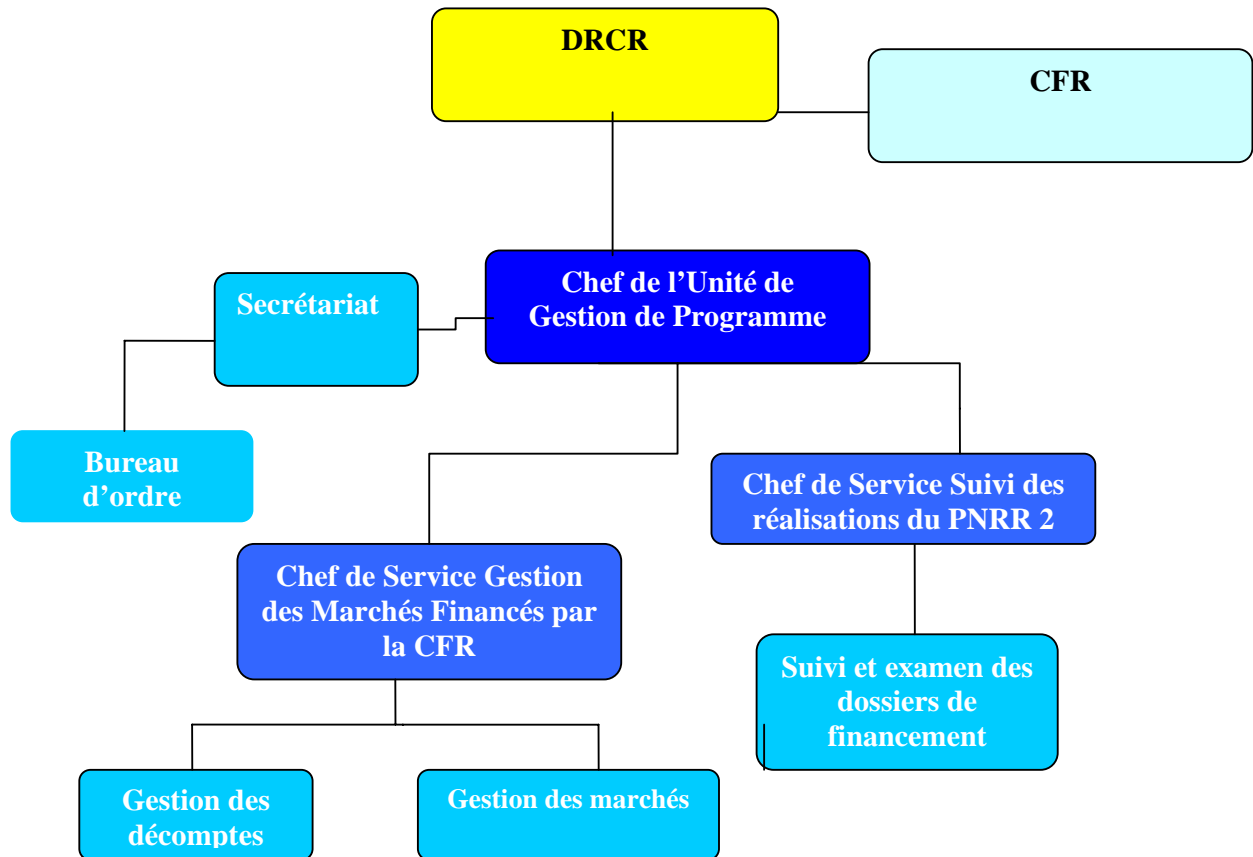
ROYAUME DU MAROC
PROGRAMME DE ROUTES RURALES (PNRR2)

Organigramme de la Caisse pour le Financement Routier



ROYAUME DU MAROC
PROGRAMME DE ROUTES RURALES (PNRR2)

Organigramme de l'Unité de Gestion du Projet (UGP)



ROYAUME DU MAROC
PROGRAMME DE ROUTES RURALES (PNRR2)

DRE/DPE	N° Route	Liaison	PKD	PK.F	Long	Cout (Kdh)	TMJA	TRE
Al Haouz	NC	Abadou / Tamesoult (Ait Iktel)	0,00	10,00	10,00	10 000	50	21%
Azilal	P3110	Ait Tamlil - Isoulane	0,00	17,00	17,00	16 000	150	38%
Azilal	P3113	Arbâa - Tifert - Boutfarda	13,00	26,00	13,00	13 000	100	24%
Benslimane	P3336	Bir guettara- mediona	0,00	15,00	15,00	12 000	50	27%
Benslimane	P3311	S.Laghlimi-BGE OD mallah	4,00	7,80	3,80	3 200	250	65%
El jadida	P3433	P3433-P3431	0,00	2,00	2,00	1 400	70	29%
Errachidia	NC	RN13 - Ksours	0,00	6,20	6,20	5 000	50	16%
Fes	NC	Ain chkef-Ouled Tayab	0,00	6,50	6,50	5 500	50	19%
Ifrane	P7058	P7048 - Limite province	12,00	16,00	4,00	3 200	30	19%
Khémisset	P4303+NC	Marchouch - P4307	10,60	20,10	9,50	14 500	60	15%
Khénifra	P7316	Amarsid-Bertat	0,00	22,00	22,00	13 600	80	33%
Khénifra	NC	El Borj-Oulghass	0,00	9,00	9,00	7 800	50	25%
Khouribga	P3533	Bejâad -MyBouâza	30,00	43,00	13,00	10 000	50	27%
Khouribga	P3500	Gnadiz - O.Ftata	0,00	12,00	12,00	10 000	50	27%
Khouribga	P3500	Gnadiz - O.Ftata	12,00	20,00	8,00	5 000	50	27%
Meknes	NC	Ait hami - kbala	0,00	4,50	4,50	2 700	50	31%
Meknes	NC	N13-kasbat hrtan	0,00	3,00	3,00	2 000	100	32%
Meknes	NC	Rp 7037 - sidi youssef	0,00	7,00	7,00	3 500	150	49%
Nador	NC150	Kariat-Bocana	0,00	14,00	14,00	12 500	50	24%
Ouarzazate	P1515	Agdez-Afla Ndra	2,00	12,00	10,00	10 000	50	22%
Ouarzazate	P1519	Agdez-Mezghita	0,00	10,00	10,00	7 000	50	29%
Oujda	NC	P6003-S.Lahcen-S.Smail-6048	18,00	28,00	10,00	11 000	50	18%
Oujda	P6010	Berkanr- Ain almou	17,00	34,00	17,00	19 000	40	17%
Oujda	NC9018-1784	P6003-Sidi Lahcen-sidi Samil	3,00	15,00	12,00	10 400	40	23%
Safi	2100	Sebt Gzoula - P2321	0,00	17,50	17,50	10 345	50	31%
Settat	P3333	Ain Madnat à Sidi Sbaa	61,34	75,34	14,00	11 200	100	29%
Settat	P3633	Ben Ahmed à M'riziq	0,00	27,21	27,21	21 768	250	59%
Settat	P2115	Beni Khlough à Ouled M'rah	74,16	94,16	20,00	16 000	150	45%
Settat	P3612	Berrechid à RP 3619	56,30	73,30	17,00	13 600	150	43%
Settat	P3622	Settat à la RP 3601	5,00	20,00	15,00	12 750	100	29%
Settat	P3624	Settat à Mrizigue	22,00	40,00	18,00	14 400	400	78%
Sidi Kacem	P4571	RP 4232 - RR 408	8,00	19,00	11,00	14 300	50	17%
Tanger	NC	Melloussa (RP4613)- Khmis Anjra pae Zemmij	0,00	15,00	15,00	15 000	50	20%
Tanger	NC	RN16-Oued El Mersa	0,00	6,00	6,00	6 000	50	22%
Tanger	NC	RP4602-RN2 Par Aouama et Azib Abekiou	0,00	6,00	6,00	6 000	50	21%
Faroudant	P1733	Ouled Berhil-Talegjount	0,00	15,00	15,00	15 000	175	46%
Faroudant	P1745	RN10-assaïs	0,00	18,00	18,00	13 000	80	37%
Letouan	NC	Saddena - al ounasar	0,00	8,00	8,00	11 000	70	21%
Tiznit	R107	Tassrirt - Tizi - Oumanouz	19,00	33,00	14,00	10 500	40	26%
TOTAL	39				460,21	399163		

Liste des opérations d'aménagement des pistes revêtues financées par la Banque, Trafic et TRE

ROYAUME DU MAROC
PROGRAMME DE ROUTES RURALES (PNRR2)

Liste des opérations d'aménagement des pistes en terre financées par la Banque, trafic et TRE

DRE/DPE	N° Route	Liaison	PKD	PK.F	Long	Cout (Kdh)	TMJA	TRE
Benslimane	NC1	RP 3325-Sidi amor	0,00	14,70	14,70	5 800	50	39%
Ifrane	NC	Berkite-El mers ou Ali	0,00	6,00	6,00	1 800	50	41%
Ifrane	NC	N8- P7209	0,00	1,50	1,50	1 200	50	41%
Khémisset	NC18	RR401 - Ain terzi	0,00	12,50	12,50	8 750	30	16%
Khénifra	NC2679	Had Oued Ifrane- Bouchebel	0,00	13,00	13,00	4 000	50	36%
Khénifra	NC2615+7624	Tikajouin-Tafassaste	0,00	8,80	8,80	2 650	50	37%
Marrakech	NC	Oulad Htane - Kettara	0,00	14,50	14,50	5 250	50	31%
Meknes	P7060	AAZIB BEN NACER - RIBAA	0,00	3,00	3,00	1 000	300	136%
Meknes	P7076	AIT HCEINE - BIR ZAFANE	5,00	8,40	3,40	1 000	50	38%
Meknes	NC	P7017-P7023	0,00	8,80	8,80	2 600	50	38%
Settat	P3630	Aïn Blal à Beni Khloug	0,00	36,00	36,00	12 600	50	31%
Settat	P3634	Mechraa El Omri à la RR 308	0,00	25,00	25,00	8 750	100	50%
Settat	P3627	Médiouna à Ben Ahmed	0,00	12,00	12,00	4 200	100	50%
Settat	P3628	Sidi Boumehdi-Ouled Boualmi Nouaja	0,00	30,00	30,00	10 500	100	44%
Settat	P3607	Sidi Rahal Chatii-RP 3606	41,60	61,11	19,51	6 830	120	62%
Taounate	NC3294	Bouhouda - Aichtoum	0,00	18,00	18,00	10 000	220	65%
TOTAL	16				226,71 4	86929,9		

ROYAUME DU MAROC
PROGRAMME DE ROUTES RURALES (PNRR2)

Résumé des coûts estimatifs détaillés par composante et par source de financement (en 10³ UC)

Composante	BAD			AFD			GVT			Coût Total		
	Dev	ML	Total	Dev	ML	Total	Dev	ML	Total	Dev	ML	Total
A- Construction												
A1- Aménagement pistes revêtues de 460,21 Km+travaux connexes	19265,694	8256,726	27522,420	-	-	-	-	-	-	19265,694	8256,726	27522,420
A2- Aménagement de 226,72 km pistes en terre	4195,692	1798,154	5993,845	-	-	-	-	-	-	4195,692	1798,154	5993,845
A3- Contrôle géotechnique	-	-	-	-	-	-	-	1173,069	1173,069	-	1173,069	1173,069
Total A	23461,386	10054,880	33516,265	-	-	-	-	1173,069	1173,069	23461,386	11227,949	34689,335
B- Gestion												
B1- Coordination et supervision des travaux	-	-	-	-	-	-	-	2188,298	2188,298	-	2188,298	2188,298
B2- Audit technique et financier	-	-	-	22,090	14,726	36,816	-	-	-	22,090	14,726	36,816
Total B	-	-	-	22,090	14,726	36,816	-	2188,298	2188,298	22,090	2203,025	2225,114
Total général coûts de base (A+B)	23461,386	10054,880	33516,265	22,090	14,726	36,816	-	3361,368	3361,368	23483,475	13430,974	36914,449
Imprévus physiques	2346,139	1005,488	3351,627	0,552	0,368	0,920	-	336,137	336,137	2346,691	1341,993	3688,684
Imprévus financiers	1290,376	553,018	1843,395	0,552	0,368	0,920	-	184,875	184,875	1290,928	738,262	2029,190
Total imprévus	3636,515	1558,506	5195,021	1,104	0,736	1,841	-	521,012	521,012	3637,619	2080,255	5717,874
Total général	27097,901	11613,386	38711,287	23,194	15,463	38,657	-	3882,380	3882,380	27121,095	15511,228	42632,323

ROYAUME DU MAROC
PROGRAMME DE
(PNRR2)
**Coûts estimatifs de la
et supervision des travaux**

DRE/DPE	Personnel			Frais de déplacements			Logistique		Total
	Ingénieur (60%)	2 Techniciens (GC + Topo)	Chauffeur (porteur mire)	Ingénieur	Techniciens	chauffeur	véhicule (4x4)	Reproduction doc. et communication	
Al Haouz(10km)	124 416	156 480	33 360	6 000	16 800	4 800	122 400	9 600	473 856
Azilal(30km)	300 672	378 160	80 620	14 500	40 600	11 600	295 800	23 200	1 145 152
Benslimane(33,5 km)	373 248	469 440	100 080	18 000	50 400	14 400	367 200	28 800	1 421 568
El jadida(2km)	124 416	156 480	33 360	6 000	16 800	4 800	122 400	9 600	473 856
Errachidia(6,2 km)	124 416	156 480	33 360	6 000	16 800	4 800	122 400	9 600	473 856
Fes(6,5 km)	124 416	156 480	33 360	6 000	16 800	4 800	122 400	9 600	473 856
Ifrane(11,5 km)	373 248	469 440	100 080	18 000	50 400	14 400	367 200	28 800	1 421 568
Khémisset(22 km)	274 752	345 560	73 670	13 250	37 100	10 600	270 300	21 200	1 046 432
Khénifra(52,8 km)	514 253	646 784	137 888	24 800	69 440	19 840	505 920	39 680	1 958 605
Khouribga(33 km)	373 248	469 440	100 080	18 000	50 400	14 400	367 200	28 800	1 421 568
Marrakech(14,5 km)	124 416	156 480	33 360	6 000	16 800	4 800	122 400	9 600	473 856
Meknes(29,7 km)	746 496	938 880	200 160	36 000	100 800	28 800	734 400	57 600	2 843 136
Nador(14 km)	129 600	163 000	34 750	6 250	17 500	5 000	127 500	10 000	493 600
Ouarzazate(20 km)	248 832	312 960	66 720	12 000	33 600	9 600	244 800	19 200	947 712
Oujda(39 km)	445 824	560 720	119 540	21 500	60 200	17 200	438 600	34 400	1 697 984
Safi(17,5 km)	124 416	156 480	33 360	6 000	16 800	4 800	122 400	9 600	473 856
Settat(233,72 km)	1 566 791	1 970 579	420 108	75 559	211 565	60 447	1 541 404	120 894	5 967 347
Sidi Kacem(11 km)	148 262	186 472	39 754	7 150	20 020	5 720	145 860	11 440	564 678
Tanger(27 km)	404 352	508 560	108 420	19 500	54 600	15 600	397 800	31 200	1 540 032
Taounate(18 km)	124 416	156 480	33 360	6 000	16 800	4 800	122 400	9 600	473 856
Taroudant(33 km)	290 304	365 120	77 840	14 000	39 200	11 200	285 600	22 400	1 105 664
Tetouan(8 km)	124 416	156 480	33 360	6 000	16 800	4 800	122 400	9 600	473 856

ROUTES RURALES
**composante coordination
(en DH)**

Tiznit(14 km)	124 416	156 480	33 360	6 000	16 800	4 800	122 400	9 600	473 856
TOTAL	7 309 626	9 193 435	1 959 950	352 509	987 025	282 007	7 191 184	564 014	27 839 750

ROYAUME DU MAROC
PROGRAMME DE ROUTES RURALES (PNRR2)
Calendrier prévisionnel d'exécution

Années	2005		2006				2007				2008				2009				2010				2011		
Composante	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	
A- Travaux																									
A1- Aménagement de 460,21 km de pistes revêtues et travaux connexes																									
A2- Aménagement de 226,72 km de pistes en terre																									
A3- Contrôle géotechnique des travaux																									
B- Gestion																									
B1- Coordination et supervision des travaux																									
B2- Audit technique et financier																									

ROYAUME DU MAROC
PROGRAMME DE ROUTES RURALES (PNRR2)

Coûts d'exploitation des véhicules (US \$/véh/km)

Type de Surface	UNI (IRI)	Véhicule léger	Pickup	Tout Terrain	Camion léger	Poids lourd
Revêtue	3	0,19	0,25	0,27	0,76	0,77
	5	0,20	0,26	0,29	0,88	0,88
Non revêtue	8	0,24	0,32	0,37	1,14	1,13
	10	0,25	0,35	0,41	1,27	1,26
	12	0,28	0,39	0,46	1,41	1,41
	15	0,31	0,45	0,54	1,64	1,65
	18	0,35	0,53	0,60	1,87	1,89

Coûts actuels d'entretien par type de routes et classes de trafic (en US\$/km/an)

Trafic (en vpj)	Non revêtues	Revêtues
30< <50	990	1.177
50< <100	1.319	1.425
100< <250	1.766	1.425
>250	2.290	1.425
UNI (IRI)	10	3

Composition du trafic

(trafic moyen journalier annualisé - TMJA)

Trafic	Véhicule léger	Pickup	Tout Terrain	Camion léger	Poids lourd	Total
<30	4	3	2	4	2	15
30< <50	10	7	6	11	6	40
50< <100	40	17	8	8	2	75
100< <250	76	43	9	17	5	150
>250	153	87	18	33	9	300

ROYAUME DU MAROC
PROGRAMME DE ROUTES RURALES (PNRR2)

Méthodologie et modèle RED

1. Pour les projets de routes rurales, deux approches différentes sont communément utilisées pour évaluer leur rentabilité économique selon leur nature : (i) pour les routes à faible trafic [qui enregistrent un trafic oscillant généralement entre 30 et 50 véhicules par jour (v/j)], une Analyse Coûts-Bénéfices (ACB) a été privilégiée, avec calcul du taux de rentabilité économique (TRE) et de la valeur actualisée nette (VAN). Cette approche s'explique par le fait que ces routes servent non seulement à désenclaver des populations rurales mais également à compléter le maillage du territoire marocain en axes structurants ; (ii) pour les routes à très faibles trafics (qui reçoivent moins de 30 vpj), une Analyse d'Efficacité des Coûts (AEC) a été choisie. La plupart de ces routes ont en effet pour but essentiel de réduire l'isolement des populations rurales, et de les relier aux infrastructures et services sociaux et économiques essentiels (écoles, centres de santé, marchés de village...).

2. *Analyse Coûts-Bénéfices (ACB)* : L'analyse coûts bénéfices a été faite selon le modèle économique RED (*Roads Economic Decision Model*) mis au point par la Banque Mondiale pour effectuer une analyse économique des investissements et des travaux d'entretien réalisés sur des routes à faible volume de trafic. Le modèle RED part d'une approche basée sur le surplus de l'utilisateur pour évaluer les économies sur les coûts d'usage de la route (coûts d'exploitation des véhicules, coûts du temps de déplacement et coûts des accidents) qui sont estimés en utilisant les analyses croisées des coûts d'usage fournies par le modèle HDM du Système de développement et de gestion des routes (HDM-4). Le modèle RED est adapté aux caractéristiques et aux besoins d'analyse des routes à faible trafic, avec le caractère incertain des évaluations des données, l'importance de l'estimation des vitesses et le besoin d'analyser en détail l'évolution du trafic. Le personnel de la DRCR est familier du modèle RED et a été formé à son utilisation. Il est communément admis que les investissements effectués sur chacun des projets de routes rurales doivent produire un taux de rentabilité interne (TRE) supérieur à 12 %.

3. *Analyse d'Efficacité des Coûts (AEC)*. L'analyse d'efficacité des coûts pour les routes à très faible trafic sera faite en calculant le ratio du coût total d'investissement par bénéficiaire. Par nature ces routes desservent les populations les plus isolées du pays et ont donc un taux de population par kilomètre faible. Les calculs de l'AEC prennent en compte aussi bien les bénéficiaires directs, c'est à dire les populations vivant le long des routes inscrites au programme (dans des douars d'au moins 50 familles, dans un rayon d'un kilomètre autour des routes), ainsi que les bénéficiaires indirects, c'est à dire les populations vivant le long d'autres routes connectées à la route du projet et qui utilisent ladite route pour accéder à des centres de services sociaux et économiques. Une analyse globale des routes du PNRR2 a ainsi démontré que respectivement 2,2 millions de personnes et environ 590.000 personnes bénéficiaient directement ou indirectement des routes du programme, soit une population totale de près de 2,8 millions de personnes. Pour les routes à très faible trafic, il avait été convenu à l'origine avec la DRCR qu'un seuil minimum de 490 US\$ par habitant devait être respecté pour pouvoir inscrire les projets de routes rurales dans le PNRR2.

ROYAUME DU MAROC
PROGRAMME DE ROUTES RURALES (PNRR2)

Contribution par sources de financement arrêtées par le Gouvernement

- i)* Les transferts du budget général à la DRCR pour le financement du PNRR2 ont été fixés à un montant annuel de 80 MDH, soit 400 MDH pour chacune des deux tranches.
- ii)* Une partie fixe des ressources du FSR, à savoir 45% de la taxe intérieure sur les produits pétroliers, TIC sera exclusivement consacrée au financement des routes rurales.
- iii)* Par des conventions entre le Ministère de l'Équipement et du Transport et les collectivités locales, les contributions de celles-ci au programme ont été fixées à 15% du montant global du PNRR2 initialement estimé, soit 867 MDH pour la première tranche et 817 MDH pour la deuxième tranche du PNRR2. Ces contributions sont versées directement au profit de la CFR.
- iv)* Les emprunts contractés par CFR auprès des bailleurs de fonds s'élèvent à 3.030 MDH pour le financement de la première tranche du programme.

Hypothèses et simulations financières

- Les transferts du budget général à la DRCR pour le financement du PNRR2 ont été fixés à un montant annuel de 80 MDH, soit 800 MDH pour l'ensemble du programme.
- Le programme est divisé en deux tranches successives. La première tranche couvrant la période 2005/6-2010 représente des investissements de l'ordre de 7.1 milliards de DH, contre 4,1 milliards de DH pour la seconde.
- Les contributions des collectivités locales ont été fixées à 15% du montant global du PNRR2, soit près de 1,68 MDH pour l'ensemble du programme et 863 MDH pour sa première Tranche, soit une moyenne annuelle de 173 MDH. Nous avons cependant fixé cette contribution à 134 MDH pour l'année 2006 (contribution réelle), et à 160 MDH pour les années 2007-20015. Ces contributions sont versées directement au profit de la CFR.
- Étant donnée la structure réduite de la CFR, ses coûts de fonctionnement resteront faibles tout au long de l'exécution du PNRR2, à une moyenne annuelle d'environ 6 MDH.
- Les ressources totales du FSR devraient croître à un rythme annuel de 2%.
- Les ressources du FSR consacrées au PNRR2 (soit 45% de la TIC) s'élevaient à 618 MDH pour l'année 2006. Ces ressources devraient croître à un rythme annuel de 2%. Le rythme de croissance retenu est en deçà de la progression réelle de la TIC enregistrée ces dernières années.
- Les coûts de fonctionnement de la DRCR ont été considérés constants tout au long de la période, à 270 MDH par an.
- La dotation du budget général au profit de la DRCR a été fixé à 400MDH par an.
- Les crédits alloués à l'entretien courant du réseau routier sont estimés en 2006 à environ 220 MDH pour un réseau routier revêtu d'un linéaire de 32.000 KM. En 2015, le linéaire de ce réseau atteindra 47.600 KM et nécessitera un montant de 330 MDH pour l'entretien soit 110 MDH à prévoir entre 2006 et 2015 à raison de 10 MDH par année (en supposant que l'entretien des routes aménagées nécessitera le même montant que celui des routes construites). Entre 2015 et 2030, ce montant restera constant, étant donné qu'il n'y aura plus d'extension du réseau routier pendant cette période (fin du PNRR2).
- Les crédits alloués à la maintenance (entretien périodique) sont estimés en 2006 à environ 620 MDH pour un réseau routier revêtu d'un linéaire de 32.000 KM. En 2015 (date d'achèvement du PNRR2), le linéaire de ce réseau atteindra 47.600 KM et nécessitera un montant de 920 MDH pour l'entretien périodique soit 300 MDH à prévoir entre 2006 et 2015 à raison de 30 MDH par année. Ainsi, les charges d'entretien (courants plus périodiques) sont estimées à 40 MDH par année entre

ANNEXE 11

(2/2)

2006 et 2015. Entre 2015 et 2030, ce montant restera constant, étant donné qu'il n'y aura plus d'extension du réseau routier pendant cette période (fin du PNRR2).

ROYAUME DU MAROC
PROGRAMME DE ROUTES RURALES (PNRR2)

Test de sensibilité financière

▪ ***Scénario de base***

Ce scénario repose sur une croissance faible des revenus provenant de la taxe intérieure sur les produits pétroliers (TIC), de l'ordre de 2% par an, entraînant de fait une baisse des ressources globales du FSR allouées à la première tranche.

▪ ***Scénario 1 (taux de versement des contributions des collectivités)***

Ce scénario évalue l'impact sur le financement du programme d'un versement de 80% par les collectivités locales de leur quote-part financière, en raison de capacités budgétaires limitées (notamment pour les pauvres d'entre elles).

▪ ***Scénario 2: (faible taux de versement des contributions des collectivités)***

Ce scénario évalue l'impact sur le financement du programme d'un versement de 50% par les collectivités locales de leur quote-part financière, en raison de capacités budgétaires limitées (notamment pour les pauvres d'entre elles).

Ressources allouées par le FSR aux routes rurales

- (i) 1.28 MDH servira à rembourser le reliquat des emprunts (y compris commissions et intérêts) contractés par la CFR de la BEI et l'AFD dans le cadre du PNRR1 ;
- (ii) un montant d'environ 4.8 MDH servira à rembourser les emprunts (y compris commissions et intérêts) contractés par la CFR dans le cadre de la première tranche du PNRR2 ;
- (iii) un montant d'environ 3.1 MDH servira à rembourser les emprunts (y compris commissions et intérêts) qui seront contractés par la CFR dans le cadre de la deuxième tranche du PNRR2 ;
- (iv) un montant d'environ 4.2 MDH sera la contribution du FSR au financement des deux tranches du PNRR2 ;
- (v) 149 millions de DH servira au fonctionnement de la CFR et ;
- (vi) le reliquat, soit un montant de 3.1 MDH servira à assurer la modernisation et l'aménagement du secteur routier ainsi qu'au financement d'un éventuel troisième programme des routes rurales.

Ressources du FSR pour routes rurales

Ressources du FSR pour routes rurales (MDH)	16,539.00
<i>Dont</i>	
Service de la dette de la CFR (PNRR1)	1,283.00
Service de la dette de la CFR (PNRR2 Première Tranche)	4,834.09
Service de la dette de la CFR (PNRR2 Deuxième Tranche)	3,094.00
Service de la dette totale	9,211.09
Transfert à la CFR pour la première tranche du PNRR2	2,828.00
Transfert à CFR pour la deuxième tranche du PNRR2	1,357.00
Fonctionnement de la CFR	0.15
Autres dépenses	3,142.76

ROYAUME DU MAROC
PROGRAMME DE ROUTES RURALES (PNRR2)

Résumé du plan de gestion environnementale et sociale

1- Principaux impacts environnementaux et sociaux

1.1 Le projet présente des impacts positifs pour la population des zones traversées, à savoir: (i) amélioration de l'accessibilité rurale et des échanges commerciaux, donc une amélioration de la qualité de vie de la population; (ii) augmentation de la sécurité routière et de traversées des villages ; (iii) réduction des nuisances (pollution de l'air et bruit) pour les riverains ; (iv) augmentation de l'accès aux hôpitaux et écoles et donc réduction de la mortalité maternelle et augmentation de la scolarité primaire, en particulier pour les filles, par la mise en œuvre de routes praticables de tout temps ; et (v) création d'emplois pendant la phase de construction et la phase d'exploitation. D'autres impacts positifs sont prévus comme la mise en place de dispositifs de drainage des eaux pluviales qui permettraient (i) de protéger les routes construites ou aménagées; (ii) d'assurer l'écoulement naturel des cours d'eau et, de préserver l'écologie particulière des Oueds et; (iii) d'éviter l'isolement de la population sur des longues périodes durant les grandes crues.

1.2 Les impacts négatifs sur le milieu naturel dans la phase de construction sont en premier lieu les impacts d'un chantier classique de construction de routes: bruit et vibrations, émissions de poussière et de gaz, fuites des matières de production etc. Les impacts négatifs sur le milieu humain, telles que vibrations et émissions, constituent des effets qui pourraient avoir une influence sur la santé des riverains ou ouvriers. La circulation avec des camions et engins de chantier pourra également causer des accidents. Les impacts négatifs dans la phase d'exploitation de la route risquent d'induire un certain nombre de facteurs négatifs en raison de l'augmentation du trafic et de la circulation qui affecteront le milieu physique, le milieu biologique et le milieu humain : (i) des contaminations chimiques (huiles, hydrocarbures,...) accidentelles pourront affecter le réseau hydrologique, notamment au niveau des cours des rivières, et des seguias, des bassins de collecte d'eau pour l'irrigation ; (ii) les modifications induites pourront provoquer des phénomènes d'érosion, notamment au niveau des ouvrages d'art hydrauliques ; (iii) les eaux de drainage de la route comportant des métaux lourds et des hydrocarbures, risquent de causer des pollutions accidentelles de la flore.

2- Programme de bonification et d'atténuation

Les mesures prises dans la phase de construction concernent en premier lieu les mesures de précaution relatives à l'installation et l'exploitation de chantiers et viseront à réduire au strict minimum possible la gêne du public pendant la période de construction. Il s'agit notamment de: (i) l'installation de chantier loin des secteurs sensibles et d'habitations et (ii) la mise en place de dispositifs particuliers pour stocker les produits dangereux, en limitant les risques pour l'environnement ; et (iii) d'organiser le fonctionnement du chantier selon les règles connues de la protection de l'environnement. Les impacts négatifs des travaux de construction seront atténués en suivant les "Procédures environnementales et les bonnes pratiques" décrites dans le manuel pratique d'instructions environnementales. Les documents des marchés comprendront toutes les dispositions requises pour limiter les inconvénients liés aux travaux, y compris la gestion des déchets, le contrôle des fuites d'essence, de fuel et d'huiles de vidange; la protection de la végétation; les mesures de réduction du bruit et de la poussière; le contrôle de l'érosion des sols et la protection de la qualité de l'eau; la remise en état des zones utilisées pour loger les ouvriers et pour stocker les matériaux de construction. Les mesures à prendre dans la phase de fonctionnement sont une maintenance opportune et continue pour contrôler l'érosion et le drainage le long de la route, de remédier aux dégradations de la couverture végétale et de limiter les risques d'accident et les risques d'incendie.

3- Programme de suivi et initiatives complémentaires

La gestion et le suivi direct et régulier de la réalisation des actions retenues dans le cadre du projet, sera assuré par l'Unité de Gestion du projet (UGP), avec l'appui d'une assistance technique. Cette organisation permettra à l'UGP d'assurer sur le terrain le suivi de la réalisation des travaux, le contrôle technique y afférent, la certification des travaux exécutés et la mise en œuvre du PGE et du programme du suivi environnemental, ainsi que la réalisation au besoin, d'études spécifiques liées aux instabilités de terrain survenues lors de la réalisation ou, des études de détail ayant trait aux aspects

spécifiquement environnementaux. Elle élabore également les rapports d'activités et différents documents relatifs au projet. L'UGP centralisera tous les documents et informations relatives au programme et sera l'interface entre l'emprunteur, la BAD et des autres bailleurs de fonds.

ROYAUME DU MAROC
PROGRAMME DE ROUTES RURALES (PNRR2)

4- Les dispositions institutionnelles et besoins en renforcement des capacités

Pour la mise en œuvre du projet relatif à la réalisation du deuxième programme de construction des routes rurales PNRR 2 et assurer son suivi technique et financier, les services provinciaux et régionaux de la DRCR et l'UGP garantiront une coordination et une gestion optimales des diverses activités du PNRR2. L'assistance technique de l'UGP a été mise en place depuis janvier 2007 pour une durée de 48 mois. elle permettra d'accroître les ressources du volet organisation et donnera une impulsion bénéfique en garantissant la mise en place des contrôles et des systèmes d'organisation nécessaires pour une gestion efficace. Elle examinera particulièrement : (i) les points liés pour garantir une totale conformité avec les normes environnementales et sociales en établissant des plans d'action environnementaux et sociaux adéquats et ; (ii) les études d'appoint nécessaires (environnement, stabilité des pentes etc...).

5- Consultations publiques et exigences de diffusion de l'information

Les routes retenues dans le cadre du PNRR2 l'ont été en suivant un processus participatif. La validation du PNRR2 au niveau des provinces a été concrétisée par la signature de conventions cadres (16 au total) entre les directions régionales de l'Equipement (DRE) et les conseils régionaux, et par la signature de conventions spécifiques (59 au total) entre les directions provinciales de l'Equipement (DPE), les conseils provinciaux et les communes rurales. Ces conventions scellent formellement les partenariats entre les différents acteurs du Programme en les engageant sur le linéaire et le coût estimatif du programme de routes à réaliser dans chaque province, la répartition du financement par source, ainsi que l'échéancier de mobilisation des ressources financières. Les conventions permettent également de garantir la libéralisation des emprises des routes non classées et l'entretien ultérieur de ces routes par les Collectivités Locales.

6- Estimations des coûts

Les coûts des mesures environnementales et sociales ne peuvent pas être estimés avec précision à cette étape. Il s'agit d'un large programme avec une approche projet, dont les détails de préparation technique ainsi que de saisi des données environnementales et sociales se manifestent que cette année. La plupart des routes à aménager dans le cadre du PNRR2 suivent les emprises des pistes existantes. Enfin, les coûts des études d'impacts, plans de gestion environnementale, expropriations et déplacements, ainsi que des mesures imprévues, ne devraient pas dépasser 5% du volume d'investissement, soit 20 millions DH (2 millions Euro).

7- Echéancier de mise en œuvre et production de rapports

Des rapports d'activités semestriels seront envoyés à la Banque. Dans le cadre de ces rapports, les aspects environnementaux et sociaux sont traités suivant la matrice du PGES ci-après.

ROYAUME DU MAROC
PROGRAMME DE ROUTES RURALES (PNRR2)

Tableau 1 : Evaluation des impacts négatifs et description des mesures d'atténuation proposées

Nature des Impacts Négatifs	Evaluation de l'Impact Intensité, Etendue, Durée ⇒ Importance	Mesures d'atténuation préconisées	Impact Résiduel
Phase préparatoire			
Impacts sur le milieu naturel Installation des chantiers et aménagement des accès : coupes et débroussaillage. Disparition de zones naturelles, d'habitats naturels importants, de la biodiversité Glissements de terrain, effondrements Érosion des sols par ravinement	Faible, Local, Temporaire ⇒ Très Faible Faible, Local, Permanent ⇒ Faible Faible, Local, Permanent ⇒ Faible Faible, Local, Permanent ⇒ Faible	Prévision de la remise en état à la fin des travaux ; reboisement, végétalisation, cultures ; Éviter des effets sur : - Les sites naturels protégés et les zones sauvages - Les habitats les plus importants ou les zones de forte biodiversité Éviter les zones, pentes et sous-sols instables - Utiliser des installations de drainage superficielles dans les zones vulnérables et dans les pentes - Prévoir des tailles suffisantes et des emplacements adéquats du drainage et des dalots pour faire face aux inondations éventuelles - Recouvrir les surfaces de réception de pierres ou de béton - Choisir les emplacements des sites d'emprunt/carrières et les concevoir en fonction des problèmes de contrôle de l'érosion et des interventions d'entretien ultérieures	Aucun Très Faible Très Faible Très Faible
Impacts socio-économiques Acquisitions de terrains et dommage divers aux biens privés Déplacement	Faible, Local, Permanent ⇒ Faible Faible, Local, Permanent ⇒ Faible	Audit foncier à réaliser ; assister les populations à faire valoir leurs droits ; dédommagements Audit à réaliser ; assister les populations à faire valoir leurs droits ; dédommagements	Très faible Très faible

ROYAUME DU MAROC
PROGRAMME DE ROUTES RURALES (PNRR2)

Phase de réalisation			
Nature des Impacts Négatifs	Evaluation de l'Impact Intensité, Etendue, Durée ⇒ Importance	Mesures d'atténuation préconisées	Impact Résiduel
Impacts sur le milieu naturel			
Destruction du couvert végétal, dégradations des communautés végétales autochtones ; Risques pour espèces protégées animales et/ou végétales ;	Faible, Local, Permanent ⇒ Faible	Rétablissement des sols, de la couverture végétale caractéristique de l'endroit ;	Aucun
Esthétique des paysages : dommages temporaires pendant les travaux : dus aux déboisements, décapages des sols, tranchées, déblais, déchets de chantier,	Faible, Local, Temporaire ⇒ Très Faible	Protéger les écosystèmes fragiles en les contournant ; reboiser et revégétaliser ;	Aucun
Erosion	Faible, Local, Temporaire ⇒ Très Faible	Remise des sols dans l'état initial ; reboisement aux alentours et végétalisation ; évacuation des déchets ;	Aucun
Augmentation du ruissellement sur les chaussées	Moyen, Local, Temporaire ⇒ Faible	- N'effectuer les mouvements de terrain et les défrichements qu'en saison sèche - Bien gérer les creusements et les remplissages pour limiter les déplacements de terre - Créer des bassins de sédimentation - Reprendre les surfaces et remettre en végétation les surfaces à nu	Aucun
Contamination de l'eau par les fuites d'essence, de fuel et d'huiles de vidange des équipements des chantiers	Faible, Local, Temporaire ⇒ Très Faible	Dimensionner et implanter correctement les dalots ; mettre en place des instruments de drainage en surface convenables;	Très Faible
Déchets provenant des travaux	Faible, Local, Temporaire ⇒ Très Faible	Récupérer et recycler les huiles de vidange; prendre des mesures pour éviter les déversements d'huile accidentels, et les circonscrire si nécessaire; Limiter le ruissellement provenant du chantier	Très Faible
		Limiter la production de déchets pendant les travaux et réutiliser les déchets quand c'est possible; Utiliser des méthodes appropriées pour le stockage des déchets; Jeter les déchets dans un site de décharge approprié.	Aucun

ROYAUME DU MAROC
PROGRAMME DE ROUTES RURALES (PNRR2)

Impacts sur le milieu humain : Risques de destruction de cultures céréalières, arboricultures, plantations forestières ; Risques de destruction du patrimoine culturel – archéologique - religieux Détérioration qualité des cours d'eau (pose canalisation dans oueds) et perturbation de l'usage de l'eau ; Santé publique : maladies hydriques, risques de pollutions dans les bassins versants Risques d'accidents pendant travaux sur route et sur chantier ; circulation ; Qualité de l'air Pollution sonore	Faible, Local, Temporaire ⇒ Très Faible	Dédommagements, indemnisations ; travaux en dehors des périodes de culture ; Remise en état des lieux après clôture des chantiers ; rétablir la couche arable, reboisement, décompactage, végétalisation ; éviter le passage sur terres irriguées ;	Aucun
	Faible, Local, Temporaire ⇒ Très Faible	Contournement des sites classés – avertir le Ministère concerné	Aucun
	Moyenne, Local, Temporaire ⇒ Faible	Utiliser les infrastructure existantes pour les traverser ; choisir les points de traversées ; protéger les berges ; enlever tous les déchets ; drainage superficiel	Faible
	Faible, Local, Temporaire ⇒ Très Faible	Contrôler les paramètres physico-chimiques, bactériens, viraux, concentration des pesticides, etc. ;	Aucun
	Faible, Local, Temporaire ⇒ Très Faible	Appliquer la législation du travail ; installer une signalisation correcte des travaux ; surveillance chantiers ; normalisation des engins de chantier ; etc...	Aucun
	Faible, Local, Temporaire ⇒ Très Faible Moyenne, Local, Temporaire ⇒ Faible	Mettre les engins de chantier en conformité des conditions de combustion des carburants ; Mise en conformité des engins de chantier ; travail pendant les heures ouvrables seulement ;	Aucun Aucun
Impacts sur le milieu physique Excavation, creusage ; mouvements de terre ; Compactage des sols (circulation) ;	Moyenne, Local, Temporaire ⇒ Faible	Décapage des couches arables et remise en place après travaux ; gestion des carrières ; nivelage ; végétalisation ; Labourage en fin de chantier ;	Très Faible

Phase d'exploitation

Nature des Impacts Négatifs	Evaluation de l'Impact Intensité, Etendue, Durée ⇒ Importance	Mesures d'atténuation préconisées	Impact résiduel
Impacts sur le milieu physique et humain Risques d'érosion des sols Qualité de l'air Pollution sonore Risques d'accidents divers dans les installations	Moyenne, Local, Permanent ⇒ Moyenne Faible, Local, Permanent ⇒ Faible Faible, Local, Permanent ⇒ Faible Important, A court terme ; Local ⇒ Important	Entretien convenable de : dalots, accotements des routes, installations de fossés bétonnés, surface de la chaussée et végétation Contrôle technique des voitures Contrôle Technique des voitures Procédures de sécurité ; délimitation des aires de circulation	Faible Très Faible Très Faible Faible

ROYAUME DU MAROC
PROGRAMME DE ROUTES RURALES (PNRR2)

Tableau 2: Programme de surveillance et de suivi

Programme surveillance	Responsabilité	Programme de suivi	Responsabilité	Coûts
Phase préparatoire				
Audit foncier ; Terrains à acquérir – identification des ayant droits -	Administration Région, Province et Commune	Vérification de la bonne exécution des indemnisations ;	DRCR/DRE/DPE / Commune	Budget spécifique
Choix des sites des chantiers Aménagement des accès	Entrepreneurs et Environnementalistes	Conformité avec les buts poursuivis et la rationalisation des opérations	DRCR/DRE/DPE / Commune	Sans objet
Approche participative ; Participation des parties prenantes	DRCR/DRE/DPE ; Wilaya ; Commune	Vérification de la publicité faite autour du projet	DRCR/DRE/DPE / Communes	Sans objet
Phase de chantier				
Délimitation de l'emprise du projet	Environnementaliste de l'entreprise	Conforme avec l'étendue de la zone d'interaction des travaux sur l'environnement	DRCR/DRE/DPE / Communes	Sans objet
Transport des équipements et matériaux divers ; stockage	Environnementaliste de l'entreprise	Circulation et sécurité routière ; Etat des sols	DRCR/DRE/DPE / Communes	Inclus dans coût des travaux
Risques physiques d'accidents sur les chantiers et aux abords	Entrepreneurs	Respect de la législation sur les travaux et la circulation des engins ;	DRCR/DRE/DPE / Communes	Idem
Travaux de chantier (contrôle fabrication du béton ; contrôle émissions de poussières et de gaz, rejets effluents liquides et solides)	Entrepreneurs Conformité avec recommandations de l'Evaluation environnementale ;		DRCR/DRE/DPE / Communes	Idem
Excavation, pose conduites ; pose lignes électriques ; construction des ouvrages d'assainissement	Entrepreneurs et leur expert en environnement. Conformité avec recommandations de l'Evaluation environnementale		DRCR/DRE/DPE / Communes	Inclus dans coûts des travaux
Entretien des véhicules et engins de chantier	Entrepreneurs et Concessionnaires	Conforme aux recommandations et normes du constructeur	DRCR/DRE/DPE / Communes	Idem
Mise en place des ouvrages et équipements ; Raccordement à l'électricité	Entrepreneurs et leur Experts en environnement	Conforme à l'APD – conforme avec l'évaluation environnementale	DRCR/DRE/DPE / Communes	Idem

ROYAUME DU MAROC
PROGRAMME DE ROUTES RURALES (PNRR2)

Programme surveillance	Responsabilité	Programme de suivi	Responsabilité	Coûts
Phase d'exploitation				
Entretien des équipements conforme aux normes du constructeur ;	Gestionnaire du réseau ; DRCR ;	Respect des normes des fabricants	DRCR/DRE/DPE / Communes	Budget de fonctionnement
Présence des ouvrages : impact paysagers ; Entretien des conduites, ouvrages d'assainissement, bâtiments, lignes électriques ;	Gestionnaire du réseau ; DRCR/DRE/DPE ;	Intégration des ouvrages dans le paysage et entretien – Esthétique des bâtiments ;	DRCR/DRE/DPE / Communes	Budget de fonctionnement

ROYAUME DU MAROC
PROGRAMME DE ROUTES RURALES (PNRR2)

Opérations des projets finances par la Banque en cours d'exécution à mars 2007

Nom du projet	Date d'approbation	Date de signature	Date de mise en vigueur	Date de clôture	Montant approuvé (millions d'UC)	Montant annulé (millions d'UC)	Montant non décaissé (millions d'UC)	Total décaissé (millions d'UC)	Montant net du prêt (millions d'UC)	% décaissé
Projet d'amélioration et extension des capacités aéroport.	18/04/01	06/01/02	18/09/02	31/12/06	66,46	0,00	31,20	35,26	66,46	53%
Total transport					66,46	0,00	31,20	35,26	66,46	53%
Programme d'ajustement du secteur de l'eau	03/12/03	14/10/04	29/04/05	31/12/06	183,66	0,00	91,83	91,83	183,66	50%
8 ^{ème} projet d'AEPA	24/11/04	07/02/05	24/11/05	31/12/10	56,80	0,00	44,75	12,05	56,80	21,21%
Total eau & assainissement					240,46	0,00	136,58	103,88	240,46	43,20%
Projet de renforcement des interconnexions électriques	13/11/02	06/05/03	04/11/03	31/12/07	68,34	0,00	8,54	59,79	68,34	87,48%
Construction centrale thermo-solaire	02/03/05	29/08/05	07/08/06	31/12/10	116,56	0,00	116,56	0,00	116,56	0
Total énergie					184,90	0,00	125,1	59,79	184,90	32,33
Appui enseignement fondamental de qualité	30/11/00	30/05/01	17/09/01	31/12/07	43,30	0,00	32,89	10,40	43,30	24%
Total éducation					43,30	0,00	32,89	10,40	43,30	24%
Programme appui couverture médicale	12/12/02	25/04/03	20/08/03	31/12/06	93,96	0,00	46,98	46,98	93,96	50%
Total santé					93,96	0,00	46,98	46,98	93,96	50%
Grand total					629,08	0,00	372,75	256,31	629,08	40,74%

Annexe

ROYAUME DU MAROC

PROGRAMME NATIONAL DE ROUTES RURALES (PNRR2)

CORRIGENDUM

- **Titre du projet :**

« **DEUXIEME PROGRAMME NATIONAL DE ROUTES RURALES (PNRR2)** » au lieu de
« **PROGRAMME NATIONAL DE ROUTES RURALES (PNRR2)** ».

- **Paragraphe 5.2 :**

5.2 Calendrier d'exécution et de supervision

Le calendrier d'exécution du projet établi sur la base des durées élémentaires pour chacune des composantes, montre que l'exécution du projet s'étalera sur 4 ans à partir de la date d'approbation du prêt de la Banque. L'achèvement physique des travaux est prévu pour avril 2011. Le planning d'exécution détaillé du projet financé par la Banque est donné en Annexe 8.

- **Tableau 5.1 :**

Tableau 5.1 : Calendrier indicatif d'exécution

Composante	Préparation n DAO	Approbati on DAO	Lancemen t AO	Choix et Approbation	Début travaux	Délais (mois)	Fin des travaux	Baill eur
A- Construction								
A1- Aménagement de 460,21 km de pistes revêtues et travaux connexes	juil. 2007	août 2007	sept 2007	décem2007	janv. 2008	39	avril. 2011	BAD
A2- Aménagement 226,72 km piste en terre	juil. 2007	août 2007	sept 2007	décem2007	janv. 2008	28	mai. 2010	BAD
A3- Contrôle géotechnique travaux	juil. 2007	août 2007	sept 2007	décem2007	janv. 2008	39	avril. 2011	Gvt
B- Gestion								
B1- Coordination et supervision,	Nov. 2005	Déc. 2005	Février 2006	Avril 2006	Juil. 2006	48	Juil. 2011	BM
B2- Audit			juillet 2006	Mars 2007	Avril 2007	30	Oct. 2009	AFD

-

Annexe 8:

ROYAUME DU MAROC
PROGRAMME DE ROUTES RURALES (PNRR2)
Calendrier prévisionnel d'exécution

Années	2005		2006				2007				2008				2009				2010				2011		
	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	
A- Travaux																									
A1- Aménagement de 460,21 km de pistes revêtues et travaux connexes											◆														◆
A2- Aménagement de 226,72 km de pistes en terre											◆														◆
A3- Contrôle géotechnique des travaux											◆														◆
B- Gestion																									
B1- Coordination et supervision des travaux				◆																					◆
B2- Audit technique et financier									◆◆					◆◆					◆◆					◆◆	

