



La DRCR au service de la déconcentration et le développement local

Hicham N'HAMMOUCHA

Directeur des Routes et de la Circulation Routière
Maroc

Sommaire

- **Territorialité de l'Administration routière au Maroc**
- **La déconcentration/décentralisation: Orientation Stratégique en 1993.**
- **La DRCCR au service du Milieu Rural : le PNRR2 2005-2015**
- **La DRCCR au service du Milieu Urbain : Cas du Grand Casablanca**
- **Perspectives et Recommandations**

Réseau Routier du Royaume du Maroc

✓ Longueur du réseau routier classé :

57000 km dont 64% revêtu

✓ Réseau autoroutier :

- 820 km mis en circulation

- 600 km en construction

✓ Circulation sur le réseau revêtu :

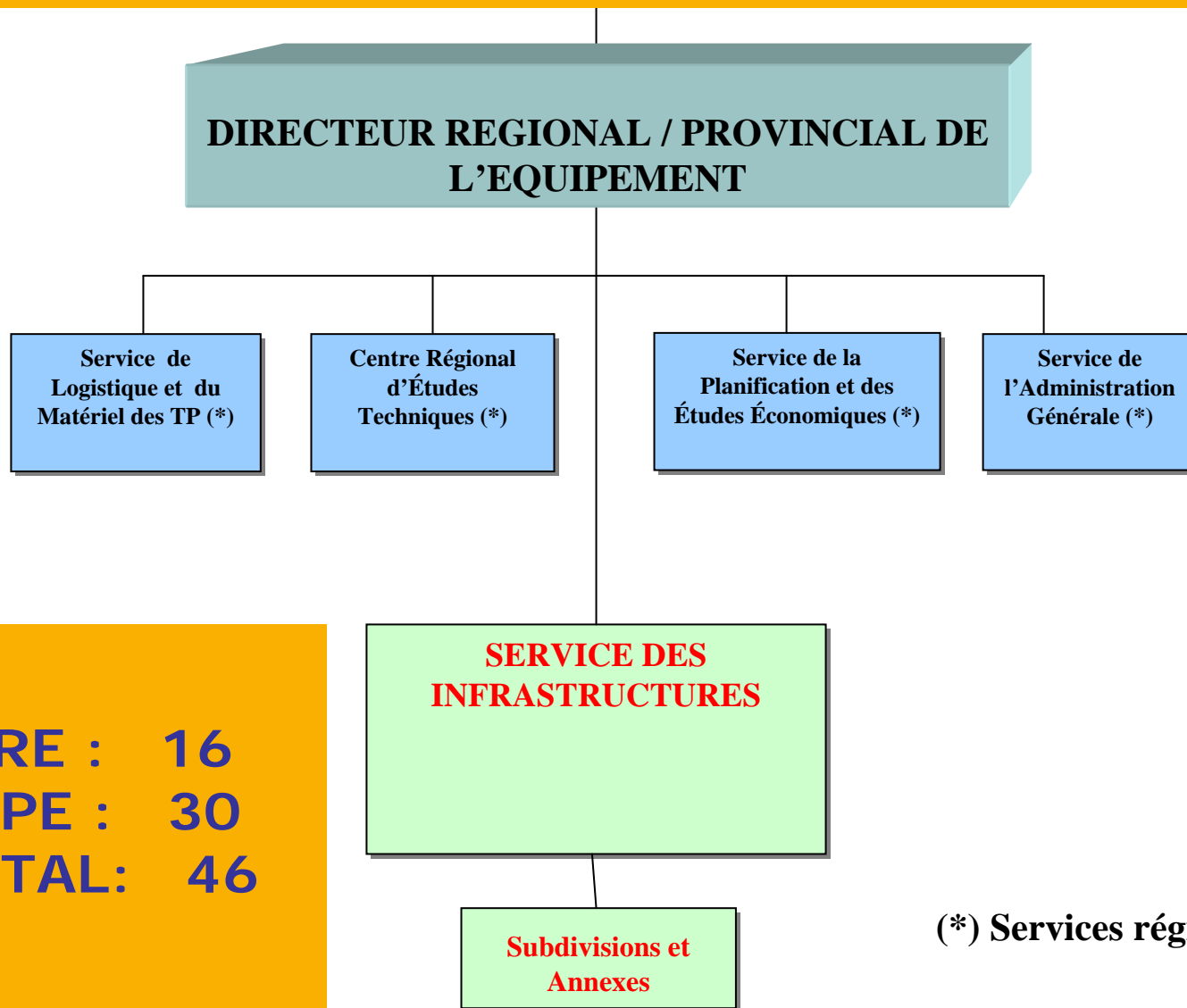
54,88 millions de véh.km/j en 2005

✓ Parc automobile :

2 millions véhicules



Territorialité de l'Administration Routière au Maroc



DRE : 16
DPE : 30
TOTAL: 46

(*) Services régionaux



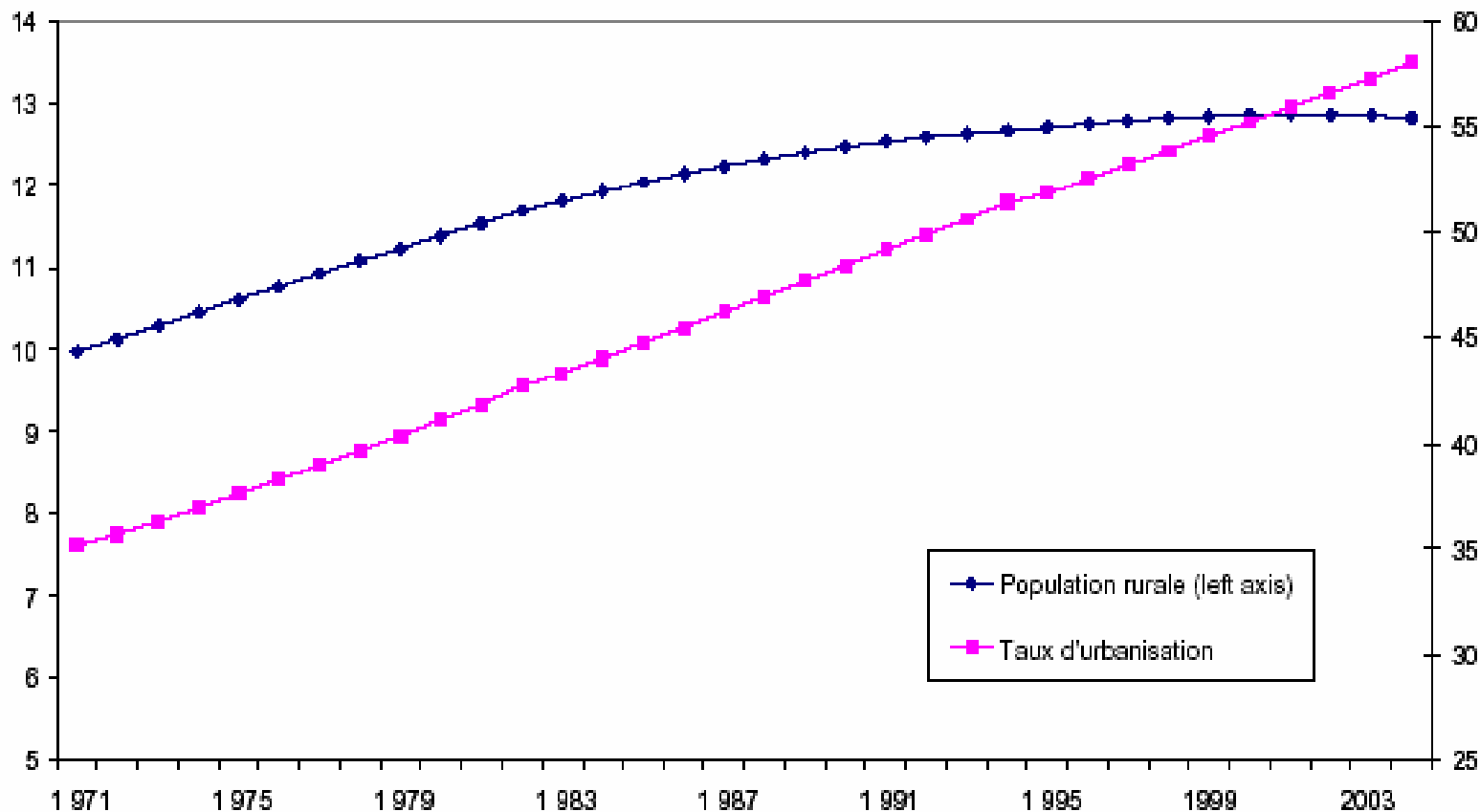
Décret du 20 octobre 1993 :impulsion à la déconcentration au Maroc et

Extrait de la Lettre Royale au Ministre d'Etat à l'Intérieur:« Aussi, avons nous constamment invité nos ministres d'abord d'avoir des délégations régionales aussi étoffées que possible, puis d'élargir au maximum, sans nuire au bon fonctionnement de l'administration, les compétences de ces dernières ».

Le Maroc a opté pour une décentralisation graduelle par une réforme de la région en 1997 et la Charte communale en 1976 puis 2002.

La moitié de la population marocaine est rurale

Graphique 33: Taux d'urbanisation (%) et population rurale (en millions)



Source: Haut Commissariat au Plan et Calcul Banque Mondiale

50 ans de développement humain

D'après le rapport général des « 50 ans de développement humain et perspectives 2025 »,

quatre millions de Marocains vivent en dessous du seuil de pauvreté dont trois millions dans les campagnes, ce qui fait de la pauvreté au Maroc un phénomène largement rural.

Un Marocain sur quatre est pauvre dans les zones rurales, alors qu'en milieu urbain une personne sur dix l'est.

Selon ce même rapport, la pauvreté touche spécialement les femmes, les enfants et les populations aux besoins.

La construction des Routes rurales



Genèse du PNRR2

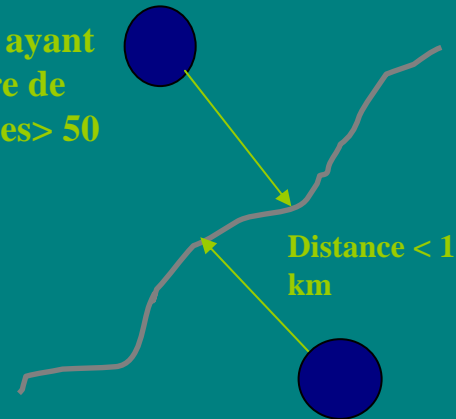
1) Inventaire des pistes de désenclavement du monde rural

- Recensement de **48210 km** de pistes :
23910 Km classées et **24300 Km** non classées

2) Etablissement d'une base de données numérisée et cartographique des pistes de désenclavement par province

- Visite de terrain et caractérisation des pistes

Douar ayant
nombre de
ménages > 50



3) Elaboration des schémas directeurs provinciaux de désenclavement

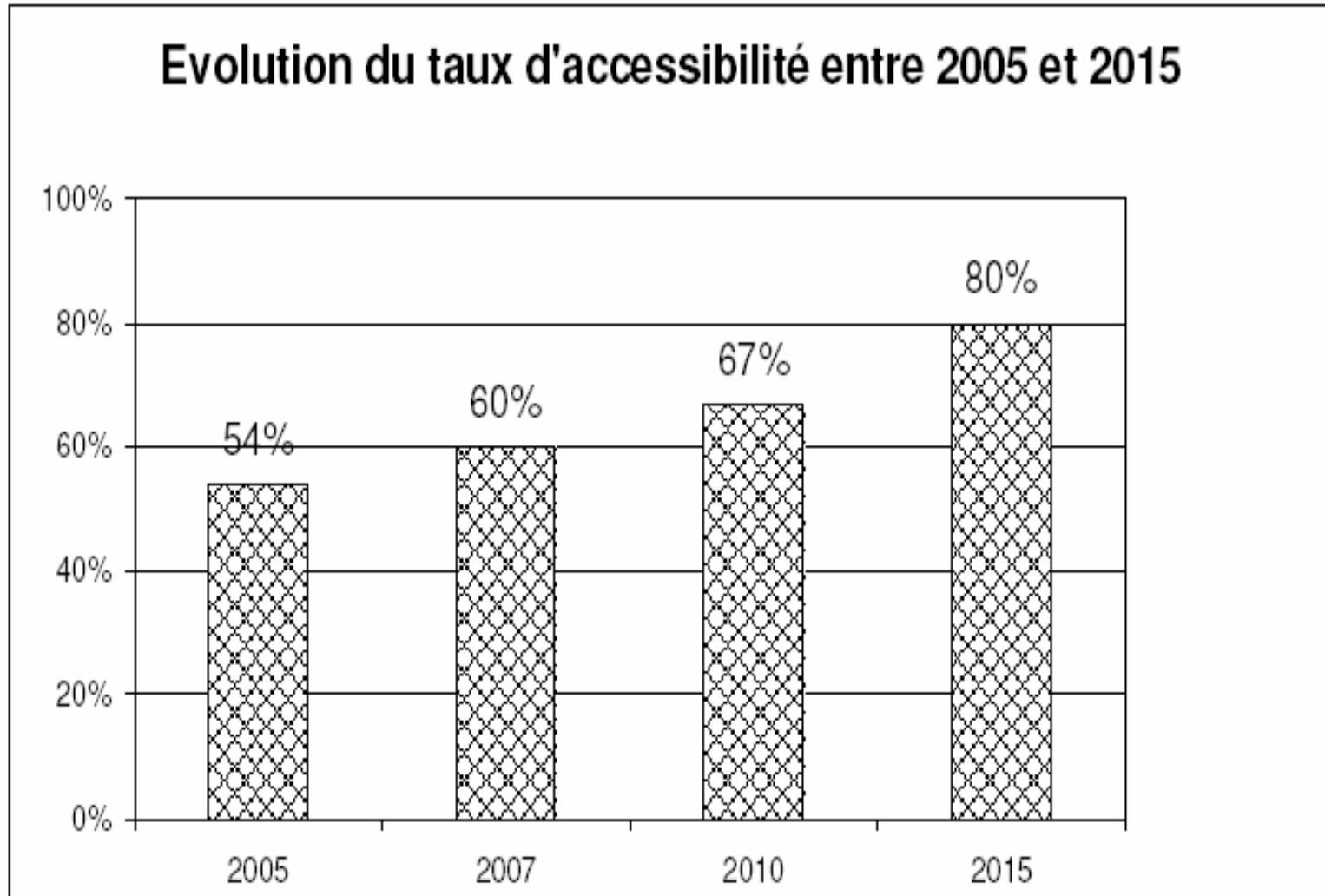
- Définition du critère: taux d'accessibilité
- Hiérarchisation des pistes selon leurs taux d'accessibilité
- Pré-identification du PNRR2 : 15500 KM

Approche concertée pour le PNRR2

Principales étapes :

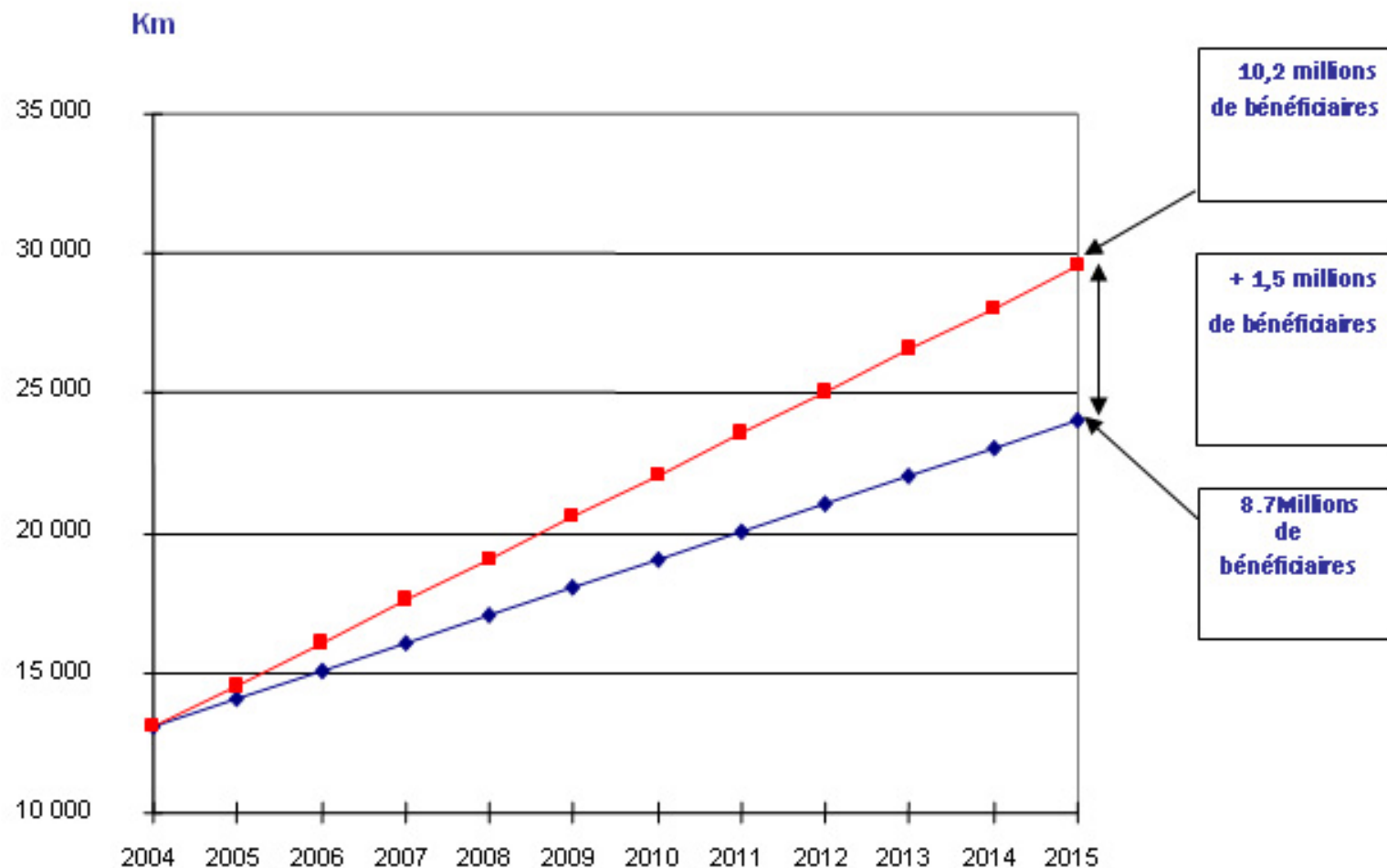
- ✓ Réunions au niveau des régions pour présenter l'approche globale et les objectifs nationaux du PNRR2
- ✓ Réunions au niveau des conseils provinciaux de toutes les provinces du Maroc pour arrêter les opérations du PNRR2 (présidées par les Walis et Gouverneurs, en présence des autorités locales et des communes)
- ✓ Préparation des conventions cadres et spécifiques
- ✓ Signature des conventions cadres au niveau régional et des conventions spécifiques au niveau provincial;
- ✓ Programmations des opérations et lancement des études et travaux

La construction des Routes rurales

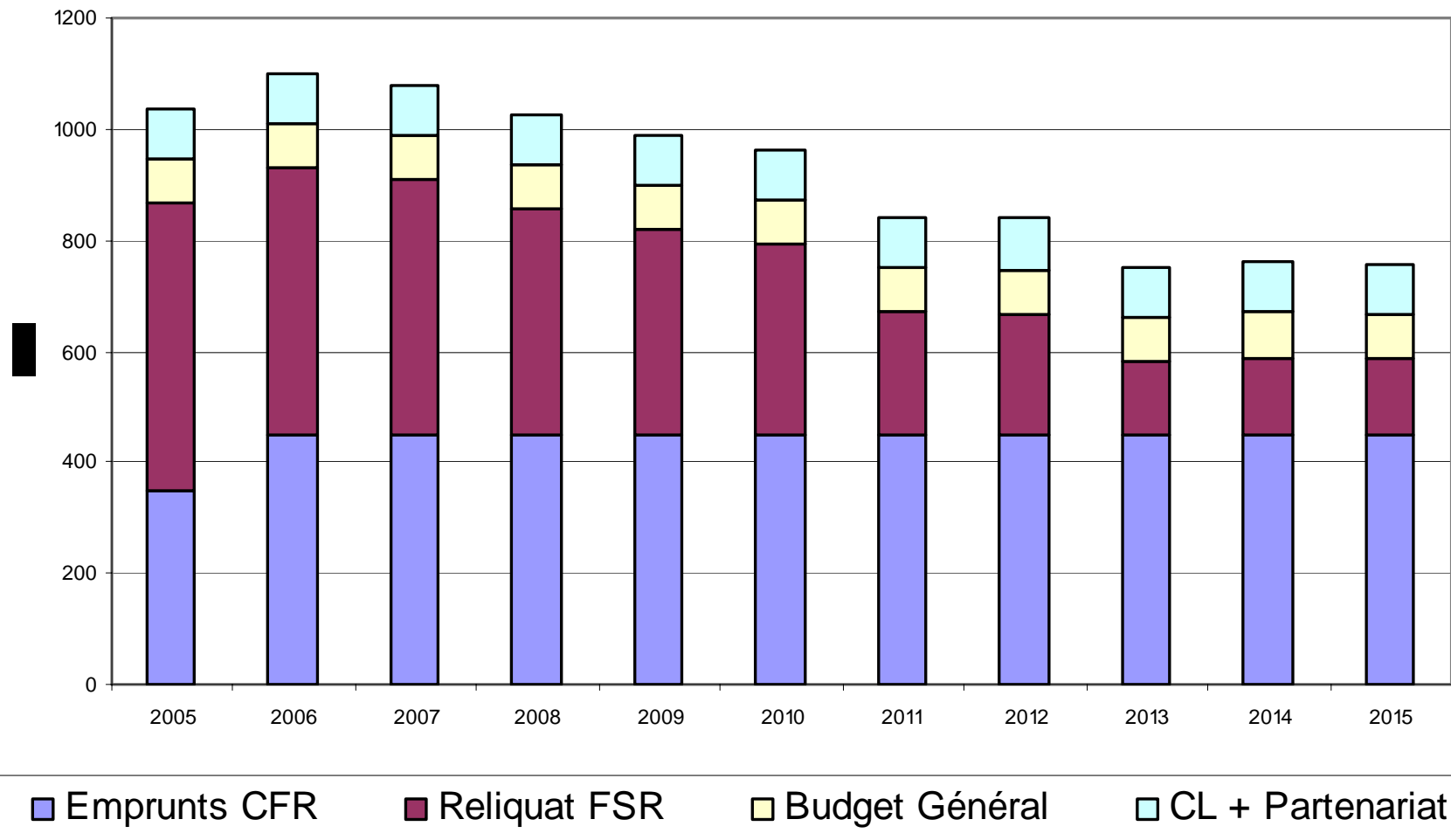


Accélération du rythme de réalisation des routes rurales

Graphique 3 : Accélération du rythme de réalisation des routes rurales à travers la création de la CFR



Sources de financement PNRR2



Un cadre partenarial adapté régi par des conventions

Principales dispositions du cadre partenarial :

- 1) La participation des Collectivités Locales au financement du PNRR2 à hauteur de **15%** ,**
- 2) Le versement de la part des Collectivités Locales dans un fonds de concours ou dans la CFR,**
- 3) L'engagement des collectivités locales à :**
 - reclasser les routes non classées du PNRR2 en routes communales**
 - libérer l'emprise des routes du PNRR2**
 - assurer l'entretien ultérieur des routes non classées**

Cadrage du PNRR2

PNRR2

Approche participative

Contractualisation

La lettre circulaire de Monsieur le Ministre de l'Équipement et du Transport en date du 17 juillet 2007.

amélioration du taux de desserte et du rythme de production des études

Objectifs de réalisation physique

Reporting desserte

Le PNRR2: Un bilan positif

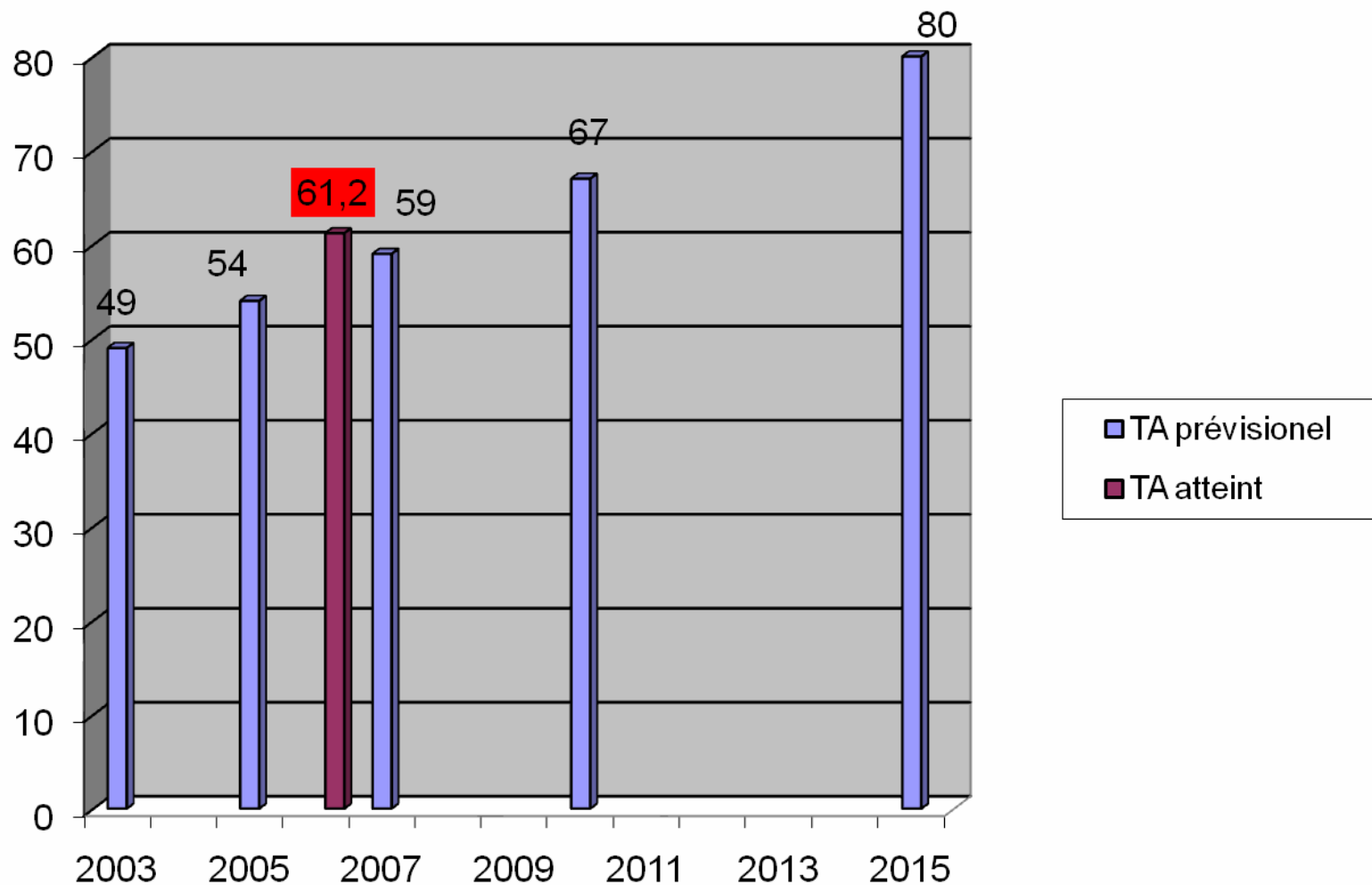
Taux d'Accessibilité 61,2% (53,8% en 2005)

800 000 habitants desservis

5000 km lancés à fin 2007

4300 km en cours de réalisation

Le taux d'accessibilité atteint au 30/05/2007 supérieur à l'objectif fixé.



Ville de Casablanca :

- Le pôle économique leader au Maroc
- La locomotive du développement national

**Infrastructures de transport pour
améliorer la compétitivité et affronter
la concurrence**

Partenariat au profit de la ville de Casablanca

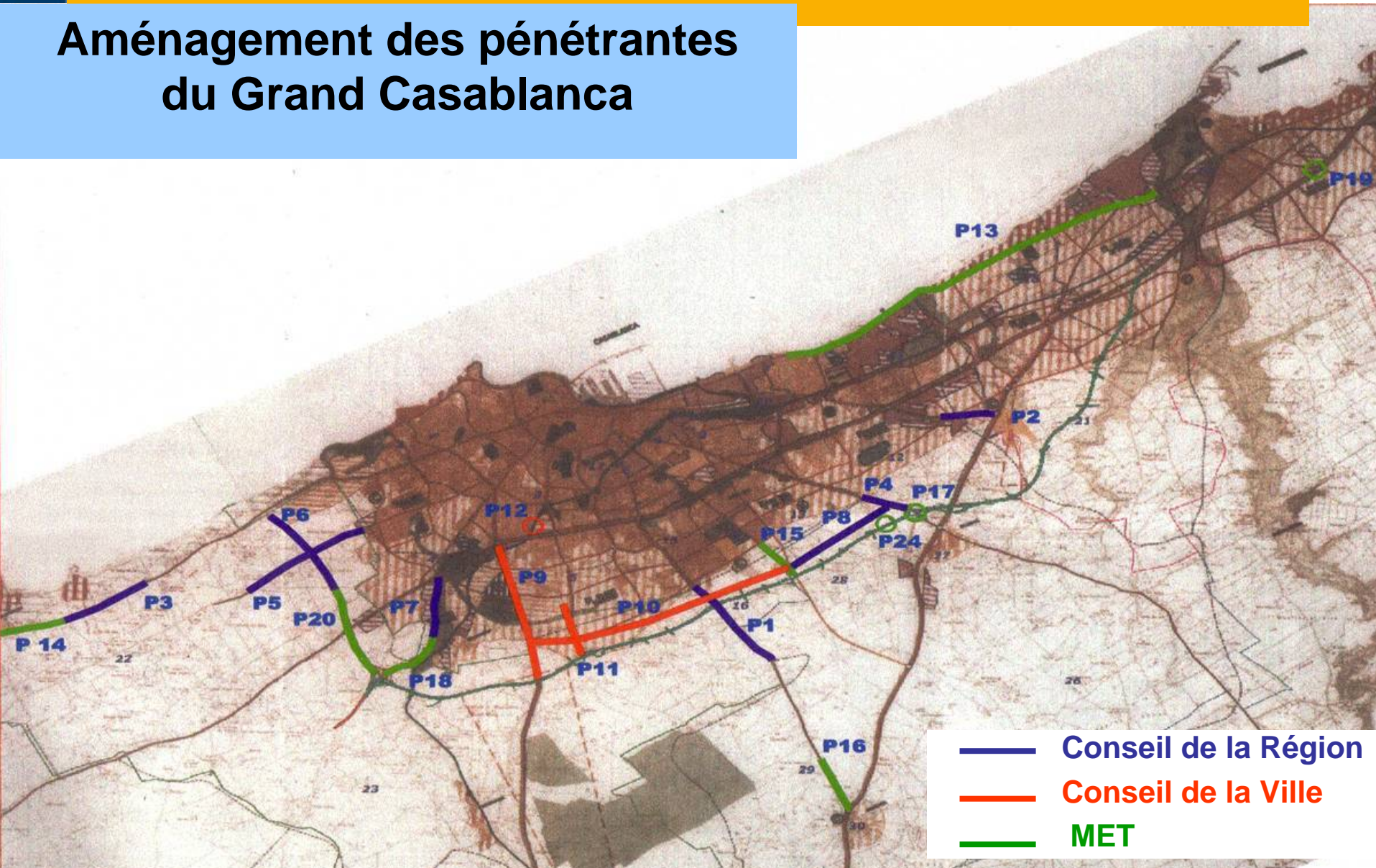
Convention de partenariat exemplaire **pour un investissement de 720 Mdh sur 2005-2007** entre :

- le Ministère de l'Équipement et du Transport (36 %),
- la Wilaya,
- le Conseil de la Région (33%)
- le Conseil de la Commune Urbaine (31%)

→ améliorer l'accès routier au Grand Casablanca, la fluidité de la circulation et la sécurité routière

Partenariat au profit de la ville de Casablanca

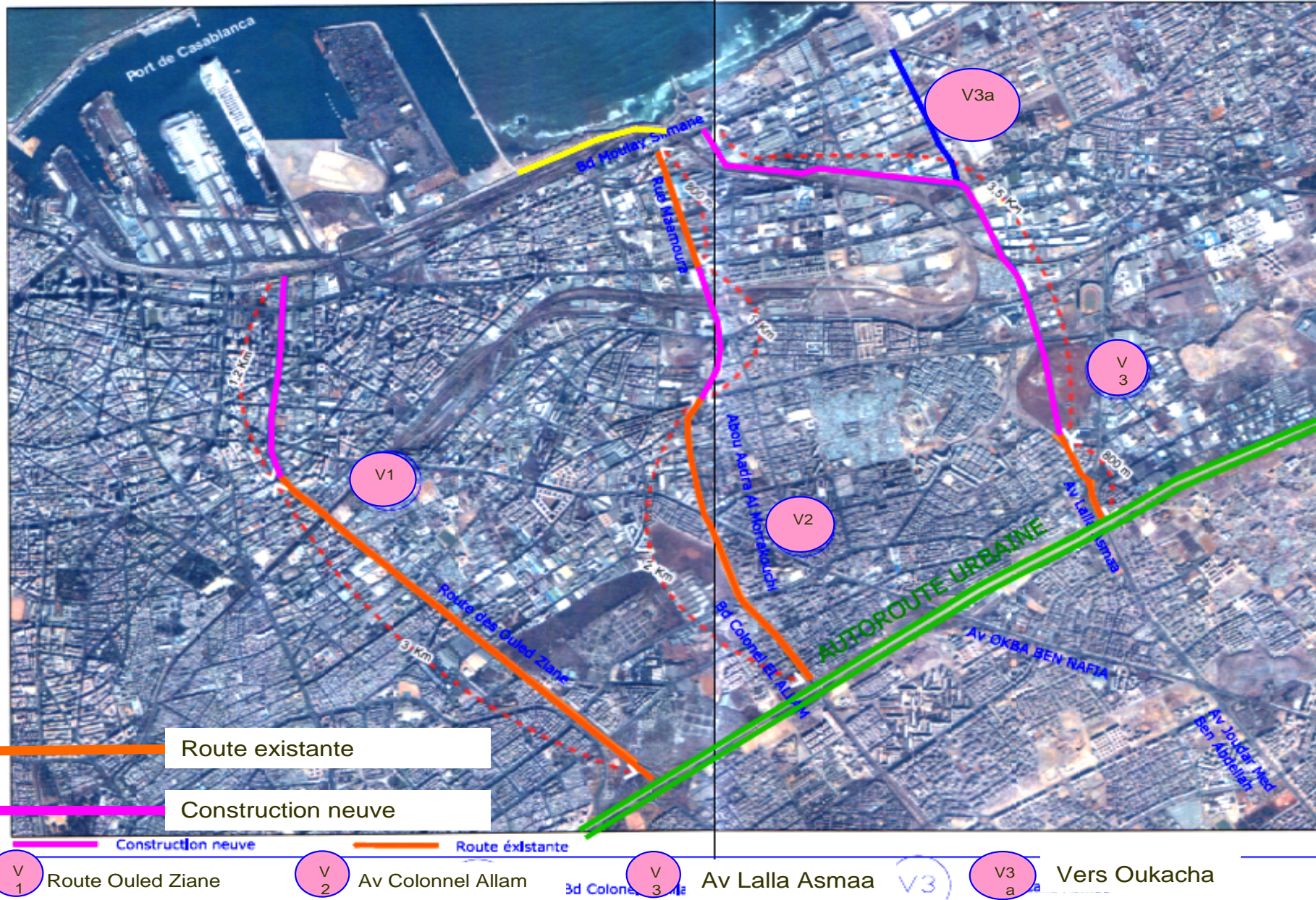
Aménagement des pénétrantes du Grand Casablanca



Partenariat au profit de la ville Casablanca

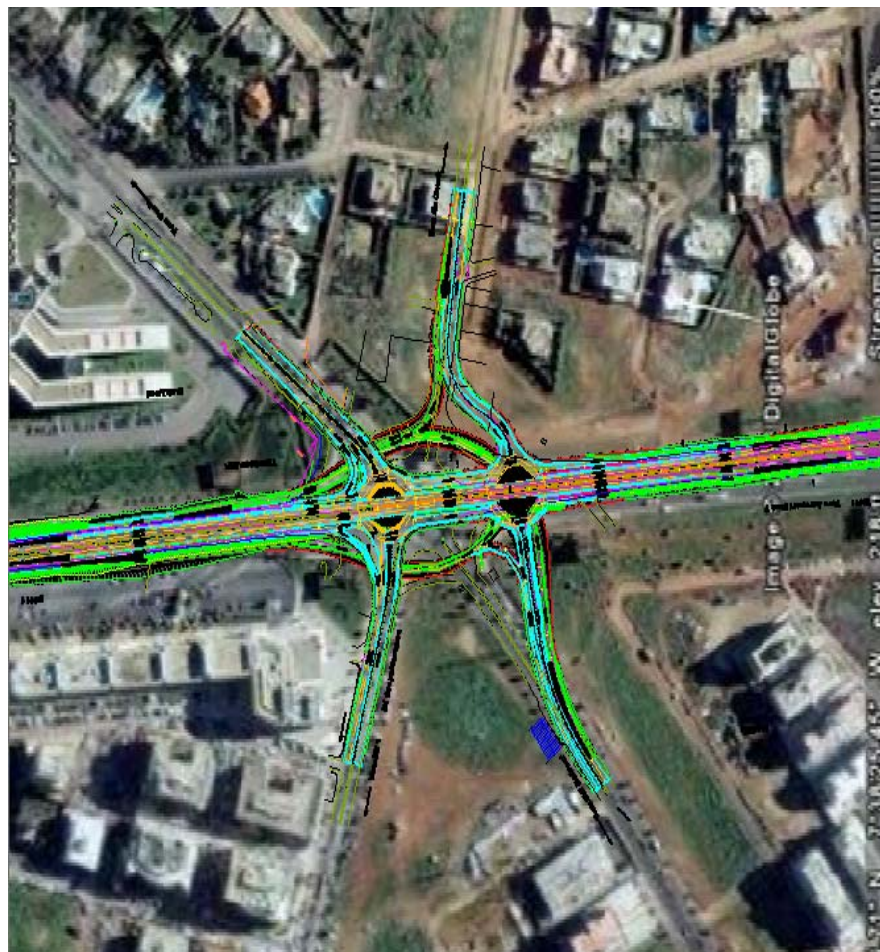


VARIANTES DE LA DESSERTE NORD AU PORT DE CASABLANCA



Partenariat au profit de la ville Casablanca

- *Deux giratoires sont projetées sous un pont prévu le long de la RN 11.*
- *Des trémies sont créées pour le trafic Sidi Maarouf - RN11 en direction de Casablanca et inversement.*
- *Le trafic provenant de Ain Choq en direction de Casablanca est raccordé à la trémie Sidi Maarouf - Casablanca.*
- *Avantages :*
 - *solution plus compacte*
 - *géométrie à caractère nettement plus urbain*
 - *Reserve de capacité de 30 à 50%*
- *Inconvénients*
 - *Solution rallongeant probablement la longueur du pont de la RN11*

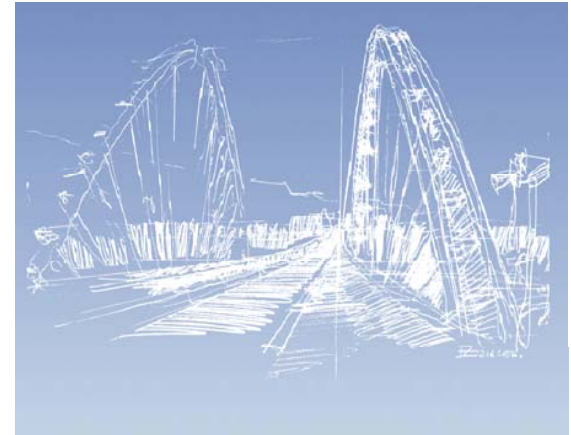


Partenariat au profit de la ville Casablanca

Deux variantes sont envisageables :

1. la solution à Double Arc à tablier inférieur, les naissances des arcs étant implantées sur les îlots centraux des giratoires. Les caractéristiques géométriques de cette solution sont:

- Portée : 1 travée de 214.17 m
- Rayon de l'arc: 95.74 m ;
- Hauteur max de l'arc : 44.6 m
- Epaisseur de l'arc: Max = 5.5 m ; Min = 3.0 m
- Tablier : Largeur = 17.5m ; Epaisseur = 2.00 m ; Gabarit = 9.5m



2. la solution à Double Mats Haubanés de portée totale 215m environ. Les mats sont implantés au point de croisement des différents axes. Les Caractéristiques géométriques sont:

- Portée : 1 travée de 214.17 m
- Hauteur des Mats : 60.5 m
- Largeur du Mat = 5.0 m ;
- Tablier : Largeur = 20.2m ; Epaisseur = 2.00 m ; Gabarit = 9.5m

