

**ROYAUME DU MAROC**  
-----  
**MINISTERE DE LA PREVISION  
ECONOMIQUE ET DU PLAN**  
-----

**LE PLAN DE DEVELOPPEMENT  
ECONOMIQUE ET SOCIAL  
2000-2004**

**VOLUME 2  
LE DEVELOPPEMENT SECTORIEL**

**Direction de la Programmation**

Le deuxième volume du Plan comprend les parties suivantes :

**Première partie : LA VALORISATION DES RESSOURCES HUMAINES ET LE DEVELOPPEMENT SOCIAL**

**Deuxième partie : LES SECTEURS PRODUCTIFS**

**Troisième partie : L'INFRASTRUCTURE ECONOMIQUE**

**Quatrième partie : L'ADMINISTRATION GENERALE**

**TROISIEME PARTIE :**  
**L'INFRASTRUCTURE ECONOMIQUE**

# Sommaire

<b>INTRODUCTION .....</b>	<b>7</b>
<b>1- L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE ET L'URBANISME ....</b>	<b>15</b>
1-1- L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE .....	15
1-1-1- <i>La situation</i> .....	15
1-1-2- <i>Les orientations et les objectifs</i> .....	25
1-1-3- <i>Le programme d'action</i> .....	29
1-1-4- <i>Les réformes et les mesures</i> .....	34
1-2- L'URBANISME ET L'ARCHITECTURE .....	35
1-2-1- <i>La situation</i> .....	36
1-2-2- <i>Les orientations et les objectifs</i> .....	45
1-2-3- <i>Le programme d'action</i> .....	53
1-2-4- <i>Les réformes et les mesures</i> .....	65
<b>2- L'HABITAT .....</b>	<b>108</b>
2-1- LA SITUATION DU SECTEUR .....	109
2-2- LES ORIENTATIONS ET LES OBJECTIFS .....	127
2-3- LE PROGRAMME D'ACTION.....	130
2-4- LES REFORMES ET LES MESURES.....	142
<b>3 –L'ENVIRONNEMENT.....</b>	<b>108</b>
3-1- L'ETAT DE L'ENVIRONNEMENT.....	108
3-1-2- <i>La protection du milieu naturel et l'utilisation rationnelle des ressources naturelles</i> .....	113
3-1-3- <i>La législation, la réglementation, l'information, l'éducation et la communication</i> .....	115
3-2- LES ORIENTATIONS ET LES OBJECTIFS .....	119
3-2-1- <i>La prévention et la lutte contre les pollutions, les nuisances et les risques technologiques</i> .....	121
3-2-2- <i>La protection du milieu naturel et l'utilisation rationnelle des ressources naturelles</i> .....	124
3-2-3- <i>La législation, la réglementation, l'information, l'éducation et la communication</i> .....	128

3-3- LE PROGRAMME D' ACTION.....	131
<b>4 – L'EQUIPEMENT .....</b>	<b>140</b>
4-1- L'HYDRAULIQUE.....	140
4-1-1- <i>La situation</i> .....	140
4-1-2- <i>Les orientations et les objectifs</i> .....	150
4-1-3- <i>Le programme d'action</i> .....	155
4-1-4- <i>Les réformes et les mesures</i> .....	163
4-2- L'EAU POTABLE .....	163
4-2-1- <i>La situation</i> .....	163
4-2-2- <i>Les orientations et les objectifs</i> .....	166
4-2-3- <i>Le programme d'action</i> .....	168
4-2-4- <i>Les réformes et les mesures</i> .....	173
4-3- LES EQUIPEMENTS ROUTIERS.....	174
4-3-1- <i>La situation</i> .....	174
4-3-2- <i>Les orientations et les objectifs</i> .....	176
4-3-3- <i>Le programme d'action</i> .....	179
4-3-4- <i>Les réformes et les mesures</i> .....	183
4-4- LES PORTS .....	188
4-4-1- <i>La situation</i> .....	188
4-4-2- <i>Les orientations et les objectifs</i> .....	189
4-4-3- <i>Le programme d'action</i> .....	190
4-4-4- <i>Les réformes et les mesures</i> .....	194
4-5- LA METEOROLOGIE .....	195
4-5-1- <i>La situation</i> .....	195
4-5-3- <i>Le programme d'action</i> .....	198
4-5-4- <i>Les réformes et les mesures</i> .....	200
4-6- LE SECTEUR DES BTP ET LES EQUIPEMENTS PUBLICS.....	200
4-6-1- <i>La situation</i> .....	200
4-6-2- <i>Les orientations et les objectifs</i> .....	203
4-6-3- <i>Le programme d'action</i> .....	204
4-6-4- <i>Les réformes et les mesures</i> .....	208
4-7- LES AFFAIRES ADMINISTRATIVES ET LA FORMATION .....	210
4-7-1- <i>La situation</i> .....	210
4-7-2- <i>Les orientations et les objectifs</i> .....	212
4-7-3- <i>Le programme d'action</i> .....	214

4-7-4- <i>Les réformes et les mesures</i> .....	215
<b>5- LE TRANSPORT ET LA MARINE MARCHANDE .....</b>	<b>219</b>
5-1- LES TRANSPORTS ROUTIERS .....	219
5-1-1- <i>La situation</i> .....	219
5-1-2- <i>Les orientations et les objectifs</i> .....	224
5-1-3- <i>Le programme d'action</i> .....	226
5-1-4- <i>Les réformes et les mesures</i> .....	229
5-2- LA SECURITE ROUTIERE.....	233
5-2-1- <i>La situation</i> .....	233
5-2-2- <i>Les orientations et les objectifs</i> .....	235
5-2-3- <i>Le programme d'action</i> .....	236
5-2-4- <i>Les réformes et les mesures</i> .....	239
5-3- LE TRANSPORT FERROVIAIRE .....	242
5-3-1- <i>La situation</i> .....	242
5-3-2- <i>Les orientations et les objectifs</i> .....	248
5-3-3- <i>Le programme d'action</i> .....	249
5-3-4- <i>Les réformes et les mesures</i> .....	254
5-4- LE TRANSPORT AERIEN .....	257
5-4-1- <i>La situation</i> .....	257
5-4-2- <i>Les orientations et les objectifs</i> .....	264
5-4-3- <i>Le programme d'action</i> .....	266
5-4-4- <i>Les réformes et les mesures</i> .....	271
5-5- LA MARINE MARCHANDE.....	274
5-5-1- <i>La situation</i> .....	274
5-5-2- <i>Les orientations et les objectifs</i> .....	277
5-5-3- <i>Le programme d'action</i> .....	278
5-5-4- <i>Les réformes et les mesures</i> .....	279
5-6- LES EQUIPEMENTS ADMINISTRATIFS, LES ETUDES ET LA FORMATION	
.....	279
5-6-1- <i>La situation</i> .....	279
5-6-2- <i>Les orientations et les objectifs</i> .....	281
5-6-3- <i>Le programme d'action</i> .....	282
<b>6- L'INFORMATION ET LA COMMUNICATION .....</b>	<b>291</b>
6-1- LA SITUATION .....	291

6-1-1- <i>Les infrastructures et les moyens de production</i> .....	291
6-1-2- <i>La formation des cadres</i> .....	298
6-1-3- <i>La production</i> .....	299
6-1-4- <i>Le soutien à la presse nationale</i> .....	300
6-2- LES ORIENTATIONS ET LES OBJECTIFS.....	301
6-3- LE PROGRAMME D' ACTION.....	302
6-3-1- <i>Les services centraux du Ministère</i> .....	302
6-3-2- <i>La Radiodiffusion et Télévision Marocaine (R.T.M)</i> .....	303
6-3-3- <i>L'Agence Maghreb Arabe Presse</i> .....	306
6-3-4- <i>Le Centre Cinématographique Marocain</i> .....	308
6-3-5- <i>Le Journal et l'Imprimerie Al Anbaa</i> .....	308
6-3-6- <i>L'Institut Supérieur de l'Information et de la Communication (ISIC)</i> .....	309
6-4- LES REFORMES ET LES MESURES.....	309
<b>7- LA POSTE ET LES TECHNOLOGIES DE L'INFORMATION</b> .....	<b>311</b>
7-1- LA SITUATION .....	311
7-1-1- <i>Le secteur des Technologies de l'Info- rmation</i> .....	312
7-1-2- <i>La poste et les services financiers postaux</i> .....	315
7-2- LES ORIENTATIONS ET LES OBJECTIFS .....	319
7-2-1- <i>Les orientations</i> .....	319
7-2-2- <i>Les objectifs</i> .....	320
7-3- LE PROGRAMME D'ACTION .....	323
7-3-1- <i>Le programme d'action du secteur des technologies de l'information</i> .....	324
7-3-2- <i>Le programme d'action du secteur de la poste</i> .....	329
7-4 LES REFORMES ET LES MESURES .....	331

## INTRODUCTION

L'analyse de la situation actuelle du secteur de l'infrastructure économique montre que la problématique de son développement se pose avec acuité, d'autant plus que ce développement s'avère impératif pour la mise à niveau de l'économie nationale et la promotion du développement social. Deux types de considérations confortent cette analyse: la nécessité de répondre aux exigences de l'environnement externe et celle de satisfaire les besoins nationaux en matière d'infrastructures socio-économiques.

En effet, les mutations qui s'opèrent dans l'environnement international, suite à la globalisation de l'économie, exercent de fortes pressions et imposent de nouvelles exigences en matière de management du développement. Le secteur de l'infrastructure constitue l'une des principales composantes de toute stratégie de développement et de mise à niveau de l'économie nationale. A la fois facteur de compétitivité et de développement durable, le développement de l'infrastructure peut, dans le cadre de la libéralisation, attirer des flux d'investissements importants. L'enjeu revêt une importance stratégique, notamment pour la relance de la croissance économique et l'accroissement de l'offre d'emploi.

Par ailleurs, l'évolution du contexte national dont le rythme a connu une accélération, au cours des dernières années, à la faveur d'un train de réformes fondamentales déjà mises en œuvre, a créé les conditions propices à la relance de la demande des services publics de base et partant, des équipements socio-économiques. Ces réformes économiques, financières et institutionnelles, ont permis des avancées

indéniables sur la voie du recentrage du rôle de l'Etat, de l'émergence de nouveaux acteurs de développement et de la libéralisation des secteurs monopolistiques. L'impératif de résorption du déficit social accumulé depuis des années, la diversité et la qualité des services de base exigées par la population et par l'entreprise ont amplifié la demande en infrastructures socio-économiques, demande à laquelle l'Etat n'a pas pu répondre dans les délais requis.

Ainsi, l'évolution prévisible des besoins, dans ce domaine, indique les limites des politiques de développement menées jusqu'à présent et leur incapacité à assurer l'adéquation entre l'offre et la demande en infrastructures socio-économiques, et à étendre l'accès aux services de base à l'ensemble de la population. Il en est résulté des déséquilibres spatiaux importants, se traduisant par une concentration des équipements dans le littoral atlantique central et une accentuation des disparités régionales, notamment, entre le milieu urbain et le milieu rural.

Il est certain que la planification du développement harmonieux des infrastructures ne peut être conçue selon une approche sectorielle, mais plutôt, selon une approche globale assurant un meilleur équilibre géographique, la complémentarité entre les intervenants et l'intégration des programmes d'action. C'est pourquoi il s'avère impératif de concevoir et de mettre en œuvre une politique appropriée d'aménagement du territoire permettant de fixer le cadre général d'orientation pour une utilisation judicieuse de l'espace. Cette politique devra, en particulier, assurer une meilleure orientation de l'expansion du

tissu urbain et intégrer la dimension spatiale dans la programmation des grands projets d'investissement.

Ainsi, en plus de l'impératif de rétablissement de l'équilibre spatial et du rattrapage du retard accumulé, il s'agira aussi de suivre le rythme de croissance de la demande dû, notamment, à l'évolution de la population qui devrait passer à 30,5 millions en 2003 et à 33,2 millions en 2010. Les besoins futurs en termes quantitatifs et qualitatifs issus de cette évolution seront considérables, et plus particulièrement dans les domaines de l'eau, de l'assainissement, de l'électricité, de l'habitat, des routes, des technologies de l'information et des transports. Si les études d'évaluation des besoins ont montré l'importance de la tâche à entreprendre, elles ont souligné, aussi, l'urgence de l'intervention dans le milieu rural qui souffre d'un sous-équipement manifeste.

Dans ce contexte de croissance de la demande et de fléchissement relatif des ressources budgétaires, le secteur de l'infrastructure est appelé à évoluer selon de nouvelles approches de développement. L'objectif est d'assurer un rythme d'investissement plus rapide que par le passé, afin de faire face, à la fois, au renouvellement et à l'entretien du patrimoine infrastructurel et aussi à l'accélération et à la diversification de la demande. En effet, compte tenu de la liaison entre l'investissement dans l'infrastructure et le PIB, le taux de croissance annuel moyen du PIB, au cours du prochain quinquennat, devrait se situer autour de 5%, ce qui devrait impliquer un accroissement plus rapide de la demande en infrastructure, par comparaison aux années passées. De ce fait, l'investissement public en infrastructure, qui s'est situé dans le

passé entre 15 et 20 milliards de DH par an, ne pourra pas, si ce rythme ne connaît pas une accélération, soutenir la croissance économique escomptée. Par conséquent, toute approche d'implication des autres partenaires de l'Etat devrait nécessairement être recherchée.

L'implication du secteur privé, par exemple, dans le financement et la gestion des infrastructures, ne signifie nullement une substitution à l'Etat, dont le rôle devra être renforcé sur deux plans: d'abord en tant qu'investisseur, dans le cadre du redéploiement de ses moyens humains et matériels au profit des secteurs sociaux et d'infrastructure, ensuite, en tant qu'orientateur, planificateur stratégique et régulateur des activités. L'Etat devra recentrer son intervention sur ces fonctions, tout en veillant au respect par les opérateurs des règles de la concurrence loyale.

Par ailleurs, l'environnement constitue, aujourd'hui, une préoccupation de tout le monde, en raison de son lien étroit avec la qualité de vie des citoyens. En effet, les acteurs dans le domaine de l'infrastructure ont un rôle essentiel à jouer pour sauvegarder la qualité de l'environnement. Pour ce faire, il est nécessaire d'entreprendre des études d'impact sur l'environnement avant d'entamer la réalisation des projets d'infrastructure tels que les routes, les autoroutes, les barrages, les ports, les aéroports etc... Dans ce cadre, la lutte contre la pollution de l'eau et la protection de sa qualité méritent davantage d'attention dans l'avenir. De même, la pollution due aux transports routier et maritime, implique la prise de dispositions de prévention pour sauvegarder la qualité de l'air et protéger nos ressources halieutiques ainsi que notre littoral.

D'une manière générale, les orientations et les réformes et mesures inscrites au Plan visent à clarifier la vision et à tracer les grandes lignes de la stratégie de développement du secteur de l'infrastructure économique. Cette stratégie s'articule autour des axes suivants:

- Poursuivre la libéralisation des secteurs monopolistiques, établir un cadre conventionnel avec les établissements publics et favoriser l'implication du secteur privé:

- Développer des formules de partenariat avec les opérateurs dans le secteur de l'infrastructure et des services publics;

- Privilégier, dans les programmes d'action futurs, la réhabilitation et la maintenance des infrastructures existantes;

- Encourager l'introduction de nouvelles technologies et développer des infrastructures compétitives afin de contribuer à la mise à niveau de l'économie nationale;

- Veiller à la prise en considération de la dimension spatiale dans les programmes nationaux et les grands projets structurants ;

- Améliorer l'accès des populations, notamment en milieu rural, aux services sociaux de base.

Les programmes retenus dans le Plan visent à inscrire l'action de l'Etat et de ses partenaires dans cette stratégie. leur concrétisation est tributaire de la volonté des différents partenaires à adhérer aux approches qui seront adoptées dans chaque secteur, compte tenu de ses spécificités, ainsi que des

mesures d'accompagnement qui seront prises, à cet effet, par l'Etat.

Ces programmes d'action constitueront un appui majeur à la promotion du développement économique et social du pays. Des moyens financiers importants sont, en effet, réservés au secteur de l'infrastructure et les mesures nécessaires seront prises en vue d'en faire un réel levier de développement.

Dans ce cadre, le domaine de l'habitat connaîtra, par exemple, des réformes fondamentales visant à corriger les dysfonctionnements constatés et à lever les contraintes qui entravent son développement. La priorité sera accordée à l'habitat social en focalisant l'effort sur l'habitat insalubre. L'enveloppe budgétaire réservée par l'Etat, à cet effet, ainsi que par les établissements publics opérant dans ce domaine, s'élève à 17,55 milliards de DH. Elle servira à la réalisation de divers programmes de construction de logements et d'équipement de lots de terrain. Le secteur de l'habitat bénéficiera, également, de crédits additionnels, d'un montant de 1,1 milliard de DH, provenant du Fonds Hassan II pour le développement économique et social.

Dans le domaine de l'hydraulique, le programme prévu, au cours de la période 2000-2004, porte sur l'achèvement de deux grands barrages et d'un barrage moyen, la construction de sept nouveaux grands ouvrages hydrauliques et quatre barrages moyens, ainsi que huit petits barrages. En outre, des efforts importants seront déployés en vue d'accélérer le rythme de réalisation du programme national d'approvisionnement en eau potable des populations rurales (PAGER) et de poursuivre l'exécution des programmes de production et de distribution

d'eau potable en milieu urbain. Le coût global des différents programmes prévus dans le domaine de l'hydraulique et de l'eau potable est estimé à 23 milliards de DH dont 30% seront financés sur le Budget Général de l'Etat.

Concernant les équipements et les activités de transport, les efforts seront centrés sur la modernisation des réseaux de communication, leur maintenance et leur extension en vue de désenclaver le monde rural. Les crédits retenus, à cet effet, au titre du Budget de l'Etat, du Fonds Routier et des établissements publics concernés, s'élèvent à 37,5 milliards de DH.

Par ailleurs, pour assurer les conditions de mise à niveau des secteurs des technologies de l'information et de la communication et être en phase avec les progrès technologiques et professionnels, les pouvoirs publics ont accordé une attention particulière à la modernisation des équipements et à l'amélioration de l'efficacité des organismes publics opérant dans ce domaine. Le secteur de la poste et des technologies de l'information connaîtra, ainsi, la réalisation de plusieurs programmes évalués à 27 milliards de DH. La majeure partie de cette enveloppe sera à la charge des établissements publics. Quant au secteur de la communication, sa mise à niveau sur les plans technologique et professionnel coûtera à l'Etat, au cours de la période du Plan, près de 1,2 Milliard de DH.

Ainsi, la synergie qui résultera de l'intensification des efforts de l'Etat et des établissements publics, de la participation des collectivités locales et du secteur privé à la promotion des projets d'infrastructure économique et sociale,

devrait imprimer un nouvel élan au développement de ce secteur. Une telle relance de l'équipement devrait traduire, dans les faits, la volonté politique, affirmée par le Gouvernement, visant à promouvoir de grands chantiers de développement économique et social et accroître l'offre d'emploi, au cours de la période du Plan.

S'inscrivant dans cette vision, la présente partie traitera successivement des secteurs de l'Aménagement du Territoire, de l'Urbanisme, de l'Habitat, de l'Environnement, de l'Équipement, du Transport, de la Communication et des Technologies de l'Information. Seront présentés, au niveau de chaque secteur, la situation à la veille du Plan, les orientations générales et les objectifs fixés, ainsi que le programme d'équipement et les réformes et mesures d'accompagnement.

# **1- L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE ET L'URBANISME**

## **1-1- L'Aménagement du territoire**

Les domaines de l'Aménagement du Territoire, de l'Urbanisme, de l'Architecture et de l'Environnement s'affirment plus que jamais comme une priorité du développement économique et social du pays.

En effet, la planification spatiale, dans toutes ses composantes et à ses différents niveaux (national, régional et local) permet, à travers l'amélioration des qualités fonctionnelles de l'espace concerné, de transformer cet espace en un atout pour le développement économique et social harmonieux du pays, sans pour autant bouleverser son équilibre.

L'évaluation de la politique d'aménagement du territoire devrait s'effectuer sur la base d'une connaissance approfondie des structures et des contraintes de l'espace national ainsi que d'une définition claire du rôle des outils de l'aménagement du territoire.

### **1-1-1- La situation**

#### **\*La structure et les contraintes de l'espace national :**

L'organisation spatiale du pays est marquée par la persistance des disparités socio-économiques entre les régions et le renforcement de l'urbanisation. Ces disparités sont perceptibles dans le mode de peuplement du territoire, dans la

répartition des activités et de l'emploi, dans les niveaux de desserte en infrastructures de base et en services sociaux et dans les niveaux d'exploitation des différentes ressources.

### **- La population et l'urbanisation**

La population a connu, durant les 30 dernières années, des mutations profondes caractérisées par l'importance de l'accroissement démographique et le renforcement de l'urbanisation. La différence du rythme de croissance de la population entre les milieux rural et urbain corrobore aussi cette situation, puisque le taux de croissance moyen annuel de la population entre 1982-1994 était de 3,6% dans le milieu urbain contre 0,7% dans le milieu rural.

#### **. Une forte polarisation des activités économiques sur le littoral.**

En raison des conditions inégales tant en termes physique et climatique, que dans les domaines des infrastructures, des équipements sociaux ou en matière d'opportunités d'emploi, la concentration de la population sur le littoral et dans certaines zones a tendance à se renforcer.

Les grands foyers de concentration de la population correspondent aux territoires des wilayas de Casablanca et de Rabat-Salé. En effet, les densités y dépassent respectivement 2000 et 1200 habitants/km<sup>2</sup>. Ce sont des régions essentiellement urbaines, qui connaissent un afflux important de migrants et où se trouve concentrée une bonne partie des activités industrielles et tertiaires.

## **. Une urbanisation soutenue et irréversible.**

L'urbanisation soutenue à travers l'ensemble de l'espace national constitue un des changements les plus spectaculaires qu'a connus le Maroc. Elle est le fruit à la fois de l'accroissement naturel propre au tissu urbain, de l'émigration des ruraux et du reclassement de certaines zones rurales en localités urbaines.

L'accroissement du nombre de villes corrobore cette mutation qui a caractérisé ces quarante dernières années. En effet, le nombre de centres et de communes urbaines est passé de 78 en 1960 à 370 en 1994. Le recensement de 1994 a confirmé la poussée, déjà observée en 1982, des villes moyennes aux dépens de la croissance des métropoles qui ont connu un rythme relativement modéré.

Cette forte urbanisation a eu, par ailleurs, un impact négatif sur le potentiel des centres urbains : sous-équipement, développement anarchique des villes, dégradation de la qualité urbanistique et du cadre bâti, taudification et dégradation du patrimoine national dans les anciennes médinas.

Par ailleurs, la prolifération incontrôlée des quartiers clandestins, se fait souvent aux dépens de terres à haut potentiel agricole. En effet, on estime que les extensions de l'espace bâti ont consommé pas moins de 3.000 hectares dans les périmètres irrigués du Gharb, 2600 hectares dans le Loukouss et 2700 hectares dans le Tadla. L'évolution de ce phénomène ne peut qu'engendrer des conséquences négatives sur la production agricole, les équipements et aussi sur la qualité urbanistique et le cadre bâti.

**- Une concentration prononcée des activités et des emplois**

**. Des activités économiques concentrées dans des espaces très réduits.**

A elles seules, les deux ex-régions économiques du Centre et du Nord-Ouest continuent de concentrer près des 3/4 des établissements industriels et près de 4/5 des emplois industriels du pays.

**. L'emploi : acuité des besoins**

Face à l'augmentation de la population urbaine et aux contraintes rencontrées par l'économie marocaine à court et à moyen termes, l'écart risque de ne pas se rétrécir suffisamment entre les demandes d'emploi en hausse et une offre de travail qui tend à régresser sous la pression de la mise à niveau et des exigences de compétitivité.

L'enjeu est déterminant en considération de la forte dynamique de croissance démographique et du rythme de croissance de la production et de l'investissement qui confèrent à la problématique de l'emploi une dimension stratégique. Une appréhension adéquate de cette problématique nécessite une connaissance approfondie de son ampleur, de son évolution et de ses spécificités à tous les niveaux : national, sectoriel et spatial. Les niveaux régional et local peuvent contribuer avec efficacité à relever ce défi.

**-L'infrastructure sociale : l'inégalité de desserte**

Les besoins résultant de l'évolution démographique sont considérables, et les écarts entre les différentes parties du territoire national en matière de desserte, en services de base sont aussi manifestes, notamment en matière d'éducation, de santé, de desserte en eau potable, d'équipement routier...etc.

### **- La répartition des ressources naturelles: situation vulnérable**

Les ressources naturelles sont variées en qualité comme en quantité, inégalement réparties sur l'espace et quelquefois insuffisamment ou inefficacement mises en valeur. Elles sont également caractérisées par une grande fragilité, surtout lorsque leur renouvellement subit des contraintes physiques et humaines.

En effet, la dégradation du milieu naturel ou des phénomènes comme la désertification, la détérioration continue des forêts ou encore les problèmes d'érosion des grands bassins versants hydrologiques, l'envasement des réservoirs des barrages ou la déperdition des richesses halieutiques et du milieu marin d'une manière générale, constituent chacun de son côté une menace permanente pouvant entraver l'action de développement et sa durabilité.

A elle seule, la **forêt** est soumise à une intense et rapide dégradation. On évalue les prélèvements à trois fois la capacité théorique de la forêt marocaine. Ils sont à l'origine d'une décapitalisation permanente et dangereuse des ressources forestières nationales. On estime, actuellement, que le couvert forestier se dégrade à un rythme de 31.000 hectares par an. De

même, la surexploitation du pâturage constitue une autre cause de dégradation du couvert végétal.

Les **sols** représentent aussi un capital relativement précaire dans le patrimoine territorial du Maroc. Leur érosion est un véritable fléau naturel. Ce phénomène reste le principal agent de désertification, aussi bien dans les zones humides que dans les zones sahariennes. La continuation du processus de dégradation des sols au rythme actuel risque de compromettre les chances d'un développement durable dans plusieurs régions du pays, sachant que la surface des terrains agricoles ou qui sont susceptibles d'être utilisés dans l'agriculture ne représentent que 12% de l'ensemble du territoire national.

Par ailleurs, la rareté des **eaux** et leur mauvaise utilisation constituent des menaces croissantes pour le développement durable et la protection de l'environnement. De même, la distribution de l'eau est inégalement répartie dans le temps et dans l'espace.

Le bilan comparatif de l'exploitation de l'eau et des ressources mobilisées présente un déficit au niveau de certaines zones hydrauliques, telles que la zone des bassins du Sud, la zone atlantique Nord, la zone du Centre et la zone de la Moulouya.

Dans ce cadre, il s'avère impératif de maîtriser la gestion et la rationalisation de la demande dans le but d'une utilisation efficace de l'eau. Il y a lieu aussi d'assurer la conservation des équipements hydrauliques existants et d'élaborer un plan à long terme d'exploitation des ressources en eau, sur la base de

la solidarité entre les zones déficitaires et celles qui connaissent un excédent en ces ressources.

Les zones de **montagnes** constituent de véritables châteaux d'eau du pays et des domaines de richesses naturelles, mais sont les espaces naturels les moins valorisés. Une telle situation aggrave la fragilité de ce milieu qui est exposé à la surexploitation du couvert végétal, à l'érosion des sols et à la désertification. Les populations locales y sont, en général, mal desservies en matière d'équipements et d'infrastructures.

### **\* Les instruments d'aménagement du territoire**

Malgré l'importance accordée par les autorités publiques aux problèmes relatifs à l'aménagement du territoire, plusieurs contraintes, dont certaines sont d'ordre structurel, handicapent la stratégie d'intervention dans ce domaine. En effet, les institutions concernées par l'aménagement du territoire présentent un déficit chronique, et l'expérience a montré aussi la faiblesse de la rentabilité des études faites dans ce domaine.

#### **A - Les institutions**

Créé en 1968, le Comité Interministériel d'Aménagement du Territoire (CIAT), dont la mission de base est d'assurer (en matière d'aménagement du territoire) la coordination et la définition des grandes orientations, ne s'est réuni qu'une seule fois depuis sa création.

De même, la Région créée en 1971 comme institution économique et pour servir de cadre de développement et d'espace d'aménagement, n'a pas été dotée de moyens

juridiques et logistiques lui permettant d'accomplir sa mission. C'est la loi sur la Région promulguée en avril 1997 qui permettra à cette entité de fonctionner en tant que Collectivité Locale et de se doter de compétences et de moyens nécessaires à l'exercice de ses attributions.

Concernant la nouvelle charte d'investissement permettant de fournir aux investisseurs les informations nécessaires sur les zones à encourager et les avantages supplémentaires prévus dans ce domaine, ses textes d'application ont connu un certain retard et n'ont été publiés qu'à la fin de l'année 1998.

De même, l'avant-projet de la charte d'Aménagement du Territoire, qui devait institutionnaliser les rapports entre les différents organes et acteurs de développement et d'aménagement, a été établi et réactualisé à maintes reprises sans pour autant que le processus de son approbation soit entamé.

## **B - Les outils**

Les instruments techniques, dont l'élaboration a constitué l'essentiel de l'activité du département chargé de l'aménagement du territoire, sont :

.le Schéma National d'Aménagement du Territoire (SNAT) ;

.les Schémas de Développement et d'Aménagement Régionaux (SDAR) ;

.les Schémas d'Armature Rurale (SAR) ;

.les études spécifiques (le Projet Migration Interne et Aménagement du Territoire, et le Programme d'Action Intégré pour le Développement et l'Aménagement de la Région Méditerranéenne).

Ces études sont, certes, indispensables mais elles semblent être inadaptées de par les longs délais de réalisation et d'approbation, l'excès d'ambition dans leur élaboration, l'absence d'assise juridique susceptible de leur conférer un caractère exécutoire et l'omission de la définition de moyens concrets pour répondre aux préoccupations identifiées de développement.

Toutes ces raisons font que les études effectuées se trouvent au terme de leur réalisation, sinon dépassées, du moins en déphasage par rapport à l'utilité pour laquelle elles ont été conçues.

- **Le bilan physique de la période 1993-1998**

Les actions menées, au cours des dernières années, par la Direction de l'Aménagement du Territoire ont concerné essentiellement la poursuite des travaux d'élaboration des documents de référence et le suivi des grands projets structurants ayant un impact sur l'organisation de l'espace et qui ont été soumis à l'appréciation de ce département.

- **Le Schéma National d'Aménagement du Territoire (SNAT)**

Les deux premières phases du SNAT ont été élaborées et la troisième est en cours. La première phase "Préparatoire",

initiée en 1990, a donné lieu à l'élaboration de dix-huit dossiers sectoriels, sept rapports de pré-synthèse et un rapport de synthèse générale.

Les travaux de la deuxième phase visent à établir les grandes options de développement et d'aménagement du territoire, et à définir les grandes orientations pour les schémas sectoriels.

### **- Les Schémas de Développement et d'Aménagement Régionaux (SDAR)**

Les SDAR des ex-Régions économiques du Centre-Nord, du Centre-Sud, du Tensift et du Nord-Ouest ont été les premiers à être réalisés. S'agissant du SDAR de l'ex-Région économique du Centre, les études se trouvent dans un état avancé. Quant à celui de l'ex-Région économique du Sud, seule la première phase des études est achevée.

L'étude relative au SDAR de la Région économique de l'Oriental a été lancée en 1995, et un rapport d'analyse et de diagnostic a été élaboré. Les travaux en cours ont trait aux études prospectives.

- Le projet Migration Interne et Aménagement du Territoire (MIAT) :

Lancée en 1988, en collaboration avec le Fonds des Nations Unies pour les Activités en matière de Population (FNUAP), cette étude vise à appréhender les mécanismes et les déterminants des mouvements migratoires. Deux enquêtes ont

été réalisées, l'une auprès de 12.000 ménages, l'autre sur les équipements publics de 256 agglomérations urbaines.

La première phase de ce projet a été achevée, en 1993, par l'établissement de sept rapports d'analyse et une synthèse des principales conclusions. Après l'achèvement de cette première phase, les travaux de la deuxième phase ont été lancés.

**- Le Programme d'Action Intégrée pour le Développement et l'Aménagement de la Région Méditerranéenne (PAIDAR, Med)**

Retenu en 1994 dans le cadre de la coopération Maroco-Espagnole, le PAIDAR – Med vise la promotion économique et sociale et la revalorisation de la côte méditerranéenne et de son arrière pays, en vue d'améliorer les conditions de vie des populations concernées.

Lancés en 1995, les travaux ont permis la réalisation d'une enquête agro-socio-économique et l'élaboration d'un rapport préliminaire d'analyse et de diagnostic. Les principales conclusions de ce rapport ont été présentées aux administrations centrales et mises à la disposition de l'Agence de Développement du Nord. Ce programme se trouve actuellement dans la phase de prospective et de programmation.

**1-1-2- Les orientations et les objectifs**

Toutes les actions de développement et de mise en valeur contribuent, d'une manière ou d'une autre, à l'aménagement du pays. Tous les agents publics et privés participent, chacun dans

son domaine, à l'aménagement du territoire. Comme chacun le fait selon sa logique sectorielle propre, s'impose alors la nécessité de prendre en charge la dimension transversale de toutes les actions, pour assurer la cohérence de l'ensemble avec l'espace concerné.

Des éléments de cette problématique, il ressort que le premier souci de l'aménagement du territoire est de faire en sorte que le développement concerne toutes les parties du pays et selon des modalités variables en fonction des spécificités de chaque région et de chaque espace.

Aussi, l'organisation de l'espace d'accueil, des activités et des hommes, doit-elle, prendre davantage en compte l'urbanisation accélérée qui caractérise notre pays et la concentration des activités et des équipements dans certaines parties du territoire. Cela nécessite une réflexion en profondeur sur la nature et la portée des instruments d'aménagement à adopter.

Ainsi, la politique de l'aménagement du territoire devrait répondre aux trois exigences suivantes :

- Celle d'un essor économique, créateur de richesses et d'emplois au sein d'un monde de plus en plus compétitif;

- Celle d'un développement social capable de réduire les inégalités et d'éviter les injustices dont souffrent certaines régions ou certains secteurs;

- Celle d'une organisation des activités apte à préserver l'environnement et les ressources au profit des générations futures.

Dans cette perspective où la politique d'aménagement du territoire s'articule sur des axes interdépendants, notamment le développement durable, le développement régional équilibré, la décentralisation et le partenariat, les efforts qui seront déployés visent à:

- Favoriser le développement économique et spatial durable et améliorer le cadre de vie de la population par une répartition plus adéquate des hommes, des infrastructures et des activités sur l'ensemble du territoire.

- Inciter à la création des conditions d'une exploitation plus judicieuse des potentialités nationales, régionales et locales sur la base des orientations qui découlent des instruments de l'aménagement du territoire.

- Atténuer les déséquilibres socio-économiques et spatiaux aux niveaux intra et inter – régionaux.

- Permettre l'identification des potentialités régionales et favoriser leur valorisation par des actions spécifiques et par des initiatives appropriées. Dans ce cadre, la Région doit être dotée de moyens institutionnels et financiers lui permettant de mieux affirmer son rôle de Collectivité Locale. Celle-ci considérée comme cellule de base pour la concrétisation des actions de développement et d'aménagement, devrait privilégier les actions de solidarité inter – communale et inter – régionale, sur la base d'une nouvelle approche prenant en considération le concept Espaces-Projets.

- Dynamiser les zones sensibles ou les plus défavorisées par des mesures et des actions incitatives.

- Œuvrer pour le développement, l'aménagement et la protection de la montagne, en incitant à la promotion d'un développement durable et local qui comporte :

.La mobilisation optimale des ressources disponibles en vue d'une valorisation des potentialités agricoles, forestières, touristiques, énergétiques etc....

.L'amélioration du niveau de la desserte, en termes d'équipements et de services, pour répondre aux besoins spécifiques des populations de ces zones.

- Œuvrer pour le développement et la protection du littoral par la préservation du milieu naturel, à travers les actions de lutte contre l'érosion, la pollution, les occupations et les exploitations abusives. De même, les efforts de recherche scientifique, portant sur les particularités et les ressources du littoral devraient être renforcées.

- Inciter à la promotion des ressources humaines par le renforcement de la formation de haut niveau et par une meilleure répartition des établissements d'enseignement et de recherche. Dans le même cadre, les opportunités d'emploi devraient être multipliées par la création et la diversification des activités, notamment dans le monde rural.

- Sur le plan financier, il s'agit de créer un système d'incitation qui tient compte des secteurs productifs à promouvoir et du choix des domaines susceptibles d'être mis à niveau.

- La mise à niveau ne concerne pas uniquement les entreprises, mais elle concerne aussi l'ensemble du territoire national, avec toutes ses différentes composantes spatiales. Dans ce cadre, il convient d'accorder une attention particulière aux espaces qui souffrent d'une fragilité économique et qui méritent d'être mis à niveau.

Par ailleurs, la pratique de l'aménagement nécessite la disponibilité de documents spécifiques et en particulier des schémas. Il faudrait donc se préoccuper du cadre approprié de leur élaboration, de leur suivi et de la mise en place des mécanismes permettant à la fois de contrôler leur application et d'effectuer les ajustements nécessaires, en concertation permanente avec les partenaires concernés.

### **1-1-3- Le programme d'action**

Le programme d'action de la Direction de l'Aménagement du Territoire s'insère dans la dynamique du change-ment proclamée dans la déclaration gouvernementale. Ce programme respecte aussi les engagements contractés auparavant par l'Etat vis-à-vis de la coopération multilatérale, bilatérale ou encore vis-à-vis du secteur privé.

Ainsi, l'année 2000 se caractérise par le lancement d'un débat national où tous les opérateurs participent à la conception de la politique de planification spatiale visant à faire de l'aménagement du territoire une affaire publique et aboutir à l'élaboration d'un projet consensuel auquel adhèrent tous les opérateurs publics et privés, les Collectivités Locales et les différentes composantes de la société civile.

Ce débat national d'aménagement du territoire a pour objectifs de:

- Responsabiliser les Collectivités Locales et les inviter à prendre plus d'initiatives. L'occasion est à saisir pour engager le débat sur la problématique régionale en relation avec le développement local ;

- Sensibiliser les responsables locaux à l'ampleur des besoins sociaux en équipements de base et équipements socio-éducatifs et à la nécessité d'une coordination des efforts et des actions, dans le cadre du partage des responsabilités entre acteurs publics locaux et acteurs privés.

Une enveloppe budgétaire de 61,7 millions de DH a été allouée à la Direction de l'Aménagement du territoire pour la réalisation de son programme d'action dont les principaux axes sont les suivants:

**- L'achèvement du Schéma National de l'Aménagement du Territoire (SNAT)**

L'objet principal de ce schéma est la définition de l'organisation prospective de l'espace national à la lumière des orientations générales visant un développement durable, équitable et efficace. Ainsi, à la lumière des résultats du débat national et de l'efficacité recherchée, il sera procédé à l'évaluation des études globales d'aménagement du territoire réalisées jusqu'à présent .

## **- Les Schémas Régionaux d'Aménagement du Territoire (SRAT)**

Ces études constituent les outils de l'aménagement du territoire au niveau régional. Elles ont pour principales missions de :

- Préciser et traduire les intentions de l'Etat, dans les domaines de sa compétence, concernant le territoire régional ;
- Programmer des projets spécifiques en précisant les acteurs impliqués dans leur mise en œuvre;
- Formuler un cadre de politique urbaine régionale qui servira de référence à l'élaboration des schémas d'urbanisme ;
- Fournir un cadre d'accueil pour les projets issus de la coopération décentralisée.

Dans ce cadre, il sera procédé à la révision du Schéma de Développement et d'Aménagement Régional (SDAR) de l'ex-Région de l'Oriental à la lumière des nouvelles orientations, avant de généraliser l'approche aux Schémas Régionaux d'Aménagement du Territoire (SRAT) des autres Régions. Il sera procédé également à la normalisation des indicateurs de base, dans le cadre d'une évaluation des méthodologies des SDAR précédemment réalisés.

Ainsi, la période du Plan verra la réalisation des Schémas Régionaux du Territoire (SRAT) des Régions suivantes:

- . Marrakech-Tensift-Al Haouz ;
- . Fès-Boulemane ;
- . Souss-Massa-Drâa ;
- . Meknès-Tafilalet ;
- . Guelmim-Es-Smara ;
- . Gharb Chrarda-Bni Hssen ;
- . Chaouia-Ouardigha.

Une enveloppe budgétaire de 22,6 millions de DH est allouée à la réalisation de ces études.

### **- Les Schémas d'Aménagement Rural (SAR)**

Ces Schémas ont pour objet de définir les actions d'aménagement et de développement des zones et des centres ruraux concernés, en tenant compte du rôle, des fonctions et des relations que ces centres entretiennent entre eux.

Dans le cadre du Plan, seront entreprises les études relatives aux Schémas d'Aménagement Rural dans plusieurs communes relevant des provinces et préfectures d'Al Haouz, Khémisset, El Jadida et El Kelâa des Sraghna.

L'enveloppe allouée à ces études s'élève à 3,5 millions de DH.

### **- Les études et autres activités**

Dans le cadre d'un partenariat associant la Direction de l'Aménagement du Territoire et les Collectivités Locales, il sera procédé aux études suivantes :

- Etude pour la promotion des bassins d'emploi, pour une enveloppe budgétaire de 1,3 millions de DH.

- Etude sur les méthodes de prévision, notamment l'impact des accords économiques internationaux sur les zones frontalières et ce pour une meilleure intégration de ces zones dans l'économie nationale et internationale. Un montant d'un million de DH sera consacré à la réalisation de cette étude.

- Evaluation des études d'aménagement régional ainsi que leurs retombées socio-économiques et territoriales en vue d'entreprendre les réajustements nécessaires tant au niveau de la conception de ces études qu'au niveau de leur mise en œuvre. Une enveloppe budgétaire de deux millions de DH est allouée à cette étude.

- Evaluation des programmes d'aménagement et de développement du territoire, l'enveloppe budgétaire allouée à cette étude est de deux millions de DH.

- Etudes sur les aires métropolitaines des grandes villes, en vue de proposer des stratégies pour corriger les dysfonctionnements, orienter et coordonner les interventions aux niveaux des espaces concernés. Il s'agit des aires métropolitaines de Fès-Meknès, Agadir-Taroudant et Tanger-Tétouan. Une enveloppe budgétaire de 5,9 millions de DH est allouée à ces études.

- Etude sur les massifs montagneux et évaluation des potentialités à valoriser en vue d'améliorer les conditions de vie des populations locales en les dotant d'un minimum requis d'infrastructure et en développant des micro-activités. Cette étude sera entreprise notamment pour le Moyen et le Haut

Atlas. Une enveloppe budgétaire de 13,9 millions de DH est allouée à la réalisation de ce projet.

- Etude pour la mise en place d'un Observatoire National des Migrations (ONM). Ce projet sera réalisée dans le cadre du partenariat entre la Direction de l'Aménagement du Territoire et le FNUAP. Une enveloppe budgétaire s'élevant à 5,5 millions de DH sera consacrée à ce projet.

- Mise en place de l'Observatoire de la Région Méditerranéenne qui sera réalisé dans le cadre de la coopération Maroc-Espagnole (PAIDAR-Med). Les crédits alloués à ce projet s'élèvent à 3 millions de DH.

- Elaboration des documents et des publications visant la sensibilisation dans le domaine de l'aménagement du territoire. Une enveloppe d'un million de DH sera allouée à ce projet.

#### **1-1-4- Les réformes et les mesures**

Pour mener à bien le programme prévu, il est nécessaire de mettre en œuvre une série de mesures d'accompagnement à même de lui assurer plus de chances de succès. Il s'agit notamment de :

- L'élaboration de la charte d'aménagement du territoire qui constitue un ensemble de règles fondamentales et précise les orientations et les recommandations en matière spatiale et institutionnelle ;

- La réactivation du Comité Interministériel d'Aménagement du Territoire (CIAT). Ce comité a pour

principales missions de définir les grandes orientations en matière d'aménagement du territoire et d'assurer la coordination inter- départementale concernant toutes les actions qui touchent ce domaine ;

- Le renforcement des structures régionales de l'aménagement du territoire;

- L'établissement de deux lois relatives à la protection d'espaces sensibles que sont la montagne et le littoral, visant à orienter leur développement et leur aménagement selon une vision de sauvegarde du patrimoine et des ressources naturelles.

### **1-2-L'urbanisme et l'architecture**

Le Maroc a connu une urbanisation accélérée depuis le début des années 80. De près de 9 millions d'habitants en 1982, la population urbaine est passée à près de 13,5 millions en 1994, soit un taux d'accroissement annuel moyen de 3,6% au cours de la période intercensitaire. Le taux d'urbanisation a atteint 51,4% en 1994 contre 42,7% en 1982, 35% en 1971 et 29,3 % en 1960.

Par ailleurs, la multiplication du nombre des villes constitue également un des aspects significatifs de cette croissance caractéristique des dernières années: le nombre de centres et communes urbaines est passé de 78 en 1960 à 370 en 1994. Le recensement de 1994 a confirmé la poussée, déjà observée à travers celui de 1982, des villes moyennes aux dépens de la croissance des métropoles qui a évolué selon un rythme relativement modéré. C'est dire l'importance

indéniable que devrait revêtir la planification spatiale et le secteur de l'urbanisme dans le développement et l'organisation de l'espace urbain, en tant que structure d'accueil des investissements publics et privés.

A cet égard, et à la veille du troisième millénaire, l'urbanisation en tant qu'objectif essentiel de la politique de l'urbanisme, ne peut être maîtrisée sans que les questions démographiques, économiques, voire sociologiques, ne soient préalablement appréhendées. Ces questions doivent constituer des préoccupations majeures en vue d'atténuer les phénomènes de l'exode rural et de l'expansion démographique et de remédier aux déficits accumulés en matière d'équipements et d'infrastructure de base.

Par ailleurs, l'image de notre tissu urbain reflète les conditions socio-démographiques et économiques dans lesquelles vivent les citoyens. Les médinas représentent un patrimoine collectif, motif d'intérêt et de fierté nationale. Depuis quelques décennies, elles subissent les effets d'une succession de mutations socio-économiques, qui réduisent leur rayonnement temporel et spatial, et qui risquent d'entamer leur image dans la mémoire collective.

### **1-2-1- La situation**

#### **A- L'urbanisme**

##### **a- Les études**

Le bilan porte sur les principales actions menées en matière de couverture du territoire national en documents

d'urbanisme, notamment les Schémas Directeurs d'Aménagement Urbain (SDAU), les Plans d'Aménagement (PA) et les Plans de Développement des Agglomérations Rurales (PDAR).

Au cours de la période 1995-1999, 11 Schémas Directeurs d'Aménagement Urbain ont été approuvés conformément aux dispositions de la loi 12-90 sur l'urbanisme (Nador, Al-Hoceima, Rabat-Salé, Agadir, Marrakech, Tanger, Chefcha-ouen, littoral de Tétouan, Fès, Settat et Taza). De même 11 autres SDAU sont en cours d'approbation (l'actualisation du SDAU du Tétouan, Sidi Kacem, Béni-Mellal et le périmètre irrigué de Tadla, Essaouira, Khémisset et Tiflet, Tan Tan -El Ouatia, Ouarzazate, Assilah et son littoral, Sidi Yahya-Sidi Slimane-Souk Larbaa, littoral de Tanger-Tétouan, actualisation du SDAU de Meknès). Six autres SDAU sont en cours d'étude (Larache et Ksar El Kébir, Taroudant – Oulad Teima, Kelâa des Sraghna, Tiznit-Sidi Ifni et le littoral, Laâyoune et Laâyoune-Plage, littoral d'Agadir).

Les études du SDAU ont ainsi couvert 45,5% des communes urbaines et 15% des communes rurales du Royaume-me, toutes les grandes agglomérations et 25 villes moyennes (de 20.000 à 100.000 habitants).

Quant au Plan d'Aménagement (P.A), qui constitue un outil de planification permettant de maîtriser l'utilisation et le contrôle de l'espace, un nombre important de centres urbains en ont été dotés. Entre 1990-1998, 61 plans d'Aménagement ont été homologués dont 45 entre 1993 et 1998. Le nombre de PA homologués régis par le dahir du 30 juillet 1952, qui devraient être remplacés progressivement par de nouveaux

plans, sont au nombre de 103.

Les PA en cours d'approbation sont au nombre de 152 et ceux en cours d'étude 154.

Il convient de souligner, cependant, que les besoins en PA pour couvrir l'ensemble des territoires urbains et suburbains restent très importants. Le nombre de PA en vigueur rapporté aux centres urbains (selon la définition du recensement) révèle que la couverture de ces centres reste insuffisante: seuls 48% sont couverts par un PA homologué.

Concernant le monde rural, entre 1993 et 1998, le nombre de P.D.A.R homologués a atteint 114, celui des plans en cours d'approbation 53, alors que 119 sont en cours d'étude.

#### **b- L'évaluation des efforts entrepris (réformes et mesures entreprises)**

L'évaluation portera sur les réformes engagées sur le plan législatif et réglementaire, les structures chargées de la gestion du secteur, les instruments de planification spatiale et urbaine ainsi que sur le contrôle de l'urbanisation.

##### **- L'arsenal juridique**

Le découpage communal a porté le nombre total de communes de 830 en 1976 à 1547 en 1998, et celui des communes urbaines (ou municipalités) de 43 à 249 et ce en érigeant certaines agglomérations rurales en municipalités et en supprimant la notion de " centre autonome ".

En effet, un nombre important de territoires ruraux de régimes juridiques divers (terres collectives, terres de la réforme agraire, périmètres irrigués, zone de remembrement...), ainsi que des douars sont englobés dans des périmètres urbains ou dans leur zone périphérique et soumis d'emblée à la nouvelle législation et à ses sujétions sur différents plans. Les nouvelles communes sont également appelées à se doter rapidement de moyens humains et matériels afin de faire face à la gestion de leurs affaires.

De même que les limites des nouvelles communes restent parfois imprécises et posent un certain nombre de problèmes pour la définition du ressort territorial de certains services administratifs, ainsi que pour le champ d'application de certains textes législatifs et réglementaires.

**- Les structures chargées de l'urbanisme.**

- Depuis l'avènement de l'Indépendance, les structures chargées de l'urbanisme ont fait l'objet d'une grande mobilité, successivement rattachées à plusieurs départements ministériels. En plus de son impact sur le secteur de l'urbanisme, cette mobilité a eu des répercussions sur l'organisation des services chargés de sa gestion et notamment sur les services extérieurs.

Ce n'est qu'en 1984 (date de création de l'Agence Urbaine de Casablanca) et en 1992, que de nouvelles structures ont été créées: 9 Inspections Régionales couvrant la totalité du territoire national et 2 autres agences urbaines couvrant la wilaya de Fès, la wilaya d'Agadir et les provinces de

Taroudant et Tiznit. D'autres agences ont été par la suite créées pour couvrir d'autres territoires.

### **-La planification spatiale et urbaine**

Le processus d'élaboration des documents d'urbanisme est lent et coûteux. Le rapport entre la production des documents et leur efficacité reste encore assez limité, à cause de l'absence des moyens de suivi. La lenteur de leur élaboration rend parfois inopérants les documents d'urbanisme au moment de leur homologation. De plus, les objectifs escomptés des documents d'urbanisme (SDAU et PA) ne sont pas suffisamment adaptés aux spécificités des villes ou centres pour lesquels ils sont destinés.

De même qu'il existe un décalage entre les normes et standards jugés élevés (normes d'équipement, d'urbanisme et de logement), les ressources financières et le niveau de solvabilité des ménages. En effet, l'analyse des projets des opérateurs publics révèle que le coefficient d'utilisation des terrains varie entre 35% et 45% alors qu'il atteint 55% à 65% dans d'autres pays.

### **- Le contrôle**

En dépit des efforts déployés par les pouvoirs publics pour pallier les problèmes d'ordre urbanistique et architectural constatés, au cours des dernières décennies, le phénomène des lotissements et des constructions non réglementaires ne cesse de se propager et de prendre des proportions parfois inquiétantes.

Concernant la part de la responsabilité de l'Administration, l'explication réside dans les difficultés que rencontrent certaines autorités dans l'exercice de leurs prérogatives (insuffisance des moyens humains et matériels, difficulté de disposer de la force publique quand son intervention est requise, manœuvres ou astuces de la population concernée, lenteur dans les jugements des tribunaux...).

Par ailleurs, certaines autorités font preuve aussi de laxisme et de complaisance dans l'exercice de leurs prérogatives, ce qui est de nature à annihiler toute volonté de mettre fin au phénomène de la construction non réglementaire.

Pour ce qui est de la responsabilité des citoyens, certains justifient leurs agissements par la lourdeur des procédures et la complexité des formalités à accomplir, qui les dissuadent de recourir au système de l'autorisation pour lotir ou construire. D'autres prennent exemple sur les précédents contrevenants qui n'ont subi aucune sanction. D'autres réalisent des constructions et des lotissements en violation de la loi, motivés uniquement par l'attrait du gain facile et immédiat.

## **B- L'architecture**

Les principales actions menées dans ce domaine ont visé la couverture du territoire national en documents de référence architecturale, par le biais d'études et de recherches sur le patrimoine architectural, notamment les études relatives aux médinas, aux architectures régionales et aux ksours et kasbahs du Sud.

Ces études ont pour objectif d'encadrer l'action de sauvegarde et de réhabilitation de ce patrimoine en tant que création architecturale et urbanistique et en tant que cadre de vie de référence, permettant l'amélioration des interventions futures dans la production du cadre bâti et du paysage urbain.

Quant aux études sur les architectures régionales, elles visent en premier lieu l'examen de ce patrimoine pour développer une connaissance du caractère architectural propre à chacune des régions du pays.

Les études lancées au cours de la période 1993-1998, sont celles relatives aux médinas d'Azemmour, de Boujâad, de Sefrou, d'Essaouira, de Safi et de Marrakech; certaines ont déjà été réalisées (notamment celle d'Essaouira), d'autres sont en cours d'approbation. Dans le cadre du programme d'action de l'année 1999-2000, les études lancées (PA) ont concerné les médinas de Rabat, Meknès, Taza et Tiznit.

Les études relatives aux Régions économiques de l'Oriental et du Tensift (selon l'ancien découpage) sont achevées. L'étude de la Région du Nord-Ouest entamée en 1997, est en cours d'approbation.

Concernant les études architecturales des Ksours et Kasbahs du Sud qui visent la redynamisation et la revalorisation de ce patrimoine, l'étude lancée en 1997 sur l'architecture des ksours et Kasbahs de Tafilalet est en cours d'approbation, alors que celle relative à Ouarzazate a été entamée en 1998.

La révision des textes de référence de ces études est en cours, afin de les actualiser et de les adapter aux spécificités de chaque tissu.

Par ailleurs et en matière d'information et de sensibilisation à la qualité architecturale, une série de films documentaires a été réalisée ces deux dernières années, en collaboration avec la RTM.

L'évaluation des actions entreprises dans ce domaine a montré l'existence de difficultés à tirer parti de ces études architecturales à l'échelle locale, notamment à cause de l'absence d'assise juridique, d'une carence dans le suivi de ces recommandations et d'un manque de coordination entre les différents départements ministériels et établissements chargés de la recherche, ainsi que la quasi-inexistence de programmes de coopération nationale et internationale.

### **C- La formation et la recherche**

Les récentes évolutions des métiers de l'architecture et de l'urbanisme ont été concrétisées par la création dans les années 80 d'un système de formation comprenant l'Institut National d'Aménagement et d'Urbanisme (INAU), l'Ecole Nationale d'Architecture (ENA) et 10 Instituts de Formation des Techniciens et Techniciens Spécialisés (IFTTS) dont les fonctions sont complémentaires.

Le bilan des actions entreprises par ces établissements en matière de formation, sur la période 1993-1998, peut être résumé comme suit:

L'INAU a formé une centaine de cadres de l'administration spécialisés en Aménagement et Urbanisme appartenant à deux filières distinctes: des ingénieurs d'Etat en aménagement et urbanisme et des cadres assimilés au grade d'administrateur spécialisé dans la gestion de l'espace urbain.

Pour l'ENA, les travaux de construction de l'école ont été achevés, elle a été inaugurée par SA Majesté le Roi Mohammed VI au début de l'année 2000. Par ailleurs, l'ENA a formé, au cours de la période 1993-1998, environ 300 architectes dont 24 étrangers.

**Les dix instituts de formation** ont formé durant cette période, six promotions totalisant un effectif de 1.410 lauréats dans les options architecture, urbanisme, dessin d'architecture, bâtiment et génie civil. Ces centres assurent chaque année la formation de 220 techniciens.

Au niveau de la recherche scientifique, l'INAU a réalisé plusieurs études en aménagement et urbanisme soit à son initiative, soit sur commande d'organismes publics (agences urbaines) ou d'organismes internationaux (PNUD, USAID, etc...).

#### **Le bilan comptable:**

Ce bilan couvre la période 1993-1999 et retrace l'évolution des crédits alloués à la couverture des agglomérations urbaines et rurales en documents d'urbanisme (Schémas Directeurs d'Aménagement Urbain, Plans d'Aménagement, Plans de Développement des Agglomérations Rurales).

Pour le département de l'urbanisme, les crédits ouverts sur la période 1993-1999 se sont élevés à 234 millions de DH. Quant aux émissions, elles ont représenté 73% et se sont chiffrées à 171 millions de DH.

Pour **les établissements de formation** (construction de l'Ecole Nationale de l'Architecture, Institut National d'Aménagement et d'Urbanisme et les Instituts de Formation des Techniciens et Techniciens Spécialisés), les crédits ouverts pour cette période se sont élevés à 133 millions de DH, dont 43% ont été émis.

## **1-2-2-Les orientations et les objectifs**

### **A- L'urbanisme**

La situation à la veille du Plan de Développement Economique et Social, dans le domaine de l'urbanisme, peut être caractérisée principalement par une prolifération des quartiers clandestins et des bidonvilles, par une densification et une taudification des médinas et des tissus anciens, ainsi que par des déséquilibres entre les quartiers en matière d'infrastructures urbaines et d'équipements sociaux.

Pour faire face à cette situation tout en adoptant les techniques nouvelles d'intervention, il y a lieu d'entreprendre la réalisation d'objectifs adaptés aux besoins et la définition d'une nouvelle approche des problèmes du secteur de l'urbanisme.

La démarche adoptée est appelée à répondre aux attentes du citoyen marocain par la promotion d'une politique pertinente en matière de participation à la gestion de ses affaires et par la

contribution au renforcement du processus de décentralisation aux niveaux régional et local.

Prenant en considération l'ensemble de ces éléments, l'action future doit tout d'abord consolider les acquis, rationaliser le fonctionnement des structures en place, améliorer le rendement des études et construire un dispositif technique et administratif performant.

**1- Sur le plan législatif et réglementaire:** l'une des orientations prioritaires est d'assurer l'information et la sensibilisation de tous les acteurs à l'intérêt que revêt le secteur de l'urbanisme et au respect des règles qui le régissent. Cette sensibilisation devrait être complétée par la diffusion d'une documentation permettant une disponibilité et une accessibilité à l'information.

Par ailleurs, il y a lieu d'actualiser les textes régissant le secteur et de les compléter, notamment par l'unification des normes applicables au niveau national en matière de lotissement et de construction. Il faudra adopter aussi un règlement général de construction qui tiendra compte des données régionales. La réglementation de la construction en milieu rural qui connaît des difficultés doit être également réexaminée. Dans le même cadre, les spécificités des zones périphériques militent en faveur de l'élaboration d'un règlement spécifique de ces zones.

D'un autre côté, le problème de l'assiette foncière continue de constituer un obstacle majeur aux initiatives de développement, tant publiques que privées. La cause tient à la lenteur de la procédure d'acquisition des terrains dont les

régimes juridiques sont différents (domaine privé de l'Etat, terres collectives et de la réforme agraire, guich, habous...) et à l'inefficacité des textes régissant actuellement la procédure d'immatriculation foncière. De même, la participation de la population et de l'ensemble des acteurs au processus de planification urbaine conditionne leur implication et leur adhésion au projet urbain envisagé et partant, à une meilleure gestion de la ville.

Pour toutes ces raisons, l'aménagement concerté semble constituer une démarche opérationnelle permettant d'associer les partenaires publics (organismes publics et Collectivités Locales) et les investisseurs privés (promoteurs, professionnels ou amicales d'habitants) à la fixation d'objectifs généraux d'aménagement pour un territoire donné, de négocier un programme cohérent et d'en répartir les charges entre les différents partenaires.

La Zone d'Aménagement Concerté (ZAC) serait, ainsi, un territoire assujéti à une réglementation d'urbanisme et doté de constructions spécifiques attrayantes pour les promoteurs. Elle peut être appliquée aussi bien aux nouvelles zones d'extension qu'aux zones à restructurer ou à réhabiliter.

Parallèlement et pour constituer des réserves foncières publiques destinées à des programmes spécifiques (villes nouvelles, logements sociaux...etc), l'étude de la création d'une Agence Foncière Nationale serait également une initiative importante en vue de résoudre la problématique du foncier.

L'institution d'un droit de préemption au profit de l'Etat et des Collectivités Locales s'avère aussi nécessaire pour répondre à la demande de terrains à urbaniser, laquelle dépasse de loin la réserve foncière disponible de l'Etat et des Collectivités Locales.

## **2- Sur le plan institutionnel**

La réorganisation des structures chargées de l'urbanisme devrait être menée sur la base de principes visant à éviter les chevauchements et à favoriser la complémentarité des compétences et des missions à travers la redéfinition de leurs prérogatives.

De même, des efforts considérables devraient être déployés pour combler le vide juridique en matière d'urbanisme et pour actualiser, d'une manière continue, les textes en vigueur, en vue de préserver aussi bien les intérêts des collectivités que ceux du citoyen.

Par ailleurs, le rôle incitatif de l'investissement que joue l'infrastructure de base n'est plus à démontrer. Les efforts déployés par les pouvoirs publics en la matière (adductions d'eau potable, réseau électrique, réseaux principaux d'assainissement...) doivent être renforcés. Les Collectivités Locales devraient, dès lors, considérer ces équipements comme prioritaires dans leurs budgets.

Sur le plan des relations avec les autres partenaires (départements de l'Habitat, de la Justice, de l'Intérieur, Collectivités Locales...) une plus grande concertation devrait être privilégiée, en vue de mettre en place une politique

contractuelle (contrat de ville, contrat de région...).

Dans cette optique, les administrations publiques et, en particulier, les Collectivités Locales et les Agences Urbaines sont appelées à assurer à leur personnel, outre la formation pratique nécessaire, un recyclage régulier, afin de les initier aux méthodes modernes de gestion.

## **B- L'architecture:**

Le respect des critères et des spécificités du patrimoine architectural national et celui des composantes de l'identité marocaine méritent d'être pris en considération dans toute projection spatiale. Il s'agit de se placer dans un contexte socio-économique relevant d'une société riche en traditions et en coutumes dont on ne pourrait négliger l'existence. Il est important de saisir cet aspect spécifique pour pouvoir enrichir notre patrimoine architectural.

La direction de l'Architecture aura à contribuer à la promotion de la qualité architecturale et à veiller, notamment, à ce que soient conjuguées, en fonction des particularités et spécificités régionales, la fidélité à la mémoire, la créativité et l'expérimentation.

**1- Au niveau du patrimoine architectural,** il sera procédé à la réalisation des études nécessaires et à la mise en œuvre des plans d'aménagement pour la sauvegarde des médinas, des Ksours et des Kasbas et des monuments historiques, dans les différentes Régions du Royaume, en accordant la priorité aux monuments dans les zones rurales.

Dans ce cadre, et pour pallier les handicaps socio-économiques qui empêchent la concrétisation des actions projetées, il serait nécessaire d'élargir la concertation lors de la phase d'études. De même, il serait utile de définir des objectifs plus adaptés, de susciter l'intérêt et d'impliquer, au moment de l'élaboration de ces études, la population, les partenaires ainsi que les Collectivités Locales, et d'aider à la création d'associations pour la sauvegarde du cadre bâti.

Il est nécessaire de mettre en place une stratégie nationale pour les interventions dans les sites naturels, et de prendre en compte les aires protégées dans toute réalisation architecturale.

Par ailleurs, les espaces verts constituant le poumon de la ville, il y a lieu de concevoir différentes possibilités d'intervention, de gestion et de financement pour l'acquisition, l'aménagement et l'organisation de l'entretien de ces espaces. Pour améliorer aussi la qualité des établissements humains, qui influe considérablement sur la vie et le bien-être de la population, il est nécessaire de concevoir des espaces répondant aux besoins des citoyens et d'assurer l'accessibilité aux espaces publics à toutes les catégories de la population et plus particulièrement, les personnes âgées, les personnes handicapées, ...etc.

Pour ce faire, des études appropriées sont nécessaires en vue de proposer des scénarios de réalisation où les aspects technique, financier et institutionnel se conjuguent dans le cadre de la mise en œuvre des projets qui participent à la dynamique urbaine.

**2- Au niveau de la législation et de la réglementation** qui constituent des outils indispensables pour gérer et encadrer la production architecturale et la profession, les textes devront permettre d'adapter les normes au contexte (médina, région...), et éviter la systématisation sans ignorer les normes internationales.

**3- Au niveau de la réorganisation de la profession d'architecte**, les efforts devront être déployés, en vue de pallier les insuffisances actuelles dues à la lourdeur des procédures administratives, à la non répartition équitable de la commande, à l'absence d'un contrat - type régissant les droits de l'architecte et du maître d'ouvrage et au non respect des règles de la concurrence loyale.

Pour ce faire il est prévu de:

.Réexaminer certains textes de lois régissant la profession pour mieux définir les rôles que doit jouer l'architecte dans la société, surtout la loi 16-89 relative à l'exercice de la profession ;

.Renforcer le rôle des corps représentatifs du métier de l'architecte ;

.Sensibiliser et inciter les Communes à faire appel aux bureaux d'architectes-conseillers pour les assister dans la conduite des travaux et d'établir un cadre de concertation mutuellement bénéfique;

.Promouvoir les initiatives susceptibles de développer les professions rattachées à celle de l'architecte, notamment les

associations de métiers et ce, pour la constitution d'un patrimoine de corps de métiers d'artisanat, dont certains en danger d'extinction.

### **C- La formation et la recherche:**

Dans ce domaine, les principales orientations visent la réforme du système de formation et son adaptation aux réalités nationales, ainsi que l'amélioration des programmes dispensés et leur adaptation à la diversification des pratiques.

Pour ce qui est de la formation continue qui, permet plus de flexibilité, des structures appropriées seront mises en place pour répondre aux besoins et attentes de l'Administration (centrale ou locale) et des organismes publics ou privés. Ces structures devraient développer des courants de communication et de contact avec les milieux professionnels pour le montage d'opérations de formation et de perfectionnement.

Par ailleurs, la mise en place d'une politique de recherche est une priorité nationale, comme elle constitue une base essentielle de l'enseignement.

Dans ce but, il est prévu de:

- . Mettre en place une stratégie de recherche, organiser son cadre, lui affecter les moyens nécessaires et l'adapter aux mutations structurelles de l'économie et de la société;

- . Capitaliser et diffuser la recherche menée dans les établissements relevant du département de l'Aménagement du Territoire, de l'Environnement, de l'Urbanisme et de l'Habitat (ENA, INAU);

- . Créer un cadre juridique de partenariat et d'échange

favorisant les actions de collaboration et de coopération entre ces établissements (ENA, INAU, IFTTS) et d'autres centres, associations ou organismes nationaux et internationaux de recherche.

### **1-2-3- Le programme d'action**

#### **A-L'urbanisme**

Les crédits relatifs aux actions proposées dans le domaine de l'urbanisme, s'élèvent à 116,6 millions de DH répartis comme suit:

##### **. L'urbanisme réglementaire:**

Dans ce cadre, il est prévu l'achèvement du Schéma Directeur d'Aménagement Urbain du littoral méditerranéen de l'Oriental et celui du littoral méditerranéen Central.

En outre, plusieurs Schémas Directeurs d'Aménagement Urbain ont été programmés dans le but d'orienter l'urbanisme et de lutter contre l'urbanisation clandestine. Cette dernière se fait généralement au détriment de terres agricoles fertiles et irriguées.

Ainsi, il est prévu de réaliser les Schémas Directeurs d'Aménagement Urbain d'Oujda et de sa zone périphérique, de la ville d'El Jadida et de son littoral, de la ville de Kénitra et de son littoral, de la ville de Safi et de son littoral, de Berkane, de Taourirt et des périphéries des villes de Fès et de Marrakech. Seront également réalisés les Schémas Directeurs d'Aménagement Urbain de la vallée de Draâ, de la vallée Toundra dans la Région de Souss-Massa et de la vallée basse

de Moulouya dans la Région de l'Oriental.

L'enveloppe budgétaire allouée à ces études s'élève à 19 millions de DH.

La réalisation de ces schémas, sera suivie par la dotation de ces régions en Plans d'Aménagement. Ainsi, plusieurs études ont été programmées concernant Souk Larbâa, Sidi Yahya, Sidi Slimane dans la Région du Gharb, Larache, Saidia, Taourirt, Assilah, Azrou, Al Hoceima, Nador, Berkane, Kelaâ des Sraghna, Oujda, Azzemmour, Beni Ansar, Oued Ennachef et Sidi Driss El Qadi à Oujda. Une enveloppe budgétaire s'élevant à 17,8 millions de DH est consacrée à la réalisation de ces plans.

Par ailleurs, il est prévu l'achèvement des plans d'aménagement des communes de Jamâat Shaim et Sebt Ghzoula à Safi, Ouled Tahar, Ourdzagh et Ain Aicha à Taounate, Tan-Tan- El Ouatia et Ifrane de l'Anti Atlas à Guelmim, Foum El Hisn à Tata, Boughriba et Lamriss à Berkane, Zaouiat Ben Smim Ougmès et Sidi Adi à Ifrane, de la zone portuaire et de la périphérie de Beni Ansar et Zeghanghan à Nador, de Briech-Kouass à Assilah, d'Ait Sedrat Sahel Cherkia et Souk Lakhmiss à Ouarzazate, de Tiflet, d'Ait Yahya oualla et de la zone périphérique d'Oujda, de la vallée d'Ourika, de Tighdouine, de Moulay Brahim Imlil et de Tamsloht à El Haouz et Youssoufia. Une enveloppe budgétaire de 6 millions de DH est allouée à la réalisation de ces études.

La période du Plan connaîtra aussi la réalisation des Plans d'Aménagement Communaux pour les provinces et les préfectures de Safi, Sidi Kacem, Taza, Kelaâ des Sraghna,

Kénitra, Khénifra, Chefchaouen, Chtouka-Ait-Baha, Nador, Sefrou, Larache, Tanger, Boulmane, El Jadida et Béni-Mellal.

Une enveloppe budgétaire de l'ordre de 6 millions de DH est allouée à la réalisation de ces études.

La couverture aérienne de ces centres urbains et ruraux demeure indispensable avant de procéder à l'élaboration de leurs documents d'urbanisme. Ainsi, un effort considérable sera fourni pour doter l'ensemble des centres urbains et ruraux dans les 16 Régions économiques, de photographies aériennes.

L'enveloppe budgétaire allouée à ces projets s'élève à 25,5 millions de DH.

#### **. La planification urbaine:**

Le programme d'action prévu dans ce cadre s'articule autour d'un ensemble d'études en vue de déterminer les critères de la planification spatiale. Il s'agit de l'étude d'évaluation des effets du Dahir relatif à l'évolution des agglomérations rurales, de l'étude sur les effets des espaces verts dans les agglomérations urbaines, de l'étude sur les phases d'élaboration des documents d'urbanisme (volets techniques, juridiques et financiers).

D'autres études sont également programmées; il s'agit des études d'aménagement pour restructurer et lutter contre l'habitat clandestin et des études d'évaluation de toutes les interventions dans ce domaine

L'enveloppe budgétaire allouée à ce programme d'études s'élève à 42,3 millions DH.

## **B-L'architecture:**

Les crédits alloués aux projets prioritaires s'élèvent à 34 millions de DH et concernent notamment:

.Les études sur les architectures régionales de Guelmim-Es-Smara, Oued Edahab-Lagouira, et Souss-Massa-Draâ pour une enveloppe de 3 millions de DH;

.L'élaboration d'études architecturales et Plans d'Aménagement et de sauvegarde des médinas de Larache, Ouazzane, Ksar El kébir, Assilah, Oujda, Beni-Mellal et de Demnate. L'enveloppe globale allouée à ces études est de 13 millions de DH;

.La contribution à la sauvegarde des Ksours et Kasbas des provinces de Zagora et Azilal. L'enveloppe globale allouée à ces études est de 2 millions de DH;

.Les études relatives aux architectures de la période du protectorat dans les provinces et préfectures de Rabat, Casa-blanca, Marrakech, Meknès, Fès, Tanger, Tétouan et El Jadida pour une enveloppe de 1,5 millions de DH;

.Les études des sites naturels pour la mise en place d'une stratégie au niveau national pour une enveloppe globale d'un million de DH;

.Les études sur les sites et paysages urbains dans les préfectures de Rabat-Salé nécessitant une enveloppe d'un million de DH;

.Les études architecturales des quartiers périphériques dans les villes de Rabat, Salé, Fès, Tanger et Tétouan pour une enveloppe d'un million de DH;

.Les études des bâtiments à caractère public dans toutes les Régions du Royaume pour une enveloppe d'un million de DH;

.Une étude sur les différentes possibilités d'intégration et d'accessibilité des personnes handicapées, analphabètes et personnes âgées aux espaces publics. L'enveloppe prévue est d'un million de DH.

.Les actions de sensibilisation et d'information (publication de documents, cartographie, expositions, colloques, médiatisation). L'enveloppe allouée à ces actions est de l'ordre de 9,5 millions de DH.

### **C- Les affaires juridiques:**

Il s'agira d'entreprendre des études et recherches susceptibles d'assurer l'adaptation des textes législatifs et réglementaires régissant le secteur de l'Urbanisme, l'Aménagement du territoire et de l'Architecture aux exigences du développement économique et social du pays. Il s'agira également d'assurer aux Administrations, aux Agences Urbaines et aux Collectivités Locales l'assistance technique et juridique.

En effet, la refonte des textes législatifs et réglementaires entreprise, dans le cadre des orientations gouvernementales, est considérée comme l'un des axes prioritaires, en raison de son

impact sur la promotion de l'investissement et la dynamisation de l'activité économique du pays en général.

L'appui technique et la consultation juridique constituent la base des actions d'assistance juridique fournies aux services déconcentrés et aux Agences Urbaines, aux Collectivités Locales et aux établissements de formation. Cette mission s'avère primordiale pour la mise en place de structures efficaces apportant un concours permanent aux différents partenaires.

Il est à noter que le projet de réforme des textes régissant le secteur de l'urbanisme fera l'objet d'une large concertation. L'enveloppe budgétaire allouée à cet effet est de l'ordre de 2,3 millions de DH.

#### **D-La formation et la recherche:**

En matière de formation, il convient de souligner que malgré la saturation que connaît le marché de l'emploi actuellement, des besoins en architectes, urbanistes et autres techniciens intervenant dans le domaine de l'urbanisme et de l'architecture restent importants. Pour peu que les obstacles qui entravent le développement du secteur soient levés, les besoins potentiels devraient s'affirmer davantage.

Le programme d'action inscrit, dans le noyau dur du Plan, au niveau des différentes institutions assurant la formation dans ce domaine, se présente comme suit:

**.Institut National d'Aménagement et d'Urbanisme (INAU):** l'enveloppe budgétaire allouée à l'aménagement des

locaux, à l'équipement des laboratoires didactiques de formation ainsi qu'aux centres de documentation s'élève à 13,5 millions de DH.

**.Ecole Nationale d'Architecture (ENA):** il est prévu de réaliser des études et recherches concernant les architectures régionales et les anciens tissus, d'acquérir des équipements nécessaires aux laboratoires et des moyens de transport au profit des étudiants et de construire une salle de conférences.

Ces opérations nécessitent une enveloppe budgétaire de 11 millions de DH.

**. Les Instituts de Formation des Techniciens et Techniciens Spécialisés:**

Le programme prévu comporte l'extension et l'aménagement de la plupart des ces instituts, construits depuis 1980, ainsi que l'acquisition du matériel technique et informatique. L'enveloppe allouée à ces opérations est de l'ordre de 12,7 millions de DH.

**. La modernisation de l'administration:** pour améliorer le rendement du secteur de l'Aménagement du Territoire et de l'Urbanisme, un projet intégré de modernisation des procédés administratifs a été élaboré. Il porte sur les volets suivants:

- L'élaboration et la mise en oeuvre d'un plan de formation continue;

- La formation dans le domaine de l'informatique en faveur du personnel;

- L'élaboration et la mise en œuvre d'un plan de communication;
- L'établissement d'un manuel de procédures;
- La réalisation d'études informatiques.

Les crédits alloués à ce programme s'élève à 17,6 millions de DH.

### **E-Le programme d'action des Agences Urbaines:**

Ce programme porte, d'une part, sur la réalisation de plusieurs études relatives à l'élaboration des documents d'urbanisme et à la restructuration des anciens tissus dans plusieurs villes du Maroc, et d'autre part, sur les opérations d'information et de sensibilisation de l'ensemble des intervenants à l'intérêt que revêt le domaine de l'aménagement. Les Agences veilleront à inscrire leurs activités dans le cadre du partenariat avec les Collectivités Locales et les Administrations concernées. Ces actions pourraient être autofinancées par ces Agences, ou cofinancées par l'Etat et les Collectivités Locales.

Le programme d'action des Agences Urbaines peut être résumé comme suit:

#### **\* L'Agence Urbaine de Casablanca:**

En matière de planification urbaine, l'action de l'Agence portera sur l'actualisation du SDAU de la Wilaya du Grand Casablanca et la révision des Plans d'Aménagement de Tit Mellil, Médiouna et Dar Bouazza.

Par ailleurs, l'Agence prévoit la couverture en documents d'urbanisme de plusieurs communes rurales créées suite au dernier découpage communal.

Concernant les études d'urbanisme, l'Agence entreprendra les études de faisabilité pour la Zone Ain Harrouda, des études sur certains quartiers et secteurs de la ville (tels Boujdour, Derb Ghallef, Zenata...), des études d'aménagement des voies existantes (Boulevard Mohammed VI...).

L'Agence réalisera aussi une étude foncière sur le territoire de la Wilaya du Grand Casablanca et procèdera au renforcement du système d'informations géographiques.

En matière d'urbanisme opérationnel, l'Agence poursuivra l'équipement de toutes les zones de relogement, de la zone d'activité artisanale dans le pôle urbain de Nouaceur et de la zone industrielle d'Ouled Saleh.

La maintenance et la gestion de la Mosquée Hassan II constitue une priorité dans le programme d'action de l'Agence. Elle veillera, dans ce cadre, à l'amélioration du fonctionnement des installations techniques et l'optimisation de leur rendement. Les actions programmées portent sur des travaux de réfection et l'acquisition de matériaux et matériels indispensables. L'Agence est chargée également d'encadrer les différentes visites à ce monument historique.

**\*L'Agence Urbaine de Meknès:**

Cette Agence procèdera à une étude architecturale pour la sauvegarde de la ville de Moulay Idriss Zerhoun, ainsi qu'à une

étude environnementale de la vallée de Boufekrane. Elle élaborera également une étude foncière et de réglementation de la ceinture verte de Meknès.

En parallèle, l'Agence réalisera des études de plans d'aménagement pour plusieurs communes ainsi que des prises de photos aériennes et de restitution.

**\*L'Agence Urbaine de Marrakech:**

Cette Agence s'attellera à l'élaboration de plusieurs études destinées à améliorer le paysage urbain, évaluer les secteurs sensibles et restructurer les sites historiques.

Dans ce cadre, l'Agence procèdera à la réalisation d'une étude de restructuration des douars et de réaménagement de l'espace vert, de l'élaboration d'un schéma d'organisation de la circulation et de stationnement. Elle prévoit également la réalisation d'études pour la sauvegarde des murailles de la médina de Marrakech et le réaménagement de Sahat Jamaa Al Fna et son entourage.

Par ailleurs, l'Agence entreprendra un programme d'études visant la requalification de Foundouks et des tissus traditionnels du centre Amizmiz et Ait Ourir et l'élaboration des Plans d'Aménagement et de Développement pour plusieurs Communes urbaines et rurales.

Pour la sauvegarde de l'environnement, il est prévu la réalisation d'une étude sur les activités polluantes ainsi que d'une étude géologique sur les matériaux locaux.

### **\*L'Agence Urbaine de Rabat-Salé:**

Parallèlement à la réalisation des Plans d'Aménagement d'un certain nombre de centres, l'Agence prévoit la réalisation d'une étude sur les possibilités de développement des villes de Rabat et de Salé ainsi que l'élaboration des documents d'urbanisme relatifs à la province de Khémisset.

L'Agence procèdera également à l'élaboration d'un Plan d'Aménagement sectoriel des zones de réserves stratégiques.

### **\*L'Agence Urbaine de Tétouan:**

L'action de l'Agence portera sur l'élaboration des Plans d'Aménagement, de Développement et d'Ordonnancement Architectural, ainsi qu'aux études de l'architecture de l'entrée de la ville et de la problématique du foncier. L'Agence procèdera aussi à la création d'un système d'information géographique (SIG) et à la couverture aérienne et de restitution de différents centres.

### **\*L'Agence Urbaine de Tanger:**

Cette Agence prévoit l'élaboration des Plans d'Aménagement et de sauvegarde, des Plans de Développement, l'étude de la restructuration des quartiers clandestins, ainsi que des enquêtes foncières et des plans parcellaires.

### **\*L'Agence Urbaine de Laâyoune:**

Le programme d'action de l'Agence comporte des études pour la réalisation des Plans d'Aménagement et de Développement, l'étude de restructuration de 9 quartiers de Laâyoune, ainsi qu'une étude d'architecture de cette ville et la couverture

photo-aérienne des centres, objet de ces études.

**\*L'Agence Urbaine de Kénitra-Sidi Kacem:**

L'Agence s'attellera essentiellement à l'élaboration des Plans d'Aménagement et des Plans de Développements des centres urbains et ruraux de la Région.

**\*L'Agence Urbaine de Safi -El Jadida:**

L'action de l'Agence portera principalement sur l'étude des SDAU des villes de Safi et d'El Jadida, ainsi que l'élaboration des Plans d'Aménagement et de Développement de plusieurs centres.

**\*L'Agence Urbaine de Beni-Mellal:**

L'Agence prévoit de réaliser des études d'élaboration des Plans d'Aménagement, ainsi que la couverture aérienne et de restitution de plusieurs centres.

**\*L'Agence Urbaine d'Agadir:**

Le programme d'action comprend la réalisation de 35 Plans d'Aménagement, 57 Plans de Développement et 43 études de restructuration dans plusieurs préfectures et provinces.

L'Agence entreprendra aussi des études architecturales de l'ancienne médina de Tiznit et du centre Tamhroucht à Sidi Ifni.

**\*L'Agence Urbaine d'Oujda:**

Le programme d'action portera sur la réalisation des Plans d'Aménagement de Taourirt, Berkane, Jerrada et Oujda-Angad, ainsi que sur l'étude sectorielle de l'ancienne médina.

### **\*L'Agence Urbaine de Fès:**

L'Agence prévoit essentiellement l'actualisation du SDAU de la ville de Fès, la réalisation des Plans d'Aménagement et des études de restructuration de plusieurs quartiers.

#### **1-2-4- Les réformes et les mesures**

Diverses mesures d'accompagnement seront entreprises en vue de lever les obstacles qui entravent le développement du secteur.

Sur le plan foncier, et pour définir les instruments appropriés d'aménagement foncier et instituer de nouvelles formules d'association des efforts de l'Etat, des Collectivités Locales et du secteur privé, les mesures suivantes seront mises en œuvre:

-L'élaboration d'un projet de loi relatif aux Zones d'Aménagement Concerté (ZAC);

-L'élaboration d'un projet de loi instituant un droit de préemption au profit de l'Etat, à l'occasion de la vente d'immeubles ou de droits réels et immobiliers dans certaines zones;

-L'étude de la possibilité d'accorder une exonération fiscale aux propriétaires des terrains réservés aux équipements publics, dans les documents d'urbanisme homologués;

-L'élaboration d'un projet de loi visant à encourager les projets de grande envergure ou revêtant une importance stratégique et d'intérêt économique et social pour l'Etat ou pour une Collectivité Locale.

Sur le plan institutionnel, les principales mesures visent la révision de l'organigramme des services centraux, la consolidation des inspections régionales ainsi que la généralisation des Agences Urbaines.

En ce qui concerne les documents d'urbanisme, les principales mesures consisteront à:

-Fournir l'appui nécessaire aux études relatives aux documents d'urbanisme par le renforcement du côté opérationnel et la mise en place des outils et des mécanismes adéquats en vue de garantir l'application effective de la planification urbaine ;

-Généraliser la couverture du territoire national par les documents d'aménagement et d'urbanisme, à tous les niveaux, et instaurer une réelle concertation avec les Collectivités Locales, au cours de la phase d'élaboration de ces études. Il y a lieu aussi d'activer la réforme de la législation en vigueur pour renforcer ses mécanismes et assurer son application, avec la sévérité requise—si nécessaire- et ce, dans l'objectif de mettre fin aux carences qui entravent le développement durable souhaité ;

-Approuver la circulaire relative à la procédure d'instruction des demandes d'autorisation de construire et de lotir, dans le ressort territorial des Agences Urbaines. Cette mesure vise l'instauration de plus de souplesse en matière d'instruction des demandes d'autorisation, ainsi que la déconcentration de l'instruction de certains dossiers et une association accrue des élus.

-Accélérer l'approbation du projet de circulaire relative au Plan d'Aménagement, visant à introduire plus de souplesse au niveau des dispositions du Plan et à privilégier l'association des Collectivités Locales à l'élaboration et à l'instruction de ce document.

En matière de liquidation des dossiers en instance, il sera procédé à la révision du décret relatif à la loi sur l'urbanisme qui définit les procédures d'approbation des documents d'urbanisme (SDAU, PA et PDAR) et leur suivi.

**Tableau récapitulatif des crédits ouverts pour les secteurs  
d'Aménagement du Territoire et d'Urbanisme (2000-2004)**

(en 1000 DH)

Rubriques	Du 7 au 12/2000	2001	2002	2003	2004	Total du 7/2000 au 12/2004
<b>Direction de l'Urbanisme</b>	14.000	27.000	24.400	24.200	27.000	<b>116.600</b>
<b>Direction de l'Architecture</b>	3.700	4.800	8.000	8.500	9.000	<b>34.000</b>
<b>Direction de l'Aménagement du Territoire</b>	7.400	13.000	13.000	13.000	15.300	<b>61.700</b>
<b>Direction des Affaires Juridiques</b>	300	700	600	400	300	<b>2.300</b>
<b>Division des Affaires Administratives</b>	1.000	3.000	4.000	4.500	5.100	<b>17.600</b>
<b>Division de Formation des Techniciens et Techniciens Spécialisés</b>	-	4.000	2.500	2.500	3.700	<b>12.700</b>
<b>Ecole Nationale d'Architecture</b>	1.200	2.000	2.000	3.000	3.000	<b>11.200</b>
<b>Institut National d'Aménagement et d'Urbanisme</b>	1.000	2.500	2.500	3.500	4.000	<b>13.500</b>
<b>Total</b>	<b>28.600</b>	<b>57.000</b>	<b>57.000</b>	<b>59.600</b>	<b>67.400</b>	<b>269.600</b>

Ainsi, les crédits ouverts au titre du budget d'équipement pour les cinq lois de finances couvrant la période du Plan s'élèvent à 269,6 millions de DH.

Compte tenu du premier semestre de l'année 2000 qui s'inscrit dans le cadre de la loi de finances 1999-2000,

l'enveloppe globale estimée pour les cinq années civiles 2000-2004 est de l'ordre de 297,1 millions DH.

### **Banque de projets**

<b>Projet</b>	<b>Crédit (en 1000DH)</b>
Réalisation d'opérations prospectives dans les Zones d'Aménagement Concerté(ZAC)	1.862
Organisation du Grand Prix Hassan II d'Architecture	8.000
Construction et équipement d'une Ecole d'Architecture à Marrakech	57.000
Acquisition de matériel pour l'Institut National d'Aménagement et d'Urbanisme	2.500
Construction d'une salle de conférences à l'Ecole Nationale d'Architecture	10.000
Etude pour la mise en place d'une structure d'information et d'orientation pour la promotion des espaces projets	1.000
Etude sur les oasis	2.500
Etude de reconversion des centres et zones en déprime	3.000
Etude d'intégration des normes et indicateurs sectoriels de l'Aménagement du Territoire	1.500
Mise en place du Conservatoire du littoral	7.500
<b>Total</b>	<b>94.862</b>

Ces projets pourront être réalisés dès que les possibilités de financement le permettent.

## **2- L'HABITAT**

Durant les deux dernières décennies, la politique suivie dans le domaine de l'Habitat a été centrée sur la lutte contre l'habitat insalubre, visant ainsi l'atténuation des problèmes engendrés par le développement urbain mal contrôlé.

Ainsi, d'importants programmes de lotissements, de relogement des populations des bidonvilles, de restructuration des quartiers d'habitat non réglementaire et de production de lotissements au profit de l'habitat économique ont été initiés.

Aujourd'hui, les mécanismes mis en place arrivent à leur limite. En effet, la rareté des ressources domaniales ne permet plus de disposer de terrains à des prix correspondant au pouvoir d'achat d'une large frange de la population.

En outre, le système de péréquation, instauré comme palliatif des restrictions budgétaires, s'avère de plus en plus limité et inopérant.

Par ailleurs, les modes de gestion et d'intervention des promoteurs publics sous tutelle du département de l'Habitat (OST) souffrent eux aussi d'un certain nombre d'insuffisances et de lacunes. Les conséquences en sont, entre autres l'allongement des délais de réalisation, des prix de vente non compétitifs, un surendettement de certains établissements ainsi que des difficultés de commercialisation.

Ces facteurs constituent, autant de blocages au développement des actions des OST dans le cadre de leur mission de base, à savoir la production de l'habitat social. Or, le secteur de l'Habitat se caractérise, aujourd'hui, par un lourd déficit et des besoins additionnels dépassant le rythme de production actuel. Son développement, malgré les efforts déployés, butte contre de nombreuses contraintes d'ordres foncier, financier et réglementaire.

L'acuité de ces contraintes et l'ampleur des besoins, ont nécessité la mise en œuvre de nouvelles orientations pour le développement du secteur, selon une vision globale et intégrée conformément à l'approche de développement durable.

## **2-1- La situation du secteur**

### **Quelques données sur le secteur de l'Habitat**

#### **\* La place du secteur du Bâtiment dans l'économie nationale**

Le secteur des Bâtiment et Travaux Publics occupe une place importante dans l'économie nationale. En effet, sa contribution dans le Produit Intérieur Brut (PIB) a été en moyenne autour de 4,4% par an au cours de la période 1996-1999.

Après une stagnation durant les années 1992-1994, le secteur connaît depuis 1995 une reprise suite au lancement du

programme national de 200.000 logements. L'investissement dans le Bâtiment est passé de 15,2 milliards de DH en 1994 à 21,5 milliards de DH en 1999, enregistrant ainsi une évolution de 41%.

Cette reprise n'a cependant pas atteint le niveau des années 1990-1993, où la contribution du BTP au PIB et à la FBCF se situait respectivement autour de 5,5% et 30%. La reprise ne fait donc que repositionner le secteur du BTP dans la place qu'il occupait naguère.

S'agissant de l'emploi, le secteur BTP occupait 8,5% de la population active urbaine, soit 438.450 personnes en 1997. La répartition de cet effectif selon le niveau de qualification dénote un très faible taux d'encadrement (77% des actifs occupés du BTP sont sans diplôme).

### **\* Le flux de production annuel en milieu urbain**

La production de logements en milieu urbain est constituée essentiellement de logements de type « maison marocaine » et « appartement », qui représentent respectivement 71% et 21,5%. Le type villa en représente le reste, soit 7,5%. Ces taux varient d'une Région à l'autre. En effet, dans les ex-Régions du Centre et du Nord-Ouest, les immeubles constituent respectivement 33,5% et 23,6% de la production de logements neufs du secteur réglementaire.

Durant la période 1995-1998, le nombre de logements autorisés a été de 86.000 par an, avec un pic exceptionnel en 1996 de 105.000 unités, dû à l'autorisation d'importants projets de construction dont principalement SALA AL JADIDA.

### **\* Le financement du logement**

- Le financement bancaire

La participation du système bancaire au financement du logement demeure modeste. En 1991, elle est estimée à 17,5%. Ce pourcentage se répartit respectivement entre les ex-organismes spécialisés (CIH, BCP et CNCA) et les autres banques à concurrence de 14,5% et 3%.

L'autofinancement représente plus de 80% de la production de logements neufs.

Le monopole du CIH dans le financement du logement s'est atténué avec une implication de plus en plus large des banques commerciales. En effet, la part du CIH est passée d'environ 70% en 1990 à 57% en 1997. L'encours des crédits à l'immobilier a atteint 24,1 milliards de DH en 1998, ce qui représente moins de 15% du total des crédits accordés à l'ensemble des différents secteurs économiques (ce taux oscille entre 30% et 40% dans les pays industrialisés).

Le système actuel de financement de l'habitat social se caractérise par plusieurs dysfonctionnements. Ainsi par exemple, le financement de l'Habitat Bon Marché (H.B.M) profite principalement aux familles ayant des revenus se trouvant dans la tranche de 2000 à 3600 DH/mois, alors que les revenus inférieurs à 2000 DH par mois n'en bénéficient que faiblement à cause des normes retenues et des conditions relatives à l'octroi du crédit à l'habitat social.

- Les aides publiques à l'accession au logement.

En matière de financement du logement, l'Etat consent un soutien indirect aux ménages, soit à travers l'action des ristournes d'intérêt et la prise en charge du risque de change sur les emprunts extérieurs, soit à travers les différentes déductions et exonérations d'impôts et taxes. Le montant des différentes ristournes relatives au secteur de l'Habitat est passé de 159 millions de DH en 1994 à 209MDH au cours de l'année fiscale 1997-98.

### **\*L'évaluation de la situation de l'habitat insalubre**

L'habitat insalubre ou précaire englobe trois types d'habitat : les bidonvilles, l'habitat non réglementaire ou clandestin et les tissus anciens :

#### **- Les bidonvilles :**

Le proportion de la population urbaine habitant les bidonvilles a connu une baisse relative sur la période 1982-1994, puisqu'elle est passée de 12,8% en 1982 à 9,2% en 1994. Cependant, la population bidonvillose est passée de 200.000 ménages en 1982 à 230.000 ménages en 1994.

Cette dernière augmentation s'explique, malgré les efforts déployés par les pouvoirs publics, par l'extension des périmètres urbains, suite au découpage administratif de 1992 et à la poussée de l'exode rural.

#### **- L'habitat clandestin :**

Le dénombrement des quartiers d'habitat clandestin réalisé par le ministère de l'Habitat en 1993, dans le cadre de l'étude relative au processus de production et de développement du secteur de l'Habitat au Maroc, a révélé l'existence de 695 quartiers clandestins, abritant 350.000 ménages. Ce nombre pourrait être actuellement de l'ordre de 450.000 ménages.

#### **- Les tissus anciens :**

Selon les études des Schémas Directeurs d'Aménagement et

d'Urbanisme (S.D.A.U), 20% du parc ancien nécessite intervention et réhabilitation pour atténuer la densité de la population dans ces quartiers, renforcer les infrastructures de base et restructurer les bâtiments. Une telle intervention s'avère impérative pour améliorer les conditions de vie de la population et pour préserver les caractéristiques économiques et culturelles des médinas.

#### **\*Les besoins en logements en milieu urbain**

Sur la base des données actualisées du RGPH de 1994, le déficit en logements en milieu urbain est estimé à 750.000 unités se répartissant comme suit :

- 550.000 unités de l'habitat insalubre dont des bidonvilles (380.000 ménages), des maisons presque rurales dans le milieu urbain, des locaux non destinés à l'habitat, et des maisons vétustes ou menaçant ruine (170.000 ménages).

- 200.000 ménages à reloger pour des besoins de décohabitation.

Les nouveaux besoins relatifs à l'accroissement démographique et ceux correspondant au renouvellement du parc s'élèvent à 130.000 unités par an.

#### **\*Les contraintes et les dysfonctionnements du secteur**

Les principales contraintes auxquelles le secteur de l'Habitat et de la promotion immobilière se trouve confronté peuvent être

résumées comme suit :

#### .Réglementation et normes d'urbanisme

Le Maroc dispose d'un important arsenal juridique relatif à la planification et à l'aménagement des villes, enrichi en 1992 par les deux nouvelles lois sur l'urbanisme et sur les lotissements et morcellements. Ces dernières restent, cependant insuffisantes pour permettre l'ouverture à l'urbanisation de nouvelles zones et accroître l'offre de terrains. En effet, les moyens de mise en œuvre de l'infrastructure principale et hors site projetée par les plans d'aménagement sont inexistantes. De ce fait, le lotisseur se voit contraint soit d'abandonner son projet, soit de réaliser lui-même les infrastructures principales qui reviennent à la Commune, ce qui se répercute sur le prix de revient du mètre carré loti.

Par ailleurs, les normes d'équipement et de voirie sont jugées surdimensionnées, en comparaison avec les coefficients d'occupation du sol, surtout dans les zones réservées à l'habitat social.

De même, la multiplicité des acteurs intervenant dans la procédure d'instruction des dossiers et les retards dans la délivrance des autorisations de lotir et de construire retardent le démarrage des projets.

Il est à souligner que le ministère chargé de l'Aména-

gement du Territoire, de l'Environnement, de l'Urbanisme et de l'Habitat a entrepris récemment des mesures transitoires pour l'assouplissement des procédures et la promotion des investissements immobiliers, et ce en attendant l'introduction de réformes de fond sur les textes régissant l'urbanisme et la construction.

.Epuisement des réserves foncières publiques dans les périmètres urbains

Face à une demande accrue de terrains, les réserves de l'Etat et des Collectivités Locales permettant d'entreprendre des programmes sociaux d'habitat se sont amenuisées dans les principaux centres urbains ainsi que dans leurs zones périphériques.

.Dualité du régime foncier et gel des terrains constructibles

Malgré les efforts entrepris pour la généralisation du régime d'immatriculation et des livres fonciers, qui permet une connaissance exacte et exhaustive de la propriété foncière, la propriété foncière reste soumise, pour une large part, au régime coutumier (Moukha). L'acquisition des terrains non immatriculés requiert des délais importants à cause de la non-disponibilité de l'information sur la consistance, la délimitation de la propriété et les propriétaires.

.Non-adéquation des régimes fiscaux en vigueur

Le secteur de la promotion immobilière est assujéti à une multitude de taxes et impôts (TVA, TPI, taxes sur les opérations de lotissement, taxes sur les terrains non bâtis...) dont certains sont à rendement aléatoire et d'autres payés doublement en raison de la superposition des deux régimes fiscaux, étatique et local. Par ailleurs, les impôts et taxes représentent entre 15 et 20% du coût de revient d'une opération de promotion immobilière.

#### .Baisse de l'investissement dans le secteur locatif

Le secteur locatif connaît une crise persistante due, entre autres, à la dégradation du climat de confiance entre propriétaires et locataires et à l'inadaptation de la législation relative à ce secteur, caractérisée par la complexité et la lenteur de la procédure judiciaire. Cette situation a conduit, depuis plusieurs années, à la baisse de l'investissement dans le secteur locatif.

Toutes ces contraintes ont entraîné des insuffisances et des dysfonctionnements pour le secteur de l'habitat à savoir:

- Un déficit important en milieu urbain portant les objectifs de production à 180.000 logements par an, en vue d'assurer la résorption de ce déficit sur une période de 15 ans et répondre aux besoins nouveaux ;

- Une production non réglementaire importante (environ 25.000 logements par an) créant des désordres urbains et nécessitant des moyens d'intervention et de restructuration

coûteux ;

- La prédominance du secteur public, notamment dans la production des lotissements, mais avec des délais d'exécution très longs ;

- La faible contribution du secteur organisé et des Collectivités Locales dans la production de logements.

**\*Le bilan des réalisations du secteur de l'habitat durant la période 1991-1998**

Au cours de cette période, la politique d'habitat était articulée autour de cinq axes principaux :

- La résorption de l'habitat insalubre ;
- L'aménagement des lotissements en milieu urbain ;
- L'habitat rural ;
- La production de logements sociaux ;
- L'encadrement du secteur de la promotion immobilière.

Les deux premiers axes ont constitué pendant deux décennies, la base de la politique d'habitat, et ce n'est qu'au milieu de la décennie 1990, que cette politique a intégré de manière plus explicite la production du logement social et l'encadrement du secteur.

- Le programme de lutte contre l'habitat insalubre :

En 1991, un important programme de lutte contre l'habitat insalubre à été mis en place pour renforcer l'action des pouvoirs publics en matière de résorption des bidonvilles et de restructuration de l'habitat sous-équipé.

Ce programme a englobé tout le territoire national et a profité à environ 127.679 ménages répartis comme suit :

- ✓ 42.521 ménages bidonvillois ;
- ✓ 51.242 ménages de l'habitat non réglementaire ;
- ✓ 12.212 ménages ruraux ;
- ✓ 17.228 ménages entrant dans le programme de péréquation;
- ✓ 4.476 ménages dans les provinces sahariennes.

Le coût global de ce programme était de 6 milliards de DH. La subvention débloquée par le Budget Général de l'Etat a

été de 1.479 millions de DH.

A fin 1998, les opérations achevées ont profité à 55.249 ménages (dont 19.728 bidonvillois et 35.521 bénéficiaires issus des quartiers d'habitat clandestin). Les opérations en cours de réalisation devront profiter à 31.560 ménages à raison de 50% environ, pour chacune des deux catégories de bénéficiaires indiquées.

Les crédits transférés, au titre de ce programme, au profit des Organismes Sous Tutelle (ERAC, ANHI, SNEC, Attacharouk) et des Délégations préfectorales et provinciales de l'Habitat concernées se sont élevés à 1.408 millions de DH.

Cependant, la réalisation de ce programme a connu certains obstacles, en raison des difficultés rencontrées pour la mobilisation de la participation financière des bénéficiaires, ainsi que des difficultés techniques liées aux sites d'intervention généralement impropres à la construction ou connaissant de fortes densités d'occupation. A ces difficultés s'ajoute l'engagement insuffisant des Collectivités Locales pour participer à la réalisation de l'infrastructure principale et hors-site.

De même, l'habitat rural, dont une tentative de promotion a été entreprise depuis 1995, a connu à son tour de nombreuses difficultés qui ont entravé le lancement de plusieurs programmes.

- Le programme national de 200.000 logements :

Lancé en 1994 par FEU SA MAJESTE LE ROI HASSAN II, ce programme a reçu la priorité grâce à la mise en œuvre de mesures en faveur de la promotion du logement social, l'identification de points d'impacts pour l'ouverture à l'urbanisation de nouvelles zones et l'identification de terrains pouvant constituer le support foncier de ce programme.

Ainsi, une première tranche de logements sociaux, clés en main, a été identifiée. Elle comprend 105.000 logements pour un coût de 17,5 milliards de DH à réaliser par les promoteurs privés et publics, dont 48.120 logements, identifiés par les Organismes Sous Tutelle, pour un coût de 7 milliards de DH.

A fin juillet 1998, l'ensemble des projets agréés par le CIH, dans le cadre du programme de 200.000 logements, représentait 71.592 logements initiés par les promoteurs publics et privés (incluant le programme de SALA AL JADIDA).

L'état d'avancement des opérations initiées par les Organismes Sous Tutelle du département de l'Habitat (OST) montre que 26.131 logements ont été effectivement mis en chantier et 9.047 déjà achevés.

Cependant, le caractère urgent du programme et le lancement des travaux, en l'absence d'études nécessaires et notamment celles concernant les conditions de commercialisation, a eu des répercussions négatives sur l'avancement régulier des chantiers et sur le respect des délais d'exécution.

Aussi, plusieurs chantiers ont-ils accumulé beaucoup de retard avec, très souvent, des entreprises défaillantes, ce qui a engendré la résiliation de plusieurs marchés.

De même, ce programme est confronté à des difficultés aiguës de commercialisation et de livraison, eu égard au pouvoir d'achat limité de la population cible et aux conditions d'octroi des crédits, souvent inadaptées aux besoins de cette population. Ainsi, le phénomène de désistement lié particulièrement aux moyens financiers de certains bénéficiaires et au retard de l'exécution des travaux, dégage parfois des stocks d'inventus importants.

#### **\* Les autres programmes**

.Le programme du Service Géré de Manière Autonome (SGMA)

Le programme global de ce service, qui a été créé à partir de 1983, porte sur une assiette foncière de 710 hectares, d'une consistance de 24.773 lots de différents types et pour un coût global de l'ordre de 1.474 millions de DH.

A fin 1997, les opérations achevées sont d'une consistance de 9.777 lots alors que celles en cours comportent 8.195 lots.

En 1998, une convention a été signée pour le transfert des opérations du SGMA aux Organismes Sous Tutelle du département de l'Habitat, qui présentent un cadre plus approprié pour leur achèvement.

.Le programme du Fonds National d'Aménagement et d'Équipement des Terrains( FNAET)

Ce fonds est un compte d'affectation spéciale, créé en 1973, pour servir d'instrument de l'Etat en matière d'intervention dans le domaine de l'habitat économique. Face aux problèmes de gestion rencontrés par ce fonds, la Société Nationale d'Équipement et de Construction (SNEC), créée en 1987, a été chargée de l'achèvement de ces programmes qui concernent 125.471 unités (20.474 logements, 101.449 lots d'habitat, 2.519 lots d'activité et 1.029 lots réservés aux équipements socio-collectifs) pour un investissement de 2.843 millions de DH.

A fin 1998, 157 opérations sur un total de 450 ont été achevées (231 pour le FNAET, 146 pour l'habitat rural et 73 pour le programme social). De même 39.249 titres fonciers ont été établis alors que 9.950 titres sont en voie de l'être.

.Le programme des zones industrielles

Dans le cadre de la politique de promotion des investissements industriels le département de l'Habitat et les Organismes Sous sa Tutelle (OST) ont initié des projets de zones

industrielles. 29 projets ont été achevés comprenant 3.262 lots, sur une superficie de 512 hectares, pour un coût de 753 millions de DH. A fin 1998, environ 84% des lots ont été commercialisés, alors que 4.468 lots sont en cours d'achèvement.

**\* L'encadrement du secteur**

En matière de collecte, de traitement et d'analyse des données, une série d'études et d'enquêtes ont été effectuées notamment :

.L'étude relative au système d'analyse et de conduite d'actions nationales pour le logement (modèle SACAN), dont l'objectif est de réaliser un modèle macro – économique de demande de logement au Maroc ;

.L'étude sur la détermination du flux de production de logements au Maroc qui a permis l'évaluation du système de collecte des données à partir des autorisations de construire ;

.L'étude d'évaluation de l'impact des projets de lotissements du Ministère de l'Habitat qui porte sur l'analyse des conditions de mise en valeur des lots attribués;

.L'étude sur les aspects financiers et fiscaux du financement du logement qui a pour objet de définir un plan global de réforme du système actuel de financement du logement ;

.L'étude relative à l'évaluation de l'impact socio-

économique des opérations de relogement des populations des bidon-villes, qui vise à évaluer les processus sociaux et micro – économiques de ces opérations ;

.L'étude sur l'aménagement des terrains pour le développement de la promotion immobilière, qui a pour objectif d'analyser les données inhérentes aux régimes fonciers et au fonctionnement du marché immobilier.

Il est à noter que ces trois dernières études ont été réalisées dans le cadre de la coopération avec la Banque Mondiale.

Par ailleurs, d'autres études sont en cours d'achèvement, notamment :

.L'étude relative à la redéfinition des méthodes d'intervention pour la résorption de l'habitat insalubre ;

.L'étude relative à la définition des normes de l'habitat social ;

.L'étude relative aux plans locaux d'habitat et au développement urbain de plusieurs provinces et préfectures du Royaume.

**\* Les mesures entreprises :**

Dans le cadre de la réalisation du programme de 200.000 logements, des mesures d'accompagnement ont été entreprises, notamment:

.Le relèvement de la valeur immobilière totale (VIT) du logement HBM de 150.000 DH à 200.000 DH, avec une superficie couverte maximale de 100m<sup>2</sup>;

.La cession des terrains domaniaux au profit des promoteurs publics et privés, avec un abattement représentant entre 30 et 50% du prix d'expertise ;

.L'exemption de la TVA résiduelle sur le coût de la construction du logement économique ;

.Le relèvement de la ristourne d'intérêt prise en charge par l'Etat de 5 à 6 points sur les taux des prêts accordés aux acquéreurs des logements HBM ayant un revenu mensuel inférieur à 3.600 DH.

#### **\* Le bilan comptable**

Durant la période 1990-1999, les dépenses d'investissement du Secrétariat d'Etat à l'Habitat et des Organismes Sous Tutelle se sont chiffrées à près de 20.369 millions de DH (1.694 millions de DH au titre du Budget Général de l'Etat, 518 millions de DH au titre du SGMA et 18.157 millions de DH au titre des OST).

La lutte contre l'habitat insalubre (bidonvilles et restructuration des quartiers d'habitat non réglementaire) vient en tête avec 79% des dépenses effectives, suivie par les activités d'encadrement, d'études et de soutien aux programmes d'auto-

construction avec 14% et, enfin, les programmes d'habitat social et rural avec 7% des dépenses d'investissement du Secrétariat d'Etat à l'Habitat.

## **2-2- Les orientations et le objectifs**

Les nouvelles orientations assignées au secteur de l'habitat, dans le cadre de la déclaration de politique générale du Gouvernement, visent la satisfaction des besoins en logements en milieu urbain, à travers notamment la mise en place de mécanismes permettant de doubler, à moyen terme, le niveau de la production réglementaire.

Les orientations stratégiques relatives au développement du secteur de l'habitat, s'articulent autour des axes suivants :

-Le recentrage du rôle de l'Etat, qui focalisera ses efforts sur sa mission d'encadrement, d'incitation et d'animation du secteur. Dans ce cadre, l'Etat veillera à assister le secteur de la promotion immobilière dans ses efforts d'organisation des entreprises et différents corps de métiers du bâtiment, et à assurer l'encadrement réglementaire et technique ;

-Le renforcement des actions de lutte contre l'habitat insalubre menées par l'Etat et les organismes publics spécialisés : le ministère s'attellera spécialement à la lutte contre l'habitat insalubre, en coordination et avec un engagement plus conséquent des Collectivités Locales, des associations de

quartiers et des autres partenaires dans les différentes régions du Royaume, et ce dans le cadre des plans locaux d'habitat ;

-Le doublement du niveau de la production réglementaire actuelle pour assurer la satisfaction de l'ensemble des besoins;

-Le renforcement des capacités de production du secteur privé pour une prise en charge conséquente de la production de l'habitat social ;

-Le redressement des organismes publics, par leur mise à niveau et leur restructuration, en vue d'améliorer leur efficacité et la complémentarité de leur intervention ;

-La modernisation et la moralisation de l'Administration et des entreprises publiques opérant dans ce secteur, à travers la rationalisation de l'investissement et une plus grande transparence de la gestion des affaires publiques.

La mise en œuvre de ces orientations reposera sur le développement de nouveaux mécanismes d'intervention et d'encadrement du secteur, notamment:

-La promotion d'une politique foncière en vue d'atténuer les effets de la spéculation et d'assurer aux promoteurs immobiliers des conditions adéquates d'acquisition de terrains constructibles sur le marché foncier, par la promulgation d'une loi sur les Zones d'Aménagement Concerté (ZAC) et l'étude de la création d'une Agence Foncière Nationale;

-L'ouverture à l'urbanisation de nouvelles zones, en vue d'accroître l'offre des terrains et ce, dans le cadre d'un partenariat dynamique avec les Collectivités Locales, le privé et l'ensemble des intervenants;

-Le développement de nouvelles synergies, en matière de lutte contre l'habitat insalubre, qui doivent s'inscrire dans le cadre d'une stratégie d'intervention impliquant toutes les parties concernées, afin de maîtriser les différentes composantes de l'habitat insalubre et de concevoir des programmes appropriés de résorption de ce type d'habitat;

-La programmation d'un ensemble de Zones à Aménagement Progressif (ZAP) pour la production d'unités de prévention et de restructuration de l'habitat insalubre qui soient à la portée des populations à faible revenu ;

-La promotion de l'habitat locatif par l'incitation des promoteurs privés à entreprendre des programmes d'habitat destinés à la location et ce, à la lumière des réformes contenues dans la loi rectificative (n° 63.99) modifiant et complétant la loi organisant les rapports contractuels entre les bailleurs et les locataires des locaux d'habitation ou à usage professionnel, ainsi que de la nouvelle loi relative au paiement du loyer. Il y a lieu aussi de réexaminer les aspects fiscaux et d'étudier la possibilité d'octroyer des facilités pour le financement des programmes d'habitat destinés à la location. Un cadre juridique sera aussi mis

en place pour l'institution du système de la location-vente (leasing immobilier) ;

-La restructuration et la consolidation des OST pour les rendre plus performants et à même d'accomplir les missions qui leurs sont dévolues;

-Le développement du partenariat entre l'Etat, les Collectivités Locales, les opérateurs publics, les promoteurs privés, les propriétaires fonciers et le mouvement associatif (ONG), dans l'objectif de répondre à la diversité des besoins ;

- La réforme des mécanismes de financement et la révision du système des aides publiques.

- Le renforcement de l'encadrement du secteur et sa mise à niveau pour faire face aux défis de la mondialisation et de la compétitivité ;

- La consolidation du principe de la transparence dans le domaine de la passation des marchés publics et l'encouragement de l'entreprise marocaine qualifiée, par l'application du droit de priorité qui lui est donné pour acquérir ces marchés.

### **2-3- Le programme d'action**

Le noyau dur du programme d'action du Secrétariat d'Etat à l'Habitat vise essentiellement la préservation du rythme d'intervention dans le domaine de l'habitat social et l'atténuation

de la propagation du phénomène de l'habitat non réglementaire. L'enveloppe budgétaire allouée au programme d'action du Secrétariat d'Etat à l'Habitat, pour la période allant de juillet 2000 à décembre 2004, est estimée à 1.767 millions de DH et comprend les axes suivants :

\* Le programme de lutte contre l'habitat insalubre :

Ce programme sera poursuivi au cours de la période du Plan par :

. L'achèvement du programme spécial de lutte contre l'habitat insalubre engagé depuis l'année 1991. Il s'agit de 59 opérations bénéficiant directement à 66.430 ménages;

. L'engagement d'un nouveau programme de lutte contre l'habitat insalubre. L'enveloppe budgétaire allouée à ce projet s'élève à 1.316,4 millions de DH. Ce programme comprend :

\* Le programme de résorption des bidonvilles:

Un enveloppe budgétaire s'élevant à 887 millions de DH sera allouée à ce projet qui bénéficiera à 49.069 ménages, répartis sur l'ensemble du territoire comme suit:

Région	Nombre de ménages bénéficiaires	Participation du Budget de l'Etat (en Millions de DH)
--------	---------------------------------	---

Chaouia - Ouardigha	4.353	62
Doukala-Abda	1.498	29
Fès- Boulemane	5.376	99
Gharb - Chrarda - Béni Hssen	9.925	193
Grand - Casablanca	2.923	50
Marrakech - Tensift-Al Haouz	5.367	75
Souss - Massa – Daraa	7.453	153
Tanger – Tétouan	3.616	80
Rabat – Salé – Zemmour- Zaer	3.550	46
Meknès – Tafilalet	3.660	73
Oriental	612	13
Tadla – Azilal	403	8
Guelmim – Es- Smara	333	6
Total	49.069	887

Ces projets seront réalisés par les Organismes Publics Sous la tutelle du Secrétariat d'Etat à l'Habitat (ERAC, ANHI, SNEC, Attacharouk).

Le programme de réhabilitation de l'habitat clandestin:

Les crédits alloués à la réalisation de projets répartis dans l'ensemble des Régions du Royaume s'élèvent à 212 millions de DH. Ce programme bénéficiera à environ 47.219 ménages répartis comme suit:

Région	Nombre de ménages bénéficiaires	Participation du Budget de l'Etat (en Millions de DH)
Tanger - Tétouan	8.638	51
Marrakech - Tensift - Al Houaz	5.510	29,1
Oriental	5.075	16,5
Doukala - Abda	914	3,4
Souss - Massa - Darâa	15.461	46,8
Grand - Casablanca	1.333	9
Fès - Boulemane	1.992	6,6
Guelmim - Es-Smara	550	8
Chaouia - Ourdigha	2.389	16,8
Taza - Al Hoceima - Taounate	2.513	9,3
Tadla - Azilal	2.844	15,5
Total	47.219	212

- Le programme de réhabilitation des tissus anciens et de relogement des sinistrés:

Ce programme comporte deux types de projets :

- Les projets de réhabilitation et de rénovation des médinas d'Oujda, Azemmour, Essaouira, Marrakech, Meknès-Ismaïlia, Chefchaouen, Rabat et Béni- Mellal et de quelques Ksours dans la province d'Errachidia (Targa, Abouane et Goulmim). Ce programme bénéficierait à 13.644 ménages avec une participation du Budget de l'Etat de 142,9 millions de DH. Ces opérations vont constituer des cas d'expériences pilotes dont le but principal est de définir un cadre institutionnel, réglementaire et technique pour les opérations de réhabilitation des tissus anciens, en vue de leur donner un nouvel élan.

- Les projets de relogement des sinistrés ou au profit des ménages qui logent dans des habitations qui présentent des niveaux de dégradation alarmants et nécessitent une intervention d'urgence.

Une enveloppe budgétaire de 74,5 millions de DH est allouée à la réalisation de ces deux types de projets.

\*Le programme d'Aménagement des Zones d'Urbanisation Nouvelles (Z.U.N) :

Ce programme vise la création de zones d'urbanisation nouvelles autonomes, au niveau des infrastructures de base et des équipements de la vie quotidienne. Elles seront situées dans le rayonnement des grandes métropoles conformément aux orientations des documents d'urbanisme et d'aménagement du

territoire, et en fonction de la disponibilité des terrains et de la proximité des grands équipements et infrastructures.

Dans ce cadre, le département de l'Habitat a identifié cinq opérations notamment à Fès, Marrakech, Agadir, Nouaceur et à Nador.

La réalisation de ce programme a été confiée à la Société Nationale d'Équipement et de Construction (SNEC) qui veillera à la réalisation des projets étudiés et à la sélection de nouveaux projets. De même qu'un protocole d'accord a été signé entre cette dernière et le Fonds Arabe de Développement Économique et Social (FADES) pour le financement du projet "Bikarren" à Agadir.

\* Le programme des Zones à Aménagement Progressif (Z.A.P) :

Le programme ZAP consiste à doter, dans une première phase des zones périurbaines ou rurales en équipements d'infrastructure de base (assainissement, voirie, bornes fontaines, et éclairage public...). Ces équipements seront complétés et achevés par la mobilisation des capacités contributives des bénéficiaires. A cet effet, un programme pilote est prévu dans certaines zones périurbaines où des formules de partenariat entre l'Etat, les Collectivités Locales et les OST seraient mises en place. Une enveloppe budgétaire de 147 millions de DH a été

allouée pour la réalisation de 60 opérations au profit de 14.876 ménages.

Les principaux projets initiés dans ce cadre concerneront :

- Sahrij Gnoua à Fès ;
- Douar Belhachmi et douar Al Hanaa à Marrakech ;
- Essalam et Mejjat à Meknès ;
- Massira à Errachidia ;
- Ennasr à El Jadida ;
- Assabah à Sefrou ;
- Andalouss à Taourirt ;
- Douar Tamelalete et douar Rzaoua à Kelâa Sraghna ;
- Dalia et Essalam à Berkane;
- Intilaq à Jerada;
- Isly à Oujda;
- Essamam à Dakhla;
- Iskane à Chtouka-ait Baha;
- Krifate à Beni-Mellal.

Par ailleurs, ce programme permettrait de réduire le coût du terrain et augmenterait ainsi les chances d'accès à un logement

décent à une large frange de la population à faible revenu. Ce projet permettrait aussi de lutter contre le recours au marché foncier clandestin pour l'acquisition d'un logement.

**\* Le programme de logements dans les provinces sahariennes.**

Ce programme comporte 20.000 unités réparties comme suit :

.Le programme Al Aouda qui comporte 6500 logements et 3500 lotissements. La première tranche portant sur la construction de 3.000 logements est en cours d'achèvement.

.Le programme Al Wahda qui concerne 10.000 lotissements et dont la réalisation a été confiée à l'ERAC/ SUD sera financé en dehors de l'enveloppe retenue dans le cadre du noyau dur du Secrétariat d'Etat à l'Habitat.

Pour la période du Plan, une enveloppe budgétaire de 818 millions de DH a été réservée au financement de ce programme.

\* La poursuite de la réalisation du programme des 200.000 logements :

Les logements sociaux identifiés dans le cadre du programme national des 200.000 logements sont de l'ordre de 105.000. A fin mars 2000, environ 90.000 logements ont été agréés. La période du Plan connaîtra l'achèvement des programmes agréés et la réalisation du reliquat du programme.

Des efforts seront déployés pour remédier aux problèmes rencontrés dans la réalisation et la commercialisation de ce programme, à travers notamment son adaptation aux besoins et aux possibilités financières des ménages concernés. Pour donner un nouvel élan à sa réalisation, il faudrait privilégier l'octroi d'agréments et rechercher des formules de financement plus adéquates, notamment par le recours au partenariat entre le secteur privé, le secteur public et les Collectivités Locales.

**\* Les projets financés dans le cadre du Fonds Hassan II pour le Développement Economique et Social :**

Les projets qui seront subventionnés par ce Fonds concernent la réalisation de 11.501 logements dont 9.235 pour le relogement des ménages des bidonvilles, l'équipement de 4.854 lots dont 2.088 lots de relogement, ainsi que 600 lots et unités d'activités.

Parmi les projets programmés, outre ceux qui connaissent des difficultés de réalisation, on peut citer notamment:

- .Sidi Moumen à Ben M'Sik à Casablanca;
- .Al Ank à Casablanca
- .Yacoub El Mansour à Rabat ;
- .Douar Laâskar à Zouagha Moulay Yacoub à Fès ;
- .Al Wifak à Témara ;
- .Said Hajji à Salé.

Le coût total de ces projets s'élève à 3.197,5 millions de DH, le Fonds en financera 1.100 millions de DH , soit environ 34%.

### **\* L'encadrement et l'organisation du secteur**

Les activités visant le développement du secteur de l'habitat et l'amélioration de son rendement et de son efficacité occupent une place importante dans le programme d'action du Secrétariat d'Etat à l'Habitat. Elles ont trait aux domaines sui-vants :

#### **a- Les études et les recherches**

Le développement du secteur implique essentiellement l'amélioration et la modernisation des mécanismes de l'offre ainsi que la maîtrise de la demande. Dans ce cadre, une série d'études a été programmée pour une enveloppe de 89,8 millions de DH. Parmi ces études on peut citer :

.Les études menées par l'Observatoire de l'Habitat visant le suivi du développement du secteur et l'évaluation de l'activité de l'ensemble des intervenants. Il s'agit notamment de l'enquête "logements" et des études relatives à la mise en place d'un système d'information foncier et immobilier, d'un système de suivi des transactions immobilières ainsi que d'un système de suivi de la production, de la commercialisation et des prix des matériaux de construction.

Une enveloppe budgétaire de 18,5 millions de DH a été allouée pour la réalisation de ces études.

.Les études relatives au développement du secteur en vue d'augmenter l'offre de logements pour répondre au plus grand nombre possible de demandes. Il s'agit notamment des études relatives au mécanisme de fonctionnement du marché hypothécaire, et au système d'aides directes au logement.

Ces études seront menées dans le cadre de la coopération avec les institutions financières internationales, notamment la Banque Mondiale. Une enveloppe budgétaire de 5,3 millions de DH est consacrée à la réalisation de ces opérations.

.Les études relatives aux techniques de construction visant l'amélioration de la qualité et de la sécurité dans le bâtiment. Dans ce cadre, des concours professionnels seront lancés dans l'objectif d'encourager la recherche et l'innovation dans les domaines de l'urbanisme, de l'architecture, et de l'industrie du bâtiment. L'enveloppe budgétaire allouée à ces études s'élève à 20,1 millions de DH.

#### **b- La modernisation de l'Administration**

Il s'agit essentiellement de l'achèvement de la construction des bâtiments, de l'achat du matériel informatique ainsi de la mise en œuvre d'un plan de formation continue du personnel. Une enveloppe budgétaire de 213,7 millions de DH a été allouée

à ces projets. Des 73,8 millions de DH réservés aux constructions et aux bâtiments, 37,2 millions de DH sont destinés à l'équipement du nouveau siège du Secrétariat d'Etat à l'Habitat.

**\* Le programme d'action des Organismes Publics Sous Tutelle du Secrétariat d'Etat à l'Habitat**

Les organismes sous tutelle du Secrétariat d'Etat à l'Habitat (Agence Nationale de Lutte contre l'Habitat Insalubre, Attacharouk, Société Nationale d'Equipement et de Construction, Etablissements Régionaux d'Equipement et de Construction des ex- Régions économiques (Nord-Ouest, Centre, Centre-Nord, Centre-Sud, Oriental, Sud, Tensift) ont la charge de la réalisation de l'ensemble des programmes publics de l'Habitat, dont notamment les projets subventionnés par le Budget de l'Etat.

Le programme propre aux OST comporte 466 projets pour un coût total de 18,1 milliards de DH dont 14,8 milliards de DH au titre de l'investissement au cours du Plan 2000-2004; ce qui permettra de réaliser 140.000 lotissements, 35.000 logements et 15.000 lotissements pour des activités diverses.

Le tableau suivant présente la répartition des investissements propres à chaque établissement pour la période du Plan 2000-2004 :

**(En 1.000 DH)**

Etablissement	2000	2001	2002	2003	2004	Total
<b>Agence Nationale de Lutte contre l'Habitat Insalubre</b>	340.000	398.000	469.000	578.000	624.000	<b>2.409.000</b>
<b>Attacharouk</b>	252.000	108.000	71.000	6.000	166.000	<b>603.000</b>
<b>ERAC Centre</b>	260.000	164.000	128.000	139.000	252.000	<b>943.000</b>
<b>ERAC Centre-Nord</b>	47.000	69.000	95.000	66.000	97.000	<b>374.000</b>
<b>ERAC Centre-Sud</b>	260.000	221.000	207.000	234.000	329.000	<b>1.251.000</b>
<b>ERAC Nord-Ouest</b>	342.000	308.000	390.000	448.000	523.000	<b>2.011.000</b>
<b>ERAC Oriental</b>	84.000	56.000	62.000	83.000	101.000	<b>386.000</b>
<b>ERAC Sud</b>	265.000	448.000	642.000	691.000	742.000	<b>2.788.000</b>
<b>ERAC Tensift</b>	369.000	550.000	622.000	641.000	762.000	<b>2.944.000</b>
<b>Société Nationale d'Equipement et de Construction</b>	249.000	188.000	166.000	234.000	300.000	<b>1.137.000</b>
<b>Total</b>	<b>2.468.000</b>	<b>2.510.000</b>	<b>2.852.000</b>	<b>3.120.000</b>	<b>3.896.000</b>	<b>14.846.000</b>

La répartition régionale des projets montre que cinq Régions (Marrakech-Tensift-Al Haouz, Souss-Massa-Daraa, Grand Casablanca, Fès Boulemane, Rabat-Salé-Zemmour-Zair) détiennent 63,5% du total des projets des O.S.T. Elles drainent 70% de l'investissement prévisionnel.

#### **2-4- Les réformes et les mesures**

La concrétisation des objectifs de la nouvelle stratégie adoptée en matière d'habitat demeure tributaire de la mise en application d'une série de mesures immédiates et à moyen terme, concernant les domaines foncier, financier, institutionnel, urbanistique et technique. Ces mesures visent l'assouplissement des principales contraintes dans ces domaines.

• **Pour les mesures d'ordre foncier et urbanistique**, les efforts seront centrés sur :

- L'accélération de la régularisation de la situation foncière et juridique des lotissements d'habitat initiés par les Organismes Sous Tutelle du Secrétariat d'Etat à l'Habitat au cours des deux dernières décennies. Cette opération permettra de livrer les titres fonciers aux bénéficiaires pour leur permettre d'avoir accès aux services bancaires ;

- La régularisation de la situation foncière et juridique des terrains avant l'ouverture des lotissements à l'utilisation, à travers la satisfaction des conditions permettant aux citoyens d'acquérir des lots de terrains aptes à la propriété et à l'utilisation sans entraves. Ce qui permettra d'éviter les retards constatés dans la réalisation des projets de développement économique et social ;

- L'accélération de l'étude et de la promulgation de la loi relative à l'expropriation pour cause d'utilité publique et à l'occupation temporaire du domaine public en vue de fixer l'indemnité d'expropriation sur des bases équitables et en même temps que l'entrée en possession du terrain;

- La résolution du problème foncier dans le cadre de la création d'une Agence Foncière Nationale dont le projet de loi correspondant sera élaboré ;

- L'adoption d'un texte permettant la constitution de réserves foncières ;

- La révision des textes intéressant la mobilisation des terrains privés pour inciter les propriétaires à équiper leurs terrains. Cette révision intéresse la loi de 1917 sur les associations syndicales des propriétaires fonciers;

- La révision des textes, normes, procédures et documents d'urbanisme pour introduire une plus grande souplesse;

- La mise en place d'un guichet unique et d'une commission de recours pour l'assouplissement des procédures d'autorisation de construire ou de lotir ;

- L'adoption d'un texte permettant l'immatriculation d'ensemble à l'intérieur du périmètre urbain et des zones périphériques ;

- La mise en place d'un système de leasing immobilier(location-vente) ;

- La réglementation de la vente en l'état futur d'achèvement (vente sur plan) par l'élaboration d'un texte juridique ayant pour but d'assurer le préfinancement du promoteur ;

• **Pour les mesures d'ordre financier**, l'action portera sur :

-La révision du décret royal de 1968 pour redéfinir le logement économique par l'introduction du logement social et la révision des conditions d'octroi des crédits à l'habitat ;

-La réforme des aides publiques au logement social : en attendant de parfaire le projet de réforme actuellement en cours d'étude, des mesures urgentes devraient être entreprises. Elles concernent plus particulièrement les ristournes d'intérêt supportées par l'Etat, pour plus d'adéquation avec les besoins des familles à revenu limité, et l'étude de l'extension de ce système pour englober aussi l'habitat locatif,

-L'étude de la création du fonds de solidarité nationale pour le logement des salariés ;

-La mise en place du marché hypothécaire et des mécanismes de son fonctionnement pour le financement du logement et ce, après la promulgation de la loi relative au marché hypothécaire;

-L'assouplissement des procédures et des conditions d'octroi des crédits;

-L'étude de la rationalisation de la fiscalité immobilière et son adaptation aux conditions locales ;

-L'étude de la mise en place d'un système de micro-crédits pour l'habitat au profit des ménages à faible revenu.

Pour les mesures d'ordre fiscal, on peut citer notamment:

- L'étude de la possibilité d'exonérer, en amont, de la TVA les programmes d'habitat réalisés dans un cadre contractuel avec l'Etat ou la suppression de l'exonération et son remplacement par une aide directe aux acquéreurs de ces programmes ;

- L'étude de l'exonération totale de la TVA, pour les logements construits par les privés, pour la tranche en dessous de 240 m<sup>2</sup>, quelle que soit la superficie totale construite ;

- L'étude de la suppression de la TVA sur les taux d'intérêt ;

- L'étude de la rectification des textes relatifs aux avantages accordés dans le cadre de la loi des finances 1999-2000 pour l'habitat social, en vue de rabaisser le seuil d'éligibilité de 3.500 logements et l'étude de l'extension de ces avantages pour englober l'habitat destiné au locatif;

- L'étude de la suppression de la taxe sur les terrains non bâtis (TNB) et de la taxe de participation de solidarité (PSN) sur ces terrains ;

- Concernant les droits d'enregistrement, il est proposé de réserver un traitement spécifique pour les logements sociaux par l'acceptation de la décision d'agrément comme pièce justificative d'une opération de logement social ;

-L'étude de la révision à la baisse des barèmes de calcul de l'IGR pour les revenus locatifs ;

-L'étude de la possibilité de réviser la Charte d'Investissement pour y intégrer les avantages des anciens codes d'investissement immobiliers et notamment ceux accordés à certains promoteurs immobiliers (ALEM, Sala-Al- Jadida...).

**Pour les mesures d'ordre technique**, des actions sont en cours de mise en œuvre ou d'étude, visant essentiellement la restructuration des Organismes Sous Tutelle. Il s'agit notamment de :

-L'assainissement de leur situation financière par la réduction de leur endettement, l'apurement des arriérés de paiement dus aux entreprises et prestataires de services et le renforcement de leur capitalisation ;

-L'application du manuel des procédures comptables et le renforcement des règles générales relatives aux aspects organisationnels, fonciers, de gestion et de commercialisation;

-La révision des textes de création de ces établissements à la lumière du nouveau découpage régional et l'adaptation de leurs organes de gestion et de contrôle, notamment le Conseil d'Administration ;

-L'étude de la possibilité de création d'un centre national d'études et de recherches en habitat pour le développement des

techniques de construction et la promotion de filières de construction en matériaux locaux.

**Budget d'investissement du Secrétariat d'Etat à  
l'Habitat pour la période 2000-2004**

Projets	Du 07 au 12/2000	2001	2002	2003	2004	Total du 7 / 2000 au 12/2004
<b>Lutte contre l'habitat insalubre :</b>	<b>97.000</b>	<b>212.110</b>	<b>285.350</b>	<b>340.470</b>	<b>381.470</b>	<b>1.316.400</b>
. Résorption de bidonvilles	65.000	130.000	170.000	230.000	292.000	887.000
. Restructuration de l'habitat non réglementaire	20.000	47.000	52.000	55.000	38.000	212.000
. Réhabilitation des tissus	7.500	25.110	43.350	35.470	31.470	142.900
	4.500	10.000	20.000	20.000	20.000	74.500
<b>Programme des Zones à Aménagement Progressif</b>	13.000	37.000	32.000	32.000	33.000	147.000
<b>Etudes et recherches</b>	7.800	24.360	19.350	19.450	18.850	89.810
<b>Organisation /Formation/Communication</b>	1.200	3.300	2.700	2.100	1.000	10.300
<b>Matériel informatique</b>	2.500	5.000	6.000	6.000	6.000	25.500
<b>Bâtiments et équipements administratifs</b>	13.000	22.630	13.500	13.580	11.180	73.890
<b>Charges annexes à l'investissement</b>	12.100	23.000	23.000	23.000	23.000	104.100
<b>Total</b>	<b>146.600</b>	<b>327.400</b>	<b>381.900</b>	<b>436.600</b>	<b>474.500</b>	<b>1.767.000</b>
<b>Habitat dans les provinces sahariennes</b>	210.000	401.000	207.000	-	-	818.000
<b>Total Général</b>	<b>356.000</b>	<b>728.400</b>	<b>588.900</b>	<b>436.600</b>	<b>474.500</b>	<b>2.585.000</b>

Ainsi, les crédits d'équipement au titre des cinq lois de finances couverts par le Plan s'élèvent à 1.767 millions de DH.

Si l'on considère le premier semestre de l'année 2000 couvert par la loi des finances 1999-2000, l'enveloppe globale pour les cinq années civiles allant de 2000 à 2004, peut être estimée à 1.892 millions de DH. Si l'on ajoute le montant accordé aux provinces sahariennes qui s'élève à 818 millions de DH, ainsi que la dotation accordée dans le cadre du Fonds Hassan II pour le Développement Economique et Social, estimée à 1.100 millions de DH, l'enveloppe globale atteint 3.685 millions de DH.

D'autres projets sont également prévus dans "une banque de projets" pouvant être réalisés lorsque les moyens de financement le permettront.

#### **Banque des projets :**

Projets	Investissements (1.000 DH)
Résorption de bidonvilles à: Tanger, Meknès, Khémisset, Sidi Kacem Kénitra, Salé, Témara, Mohammédia, Casablanca.	370.000
Restructuration de l'habitat non réglementaire à :  Ouarzazate, Zagora, Ouled Teima, Ait Melloul, Kelâa des Srarghna, Fkih Ben Salah, Kasbah Tadla , Midelt, Khénifra , Azrou , Boulemane, Casablanca.	160.000
Total	530.000

### **3 –L'ENVIRONNEMENT**

Le processus de développement adopté au niveau mondial, au cours des dernières décennies, a conduit à l'émergence de plusieurs phénomènes pervers et touchant à l'environnement, et qui constituent un danger réel pour l'avenir des générations futures.

Le Maroc, à l'instar des autres pays, est confronté aux effets négatifs de ces phénomènes. Ses ressources naturelles connaissent une surexploitation continue et la détérioration de l'environnement qui en résulte a des répercussions sur la santé de la population, à cause de la pollution due à certaines activités économiques et sociales. C'est pourquoi, d'importants efforts ont été consentis pour pallier cette situation et qui seront renforcés dans le cadre du Plan par l'élaboration d'une stratégie intégrée fixant les orientations, les objectifs et les moyens de les atteindre.

#### **3-1- L'état de l'environnement**

Le Maroc, en tant que pays en développement, connaît une expansion démographique importante et une croissance économique non négligeable, autant de facteurs qui ont engendré une forte pression sur les ressources naturelles et une dégradation multiforme de l'environnement.

En dépit des efforts déployés par l'ensemble des acteurs concernés, la situation environnementale demeure caractérisée par la recrudescence de problèmes majeurs, dont notamment la

dégradation qualitative et quantitative des ressources en eau, aggravée par les conditions climatiques et les périodes de sécheresse répétées, la déforestation, l'érosion des sols, l'amplification du phénomène de désertification, la prolifération des foyers de pollution et la détérioration du cadre de vie de la population.

La multiplicité des intervenants, l'insuffisance des mécanismes de coordination, doublée d'une vision trop sectorielle, la faiblesse de l'arsenal juridique et l'absence de mesures d'incitation, de sensibilisation et d'éducation constituent autant de facteurs qui aggravent davantage cette situation.

Ce déficit écologique, qui se traduit également par des répercussions économiques et sociales négatives, risque de compromettre, à brève échéance, les objectifs de développement nationaux

### **3-1-1- La prévention et la lutte contre la pollution, les nuisances et les risques technologiques**

#### **a- L'amélioration de l'environnement urbain**

La forte urbanisation accompagnée d'un exode rural massif, que le Maroc a connu durant les dernières décennies, a fait du milieu urbain un espace privilégié de conflits d'occupation des sols, de dégradation de l'environnement urbain et de détérioration du cadre de vie des populations (prolifération de l'habitat insalubre, défaillance de la gestion de l'assainissement

liquide et solide, détérioration de la qualité de l'air, dégradation du cadre bâti et du paysage urbain...).

Cette situation, aggravée par les lacunes de la gestion communale et marquée par l'insuffisance de leurs capacités humaines, techniques et financières, a eu un impact négatif sur la santé de la population et le milieu naturel environnant, et s'est traduite également par des surcoûts économiques importants.

#### **b- La lutte contre la pollution industrielle, énergétique et minière**

Le secteur industriel marocain a réalisé des performances appréciables au cours de la dernière décennie. Toutefois, ce développement a contribué à la dégradation de l'état de l'environnement au niveau de certaines zones sensibles (axe Casa-Mohammédia, régions de Safi et El Jadida, bassins de Sebou, Tensift et Oum Errabâa) en raison de l'utilisation parfois irrationnelle de l'eau et de la qualité des effluents industriels (liquides, solides et gazeux), généralement émis sans traitement préalable (80% des eaux utilisées dans les procédés de fabrication sont rejetées à l'état brut).

Le secteur de l'énergie, de par la nature des combustibles utilisés (teneur en soufre de 4% dans le fuel, 1% dans le gasoil, teneur en plomb de 0,5% dans l'essence) et des modes de production et de consommation, représente également l'une des principales sources de pollution.

Quant au secteur minier, les techniques d'exploitation utilisées actuellement dans la majorité des sites, en l'absence de moyens adéquats de prévention et de lutte contre les pollutions et les nuisances, font que cette activité génère d'importants problèmes de contamination de l'air, de l'eau et du sol.

Cette situation, conjuguée d'une part aux problèmes liés au démantèlement des barrières tarifaires auxquelles se substituent les critères et les normes environnementales, et d'autre part à l'intégration accrue de l'économie nationale au phénomène de la mondialisation, continuera d'avoir des répercussions négatives sur certaines activités socio-économiques, notamment le tourisme, la pêche, l'agriculture et l'industrie.

### **c- Les réseaux de surveillance et les systèmes d'information sur l'environnement**

L'une des principales contraintes de la gestion de l'environnement au Maroc, réside dans le manque d'informations et de données fiables, couvrant l'ensemble des composantes de l'environnement et fournies en temps opportun, en tant qu'indicateurs d'aide à la prise de décision.

Tant au niveau de la production, qu'au niveau de la collecte et du traitement, le problème majeur réside dans le manque de coordination entre les multiples producteurs et gestionnaires des données et des moyens humains et technologiques pour couvrir toutes les composantes du secteur. En

effet, certains domaines restent partiellement couverts comme l'air, d'autres notamment les nuisances sonores, sont totalement non couverts par un réseau de surveillance.

### **3-1-2- La protection du milieu naturel et l'utilisation rationnelle des ressources naturelles**

#### **a- La biodiversité, la lutte contre la désertification et la gestion rationnelle des ressources en eau**

Le Maroc est considéré parmi les pays méditerranéens les plus riches en diversité biologique, avec une grande variété d'écosystèmes et d'étages bioclimatiques. Cependant, un grand nombre d'espèces animales et végétales se trouvent menacées de disparition et beaucoup d'écosystèmes sont en état de dégradation avancée, notamment les écosystèmes forestiers. Ces derniers sont soumis à différentes formes de dégradation, particulièrement à cause des besoins en bois de feu des populations rurales. On évalue à 31.000 ha le couvert végétal qui disparaît chaque année. Cette déforestation accentue le processus de désertification, compromettant ainsi la viabilité des milieux naturels et la durabilité des ressources (sol, faune, flore, eau, agriculture, parcours,...) et aggrave la pauvreté des populations, particulièrement en milieu rural.

Concernant les ressources en eau, le Maroc est un pays à climat essentiellement semi-aride et ses ressources en eau sont limitées et soumises à des variations cycliques extrêmes.

En plus de sa rareté et sa répartition inégale, l'eau est sujette à des pressions croissantes et continues dues notamment à l'évolution rapide des besoins liés à l'accroissement de la population, à l'utilisation non rationnelle dans l'agriculture et dans l'industrie et à la dégradation de sa qualité par la pollution domestique, industrielle et accidentelle.

**b- Le littoral:** il est impératif de mettre en place une approche intégrée pour la gestion du littoral. En effet, le basculement vers le littoral de l'organisation socio-spatiale basée sur la concentration de plusieurs activités dans un espace réduit et fragile, s'est traduit par une multitude de formes de dégradation de l'environnement littoral, notamment :

- La pollution, due aux rejets industriels et domestiques, qui affecte la majorité des villes côtières;

- Le risque de pollution accidentelle par les hydrocarbures (cas de l'accident du pétrolier "Kharg 5" en 1990, déversant 70.000 tonnes d'hydrocarbures au large des côtes marocaines);

- L'urbanisation intensive du littoral s'effectuant dans un contexte souvent non organisé;

- La surexploitation des ressources halieutiques qui représentent un potentiel de grande importance pour la sécurité alimentaire et le développement socio-économique du Maroc ;

- L'érosion considérable aggravée par l'extraction abusive du sable côtier.

### **c- Les catastrophes naturelles**

Le Maroc, de par sa situation géographique, est exposé aux catastrophes naturelles qui peuvent avoir des répercussions importantes sur l'économie du pays et la santé de la population. Cette situation est due essentiellement à :

- L'absence d'une stratégie globale et coordonnée de prévention des catastrophes naturelles et la méconnaissance de leurs effets sur la population et sur l'environnement;

- La non prise en compte de la prévention des catastrophes naturelles, dans les programmes de développement et d'aménagement du territoire;

- Le manque de programmes de sensibilisation et d'éducation des populations sur les effets des catastrophes naturelles.

### **3-1-3- La législation, la réglementation, l'information, l'éducation et la communication**

#### **a- La législation et la réglementation**

Bien que riche et abondante, la législation environnementale au Maroc n'a pas pu endiguer de manière efficace le phénomène de dégradation de l'environnement et ce, à cause des obstacles qui entravent son application. Par ailleurs, le dispositif juridique national est marqué par sa vétusté et son état lacunaire. Il se caractérise également par l'insuffisance de l'intégration, dans le droit interne, des dispositions des conventions internationales en matière d'environnement.

### **b- Les instruments économiques et financiers**

Si l'approche réglementaire est indispensable pour faire face à la recrudescence des atteintes à la protection de l'environnement, il est reconnu actuellement, que les instruments fondés uniquement sur les mesures coercitives sont insuffisantes pour atteindre les objectifs de gestion de l'environnement à long terme. Les instruments économiques sont considérés, à cet égard, comme des moyens d'incitation permettant, en général, de renforcer et d'appuyer l'action des outils réglementaires. La situation actuelle en matière d'instruments économiques et financiers est caractérisée par :

- La multiplicité des instruments et la faible cohérence de l'ensemble du dispositif;
- L'efficacité très relative et parfois l'inadéquation entre l'instrument utilisé et l'objectif visé ;

- L'existence de lacunes dans des domaines importants nécessitant la définition et la mise en place de nouveaux instruments.

### **c- L'information, l'éducation et la communication**

Les actions et mesures prises dans ce cadre confortent toute politique de protection et de préservation de l'environnement. Elles visent à asseoir des comportements positifs des populations en faveur de l'environnement et partant, à requérir leur adhésion à cette politique. Une telle politique, basée sur la prise de conscience des différents partenaires économiques et sociaux quant à la gravité des problèmes environnementaux, a pour but d'intégrer la réflexion environnementale dans leur stratégie d'action et leurs méthodes de travail. Les principales contraintes relevées dans ce domaine sont les suivantes :

- La complexité de la communication qui s'adresse à une population hétérogène;

- L'absence de vision globale et intégrée des programmes de communication;

- Le manque d'éducation relative à l'environnement en tant que discipline intégrée dans les cursus scolaires de l'enseignement fondamental et secondaire;

- La faible implication des ONG dans la mise en œuvre des actions de protection de l'environnement et du dévelop-

pement durable et insuffisance de leurs capacités (organisation, moyens humains et matériels, expérience et savoir-faire) ;

- L'inexistence d'un mécanisme de coordination et de suivi des actions des ONG en la matière.

#### **d - La coopération internationale**

L'environnement constitue un champ de coopération privilégié. Dans ce contexte, la coopération régionale et internationale représente un vaste chantier d'opportunités pour l'acquisition de l'expertise, le drainage d'investissements, le transfert de technologies et le renforcement des capacités nationales dans le domaine de l'environnement.

En dépit des efforts engagés en la matière, plusieurs difficultés sont à surmonter par notre pays pour honorer ses engagements et défendre ses intérêts. Les principales contraintes résident dans :

- L'insuffisance des capacités nationales à négocier, à préparer et à suivre les projets de coopération;

- La défaillance des mécanismes de concertation et de coordination des programmes de coopération lancés par les différents intervenants nationaux;

- L'inadéquation entre les projets initiés et les priorités nationales issues de la politique tracée dans le domaine de l'environnement.

### **3-2- Les orientations et les objectifs**

Pour faire face aux problèmes liés à l'environnement au Maroc, les pouvoirs publics ont conçu et adopté une nouvelle politique, basée sur une vision globale et intégrée, visant à faire de l'environnement une préoccupation centrale du développement socio-économique. L'objectif est d'asseoir les bases d'un développement durable impliquant, dans un cadre de responsabilité collective et partagée, tous les acteurs socio-économiques (Administration, Collectivités Locales, secteur privé, société civile, institutions scientifiques et universités).

Afin de conférer plus de pragmatisme et d'efficacité à l'action gouvernementale en matière d'environnement, la nouvelle politique s'appuie sur quatre modes d'intervention:

- **Réparer** les dommages et les dégradations subis par l'environnement afin d'éviter les situations irréversibles;

- **Corriger** les pratiques et les tendances du développement effréné au mépris de l'environnement;

- **Planifier** et **construire** sur la base d'un système global de prévention intégrée tant aux niveaux de la conception et de

la planification qu'à celui de la mise en œuvre des programmes de développement économique et social;

- **Outils** le pays en moyens et mesures adéquats pour mettre en œuvre cette politique, par la mise en place d'un dispositif juridique adapté, de mécanismes financiers appropriés et d'instruments fiables d'aide à la prise de décision et ce, dans un cadre de coordination, de complémentarité et de synergie.

Conformément aux choix stratégiques énoncés dans la déclaration du Gouvernement, les efforts devant être entrepris, pour la mise en œuvre de cette politique, s'articuleront autour des principaux axes suivants:

- La prévention et la lutte contre les pollutions, les nuisances et les risques technologiques;

- La protection du milieu naturel, l'utilisation rationnelle des ressources naturelles et la prévention des catastrophes naturelles;

- Le renforcement du cadre législatif et réglementaire et de instruments économiques et financiers;

- L'information, l'éducation et la communication;

- La promotion de la coopération internationale.

### **3-2-1- La prévention et la lutte contre les pollutions, les nuisances et les risques technologiques**

#### **a- L'amélioration de l'environnement urbain**

De par ses missions de promotion et de coordination de la politique environnementale au niveau national, le département de l'Environnement est appelé à focaliser son action sur les priorités suivantes :

- L'amélioration de la connaissance de l'état de l'environnement urbain et le développement d'outils d'aide à la prise de décision ;
- L'intégration de la préoccupation environnementale dans les instruments de planification urbaine ;
- L'appui aux Collectivités Locales pour une meilleure gestion de l'assainissement liquide et solide ;
- L'amélioration des paysages urbains et la sauvegarde du patrimoine historique et architectural ;
- Le développement de projets pilotes d'exemplarité dans les domaines prioritaires de l'environnement urbain.

#### **b - La lutte contre la pollution industrielle, énergétique et minière**

Les actions programmées dans ce domaine répondent principalement au souci de faire face aux situations urgentes de pollution dans les zones sensibles et de permettre aux secteurs productifs de se préparer aux enjeux et exigences de la mise à niveau environnementale. Dans ce domaine, les principaux axes d'intervention concernent :

- L'appui aux secteurs productifs pour se préparer aux exigences de la mise à niveau environnementale, dans la perspective de la mondialisation et des accords de libre-échange, la prévention et la lutte contre les formes de pollution dans les zones prioritaires et sensibles ;

- Le soutien à l'adoption des systèmes de gestion environnementale et des risques technologiques et à l'acquisition de nouvelles technologies au sein des secteurs industriel et minier ;

- Le développement du partenariat et la promotion de mesures financières et incitatives en la matière ;

- La lutte contre la pollution de Oued Sebou par la sucrerie du Gharb.

### **c- Les réseaux de surveillance et les systèmes d'information et de données sur l'environnement**

Pour pallier le manque d'informations et de données fiables sur l'environnement, une importance particulière a été

accordée à l'optimisation des potentialités nationales en matière de production, de collecte, de traitement et de diffusion de l'information environnementale, afin de doter le pays de systèmes intégrés de surveillance et de suivi de l'état de l'environnement. Cinq axes prioritaires sont retenus:

- Le renforcement, la coordination et l'harmonisation des réseaux de surveillance existants des eaux continentales et marines ;
- Le développement des réseaux de surveillance de la qualité de l'air et des émanations radioactives ;
- La mise en place d'un système d'informations et de données environnementales intégrant l'ensemble des acteurs aux niveaux national, régional et local;
- L'élaboration d'indicateurs environnementaux et la mise en place d'un système d'information géographique pour faciliter la prise de décision et le suivi permanent de l'évolution de l'état de l'environnement;
- La promotion de l'accès à l'information et sa diffusion auprès des différents utilisateurs.

### **3-2-2- La protection du milieu naturel et l'utilisation rationnelle des ressources naturelles**

#### **a- La conservation de la biodiversité, la lutte contre la désertification et la gestion rationnelle des ressources en eau**

La stratégie proposée en matière de conservation de la biodiversité et de lutte contre la désertification devrait contribuer au renforcement des actions déjà initiées par les différents acteurs concernés. L'objectif est d'améliorer les conditions de vie des populations et de participer au développement du milieu rural, qui occupe une place privilégiée dans le programme du Gouvernement. Les principes d'action suivants sont ainsi arrêtés:

- La gestion et l'utilisation rationnelles et durables des ressources naturelles;
- L'intégration de la gestion des ressources naturelles dans la planification en vue du développement durable ;
- L'amélioration de la planification et de la coordination des actions des acteurs concernés ;
- Le développement d'activités alternatives pour les communautés locales et l'amélioration de leur accès aux systèmes d'épargne, de crédits et aux marchés;

- La conservation des espèces les plus menacées in situ (aires protégées) et ex situ;
- Le renforcement de la recherche scientifique ;
- La sauvegarde des équilibres naturels.

En matière de ressources en eau, le déficit enregistré au cours des dernières décennies, montre bien l'inadéquation entre l'offre et la demande. C'est pourquoi la nouvelle stratégie vise à intensifier la conservation des ressources en eau par :

- La protection de ces ressources contre la pollution de toute nature et l'envasement des retenues d'eau ;
- La réalisation d'économies de l'eau à tous les niveaux (l'agriculture, l'industrie et l'alimentation en eau potable) ;
- L'épuration des eaux usées rejetées dans la mer ou les cours d'eau et leur réutilisation en agriculture, pour permettre la protection du milieu naturel et offrir des potentialités importantes de valorisation des terres.

### **b- Le littoral**

Dans ce domaine, le programme prévu dans le Plan porte sur la sauvegarde et le développement intégré de l'environnement littoral, avec la participation de l'ensemble des acteurs

concernés. Les principales mesures identifiées dans le cadre du dit programme concernent :

- La définition d'une stratégie globale d'aménagement et de protection de l'environnement littoral ;

- L'amélioration du cadre institutionnel de la gestion intégrée du littoral afin de renforcer la coordination des acteurs nationaux, régionaux et locaux participant à l'aménagement et à la gestion du littoral, ainsi que l'intégration de leurs activités;

- Le renforcement et l'amélioration des programmes de surveillance du littoral, afin de disposer d'informations précises et régulières sur l'évolution de l'état de l'environnement littoral. Ces informations seront diffusées à tous les acteurs, à travers un système d'informations et de données sur l'environnement littoral, ainsi qu'un observatoire devant être créé à cet effet;

- L'élaboration de projets pilotes d'aménagement intégré et de conservation des zones côtières le long du littoral marocain.

### **c- Les catastrophes naturelles**

Vu l'importance de la prévention et de la lutte contre les catastrophes naturelles, celles-ci sont considérées par les Nations Unies comme partie intégrante de la problématique de l'environnement et de ce fait, une décennie leur a été

consacrée. La stratégie préventive devra prendre en considération les principes suivants :

- Développer le potentiel scientifique et technique national pour une meilleure évaluation des risques naturels ;
- Intégrer dans la politique de lutte et d'atténuation des effets des catastrophes naturelles, la planification et la prise en considération des mesures de prévention des catastrophes (dispositions législatives, administratives...);
- Développer des programmes de formation, d'éducation et de sensibilisation pour une meilleure protection des citoyens contre les risques qui les menacent;
- Réduire la vulnérabilité globale et, en particulier, celles des populations les plus démunies, par les aménagements préventifs nécessaires à la lutte contre les catastrophes.

### **3-2-3- La législation, la réglementation, l'information, l'éducation et la communication**

#### **a- La législation et la réglementation**

Dans le but de renforcer ce dispositif, le département chargé de l'Environnement a adopté une stratégie visant à doter le pays d'un cadre juridique, institutionnel et financier cohérent et adapté. Son programme d'action s'articule autour des axes suivants :

- Réviser et actualiser les textes existants en vue de combler les lacunes en la matière, et couvrir certains domaines prioritaires non encore concernés par le droit de l'environnement ;
- Honorer les engagements souscrits par le Maroc au niveau des conventions internationales et régionales ;
- Mettre en œuvre des mesures d'accompagnement destinées à faciliter et à rendre plus efficace l'application de l'arsenal législatif et réglementaire.

#### **b- Les instruments économiques et financiers**

Dans ce domaine, les efforts seront centrés sur les axes suivants:

- La mise en place d'une stratégie nationale de renforcement et de développement des instruments économiques et financiers ;

- Le développement du Fonds de dépollution industrielle (FODEP) en tant qu'instrument incitatif spécifique au secteur industriel, à travers l'optimisation et la diversification de ses ressources;

- La mise en place du Fonds National de l'Environnement (FNE) en tant qu'instrument économique de gestion de l'environnement répondant, entre autres, aux besoins des Collectivités Locales.

### **c- L'information, l'éducation et la communication**

Les objectifs ayant présidé à l'élaboration du programme d'action dans ce domaine, peuvent être résumés comme suit:

- Assurer la prise de conscience et développer une éthique environnementale, en focalisant les actions sur les populations cibles prioritaires : décideurs publics et privés, élus, média, femmes, enfants et population rurale;

- Intégrer la dimension environnementale dans les cursus scolaires de l'enseignement fondamental et secondaire ;
- Promouvoir le partenariat avec les intervenants dans le domaine de la communication environnementale ;
- Renforcer les capacités des différents intervenants pour la maîtrise des questions relatives à l'environnement et au développement durable ;
- Développer l'approche participative à travers la réalisation, avec les ONG, de projets communs générateurs d'emplois et contribuant au développement local.

#### **d - La coopération internationale**

Compte tenu des enjeux et de l'importance de la coopération régionale et internationale et des conventions et protocoles ratifiés par le Maroc, les actions proposées s'articulent autour des axes suivants :

- Le développement de la coopération internationale tant au niveau bilatéral que multilatéral et l'ouverture du Maroc sur les différents bailleurs de fonds, selon une stratégie nationale concertée et coordonnée;
- Le renforcement des capacités nationales en matière de négociation et de suivi des projets, notamment par la réalisation d'études et d'analyses précises et la participation des

spécialistes des différents secteurs concernés aux réunions internationales.

### **3-3- Le programme d'action**

L'état de l'environnement au Maroc souffre de différents problèmes tels que la pollution des eaux et de l'air, la dégradation du littoral, la déforestation et la perte du couvert végétal, en plus de la disparition des espèces biologiques et la dégradation du patrimoine historique et urbanistique. La prise de conscience de la gravité de ces problèmes et de leurs effets négatifs sur la santé humaine et sur l'avenir des générations futures, a conduit à la mise en œuvre d'une stratégie intégrée visant à asseoir les bases d'un développement durable. Celui-ci a pour objectif d'intégrer l'environnement dans le Plan national et dans tous les plans et programmes sectoriels, avec un fort appui à la lutte contre la pollution, à la limitation de la dégradation des ressources naturelles, à la conservation de la biodiversité et à la prévention des catastrophes naturelles. Pour répondre à ces objectifs, un programme d'action a été retenu, comprenant un certain nombre de projets, mais surtout un ensemble de mesures législatives et réglementaires.

Parallèlement, plusieurs départements ministériels et établissements publics ont identifié et retenu d'autres actions à caractère environnemental dont l'objectif est la protection de la nature et des ressources naturelles.

Le coût global des projets inscrits dans le cadre du noyau dur du département chargé de l'environnement est estimé à 159,3 millions de DH, au cours de la période du Plan. La répartition de cette enveloppe par domaine d'intervention se présente comme suit:

## Répartition de l'enveloppe du noyau dur par domaine d'intervention et année d'exécution

(en milliers de DH)

Domaine d'intervention	2ème semestre 2000	2001	2002	2003	2004	Total <sup>1</sup>
Pollution et nuisances	4.000	9.750	11.000	13.000	13.000	50.750
Protection de la nature et des ressources naturelles	2.200	7.000	8.000	8.000	8.000	33.200
Législation et réglementation	1.300	3.000	4.000	1.650	1.000	10.950
Information, éducation, communication et formation	2.250	5.000	10.000	10.000	8.000	33.250
Actions pilotes et de démonstration	1.000	2.000	2.300	2.650	4.700	12.650
Construction du siège du département de l'environnement	8.250	8.250	-	-	-	16.500
<b>Total</b>	<b>19.000</b>	<b>35.000</b>	<b>35.300</b>	<b>35.300</b>	<b>34.700</b>	<b>159.300</b>

En tenant compte du premier semestre 2000, qui rentre dans le cadre de la loi de finances 1999-2000, l'enveloppe globale des cinq années civiles 2000-2004, est de 174,6 millions de DH.

La répartition des crédits, par domaine d'intervention, montre l'importance accordée aux projets de lutte contre la pollution et les nuisances et la prévention des risques qui

---

<sup>1</sup> De juillet 2000 à décembre 2004

bénéficieront de 31,9% des crédits alloués aux projets du noyau dur. Les actions de sensibilisation, d'éducation, de communication et de formation représentent 22,1%, suivies de celles de la protection de la nature et des ressources naturelles avec 20,8%. Quant au programme de renforcement de la législation, il bénéficiera de 6,9% des crédits.

#### **a- La lutte contre la pollution, les nuisances et les risques technologiques**

Les projets retenus, dans le cadre de cette composante, couvrent les actions suivantes:

- L'appui au programme «Maroc aux villes propres» objet des Hautes Orientations de Feu Sa Majesté Le Roi Hassan II (1996), et qui vise essentiellement la mise en place de mécanismes d'étude de diagnostic, de formalisation de canevas et de méthodologie d'approche et de montage financier en vue de mettre en œuvre des actions à même de réduire la pollution des villes. Ce programme s'insère parfaitement dans le cadre de l'Agenda 21 du Sommet de Rio et peut générer, aux côtés des financements des Collectivités Locales, des contributions extérieures importantes.

- Le système d'information et de données sur l'environnement qui constitue l'outil essentiel de conception des stratégies et des plans de lutte contre la pollution ainsi que de la préservation des ressources. Une étude est actuellement en

cours de réalisation dans le cadre du Programme de Gestion de l'Environnement (PGE) que soutient la Banque Mondiale. Ce projet est inscrit pour développer les activités de collecte des données, d'analyse et d'interprétation des informations. L'ensemble devant servir à éditer périodiquement un rapport sur l'état de l'environnement au Maroc. Dans ce cadre, le renforcement du centre de documentation environnementale est aussi une priorité.

- Le programme de mise à niveau du secteur industriel qui consiste en un montage de mécanismes incitatifs au bénéfice des industriels désireux de réaliser des investissements pour lutter contre la pollution et se conformer aux normes de rejets. A l'instar du Fonds de dépollution industrielle (FODEP), financé par le Gouvernement Allemand à hauteur de 100 millions de DH, ce programme est destiné à mobiliser les fonds externes (BEI, Japon, Italie...). La participation de l'Etat à ce programme pourrait générer, par effet multiplicateur, un investissement important que les opérateurs et partenaires sont prêts à consentir.

- L'élaboration de normes de rejets industriels comprenant les normes sur les eaux usées, les émissions dans l'air, les déchets industriels et les conditions qui touchent au milieu du travail.

- Le renforcement des capacités en expertise et consultations techniques, la gestion des risques technologiques et

l'appui aux actions relatives à l'énergie renouvelable de substitution.

L'ensemble de ces projets engendre un coût de l'ordre de 50.750.000 DH auquel devrait s'ajouter un investissement de 113 millions de DH au titre des concours apportés par des partenaires extérieurs et des opérateurs privés nationaux.

#### **b- La protection de la nature et des ressources naturelles**

Le programme d'action proposé pour contribuer à la protection de la nature et des ressources naturelles porte sur une enveloppe globale de 33,2 millions de DH.

Les actions retenues concernent la biodiversité, la conservation des écosystèmes et du littoral, la limitation de la pollution agricole sur les ressources en sol et en eau, la gestion des risques et des catastrophes naturelles, ainsi que le renforcement des connaissances et de l'information sur la vulnérabilité des sols.

#### **c- La législation et la réglementation**

L'enveloppe budgétaire limitée prévue pour entreprendre les mesures retenues dans le domaine juridique ne réduit nullement son importance. Même si le volet juridique ne dispose que de 10.950.000 DH sur un total de 159,3 millions de DH, il n'en demeure pas moins la clef de voûte de toute

politique efficace, visant une gestion rationnelle des questions liées à l'environnement, en vue d'un développement durable. Les actions proposées peuvent être réparties comme suit :

- La refonte de textes anciens en vue de leur actualisation et la couverture des domaines qui ne sont pas réglementés ;

- Le respect des engagements pris à l'échelle internationale suite à la ratification des conventions relatives à l'environnement ;

- La réalisation d'une étude en vue de mettre en place des instruments économiques et financiers, et de renforcer les capacités d'analyse dans le domaine des relations liées à l'échange commercial et à la détérioration de l'environnement;

- La formation des cadres en vue d'une meilleure gestion des dossiers juridiques.

Il convient enfin de rappeler que la création du Fonds National de l'Environnement a été intégrée dans la banque de projets, dans l'attente de la réalisation de l'étude portant sur les mécanismes et instruments économiques et financiers. Le montant prévu pour la dotation de ce Fonds est de 40 millions de DH.

**d- L'information, l'éducation, la communication, le partenariat et la formation**

Le programme d'action, qui sera mis en œuvre dans le cadre du Plan, en matière d'information, d'éducation, de communication, de partenariat et de formation, contribuera à la concrétisation des orientations allant dans le sens de la protection et de la préservation de l'environnement et du développement durable. Les activités prévues dans ce domaine s'inscrivent dans le cadre des principaux objectifs et orientations fixés par le Plan. Une enveloppe de 35.250.000 DH a été réservée pour la réalisation de ce programme.

Il convient de signaler que les actions arrêtées dans ce programme peuvent, au besoin, être renforcées. Concernant le Projet Education V, dont la date limite de réalisation est fixée à 2001, il est entendu que ce délai pourrait être prolongé en cas de disponibilités financières, et ce afin de mettre en œuvre l'ensemble des activités y afférentes.

Parallèlement aux projets du noyau dur, d'autres projets qui font partie de la "banque de projets" ont été identifiés. Ils seront réalisés lorsque les possibilités de financement le permettent.

A cet effet, et dans le cadre du projet MOR/93/G81-PARC soutenu par le PNUD, il est prévu d'organiser un sommet national sur l'environnement auquel seront invités les organismes extérieurs de financement, les agences spécialisées, les gouvernements partenaires et l'ensemble des acteurs nationaux.

L'objectif du sommet est de sensibiliser et de mobiliser les opérateurs pour la prise en charge des projets non financés.

## **4 – L'EQUIPEMENT**

### **4-1- L'hydraulique**

#### **4-1-1- La situation**

##### **- Le bilan des réalisations**

Au Maroc, le développement des ressources en eau a débuté dès les années vingt par une série de réalisations, mais le véritable élan de cette politique n'est intervenu qu'en 1967, année où Feu Sa Majesté Le Roi Hassan II a fixé l'objectif d'irriguer un million d'hectares en l'an 2000. Il lança ainsi un vaste programme de construction de grands barrages à buts multiples pour la mobilisation et la maîtrise des eaux de surface.

Depuis, les efforts déployés en matière de développement des ressources en eau ont permis de réaliser le programme suivant :

### Le nombre de barrages réalisés depuis l'année 1929

Période	Nombre de grands barrages réalisés <sup>2</sup>	Capacité actuelle de stockage de ces barrages (en millions de m <sup>3</sup> )
1929-1959	13	1.816
1960-1969	5	596
1970-1979	8	6.423
1980-1989	37	562
1990-1999	33	5.448
<b>Total</b>	<b>96</b>	<b>14.845</b>

Par ailleurs, la période allant de 1993 à 1999 a été caractérisée par la réalisation de quatre grands barrages, le démarrage des travaux de construction d'un complexe hydraulique, ainsi que la réalisation et le lancement d'un nombre important de petits et moyens barrages.

Ainsi, les grands barrages suivants ont été réalisés:

- Le barrage Al Wahda dans la province de Sidi Kacem, pour un coût évalué à 7300 millions de DH. La capacité de sa retenue est évaluée à 3800 millions de mètres cubes. Il permet de régulariser près de 1740 millions de mètres cubes par an. Ce barrage à buts multiples, permet l'irrigation de 100.000 hectares dans la plaine du Gharb, la production de 400 millions de kilowatt heures d'énergie hydro-électrique et la protection

---

<sup>2</sup> Les grands barrages selon la classification de la commission internationale des grands barrages : la hauteur sur fondation supérieure à 15 mètres ou bien cette hauteur est comprise entre 10 et 15 mètres avec une capacité de la retenue qui dépasse un million de mètres cubes .

de la plaine du Gharb contre les inondations .Il est, de ce fait, considéré comme l'ouvrage le plus important en ce qui concerne la mobilisation des ressources en eau de surface;

- Le barrage du 9 Avril 1947 (Hachef) dans la Wilaya de Tanger est destiné à la régularisation d'environ 79 millions de mètres cubes par an, pour satisfaire les besoins en eau potable et industrielle des villes de Tanger et Asilah . Son coût est évalué à 714 millions de DH;

- Le barrage Sidi Chahed dans la Wilaya de Fès est destiné à l'alimentation en eau potable et industrielle de la Wilaya de Meknès et de 90 douars dans la vallée de l'oued Mikkès. Son coût de réalisation a atteint 783 millions de DH;

- Le barrage Hassan II (Laghrass) dans la province de Taourirt, pour un coût de 950 millions de DH, destiné à l'irrigation et à l'alimentation en eau potable de la zone Oujda-Taourirt, ainsi qu'à la protection du barrage Mohamed V contre l'envasement .

Les travaux se poursuivent actuellement au niveau du complexe hydraulique de Dchar El Oued- Ait Messaoud dans la province de Beni-Mellal. Son coût global est évalué à 1240 millions de DH. Il est destiné à régulariser 473 millions de mètres cubes d'eau par an pour l'alimentation en eau potable des villes de Khouribga, Kasba Tadla, Oued Zem, Beni –Mellal et du Centre de Boujâad, l'irrigation d'environ 35.000 hectares

dans les périmètres de Beni Amir et la production de 200 millions de Kilowatt heures par an d'énergie électrique.

En plus de ces grands barrages, d'autres petits et moyens barrages ont été réalisés durant cette même période. Il y a lieu de citer : le barrage Sahela , le barrage Bouhouda et le barrage Asfalou dans la province de Taounate, le barrage Saquia El Hamra dans la Wilaya de Laâyoune, le barrage Imi El Khang dans la province de Taroudant, le barrage Aarabat dans la province de Nador, le barrage Ingil dans la province de Boulemane et le barrage Bab Louta dans la province de Taza. Les travaux du barrage Chakoukane dans la province de Taroudant sont en cours d'achèvement.

En plus de la réalisation d'ouvrages de mobilisation des eaux de surface, des efforts importants ont été déployés durant la période 1993-1999 pour la mobilisation des eaux souterraines. Ainsi, 4129 puits, 27 piézomètres, 433 forages d'exploitation et 2281 forages de reconnaissance ont été réalisés, 309 sources ont été aménagées et 400 points d'eau ont été équipés.

Ainsi, compte tenu de la priorité accordée au secteur de l'eau depuis plusieurs décennies, le Maroc s'est vu doté d'un patrimoine d'infrastructure hydraulique de mobilisation des eaux de surface composé, en 1999, de 96 grands barrages d'une capacité de stockage de l'ordre de 14,8 milliards de mètres cubes d'eau et de 13 systèmes de transfert d'eau. A ce

patrimoine, s'ajoutent les projets réalisés en matière de mobilisation des eaux souterraines et dont le volume mobilisé a atteint 2,68 milliards de mètres cubes d'eau souterraine par an.

Ces efforts ont permis de mobiliser, en année d'hydraulicité moyenne, un volume global de l'ordre de 13,2 milliards de mètres cubes, soit environ 66% des ressources en eau mobilisables (20 milliards de mètres cubes).

En plus des efforts déployés en matière de mobilisation des eaux, le processus de leur planification a été poursuivi durant la période 1993-1999, et s'est concrétisé par la réalisation des plans directeurs des bassins hydrauliques de Guir, Rhériss, Ziz, Drâa, Loukkos, Tangérois, côtiers méditerranéens, Souss-Massa et Tensift. En outre, le plan directeur d'approvisionnement en eau potable des populations rurales a été élaboré.

Les études économiques et environnementales ont été également effectuées notamment pour certains grands barrages tels que le barrage Touahar dans la province de Taza, le complexe Mdez - Ain Timedrine dans la province de Sefrou et le complexe Dchar El Oued- Ait Messaoud dans la province de Beni-Mellal. De plus, une étude sur le recouvrement du coût de mobilisation de l'eau a été réalisée.

Par ailleurs, des efforts importants ont été déployés pour la protection de certaines villes contre les inondations, la prot-

ection et la maintenance de certains ouvrages hydrauliques, en plus de l'étude de nouveaux barrages, la gestion de la qualité de l'eau et celle des ressources en eau.

En ce qui concerne le cadre comptable, l'enveloppe budgétaire annuelle moyenne consacrée au secteur de l'hydraulique durant la période 1993-1999 a atteint 1,7 milliard de DH y compris les paiements directs relatifs aux grands barrages bénéficiant d'un financement extérieur.

### **- Les réformes et les mesures entreprises**

Le Maroc est caractérisée par la rareté de ses ressources en eau. Cette situation lui impose une gestion rationnelle de celles-ci et la mise en place d'une réglementation adaptée dans le but de permettre la satisfaction des besoins en eau des divers usagers. Ainsi, cette réglementation a connu des réformes importantes, la dernière étant la mise en place d'une Loi sur l'Eau, qui a été approuvée en Août 1995. Par la suite, un nombre important de textes d'application de cette loi ont été adoptés, d'autres sont en cours d'étude.

Dans ce cadre, et dans la perspective de la mise en place d'une stratégie nationale de gestion intégrée des ressources en eau, et en vue de concrétiser la décentralisation de leur planification et de leur gestion à l'échelle régionale, la première agence de bassin a été créée au niveau du bassin de l'Oum Er-Rbia. D'autres agences seront créées ultérieurement

au niveau des autres bassins hydrauliques. Ces agences sont des établissements publics à caractère administratif dotés de la personnalité morale et de l'autonomie financière.

**- Les principales difficultés rencontrées dans le secteur :**

Les principales difficultés que le secteur de l'hydraulique affronte, concernent l'envasement des barrages, le vieillissement d'un nombre important d'entre eux, les crues et les inondations, la sécheresse, la lenteur dans l'adoption des textes d'application de la Loi sur l'Eau et la problématique du financement des ouvrages hydrauliques.

**\* L'envasement des barrages :**

Les ouvrages hydrauliques perdent annuellement près de 60 millions de m<sup>3</sup> de leur capacité par envasement et les superficies présentant des risques d'érosion des bassins versants contrôlés par les principaux barrages sont évaluées à 3 millions d'hectares, soit 21% de la superficie totale.

Un plan national d'aménagement des bassins versants a arrêté les priorités en matière d'aménagement de ces bassins et a défini les moyens financiers et les montages institutionnels nécessaires pour lutter efficacement contre l'érosion des sols. Ce plan vise l'aménagement des bassins versants les plus menacés au cours des 20 prochaines années : Ouergha, Lakhdar, Tas-saout, Moulouya et Haut Sebou.

### **\* Le vieillissement des ouvrages hydrauliques**

De nombreux ouvrages hydrauliques commencent déjà à présenter des signes de vieillissement. En effet, sur les 96 grands barrages en exploitation actuellement, on compte 13 barrages qui ont 40 ans et plus, 11 barrages entre 20 et 40 ans, 6 barrages entre 15 et 20 ans et 66 barrages ont moins de 10 ans. Ainsi, le problème de la réhabilitation et de l'entretien de cette infrastructure hydraulique se pose avec acuité, d'autant plus que les crédits budgétaires consacrés à ces activités ne dépassent pas 30% des crédits nécessaires selon les normes internationales adoptées dans ce domaine.

### **\*Les crues et les inondations**

Le Maroc a connu ces dernières années des inondations importantes qui ont perturbé de façon profonde les activités économiques de certaines régions. Des dégâts importants ont été enregistrés. Ces dégâts sont le plus souvent aggravés par une occupation anarchique du domaine public hydraulique, ce qui ne favorise pas l'évacuation des crues dans des conditions hydrauliques normales et naturelles.

### **\* La sécheresse**

Le phénomène de la sécheresse est une donnée structurelle qui doit être prise en compte dans la planification et la gestion des ressources en eau au Maroc. Le pays a connu durant les

années 1980-1985 et 1991-1995 deux sécheresses considérées comme les plus sévères de ce siècle.

L'effort considérable de mobilisation de l'eau a joué un rôle déterminant dans la maîtrise des impacts économiques et sociaux des dernières périodes de sécheresse. Cependant, l'analyse a posteriori de la gestion passée de la pénurie d'eau a mis en évidence le manque de préparation du pays à faire face à ces situations. Par conséquent, un plan national anti-sécheresse doit être adopté pour permettre de faire face aux impacts de la sécheresse dans de meilleures conditions.

### **\* La législation**

La lenteur dans l'adoption de certains textes d'application de la Loi sur l'Eau, notamment ceux relatifs à la création des agences de bassin, retarde la mise en œuvre de la nouvelle stratégie de gestion de l'eau et fait supporter au Budget de l'Etat une partie des investissements qui devrait être prise en charge par les usagers.

Par ailleurs, l'empiètement sur le domaine public hydraulique résultant de l'extension des centres urbains perturbe les écoulements d'oueds et met en danger les personnes et leurs biens en cas de crues . Des mesures devront être prises en vue de respecter l'application des textes législatifs et de mettre en place un mécanisme de concertation concernant l'élaboration des plans d'aménagement urbain.

De plus, les procédures d'indemnisation et d'expropriation sont entamées, en général, en même temps que les travaux de construction des barrages. La diversité des intervenants et la lourdeur du processus d'expropriation retardent sensiblement l'indemnisation des propriétaires et ayants-droit et entravent, par voie de conséquence, la bonne marche des chantiers. De ce fait, les textes régissant les procédures d'expropriation devront être accompagnés de mesures visant à sensibiliser l'ensemble des intervenants sur l'impact social de cette opération et à limiter la durée de traitement des dossiers à chaque niveau d'intervention.

### **\*La problématique du financement de l'infrastructure hydraulique**

L'importance accordée au secteur de l'eau a permis de généraliser l'accès à l'eau potable en milieu urbain, d'irriguer un million d'hectares dès la fin de 1997 et de produire, en moyenne, plus de 2000 millions de kWh d'énergie hydro-électrique.

Dans le cadre de la stratégie adoptée par les pouvoirs publics, le secteur de l'eau reste prioritaire, mais le volume des investissements nécessaires dépasse les possibilités du Budget de l'Etat, ce qui met en évidence la problématique du recouvrement du coût de l'eau, de la tarification des services de l'eau et de la contribution respective de l'Etat et des usagers au développement de ce secteur. Ceci s'est traduit, à travers la Loi

sur l'Eau, par la mise en place de redevances liées aux principes préleveur-payeur et pollueur-payeur. Les modalités d'utilisation de ces redevances sont en cours d'étude. Elles serviront à financer les actions d'inventaire, d'évaluation, de planification, de gestion de l'eau, d'entretien des ouvrages hydrauliques et de lutte contre les inondations.

La problématique du financement des investissements nécessaires à l'extension du patrimoine hydraulique et à sa réhabilitation reste posée et nécessite l'approfondissement des études et la recherche d'une nouvelle approche faisant participer les divers intervenants dans le financement de ces investissements, en vue d'un désengagement progressif du Budget de l'Etat.

#### **4-1-2- Les orientations et les objectifs**

L'Etat poursuivra les efforts déployés dans le but de faire face à des besoins en eau en rapide croissance, assurer la protection et la restauration des ouvrages, garantir la qualité de l'eau, et s'adapter d'une manière structurelle aux risques de sécheresses répétitives, devenues une caractéristique essentielle du climat du pays.

Devant ces contraintes, qui constituent un défi majeur pour l'avenir du pays, la politique poursuivie dans le domaine de l'hydraulique vise principalement à garantir l'approvisionnement en eau avec régularité et pérennité, alors que les

ressources en eau restent limitées, que la pression pour leur usage est de plus en plus forte, et que leur mobilisation devient techniquement plus complexe et financièrement plus coûteuse.

De par son caractère stratégique, les objectifs de la politique nationale de développement du secteur hydraulique constituent une partie essentielle des objectifs prioritaires du développement durable du pays. Ces objectifs concernent les axes suivants:

- .Assurer un approvisionnement régulier en eau potable des populations urbaines et rurales ;
- .Contribuer à la sécurité alimentaire du pays par le développement de l'irrigation;
- .Restaurer et entretenir les ouvrages hydrauliques;
- .Améliorer et préserver la qualité de l'eau ;
- .Participer à la protection des populations et des biens contre les crues et les inondations ;
- .Réduire la dépendance vis-à-vis de l'extérieur en valorisant les potentialités hydrauliques pour la production d'énergie électrique ;
- .Promouvoir le développement régional en favorisant un accès équilibré à l'eau à travers tout le Royaume.

Pour relever ce défi, la stratégie à moyen et long termes en matière de développement et de gestion des ressources en eau s'articule autour des points suivants:

- L'amélioration de la connaissance et de l'évaluation de ces ressources par la modernisation et l'extension des réseaux de mesure et de transmission des données, le contrôle de leur qualité et le développement d'un système d'information sur ces ressources.

- La poursuite de la planification des ressources en eau en vue de définir une vision dynamique de leur gestion intégrée à long terme.

- La mobilisation des ressources en eau par :

. La poursuite de la politique des barrages en accordant la priorité à l'alimentation en eau potable, aux zones déshéritées et au renforcement des ressources en eau des périmètres agricoles déjà équipés ;

. Le développement des programmes d'exploration des nappes profondes en vue de la mobilisation de nouvelles ressources ;

. Le renforcement de la mobilisation des eaux souterraines pour subvenir aux besoins futurs des projets d'approvisionnement en eau potable et industrielle et en eau d'irrigation ;

. La poursuite des opérations de recharge artificielle des nappes souterraines dans la perspective d'une gestion conjointe et globale des ressources en eau;

. L'accélération de la réalisation du Programme d'Alimentation Groupé en Eau potable des populations Rurales (PAGER) pour porter le taux d'accès à l'eau potable à 62% au terme du Plan.

-L'amélioration de la gestion intégrée et stratégique de l'eau qui portera sur trois domaines :

\*Au niveau de la gestion quantitative des ressources en eau du pays, les actions porteront sur:

.Une liaison bien affirmée des aspects quantitatifs et qualitatifs et leur intégration dans des programmes de développement correspondants;

.La mise en œuvre de programmes d'amélioration de l'efficacité de l'utilisation de l'eau;

.La surveillance et le pilotage en temps réel des réseaux d'information et des infrastructures hydrauliques;

.Le développement d'outils techniques d'aide à la décision, notamment en matière de préservation de la qualité de l'eau.

\*Au niveau de la gestion stratégique, l'opération de gestion de la demande en eau constituera un axe essentiel de la politique nationale de l'eau. Les nouvelles demandes en eau

doivent être soumises à une comparaison économique sur la base du coût et des possibilités d'économie dans le secteur.

\*Au niveau de la gestion de la qualité de l'eau, les efforts porteront sur :

.L'extension et la modernisation du système d'informations et de données sur la qualité de l'eau ;

.L'extension et la modernisation progressive du réseau de surveillance de la qualité de l'eau ;

.Le renforcement progressif de la capacité d'analyse des laboratoires régionaux.

-La poursuite et le renforcement des efforts pour la préservation du patrimoine hydraulique national en vue de garantir la pérennité des services des ouvrages et le maintien de leurs performances initiales.

-La poursuite de l'application des mesures et réformes institutionnelles relatives à la gestion intégrée des ressources en eau et la décentralisation de la planification et de la gestion de l'eau avec la participation de l'ensemble des usagers de l'eau, dans le cadre des agences de bassins hydrauliques qui seront mises en place.

### **4-1-3- Le programme d'action**

Le montant de l'enveloppe budgétaire fixé pour le secteur de l'hydraulique s'élève à 6.094,3 millions de DH. Il sera consacré à la réalisation des opérations suivantes:

#### **- La mobilisation des eaux**

##### **\* La mobilisation des eaux superficielles**

Conformément aux orientations et objectifs fixés dans le cadre de la stratégie du développement du secteur hydraulique, un programme de construction des grands barrages a été établi. Il comprend l'achèvement des travaux de construction du complexe de Dchar El Oued-Aït Messaoud sur l'Oued Oum Er Rbiâ, la poursuite des travaux du barrage Aït Hammou sur l'Oued Ougar pour l'alimentation en eau potable de la Wilaya d'Agadir et le lancement des travaux des ouvrages suivants :

.Le barrage Sidi Saïd sur l'Oued Moulouya dans la province de Khénifra, pour le développement de l'irrigation de la basse et moyenne Moulouya, la production de l'énergie électrique et l'alimentation des centres avoisinants en eau potable ;

.Le barrage Raouz sur l'Oued Raouz, situé dans la province de Tétouan et destiné au renforcement de l'alimentation en eau potable de la ville de Tétouan et de ses zones côtières;

.Le barrage Ouljet Bou Khémis sur l'Oued Grou pour le renforcement de l'approvisionnement en eau potable de la zone côtière Rabat-Casablanca ;

.Le Barrage Wirgane sur l'Oued N'fis, à l'amont du barrage Lalla Takerkoust, destiné à renforcer l'alimentation en eau potable de la ville de Marrakech ;

.L'augmentation de la capacité de transfert du canal Zidania qui fait partie du complexe Dchar El Oued-Aït Messaoud et qui vise le renforcement de l'irrigation de terres agricoles dans la plaine de Beni Amir dans la province de Beni-Mellal;

.Un ouvrage hydraulique pour le renforcement de l'alimentation en eau potable et industrielle de la ville de Safi et des industries chimiques ;

.Le Barrage Ouljet Soltane sur l'Oued Beht dans la province de Khemisset pour renforcer la régularisation des eaux de l'oued au niveau du barrage El Kansra et satisfaire les besoins en eau potable des villes de Khémisset et Tiflet et l'irrigation du périmètre de Beht .

De plus, et dans le but d'assurer la satisfaction des besoins en eau croissants au niveau local et régional et de contribuer à la création d'emplois et au développement du monde rural, le programme des petits et moyens barrages, sera poursuivi .

Ainsi, en ce qui concerne les barrages moyens, la période du Plan connaîtra l'achèvement de la construction du barrage Chakoukane et la réalisation de quatre barrages moyens:

.Le barrage Aît M'zal dans la province de Chtouka Aît Baha destiné à l'alimentation en eau potable du centre d'Aît Baha et l'irrigation de 260 hectares ;

.Le barrage Igouzoulane dans la province d'Essaouira destiné à l'alimentation en eau potable du centre de Tamanar ;

.Le barrage Adarouch dans la province d'Ifrane destiné à l'irrigation d'environ 1500 hectares de terres agricoles et au renforcement de l'alimentation en eau potable des villes de Khémisset et Tiflet et à l'abreuvement du cheptel ;

.Le barrage Taskourt dans la province de Chichaoua destiné au renforcement de l'irrigation d'environ 6800 hectares de terres agricoles dans la plaine de Mejjat .

Pour ce qui est des petits barrages, huit seront réalisés dont trois pour le développement des zones du Nord et des zones déshéritées, trois pour le développement des zones bours et deux pour l'alimentation en eau potable.

#### **\* Le Programme d'Exploration et de Mobilisation des Eaux Souterraines (PROMES)**

Ce Programme a pour principal objectif l'identification et la mobilisation des ressources en eau souterraine en vue de contribuer à la satisfaction des besoins, sans cesse croissants,

des différents usagers de l'eau. Ce programme comprend les composantes suivantes :

.La recherche et l'exploration des nappes profondes: la priorité sera accordée aux nappes souterraines situées dans des zones connaissant un grand déficit en eau; c'est le cas des nappes de la Haute et Moyenne Moulouya, du couloir Taourirt-Oujda, et de l'axe Essaouira-Agadir. Dans le cadre de ce programme, 30.000 mètres linéaires de forage seront réalisés ainsi que cinq études géophysiques et une étude hydro-géologique .

.La recherche et la mobilisation des eaux souterraines pour satisfaire des besoins en eau potable en milieu urbain et rural et en eau d'irrigation. Ainsi, 200.000 mètres linéaires de forage seront réalisés.

#### **-Le Programme d'Inventaire et d'Evaluation des Ressources en Eau (PIERE)**

Le Programme d'Inventaire et d'Evaluation des Ressources en Eau (PIERE) a pour principal objectif l'évaluation précise des ressources en eau sur les plans quantitatif et qualitatif et la mise à disposition des services concernés de l'information utile pour une gestion en temps réel de ces ressources.

Les actions envisagées s'articulent autour des domaines d'activité suivants :

.Le développement du réseau hydrologique national par la réalisation de 15 stations hydrologiques et la réhabilitation de 200 autres ;

.L'analyse et le traitement des informations hydrologiques ;

.Le développement des études sur les ressources en eau ;

.Le suivi et le contrôle de la qualité de l'eau.

### **-La planification de l'eau**

Le processus de planification de l'eau sera poursuivi à moyen terme et consolidé par l'établissement d'un plan national de l'eau et l'actualisation des plans directeurs réalisés conformément aux dispositions de la Loi sur l'Eau. Il s'agit des plans directeurs d'aménagement des eaux des bassins de la Moulouya, de l'Oum Er Rbiâ, du Sebou et du Bouregreg. De même, une étude de viabilité d'un plan directeur de transfert des eaux entre les régions sera établie. Cette étude devra assurer une répartition régionale équilibrée et équitable des eaux mobilisées, et ce dans les domaines de l'irrigation et de l'alimentation en eau potable.

Par ailleurs, les études économiques et d'impact sur l'environnement des ouvrages suivants seront réalisées :

.Barrage Raouz sur l'Oued Raouz pour l'alimentation en eau potable de la ville de Tétouan ;

.Barrage Wirgane sur l'Oued N'fis pour l'alimentation en eau potable de la ville de Marrakech ;

.Barrage Mechraâ Lahjar sur l'Oued Sebou pour l'irrigation et la production d'énergie ;

.Barrage Imizer sur l'Oued R'dat pour l'irrigation de la plaine d'El Haouz ;

.Barrage Assayad sur l'Oued Assayad sur le bassin versant de Guelmim ;

.Barrages Tiddas et Ouljat Bou Khémiss, situés respectivement sur l'Oued Bouregreg et l'Oued Grou ;

.Barrage Ouljet Soltane situé sur l'Oued Beht pour l'alimentation en eau potable des villes de Khémisset et Tiflet.

### **-Le Programme d'Approvisionnement Groupé en Eau Potable des Populations Rurales (PAGER)**

En ce qui concerne ce programme, le taux d'accès à l'eau potable sera porté de 38% en 1999 à 62% à la fin du Plan. La réalisation de cet objectif nécessitera un investissement de 813 millions de DH/an dont 250 millions de DH au titre de la contribution budgétaire de l'Etat à ce programme (voir le détail de ce programme dans la partie relative à l'eau potable).

## **-Le programme de gestion des ressources en eau**

Conformément aux orientations et objectifs fixés en matière de gestion de l'eau, ce programme concerne la macro-gestion de l'eau et la préservation de sa qualité .

Au niveau de la macro-gestion de l'eau, les actions suivantes seront réalisées :

.L'élaboration d'un Plan National de Protection contre les inondations ;

.La protection de la plaine du Gharb contre les inondations ;

.La réalisation d'études sur l'envasement des retenues des barrages ;

.L'élaboration d'un Plan directeur national de désenvasement des retenues des barrages ;

.La réalisation des études de propagation de l'onde de lâcher à l'aval des barrages ;

.La réalisation des études de maîtrise de la demande en eau.

Au niveau de la préservation de la qualité de l'eau, les principales actions retenues dans le présent programme portent sur l'élaboration d'un plan national pour la protection des ressources en eau contre les risques de pollution, l'élaboration des périmètres de protection autour des captages d'alimentation en eau potable, la poursuite de l'inventaire des sources de

pollution et l'évaluation de l'impact des plus importantes d'entre elles sur la qualité de l'eau, et la poursuite de l'élaboration des normes de qualité de l'eau.

### **-Le programme de protection contre les inondations**

Durant la première tranche du Plan, les opérations en cours de réalisation seront achevées.

### **-Le programme des études des aménagements hydrauliques**

Les études d'ouvrages hydrauliques déjà entamées seront poursuivies et les études des ouvrages et grands aménagements prévus par les plans directeurs d'aménagement des bassins versants seront établies. Ainsi, les études de 13 grands aménagements hydrauliques seront poursuivies et celles de 10 ouvrages seront lancées.

De plus, 26 barrages moyens seront étudiés et l'étude des petits barrages se fera à la demande des Collectivités Locales intéressées.

### **-Le programme de préservation du patrimoine hydraulique**

Le programme d'entretien et de maintenance des ouvrages hydrauliques porte sur l'entretien courant et préventif des ouvrages, les grosses réparations, la réhabilitation des anciens

barrages, l'augmentation de leur capacité de stockage ainsi que leur auscultation et leur topographie.

### **-Le programme de renforcement du système d'information**

Les principales opérations contenues dans ce programme concernent:

.L'actualisation du plan directeur informatique;

.Le renouvellement du système informatique central ;

.La mise en place d'un système d'information et de gestion (M.I.S);

.La consolidation de la technologie du SIG (Système d'Information Géologique), en particulier au niveau régional;

.La consolidation de la mise en œuvre de l'application du programme d'entretien préventif des barrages.

#### **4-1-4- Les réformes et les mesures**

Les principales mesures et réformes institutionnelles relatives à la gestion de l'eau, envisagées à court et moyen termes porteront sur ce qui suit :

. L'introduction de la poste-évaluation systématique des programmes et des projets de développement du secteur ;

. Le renforcement des capacités de l'administration de l'hydraulique ;

. La poursuite de l'adoption des textes d'application relatifs à la Loi sur l'Eau ainsi que leur mise en application effective par l'élaboration de circulaires explicatives ;

. Après la création récente de l'agence de l'Oum Er Rbiâ, les autres agences de bassins seront créées au cours de ce Plan. Il s'agit des agences de Sebou, Tensift, Bouregreg, Chaouia Côtière, Moulouya, Souss-Massa, les deux agences du Nord (Loukkos et Bassins Méditerranéens) et l'agence du Sud Atlassique (Ziz, Drâa et Bassins Sahariens);

. La délimitation du domaine public hydraulique (DPH) et la reconnaissance des droits acquis sur ce domaine. La priorité sera accordée aux zones d'action des agences de bassins pour apurer le régime juridique des portions du DPH qui seront mises à leur disposition ;

. La sensibilisation du public à l'utilisation rationnelle de l'eau , la préservation de sa qualité, sa protection contre le gaspillage et toutes les formes de pollution, ainsi que sur la nécessité de préserver les investissements réalisés en vue d'assurer le développement durable de cette matière vitale.

**Tableau récapitulatif du programme  
relatif au secteur de l'Hydraulique  
(Noyau dur)**

(en milliers de DH)

Période	Juillet à Décembre 2000	2001	2002	2003	2004	Total de Juillet 2000 à Décembre 2004	Crédits hors Plan
<b>Rubriques</b>							
<b>1-Grands ouvrages hydrauliques</b>	<b>198.270</b>	<b>718.000</b>	<b>753.000</b>	<b>783.000</b>	<b>742.000</b>	<b>3.194.270</b>	<b>2.157.500</b>
* <u>Projets en cours</u>	<u>145.270</u>	<u>443.000</u>	<u>324.500</u>	<u>95.000</u>	-	<u>1.007.770</u>	-
						<u>0</u>	
-Barrage Al Wahda	11.000	13.000	-	-	-	24.000	-
-Barrage Sidi Chahed	2.770	-	-	-	-	2.770	-
-Complexe Dchar El Oued-Aît Messaoud	67.000	280.000	110.000	95.000	-	552.000	-
-Barrage Aît Hammou	64.500	150.000	214.500	-	-	429.000	-
* <u>Projets nouveaux</u>	<u>53.000</u>	<u>275.000</u>	<u>428.500</u>	<u>688.000</u>	<u>742.000</u>	<u>2.186.500</u>	<u>2.157.500</u>
-Barrage Sidi Said	53.000	185.000	233.000	250.000	179.000	900.000	-
-Barrage Raouz	-	40.000	101.000	250.000	209.000	600.000	-
-Barrage Ouljet Bou Khémiss pour l'alimentation en eau potable de la zone Rabat-Casablanca	-	50.000	94.500	145.000	134.000	423.500	236.500
-Barrage Wirgane	-	-	-	10.000	100.000	110.000	540.000
-Canal Zidania	-	-	-	-	10.000	10.000	170.000
-Canal de Safi	-	-	-	33.000	100.000	133.000	231.000
-Barrage Ouljet Soltane	-	-	-	-	10.000	10.000	980.000

<b>2-Barrages moyens</b>	<b>38.400</b>	<b>90.000</b>	<b>140.000</b>	<b>180.000</b>	<b>95.000</b>	<b>543.400</b>	<b>530.000</b>
*Barrage Chakoukane (en cours de réalisation)	16.000	-	-	-	-	16.000	-
*Projets nouveaux							
-Barrage Ait M'Zal	15.000	40.000	40.000	30.000	-	125.000	-
-Barrage Igouzoulane	7.400	50.000	100.000	100.000	-	257.400	-
-Barrage Adarouch	-	-	-	50.000	70.000	120.000	55.000
-Barrage Taskourt	-	-	-	-	25.000	25.000	475.000
<b>3-Petits barrages</b>	<b>14.700</b>	<b>25.000</b>	<b>27.000</b>	<b>20.000</b>	<b>30.000</b>	<b>116.700</b>	<b>-</b>
<b>4-Aménagement des cours d'eau</b>	<b>2.400</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>2.400</b>	<b>-</b>
<b>5-Maintenance des ouvrages hydrauliques</b>	<b>46.000</b>	<b>60.000</b>	<b>60.000</b>	<b>60.000</b>	<b>60.000</b>	<b>286.000</b>	<b>-</b>
<b>6-Programme d'Approvisionnement Groupé en Eau Potable des Populations Rurales (PAGER)</b>	<b>125.000</b>	<b>250.000</b>	<b>250.000</b>	<b>250.000</b>	<b>250.000</b>	<b>1.125.000</b>	<b>-</b>
<b>7-Programme de Gestion des Ressources en Eau (PGRE)</b>	<b>27.500</b>	<b>57.000</b>	<b>42.000</b>	<b>24.500</b>	<b>-</b>	<b>151.000</b>	<b>-</b>
<b>8-Programme de Mobilisation des Eaux Souterraines (PROMES)</b>	<b>40.000</b>	<b>60.000</b>	<b>60.000</b>	<b>60.000</b>	<b>60.000</b>	<b>280.000</b>	<b>-</b>
<b>9-Programme d'Inventaire et d'Evaluation des Ressources en Eau (PIERE)</b>	<b>21.200</b>	<b>30.000</b>	<b>32.000</b>	<b>32.000</b>	<b>31.000</b>	<b>146.200</b>	<b>-</b>
<b>10-Etudes</b>	<b>29.000</b>	<b>30.000</b>	<b>33.000</b>	<b>32.000</b>	<b>30.000</b>	<b>154.000</b>	<b>-</b>
<b>11-Soutien aux missions</b>	<b>8.330</b>	<b>20.000</b>	<b>23.000</b>	<b>22.000</b>	<b>22.000</b>	<b>95.330</b>	<b>-</b>
<b>Total</b>	<b>550.800</b>	<b>1.340.000</b>	<b>1.420.000</b>	<b>1.463.500</b>	<b>1.320.000</b>	<b>6.094.300</b>	<b>2.687.500</b>



## **4-2- L'eau potable**

### **4-2-1- La situation**

#### **-L'eau potable en milieu urbain**

Les efforts fournis en matière d'approvisionnement des populations en eau potable ont permis d'obtenir des résultats satisfaisants en milieu urbain, comme en témoignent certains indicateurs du secteur.

Ainsi, les actions entreprises durant la période 1992-1999, ont permis d'améliorer le taux de desserte urbain de 78% en 1992 à 85% en 1999. La production globale d'eau potable, dont 80% fournis par l'Office National de l'Eau Potable (ONEP), a atteint près de 820 millions de m<sup>3</sup> en 1999. Le nombre d'abonnés urbains est passé de 1,55 millions à 2,3 millions au cours de la période 1992-1999, soit un accroissement annuel moyen de 5,7%.

L'intervention de l'ONEP dans les petits centres s'est renforcée. En effet, le nombre de centres où il gère la distribution d'eau potable, est passé de 168 en 1992 à 251 en 1999.

Malgré le désengagement de l'Etat du secteur, les investissements réalisés par les établissements spécialisés (ONEP, Régies) dans ce domaine ont été satisfaisants. En effet, durant la période 1990-1997, ces investissements se sont situés à près de 1.780 millions de DH/an. Cette évolution s'explique

par l'accélération du rythme d'investissement de l'ONEP qui a atteint 1.613 millions de DH en 1995, contre 947 millions de DH en 1992.

Par ailleurs, l'ONEP a investi près de 166 millions de DH durant la période 1993-1998, dans le domaine de la protection des ressources en eau et l'environnement.

### **-L'eau potable en milieu rural**

Le secteur de l'eau potable en milieu rural n'a pas connu, par le passé, un développement analogue à celui du milieu urbain, en raison des difficultés liées essentiellement à la dispersion de l'habitat, à l'insuffisance des investissements publics dans le secteur et à la faiblesse du cadre institutionnel.

Cependant, grâce au programme d'approvisionnement groupé en eau potable des populations rurales (PAGER) qui a démarré en 1995, le taux d'accès à l'eau potable en milieu rural s'est amélioré, en passant de 14,3 % en 1992 à 38% en 1999. Ainsi, la population totale desservie est d'environ 2,9 millions d'habitants, résidant dans 5000 localités. Les investissements consentis pour la desserte en eau potable du milieu rural se répartissent ainsi :

-Direction de l'Hydraulique : 865 millions de DH jusqu'à la loi de finances 1998/1999 ;

- Office National de l'Eau Potable : 486 millions de DH jusqu'à 1999.

### **-Les contraintes du secteur**

Malgré les résultats importants enregistrés dans le secteur, celui-ci est soumis à des contraintes dont la première a trait à la rareté des ressources en eau. En outre, la répartition des ressources entre les différents bassins est très inégale. Le transfert de l'eau exige des investissements lourds et entraîne des coûts d'exploitation élevés.

La deuxième contrainte est liée aux problèmes de pollution des ressources en eau due essentiellement à la croissance démographique, à la modernisation de l'agriculture intensive et au développement de l'industrie. Ces facteurs ont, pour effet, d'accroître le coût de traitement de l'eau.

La troisième contrainte est liée à des difficultés financières. Dans ce cadre, la principale ressource financière des organismes chargés de la production et de la distribution de l'eau potable est constituée par le produit des ventes de l'eau ; or les augmentations tarifaires mises en vigueur depuis plusieurs années restent relativement limitées, eu égard, aux exigences du secteur.

#### **4-2-2- Les orientations et les objectifs**

Le secteur de l'eau potable revêt une importance considérable en raison de son rôle dans la satisfaction des besoins croissants en eau potable dus à la croissance démographique, à l'urbanisation rapide, au développement industriel et touristique et à l'amélioration du niveau de vie des citoyens.

##### **-L'eau potable en milieu urbain**

La stratégie d'alimentation en eau potable s'articulera autour des principaux axes suivants :

- La satisfaction au moindre coût des besoins en eau potable du milieu urbain et des centres où l'ONEP assure la gestion ;

- La poursuite de la promotion de l'accès à l'eau potable au profit des ménages à faibles revenus, notamment par le biais des branchements sociaux et des bornes fontaines ;

- L'entretien des installations de production et de distribution en vue d'accroître leurs rendements et sauvegarder le patrimoine acquis dans ce domaine ;

- L'amélioration de la qualité du produit et du service rendu aux usagers ;

- La participation active, en liaison avec les Collectivités Locales, à la lutte contre la pollution des eaux ;

- La sensibilisation du public pour économiser l'eau et éviter son gaspillage ;

- Le renforcement de la coordination entre les différents intervenants dans le secteur.

Ces orientations visent les objectifs suivants :

- Atteindre un taux de branchement de 89% en 2004 ;

- Accroître le taux d'autofinancement de l'ONEP de 48% en 2000 à 52% en 2004 ;

- Satisfaire les demandes de prise en gérance actuellement exprimées par les Collectivités Locales dans les petits centres, et ce dans la limite des moyens disponibles.

En matière de protection des ressources en eau et l'environnement, les actions envisagées par les différents intervenants (départements de l'Environnement, de la Santé et l'ONEP) visent la préservation de la qualité de l'eau par la protection des ressources destinées à l'eau potable, dans le cadre d'une stratégie nationale de la protection de l'environnement et de développement durable.

### **-L'eau potable en milieu rural**

Afin de contribuer à asseoir un développement harmonieux et cohérent du milieu rural, la stratégie qui sera adoptée par les Pouvoirs Publics, dans ce domaine, repose sur deux axes principaux : le Programme d'Approvisionnement Groupé en Eau potable des populations Rurales (PAGER) et le programme d'intervention dans les Chefs-lieux de Communes rurales.

Concernant le PAGER, la stratégie prévue à moyen et long termes vise à porter le taux actuel de 38% à 62% au terme du Plan, et à 80% à l'horizon 2009.

Quant aux Chefs-lieux de Communes rurales, il est prévu de les alimenter par réseaux et branchements individuels dans le cadre du programme d'intervention progressive de l'ONEP. Concernant le programme d'investissement spécial de ces Communes, 40 centres sont programmés dans le cadre du projet de contrat-programme entre l'ONEP et l'Etat pour la période 2000-2004. Par ailleurs, l'ONEP a établi une banque de projets intéressant plusieurs centres où réside une population de 280.000 habitants.

#### **4-2-3- Le programme d'action**

##### **-L'eau potable en milieu urbain**

##### **. L'Office National de l'Eau Potable**

Le coût du programme de l'ONEP pour la période du Plan s'élève à 8.184 millions de DH dont 140 millions de DH concernent la protection des ressources en eau et l'environnement. Ce programme vise l'équipement d'un débit supplémentaire en eau potable de 3,7m<sup>3</sup>/s, dont 69% à partir des ressources en eaux superficielles. Il est prévu également de réaliser 2 unités de dessalement d'eau de mer et 12 unités de déminéralisation.

Le programme d'investissement concerne les opérations suivantes :

- 4.974 millions de DH pour les opérations de production, soit 62% du coût total du programme;

- 628 millions de DH pour les opérations de distribution, soit 8% du coût total du programme;

- 2.442 millions de DH pour les opérations communes (études, dégagement de ressources en eau, expropriation...), soit 30% du coût total du programme;

S'agissant de la protection des ressources en eau et de l'environnement, le programme d'action de l'ONEP comporte les études de définition des zones de protection de ces ressources, l'amélioration de la qualité des retenues des barrages, la réalisation des analyses environnementales des projets, ainsi que des actions de sensibilisation. Ces opérations nécessitent un investissement de 140 millions de DH.

## **.Les autres intervenants**

Le montant des investissements programmés au cours de la période 2000-2004 par les autres intervenants (Régies de distribution, secteur privé et ministère de la Santé) est évalué à 4.802 millions de DH. Ce programme vise le renforcement des infrastructures, la réalisation des travaux de renforcement et d'élargissement du réseau de distribution, la réalisation des branchements sociaux, le renouvellement des installations de distribution d'eau potable, les moyens d'exploitation (informatique, matériel,...) et la réalisation des opérations relatives au contrôle et à la surveillance de la qualité de l'eau potable.

### **-L'eau potable en milieu rural**

#### **\*Les douars :**

Dans le cadre du PAGER, il sera procédé à l'approvisionnement des douars à travers les points d'eau aménagés. La réalisation de ce type d'aménagement est confiée à la Direction Générale de l'Hydraulique, pour un investissement global de 2.695 millions de DH pour les cinq lois de finances que couvre le Plan. La contribution de l'Etat durant cette période s'élève à 1.125 millions de DH. En tenant compte du deuxième semestre de la loi de finances 1999/2000, on peut estimer le montant global des cinq années civiles 2000-2004 à 2.820 millions de DH. La contribution de l'Etat, durant cette période, est évaluée à 1.250 millions de DH. Le reste sera financé à travers le

partenariat (Collectivités Locales, bénéficiaires, surtaxe de solidarité et financement extérieur). Quant à l'Office National de l'Eau Potable, qui est chargé d'alimenter les douars avoisinant ses adductions, il contribuera à ce programme avec un investis-sement de 1.245 millions de DH durant la période 2000-2004. Ce programme sera financé comme suit :

- Collectivités Locales : 160 millions de DH ;
- Bénéficiaires : 55 millions de DH ;
- Surtaxe de solidarité : 270 millions de DH ;
- Financement extérieur : 760 millions de DH.

Ce programme est confié à l'Office National de l'Eau Potable et à la Direction Générale de l'Hydraulique, en concertation avec les Collectivités Locales concernées.

**\* Les Chefs-lieux de Communes rurales :**

L'intervention de l'ONEP dans les Chefs-lieux des Communes rurales, nécessitera un investissement de 860 millions de DH programmés dans le cadre de la banque de projets. Le financement de ce programme sera basé sur la contribution des Collectivités Locales (30%) et sur les prêts extérieurs (70%).

**Tableau récapitulatif des investissements programmés  
durant la période 2000-2004**

(En millions de DH)

Désignation	2000	2001	2002	2003	2004	Total 2000-2004
<b>1-Eau potable en milieu urbain</b>	<b>2.439,8</b>	<b>2.628,8</b>	<b>2.639,8</b>	<b>2.637,8</b>	<b>2.639,8</b>	<b>12.986</b>
ONEP	1.483,6	1.670,6	1.676,6	1.675,6	1.677,6	<b>8.184</b>
Régies de distribution	831	831	831	831	830*	<b>4.153</b>
Lydec	116	118	123	123	123*	<b>603</b>
Ministère de la Santé (contrôle de la qualité de l'eau )	9,2	9,2	9,2	9,2	9,2*	<b>46</b>
<b>2-Eau potable en milieu rural (PAGER)</b>	<b>791</b>	<b>808</b>	<b>818</b>	<b>822</b>	<b>826</b>	<b>4.065</b>
Direction Générale de l'Hydraulique	564	564	564	564	564*	<b>2.820</b>
ONEP	227	244	254	258	262	<b>1.245</b>
<b>Total des investissements</b>	<b>3.230,8</b>	<b>3.436,8</b>	<b>3.457,8</b>	<b>3.459,8</b>	<b>3.465,8</b>	<b>17.051</b>
dont contribution du Budget de l'Etat <sup>3</sup>	<b>259,2</b>	<b>259,2</b>	<b>259,2</b>	<b>259,2</b>	<b>259,2</b>	<b>1.296</b>

\* investissements estimés

En plus de ces projets, d'autres sont programmés dans le cadre de la banque de projets et pourront être réalisés si les moyens financiers sont disponibles.

### **Programme d'investissement de l'ONEP selon les Régions (noyau dur)**

Régions	Coût du projet durant la période 2000-2004 (en millions de DH)	
	Milieu urbain	Pourcentage

<sup>3</sup> Y compris le programme du ministère de la Santé concernant le contrôle et la surveillance de la qualité des eaux destinées à l'alimentation humaine.

Ouad-Eddahab-Lagouira	230	2,8
Laayoune-Boujdour-S.El Hamra	340	4,2
Guelmim-Smara	272	3,4
Sous-Massa-Drâa	777	9,7
Gharb-Chrarda-Bni H'cine	111	1,4
Chaouia-Ouadigha	110	1,4
Marrakech-Tensift- Al Haouz	206	2,6
Oriental	1.093	13,6
Rabat-Salé-Zemmour-Zaer	390	4,8
Grand Casablanca	-	-
Meknès-Tafilalet	641	8
Doukkala-Abda	68	0,8
Tadla-Azilal	118	1,5
Fès-Boulmane	10	0,1
Taza-Al Hoceima-Taounate	675	8,4
Tanger-Tétouan	561	6,9
Les opérations communes	2.442	30,4
<b>Total</b>	<b>8.044<sup>4</sup></b>	<b>100</b>

#### **4-2-4- Les réformes et les mesures**

En milieu **urbain**, il s'agit essentiellement de :

- Faire aboutir le projet de contrat-programme entre l'ONEP et l'Etat avec les mesures d'accompagnement dont, principalement, la fixation d'un tarif adéquat, la clarification des aspects fiscaux et l'assouplissement des procédures de contrôle financier ;

---

<sup>4</sup>Ce montant n'inclut pas la protection des ressources en eau et l'environnement (140 millions de DH)

-Consolider la coordination entre les différents intervenants dans le secteur.

- En milieu **rural**, les principaux moyens et mesures consistent à :

- Etudier la possibilité de défiscaliser les travaux d'approvisionnement en eau potable ;

- Affiner le mécanisme de participation des Collectivités Locales au financement des projets ;

- Créer un cadre juridique adéquat aux associations d'usagers.

### **4-3- Les équipements routiers**

#### **4-3-1- La situation**

Le réseau routier national a une longueur de 57.520 km dont 29.951 km sont revêtus et 27.569 km non revêtus. Ce réseau assure le déplacement de 90% des personnes et 75% du trafic des marchandises hors phosphates.

Malgré les efforts déployés pour l'extension et la maintenance du réseau routier, sa densité reste relativement modeste par comparaison à d'autres pays en développement. En effet, cette densité donne des ratios de 80 km pour 1.000 km<sup>2</sup> et 2,1 km pour 1.000 habitants. En outre, le relevé visuel effectué

en 1998, montre que 64,7% seulement du réseau se trouve dans un état bon ou moyen. De même, les données routières montrent que 40% seulement du linéaire total sont constitués de routes dont la largeur de la chaussée est supérieure ou égale à 6m.

Concernant les routes qui desservent le monde rural, le ministère de l'Équipement a réalisé, en collaboration avec le ministère de l'Intérieur et le ministère de l'Agriculture et l'appui financier de la Banque Mondiale, une étude sur les routes non revêtues en vue d'améliorer leur état. Cette étude a recensé près de 38.000 km de routes classées et non classées.

Le diagnostic a montré que 80% de ces pistes ne comportent aucun aménagement et que la circulation y est mauvaise à très mauvaise et 30% d'entre elles sont impraticables pendant des périodes supérieures à 30 jours, entraînant l'enclavement total des populations et des zones qu'elles desservent.

Par ailleurs, d'autres études ont montré que 22% des localités sont inaccessibles par véhicules et que 35% des localités ont un accès difficile et souffrent d'un enclavement saisonnier.

Pour faire face à cette situation, les pouvoirs publics ont lancé un programme prioritaire de construction et d'aménagement de 11.236 km de routes rurales. Ce programme a été

entamé en 1995, et jusqu'à décembre 1999, les réalisations ont concerné 4.460 km environ.

Dans le domaine autoroutier, la réalisation du programme prioritaire lancé en 1995 se poursuit. Actuellement, 442 km de ce programme sont en exploitation. Il s'agit des axes suivants :

- . Casablanca – Rabat (80 km) ;
- . Rabat – Larache- Sidi El Yamani ( 178 Km)
- . Rabat – Fès (184 km) .

Le tronçon Casablanca – Settat (56 km) est en cours de réalisation.

#### **4-3-2- Les orientations et les objectifs**

De par sa fonction dans le transport des personnes et des marchandises, la route favorise l'expansion de la production, l'amélioration de la compétitivité des unités productives et l'intégration des zones enclavées dans l'activité économique.

La politique qui sera poursuivie, pendant les prochaines années dans le domaine des équipements routiers, vise d'une part, la sauvegarde du patrimoine existant, sa modernisation et l'amélioration des services rendus afin qu'il puisse répondre de manière satisfaisante à ses fonctions technique et socio-

économique, et d'autre part, l'extension du réseau pour désenclaver le monde rural.

Par ailleurs, de par sa position géographique stratégique, le Maroc constitue un pôle important d'échanges et de transit entre les pays du Maghreb Arabe et entre le Sud de l'Europe et l'Afrique du Nord. Dans ce cadre, la réalisation du programme autoroutier défini dans le cadre du Schéma d'Armature Autoroutier sera poursuivi selon un rythme soutenu.

#### **a- La sauvegarde du patrimoine et l'adaptation du réseau à l'évolution du trafic**

En raison de leur impact sur l'amélioration de la productivité du secteur des transports et des secteurs productifs ainsi que sur la sécurité des voyageurs et des marchandises, la maintenance et l'adaptation de l'infrastructure routière à l'évolution du trafic constituent un axe prioritaire de la stratégie routière.

Ainsi, dans le domaine de la maintenance, l'objectif fixé pour la période du Plan est de maintenir le réseau routier, au moins dans son état actuel, et d'éviter sa dégradation.

En matière d'adaptation et de modernisation du réseau, il est prévu de réaliser un certain nombre d'opérations portant sur l'élargissement des routes étroites, l'amélioration des équipements de sécurité routière, le traitement des points noirs, et la

suppression des points de coupures causés par des facteurs climatiques.

## **b- L'extension du réseau routier**

### **. Le Programme National de construction de Routes Rurales (PNRR)**

Dans ce domaine, la nouvelle stratégie routière vise l'accélération du rythme de construction des routes rurales. Ainsi, il est prévu de déployer des efforts supplémentaires pour réaliser annuellement environ 2.210 km de construction ou d'aménagement de routes, contre 1000 km réalisés en moyenne durant les quatre dernières années. L'Etat veillera à encourager les opérations initiées dans le cadre de partenariat avec les Collectivités Locales ou des organismes non gouvernementaux et à soutenir les actions volontaires de la population concernant les routes classées ou non classées.

### **. Le programme autoroutier**

L'étude du schéma d'armature autoroutier s'est attachée à identifier le réseau routier actuel susceptible de connaître, à l'horizon 2010, des situations de congestion et appelé à être renforcé par des voies autoroutières.

Cette étude a conduit à la définition d'un réseau de 1.500 km à réaliser à l'horizon 2010, soit un rythme moyen de 100 km/an.

Les premières liaisons qui se dégagent de ce schéma couvrant l'ensemble du territoire, font partie des axes structurants du pays et concernent :

- Casablanca – Rabat – Tanger qui s'intègre dans l'axe Europe – Afrique et à la liaison Nord – Sud du Royaume ;

- Casablanca – Settat – Marrakech – Agadir – Taroudant qui constitue un axe desservant une zone économique en pleine expansion ;

- Casablanca – El Jadida qui permet de favoriser le développement économique d'une zone liée à l'activité du complexe portuaire de Jorf Lasfar ;

- Rabat – Fès – Oujda qui améliore les échanges économiques entre Casablanca – Rabat et l'Est du pays tout en constituant un maillon important de l'autoroute maghrébine.

Cet ambitieux programme a été défini en s'inscrivant dans une vision globale d'aménagement du territoire et en tenant compte des ressources financières mobilisables.

#### **4-3-3- Le programme d'action**

Le programme du secteur routier comporte les opérations suivantes :

**a- Le programme de maintenance du réseau routier  
et son adaptation à l'évolution du trafic :**

- Le renforcement, le revêtement et l'élargissement de 10.200 km durant la période de juillet 2000 à décembre 2004, soit environ 2.260 km par an ;
- La maintenance ou la reconstruction de 242 ouvrages d'art, soit 54 unités par an ;
- Le traitement de 270 points noirs au rythme de 60 points par an ;
- La suppression de points de coupures;
- Le strict entretien.

La réalisation de ces opérations, durant cette période, nécessite une enveloppe budgétaire de 6.738,5 millions de Dirhams..

**b- L'extension du réseau routier**

**- Le Programme National de construction de  
Routes Rurales (PNRR)**

Les opérations programmées portent sur la construction et l'aménagement de 11.056 km de routes rurales durant la

période quinquennale 2000-2004, au rythme de 2.210 km par an, contre 1000 km/an réalisés en moyenne durant les quatre dernières années.

Ce programme nécessite une enveloppe budgétaire de 4.507,7 millions de DH durant la période de juillet 2000 à décembre 2004.

Dans ce domaine, la réalisation des projets dans le cadre du partenariat sera encouragée. Une attention particulière sera donnée aux Collectivités dont les ressources sont limitées.

#### **- Le programme d'accompagnement des autoroutes**

Une enveloppe budgétaire de 600 millions de Dirhams est réservée aux expropriations relatives aux nouveaux projets autoroutiers, ainsi qu'à la réalisation des pénétrantes à ces autoroutes.

#### **- Le programme autoroutier**

Les actions programmées s'inscrivent dans le cadre du programme prioritaire lancé en 1995 et concernent deux catégories de projets :

#### **\*Le programme de la Société des Autoroutes du Maroc (ADM)**

Cette société poursuivra ses travaux sur les tronçons suivants:

- Casablanca – Settat (56 km);
- Sidi El Yamani-Tanger (47 km) ;
- La voie de contournement de Casablanca (27 km) ;
- Casablanca-Tnine Chtouka-El jadida (88 km) ;

**\*Les projets non encore concédés :**

- La réalisation du tronçon Agadir – Taroudant sur 80 km (voie expresse);
- La réalisation du tronçon Tétouan–Fnideq sur une longueur de 32km ;
- Le lancement du tronçon Settat – Marrakech sur 170 km .

En plus de ces projets, d'autres opérations sont prévues dans la banque des projets et concernent l'étude de rentabilité des tronçons suivants:

- L'autoroute Berchid-Beni Mellal ;
- L'autoroute Fès-Oujda (achèvement de l'étude) ;
- L'autoroute Casablanca-Agadir à travers Safi et Essaouira;
- L'autoroute Agadir-Marrakech (250 km) avec la priorité donnée au tronçon Agadir-Imintanout (120 km) par voie de concession ;

- La route nationale n° 14 reliant les provinces d'Es-Smara et d'Assa-Zag ;

- Le tronçon Zagora - Assa de la route nationale n°12 constituant la grande ceinture du Sud reliant Meknès - Errachidia - Zagora - Assa;

- La route reliant Sidi Ahmed Laâroussi avec la ville d'Es-Smara ;

- La route reliant Sidi Ahmed Rkibi avec la ville d'Es-Smara.

#### **4-3-4- Les réformes et les mesures**

Les principales mesures d'accompagnement visent à accroître les ressources financières, à rationaliser la gestion des ressources, à améliorer les services offerts aux usagers de la route, à veiller à préserver la qualité dans les études et les travaux et à développer la recherche appliquée.

Face à l'ampleur des besoins dans le secteur routier et autoroutier, au cours des prochaines années, et compte tenu des contraintes budgétaires de l'Etat, il est nécessaire de rechercher toutes formules de partenariat permettant de mobiliser des ressources financières supplémentaires en vue d'accélérer le rythme des réalisations.

Dans cette optique, plusieurs mesures d'ordre financier sont prévues :

- La concession des autoroutes au secteur privé ;

- L'étude de la création d'une Caisse de développement des routes rurales ;
- L'étude de l'affectation des recettes de la vignette automobile au Fonds Spécial Routier.

Par ailleurs, des mesures seront prises pour améliorer le service rendu à l'utilisateur. Elles porteront sur des opérations de renforcement de la signalisation verticale et horizontale, la construction d'aires de repos sur les axes les plus fréquentés, la réduction des nuisances induites par les chantiers routiers, l'élaboration des cartes du réseau routier selon la nouvelle classification et la mise en œuvre d'un programme de communication. Ce programme s'avère nécessaire pour expliquer la politique routière et faire connaître les opérations d'amélioration du réseau routier réalisées chaque année.

En outre, des mesures seront entreprises en vue de rationaliser l'utilisation de moyens humains et matériels disponibles, à travers le développement de la formation et la formation continue des ressources humaines, la mise en place du nouveau système de planification/programmation et de suivi, la rationalisation des travaux en régie et l'amélioration de la gestion du matériel des parcs autonomes. D'autres mesures sont prévues pour préserver la qualité des études et des travaux et développer la recherche appliquée.

Il est prévu également de mettre en œuvre des mesures visant à favoriser le développement de l'ingénierie marocaine

et des entreprises nationales de construction routière, à travers le renforcement de leurs capacités, et l'encouragement de leur participation dans les grands chantiers, notamment les autoroutes. Ces mesures devront également favoriser la promotion de l'emploi.

**Programme d'investissement de la Direction  
des Routes et de la Circulation Routière**

(En 1000 DH)

Opérations	Quantité par an	de juillet à décembre 2000	2001	2002	2003	2004	Total de juillet 2000 à décembre 2004
<b>1- Maintenance</b>							
Renforcement, revêtement et élargissement des routes	2.260 km	318.200	900.000	983.000	1.040.000	1.090.000	4.331.200
Maintenance des ouvrages d'art	54 unités	67.500	100.000	100.000	150.000	150.000	567.500
Strict entretien		141.400	250.000	250.000	250.000	250.000	1.141.400
Suppression des points de coupure		50.000	100.000	110.000	110.000	110.000	480.000
Traitement des points noirs	60 points	18.400	50.000	50.000	50.000	50.000	218.400
<b>Total 1</b>		<b>595.500</b>	<b>1.400.000</b>	<b>1.493.000</b>	<b>1.600.000</b>	<b>1.650.000</b>	<b>6.738.500</b>
<b>2- Extension du réseau</b>							
Construction et aménagement de routes rurales	2.210 km	507.700	1.000.000	1.000.000	1.000.000	1.000.000	4.507.700
Accompagnement des autoroutes			100.000	150.000	150.000	200.000	600.000
<b>Total 2</b>		<b>507.700</b>	<b>1.100.000</b>	<b>1.150.000</b>	<b>1.150.000</b>	<b>1.200.000</b>	<b>5.107.700</b>
3- Etudes		73.000	80.000	80.000	80.000	80.000	393.000
4- Expropriations diverses		70.000	20.000	20.000	20.000	20.000	150.000
<b>Total général</b>		<b>1 246.200</b>	<b>2.600.000</b>	<b>2.743.000</b>	<b>2.850.000</b>	<b>2.950.000</b>	<b>12.389.200</b>

Fonds Spécial Routier		745.000	1.500.000	1.500.000	1.500.000	1.500.000	6.745.000
<b>Budget Général</b>		<b>501.200</b>	<b>1.100.000</b>	<b>1.243.000</b>	<b>1.350.000</b>	<b>1.450.000</b>	<b>5.644.200</b>

### Programme de la Société des Autoroutes du Maroc (ADM)

(En 1000 DH)

Projets	Long. (en km)	Coût global du projet	Montant réalisé avant 2000	2000	2001	2002	2003	2004	Total 2000-2004
Sidi El Yamani – Tanger	47	1.350.000	-	130.000	390.000	440.000	390.000	-	1.350.000
Casablanca – Settat	56	850.000	492.000	218.000	140.000	-	-	-	358.000
Contournement de Casablanca	27	680.000	-	80.000	260.000	340.000	-	-	680.000
Casa – Tnine Chtouka - El Jadida	88	1.500.000	-	-	336.000	354.000	478.000	332.000	1.500.000
<b>Total</b>	<b>218</b>	<b>4.380.000</b>	<b>492.000</b>	<b>428.000</b>	<b>1.126.000</b>	<b>1.134.000</b>	<b>868.000</b>	<b>332.000</b>	<b>3.888.000</b>

## Les projets non encore concédés

(En 1000 DH)

Projets	Long. (en km)	Coût global du projet	Montant réalisé avant 2000	2000	2001	2002	2003	2004	Total 2000-2004
Tétouan-Fnideq	32	600.000	-	-	400.000	200.000	-	-	600.000
Agadir-Taroudant (voie expresse)	80	170.500	2.500	45.000	41.000	41.000	41.000	-	168.000
Settat-Marrakech	170	3.400.000	-	-	-	-	1.000.000	2.400.000	3.400.000
<b>Total</b>	<b>282</b>	<b>4.170.500</b>	<b>2.500</b>	<b>45.000</b>	<b>441.000</b>	<b>241.000</b>	<b>1.041.000</b>	<b>2.400.000</b>	<b>4.168.000</b>

## **4-4- Les ports**

### **4-4-1- La situation**

Le réseau portuaire marocain occupe une place privilégiée en tant qu'instrument favorisant le développement économique et social du pays. La position géographique du Maroc au carrefour des principales lignes maritimes mondiales, confère à nos ports un rôle clé dans ses échanges commerciaux extérieurs. En effet, plus de 99% de notre commerce extérieur transite par les ports avec un tonnage annuel moyen de près de 46 Millions de tonnes.

Le pays dispose de 27 ports opérationnels dont 12 ports principaux de commerce et de pêche, 9 ports régionaux à vocation de pêche et 6 ports de tourisme cumulant plus de 33.500 mètres de quais et appontements et plus de 1000 ha de plans d'eau protégés.

Les réalisations qu'a connues ce secteur ont permis de doter le Maroc d'une infrastructure portuaire adaptée à l'évolution des modes de transport maritime. La modernisation des moyens d'exploitation portuaire ont permis, également, une amélioration substantielle du rendement et de la productivité de ces infrastructures.

Cependant, au cours des dernières années, l'entretien des ouvrages de protection extérieurs des ports(entre 2 et 2,5% du coût de réalisation de l'ouvrage conformément aux normes

internationales) n'a pas suivi le même rythme, en raison notamment des restrictions budgétaires.

Par ailleurs, la préservation et la sauvegarde du domaine public maritime a bénéficié d'un effort accru, à travers la réalisation d'ouvrages de protection des plages et à la lutte contre l'extraction anarchique de sable marin.

#### **4-4-2- Les orientations et les objectifs**

La stratégie de développement du secteur portuaire s'inscrit dans le cadre d'un schéma de développement retenu à l'issue de l'étude du Plan Directeur Portuaire National. Cette stratégie s'articule autour des axes suivants :

- Le développement des infrastructures portuaires en vue de recevoir les trafics commerciaux prévisionnels dans des conditions optimales, de satisfaire les besoins de la flotte de pêche hauturière, côtière et artisanale , de sauvegarder les infrastructures existantes par un programme adéquat d'entretien et de maintenance. Ce programme devrait s'appuyer sur de nouvelles formes de financement faisant intervenir les capitaux privés sous forme de concessions, de partenariat ou par l'intermédiaire des recettes prélevées pour les services portuaires ;

- L'adaptation des ports aux nouvelles exigences économiques et techniques ;

- L'organisation du secteur portuaire en vue d'impliquer davantage les usagers et les unités institutionnelles nationales et régionales dans la gestion des ports ;

- La gestion du domaine portuaire en poursuivant la délimitation du domaine public maritime ;

- La protection du littoral et l'amélioration de la sécurité et de l'environnement dans les ports.

#### **4-4-3- Le programme d'action**

La stratégie de développement du secteur portuaire a été élaborée sur la base des résultats de l'étude du Plan Directeur Portuaire National. Ce dernier tient compte du développement du trafic maritime (trafic commercial et activités de pêches maritimes) et du développement prévisionnel des techniques du transport maritime, en vue d'assurer le passage du trafic des marchandises dans les meilleures conditions.

Les principaux projets prévus, pour la période du Plan, concernent quatre types d'actions:

**-La construction des nouveaux ports** de Tanger-Atlantique dont le financement sera assuré par une concession au secteur privé (3.500 MDH) , de Dakhla qui sera construit par l'ODEP (416 MDH), de Boujdour qui sera réalisé par la Direction des Ports et du Domaine Public Maritime (450 MDH).

**-L'extension des ports existants:** les travaux concernent les ports de Saïdia, Sidi Ifni, Larache, Agadir et TanTan.

**-La maintenance des ports :** les travaux concernent les ports de Ras Kebdana, Nador, Kenitra-Mehdia, El Jadida , Jorf-Lasfar, Essaouira, Safi, Casablanca et Mohammedia.

**-Le développement de l'infrastructure portuaire :** dans ce cadre, le secteur portuaire réalisera des études sur la gestion, l'entretien et l'aménagement des infrastructures portuaires (67 MDH à la charge de la DPDPM et 19 MDH à la charge de la Direction des Ports de Casablanca-Mohammedia). A ces opérations s'ajoutent un programme de renforcement de l'outil portuaire inscrit dans le cadre de la banque de projets (la DPCM 120 MDH, la DPDPM 259,93 MDH et l'ODEP 380 MDH) et l'entretien des phares et des balises(22,3 MDH).

La répartition du programme d'investissement du secteur portuaire par organisme d'intervention se présente comme suit:

( En 1000 DH)

Activités	Crédits du 7 au 12/2000	Crédits 2001	Crédits 2002	Crédits 2003	Crédits 2004	Crédits du 7/2000 au 12/2004
<b>DPDPM (1)</b>	<b>230.870</b>	<b>392.870</b>	<b>307.000</b>	<b>284.500</b>	<b>328.000</b>	<b>1.543.070</b>
Extension	145.260	204.000	200.000	195.000	130.000	874.260
Maintenance	74.020	165.700	81.000	66.500	129.500	516.720
Autres opérations	11.590	23.000	26.000	23.000	68.500	152.090
<b>DPCM(2)</b>	<b>43.700</b>	<b>76.500</b>	<b>77.000</b>	<b>80.000</b>	<b>90.000</b>	<b>367.200</b>
Maintenance	18.160	33.500	34.500	36.000	40.000	162.160
Grandes réparations	22.000	36.000	37.500	42.500	48.000	186.000
Etudes	3.540	7.000	5.000	1.500	2.000	19.040
<b>Total</b>	<b>274.570</b>	<b>469.200</b>	<b>384.000</b>	<b>364.500</b>	<b>418.000</b>	<b>1.910.270</b>

(1) DPDPM: Direction des Ports et du Domaine Public Maritime

(2) DPCM: Direction des Ports de Casablanca -Mohammedia

Le programme de l'Office d'Exploitation des Ports se présente comme suit :

(En 1000 DH)

Activités	2000	2001	2002	2003	2004	Total
Equipements	429.987	302.977	187.494	177.207	177.207	1.274.872
Infrastructure	488.230	344.016	212.891	201.210	201.210	1.447.557
Etudes	47.758	33.652	20.825	19.683	19.683	141.601
<b>Total</b>	<b>965.975</b>	<b>680.645</b>	<b>421.210</b>	<b>398.100</b>	<b>398.100</b>	<b>2.864.030</b>

#### **4-4-4- Les réformes et les mesures**

Les réformes et mesures proposées pour le secteur portuaire concernent les volets suivants :

- La réorganisation de la profession à l'intérieur des ports ;
- L'actualisation des textes juridiques qui sont à la fois anciens, insuffisants et non adaptés à l'évolution que connaît ce secteur ;
- L'élaboration du règlement d'exploitation: permettant à tous les opérateurs portuaires de disposer des règles d'exploitation conditionnant le traitement des différents types de navires et de marchandises ;
- L'élaboration des normes de manutention: en vue de normaliser les relations entre les intervenants à bord et ceux à terre et d'assurer une meilleure productivité et une plus grande sécurité pour les marchandises ;
- Le renforcement des relations de coopération entre les établissements de formation et les parties concernées.

## **4-5- La météorologie**

### **4-5-1- La situation**

La réorganisation en 1990 de la Direction de la Météorologie Nationale (DMN) lui a permis de mieux accompagner le développement économique, agricole et des ressources en eau et de mieux satisfaire les besoins d'autres secteurs tels que l'aéronautique et la marine. Des progrès importants dans la maîtrise des nouvelles technologies ont été réalisés à la faveur de cette réorganisation. Ces avancées sur le plan technologique ont permis d'améliorer la qualité des données et surtout celle des prévisions météorologiques dont la précision a atteint 95% à brève échéance, 85% pour le moyen terme et 75% pour le long terme. La DMN est aujourd'hui mieux outillée pour étudier le climat et les changements climatiques dans le pays.

Dans ce cadre, il a été procédé à la modernisation des moyens techniques par l'acquisition de nouveaux matériels, la construction d'un siège moderne et la recherche systématique d'un niveau de compétences élevé pour le personnel travaillant dans ce secteur.

Pour ce qui est du réseau de télécommunications, un système de transmission de données, connecté au réseau météorologique national et international, a été installé. De même, plusieurs améliorations lui ont été apportées par

l'installation de quatre systèmes de réception par Satellite. Ces systèmes ont fourni à la DMN un flux de données nettement amélioré provenant du système de données météorologiques des centres météo Européen et Américain.

La DMN s'est équipée aussi de nouvelles stations de prévision qui ont aidé les spécialistes en matière d'analyse des données à améliorer leurs prévisions, et de super-ordinateurs Cray utilisés dès le début de 1996, pour faire fonctionner le modèle numérique Al Bachir.

D'importantes améliorations en détection et en observation des précipitations, tempêtes et prévisions à brève échéance ont été réalisées grâce à l'installation de quatre nouveaux radars climatiques aux centres de Casablanca, Fès, Larache et Agadir et la mise à niveau du radar du centre de Khouribga.

Pour ce qui est des programmes de recherche climatique, les études concernant la prévision climatique, agricole et maritime et la gestion des eaux ont connu des progrès importants au service du développement économique et social du pays.

Par ailleurs, le projet d'amélioration des précipitations Al Ghait qui collecte les données statistiques utilisées pour déterminer l'efficacité de l'utilisation des semences des nuages, continue à accumuler les informations obtenues et à enrichir la base de données mise en place.

Concernant l'étude Al Moubarak de prévision des précipitations à long terme, elle a donné les premiers résultats. En outre, le projet " classification agro-environnementale " sera réalisé en vue d'améliorer la production agricole de 30 à 40% par l'intermédiaire de la vulgarisation et des orientations pour le choix des plantes adaptées aux différentes activités agricoles.

Dans le domaine des ressources en eau, des efforts importants ont été entrepris. Ils visent la gestion rationnelle du volume d'eau retenu par les barrages au niveau des bassins hydrauliques et ce, en utilisant les données climatiques en temps réel.

#### **4-5-2- Les orientations et les objectifs**

Afin d'optimiser l'exploitation des investissements réalisés, et apporter un appui efficace aux efforts de développement économique et social du pays, trois objectifs majeurs ont été retenus à savoir, la régionalisation, la veille technologique et le développement institutionnel. Ils s'inscrivent dans la perspective du renforcement du rôle des services météorologiques dans la maîtrise des prévisions climatiques.

Les efforts devant être déployés, dans cette optique s'articuleront autour des axes suivants :

- Le renforcement des moyens d'observation et de traitement des données météorologiques, par l'acquisition et la création de stations synoptiques, de radars et d'un système de détection d'orages ;

- La poursuite de la décentralisation des activités de la DMN en régionalisant ses services;

- La veille technologique en orientant les efforts de recherche vers les préoccupations de la collectivité, essentiellement dans le domaine du climat, de l'eau et de l'agriculture;

- Le programme de soutien aux missions visant à soutenir l'activité météorologique. Ce programme concernera, notamment, le développement et l'optimisation des ressources humaines et financières, l'intégration de la DMN au sein des organisations internationales et enfin, l'apport de ressources additionnelles par la commercialisation de certaines prestations.

La restructuration de la DMN en l'érigeant en établissement public devrait lui permettre de concilier entre sa mission de service public et sa vocation commerciale.

#### **4-5-3- Le programme d'action**

La réalisation du programme prévu dans le Plan nécessitera, une enveloppe de 184,3 millions de DH. Le tableau ci-après, donne la répartition des crédits selon les composantes de ce programme:

(En 1000 DH)

<b>Programme</b>	<b>Crédits du 7 au 12/2000</b>	<b>Crédits 2001</b>	<b>Crédits 2002</b>	<b>Crédits 2003</b>	<b>Crédits 2004</b>	<b>Crédits du 7/2000 au 12/2004</b>
-La régionalisation	1.200	2.300	2.050	2.500	3.000	11.050
-Le réseau de télécommunications	9.850	19.750	17.750	18.000	18.000	83.350
-La veille technologique	8.000	15.100	11.200	10.500	10.000	54.800
-L'organisation	250	700	700	-	-	1.650
-L'assurance qualité et la maintenance des équipements	3.750	4.050	5.700	10.000	10.000	33.500
<b>Total</b>	<b>23.050</b>	<b>41.900</b>	<b>37.400</b>	<b>41.000</b>	<b>41.000</b>	<b>184.350</b>

#### **4-5-4- Les réformes et les mesures**

Pour soutenir le programme d'équipement les mesures suivantes seront prises :

- Création de directions régionales ;
- Révision des tarifs des prestations météorologiques ;
- Récupération de la valeur des services rendus aux activités maritimes ;
- Transformation de la DMN en établissement public ;
- Délimitation de la hauteur des constructions et des obstacles autour des stations météorologiques.

#### **4-6- Le secteur des BTP et les équipements publics**

##### **4-6-1- La situation**

Le secteur des Bâtiment et Travaux Publics occupe une place prépondérante au sein du tissu économique national de par le volume des investissements réalisés annuellement et le rôle qu'il joue dans le domaine de l'emploi. Sa valeur ajoutée a, cependant, fortement varié, car le secteur reste très sensible à la conjoncture interne. Elle a ainsi baissé entre 1981 et 1995 de 7,4% à 4,4%, enregistrant une diminution de 40% durant cette période.

L'activité du secteur BTP s'est, par la suite, améliorée durant l'année 1997, puisqu'elle a enregistré une progression notable de plus de 11%, due principalement à une meilleure

prestation des secteurs de l'assainissement, des routes et des activités connexes. Par contre, d'autres activités telles que les travaux de fondations, les injections, les sondages, et les forages ont enregistré un déficit substantiel.

L'entreprise marocaine de BTP reste caractérisée par un sous encadrement qui ne favorise pas une exploitation suffisante de ses potentialités et ne permet pas d'optimiser la productivité. Elle demeure, également, fortement concurrencée dans le domaine de la réalisation d'ouvrages d'envergure par les entreprises étrangères, lesquelles bénéficient du soutien à l'export de la part de leur pays d'origine.

De plus, les entreprises marocaines ne déploient pas suffisamment d'efforts pour développer le secteur, à travers notamment, l'amélioration du niveau de la formation, la promotion de la qualité, la vulgarisation des normes et des réglementations techniques. Or, les défis issus de la mondialisation au niveau de la concurrence et de l'utilisation des nouvelles techniques imposent, plus que par le passé, un développement soutenu de l'ingénierie nationale pour rehausser ses performances au niveau requis sur le plan international.

Par ailleurs, le secteur de l'ingénierie nationale n'est actuellement régi par aucun texte, ce qui rend difficile la réunion de conditions adéquates pour le promouvoir et lui donner la place qu'il mérite.

Concernant le domaine des équipements publics, les efforts soutenus déployés, au cours des dernières décennies, ont permis de satisfaire des besoins importants en constructions dans divers secteurs économiques et sociaux.

Le département de l'Équipement, a joué un rôle important dans la réalisation de ces programmes de construction, pour ses propres besoins ou pour le compte d'autres départements ministériels, Collectivités Locales, établissements publics et associations socio-culturelles. Cette mission, confiée à la Direction des Équipements Publics (DEP), entre dans le cadre de l'assistance technique qu'offre le ministère de l'Équipement aux différents secteurs. Les objectifs visés se résument comme suit :

- Veiller sur la réalisation des projets relatifs à la construction, l'aménagement et la maintenance des bâtiments et des équipements publics relevant du ministère de l'Équipement, ou pour le compte d'autres départements ministériels, organismes publics, Collectivités Locales et autres ;

- Étudier et proposer des réformes concernant la législation et la réglementation dans le domaine des équipements publics ;

- Contribuer à la diffusion des nouvelles techniques et à la promotion et à la généralisation du principe de la qualité dans le secteur du bâtiment.

#### **4-6-2- Les orientations et les objectifs**

Le rôle que joue le secteur des BTP dans le processus de développement est indéniable, constituant l'une des principales activités économiques génératrices d'emplois. C'est ainsi que l'Etat a consenti, au cours des dernières années, d'importants efforts visant à structurer la profession et à assainir son environnement. Ces efforts se sont traduits par des mesures rendus nécessaires suite aux accords de l'OMC qui imposent à l'entreprise marocaine et au secteur des BTP, une évolution rapide de nature à accélérer sa mise à niveau et à renforcer son aptitude à opérer dans un contexte concurrentiel.

Les orientations suivantes guideront l'ensemble des actions qui seront entreprises dans ce domaine:

-Le renforcement de la mission de supervision des opérations d'équipements publics, en vue de développer l'encadrement technique, améliorer la conduite des projets de construction et favoriser le développement de l'assistance technique et du champ d'intervention dans le cadre du partenariat avec les Collectivités Locales ;

-La poursuite des efforts d'organisation du secteur des BTP, à travers la généralisation de l'application du système de

qualification et de classification à l'ensemble de l'Administration, l'incitation au partenariat et au groupement des entreprises pour faire face à la concurrence étrangère, et le développement d'une politique professionnelle, par le renforcement du rôle des fédérations et des associations professionnelles en tant que catalyseurs du processus du développement du secteur;

-La capitalisation et la diffusion des technologies par la création d'un Centre de développement des techniques de construction, permettant d'assurer l'échange des expériences et des essais entre tous les intervenants dans le secteur, le développement d'un savoir-faire élevé à travers la recherche appliquée et l'expérimentation ;

-La poursuite des efforts déployés dans le but de développer la réglementation technique et de généraliser les cahiers de prescriptions communes (CPC) et les cahiers de prescriptions spéciales (CPS) types relatifs à l'ensemble des lots dans le domaine de la construction ;

-Le développement de la recherche et de l'expérimentation pour encourager l'utilisation des matériaux locaux et simplifier les nouvelles techniques dans ce domaine.

#### **4-6-3- Le programme d'action**

Le programme d'action retenu en vue de concrétiser les orientations précitées, se présente comme suit:

- L'adaptation aux besoins du Ministère de l'Équipement de son patrimoine en bâtiments administratifs, à travers un programme d'extension de 8 sièges de directions provinciales, appelées à être érigées en Directions Régionales, de 9 sièges provinciaux et de 2 sièges de subdivisions. De même, un programme annuel de maintenance des bâtiments administratifs existants est également prévu. Ces réalisations nécessiteront une enveloppe de 31,90 MDH ;

- La poursuite de l'organisation du secteur des BTP, par l'intensification des efforts déjà entamés, en vue de faire aboutir l'ensemble des textes législatifs et réglementaires proposés, le renforcement des mesures prises pour leur mise en œuvre et l'élaboration de nouveaux textes;

- Le développement de la normalisation dans le secteur des BTP par l'élaboration de 79 normes durant la période du Plan;

- Le renforcement de la réglementation technique dans le secteur des BTP : le programme fixé en commun accord avec les professionnels comprend l'élaboration de 2 cahiers de prescriptions communes par an. L'enveloppe globale retenue à cet effet est estimée à environ 2,22MDH ;

- La vulgarisation technique dans le secteur des BTP : le programme fixé en commun accord avec les professionnels,

comprend l'élaboration, pendant la période du Plan, de 19 guides de vulgarisation, pour un coût global de 1,9 MDH ;

- Développement de la recherche appliquée et de l'expérimentation, avec la création du Centre de développement des techniques de construction. La création de ce centre a pour objectif :

+ D'aider à la rencontre et à la concertation des divers intervenants dans le domaine des techniques du bâtiment;

+ De constituer un outil au service des besoins réels des professionnels du bâtiment ;

+ De procéder à la recherche et à l'expérimentation, afin de stimuler le développement et la promotion du secteur du bâtiment;

+ De contribuer à l'amélioration de la qualité de la construction par l'introduction de nouvelles techniques dans ce domaine.

Les opérations relatives à la recherche et à l'expérimentation coûteront 3 MDH.

- Le renforcement de la formation continue : ce programme comporte 28 actions de formation par an (4 pour les cadres, 20 pour les techniciens et 4 pour la promotion de la profession).

La réalisation de l'ensemble des opérations programmées, au cours du Plan 2000-2004, pour le secteur du BTP et les équipements publics, nécessite une enveloppe de 92 MDH.

Le tableau suivant donne le programme retenu pour le secteur des équipements publics:

(en 1000 DH)

<b>Programme</b>	<b>Crédit du 7 au 12/2000</b>	<b>Crédit 2001</b>	<b>Crédit 2002</b>	<b>Crédit 2003</b>	<b>Crédit 2004</b>	<b>Crédit du 7 au 12/2004</b>
-Formation	320	640	640	640	640	2.880
-Modernisation de l'administration	3.400	8.730	8.730	8.730	8.730	38.220
-Maintenance et conservation du patrimoine	800	1.600	1.600	1.600	1.600	7.200
-Extension du patrimoine	4.900	7.500	6.500	6.500	6.500	31.900
-Etudes liées à la construction	700	1.000	1.000	1.000	1.000	4.700
-Recherche	400	650	650	650	650	3.000
-Etudes générales	480	880	880	880	880	4.000
<b>Total</b>	<b>11.000</b>	<b>21.000</b>	<b>20.000</b>	<b>20.000</b>	<b>20.000</b>	<b>92.000</b>

#### **4-6-4- Les réformes et les mesures**

Les mesures à entreprendre visent à assurer les conditions de succès du programme d'action et la promotion du secteur des BTP. Il s'agira notamment de:

- Elaborer et signer des contrats-programmes sectoriels avec des entreprises nationales, en vue de leur permettre d'avoir la visibilité nécessaire, d'amortir leurs investissements et de remplir leurs engagements, notamment en matière d'emploi et de formation;

- Appuyer et faire participer les entreprises nationales à la réalisation des grands projets d'infrastructure, dans le cadre de l'arrêté relatif aux marchés publics, qui donne la préférence aux entreprises nationales ;

- Elaborer un projet de loi ( par le Ministère de l'Economie et des Finances) relatif au paiement des redevances des entreprises ;

- Développer les mécanismes existants, tels que le système de normalisation et de mise à niveau des entreprises, dans le but d'orienter, de soutenir et de poursuivre l'effort demandé à ces entreprises aux niveaux de l'encadrement, de la modernisation des modes de gestion, de l'encouragement de la qualité, de l'innovation et du respect de l'éthique ;

- Réglementer l'intervention des fonctionnaires dans le cadre des contrats d'études nécessitant des compétences spécialisées disponibles dans l'Administration publique;

- Mettre en oeuvre des mesures réglementaires permettant au secteur de l'ingénierie nationale de faire appel à des fonctionnaires de l'Administration pour des missions ponctuelles;

- Renforcer le rôle de la caisse marocaine des marchés et envisager éventuellement son évolution vers une banque des BTP;

- Définir et mettre en oeuvre des mesures adéquates pour soutenir l'exportation des services des entreprises et de l'ingénierie nationale travaillant dans le secteur des BTP ;

- Etudier la possibilité de ramener le taux de la TVA sur les prestations de service de 20% à 14%;

- Etudier l'exonération des droits de douane sur les achats de matériel informatique pour l'ingénierie nationale;

- Réviser le système d'indexation des prestations de l'ingénierie;

- Prévoir une branche spécifique de formation des conducteurs de travaux (niveau BAC+2ans), dans le cadre de la formation professionnelle.

## **4-7- Les Affaires Administratives et la Formation**

### **4-7-1- La situation**

Durant la période 1994-1998, de nombreuses actions visant la modernisation de l'administration ont été entreprises. Ils s'agit notamment de la promotion des ressources humaines, de la poursuite du processus de déconcentration et de l'amélioration des techniques de planification et de gestion. Les mesures prises ont concerné les axes suivants :

- La mise en place d'un système de contrôle de gestion et de la post -évaluation dans diverses structures, dans le but d'améliorer la transparence, de rationaliser les dépenses, d'introduire la programmation budgétaire intégrée et l'audit interne ;

- La mobilisation de nouvelles sources de financement telles que la mise à contribution des usagers et des Collectivités Locales bénéficiaires des projets, ainsi que la recherche de concours extérieurs sous forme de dons, pour le financement des programmes sociaux. Pour les services d'infrastructure ayant un caractère marchand, les montages financiers impliquant le secteur privé notamment à travers des concessions, seront privilégiés à l'avenir;

- L'extension de l'usage des technologies de l'information aux services centraux et extérieurs du ministère pour augmenter l'efficacité du département et faciliter l'échange d'informations ;

- L'amélioration des relations de travail et de coopération avec les autres partenaires, surtout à travers l'organisation de séminaires et de réunions permettant l'échange d'avis et l'adaptation des modes de travail aux exigences de l'environnement ;

- L'organisation des services du ministère afin de développer ses structures et d'élargir ses compétences pour être en phase avec les changements rapides que connaît l'environnement national et international ;

- La poursuite de la politique de déconcentration dans le domaine de la gestion des affaires du personnel à travers la délégation de la gestion courante relative aux cadres moyens et personnel de soutien au profit des directions régionales, tout en gardant le contrôle financier au niveau de l'administration centrale.

Dans le domaine de la formation, plusieurs cycles ont été organisés en faveur des cadres du ministère dans les domaines de la communication, le management des programmes et des projets. Il convient de signaler également, que le taux

d'encadrement au ministère a connu une amélioration sensible entre 1989 et 1997 en passant de 8,2% à 13,75%.

#### **4-7-2- Les orientations et les objectifs**

Au cours de la période du Plan, les efforts seront poursuivis dans le domaine de la modernisation de l'administration, de la formation et de la gestion des ressources humaines. Dans ce cadre, le ministère œuvrera dans le sens de la consolidation de la politique de déconcentration par sa présence régionale et locale en vue de rapprocher l'administration des citoyens. Il veille également au développement des méthodes de gestion des ressources humaines par l'amélioration des compétences et le professionnalisme du personnel et sa motivation. L'objectif est d'accroître l'efficacité du personnel et lui permettre d'accomplir ses tâches dans de meilleures conditions.

Dans le domaine de la gestion de l'administration, les efforts seront axés sur l'amélioration des méthodes de travail et la fixation des objectifs, la mise en place du système de contractualisation au sein du ministère, et la cohérence entre les politiques nationales et les programmes locaux. Ces efforts concerneront également la mise en place d'un système d'information sur les réalisations au niveau des services centraux et territoriaux, ainsi qu'à la recherche de nouvelles sources de financement des opérations programmées.

Concernant la formation, la politique poursuivie s'articule autour des axes suivants :

- L'élaboration d'une stratégie de formation, en adéquation avec les spécificités des divers secteurs de l'Équipement, tout en maintenant l'équilibre entre les différents types de formation ;

- La restructuration et la mise à niveau du réseau de formation ;

- La mise en place d'un dispositif d'évaluation de la formation tant au niveau de l'apport du savoir, qu'au niveau de son impact sur les compétences des bénéficiaires ;

- La redynamisation des établissements de formation, particulièrement les centres régionaux de formation continue, et le développement des programmes de formation, en concertation avec les directions sectorielles et les services concernés du secteur des BTP;

- La poursuite du processus de déconcentration par l'installation du Système de Gestion Intégré des affaires du Personnel de l'État (SGIPE), au niveau des directions régionales et provinciales, et l'instauration d'un système de contrôle interne dans le domaine de la gestion du personnel ;

- L'organisation et la modernisation des services du ministère, en améliorant la communication interne et externe, en adaptant les structures du ministère aux exigences de la décentralisation et de la qualité du service public, en

rationalisant la gestion des ressources humaines en vue de la maîtrise des dépenses, et enfin en mettant en place une gestion prévisionnelle de ces ressources ;

- Développement et valorisation des ressources humaines.

#### **4-7-3- Le programme d'action**

Le programme retenu comporte les actions suivantes :

- Introduire progressivement la gestion par objectifs dans les directions provinciales, en généralisant la contractualisation entre le ministère et ses services extérieurs pour réaliser ces objectifs à partir de ressources prévues à cet effet ;

- Poursuivre la post-évaluation des projets, programmes et politiques sectorielles ;

- Généraliser l'utilisation des technologies de l'information dans les services du ministère ;

- Renforcer la déconcentration et la décentralisation à travers le renforcement des ressources humaines dans les services extérieurs ;

- Accélérer la mise à niveau des ressources humaines en fonction dans les différents services ;

- Renforcer le programme de formation par la réalisation d'un plan directeur de formation.

Le programme prévu nécessitera une enveloppe de 185,38 MDH.

#### **4-7-4- Les réformes et les mesures**

Au niveau de l'administration, les mesures qui seront prises concernent les axes suivants :

- Le renforcement du processus de déconcentration ;
- Le développement des ressources humaines et de leur professionnalisme ;
- Le développement de la fonction de coordination et de programmation ;
- L'amélioration de la qualité du service public rendu ;
- L'amélioration des relations avec les autres partenaires.

En matière de formation, les mesures suivantes seront prises :

- L'élaboration d'un plan de formation en adéquation avec les besoins des services centraux et territoriaux ;
- La poursuite des efforts visant la redynamisation des établissements de formation ;
- La restructuration du réseau de formation ;

- Le renforcement des relations de coopération entre les établissements de formation et les partenaires concernés.

**Tableau récapitulatif des crédits alloués aux  
secteurs du Ministère de l'Equipement**

En 1.000 DH

<b>Période</b>	<b>De Juillet à décembre 2000</b>	<b>2001</b>	<b>2002</b>	<b>2003</b>	<b>2004</b>	<b>Total de juillet 2000 à décembre 2004</b>
<b>Secteur</b>						
Hydraulique	550.800	1.340.000	1.420.000	1.463.500	1.320.000	6.094.300
Routes	501.200	1.100.000	1.243.000	1.350.000	1.450.000	5.644.200
Ports	274.570	469.200	384.000	364.500	418.000	1.910.270
Météo	23.050	41.900	37.400	41.000	41.000	184.350
Equipements publics	11.000	21.000	20.000	20.000	20.000	92.000
Autres secteurs	17.380	45.000	41.000	41.000	41.000	185.380
<b>Total</b>	<b>1.378.000</b>	<b>3.017.100</b>	<b>3.145.400</b>	<b>3.280.000</b>	<b>3.290.000</b>	<b>14.110.500</b>

Ainsi, les crédits d'équipement au titre des cinq Lois de Finances couvertes par le Plan s'élèvent à 14.110,5 millions de DH.

En tenant compte du premier semestre de l'année 2000 qui s'inscrit dans le cadre de la Loi de Finances 1999-2000, l'enveloppe globale pour les cinq années civiles de la période 2000-2004 peut être estimée à 15.300 millions de DH.

### Banque des projets

Secteurs	Coût en 1000 DH
<b>1-l'hydraulique et l'eau potable</b>	<b>10.502.000</b>
<u>-Grands barrages</u>	<u>7.732.000</u>
*Assayad	782.000
*Imizer	1.180.000
*Mechrâa El Hajar	680.000
*Zerrar (Ksob)	710.000
*Ifassiyine	1.400.000
*Complexe Mdez-Ain Timidrine	1.400.000
*Amsa	780.000
*Ansegmir	800.000
<u>-Barrages moyens</u>	<u>675.000</u>
*Bousfoul	78.000
*Timkit	210.000
*Ain Kwachia	72.000
*Touizgui Remz	55.000
*Nfifikh	140.000
*Boulaouane	120.000
*Barrage sur l'Oued Rhériss	P.M

-Petits barrages	260.000
-Programme de lutte contre les inondations	106.000
-Programme de mobilisation des eaux souterraines profondes	200.000
-Etude de faisabilité d'un plan directeur pour le transfert des eaux et leur redistribution entre les régions	P.M
- L'eau potable	1.529.000
<b>2- Les routes</b>	<b>2.000.000</b>
-Maintenance et conservation du patrimoine routier	2.000.000
-Etude de rentabilité de nouveaux tronçons	P.M
<b>3- Les ports</b> ( Direction des ports et du domaine public maritime)	<b>2.185.000</b>
<b>4- La météorologie</b>	<b>16.600</b>
<b>5- Les équipements publics</b>	<b>86.371</b>
<b>6- Les affaires administratives et la formation</b>	<b>4.840</b>
. Réaménagement et équipement de l'institut d'Oujda	2.290
. Réaménagement et équipement de l'institut de Marrakech	2.550
<b>Total</b>	<b>14.794.811</b>

## **5- LE TRANSPORT ET LA MARINE MARCHANDE**

### **5-1- Les transports routiers**

#### **5-1-1- La situation**

Le transport routier constitue le mode prépondérant dans le secteur des transports intérieurs au Maroc. Ce mode assure 90% des mouvements intérieurs de passagers et 75% du trafic intérieur de marchandises, hors phosphates.

Le parc automobile national utilisant le réseau routier s'élève, à fin 1998, à environ 1.524.000 unités dont près de 1.100.000 véhicules de tourisme et plus de 400.000 véhicules utilitaires.

Durant la période 1994-1998, des actions importantes ont été réalisées dans le secteur des transports routiers, afin d'accompagner le développement économique et social du pays et améliorer les prestations de services.

Ainsi, le Ministère du Transport et de la Marine Marchande a poursuivi les efforts d'aménagement de ses services centraux et extérieurs, en les renforçant en équipements informatiques, et en mettant en place une banque de données relatives aux agréments de transport public de voyageurs et de marchandises.

De son côté, l'Office National des Transports (ONT) a réalisé plusieurs opérations de développement de ses infrastructures dont notamment la construction d'une agence TIR (Transport International Routier) au port d'Agadir, l'aménagement d'un magasin TIR à Tanger, la construction d'une gare routière de marchandises à Oujda et l'informatisation de ses agences en connexion avec le site central.

L'ensemble des opérations réalisées dans le secteur des transports routiers durant la période 1994-1998, a nécessité un investissement d'environ 11,29 milliards de DH dont 11,23 milliards de DH par le secteur privé, 36,1 millions de DH par l'ONT et 19,88 millions de DH par la Direction des Transports Routiers.

Par ailleurs, et afin d'encourager les entreprises marocaines de transport, certaines mesures et réformes ont été adoptées. Il s'agit notamment de la promulgation d'un décret permettant l'augmentation du poids total en charge des véhicules de transport de marchandises de 38 à 40 tonnes, la généralisation par l'ONT de la pratique du Traité Direct (démarchage direct de la clientèle par les transporteurs agréés) à l'ensemble de ses agences dans les différentes Régions du Royaume, la diminution de 50% des commissions prélevées par l'ONT au titre du Traité Direct, l'autorisation pour les entreprises marocaines de transport international routier de pratiquer le transport intérieur de marchandises et ce dans la limite de 50% de leur chiffre d'affaires.

En outre, les dispositions du Dahir de 1963 relatives au transport de marchandises ont été modifiées dans le but de libéraliser ce secteur, de supprimer le monopole de l'ONT et d'instaurer le professionnalisme dans l'exercice de la fonction de transport. Ces dispositions devraient contribuer à la mise à niveau des entreprises nationales et au renforcement de leur capacité concurrentielle, notamment dans le domaine du Transport International Routier dominé par les sociétés étrangères.

L'ONT a initié d'autres mesures visant l'amélioration des prestations de transport. Il s'agit en particulier du réaménagement de la caisse de retour à vide, de la réactivation des organes de coordination et de représentation de l'Office et de l'amélioration des délais de traitement, par la mise en place d'un plan informatique. L'Office a, également, mis en exploitation des magasins sous-douane à Casablanca et à Tanger.

Parallèlement à ces réalisations et, en accompagnement du développement économique et social, l'offre de transport public et le parc automobile national ont connu des évolutions importantes durant la période 1994-1998. Ainsi, le nombre d'autorisations de transport public de voyageurs (y compris le transport touristique) a enregistré une progression annuelle moyenne de 6,3%, passant de 5.874 autorisations en 1994 à 7.499 en 1998, offrant 261.000 places.

De son côté, l'offre de transport en milieu rural (transports mixtes) a connu une progression annuelle très sensible, durant la période 1994-1998. Cette offre a augmenté en moyenne annuelle de 38%, passant de 394 à 1.430 autorisations, offrant ainsi 18.500 places.

Quant aux autorisations de transport public de marchandises, elles ont enregistré une augmentation annuelle moyenne de 13,7%, passant à 8.921 autorisations en 1998 et offrant une capacité de 183.000 tonnes de charge utile. Les tonnes-kilomètres réalisées par le parc public de transport de marchandises ont évolué à un taux annuel moyen de 4,5%.

Il est à noter que le transport informel représente, pour sa part, le 1/3 de l'offre globale de transport de marchandises.

Le parc de transport privé de marchandises couvert par des permis de circulation est passé de 4.654 à 6.473 véhicules, offrant ainsi une capacité de 178.343 tonnes de PTC.

De même, l'activité du Transport International Routier a connu une croissance du nombre de voyages réalisés, passant de 32.441 en 1994 à 50.968 en 1998, soit un taux d'accroissement global de 57%.

Au total, les opérateurs privés ont procédé à l'acquisition de 17.022 véhicules destinés au transport de marchandises et 1.317 autocars pour le transport de voyageurs et de touristes.

Cependant, en dépit des efforts déployés par le Ministère du Transport et de la Marine Marchande pour développer et moderniser l'activité des transports routiers, certaines contraintes continuent à entraver le développement de ce secteur, à savoir:

- La faible informatisation des services et la désuétude de certaines procédures et méthodes de travail en vigueur ;

- L'obsolescence de certains textes législatifs et réglementaires et l'absence de cadre juridique régissant certaines activités du secteur des transports routiers

- Le vieillissement du parc automobile, dû notamment au renchérissement des coûts de son renouvellement, à l'inadéquation des tarifs et des charges d'exploitation et à la sur-taxation des véhicules de transport routier ;

- La prolifération du transport informel réduisant la maîtrise du système de transport routier ;

- L'atomicité et la gestion artisanale des entreprises de transport aussi bien de voyageurs que de marchandises ;

- Les difficultés de régulation du marché des transports par l'ajustement de l'offre à la demande, surtout en matière de transport de voyageurs ;

- L'insuffisance du cadre juridique régissant la procédure d'édification, de fonctionnement, de contrôle et de tarification pour l'utilisation des installations des gares routières ;

- La faible professionnalisation du secteur due notamment à l'absence de critères d'aptitude professionnelle d'accès à la profession de transport, et le manque d'établissements spécialisés dans la formation relative aux métiers de transport routier ;

- La faible participation des entreprises nationales dans le marché du Transport International Routier de marchandises.

Pour remédier à ces insuffisances, les efforts du Ministère du Transport et de la Marine Marchande seront centrés sur l'adoption d'une stratégie intégrée permettant au secteur des transports routiers de jouer le rôle qui lui incombe en faveur du développement économique et social;

### **5-1-2- Les orientations et les objectifs**

La stratégie préconisée s'articule autour des axes fondamentaux suivants :

- La restructuration du secteur des transports routiers de marchandises dans le but de sa modernisation, l'accroissement de son efficacité et sa contribution au développement économique et social ;

- La promotion du transport en milieu rural pour le désenclavement des régions à accès difficile ;

- La participation à la promotion de l'emploi par la mise en place de mécanismes favorisant l'émergence et le développement de nouveaux métiers de transport dans les domaines de la logistique, du marketing et de la maintenance ;

- Le développement et le renouvellement des moyens de transport routiers en vue d'assurer la mobilité des personnes et des marchandises dans des conditions de confort, de sécurité et de protection de l'environnement ;

- L'amélioration de la contribution du système de transport routier au développement du tourisme et à la promotion des échanges commerciaux intérieurs et extérieurs.

Pour faire face à la demande de transport routier, le département du Transport prévoit la réalisation d'une croissance annuelle moyenne de l'offre de transport de voyageurs de 5%. Ainsi, le nombre de places nouvelles à créer durant la période du Plan, serait de 72.000, ce qui correspond à 2.000 autocars.

De son côté, le transport public routier de marchandises sera pour sa part renforcé, dans le cadre de la libéralisation et du décontingement de ce secteur, par la mise en service de 2.500 autorisations nouvelles correspondant à 50.000 tonnes supplémentaires.

Par ailleurs, la période quinquennale 2000-2004 connaîtra un développement accru des activités de location de voitures, de dépannage, de transport en milieu rural et l'émergence de nouveaux métiers, comme ceux de commissionnaires, de loueurs de véhicules et de gestionnaires des transports.

### **5-1-3- Le programme d'action**

#### **\* La Direction des Transports Routiers(DTR)**

Le programme d'investissement de la Direction des Transports Routiers entre dans le cadre de l'accompagnement des réformes que connaît le secteur des transports routiers. Il concerne principalement l'établissement d'un plan informatique pour la Direction, l'acquisition de matériel et logiciels et la mise en place de l'infrastructure nécessaire au plan informatique. Ce programme comprend, en outre, la réalisation de trois études dont la première concerne le développement du transport touristique, la deuxième est relative à l'actualisation du schéma directeur des gares routières de voyageurs et la troisième porte sur l'actualisation du système de transport en

milieu rural. D'autres opérations sont également programmées, à savoir, la modernisation de l'archivage et de la documentation et la réalisation d'enquêtes permanentes par région, afin de mieux connaître le marché et élaborer des plans pour l'adaptation de l'offre à la demande en matière de transport.

Ce programme nécessite une enveloppe budgétaire de 21,475 Millions de DH.

**\* L'Office National des Transports (ONT)**

Le programme de l'ONT devant être réalisé, en partenariat avec les opérateurs privés, porte sur un montant de 692,5 Millions de DH (y compris la formation) dont 163,5 Millions de DH représentant la part autofinancée par l'ONT.

Les principales opérations concernent :

- La réalisation d'études et de recherches pour assurer le succès de la nouvelle stratégie de l'Office ;
  
- La mise en place d'une bourse de fret télématique ;

- La mise en place de plates-formes logistiques abritant plusieurs installations dont des terminaux "TIR" à Tanger et à Casablanca;

- La construction de trois relais routiers sur les axes Meknes – Fès, Rabat - Tanger et Casablanca– Agadir ;

- Le réaménagement et la transformation des gares routières de marchandises situées à Meknès, Rabat, Agadir, Nador et Marrakech en entrepôts pour le stockage, le groupage et le dégroupage des marchandises ;

- L'acquisition d'équipements pour le transport international routier (TIR);

- La participation à la modernisation et à l'équipement du centre de formation dans le domaine du transport routier.

Par ailleurs, les opérateurs privés exerçant dans le secteur des transports routiers prévoient l'acquisition de véhicules de transport de marchandises pour un coût de 10 Milliards de DH, l'achat de véhicules de transport de voyageurs (y compris ceux de transport touristique) pour 2 Milliards de DH, ainsi que la réalisation d'un projet de liaison télématique pour un montant de 50 Millions de DH.

#### **5-1-4- Les réformes et les mesures**

Afin de concrétiser les objectifs de la stratégie poursuivie dans le domaine du transport routier, des réformes et mesures seront entreprises en vue de promouvoir le développement de ce secteur, sur la base de la libéralisation et de la professionnalisation. Il s'agit particulièrement de :

- La réforme du système d'octroi des agréments de transport routier, d'une manière générale, sur la base des compétences professionnelles et ce, afin d'assurer la transparence et l'équilibre entre l'offre et la demande en matière de transport ;

- L'application des dispositions de la réforme du système de transport routier de marchandises, après une période transitoire de 3 ans. Cette période permettra à l'administration concernée, à l'ONT et aux entreprises de transport de mettre à niveau leurs services et de réorganiser leurs structures pour accompagner cette réforme, axée sur la libéralisation du secteur et la démonopolisation de l'ONT ;

- La réforme du système de transport routier de voyageurs en vigueur, dans le but de renforcer le professionnalisme et la concurrence loyale et de compléter ainsi le processus de réforme globale du secteur ;

- L'amélioration de la qualité des services rendus au public, notamment par la simplification des procédures et du parcours de l'investisseur;
- La diversification de la formation pour englober l'ensemble des métiers liés au transport routier et impliquer l'ensemble des intervenants dans le secteur;
- L'encouragement et le renforcement des formules de partenariat entre les professionnels des transports routiers ;
- La poursuite des mesures incitatives à caractère fiscal au profit du secteur ;
- L'encouragement des transporteurs marocains à jouer un rôle plus dynamique dans le Transport International Routier (TIR), en leur permettant de bénéficier des avantages prévus dans la Charte des investissements.

D'autres mesures seront mises en œuvre pour encourager et développer l'activité de transport. Il s'agit de mesures à caractère fiscal et de formules incitatives à mettre en place, en partenariat avec le système bancaire et financier, pour encourager les jeunes transporteurs à développer l'activité de transport routier et les activités connexes.

Par ailleurs, certaines mesures concernant plus particulièrement l'ONT seront prises pour accompagner le

processus de redéfinition de sa mission, dans le cadre de la libéralisation du secteur des transports routiers de marchandises. Ces mesures ont trait au développement et à la dynamisation de l'action commerciale de l'Office et à l'introduction de nouvelles méthodes de gestion (internet/intranet, contrôle de gestion, comptabilité analytique, etc). Elles concernent, enfin, la restructuration des services centraux et extérieurs de l'Office et le lancement de nouveaux projets entrant dans le cadre de la diversification des activités de cet établissement.

**Programme d'investissement de la Direction  
des Transports Routiers (DTR)**

(En 1000 DH)

<b>Rubriques</b>	<b>Période de juillet à décembre 2000</b>	<b>2001</b>	<b>2002</b>	<b>2003</b>	<b>2004</b>	<b>Total de juillet 2000 à décembre 2004</b>
- Plan informatique de la DTR	250	250	-	-	-	<b>500</b>
- Acquisition de matériel et logiciels et mise en place de l'infrastructure nécessaire au plan informatique	980	1.020	1.000	1.375	700	<b>5.075</b>
- Modernisation de l'archivage et de la documentation	-	-	300	300	300	<b>900</b>
- Enquête sur le taux de remplissage des autocars	-	1.200	1.000	1.100	-	<b>3.300</b>
- Enquêtes permanentes par Région	-	500	500	500	500	<b>2.000</b>
- Réalisation d'une étude sur l'actualisation du Schéma Directeur	-	1.500	1.500	-	-	<b>3.000</b>

des Gares Routières de Voyageurs (GRV)						
- Actualisation de l'étude sur le système de transport en milieu rural	-	-	-	1.000	3.000	<b>4.000</b>
- Etude sur le développement du transport touristique	-	-	-	400	-	<b>400</b>
- Etablissement d'une stratégie de communication au sein de la DTR	200	800	900	400	-	<b>2.300</b>
<b>TOTAL</b>	<b>1.430</b>	<b>5.270</b>	<b>5.200</b>	<b>5.075</b>	<b>4.500</b>	<b>21.475</b>

**Programme d'investissement de l'ONT  
en partenariat avec le privé**

(En 1000 DH)

<b>Rubriques</b>	<b>Période</b>	<b>2000</b>	<b>2001</b>	<b>2002</b>	<b>2003</b>	<b>2004</b>	<b>Total 2000- 2004</b>
-Etudes, Recherche, Assistance		2.500	2.500	-	-	-	<b>5.000</b>

-Bourse de fret télématique	2.500	2.500	-	-	-	<b>5.000</b>
-Terminaux TIR:						
.ONT	21.500	-	-	-	-	<b>21.500</b>
. Privé	95.000	100.000	50.000	44.000	-	<b>289.000</b>
-Relais Routiers :						
.ONT	-	10.000	-	-	-	<b>10.000</b>
. Privé	-	50.000	100.000	50.000	15.000	<b>215.000</b>
-Gares routières de marchandises et entrepôts	13.200	10.000	10.000	5.000	16.800	<b>55.000</b>
-Equipement TIR	20.000	20.000	20.000	-	-	<b>60.000</b>
-Formation (participation à l'équipement du centre de formation dans le domaine du transport routier)						
.ONT	4.000	3.000	-	-	-	<b>7.000</b>
.Privé	5.000	15.000	5.000	-	-	<b>25.000</b>
<b>TOTAL</b>	<b>163.700</b>	<b>213.000</b>	<b>185.000</b>	<b>99.000</b>	<b>31.800</b>	<b>692.500</b>
Dont: - ONT	63.700	48.000	30.000	5.000	16.800	<b>163.500</b>
- Privé	100.000	165.000	155.000	94.000	15.000	<b>529.000</b>

## **5-2- La sécurité routière**

### **5-2-1- La situation**

Les accidents de la circulation routière constituent un fléau grave dans le pays. Ils provoquent annuellement plus de 3.000 morts et un grand nombre de blessés et de dégâts importants. Cette situation perdure malgré les efforts déployés par le Ministère du Transport et de la Marine Marchande, par le Comité National de Prévention des Accidents de la Circulation et par les autres départements concernés par la sécurité routière.

Dans le but de lutter contre ce fléau, le Comité National de Prévention des Accidents de la Circulation (CNPAC) a réalisé un ensemble d'opérations durant la période 1994-1998. Son action a porté sur l'information et la sensibilisation des usagers de la route, l'éducation routière des jeunes, en particulier en milieu scolaire, en collaboration avec le Ministère de l'Education Nationale, la réalisation d'études afférentes à la sécurité routière et l'équipement des services chargés de la sécurité routière en matériel nécessaire aux opérations de contrôle routier (unités radars, panneaux de signalisation, bascules mobiles etc...)

Les dépenses afférentes à ces opérations ont atteint 135,6 Millions de DH.

En outre, des mesures et réformes importantes ont été adoptées durant la période 1994-1998. Il s'agit notamment du renforcement des structures du Ministère par la création, en 1997, de la Direction de la Sécurité des Transports Routiers, l'obligation d'équiper certaines catégories de véhicules en chronotachigraphes et le relèvement des amendes transactionnelles et forfaitaires. Le Ministère du Transport a pris d'autres mesures portant sur le renforcement du contrôle des centres de visites techniques et des établissements d'auto-écoles, la réduction à 5 ans du délai de soumission des véhicules à une visite technique au lieu de 10 ans. Il a institué, également, l'obligation d'équiper les véhicules de transport touristique, dont la capacité dépasse 15 places, d'un ralentisseur de vitesse et la constitution d'un jury d'examen local pour superviser le déroulement des examens pour l'obtention des permis de conduire.

Grâce à ces mesures, le nombre des accidents de la circulation a enregistré une diminution de 4,5% entre 1994 et 1998 passant de 43.681 accidents en 1994 à 41.701 en 1998. Les tués et les blessés ont connu, à leur tour, une baisse respectivement de 10% et 3,6% entre les deux dates.

Cependant, malgré les efforts déployés par les différents intervenants dans le domaine de la sécurité routière, plusieurs contraintes et insuffisances limitent l'efficacité des actions entreprises. Il s'agit, en particulier, de l'inadaptation et de l'insuffisance du cadre juridique régissant la sécurité routière,

l'absence de coordination entre les intervenants dans le domaine de la sécurité routière, l'inefficacité du contrôle routier, la faiblesse de la qualité de l'enseignement dispensé par les établissements d'auto-écoles, l'absence de qualification professionnelle des moniteurs et la faiblesse de la qualité de la visite technique des véhicules.

### **5-2-2- Les orientations et les objectifs**

Devant la modestie des résultats observés à la suite des mesures prises, il s'avère nécessaire d'intensifier les efforts et de mobiliser toutes les volontés et les énergies afin de faire face à ce fléau, à travers une stratégie nationale, régionale et locale coordonnée. L'objectif de cette stratégie est de réduire de 25%, à l'horizon 2004, le nombre des tués causés par les accidents de la circulation.

Les principaux axes de cette stratégie concernent l'amélioration des méthodes d'enseignement de la conduite des véhicules à moteur et des examens pour l'obtention des permis de conduire, l'élaboration et la mise en œuvre d'une politique locale de sécurité routière, l'adaptation du cadre juridique et réglementaire aux exigences de la sécurité routière, la redynamisation des fonctions de contrôle routier et de visite technique. La stratégie porte également sur la mise en place des meilleures conditions pour la sécurité des moyens de transport public de voyageurs et de marchandises, la coordination entre les différents secteurs concernés par la sécurité routière, ainsi que le renforcement des actions

d'information, de sensibilisation et d'éducation routière pour l'ensemble des usagers de la route.

### **5-2-3- Le programme d'action**

#### **\* La Direction de la Sécurité des Transports Routiers**

Le programme d'action de cette Direction se compose des opérations suivantes :

- L'élaboration d'un schéma directeur informatique et la réalisation d'un système d'information des services de la sécurité routière ;

- La mise en place d'un système d'impression automatique des permis de conduire et des cartes grises ;

- L'automatisation des examens pour l'obtention des permis de conduire ;

- La numérisation des archives pour faciliter l'exploitation et le traitement des dossiers ;

- La construction d'un centre informatique au niveau central permettant d'assurer l'échange d'informations et la connexion des services centraux et extérieurs par un réseau informatique ;

- La construction de 15 centres immatriculateurs ;

- La construction de 15 centres régionaux d'homologation des véhicules automobiles ;

- L'équipement des postes de contrôle routier en liaison radio, permettant d'assurer la coordination de leurs activités.

L'enveloppe budgétaire réservée à la réalisation de ces projets s'élève à 455,56 Millions de DH.

**\* Le Comité National de Prévention des Accidents de la Circulation (CNPAC)**

Le programme d'action de ce Comité s'articule autour des axes suivants :

**- La sensibilisation et l'information des usagers de la route à travers :**

.Des campagnes nationales et régionales de prévention routière ;

.La programmation d'émissions télévisées et radiophoniques régulières ;

.La programmation des tournées des caravanes intégrées de sécurité routière ;

**- L'éducation des jeunes à la sécurité routière par :**

.La poursuite du programme d'intégration des concepts d'éducation routière dans les manuels scolaires ;

.Le développement de l'activité des pistes d'éducation routière des enfants ;

**- La réalisation d'un ensemble d'études portant notamment sur :**

.L'élaboration d'un système d'information afférent à la sécurité routière ;

.L'élaboration et la mise en œuvre d'une politique locale de sécurité routière ;

.L'évaluation du coût de l'insécurité routière ;

.L'évaluation des actions du CNPAC ;

.L'élaboration d'une stratégie à moyen terme de conception et de réalisation des actions du CNPAC.

**- La construction du siège du CNPAC et de ses représentations régionales** ainsi que la poursuite de l'opération d'équipement des services chargés de la sécurité routière.

Par ailleurs, le CNPAC envisage la mise en place d'un plan intégré de formation en sécurité routière.

La réalisation de ce programme d'action nécessite une enveloppe budgétaire de 153,25 Millions de DH.

#### **5-2-4- Les réformes et les mesures**

Les réformes et mesures retenues portent sur:

- L'adoption du nouveau code de la route ;
- La promulgation des textes législatifs et réglementaires permettant la professionnalisation des secteurs de l'enseignement de la conduite des véhicules à moteur et des centres de visite technique des véhicules ;
- Le renforcement et la coordination des actions de contrôle routier et la poursuite de l'amélioration de l'enseignement de la conduite des véhicules automobiles ;
- L'amélioration des ressources de la Direction de la Sécurité des Transports Routiers, gérée en SEGMA ;
- L'étude de la possibilité de conférer au Comité National de Prévention des Accidents de la Circulation le statut d'établissement public, et le renforcement de ses moyens financiers et ce, à travers l'octroi d'une part du surplus du produit des amendes transactionnelles et forfaitaires (ATF). Des efforts devront être déployés en vue d'améliorer le recouvrement des taxes parafiscales instituées au profit du CNPAC;
- L'élaboration des statuts particuliers pour les examinateurs, les contrôleurs routiers et les inspecteurs des gares routières de voyageurs ;

- Le renforcement et l'application des dispositions réglementaires relatives à la lutte contre la pollution due aux émanations des gaz d'échappement des véhicules.

**Programme d'investissement de la Direction de la  
Sécurité des Transports Routiers (DSTR)**

(En 1000 DH)

<b>Rubriques</b>	<b>Période</b> <b>De juillet à</b> <b>décembre</b> <b>2000</b>	<b>2001</b>	<b>2002</b>	<b>2003</b>	<b>2004</b>	<b>Total de juillet</b> <b>2000 à</b> <b>décembre2004</b>
Informatisation	4.290	9.340	8.000	10.500	9.000	<b>41.130</b>
Système d'impression automatique des permis de conduire et des cartes grises	26.400	33.300	36.000	39.400	42.900	<b>178.000</b>
Numérisation des archives	-	3.660	3.000	3.500	2.000	<b>12.160</b>
Construction de 15 centres immatriculateurs	10.000	35.300	35.300	35.300	35.375	<b>151.275</b>
Construction de 15 centres régionaux d'homologation	-	18.000	18.000	18.000	18.000	<b>72.000</b>
Equipement des postes de contrôle routier en liaison radio	-	100	900	-	-	<b>1.000</b>
<b>Total</b>	<b>40.690</b>	<b>99.700</b>	<b>101.200</b>	<b>106.700</b>	<b>107.275</b>	<b>455.565</b>

**Programme d'investissement du Comité National  
de Prévention des Accidents de la Circulation  
(CNPAC)**

(En 1000 DH)

<b>Rubriques</b>	<b>Période</b>	<b>2000</b>	<b>2001</b>	<b>2002</b>	<b>2003</b>	<b>2004</b>	<b>Total 2000-2004</b>
Information et sensibilisation		16.500	16.800	17.000	17.500	18.000	<b>85.800</b>
Education routière		1.200	1.300	1.400	1.500	1.600	<b>7.000</b>
Etudes		700	1.100	950	950	950	<b>4.650</b>
Investissement physique		10.500	11.000	10.800	10.500	11.000	<b>53.800</b>
Formation		-	2.000	-	-	-	<b>2.000</b>
<b>Total</b>		<b>28.900</b>	<b>32.200</b>	<b>30.150</b>	<b>30.450</b>	<b>31.550</b>	<b>153.250</b>

## **5-3- Le transport ferroviaire**

### **5-3-1- La situation**

Le réseau ferroviaire marocain s'étend actuellement sur une longueur de 1.907 km dont 1.006 km sont électrifiés et 295 km à voie double. Le parc de matériel roulant exploité se compose de 118 locomotives de ligne, 14 rames automotrices, 95 locomotives de manœuvre, 474 voitures à voyageurs et 7.854 wagons à marchandises, dont 1203 unités réservées pour le transport des phosphates.

Le transport des voyageurs a porté, en 1998, sur un trafic de 11,89 millions de voyageurs (1,88 milliards de voyageurs-km), enregistrant ainsi une augmentation de 12,2% par rapport à l'année 1994.

Il est à rappeler que, grâce à la politique de modulation de la composition des trains en fonction de la demande et à l'amélioration de la gestion du parc, le taux d'occupation des trains s'est nettement amélioré, passant de 35% en 1994 à 44,3% en 1998.

Quant au trafic de marchandises, le tonnage global transporté en 1998 a atteint 28,3 millions de tonnes et 4,8 milliards de tonnes-km, contre 28,13 millions de tonnes et 4,68 milliards de tonnes-km en 1994.

Cependant, en dépit des efforts déployés, la croissance et le développement de l'activité ferroviaire restent limités par certaines faiblesses à savoir:

- La vétusté des installations et des équipements d'une grande partie du réseau dont le développement exige des investissements coûteux;

- La saturation des lignes à voie unique;

- La prise en charge par l'Office National des Chemins de Fer (ONCF), en sus des coûts d'exploitation, des dépenses de maintenance de ses installations et équipements ainsi que celles relatives au développement de l'infrastructure ferroviaire.

En 1994, l'ONCF se trouvait dans une situation financière très difficile et dans l'incapacité de rembourser ses dettes qui s'élevaient à près de 6 Milliards de DH. En outre, l'Office souffrait d'une vétusté très avancée de ses installations fixes et de la vieillesse de son parc de matériel roulant, ce qui limitait la productivité de l'entreprise.

Pour pallier ces contraintes et assainir la situation financière de l'ONCF, et conformément aux dispositions du contrat-plan conclu entre l'Etat et l'Office en 1996, un programme d'investissement d'une enveloppe de 5,204 Milliards de DH a été arrêté pour la période 1996-2000. Il vise en particulier à rattraper partiellement les retards enregistrés en

matière de réhabilitation de l'appareil de production, aussi bien au plan des installations fixes qu'à celui du matériel roulant.

Les réalisations concernant ce programme d'investissement ont atteint, à fin 1999, le montant de 3,179 Milliards de DH, soit 61 % du programme global.

Au niveau des installations fixes, les investissements entrepris ont concerné essentiellement :

\* Le lancement du projet de doublement de la voie entre Kénitra et Meknès ;

\* L'achèvement des opérations suivantes :

- Le doublement de la voie entre Sidi Slimane et Sidi Kacem ;

- Le remplacement d'un passage à niveau par un ouvrage d'art à Rabat ;

- La construction de deux ponts-rails en remplacement de deux passages à niveau en ville de Settat et d'un pont-route en ville de Taourirt ;

- Le remplacement du tablier métallique de Bouregreg par un tablier en béton armé ;

- Le doublement du tunnel des Orangers entre Rabat-Agdal et Rabat –ville ;

- Le renouvellement de 317 km de lignes caténares ;

- L'équipement de la gare de Rabat-ville d'un groupe d'escalators ;

- L'élargissement du pont situé sur l'avenue Fal Ould Omeir à Rabat.

\* La poursuite des opérations ci-après :

- Le renouvellement des voies et des lignes caténares et la rectification du tracé sur différents tronçons du réseau ;

- La réhabilitation des installations de sécurité et la protection de celles de la signalisation et des télécommunications ;

- L'électrification de plusieurs tronçons sur les lignes Kénitra-Sidi Slimane et Sidi El Aidi-Oued Zem, ainsi que sur le triangle de Casablanca ;

- Le remplacement de passages à niveau par des ouvrages d'art entre Casablanca et Sidi Slimane et en ville à Taourirt ;

- La construction et le renforcement des sous-stations, notamment les sous stations électriques, sur la ligne Kénitra-Sidi Slimane;
- L'équipement des gares de Casa-voyageurs et de Fès de postes d'aiguillage informatique (PAI) ;
- Le renouvellement des équipements de communication téléphonique et informatique entre Casablanca et Sidi El Aidi;
- Le renouvellement des lignes caténares du Triangle de Casablanca et sur les tronçons Sidi El Aidi-Oued Zem, Kénitra-Sidi Ichou et Sidi Slimane-Sidi Kacem ;
- Le réaménagement des bâtiments voyageurs de Sidi Kacem, Méknès, Settat, Taourirt, Casa-Oasis, Laâyoune et Fès-Bab Ftouh .

Concernant le matériel roulant, l'ONCF a procédé, en plus du paiement des acomptes au titre de 9 locomotives électriques de ligne à, l'acquisition de 217 wagons et à la réhabilitation de 40 voitures à voyageurs climatisées, 5 locomotives diesel de ligne et 50 wagons pour le transport des engrais.

Par ailleurs, des mesures importantes ont été prises conformément aux dispositions du contrat conclu avec l'Etat. Ainsi, l'Office a réorganisé ses structures et a adopté une nouvelle politique en matière de gestion des ressources humaines, visant en particulier à rationaliser et à rentabiliser ses effectifs et ses compétences et à initier une stratégie commerciale vigoureuse.

Cette stratégie a conduit à la mise en place d'une nouvelle structure commerciale orientée vers les préoccupations de la clientèle, en fonction des études de marché, et au développement de la communication entre l'établissement et ses principaux partenaires. Elle a permis également de rationaliser les charges d'exploitation, notamment à travers l'adaptation de l'offre à la demande de transport, la réduction des charges de fonctionnement et le désengagement progressif de l'Office de ses activités annexes telles que l'activité hôtelière et touristique et certaines unités de production. Dans ce cadre, l'Office a accordé la priorité au recentrage de son activité sur sa mission principale à savoir le transport des voyageurs et des marchandises dans les meilleures conditions.

Suite aux efforts déployés tant au niveau du développement des moyens de production, de la rationalisation de la gestion, que du développement de l'activité commerciale,

la situation du secteur ferroviaire s'avère actuellement satisfaisante et nettement meilleure que celle de l'année 1994.

### **5-3-2- Les orientations et les objectifs**

Dans le cadre de sa stratégie à moyen terme, l'Office National des Chemins de Fer s'attachera à consolider le processus de dynamisation de son action commerciale et procédera à la réhabilitation de son appareil de production, tout en améliorant les conditions de sécurité et la qualité du service.

L'ONCF oeuvrera également dans le sens de l'ouverture du transport ferroviaire sur l'extérieur (UMA, Europe), afin d'acquies, à l'avenir, la place qui lui revient dans les chaînes de transport intégrées, surtout avec la création d'une zone de libre échange avec l'Union Européenne.

En outre, l'ONCF veillera à favoriser l'introduction du secteur privé dans l'activité ferroviaire, notamment par le biais de la concession de construction et d'exploitation de nouvelles dessertes ferroviaires.

Au niveau de son activité commerciale, l'Office prévoit le transport de 14,28 millions de voyageurs et la réalisation de 2,34 milliards de voyageurs-km à l'horizon 2004, contre 11,89 millions de voyageurs et 1,88 milliards de voyageurs-km réalisés en 1998. Ces prévisions se basent sur deux hypothèses

à savoir, l'abolition, en 2002, de tous les trains ordinaires, qui représentent 20% du trafic global, et la mise en service de la desserte cadencée Casablanca-Fès, après le doublement de cette ligne à l'horizon 2003.

Quant au transport de marchandises diverses (y compris les produits liés aux industries chimiques), il est prévu de transporter 8,69 millions de tonnes et de réaliser 1,2 milliard de tonnes-km en 2004, contre 7,48 millions de tonnes et 1,09 milliard de tonnes-km réalisées en 1998 .

Concernant les prévisions de trafic des phosphates, elles passeraient respectivement de 20,86 millions de tonnes et 3,73 milliards de tonnes-km en 1998 à 24 millions de tonnes et 4,2 milliards de tonnes-km en 2004.

### **5-3-3- Le programme d'action**

Afin d'atteindre ces objectifs, l'ONCF compte réaliser un programme d'investissement permettant de maintenir et de développer son appareil de production et de dynamiser son action commerciale.

Ce programme se compose d'un "noyau" de projets à réaliser d'urgence et d'une banque d'opérations importantes dont la réalisation est conditionnée par la disponibilité de financements supplémentaires.

Le programme dit "noyau" est évalué à 6.677 Millions de DH et se compose de deux tranches :

- La première tranche portant uniquement sur l'année 2000 coûtera 2.025 Millions de DH. Elle concerne la poursuite de l'exécution du programme d'investissement 1996-2000 engagé conformément aux dispositions du contrat-plan Etat-ONCF, signé le 16 septembre 1996 ;

- La deuxième tranche comporte un programme parallèle qui couvre la période 2000-2004 pour un coût de 4.652 Millions de DH. Ce programme est constitué de projets indispensables pour la mise à niveau du réseau et pour la modernisation du parc de matériel roulant.

Les principaux projets inscrits dans ce programme concernent:

- La rectification du tracé et le doublement de la voie sur l'axe Meknès-Fès : Supportant près de 70% des trafics voyageurs et marchandises assurés par l'Office (en dehors des phosphates), l'axe ferroviaire Casablanca –Fès dénote actuellement, au niveau de la section Kénitra-Fès, un taux de saturation trop élevé dépassant de loin les normes fixées par l'Union Internationale des Chemins de Fer (UIC). Conscient de cette situation contraignante pour l'exploitation du réseau,

l'ONCF procède actuellement au doublement de la voie jusqu'à Méknès et envisage de poursuivre cette opération entre Méknès et Fès, dans le cadre du Plan.

- L'aménagement des passages à niveau et des ouvrages d'art : L'augmentation des vitesses et de la densité des trafics aussi bien routier que ferroviaire, fait de ces points une source de frais généraux importants et souvent d'accidents mortels. Divers aménagements sont donc nécessaires afin de garantir la sécurité de la circulation en ces points. Dans ce cadre, les opérations suivantes seront réalisées:

. Le remplacement de 34 passages à niveau par des ouvrages d'art ;

. La réhabilitation d'ouvrages d'art à travers le réseau ;

. La construction de passages souterrains pour voyageurs en gares de Meknès, Sidi Slimane, Ain Sebâa, Sidi Kacem et Kénitra-Médina.

- Le renouvellement des voies et le renforcement des installations de signalisation : dans ce cadre, L'ONCF procédera au renouvellement complet de la voie sur des tronçons des lignes Casablanca – Rabat (20 km), et de Safi-Usine des industries chimiques de Maroc phosphore (12 km). L'ONCF procédera également au renforcement des

installations de signalisation et de sécurité sur les axes Fès-Oujda et Sidi El Aidi – Marrakech, ainsi qu'à la réhabilitation des lignes caténares, à l'aménagement et à la modernisation des bâtiments voyageurs.

- Le matériel roulant : en vue de faire face à la demande future du trafic ferroviaire et de rajeunir son parc de matériel roulant dont l'état de vétusté est assez avancé, l'ONCF envisage l'acquisition d'unités nouvelles, ainsi que la réhabilitation d'une partie dudit parc. Dans ce cadre, l'ONCF prévoit l'acquisition de 60 voitures pour voyageurs climatisées neuves. Elles permettront de résorber en partie le déficit en terme de places offertes, suite au retrait du service, à l'horizon 2000, de 207 voitures ordinaires.

L'ONCF prévoit, également, l'acquisition de 8 rames automotrices climatisées, composées de quatre éléments chacune, offrant une capacité supplémentaire de 2800 places. Ces rames automotrices seront destinées à la desserte cadencée entre Casablanca et Fès, et ce, en prévision de l'achèvement du doublement de cet axe.

De même, pour pouvoir répondre dans les meilleures conditions à l'accroissement prévisible du trafic des phosphates, l'ONCF envisage de renforcer son parc matériel roulant par l'acquisition de 120 wagons.

Parallèlement à ces acquisitions, l'ONCF procédera à la réhabilitation et à l'amélioration de l'état d'une partie de son parc de matériel roulant.

Par ailleurs, et en plus des projets qui constituent le noyau du programme d'investissement, l'ONCF a préparé une banque de projets dont une partie est considérée comme prioritaire et l'autre vise l'extension du réseau ferroviaire pour desservir des zones non encore reliées par des voies ferrées.

Ces projets sont les suivants :

- L'amélioration du parcours sur les axes Sidi El Aidi-Marrakech et Fès-Oujda

- L'aménagement des gares: automatisation de la gare de Casablanca – Roches noires, ouverture de cinq gares entre Taza et Oujda, et le transfert de la gare de Tanger ;

- La modernisation des installations de sécurité dont principalement l'installation d'un Block Automatique lumineux banalisé sur l'axe Casablanca – Kénitra et l'équipement de la ligne Sidi El Aidi-Fès de balises ( KVP) pour le contrôle de la vitesse.

Pour ce qui est des projets d'extension, ils concernent deux projets de grande envergure à savoir :

- La construction de la ligne ferroviaire Taourirt – Nador (120 km) dont le coût est évalué à 2.340 millions de DH ;

- La construction de la ligne ferroviaire Marrakech– Laâyoune (960 km) pour un coût de 27.849 millions de DH, dont la première étape constitue le tronçon Marrakech – Agadir (285 km) pour un coût évalué à 17.365 millions de DH.

La réalisation de ces deux axes ferroviaires représenterait un saut qualitatif important du mode de transport ferroviaire, étape indispensable pour la mise à niveau des infrastructures de base. Le pays en a un grand besoin à l'aube du 21<sup>ème</sup> siècle surtout dans la perspective de la globalisation des échanges et la réalisation du projet de liaison fixe Afrique – Europe, à travers le détroit de Gibraltar.

Par ailleurs, il est prévu d'entreprendre l'étude de rentabilité du prolongement de la ligne ferroviaire entre Oued Zem et Beni-Mellal et de la ligne ferroviaire entre Oujda et Jerrada.

#### **5-3-4- Les réformes et les mesures**

Les principales mesures qui seront entreprises sont les suivantes :

-La refonte du cadre institutionnel de l'Office pour sa transformation en Société Anonyme;

-La réforme du système de retraite de l'Office et la mise en place d'un nouveau statut pour le personnel ;

-La poursuite des politiques de rationalisation des dépenses d'exploitation et de désengagement des activités annexes ;

-L'amélioration des prestations de services en matière de transport de voyageurs et le développement du trafic fret ;

-La concession de la construction et de l'exploitation de nouvelles dessertes ferroviaires .

**PROGRAMME D'INVESTISSEMENT  
DE L'ONCF (NOYAU DUR)**

(En 1000 DH)

Rubriques	Période	2000	2001	2002	2003	2004	Total 2000 - 2004
<b>1.Installations fixes</b>		<b>2.005.818</b>	<b>903.663</b>	<b>837.305</b>	<b>655.687</b>	<b>192.789</b>	<b>4.595.262</b>
.Terrains, infrastructures et passages à niveau		200.380	36.500	29.500	71.000	61.000	398.380
. Gares et embranchement		191.741	92.570	83.000	-	-	367.311
. Ateliers et bâtiments techniques		48.800	18.000	30.000	75.000	-	171.800
. Installations sociales		13.062	11.420	16.000	23.000	-	63.482
. Renouvellement de la voie		410.030	103.500	88.925	65.575	-	668.030
. Rectification du tracé et doublement de la ligne Sidi Kacem- Meknès		847.184	261.990	-	-	-	1.109.174
. Installations de sécurité		158.225	43.137	53.400	53.300	-	308.062
. Sous-stations		14.694	-	0	0	-	14.694
. Renouvellement caténaire		53.165	28.028	46.000	15.000	-	142.193
. Renforcement Casa- Khouribga		1.364	-	-	-	-	1.364
. Doublement Rabat –Kénitra		4.287	-	-	-	-	4.287
. Doublement Kénitra Sidi-Slimane		17.096	-	-	-	-	17.096
. Doublement Meknès- Fès		34.790	299.518	490.480	352.812	131.789	1.309.389
. Etudes de projets spécifiques		11.000	9.000	-	-	-	20.000
<b>2. Matériel roulant</b>		<b>153.161</b>	<b>260.885</b>	<b>270.947</b>	<b>743.168</b>	<b>290.000</b>	<b>1.718.161</b>
. 9 Locomotives électriques		24.392	-	-	-	-	24.392
. 60 voitures pour voyageurs et 8 rames automotrices		1.629	180.000	180.000	580.000	260.000	1.201.629
. Wagons divers		35.285	32.400	32.400	121.200	30.000	251.285
. Réhabilitation du matériel roulant		91.855	48.485	58.547	41.968	-	240.855
3. Equipement et outillage		173.413	55.065	65.065	30 000	40.000	363.543
<b>Total général</b>		<b>2.332.392</b>	<b>1.219.613</b>	<b>1.173.317</b>	<b>1.428.855</b>	<b>522.789</b>	<b>6.676.966</b>
dont subvention de l'Etat à l'ONCF		700.000	-	-	-	-	700.000

**Programme d'investissement de l'ONCF  
(Banque de projets)  
\* Projets prioritaires**

(En 1000 DH)

<b>Opérations</b>	<b>Coût</b>
- Renforcement et modernisation des installations de sécurité:	
• Contrôle de vitesse par balises (KVB)	200.000
• Bloc automatique lumineux (BAL) Rabat- Agdal/Salé-Tabriquet et transfert du bloc manuel sur l'axe Sidi El Aidi/ Khouribga	410.000
- Aménagement des gares :	
• Automatisation de la gare de triage de Roches Noires	80.000
• Déplacement de la garre de Tanger	150.000
• Ouverture de cinq gares sur l'axe Fès-Oujda	121.000
-Amélioration du parcours sur l'axe Sidi El Aidi-Marrakech	532.000
- Amélioration du parcours sur l'axe Fès-Oujda	736.000
- Etude et actualisation de projets spécifiques	5.000
<b>Total</b>	<b>2.234.000</b>

**Projets d'extension du réseau**

(En 1000 DH)

<b>Projets</b>	<b>Coût</b>
- Construction de la ligne ferroviaire Taourirt-Nador	2.340.000
-Construction de la ligne ferroviaire Marrakech- Laâyoune	27.849.000
Dont	
- Marrakech-Agadir	17.365.000
-Etude de rentabilité du prologement de la ligne ferroviaire entre Oued Zem et Beni-Mellal	pour mémoire
- Réalisation de la ligne ferroviaire entre Oued Zem et Beni Mellal	pour mémoire
-Etude de rentabilité la ligne ferroviaire entre Oujda et Jerrada.	pour mémoire
<b>Total</b>	<b>30.189.000</b>

## **5-4- Le transport aérien**

### **5-4-1- La situation**

Le Maroc dispose d'un patrimoine aéronautique composé d'une trentaine de plates-formes. Actuellement, 15 aéroports sont ouverts au trafic commercial dont 11 de dimension internationale.

Le transport sous pavillon marocain est assuré par la RAM qui exploite le marché, conjointement avec d'autres partenaires, en utilisant une flotte de 27 appareils. La RAM dessert 30 pays avec 70 escales sur 4 continents.

La compagnie privée Régional Air Lignes créée en 1997, dispose d'une flotte de 5 appareils commerciaux de 19 places. Cette compagnie assure le trafic aérien interne et assure certaines liaisons du Maroc avec les pays voisins.

Dans le cadre des efforts menés en vue du développement du transport aérien, le Ministère des Transports et de la Marine Marchande a réalisé plusieurs projets, parmi lesquels on peut citer : la couverture radar couvrant essentiellement les voies aériennes contrôlées à partir du centre de contrôle régional de Casablanca, l'automatisation de l'ensemble des opérations liées à la navigation aérienne et la réalisation d'installations devant abriter les équipements Radar sur les sites d'Agadir, Safi, Nouasseur et Ifrane.

Ce département a, également, réalisé des travaux de construction, d'aménagement ou d'extension dans plusieurs aéroports (Rabat-Salé, Marrakech-Ménara, Tanger-Ibn Battouta, Oujda-Angad), ainsi que des études relatives à la mise en place d'une nouvelle zone terminale à l'aéroport de Fès-Saiss. Il a, enfin participé aux études, au contrôle et au suivi des travaux d'infrastructures de l'aéroport de Ghazza en Palestine.

La réalisation de ces projets a coûté environ 100 millions de DH.

Pour sa part, l'Office National des Aéroports (ONDA) a poursuivi, dans le cadre de son programme d'investissement pour la période 1993-1997, le développement et la modernisation de l'infrastructure aéroportuaire nationale, l'acquisition et l'aménagement de plusieurs équipements pour aider la navigation aérienne, tout en menant une politique de valorisation des ressources humaines. Ces opérations, réalisées entre 1994 et 1998, ont nécessité une enveloppe de l'ordre de 1.423 MDH.

En outre, l'ONDA a poursuivi ses efforts pour la concrétisation du projet de la technopole située dans l'enceinte de l'Aéroport Mohamed V. Dans ce cadre, l'ONDA a réalisé la première et la deuxième tranches de ce projet en équipant des terrains sur une superficie de 42 hectares, destinée à la construction de 51 unités industrielles.

La RAM a intensifié les efforts de modernisation de sa flotte, conformément au contrat signé depuis 1989 avec la société Boeing pour l'acquisition de 22 appareils moyen courrier, entre 1990-2001. Ainsi, durant la période 1994-1998, les acquisitions ont porté sur huit appareils: 7 de type B.737 et un autre de type B 747. Cette opération a été accompagnée par un plan de retrait portant sur 12 avions anciens (soit un investissement de 4.265 MDH pour la période 1994-1998).

De son côté, la compagnie Régional Air Lignes a acquis 5 avions du genre Beechcraft et a construit un hangar pour la maintenance de ses appareils.

Quant à la société « Maroc Aviation », filiale du groupe AEROSPATIALE, elle a intensifié ses activités relatives à la maintenance et à la réparation des équipements installés à bord des avions, notamment ceux des Forces Royales Air. De même, la société a développé le département « fabrication », dans le cadre de la sous-traitance auprès des entreprises françaises.

Le trafic de passagers, toutes compagnies confondues, est passé de 4,7 millions de passagers en 1994 à 6,2 millions en 1998, soit un taux de croissance annuel moyen de l'ordre de 8%. Au cours de la même période, le fret, est passé de 47.280 tonnes à 49.214 tonnes, soit un taux d'accroissement annuel moyen de 1,12%.

La RAM a réalisé, pendant l'année 1998, un trafic d'environ 3 millions de passagers et le transport de 26.000 tonnes de fret, soit respectivement 49% et 53% du trafic global.

Parallèlement, plusieurs mesures et réformes ont été prises en faveur du développement du transport aérien. Elles ont concerné notamment la navigation et la sécurité aérienne ainsi que la sûreté de l'aviation civile.

Dans le domaine de la navigation aérienne, les actions entreprises ont porté sur :

L'amélioration des liaisons de communication entre le centre de contrôle de Casablanca et ceux des états limitrophes, dans le cadre de l'accord multilatéral conclu entre les autorités de l'aviation civile marocaine et les organismes des postes et télécommunications des pays membres du groupe AEFMP( Algérie, Espagne, France, Maroc et Portugal) ;

- L'exploitation des équipements de transmission radio installés au Portugal et en Espagne pour le bénéfice du centre de surveillance de Casablanca, afin d'améliorer la couverture radio de l'espace aérien marocain ;
- La mise en œuvre de la navigation par satellite en utilisant le système GPS et la certification des aéronefs immatriculés au Maroc, leur permettant de remplir les conditions d'exploitation exigées par les Etats Européens ;

- L'établissement de projets concernant le partage des informations radar de plusieurs stations au bénéfice du centre de contrôle de Casablanca et de ceux des Etats limitrophes, afin d'améliorer et de compléter la couverture radar de l'espace aérien marocain;
- L'établissement de projets portant sur l'échange de données entre les centres de contrôle marocains et les centres des pays voisins et l'actualisation des procédures d'arrivée, d'approche et d'atterrissage dans divers aéroports.

Quant à la sécurité aérienne, son système de supervision a fait l'objet d'évaluation de la Fédération de l'Aviation Civile Américaine et l'OACI. De même, un accord de coopération technique a été conclu entre la Direction de l'Aéronautique Civile et la Direction Générale de l'Aviation Civile Française, et une structure technique a été mise en place en vue de se conformer aux normes internationales dans ce domaine.

En matière de sûreté de l'aviation civile, un plan national a été élaboré pour se conformer aux normes de l'Organisation d'Aviation Civile Internationale. Ce plan porte sur des règlements pratiques et procédures destinées à protéger l'aviation civile contre les actes d'intervention illicites. Pour l'application de ce programme, un comité national de sûreté et des comités locaux d'aéroport ont été créés.

Par ailleurs, la période 1994-1998 a été marquée par la conclusion de 15 accords aériens, la révision de 10 accords et la signature de 7 autres. Au cours de la même période, plusieurs textes réglementaires ont été amendés. Ils concernent les licences des pilotes, le certificat de sécurité et de sauvetage, la délivrance des licences du personnel aéronautique, la maintenance des avions et le trafic charter. De même, deux décrets relatifs à la sûreté de l'aviation civile ont été élaborés.

Pour attirer d'autres compagnies étrangères, le Ministère a adopté un système d'autorisations provisoires renouvelables pour l'établissement de vols charters sur le Maroc.

Concernant la coopération internationale, le Maroc participe activement aux activités des organisations aériennes régionales et internationales et veille à la coordination des actions entreprises dans ce domaine avec les pays voisins.

Le Maroc a ainsi été élu membre du conseil de l'Organisation Internationale de l'Aviation Civile pour la période 1992-1995. Ce mandat a été renouvelé pour le triennat 1996-1998, dans le cadre d'un arrangement entre le Maroc, la Tunisie et l'Algérie.

De son côté, la RAM a intégré aussi dans son plan stratégique, lors de sa restructuration en 1995, le transport touristique comme un vecteur de croissance. Trois objectifs sont visés, à savoir :

- Fort investissement en offre de capacités en lignes régulières et charter;
- Baisse régulière des tarifs;
- Promotion du produit marocain sur les marchés générateurs du tourisme.

C'est ainsi que la part du marché RAM en matière de trafic touristique, s'est située à 60% en 1998, contre 53,4% en 1994.

En outre, la RAM a entrepris, durant la période 1994-1998, un ensemble de mesures visant l'optimisation de l'utilisation des ressources, la restructuration du réseau des lignes aériennes et une meilleure pénétration des marchés afin de faire face à la concurrence des compagnies étrangères.

Ces mesures concernent les aspects suivants:

- La confirmation de l'Aéroport Mohamed V comme centre principal pour le trafic aérien ;
- L'ouverture de nouvelles lignes aériennes vers JOHANNESBOURG, DOUBAI et BAHREIN via RIAD ;
- Le lancement de la classe "ZENITH" et de nouveaux produits tels que "SAFAR-FLYER" ;
- La refonte du programme de prestations à bord et la rénovation complète des cabines de pilotage des avions ;

- Le réaménagement et la modernisation des agences de la Compagnie .

Sur le plan de la qualité et de la sécurité aériennes, la compagnie a obtenu les certifications Américaine et Européenne, reconnaissant le haut niveau international de ses installations et de son exploitation.

#### **5-4-2- Les orientations et les objectifs**

La stratégie du transport aérien, s'articule essentiellement autour des orientations suivantes :

- Le renforcement de la sécurité de la navigation aérienne et de l'aviation civile conformément à la réglementation internationale et à l'évolution de la technologie;

- Le développement du trafic aérien en vue d'assurer une plus grande ouverture du Maroc sur le reste du monde, de participer au développement du tourisme et à la promotion des exportations par voie aérienne et de désenclaver les provinces éloignées ;

- L'établissement d'alliances et de partenariat avec des opérateurs nationaux et étrangers, en vue de promouvoir l'investissement et l'installation d'industries aéronautiques ;

- Le renforcement de la compétitivité du transport aérien national en l'adaptant aux nouveaux concepts de gestion de

l'industrie aéronautique , la restructuration du secteur et le développement de la formation et des ressources humaines ;

- La modernisation et la maintenance continues des infrastructures et des équipements aéronautiques existants, en vue d'une meilleure rentabilisation ;

- La protection de l'environnement aéroportuaire et le renforcement des règles de respect des plans de dégagement et des servitudes aéronautiques.

Les objectifs assignés au secteur du transport aérien concernent, plus particulièrement, le traitement du trafic aérien sur la base d'une évolution globale au taux annuel moyen de 11,6% d'ici l'an 2004, une progression moyenne de 7% par an du trafic aérien de survol et une augmentation au taux annuel moyen de 3% pour le fret.

La réalisation de ces objectifs reste tributaire de l'adoption de mesures d'accompagnement liées, notamment, à la promotion des investissements dans l'infrastructure touristique, à la préservation de l'environnement aéroportuaire et au traitement du trafic aérien dans des conditions de sécurité et de fluidité satisfaisantes.

### **5-4-3-Le programme d'action**

Le programme d'investissement de la Direction de l'Aéronautique Civile comprend les opérations suivantes :

- L'étude du plan de développement du transport aérien pour l'adaptation structurelle et fonctionnelle des services de la navigation aérienne aux exigences du transport aérien ;

- L'élaboration du code de l'Aviation Civile ;

- L'acquisition d'équipements de recherche et de sauvetage ;

- La conception de procédures d'approche, d'atterrissage et de la cartographie aéronautique .

L'ensemble de ces opérations nécessiteront une enveloppe de 6,705 MDH.

En outre, cette Direction compte réaliser une étude concernant l'extension des services de navigation aérienne par satellite (EGNOS) à la zone AEFMP (Algérie, Espagne, France, Maroc et Portugal). Cette étude sera financée par un don de 7,2 MDH de l'Union Européenne dans le cadre du programme MEDA.

En ce qui concerne la Direction des Bases Aériennes, son programme d'investissement comporte les opérations suivantes :

- Un ensemble d'études générales visant la rationalisation des méthodes de travail dans le secteur aéroportuaire ;

- Des opérations domaniales visant la régularisation juridique des acquisitions des terrains destinés à la construction, l'aménagement ou l'extension des aéroports .

Ces dernières opérations ont été divisées en deux tranches : la première , qui est inscrite au programme "Noyau dur", concerne la régularisation des dossiers de divers aéroports, la deuxième tranche figurant dans la banque de projets concerne l'aéroport d'Agadir-Inezgane.

L'enveloppe prévue pour la réalisation des projets de la première tranche est de 40,5MDH, celle des opérations inscrites dans le cadre de la banque de projets s'élève à 405 MDH, mais leur programmation est subordonnée aux possibilités de financement . Ces opérations se présentent comme suit :

- Le règlement du dossier d'acquisition des terrains domaniaux à l'aéroport d'Agadir-Inezgane(135 MDH) ;

- Le transfert des aéroports de Safi et d'El Jadida en dehors des zones urbaines (270 MDH).

A ces projets s'ajoutent l'extension de l'aéroport d'Al-Hoceima et le transfert de l'aéroport de Marrakech.

Dans le cadre de son programme d'investissement pour la période 2000-2004, l'ONDA compte poursuivre les opérations de développement et de maintenance des installations aéroportuaires, ainsi que la modernisation et le renouvellement des équipements aéronautiques.

Les principales opérations programmées se résument comme suit :

- Sauvegarder le patrimoine aéroportuaire, à travers :
  - . La poursuite des opérations de renouvellement des équipements aéronautiques en raison de leur vétusté ;
  - . Le renforcement des pistes d'envol et d'autres aires de manœuvre ;
  - . Le renforcement des actions d'entretien et de maintenance des installations techniques et des moyens logistiques au niveau des aéroports nationaux.
- Développer les moyens d'action en adéquation avec les besoins présents et futurs de l'activité du transport aérien par :

. L'acquisition d'équipements aéronautiques spécialisés, notamment en matière de contrôle aérien et d'intégration dans le système international de navigation aérienne ;

. La mise en place d'un système informatique intégrant à la fois la gestion administrative, comptable et commerciale ainsi que les besoins de maintenance et d'exploitation aéroportuaires ;

. L'extension des installations aéroportuaires d'accueil, notamment la construction d'une 2<sup>ème</sup> aérogare départ à l'aéroport Mohamed V ;

. La construction de modules réservés au traitement des vols de pèlerinage ;

. L'extension de l'aérogare à l'aéroport de Marrakech ;

. Le développement et la réactivation des plates-formes secondaires et la réalisation de nouvelles plates-formes aéroportuaires ;

. L'achèvement du projet de la technopole de Casablanca par l'équipement des superficies restantes et l'étude pour la réalisation d'un parc d'exposition et d'un hôtel ;

. La construction d'un parc industriel et commercial à l'aéroport d'Agadir-Almassira, et d'un parc industriel à l'aéroport de Fès-Saïss ;

. La réalisation d'un parc industriel à l'aéroport d'Oujda-Angad et d'un parc d'activités sur le site de l'aéroport d'Essaouira-Mogador.

Le budget alloué à ce programme est de l'ordre de 1.297 MDH dont 1.156 MDH réservés au programme prioritaire du "noyau dur".

Quant au programme d'investissement de la RAM, il porte essentiellement sur le renforcement de la flotte de la compagnie à travers l'acquisition de 13 avions au cours de la période 2000-2004 :2 avions de module 150 sièges, 4 avions de module 100 sièges, 5 avions de type B737-700 et 2 avions de type B737-800. La compagnie prévoit également la réalisation d'opérations concernant l'aménagement de ses agences et locaux et l'acquisition de matériel informatique et de télécommunication, ainsi que le développement d'un plan directeur informatique.

L'enveloppe nécessaire pour la réalisation de ce programme s'élève à 4.848 MDH.

Pour sa part, Maroc-Aviation, a prévu la mise en place de nouveaux équipements dans le cadre des opérations de maintenance et de réparation des aéronefs en faveur des Forces Royal Air et de la Gendarmerie Royale, ainsi que la fabrication de fauteuils d'une nouvelle génération pour les

avions de ligne. L'enveloppe prévue pour ces opérations s'élève à 18 Millions de DH.

#### **5-4-4-Les réformes et les mesures**

La réalisation des objectifs escomptés en matière de transport aérien est subordonnée à la mise en œuvre des mesures et réformes suivantes :

- Le renforcement du dispositif réglementaire relatif à la sécurité et à la sûreté de l'aviation civile, et la mise en place de structures d'évaluation et de supervision en matière de transport aérien ;

- L'encouragement du partenariat entre les compagnies de transport aérien marocaines et étrangères et la promotion de la création de sociétés exploitant le trafic charter, le trafic domestique et le travail aérien ;

- La conclusion d'accords aériens avec de nouveaux partenaires, pour une plus grande ouverture du Maroc vers l'extérieur ;

- La poursuite des efforts consentis par la RAM visant la promotion du secteur touristique, notamment par l'adoption d'une politique tarifaire incitative ;

- Le maintien de la destination Maroc présente sur les marchés émetteurs de trafic et la compensation du retrait partiel des compagnies étrangères sur cette destination ;

- L'ouverture d'une partie du capital RAM au privé ;

- L'amélioration de la qualité de l'accueil dans les aéroports nationaux, de la fluidité et de la régularité du trafic aérien et l'intensification des fréquences autour du Hub de Casablanca ;

- La création d'un centre d'études et de recherches de l'Aviation Civile en collaboration avec les organismes intéressés du Ministère et d'autres départements ;

- L'élaboration d'une réglementation régissant les rapports entre les aéroports, les compagnies aériennes et les riverains en matière d'environnement .

## Tableau récapitulatif du programme d'investissement des transports aériens

(en 1000 DH)

Directions	Crédit du 7 au 12/2000	Crédit 2001	Crédit 2002	Crédit 2003	Crédit 2004	Crédit du 7/2000 au 12/2004
-Aéronautique Civile	750	1.500	1.800	1.555	1.100	6.705
-Bases Aériennes	600	14.750	10.000	7.900	7.250	40.500
<b>Total</b>	<b>1.350</b>	<b>16.250</b>	<b>11.800</b>	<b>9.455</b>	<b>8.350</b>	<b>47.205</b>

## Entreprises publiques du transport aérien

(en 1000 DH)

Projets	2000	2001	2002	2003	2004	Total 2000/2004
ONDA:						
1-Extension des aéroports	495.980	335.922	223.850	111.150	6.000	1.172.902
2-Adaptation aux technologies	60.400	95.559	36.420	151.240	125.600	469.219
3-Développement des activités	54.000	10.000	64.500	52.800	52.000	233.300
4-Formation	21.800	-	-	-	-	21.800
RAM	1.430.517	204.332	953.148	1.167.180	1.093.200	4.848.377
<b>Total</b>	<b>2.062.697</b>	<b>645.813</b>	<b>1.277.918</b>	<b>1.482.370</b>	<b>1.267.800</b>	<b>5.315.081</b>

## Banque de projets

En 1.000 DH

<b>Projets</b>	<b>Coût</b>
Direction des Bases Aériennes:	
-Transfert de l'aéroport de Safi	140.000
-Transfert de l'aéroport d'El Jadida	130.000
-Acquisition de terrains à l'aéroport d'Inzgane	135.000
- Extension de l'aéroport d'Al-Hoceima	pour mémoire
- Transfert de l'aéroport de Marrakech	pour mémoire
<b>Total</b>	<b>405.000</b>

### 5-5- La Marine Marchande

#### 5-5-1- La situation

Le trafic maritime marocain est constitué à hauteur de 98% d'activités du commerce international, le reste étant du trafic de cabotage national (essentiellement des produits pétroliers).

Le commerce maritime est fortement dominé par les marchandises en vrac qui représentent 83% des tonnages transportés. Ce trafic est concentré autour de trois ports, à savoir, Casablanca, Mohammedia et Jorf-Lasfar qui assurent à eux seuls 72% du trafic portuaire global. En revanche, le port

de Tanger reste le premier port marocain pour le trafic de passagers (87% du trafic national).

La flotte marocaine a été renforcée, au cours de la période 1994-1998, par l'acquisition de 6 navires pour une enveloppe de 320 MDH, ainsi que par la construction et l'équipement d'une tour de contrôle des navires (VTS) dans le détroit de Gibraltar pour un coût global de plus de 80 MDH.

Concernant l'activité de l'armement, le tonnage global transporté a baissé de 10,5% passant de 5.173.253 Tonnes en 1994 à 4.910.000 Tonnes en 1998. Le taux de participation de l'armement national au transport de nos échanges extérieurs est passé de 13,5% en 1994 à 10% en 1998.

L'évolution du transport maritime a varié en fonction du mode de chargement. Ainsi, le trafic de marchandises en vrac s'est accru de 9% par an, tandis que ceux des conteneurs et des remorques ont évolué à des taux annuels moyens respectifs de 6,2% et 18%.

L'armement national compte 44 unités d'un port en lourd de 250.467 Tonnes. Cependant, l'âge moyen de la flotte nationale a augmenté, passant de 14,6 ans en 1994 à 18,8 ans en 1998.

Il convient de signaler, à cet égard, que le pavillon marocain est confronté à un certain nombre de difficultés qui entravent son développement. Ces difficultés résident dans la déréglementation du secteur, conjuguée à une concurrence de

plus en plus vive de la part des armateurs étrangers, la vétusté de la flotte nationale, l'insuffisance des sources de financement nationales à même de contribuer à son renouvellement, ainsi que dans les surcoûts de l'exploitation des navires marocains.

Dans le domaine de la sécurité des navires et de la navigation maritime, les insuffisances sont inhérentes au manque d'infrastructures nécessaires pour le contrôle et la prévention de la pollution des navires, ainsi qu'au manque de personnel pour le sauvetage en mer et le contrôle des navires .

De leur côté, les auxiliaires de transport maritime font face à certaines entraves telles que:

- L'inexistence de texte législatif réglementant l'activité d'agent maritime;

- La tutelle exercée sur les capitaineries qui remet en cause le pouvoir de police administrative.

La flotte de plaisance, en activité au Maroc compte actuellement plus de 1000 unités. Elle est localisée essentiellement dans les circonscriptions maritimes de M'Diq, Tanger, Kénitra, Mohammedia, Casablanca et Agadir.

### **5-5-2- Les orientations et les objectifs**

La stratégie de développement des transports maritimes vise à:

- Favoriser le renouvellement et l'expansion de la flotte des compagnies maritimes marocaines;
- Soutenir l'activité de l'armement, à travers la mise en œuvre d'un certain nombre de mesures d'allégement fiscal;
- Organiser et relancer l'activité des auxiliaires maritimes en leur assurant un cadre juridique, économique et fiscal approprié;
- Améliorer l'organisation actuelle du trafic des lignes régulières et accroître la présence de l'armement marocain dans les principaux secteurs d'activité;
- Faire bénéficier le secteur du transport maritime des avantages accordés aux entreprises exportatrices dans le cadre de la charte des investissements;
- Réactualiser le régime d'immatriculation des navires dans le port de Tanger en vue de permettre aux armateurs marocains d'évoluer dans les mêmes conditions que leurs concurrents étrangers;

- Renforcer et améliorer la sécurité de la navigation maritime et assurer la prévention contre la pollution engendrée par les navires;

- Améliorer la protection des marins en réaménageant leur statut social.

Les objectifs prévus dans le secteur des transports maritimes visent notamment le passage du tonnage global transporté par les compagnies maritimes nationales de 4,91Millions à 6 Millions de tonnes, à la fin du Plan. Concernant la couverture du tonnage transporté par la flotte nationale, elle se situera à 10,8%. Enfin, le contrôle par l'Etat des navires faisant escale dans les ports marocains atteindra 15% en l'an 2003.

### **5-5-3- Le programme d'action**

La direction de la Marine Marchande prévoit la réalisation, au cours de la période 2000-2004, d'un programme d'investissement portant sur :

- La construction et l'équipement des services extérieurs de la Marine Marchande ;

- La réalisation d'études relatives à :

- . La mise en place d'un plan directeur pour le contrôle de la marine marchande ;

. L'évaluation de l'impact de la mise en place du port de Tanger- Atlantique sur l'activité de l'armement marocain ;

. L'identification de la logistique d'exportation des agrumes et primeurs ;

. La mise en place d'un système d'information .

L'enveloppe nécessaire pour la réalisation de ce programme est estimée à 27,9 MDH.

De son côté, la COMANAV procédera à l'acquisition de trois porte-conteneurs et d'un Roulier pour une enveloppe de 306 MDH.

De même, MARPHOCEAN procédera, au cours de la période 2000-2004, à l'acquisition de trois navires chimiques pour une enveloppe de 966,8 MDH.

#### **5-5-4- Les réformes et les mesures**

Les mesures devant permettre la mise à niveau du secteur de la Marine Marchande se résument comme suit:

-L'étude de l'allègement de la pression fiscale imposée au secteur maritime;

-La promulgation d'un code de commerce maritime et d'un texte réglementaire organisant le transport maritime des lignes régulières;

-L'élaboration et la mise en œuvre de textes réglementaires instituant des normes relatives aux inspections, aux contrôles des navires et à la prévention de la pollution en mer, ainsi qu'à l'exercice de la navigation de plaisance;

-La préparation et l'adoption du texte fixant le statut des agents maritimes;

-La poursuite des investigations déjà entamées, visant la mise en place d'un Observatoire National de Transport Maritime;

-La réorientation professionnelle de l'activité de l'armement marocain vers des secteurs connexes, dans le but de l'intégration intermodale des transporteurs maritimes et terrestres;

- La mise en place d'un cadre de concertation entre armateurs et chargeurs par la création d'un Comité Interministériel chargé des questions de la mer et d'un Conseil Supérieur de la Marine Marchande;

- La création d'une fédération nautique chargée de défendre les intérêts du secteur maritime.

## Echéancier des crédits de la Marine Marchande

En 1000 DH

Rubriques	Crédits du 7 au 12/2000	Crédits 2001	Crédits 2002	Crédits 2003	Crédits 2004	Crédits du 7/2000 au 12/2004
Construction et aménagement	300	3.100	2.700	2.100	1.600	9.800
Achat et renouvellement d'équipement	100	3.700	4.000	4.520	4.500	16.800
Etudes	280	200	300	-	500	1.280
<b>Total</b>	<b>680</b>	<b>7.000</b>	<b>7.000</b>	<b>6.620</b>	<b>6.600</b>	<b>27.900</b>

### Entreprises publiques et secteur privé opérant dans le domaine de la Marine Marchande

En 1000 DH

Département	2000	2001	2002	2003	2004	Total 2000-

						<b>2004</b>
<b>COMANAV</b>	-	100.000	117.800	88.200	-	306.000
<b>MARPHOCEAN</b>	-	136.800	324.900	395.352	109.782	966.834
<b>Secteur privé</b>	154.800	-	-	182.880	342.000	679.680
<b>Total</b>	<b>154.800</b>	<b>236.800</b>	<b>442.700</b>	<b>666.432</b>	<b>451.782</b>	<b>1.952.514</b>

## **5-6- Les équipements administratifs, les études et la formation**

### **5-6-1- La situation**

Sur le plan administratif, plusieurs structures ont été créées au cours de la période 1994-98. Il s'agit des délégations provinciales d'Es-smara, de Taroudant et de Khénifra, de la Direction de la Sécurité routière et de la Direction des Transports Routiers en remplacement de la Direction des Transports Terrestres. Cette période a été marquée également par la création d'une Division chargée de la Sécurité Aéronautique (au sein de la Direction de l'Aéronautique Civile) et le rattachement de la Direction de la Marine Marchande et de l'Institut Supérieur d'Etudes Maritimes au Ministère du Transport et de la Marine Marchande.

Dans le domaine de la formation, le Ministère du Transport et de la Marine Marchande a organisé, en collaboration avec l'ONT, le département de la Formation Professionnelle, le CNPAC, l'OFPPPT et les transporteurs, une opération pilote de formation insertion qui a concerné plus de 100 conducteurs professionnels.

Une autre opération de promotion de l'emploi a été organisée par le Ministère, durant l'été 1998, au profit de 187 jeunes, en vue de leur insertion en tant qu'agents de visite

technique des véhicules automobiles dans les différents centres de visite technique.

En outre, le Ministère du Transport et de la Marine Marchande a organisé plusieurs opérations de formation continue, dans le but de relever le niveau des compétences de son personnel et lui permettre de s'adapter aux exigences de performance et d'efficacité.

Par ailleurs, des programmes de formation importants ont été réalisés au niveau de l'Institut Supérieur d'Etudes Maritimes et du centre de formation des contrôleurs de la circulation aérienne.

Dans le domaine de la planification et des études de transport, le Département du Transport et de la Marine Marchande a réalisé, durant la période 1994-1998, une étude sur le système de transport en milieu rural. Cette étude s'inscrit dans le cadre des efforts déployés pour l'amélioration des conditions de vie des populations rurales. La réalisation de cette étude a permis de dresser un diagnostic de la situation du système de transport en milieu rural, notamment l'évaluation de l'expérience entreprise par le Ministère en matière de transport mixte, et d'établir un plan d'action à même d'améliorer le système de transport en milieu rural.

De même, le Ministère mène, actuellement, deux autres études importantes, l'une vise la constitution d'une banque de données pour le secteur des transports et la mise en place d'un centre de documentation, et l'autre concerne le Plan Directeur Informatique du Ministère du Transport et de la Marine Marchande. Ces deux études s'inscrivent dans le cadre de la stratégie visant la mise en place, à moyen terme, d'un système d'information performant qui permettra l'amélioration des capacités du Ministère en matière d'analyse, de planification et de suivi de l'activité des transports.

### **5-6-2- Les orientations et les objectifs**

L'activité des transports connaît actuellement des réformes structurelles importantes qui s'inscrivent dans le cadre de la politique de libéralisation et de la mise à niveau de ce secteur.

En vue d'accompagner ces réformes, il est nécessaire de moderniser les méthodes de travail et de gestion au sein du Ministère, réorganiser les structures administratives, valoriser les ressources humaines et améliorer les méthodes de planification et de coordination entre les différents modes de transport.

Dans cette optique, des efforts seront entrepris en vue du renforcement des mécanismes de coordination, entre les différentes directions du Ministère, et entre ce dernier et les

établissements publics et les autres organisations professionnelles concernées par l'activité du transport. Des efforts seront également nécessaires en vue de renforcer les fonctions de planification, de programmation et d'orientation de l'activité générale du département et de promouvoir une politique de communication au sein du secteur des transports.

Ce département oeuvrera enfin, à consolider le processus de décentralisation et à développer les opérations de formation continue, notamment dans le domaine de la sécurité des transports.

### **5-6-3- Le programme d'action**

- **Les affaires administratives**

Le plan d'action intégré qui sera mis en œuvre portera sur:

- Le renforcement de la capacité d'accueil des services centraux et régionaux à travers la construction et l'équipement de nouveaux sièges de délégations et des services rattachés ainsi que l'achat des terrains nécessaires pour ces constructions ;
- La restauration et la réparation des bâtiments administratifs du Ministère;

- L'acquisition d'équipements informatiques, de communication, de matériels de bureau et de moyens de transport .

La réalisation de ce programme d'action nécessite une enveloppe budgétaire de 52 Millions de DH.

**\* La formation professionnelle**

Dans le but d'assurer la réalisation des objectifs retenus dans le domaine de la formation professionnelle, le Ministère du Transport et de la Marine Marchande a programmé les opérations suivantes :

- La poursuite de la mise en œuvre du programme de formation continue dans le but de valoriser le potentiel humain et de l'adapter aux mutations du secteur;

- La transformation du Centre de Formation des Techniciens de l'Aéronautique Civile et de la Météorologie (CFTACM) en centre de formation dans le domaine des transports routiers de voyageurs et de marchandises;

- La création de trois centres d'accueil à Agadir, Tanger et Nador destinés à la formation continue du personnel au niveau local;

- L'organisation de séminaires et de stages de formation au profit de l'ensemble des cadres et techniciens exerçant dans le domaine de l'aéronautique civile, afin de garantir un haut niveau de qualification et de technicité de ce personnel ;

- La poursuite de l'assistance technique, de la formation et des stages au profit du personnel appelé à gérer le système d'information du Ministère.

L'enveloppe budgétaire prévue pour la concrétisation de ces opérations s'élève à 27 Millions de DH.

Le Ministère du transport procédera, également, à la modernisation des installations de l'Institut Supérieur des Etudes Maritimes (ISEM) pour un coût de 34,19 Millions de DH.

En plus de ce programme, les établissements sous tutelle de ce département (ONT, CNPAC, ONDA) prévoient d'organiser, en partenariat avec l'Administration et le secteur privé, d'autres opérations dans le domaine de la formation. Ces opérations ont été citées précédemment dans les parties présentant les programmes de ces établissements.

#### **\* Coordination et planification des transports**

Dans ce domaine, il est prévu de réaliser les opérations suivantes:

- L'aménagement de la bibliothèque du Ministère en centre de documentation ;

- La réalisation d'une étude pour l'élaboration et la mise en exploitation des applications informatiques recommandées par l'étude du plan directeur informatique du Ministère en cours de réalisation ;

- La mise en place d'un Observatoire National des Transports ;

- L'équipement en matériel informatique, en logiciels, en documents et en matériels techniques nécessaires au fonctionnement du système d'information du Ministère ;

- La mise en place d'un réseau d'accès à l'Internet-Intranet au sein du Ministère.

La réalisation de ce programme d'action nécessite une enveloppe budgétaire de 7,82 Millions de Dirhams.

**Programme d'investissement dans le domaine  
des équipements administratifs, des études  
et de la formation**

(En 1000 DH)

<b>Période</b>	<b>de juillet à décem bre 2000</b>	<b>2001</b>	<b>2002</b>	<b>2003</b>	<b>2004</b>	<b>Total de juillet 2000 à décemb re 2004</b>
<b>Rubriques</b>						
<b>Equipements administratifs</b>	3.640	8.58 0	13.78 0	13.10 0	12.9 00	<b>52.000</b>
<b>Formation (*) :</b>	12.600	14.1 00	15.82 0	9.975	8.69 5	<b>61.190</b>
. Direction de la formation professionnelle	500	6.80 0	6.900	6.305	6.49 5	27.000
. Modernisation des installations de l'ISEM	12.100	7.30 0	8.920	3.670	2.20 0	34.190
<b>Planification, études et coordination des transports</b>	400	2.00 0	2.220	1.345	1.85 5	<b>7.820</b>
<b>TOTAL</b>	<b>16.640</b>	<b>24.6 80</b>	<b>31.82 0</b>	<b>24.42 0</b>	<b>23.4 50</b>	<b>121.010</b>

(\*) y compris le programme de modernisation des installations de l'ISEM



**Programme d'investissement du Ministère  
du Transport et de la Marine Marchande  
(Budget de l'Etat et SEGMA)**

(En 1000 DH)

<b>Période</b>	<b>de juillet à décembre 2000</b>	<b>2001</b>	<b>2002</b>	<b>2003</b>	<b>2004</b>	<b>Total de juillet 2000 à décembre 2004</b>
<b>Rubriques</b>						
<b>A-Budget de l'Etat</b>						
<b>1-Noyau dur</b>						
<b>1.1- Directions centrales</b>						
-Transports Routiers (DTR)	1.430	5.270	5.200	5.075	4.500	<b>21.475</b>
-Transports Aériens :						
.DAC	750	1.500	1.800	1.555	1.100	<b>6.705</b>
.DBA	600	14.750	10.000	7.900	7.250	<b>40.500</b>
-Marine Marchande (DMM)	680	7.000	7.000	6.620	6.600	<b>27.900</b>
-Planification et Coordination	400	2.000	2.220	1.345	1.855	<b>7.820</b>

<b>Période</b>	<b>de juillet à décembre 2000</b>	<b>2001</b>	<b>2002</b>	<b>2003</b>	<b>2004</b>	<b>Total de juillet 2000 à décembre 2004</b>
<b>Rubriques des Transports (DEPCT) -Formation Professionnelle (DFP)</b>	500	6.800	6.900	6.305	6.495	<b>27.000</b>
<b>-Gestion Administrative (DAA)</b>	3.640	8.580	13.780	13.100	12.900	<b>52.000</b>
<b>Sous total (directions centrales)</b>	<b>8.000</b>	<b>45.900</b>	<b>46.900</b>	<b>41.900</b>	<b>40.700</b>	<b>183.400</b>

<b>1.2- Subventions de l'Etat</b>						
.ONCF	350.000					<b>350.000</b>
.CNPAC	1.500	3.000	3.000	3.000	3.000	<b>13.500</b>
.ISEM	500	1.000	1.000	1.000	1.000	<b>4.500</b>
<b>Sous total (subventions)</b>	<b>352.000</b>	<b>4.000</b>	<b>4.000</b>	<b>4.000</b>	<b>4.000</b>	<b>368.000</b>

<b>Total Noyau dur</b>	<b>360.000</b>	<b>49.900</b>	<b>50.900</b>	<b>45.900</b>	<b>44.700</b>	<b>551.400</b>
<b>2- Banque de projets</b>						
-Extension du service EGNOS	0	4.000	3.200	0	0	7.200
-Achat de terrains (aéroport d'Agadir Inezgane)	0	30.000	30.000	30.000	45.000	135.000
-Transfert de l'aéroport de Safi	0	0	20.000	60.000	60.000	140.000
-Transfert de l'aéroport d'El Jadida	0	0	10.000	50.000	70.000	130.000
<b>Total banque de projets</b>	<b>0</b>	<b>34.000</b>	<b>63.200</b>	<b>140.000</b>	<b>175.000</b>	<b>412.200</b>
<b>B-SEGMA</b>						
-DSTR	40.690	99.700	101.200	106.700	107.275	455.565
-ISEM	12.100	7.300	8.920	3.670	2.200	34.190
<b>Total SEGMA</b>	<b>52.790</b>	<b>107.000</b>	<b>110.120</b>	<b>110.370</b>	<b>109.475</b>	<b>489.755</b>

Ainsi, les crédits d'équipement au titre des cinq lois de finances couvertes par le Plan s'élèvent à 551,4 millions de DH dont 350 millions de DH au titre de la subvention de l'Etat à l'ONCF.

En tenant compte du premier semestre de l'année 2000 qui s'inscrit dans le cadre de la loi de finances 1999-2000, l'enveloppe globale pour les cinq années civiles de la période 2000-2004 peut être estimée à 909,15 millions de DH dont 700 millions de DH représentent la subvention à l'ONCF au titre de l'année 2000, conformément aux dispositions du contrat-plan conclu entre ce dernier et l'Etat en 1996.

## Programme d'investissement des Etablissements Publics

(En 1000 DH)

tablissements	2000	2001	2002	2003	2004	Total 2000- 2004
Office National des Transports (NT)	63.700	48.000	30.000	5.000	16.800	<b>163.5</b>
Comité National Prévention des Accidents	28.900	32.200	30.150	30.450	31.550	<b>153.2</b>
Office National des Chemins de Fer (ONCF)	2.332.392	1.219.613	1.173.317	1.428.855	522.789	<b>6.676.9</b>
Office National des Aéroports (NDA)	632.180	441.481	324.770	315.190	183.600	<b>1.897.2</b>
Royal Air Maroc (RAM)	1.430.517	204.332	953.148	1.167.180	1.093.200	<b>4.848.3</b>
MANAV		100.000	117.800	88.200		<b>306.0</b>
ARPHOCEAN		136.800	324.900	395.352	109.782	<b>966.8</b>
<b>TOTAL</b>	<b>4.487.689</b>	<b>2.182.426</b>	<b>2.954.085</b>	<b>3.430.227</b>	<b>1.957.721</b>	<b>15.012.1</b>
dont : . conventions de	704.000	4.000	4.000	4.000	4.000	<b>720.0</b>
cofinancement	3.783.689	2.178.426	2.950.085	3.426.227	1.953.721	<b>14.292.1</b>



## **6- L'INFORMATION ET LA COMMUNICATION**

### **6-1- La situation**

#### **6-1-1- Les infrastructures et les moyens de production**

##### **A- La Radiodiffusion et Télévision Marocaine (RTM)**

Les infrastructures de la RTM ont connu depuis plusieurs années, une détérioration continue, laquelle a été à l'origine de nombreuses difficultés pour la radiodiffusion sur les ondes longues et moyennes. L'absence d'émetteurs de télévision de secours dans plusieurs centres stratégiques aggrave, également, la situation des émissions télévisées. Cette situation a entraîné des coupures fréquentes ou permanentes sur les ondes longues et, également, l'arrêt définitif de plusieurs composantes du réseau de diffusion. De ce fait, si les mesures nécessaires ne sont pas prises, on devra s'attendre à une réduction de la superficie nationale couverte et à l'élargissement des zones d'ombre. Les indicateurs suivants donnent un aperçu sur l'état actuel du réseau :

**Le réseau de transmission** est composé de :

- 65 relais terrestres qui totalisent une longueur d'environ 1300 km,

- 22 stations terriennes de télécommunication par satellite.

Le réseau terrestre de transmission se caractérise également par le fait que les équipements sont tous de technologie analogique, 38% des équipements sont à l'arrêt et 62% sont en service depuis 15 à 20 ans.

Le réseau de transmission par satellite est relativement neuf et seulement, trois stations, sur les 22 existantes, nécessitent un renouvellement.

**Le réseau de la diffusion Radio** se compose également d'équipements anciens de technologie analogique. Les données suivantes reflètent l'état actuel de ce réseau :

- 38% de ces équipements sont en panne pour cause d'absence de pièces de rechange dans les marchés internationaux et 62% ont une moyenne d'âge de 15 à 20 ans.

- Le nombre des émetteurs radios sur les ondes moyennes est de 37 dont 13 sont en panne, en raison de leur obsolescence et du manque des pièces de rechange. Les 24 autres émetteurs sont en fonction mais 10 ont plus de 25 ans, 10 ont un âge compris entre 15 et 25 ans, et 4 ont un âge compris entre 10 et 15 ans. 42% des émetteurs sont donc hors service.

- Pour ce qui est des émetteurs radios par modulation de fréquences, ils sont relativement neufs, mais 5 centres ne disposent pas d'émetteurs de secours. Il s'agit de Rabat, Casablanca, Marrakech, Tanger et Zerhoun (Meknès et Fès).

- Pour la diffusion sur les ondes courtes, elle est pratiquement en état d'arrêt.

### **Le réseau de diffusion T.V.**

Le réseau de diffusion TV se compose de 46 centres émetteurs et de 66 centres réémetteurs.

S'agissant des émetteurs, la situation se présente comme suit:

- 11 émetteurs , soit 24% ,sont en service depuis plus de 15 ans.

- 14 émetteurs, soit 30% , sont en service depuis 10 à 15 ans.

- 16 émetteurs ,soit 35% , sont en service depuis 5 à 10 ans.

- 5 émetteurs , soit 11% , sont en service depuis moins de 5 ans.

Il y a lieu d'indiquer également que durant les 5 dernières années, les contraintes budgétaires n'ont permis le renouvellement que de 11% des équipements.

D'autre part, dix centres ne sont pas dotés d'émetteurs de secours. La panne d'un émetteur entraîne la coupure totale des émissions sur les villes et les régions desservies.

Toutes ces carences techniques ont limité les taux de couverture radio et télévision.

Ainsi, la couverture radio au niveau de la population se répartit comme suit :

<b>Chaînes</b>	<b>Ondes longues</b>	<b>Ondes moyennes</b>	<b>F.M</b>
Nationale	95%	84%	46,6%
Dialectes		50%	6%
Internationale		35%	46%

Source R.T.M

Quant aux émissions de télévision, elles atteignent environ 88% de la population .

Les contraintes budgétaires ainsi que le faible niveau des recettes sont à l'origine de cette dégradation des équipements.

Par ailleurs, la RTM diffuse, depuis mars 1993, ses programmes radio & TV via le satellite EUTELSAT, à destination des pays de l'Europe, du Moyen Orient et de l'Afrique du Nord.

Le tableau ci-dessous donne l'évolution du budget et des recettes de la R.T.M de 1993 à 1997/1998 :

(En 1000DH)

<b>Rubriques</b>	<b>1995</b>	<b>1<sup>er</sup> Semest 96</b>	<b>1996/97</b>	<b>1997/98</b>	<b>1998/1999</b>	<b>1999/2000</b>
Recettes	414.578	203.201	597.811	531.556	531.253	534.786
1-Contribution	110.000	55.000	201.811	100.000	100.000	100.000
2-TPPAN	-	-	276.000	196.000	196.000	196.000
3-Excédent des recettes du SAP	100.000 20.000	50.000 10.000	100.000 20.000	95.000 20.000	95.000 20.000	95.000 20.000
4-Recettes diverses et accidentelles	184.578	88.201	-	120.556	120.253	123.786
5-Subvention du Budget général pour la couverture du déficit d'exploitation						
Budget	456.680	219.301	630.011	563.756	563.453	606.686
1-Budget de fonctionnement	414.578 42.102	203.201 16.100	597.811 32.200	531.556 32.200	531.253 32.200	543.786 71.900
2-Budget d'investissement						

Source R.T.M

\*TPPAN :Taxe

de

promotion du paysage audiovisuel national

## **B- Le Centre Cinématographique Marocain (CCM)**

Le Centre Cinématographique Marocain connaît actuellement une carence manifeste en accessoires et matériels nécessaires à la production cinématographique, à l'entretien et à la conservation des documents cinématographiques. Cette situation constitue une entrave à l'activité du centre.

## **C – Le journal et l'imprimerie Al-Anbaa**

Au début de 1998, un nouveau siège a été construit pour recevoir un établissement de presse écrite de haut niveau, mais le manque d'équipements informatiques et de matériel d'imprimerie, ainsi que les méthodes d'impression utilisées actuellement représentent un handicap pour l'amélioration de la qualité d'impression du journal.

## **D- L'Agence Maghreb Arabe Presse (MAP)**

De par sa production en information et sa diffusion à l'échelle nationale et internationale, l'Agence Maghreb Arabe Presse est considérée comme le pivot de l'information au Maroc. Cependant, dans l'exercice de ses attributions, cette agence connaît quelques difficultés parmi lesquelles on peut citer :

- Sur le plan technique, l'Agence utilise encore la technique télégraphique qui est une technique dépassée et

coûteuse. Pour pallier cette carence, l'Agence prévoit de recourir à l'utilisation des canaux satellite et au réseau internet. Par ailleurs, l'autocommutateur analogique utilisé actuellement par la MAP pose également beaucoup de problèmes liées à la lenteur du système.

- Sur le plan informatique, la conception actuelle basée sur le multimédia nécessite l'acquisition d'équipements techniques modernes .

- Dans le domaine de la rédaction, l'absence de bureaux internationaux dans plusieurs points du globe constituent un obstacle surmonter.

Le tableau suivant donne l'évolution du chiffre d'affaires de la M.A.P de 1993 à 1998:

<b>Années</b>	<b>Chiffres d'affaires</b>	<b>Evolution en %</b>
1993	12.838.103	
1994	13.226.709	3,02
1995	15.287.086	15,57
1 <sup>er</sup> Semestre 96	7.267.224	2,84
1996/1997	15.868.809	1,86
1997/1998	15.748.369	-0,75

Source M.A.P

De même, le tableau ci-après donne l'évolution du budget de la M.A.P de 1997/1998 à 1998/1999:

(En 1000DH)

<b>Rubriques</b>	<b>1997/98</b>	<b>1998/99</b>
Budget de Fonctionnement	102.165	104.385
Budget d'Investissement	3.500	3.500
<b>Total</b>	<b>105.665</b>	<b>107.885</b>

### **6-1-2- La formation des cadres**

En 1969, l'Etat a créé un centre de formation de journalistes pour les mettre à la disposition des médias nationaux . Depuis , le contexte a beaucoup évolué . Dans le cadre de l'adaptation du métier de journaliste aux nouvelles données technologiques, l'Institut Supérieur de l'Information et de la Communication entreprend un programme de restructuration qui portera sur les axes suivants :

- L'introduction de nouvelles matières informatiques;
- Le renforcement de la formation professionnelle appliquée;
- La création de nouvelles options, telles que la communication institutionnelle et le multimédia ;
- La création d'un nouveau département chargé essentiellement de la formation continue ;

- La formation de cadres spécialisés dans le domaine de la gestion des entreprises exerçant dans le domaine de l'information ;

- Le projet de formation des cadres dans les domaines artistiques et techniques et techno-artistiques.

### **6-1-3- La production**

Selon des études récentes, 35% des téléspectateurs choisissent les chaînes internationales étrangères, 25% choisissent la 1<sup>ère</sup> chaîne (RTM) et 40% choisissent la 2<sup>ème</sup> chaîne internationale (2M). Ceci est dû essentiellement à la rareté d'une production locale de qualité. Cette situation s'est accentuée par le grand décalage entre les crédits transférés (145 millions de DH) aux deux chaînes en provenance du fonds de la promotion du paysage audiovisuel et le montant prévu pour ce fonds par les lois de finances, lequel montant s'élève à 400 millions de DH environ . A ces carences s'ajoute l'absence d'une stratégie commerciale et d'un cadre réglementaire régissant le domaine de la publicité ,ce qui entrave l'amélioration de la qualité de la production nationale .

Pour ce qui est de l'activité cinématographique, elle demeure très modeste . La production ne dépasse pas 3 films par an, contre l'importation de 300 films annuellement. Cette situation est due essentiellement à l'insuffisance des crédits du

fonds d'aide à la production cinématographique qui sont de 10. Millions de DH par an.

Quant à l'Agence Maghreb Arabe Presse , acteur principal dans le domaine de l'information au Maroc, sa contribution grâce à ses recettes propres à la couverture de son budget, ne dépasse pas 20%. Ceci est dû , d'une part , à la gratuité des services rendus aux journaux nationaux, et d'autre part, à l'annulation de nombreux abonnements des administrations publiques. Pour remédier à cette situation, les pouvoirs publics ont adopté une approche de partenariat entre l'Etat et l'Agence qui devrait permettre à cette dernière d'améliorer ses comptes financiers .

#### **6-1-4- Le soutien à la presse nationale**

La presse nationale bénéficie annuellement d'un don royal de 10 millions de Dirhams et d'un montant de 10 millions de Dirhams de soutien pour subventionner l'achat de papier, les frais de téléphone et le transport à l'étranger. Quant à la distribution des journaux nationaux à l'étranger , elle reste faible, malgré l'aide dont elle bénéficie qui s'élève à 500 mille DH.

Depuis les années quatre-vingts, la presse écrite a, en effet , connu une évolution manifeste, passant de 155 publications en 1985 à 828 en 1997. Il est prévu que la société Press AL-Maghrib se chargera de publier trois quotidiens dans

les Pays-Bas et la société EST-Mat se chargera de publier deux quotidiens aux Emirats Arabes Unies . Actuellement la distribution en France est limitée à six quotidiens.

## **6-2- Les orientations et les objectifs**

Les projets programmés par le département de la Communication s'inscrivent dans le cadre d'une vision globale, visant à préserver les acquis nationaux et à participer à l'œuvre de développement. Dans ce contexte , les orientations retenues au Plan s'articulent autour des axes suivants :

- La création d'un conseil supérieur de l'information et de la communication ;
- La restructuration de certains établissements publics d'information (R.T.M, Service Autonome de Publicité, Bureau Marocain des Droits d'Auteurs) ;
- La mise en place de nouveaux mécanismes pour l'organisation du paysage national de communication ;
- Le renforcement de l'autonomie des services de la R.T.M, par la création d'établissements publics gérés de manière autonome ;
- L'incitation des départements ministériels à financer des programmes d'information et de communication ;
- La révision des textes réglementaires ;

- La mise en place des infrastructures techniques pour la couverture des zones qui ne captent pas les programmes de la première chaîne de Télévision et les ondes de la radio nationale. Quant à la deuxième chaîne de Télévision ( 2M ) la couverture se fera de manière progressive.

### **6-3- Le programme d'action**

Pour concrétiser l'ensemble des objectifs assignés au département de la Communication, un crédit de 1174,1 millions de DH est prévu pour le développement du secteur durant la période du Plan. Ce crédit est destiné à la réalisation des projets suivants :

#### **6-3-1- Les services centraux du Ministère**

Le montant réservé à ces services s'élève à 56 millions de DH (dont 4,3 millions DH au profit du Journal EL ANBAA). Il servira à la réalisation des projets suivants :

- L'informatisation des services du ministère ;
- L'extension du siège du journal et de l'Imprimerie AL ANBAA pour y transférer certains services du ministère ;
- La création d'un centre multimédia ;
- La création d'un observatoire des médias ;
- La construction d'un complexe d'estivage ;
- L'achat de matériel roulant .

### **6-3-2- La Radiodiffusion et Télévision Marocaine (R.T.M)**

Le montant des investissements accordés à la R.T.M s'élève à 1023 ,68 millions de Dirhams. Cette enveloppe permettra la réalisation du programme suivant:

Direction des affaires générales :

Les crédits alloués à cette Direction serviront à financer trois projets :

- L'extension du siège de la RTM à Rabat ;
- La rénovation de l'installation électrique de la RTM à Rabat ;
- L'acquisition de véhicules.

Direction de la Radio

Les crédits retenus serviront à la réalisation des projets suivants :

- La construction d'un nouveau siège pour Radio Laâyoune ;
- L'acquisition de 12 véhicules équipés pour les reportages ;

- L'automatisation du système de production et de diffusion ;
- L'informatisation de la Radio centrale et des Radios régionales ;
- La conservation du patrimoine sonore de la Radio Marocaine sur de nouveaux supports techniques (DAT-CD).
- La construction d'un nouveau siège pour Radio Tanger.

#### Direction de la Télévision

Les crédits accordés à cette direction seront consacrés au renouvellement des moyens de production afin de permettre à la Télévision nationale de disposer des infrastructures et des moyens techniques nécessaires. Parmi ces opérations, on peut citer :

- La rénovation du centre TV de Ain chock ;
- La diffusion du programme national TV ;
- L'acquisition du matériel numérique pour la production et la diffusion ;
- Le renouvellement de l'installation électrique des studios centraux de la télévision.

## Direction de la Télédiffusion

Les crédits prévus serviront à la réalisation des projets suivants :

Le renouvellement du réseau de transmission terrestre ;

Le renouvellement des équipements Radio en O.L et O.M. dans treize centres;

L'acquisition des stations terriennes de reportage direct ;

La sécurisation de 8 émetteurs F.M. desservant les principales villes du Royaume ;

L'acquisition de 15 émetteurs Radio F.M ;

Le renouvellement des équipements vétustes de diffusion T.V dans 13 centres;

La sécurisation des émetteurs de télévision par l'acquisition d'un équipement de secours pour 11 centres de diffusion ;

La desserte de la couverture des zones d'ombre par la réalisation de 125 centres de réémission dans différentes régions du Royaume;

L'achat de groupes électrogènes, le remplacement de transformateurs M.T. et le renouvellement des installations solaires;

L'aménagement des pistes;

Les travaux de génie civil;

Le renouvellement des pylônes.

### **6-3-3- L'Agence Maghreb Arabe Presse**

Les crédits alloués à l'Agence, s'élèvent à 27,98 millions de Dirhams. Ils serviront à la réalisation des projets suivants :

- L'acquisition d'un système de diffusion pour relier le siège au Bureau régional de Casablanca ;

- L'informatisation du système rédactionnel ;

- La diffusion de l'information de l'Agence, à l'aide du réseau intranet, et l'extension de cette diffusion à l'ensemble des clients par le réseau extranet ;

- La réalisation du projet de banque de données, de documents de presse et d'actualité et sa mise à la disposition des journalistes et des clients de la MAP;

- L'extension du réseau informatique local, pour permettre à l'Agence un meilleur usage de l'ensemble des

systèmes informatiques en vigueur, ainsi que son ouverture sur le réseau mondial et la modernisation du réseau interne (précablage) ;

- L'amélioration de la qualité des services administratifs et financiers par l'acquisition de l'outil informatique ;

- La diffusion directe des informations par satellite ;

- L'informatisation des bureaux régionaux et internationaux ;

- La poursuite de l'extension du réseau de la M.A.P en vue de réduire le coût des liaisons, pour une meilleure rentabilité et une couverture totale de l'ensemble des régions ;

- La renouvellement de l'autocommutateur de l'Agence pour permettre sa compatibilité avec le réseau RNIS ;

- L'équipement et l'aménagement des bureaux régionaux et internationaux ;

- L'acquisition de véhicules pour le transport du personnel ;

- L'équipement de l'imprimerie de l'Agence ;

- Le renouvellement des équipements audiovisuels.

#### **6-3-4-Le Centre Cinématographique Marocain**

Le montant des crédits accordés au C.C.M s'élève à 52,76 millions de Dirhams . Ces crédits serviront à la réalisation des projets suivants :

- L'acquisition de nouveau matériels de tournage de films ;
- L'acquisition de matériel de laboratoire, de traitement et de conservation des films, et l'équipement d'un studio de tournage de films et de la salle de cinéma «7èmes Art»;
- L'acquisition de documents filmés ;
- L'achat des droits d'exploitation de films ;
- L'acquisition du matériel roulant et du matériel informatique ;
- La récupération des Archives nationales ;

#### **6-3-5- Le Journal et l'Imprimerie Al Anbaa**

Les crédits retenus pour le journal et l'Imprimerie Al Anbaa s'élèvent à 4,32 millions de Dirhams. Ils serviront à financer les projets suivants :

- L'acquisition de matériel d'imprimerie pour permettre l'usage des couleurs à la première et dernière pages ;

- L'acquisition de matériel informatique ;

### **6-3-6- L'Institut Supérieur de l'Information et de la Communication (ISIC)**

Les crédits retenus pour l'ISIC s'élèvent à 13,66 millions de Dirhams. Ils serviront à financer les projets suivants :

- L'extension et l'équipement des locaux de l'Institut ;

- L'implantation d'une médiathèque, l'acquisition du matériel audiovisuel et du matériel de reportage et de post-production ;

- La création d'une filière multimédia.

**Répartition des crédits accordés au secteur de la  
Communication**

(En 1000 DH)

<b>Rubriques</b>	<b>1/7 au 31/12/20 00</b>	<b>2001</b>	<b>2002</b>	<b>2002</b>	<b>2004</b>	<b>Total des crédits ouverts du 1/7/2000 au 31/12/2004</b>
<b>SERVICES CENTRAU X+ ANBAA</b>	4.000	7.000	12.000	16.000	17.000	56000
<b>RTM</b>	58.000	168.900	234.100	270.533	292.154	1.023.687
<b>MAP</b>	3.500	7.000	7.000	4.793	5.694	27.987
<b>CCM</b>	2.500	7.000	11.000	14.300	17.962	52.762
<b>ISIC</b>	1.000	3.000	4.000	3.074	2.590	13.664
<b>TOTAL</b>	<b>69.000</b>	<b>192.900</b>	<b>268.100</b>	<b>308.700</b>	<b>335.400</b>	<b>1.174.100</b>

Ainsi, les crédits d'équipements relatifs aux cinq cycles budgétaires recouvrant la période du Plan atteindront 1.174,1 millions de DH. Par ailleurs, si l'on tient compte des crédits relatifs au deuxième semestre de l'année budgétaire 1999-2000, les crédits ouverts pour les cinq années civiles 2000 à 2004 atteindront environ 1.216 millions de DH.

#### **6-4- Les réformes et les mesures**

La réalisation de ce programme, nécessitera la prise de plusieurs réformes et mesures d'accompagnement portant essentiellement sur l'élaboration et la mise en application de projets de lois concernant :

- Les droits d'auteurs et les droits assimilés ;
- La restructuration du Bureau Marocain des Droits d'Auteurs
- La réglementation de la publicité ;
- La restructuration du département de la Communication ;
- La restructuration de la RTM ;
- La modification du dahir portant code de la presse au Maroc ;
- L'instauration d'une loi sur l'industrie cinématographique et son décret d'application ;

- La création du Conseil Supérieur de l'Information et de la Communication ;
- La modification du statut des journalistes professionnels ;
- Modification de la loi instituant l'Agence Maghreb Arabe Presse .

Le programme d'action prévu, pour la période du Plan, ainsi que les mesures qui l'accompagnent contribueront à la modernisation du secteur de la communication et à l'amélioration des équipements techniques par l'adoption de nouvelles technologies. Ils devront, également, permettre au secteur de la communication d'évoluer dans un cadre juridique adapté aux changements rapides que connaît le secteur au niveau de son mode de gestion et de la diversification de ses ressources potentielles .

## **7- LA POSTE ET LES TECHNOLOGIES DE L'INFORMATION**

### **7-1- La situation**

Le secteur de la Poste et des Technologies de l'Information a connu, au cours des dernières années, de profondes mutations qui se sont matérialisées par une restructuration complète du secteur et par la création des institutions suivantes:

- l'Agence Nationale de Réglementation des Télécommunications (ANRT), établissement public chargé de la préparation des études et des actes réglementaires relatifs au secteur des télécommunications, ainsi que du contrôle du respect de cette réglementation ;

- Barid Al Maghrib (BAM), établissement public chargé de la gestion de la poste et des services financiers postaux ;

- Itissalat Al Maghrib (IAM), société anonyme chargée de l'exploitation des réseaux et services des télécommunications.

L'Administration chargée de la Poste et des Technologies de l'Information a également été restructurée. Ce département a pour mission la mise en place d'une stratégie nationale globale et intégrée pour le développement de ce secteur, basée sur une

approche participative avec des partenaires privilégiés, tels que les Collectivités Locales et les associations professionnelles.

Ce cadre institutionnel nouveau a contribué à la création d'un climat propice pour le développement de la concurrence et l'encouragement de l'initiative privée, aussi bien au niveau de la poste qu'au niveau du secteur des technologies de l'information.

### **7-1-1- Le secteur des Technologies de l'Info-rmation**

#### **Les infrastructures :**

Un important effort a été réalisé durant ces dernières années pour étendre et moderniser le réseau national des télécommunications. La capacité des réseaux de transmission est passée de 4000 circuits en 1987 à 475.000, en 1999. L'utilisation de la technologie des fibres optiques (plus de 4000 km de fibres optiques à haut débit ont été installés), a permis la numérisation quasi-totale des systèmes de transmission et de commutation et la mise en place de nouveaux réseaux (GSM, Radiomessagerie, Maghripac, Marnis).

Le réseau public des télécommunications comptait 1,474 millions de lignes principales à fin 1999, soit une densité moyenne de 5,07%, (5 lignes pour 100 habitants) avec une densité urbaine de 8,95% et une densité rurale de 0,55%.

Les télécommunications rurales ont néanmoins connu un développement intéressant. On dénombre actuellement 70.000 lignes téléphoniques principales desservant 1.827 localités, incluant l'ensemble des chefs lieux des communes. Le nombre de communes rurales automatisées a atteint 1.058 en 1998.

De même, le développement de la téléphonie publique a permis la mise en place de 39.000 cabines publiques à fin 1999, dont 88% sont gérées par des promoteurs privés. Quant aux réseaux de radiotéléphonie mobile, ils comptent à la même date environ 370.000 abonnés.

Introduit en novembre 1995, l'Internet connaît un développement lent mais soutenu; 100 fournisseurs de service Internet desservent, quatre ans après, environ 50.000 usagers concentrées essentiellement à Casablanca et Rabat.

Quant au marché informatique, il a connu à partir de 1991 un décollage résultant , d'une part ,de la baisse des prix des produits et d'autre part ,de la réduction des droits d'importation qui sont passés au premier Janvier 1996 à 17,5% au lieu de 42,5% auparavant. Le parc des ordinateurs personnels est estimé, à fin 1999, à 260.000 unités.

### **La formation des techniciens et des cadres :**

Les lauréats de l'ensemble des établissements supérieurs s'élèvent à environ 2050 et se répartissent comme suit:

- |                              |                |
|------------------------------|----------------|
| - Les établissements publics | 1050 lauréats  |
| - Les écoles privées         | 1.000 lauréats |

L'Office de la Formation Professionnelle et de la Promotion du Travail forme annuellement 400 techniciens spécialisés en systèmes d'information et 130 en informatique et bureautique; cependant le côté pratique du cursus de formation n'excède pas 20 à 30%.

### **Les difficultés du secteur :**

Le secteur des technologies de l'information connaît des changements rapides et nécessite de grands investissements pour évoluer au rythme de développement requis.

Au niveau des équipements, le réseau public des télécommunications reste très limité, surtout en milieu rural ; la densité téléphonique rurale (le nombre de poste pour 100 habitants) ne dépasse pas 0,55%

Concernant les investissements dans le secteur, la taille encore réduite des entreprises nationales spécialisées dans le domaine de la monétique, le traitement informatique des documents ou la production de logiciels, constitue un handicap sérieux à leur développement, même si celles-ci disposent d'un potentiel humain hautement expérimenté. Leur part dans le marché national de l'informatique reste encore très faible.

Le secteur de l'enseignement et de la formation se trouve également confronté à plusieurs problèmes dont notamment :

- L'évolution rapide des technologies nécessitant des investissements importants;

- L'insuffisance des équipements de laboratoires et d'ateliers exigeant un investissement soutenu pour leur renouvellement et leur extension. Cette situation ne permet pas de promouvoir la recherche pourtant vitale pour ce secteur de pointe.

### **7-1-2- La poste et les services financiers postaux**

La poste a engagé, durant les cinq dernières années, un important programme de modernisation qui a permis une amélioration indéniable des performances du secteur. Le chiffre d'affaires est passé de 531,5 millions de DH en 1994 à 968,2 millions de DH en 1999, soit une augmentation de 82%.

#### **L'activité des services postaux :**

Comme le montre le tableau ci-dessous, les principaux indicateurs postaux ont enregistré, durant la période 1995-1999, une évolution positive.

### **Evolution du trafic des services postaux**

<b>OPERATIONS</b>	<b>1995</b>	<b>1999</b>	<b>%</b>
Courrier Postal déposé (en milliers)	195.000	223.000	14
Courrier reçu de l'étranger (en milliers)	26	27	4
Poste rapide nationale	54.386	190.382	250
Poste rapide internationale (EMS)	42.369	80.535	90
Colis postaux régime intérieur déposés	20.300	44.900	121
Colis postaux régime international déposés	25.193	36.516	45
Colis postaux régime international reçus.	52.465	53.824	3

### **L'activité des Services Financiers :**

L'activité des Services Financiers Postaux a été marquée, durant la période 1995-1999, par une évolution remarquable et ce, aussi bien au niveau des services des Chèques Postaux (CCP) et de la Caisse d'Epargne Nationale (CEN) qu'au niveau de celui des mandats .

### **Evolution des principaux indicateurs des Services Financiers**

--	--	--	--	--

INDICATEURS	1995	1999	%
<b>Activité CEN</b>			
Nombre de comptes (en milliers)	752	1.169	55
Avoir global (en millions de DH)	3.535	5.992	70
<b>Activité CCP</b>			
Nombre de comptes (en milliers)	433	541	25
Dépôts au CCP (en millions de DH)	4.300	5.820	35
<b>Activité mandats</b>			
- Mandats émis régime intérieur:			
Nombre de mandats (en milliers)	3.880	4.576	38
Montant ( en millions de DH)	16.149	24.585	52,23
- Mandats payés régime international:			
Nombre de mandats (en millions)	1.501	1.424	-5,12
Montant (en millions de DH)	3.987	3.950	-0,92

### **La qualité de l'offre des services postaux :**

En vue d'optimiser la qualité de l'offre des services postaux, BARID AL MAGHREB ( B.A.M.) a entrepris un certain nombre d'actions dont, notamment l'accroissement des établissements postaux qui ont augmenté de 6,8% entre 1995 et 1999, la poste rurale représentant 68% du réseau total. En outre, BARID AL MAGHREB a engagé une politique de diversification des prestations pour une meilleure satisfaction des clients par le lancement de nouveaux produits. Il s'agit du

Cyber Poste, de la Poste Fax, du mandat électronique , ainsi que d'une informatisation massive de ses bureaux de poste. Des efforts notables ont été entrepris en vue de moderniser les systèmes de gestion, dont notamment le système de gestion, du centre de contrôle des mandats et l'adhésion au Réseau Télématique International de Transfert de Fonds (EUROGIRO).

Ces changements substantiels se sont accompagnés d'une évolution des conditions de travail et de l'organisation de sessions de formation des ressources humaines.

### **Les insuffisances du secteur :**

Le secteur postal a, certes, réalisé des résultats satisfaisants mais des améliorations restent à apporter, notamment, dans les domaines suivants:

- L'amélioration de la qualité du service et des conditions d'accueil ;
- La faible présence postale en milieu rural ;
- La généralisation de l'utilisation des nouvelles technologies ;
- La simplification des procédures et l'adaptation des textes régissant l'activité du secteur.

C'est dans ce cadre que BAM entreprend la réalisation d'un programme d'action quinquennal dont l'objectif essentiel est d'assurer une meilleure intégration de l'institution postale dans son environnement.

## **7-2- Les orientations et les objectifs**

### **7-2-1- Les orientations**

Il est aujourd'hui universellement admis qu'une part de plus en plus importante de la croissance et de la création d'emplois proviendra, des activités des Nouvelles Technologies de l'Information. Conscient des enjeux de cette évolution, le Gouvernement a adopté une politique volontariste de développement de l'économie de l'information s'appuyant sur les volets suivants :

- L'émergence d'une économie marocaine basée sur le savoir et l'innovation;
- La généralisation de l'utilisation des technologies de l'information ;
- Le développement d'un environnement institutionnel et juridique adéquat;
- Le développement des infrastructures .

Quant au domaine des services postaux et financiers, la politique poursuivie s'articulera autour des priorités suivantes:

- Assurer un service postal de qualité dans les meilleures conditions économiques ;
- Faire participer Barid Al-Maghrib aux politiques d'aménagement du territoire et de développement régional ;
- Réaliser par Barid -Al-Maghrib le développement de partenariat stratégique ;
- Veiller à l'intégration des nouvelles technologies de l'information, à la modernisation et à la rationalisation de la gestion du secteur ;
- Préserver l'équilibre financier de l'institution ;
- Accélérer la révision et l'adaptation du cadre réglementaire et institutionnel régissant le secteur, en vue de le mettre en adéquation avec l'environnement international, et d'introduire plus de souplesse dans la gestion de Barid Al-Maghrib.

### **7-2-2- Les objectifs**

#### **\* Le secteur des Technologies de l'Information**

Les objectifs assignés à ce secteur visent à doter le Maroc de l'infrastructure lui permettant d'accéder à la société du savoir. Cet important investissement se fera avec la participation de tous les acteurs du développement, notamment l'Etat, les Collectivités Locales et surtout le secteur privé. Ce dernier est appelé à jouer un rôle essentiel dans le

développement des équipements de base et l'exécution des programmes retenus dans le cadre du Plan. Les principaux projets retenus pour ce secteur se présentent comme suit :

. L'extension du réseau public fixe de télécommunications d'environ 12% par an, durant le prochain quinquennat. C'est ainsi que le parc de lignes principales atteindra 2,6 millions d'abonnés à la fin de la période du Plan ,soit une densité de 8,6 %.

. L'extension du réseau mobile cellulaire : les moyens qui seront mis en oeuvre permettront d'atteindre le nombre de 2 millions d'abonnés, soit une densité de 6,4 %.

. Le renforcement de la desserte rurale : le développement rural constitue une priorité de la nouvelle stratégie de promotion du secteur. Les efforts seront essentiellement centrés sur l'équipement des localités rurales non encore desservies, soit 3.308 localités sur un nombre total de 5135 localités de plus de 100 foyers, le reste 1827 localités étant déjà équipé. L'objectif est d'atteindre une densité rurale de 2,6% en 2003, ce qui implique la mise en place de 235.000 lignes téléphoniques nouvelles, soit 47.000 lignes par an.

. La mise en place d'un réseau national à haut débit: le réseau marocain public des télécommunications dispose d'une infrastructure de transmission interurbaine en fibre optique. Cette infrastructure constitue une info-route de l'information

pouvant desservir les préfectures et, les provinces accusant un fort poids économique et démographique .L'objectif visé, au cours du Plan, est de :

- Poursuivre la desserte des chefs-lieux des provinces restantes, en utilisant soit la fibre optique, soit le satellite selon le coût ;
- Relier les centraux d'abonnés par une boucle en fibre optique;
- Relier 500 locaux constitués d'administrations, de centres de travaux, d'universités, d'hôpitaux (etc...) au réseau de fibre optique;
- Migrer progressivement l'infrastructure du réseau.

. L'étude de pré-investissement pour la mise en place d'un satellite national: ce satellite fournira au Maroc des capacités de transmission répondant aux besoins des utilisateurs potentiels dans les secteurs de l'information et de la radio-diffusion.

#### **\*La poste et les services financiers postaux**

. Le trafic courrier : Le nombre d'objets devrait passer de 223 millions en 1999 à 240 millions en 2004, soit une progression de 7,6%.

. La poste rapide : cette activité connaîtra une progression de 251 %. Le trafic devrait passer de 190.382 objets en 1999 à environ 477.757 en 2004.

. Les colis postaux : le trafic connaîtrait une légère augmentation de 44.900 à 46.800 en 2004.

. Le réseau postal : les travaux se poursuivront par l'élargissement de ce réseau, qui passera de 1.498 établissements en 1999 à 1732 en 2004, soit une progression de 15,6 %

. L'activité de la CEN : le nombre de comptes CEN devrait passer de 1.169.000 en 1999 à 2.358.000 en 2004. L'avoir global évoluerait de 5.992 millions de DH à 10.517 millions de DH, soit une progression de 75,5%.

. L'activité CCP : le nombre de comptes de chèques postaux (CCP) devrait passer de 541.000 en 1999 à environ 787000 en 2004. Durant la même période, les dépôts évolueraient de 5820 millions de DH à 8300 millions de DH à l'horizon 2004, soit une progression de 42 % .

. L'activité mandats : le nombre de mandats émis (régime intérieur) atteindrait 8.439.000, pour un montant de 44.579 millions de DH en 2004, contre 4.576.000 mandats, pour un montant de 24.585 millions de DH en 1999, soit une progression 81% en valeur.

### **7-3- Le programme d'action**

### **7-3-1- Le programme d'action du secteur des technologies de l'information**

Le secteur des technologies de l'information connaîtra la réalisation d'un programme, comportant notamment les projets suivants :

- . L'extension du réseau public fixe de télécommunications: le coût de ce projet est estimé à 15. 000 millions de DH et le financement sera à la charge des opérateurs détenteurs de licences;

- . L'extension du réseau mobile cellulaire: un investissement de 10.000 millions de Dirhams est prévu, à cet effet, et auquel concourent Maroc Télécom et l'opérateur privé Médi-Télécom ;

- . Le renforcement de la desserte rurale : cette opération dont le coût est estimé à 360 millions de DH sera financée par l'opérateur public Maroc- Télécom;

- . La mise en place d'un réseau national à haut débit: une étude sera entreprise pour la mise en place d'une stratégie de convergence des différents réseaux, y compris privés, vers un réseau unique. Celui-ci fournira aux usagers, à partir d'une même prise, la voix, les données et l'image. Le coût de ce projet est estimé à 360 millions de DH .

D'autre part, le Secrétariat d'Etat chargé de la Poste et des Technologies de l'Information prévoit la réalisation des projets suivants:

- . L'étude de préinvestissement pour la mise en place d'un satellite national;

- . L'adhésion du Maroc aux projets internationaux : durant la période quinquennale, l'adhésion aux projets internationaux par câbles et satellites se fera par des réservations de capacités, des autorisations d'exploitation ou de prestations de services et éventuellement par des prises de participation dans ces systèmes. Aussi, le Maroc est-il appelé à renforcer sa présence inter-nationale ;

- . Le réseau inter-administrations : le projet se fera en partenariat entre l'Etat, les Collectivités Locales et autres partenaires;

- . Le développement du commerce électronique à travers l'adaptation du cadre juridique et la sensibilisation des principaux acteurs concernés, aux enjeux et avantages du commerce électronique;

- . La généralisation de l'utilisation des technologies de l'information et la création d'un observatoire, afin de poursuivre l'évolution de ces technologies ;

- . Le renforcement de la participation du Maroc aux manifestations internationales : le Maroc organisera en 2002 la

conférence des plénipotentiaires de l'Union Internationale des Télécommunications (UIT);

. La normalisation : la disponibilité de normes techniques et de données normalisées permettrait aux administrations et aux entreprises d'atteindre une meilleure organisation et une amélioration quantitative de leurs systèmes d'information et bases de données, et de faciliter la mise en œuvre des mécanismes d'échanges de données. informatisées conformément aux standards internationaux .

La réalisation de ces projets nécessitera une enveloppe globale de 52,3 millions de Dirhams .

**Tableau récapitulatif des crédits budgétaires  
accordés au secteur des Technologies de l'Information.**

En 1.000 DH

<b>Projets</b>	<b>du 1/7 au 31/12/2000</b>	<b>2001</b>	<b>2002</b>	<b>2003</b>	<b>2004</b>	<b>Total des crédits ouverts du 1/7/2000 au 31/12/2000</b>
Normalisation	600	800	500	-	-	1.900
Réseau inter- administration	600	1.000	1.500	1.000	5.000	9.100
Etude de préinvestissement pour l'acquisition d'un satellite national	2.000	1.000	-	-	-	3.000
Généralisation de l'utilisation des technologies de l'information (y compris l'observatoire)	1.100	1.000	1.000	1.000	1.000	5.100
Cadre réglementaire	750	1.000	750	-	-	2.500
Conférence des	2.600	9.200	9.500	7.700	-	29.000

plénipotentiaires						
Equipements et logiciels	350	300	350	300	400	1.700
<b>Total</b>	<b>8.000</b>	<b>14.300</b>	<b>13.600</b>	<b>10.000</b>	<b>6.400</b>	<b>52.300</b>

Ainsi les crédits d'équipement relatifs aux cinq cycles budgétaires couvrant la période du Plan atteindront 52,3 millions de DH. Par ailleurs, si l'on tient compte des crédits relatifs au deuxième semestre de la loi de finances 1999-2000, les crédits ouverts pour les cinq années civiles 2000 à 2004, atteindront environ 55 millions de DH.

### **7-3-2- Le programme d'action du secteur de la poste**

Le secteur de la poste entreprendra, au cours du Plan, les actions suivantes:

- La modernisation de la gestion par une utilisation intensive de l'informatique et des nouvelles technologies de l'information. Les efforts porteront notamment sur l'informatisation des établissements postaux, la refonte du système de gestion des CCP et leur jumelage avec la CEN. L'introduction des nouvelles technologies de l'information se poursuivra par l'extension du service cyber poste, la mise en place du réseau Barid-net, d'Intranet et d'Extranet, des services vocaux , ainsi que par la création du Courrier hybride.

- Le développement du réseau postal en privilégiant la déconcentration et l'implantation en milieu rural: BAM prévoit la création de 150 agences postales dans les communes rurales et le réaménagement de 87 établissements postaux en milieu urbain. Cette opération est évaluée à 413 millions de DH;

- La diversification et l'amélioration de la qualité des services ;

- La conclusion de conventions avec des organismes de crédit ;

- La conclusion d'accords avec d'autres pays pour l'échange de mandats ;
- La promotion de la communication externe portant notamment sur le lancement de campagnes commerciales en faveur des prestations postales et financières;
- La promotion d'une culture commerciale au sein de BAM par l'élaboration d'une charte des postiers, d'une charte managériale et d'un projet d'entreprise;
- La mise en place et la réalisation d'un programme de formation continue des ressources humaines .

Ces actions nécessiteront une enveloppe globale de 1.000 millions de DH, financée par BAM.

Le tableau ci-dessous récapitule les investissements programmés par BAM :

(En 1000 DH)

<b>Rubriques</b>	<b>2000</b>	<b>2001</b>	<b>2002</b>	<b>2003</b>	<b>2004</b>	<b>Total</b>
Frais éliminaires	13.404	10.000	8.000	8.000	8.000	47.404
Achat de rains	16.000	8.000	6.000	5.000	6.000	41.000
Construction	112.699	70.000	70.000	80.000	80.000	412.699
Matériel de	5.040	8.000	5.000	5.000	6.000	29.040

transport						
Installations techniques-Mat.	65.392	45.000	45.000	80.000	100.000	335.392
M.M.B & Equip.divers	12.569	15.000	18.000	16.000	15.000	76.569
Prêts au personnel	15.000	15.750	16.000	16.250	16.000	79.000
<b>Total</b>	<b>240.104</b>	<b>171.750</b>	<b>168.000</b>	<b>210.250</b>	<b>231.000</b>	<b>1.021.104</b>

#### 7-4 Les réformes et les mesures

Le Maroc se doit de garantir l'environnement approprié pour le développement des technologies de l'information et ce, par la mise en place d'un cadre technique, juridique et institutionnel à même de favoriser le climat de confiance et d'encadrer ce secteur.

Aussi, les mesures suivantes seront-elles prises :

- . L'instauration d'un cadre réglementaire et juridique adéquat pour la protection de la vie privée des individus dans le secteur des technologies de l'information ;

- . La protection des consommateurs et l'adaptation du régime fiscal et du code douanier pour la promotion de

l'innovation dans le domaine des technologies de l'information ;

- . Le soutien de l'institution postale en contre-partie des missions de service public qu'elle assume ;

- . La mise à niveau des textes régissant les activités postale et financière ;

- . La création, au sein du Secrétariat d'Etat chargé de la Poste et des Technologies de l'Information, d'une structure dédiée à l'encadrement de l'activité postale ;

- . Le renforcement du cadre d'une concurrence loyale afin d'encourager l'initiative privée.