

DISCOURS D'OUVERTURE
DU 7^{ème} CONGRES NATIONAL DE LA ROUTE
OUARZAZATE, 9-10 NOVEMBRE 2006

Mesdames, messieurs ;

J'ai le plaisir d'exprimer, avant tout, ma satisfaction de participer à l'ouverture de ce congrès et souhaiter à nouveau la bienvenue à l'ensemble des intervenants de la profession, étrangers et marocains.

Comme vous le savez, mon intérêt pour le secteur de la route est un intérêt primordial. J'ai y passé une grande partie de ma carrière professionnelle, aussi bien sur le terrain que dans les services centraux.

Maintenant à la tête du Ministère en charge du secteur des routes, je partage avec vous beaucoup d'expériences, mais également les contraintes et les difficultés auxquelles nous devons faire face jour après jour dans l'exercice de cette responsabilité. C'est pourquoi, le congrès national, qui est une occasion pour faire le point sur la technique routière, est aussi pour moi une formidable opportunité pour échanger et progresser collectivement dans ce secteur.

Je voudrais vous féliciter pour le choix du thème et celui de la ville. La région d'Ouarzazate, qui accueille ce congrès, par sa complexité, connaît toutes les problématiques de la route.

Cette province est une des rares régions où nous ayons, au cours de la même année, à faire face et à traiter des problématiques d'exploitation routière hivernale et désertique, en réalisant des travaux de déneigement et désensablement.

Je voudrais aussi parler du thème, « la route, levier du développement humain » pour vous inciter à en comprendre toute la profondeur et à ne pas le lire d'une manière superficielle. Ce thème résume fondamentalement ce que la société et nos concitoyens attendent du travail de personnes qualifiées comme nous.

Ce credo doit nous pousser à développer toute l'ingénierie, toute l'innovation et toutes les capacités que nous pouvons mettre, afin de le concrétiser et d'éviter ainsi qu'il ne se transforme en slogan creux.

Pour toutes ces raisons je voudrais dire que je suis extrêmement heureux et satisfait de commencer avec vous cette belle journée.

Comme vous le savez, le congrès est l'occasion de faire le point sur le secteur, en terme de production et réalisation de projets, de manière de faire, des rapports et relations entre donneurs d'ordres et entreprises.

Je vais m'essayer à cet exercice avec vous de la manière la plus synthétique possible, vous êtes tous des observateurs professionnels du développement du secteur et je ne rentrerai pas dans tout les détails, dans un souci de respect de la limitation du temps de mon intervention.

Autoroutes

Dans le secteur des autoroutes, depuis 2002, l'année du dernier congrès national de la route à Agadir, le secteur a connu une formidable accélération. Nous sommes passés d'une cadence de 40 Km/an de réalisation à 160 Km /an, et un investissement annuel moyen de 4 Milliards de DH jusqu'en 2010. Nous avons multiplié par quatre la production des autoroutes et donc tout ce qui va avec, en études, en accompagnement, en expropriation, ce qui est un formidable effort. Je dois féliciter l'ensemble des intervenants : ADM, la DRCR, les DPE, les bureaux d'études, les laboratoires et les entreprises, mais je reviendrai plus tard à tout cela.

Actuellement, 460Km d'autoroutes sont en service et 474 sont en chantier, puisque l'autoroute Marrakech - Agadir est en cours de travaux sur toute sa totalité et que nous lancerons au début de l'année prochaine, dans quelques mois, l'autoroute Fés - Oujda dans sa totalité, en une seule fois et sur 320 Km, de la même manière que cela a été fait pour Agadir.

On a enregistré, ainsi, un saut quantitatif très important pour la réalisation du programme autoroutier. Je rappelle, à ce sujet, que le budget d'ADM pour cette seule année est de 6 milliards de DH, ce qui représente un effort extrêmement important, le facteur multiplicatif par quatre en linéaire devant être multiplié par huit en montant. En effet, comme vous le savez, les autoroutes que nous réalisons actuellement s'attaquent à des régions plus complexes et sont donc de plus en plus chères. Pensez aux projets de Tanger- Méditerranée et d'Agadir par exemple.

Routes rurales

Pour le secteur des routes rurales, le premier programme national PNRR1 s'est achevé comme prévu en 2005. Il avait démarré en 1995 et nous a permis d'atteindre un taux de desserte des populations rurales de 54%.

Un deuxième programme a été élaboré et validé en 2005, dont un lot de 2300 Km a été lancé cette année et 2300 autres Km sont programmés pour l'année 2007.

Là encore, la mise en œuvre de ce programme, de première nécessité pour nos concitoyens habitant en milieu rural, met notre capacité de production et de mobilisation face cet important défi. Je rappelle que l'objectif initial de 1500Km /an représentait déjà une augmentation de 50% par rapport à la période de réalisation du PNRR1.

Nous sommes donc en train de doubler notre capacité de réalisation de routes rurales et 2007 nous permettra d'évaluer objectivement notre aptitude collective à relever ce nouveau défi.

Il ne s'agit pas uniquement de notre capacité à mobiliser des moyens financiers, mais également des aptitudes de réalisation, d'organisation et de suivi des entreprises, des bureaux d'études et de l'administration. Si nous arrivons à tenir cette cadence, nous pourrions probablement, en tout cas je l'espère, annoncer l'achèvement du PNNR2 en 2012 au lieu de 2015.

La rocade méditerranéenne

Autre chantier, autres défis. La rocade méditerranéenne, grand projet de 550 Km de longueur, représente un grand laboratoire d'innovation pour l'ingénierie routière marocaine.

Aujourd'hui, 250 Km sont réalisés, 131 sont en cours de réalisation et nous lancerons, avant la mi 2007, la dernière section entre Tétouan et Jebha.

Je voudrais là aussi vous adresser mes félicitations pour le succès que représente cette route. C'est un succès par la qualité de réalisation, sur le plan technique, la conformité aux normes de dimensionnement et les bonnes pratiques de la route.

En outre, l'ouverture de la section Ajdir - Nador en 2006, a permis aux usagers d'apprécier, en vraie grandeur, les standards de la Rocade, en terme de caractéristiques géométriques, de largeur et de pentes. Ces standards élevés n'étaient pas notre cible prioritaire, puisque nous projetions une route à grande vitesse et capacité, mais qui puisse s'accommoder des grandes contraintes de la région du nord.

Nous pouvons, par conséquent, être satisfaits de la rentabilité du rendement des Dirhams supplémentaires investis dans les déblais, les remblais et la stabilisation d'un certain nombre de talus, qui ont donné une route représentant un mixte des trois catégories sans rentrer pas dans la hors catégorie, pour ceux qui connaissent le langage des tracés routiers.

Ces caractéristiques géométriques ont rencontré la satisfaction des usagers qui ont utilisée la rocade et nous sommes arrivés à un bon standard de route montagnaise de grande capacité.

L'erreur aurait été de réaliser une rocade reliant les deux bouts de notre côte méditerranéenne, mais qui s'apparente par ses caractéristiques géométriques aux routes de circulation en montagne complètement inapte à encourager et promouvoir un réel développement économique de la région. C'est là, un pari important que nous avons réussi à tenir ensemble.

Voies expressives

Je voudrais également évoquer avec vous le programme de voies expressives qui se met en place en liaison avec les régions et avec le Ministère de l'Intérieur ; un programme important dont nous ne parlons pas beaucoup malheureusement.

Quand on cumule l'ensemble des voies expressives programmées, réalisées ou en cours de réalisation, le périmètre du réseau atteint les 574 Kms.

Je rappelle que ces projets se réalisent par le biais de ce partenariat, dans lequel la règle de principe est un partenariat 50 / 50 avec les régions, mais qui connaît souvent la participation du fond Hassan II, pour suppléer à l'incapacité des régions à atteindre ce seuil de financement.

Mesdames et messieurs,

Il est évident que pour produire, avec la même machine de tels bilans de réalisation et continuer à produire avec une efficacité similaire, il nous faut améliorer et progresser nos aptitudes, innover dans l'évaluation d'un indicateur, une information ou un procédé.

C'est fondamental et même quand cela reste parfaitement expérimental, c'est toujours utile et apprécié. Si toutes les personnes ici présentes faisaient preuve de créativité, j'ai la conviction que le Maroc ferait des sauts qualitatifs et quantitatifs de développement énormes.

Je voudrais, si vous me permettez, illustrer mon propos par quelques exemples que je juge personnellement édifiants.

L'importance de l'innovation

Par le passé, l'Etat faisait des contrats programmes pour redresser les entreprises publiques : contrat programme avec la RAM suite au 11 septembre, contrat programme avec l'ONCF pour régler le problème structurel de la caisse interne de retraites...

Des partenariats bâtis sur une logique purement financière, tout à fait justifiée et nécessaire pour redresser et rétablir les équilibres du patrimoine industriel, de production ou de service de l'Etat.

Quand une entreprise, publique ou privée, est en difficulté financière, il est évident que son avenir et ses capacités de développement sont compromis. L'innovation a consisté en l'établissement de contrats programmes sectoriels public - privé, bâtis sur des visions stratégiques concrètes de développement.

Résultats : nous sommes bien partis pour réaliser l'objectif de 10 millions de touristes à l'horizon 2010, les entreprises marocaines de BTP sont bien présentes dans les grands projets de l'Etat (autoroutes, stades...) et commencent à développer et à exporter leur savoir-faire, etc.

Autre chantier d'innovation réussi, la recherche de financement et la sécurisation budgétaire des programmes pour réaliser un rythme de développement en rupture avec le passé, hors budget de l'Etat et loin de la logique des équilibres macro-économiques qui dicte les lois de finances.

Les innovations financières, tels le recours pour la première fois à l'émission d'obligations par ADM ou la création de la caisse de financement routier, CFR, pour le PNRR, rendent le programme de développement du pays plus riche, nous permettent d'afficher nos calendriers de réalisation, de nous engager vis-à-vis de la Nation sur des délais rigoureux et surtout de crédibiliser l'action de l'Etat et du gouvernement grâce au respect de ces engagements.

Mieux réfléchir la maintenance

Dans le même sens et dans un souci de rapprochement des besoins réels des citoyens, j'aimerais plaider pour un domaine qui aurait besoin aujourd'hui de toute notre créativité et toutes nos capacités d'innovation : l'entretien et la maintenance.

Tout le savoir faire et l'ingénierie ici présents devraient se pencher avec plus d'intérêt sur la problématique de la maintenance et l'entretien du patrimoine routier et contribuer au développement d'une stratégie novatrice et rationnelle de maintenance des routes.

Le degré d'exigence des usagers et le développement d'infrastructures routières de très grande qualité nous imposent de repenser, rapidement et radicalement, la stratégie de maintenance des routes.

Je peux donner quelques indications que vous aurez certainement largement le temps de discuter et d'approfondir durant cette conclave. Nous avons besoin de redéfinir le seuil à atteindre et fixer des objectifs plus pertinents et plus faciles à évaluer.

Nous devons arriver à mieux définir le niveau de service à offrir à l'utilisateur en développant, notamment, la logique d'itinéraire et en intégrant, en plus de la capacité de la route et de ses équipements, la nature et l'évolution de trafic, les spécificités de son environnement afin d'être en mesure d'anticiper et d'accompagner le développement local, régional et national.

Le développement du réseau, la croissance du parc de véhicules, les besoins grandissants de développement socio-économique du pays et les limites budgétaires, nous imposent de mieux concevoir et définir notre politique de maintenance routière.

Comment ? Par l'innovation, la recherche et le développement, notamment par l'introduction de procédures et de techniques plus évoluées, qui ailleurs ont permis de réaliser jusqu'à 30% d'économie de budget.

L'exploitation de la route représente le maillon manquant entre l'ingénieur routier et l'utilisateur de la route et nécessite plus d'efforts de développement. Eu égard à toute la noblesse de la profession d'exploitation de la route, le concept d'utilisateur devrait évoluer pour aller vers une notion de client de la route.

Se recentrer sur le concept de client change complètement la donne et de là, notre vision d'ingénieur. L'utilisateur utilise ce qu'il trouve et ce qu'on met à sa disposition selon nos moyens humains et matériels et nos contraintes budgétaires. Le client demande des services de qualité que nous devons nous ingénieur à lui offrir, quelles que soient nos contraintes et nos difficultés. Après tout, ne sommes-nous pas LES INGÉNIEURS ?

Ce thème mérite beaucoup d'attention et de progrès et je citerai, à titre d'exemple de progrès possibles, quelques faiblesses que nous constatons objectivement : la signalisation, le niveau et le choix d'équipement, le lieu et le degré de rigueur de mise en place de ces équipements. Un progrès dans ce sens, la production des arrêtés de signalisation qui définissent exactement les lieux d'implantation des panneaux d'indication routière, les voies parallèles, etc.

Le souci environnemental

Autre thème important pour le développement et le progrès général de notre pays où nous pouvons jouer un rôle primordial, l'optimisation des impacts directs et indirects de la route sur l'environnement.

Nous avons vécu à l'occasion du projet Tanger-Med des situations extrêmement tendues dus au besoin de maîtriser les délais tout en maîtrisant l'impact sur l'environnement.

Les délais de réalisation des routes sont souvent contraignants, cependant, les problèmes de l'environnement et les questions de carrières, de sites d'empreinte des matériaux et des zones de dépôts doivent être suffisamment bien appréhendés à l'avenir dans nos études.

La marche de notre pays veut que nous soyons souvent pressé de réaliser les infrastructures, mais pressés, ne signifie nullement ne pas prendre le temps d'analyser la complexité des projets routiers. La seule parade, c'est l'anticipation.

Réfléchir avant les autres au projet à planifier, anticiper et étudier bien à l'avance un certain nombre de projets qui paraissent aujourd'hui lointains, mais qui demain deviendront urgents.

Urbanisation, pression démographique et défis routiers

Autre point important à prendre en compte dans l'exploitation de la route, l'intégration de la route dans son environnement.

Nous devons dépasser le seuil minimal des fossés d'assainissement de la chaussée par l'appréhension de l'esthétique globale du paysage et des besoins pratiques des riverains, notamment, en traitant mieux les problèmes des piétons, des charrettes, des voies parallèles et des traversés des petits centres.

Ces questions, qui il y a dix ans pouvaient paraître subsidiaires, revêtent aujourd'hui un caractère de priorité dans l'amélioration des services de la route. Le Maroc avance et les exigences de qualité de nos concitoyens augmentent.

Un problème, considéré de dernière priorité par le passé, devient de première priorité. De plus, la satisfaction des usagers reste la base de la disponibilité des moyens budgétaires et donc la base de la continuité de l'action au niveau des routes.

Le secteur routier au Maroc doit progresser dans tout ce qui concerne « la route et la ville » et notre pays est un vrai paradoxe dans ce domaine. Les problèmes des villes n'étant pas liés au Ministère de l'Équipement et du Transport de manière directe, les meilleures compétences routières de l'État ne sont et ne se sentent « concernées » que par les problèmes des routes interurbaines.

Du fait d'être liés aux collectivités locales, les problématiques propres aux réseaux urbains et communaux, ne profitent pas suffisamment du pôle d'expertise gouvernemental reconnu et de la compétence et des moyens dont ils recèlent pour le développement de stratégies et la mise en place de procédures de gestion et d'exploitation rigoureuses.

Les questions de transport et de gestion des routes sont complexes et méritent d'être traitées en profondeur, dans leur globalité et non par ricochets et il serait regrettable que les vraies compétences routières dont dispose le pays, ne traitent pas les problèmes de la route qui concernent la moitié des marocains.

Aujourd'hui, l'intérêt général voudrait que les problèmes des routes, de la circulation et de la signalisation dans les villes, ainsi que les interférences et les interfaces entre réseaux urbains et interurbains, soient traités d'une manière beaucoup plus complète et beaucoup plus professionnelle, il en va de la vie des usagers de la route et leur sécurité de circulation.

En tant que responsable gouvernemental, je suis disposé, et je l'ai prouvé chaque fois que j'ai pu, à faire jouer les passerelles avec les collectivités locales, les élus et le ministère de l'intérieur, afin que sur ces questions, le paradoxe soit progressivement levé.

Mesdames et messieurs

Le thème de la sécurité routière est inépuisable et les progrès possibles sont infinis. Le volet infrastructures et rôle de cette infrastructure dans la politique de sécurité routière mérite plus d'attention des responsables de la réalisation et de l'exploitation des routes.

Que la route soit rarement la cause principale de l'accident, ne doit pas servir d'alibi pour la dilution de l'action d'amélioration de la sécurité routière que peut apporter la route. Nous devons donc revoir, sans états d'âme, la manière technique avec laquelle nous traitons et appréhendons les points noirs, dans le sens de plus de sécurité.

Ce n'est pas contradictoire de dire que tout en n'étant pas forcément responsable d'un accident, la route peut contribuer à sauver la vie d'un citoyen. Le traitement d'un point noir et la manière d'investir dans ce traitement, peuvent donner à nos routes un caractère plus indulgent, qui pardonne la faute de l'usager qui n'a pas respecté une des règles de la circulation.

Quand nous disons au Parlement que la route n'est pas responsable des accidents, nous ne mentons pas aux représentants de la Nation. Ce message ne s'adresse pas aux ingénieurs routiers à qui nous demandons d'agir pour que l'infrastructure contribue à réduire les accidents de la circulation et que les points noirs soient traités avec plus d'intérêt.

Mesdames et messieurs

Pour ce qui est des bureaux d'études et de la profession de l'ingénierie, l'accompagnement doit être fait dans les réflexions, dans l'assistance, dans la maîtrise des ouvrages délégués, dans l'organisation de la profession et dans les mouvements aussi de rapprochement pour avoir des bureaux d'études qui sont capables d'accompagner le développement.

L'aspect contrôle et laboratoire fait l'objet de réflexions au niveau du Ministère pour organiser mieux la profession et tirer vers le haut cette profession extrêmement importante dans la relation avec l'administration et dans le contrôle effectif de la qualité des ouvrages.

Enfin, je voudrais conclure avec les progrès attendus des entreprises, pour dire combien je suis fière que les entreprises marocaines participent à la réalisation des autoroutes et des grands travaux. Je voudrais aussi rappeler que c'est le fruit de la politique mise en œuvre en collaboration avec la Fédération Nationale du Bâtiment et des Travaux Publics qui doit continuer, notamment, par l'amélioration de l'organisation des entreprises, leur manière d'appréhender les grands programmes d'infrastructures et leur capacité d'anticipation des problèmes de gestion de chantiers.

On n'appréhende pas de la même façon un chantier de routes rurales, d'autoroute ou celui d'un ouvrage d'art et il est fondamental que le retour d'expérience de l'autoroute Settat - Marrakech profite aux autres programmes autoroutiers, notamment par une meilleure organisation et plus de professionnalisation dans la réalisation des travaux de génie civile et des travaux routiers.

C'est une satisfaction de voir l'entreprise marocaine directement impliquée dans les travaux d'autoroutes, mais c'est une plus grande satisfaction de les voir respecter leurs engagements contractuels, notamment, en terme de délais de réalisation.

Nous sommes satisfaits des dernières expériences que nous avons eu de la conduite de chantiers et de la réalisation des grands travaux par les entreprises étrangères, turques pour l'autoroute du nord et koweïtiennes pour l'autoroute d'El Jadida et j'attends exactement la même rigueur des entreprises marocaines impliquées dans les grands projets.

Mesdames et messieurs

Pardonnez la longueur cette intervention, mais comme je n'aurai pas la possibilité de participer à vos débats, je n'ai pas pu m'empêcher de partager avec vous cet ensemble de commentaires et d'orientations que je souhaite vous voir développer dans vos ateliers.

Merci de votre patience et plein succès à votre Congrès.

KARIM GHELLAB

MINISTRE DE L'EQUIPEMENT ET DU TRANSPORT