

ROYAUME DU MAROC
المملكة المغربية



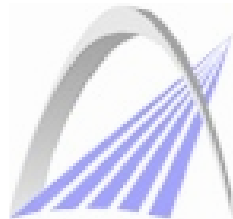
MINISTERE DE L'EQUIPEMENT,
DU TRANSPORT ET DE LA LOGISTIQUE

وزارة التجهيز
والنقل واللوجستيك

Projet de Performance

Du Ministère de l'Équipement, du Transport et de la Logistique

Loi de Finances 2015



1ère PARTIE

Présentation du Ministère de l'Équipement, du Transport et de la Logistique

1. Missions du METL

Le Ministère de l'Équipement, du Transport et de la Logistique (METL) prend en charge des secteurs vitaux qui jouent un rôle essentiel dans le développement économique et social de notre pays, du fait qu'ils sont en étroite relation avec les facteurs de croissance.

En effet, le Ministère participe directement ou indirectement à l'aménagement du territoire, à la réduction des disparités régionales, à la création d'un environnement propice pour l'investissement et à l'accroissement de la compétitivité du tissu productif. Il contribue également à la réduction des disparités sociales, à l'intensification de la solidarité sociale et à la répartition de la richesse issue de la croissance sur tout le territoire national.

Les missions du Ministère consistent à élaborer, mettre en œuvre et coordonner la politique du Gouvernement relative à tous les modes de transport (routier, ferroviaire, maritime et aérien) et au secteur des infrastructures (routes, autoroutes, ports, aéroports, chemin de fer).

Par ailleurs, il intervient dans l'établissement de la politique gouvernementale en matière de sécurité routière et dans la coordination de sa mise en œuvre.

S'agissant de l'encadrement des activités des transports, le ministère, investi d'une mission à caractère public et social (transport de voyageurs et biens, sécurité routière, délivrance de documents officiels, etc.), entretient des relations permanentes avec les usagers des transports.

Agent régulateur de l'activité des transports, le Ministère est appelé à proposer et mettre en application les mesures législatives réglementaires visant le développement, la coordination et le contrôle des différents modes de transport.

Outre les aspects réglementaires relatifs à la gestion courante, il intervient dans des domaines très diversifiés tels que la tarification la taxation des transports, le contrôle de la sécurité de la sécurité des moyens de transport, l'organisation des professions de transport.

2. Axes et orientations stratégiques du Ministère de l'Équipement, du Transport et de la Logistique

Dans le cadre de l'élaboration d'une politique intégrée pour le développement des différents modes de transport, le Ministère de l'Équipement, du Transport et de la Logistique a réalisé d'importants progrès dans le développement des infrastructures de transport : routes, autoroutes, voies ferrées, aéroports et ports, il a également fait une avancée dans les réformes, de libéralisation et d'introduction de la concurrence dans les différents modes de transport ainsi que l'amélioration de la qualité de service en plus de la lutte contre l'économie de rente.

Et afin d'assurer une continuité suivant une approche novatrice, le Ministère a adopté une nouvelle stratégie pour la période 2012-2016, tenant compte des orientations du programme gouvernemental tel que la compétitivité de l'économie nationale et régionale, le développement harmonieux intégré et équilibré des infrastructures de transport, la poursuite d'une politique volontariste d'investissement avec la complémentarité des modes de transport et l'encouragement du transport multimodal, ainsi que l'ajustement de la planification, la programmation et le financement, en plus de l'augmentation du niveau de l'offre et de la qualité des services.

3. Présentation des crédits du METL au titre de l'année 2015

		PLF 2015 (DH)			
		BG	CST	SEGMA	Total
Dépenses	Personnel	818.230.000	-	-	818.230.000
	MDD	233.028.000	-	179.500.000	412.528.000
	Investissement	6.193.000.000	2.216.000.000	579.000.000	8.988.000.000

4. Récapitulatif des crédits du METL au titre de 2015 par programme

Programmes du METL	BG			TOTAL BG	CAS*	SEGMA*	Total
	Chap. Personnel	Chap. MDD	Chap. Inv.				
Conduite et pilotage	818,23	116,003	98,112	1.032,345	-	4,80	1.037,145
Programme d'appui aux stratégies sectorielles de l'ETL	-	38,00	3.159,00	3.197,00	-	-	3.197,00
Routes	-	43,889	2.026,069	2.069,958	2.200,00	89,70	4.359,658
Ports et domaine public maritime	-	9,847	893,462	903,309	16,00	-	919,309
Transports routiers et sécurité routière	-	10,079	3,132	13,211	-	605,00	618,211
Marine marchande	-	14,04	13,225	27,265	-	24,00	51,225
Transport aérien	-	1,17	-	1,17	-	35	36,17
TOTAL	818,23	233,028	6.193,00	7.244,258	2.216,00	758,5	10.218,758

5. Récapitulatif des crédits du METL au titre de 2015 par projet et actions (MDH)

Programmes et projets ou actions du Ministère		BG				CAS	SEGMA	TOTAL
		Persl	MDD	Inv.	Total			
Conduite et pilotage	Soutien aux missions	818,23	74,272	20,518	94,79	-	-	94,79
	Formation		7,885	0,1	7,985	-	1,3	9,285
	Systèmes d'informations		10,566	8,68	19,246	-	-	19,246
	Bâtiments administratifs		1,904	21,161	23,065	-	3,5	26,565
	Etudes		-	40,853	40,853	-	-	40,853
	Aides		21,376	6,8	28,176	-	-	28,176
Routes	Soutien aux missions	43,889	39,75	83,639	4	-	87,639	
	Maintenance	-	554	554	945	-	1.499	

	Sécurité routière	-	140	140	-	-	140
	Extension	-	1.267	1.267	200	-	1.467
	Exploitation	-	-	-	261	89,70	350,7
	Etudes routière	-	25,319	25,319	70	-	95,319
	Financement	-	-	-	720	-	720
Ports et domaine public maritime	Soutien aux missions	9,847	0,99	10,837	-	-	10,837
	Exploitation des ports	-	13,8	13,8	-	-	13,8
	Maintenance des ports	-	-	-	-	-	-
	Extension	-	859,172	859,172	-	-	859,172
	Préservation du domaine public maritime	-	-	-	16	-	16
	Etudes	-	19,5	19,5	-	-	19,5
Transports routiers et sécurité routière	Soutien aux missions	10,079	3,132	13,211	-	85	98,211
	Permis de conduire et cartes grises biométriques	-	-	-	-	1212	
	Sécurité routière	-	-	-	-	433	433
	Centres d'immatriculation	-	-	-	-	75	75
	Etudes	-	-	-	-	-	-
Marine marchande	Soutien aux missions	3,385	0,95	4,335	-	-	4,335
	Surveillance et sécurité du trafic maritime	4,655	1,275	5,93	-	8	13,93
	Formation	6	10	16	-	17	33
	Etudes	-	1	1	-	-	1
Transport aérien	Soutien aux missions	1,17	-	1,17	-	10	11,17
	Sécurité de la navigation aérienne et des aéroports	-	-	-	-	3,8	3,8
	Certification et contrôle	-	-	-	-	2	2
	Développement du transport aérien	-	-	-	-	14	14
	Etudes	-	-	-	-	5,2	5,2

Programme d'appui aux stratégies sectorielles de l'ETL	ADM		-	1.140	1.140	-	-	1.140
	ONCF		-	1 659	1.659	-	-	1.659
	AMDL		38	40	78	-	-	78
	Port Nador Ouest Med		-	320	320	-	-	320
Total		818,23	233,028	6.193	6.426,028	2.216	758,5	9.400,528

2ème PARTIE

Présentation des programmes du Ministère de l'Équipement, du Transport et de la Logistique

1. La stratégie du programme

L'activité du Ministère, tant au niveau des infrastructures que des prestations de service, de contrôle et de régulation des modes de transports, nécessite de fédérer un panel et une diversité importants de métiers et d'expertises diverses, à la fois internes au Ministère mais également domiciliés dans d'autres départements ministériel.

Par sa nature également, l'action du Ministère impacte en profondeur la société marocaine dans sa diversité (citoyens, usagers, professionnels et partenaires).

Ainsi, la bonne mise en œuvre de la stratégie du Ministère et l'impact positif de son action sur le développement économique du Royaume reposent sur une nécessaire la mise en place d'un vaste projet de modernisation et de réforme de l'administration publique qui s'est traduit par la réalisation des évolutions dans son mode de fonctionnement et de gestion de ses services.

Aussi, le METL s'est doté depuis 2008 d'une démarche managériale à double vocation :

- Décliner les stratégies sectorielles s'inscrivant dans le cadre stratégique d'action du Ministère en objectifs opérationnels ;
- Animer les collaborateurs des entités centrales et territoriales autour des objectifs stratégiques ; cette démarche managériale s'inscrivant pleinement dans le dispositif de gouvernance du Ministère.

Elle amène chaque manager du ministère à s'appuyer sur deux composantes principales : le Projet d'Entité (ou projet de Direction) et le processus managérial, afin d'optimiser l'efficacité des Ressources Humaines du Ministère par le biais d'une dynamique de progrès continue et commune.

Cette démarche est synchronisée sur les cycles d'activité du Ministère, à savoir :

- Le cycle quinquennal, basé sur la durée de la mandature (CDMT) ;
- Le cycle annuel, basé sur l'exercice budgétaire (Loi de finances).

a. Résumé de la stratégie du programme et de ses finalités générales

La stratégie du programme vise principalement la recherche d'une meilleure efficacité de gestion interne et d'utilisation des ressources dont disposent le

ministère et son accompagnement dans la mise en place de ses programmes et ce à travers les volets suivants:

- **Stratégie :**
 - Cohérence de la stratégie avec la politique du Gouvernement ;
 - Mobilisation des managers du Ministère par la poursuite de l'adoption de démarche managerielle de progrès pour le pilotage de projets d'entités;
 - Réalisation des études stratégiques dans les domaines d'intervention du ministère ;
- **Ressources Humaines :**
 - Mise en place et pérennisation d'une politique de gestion des ressources humaines basée en permanence sur l'adéquation qualitative et quantitative de l'emploi ;
 - Promotion des outils modernes de gestion des ressources humaines ;
 - Réalisation des programmes de formation et de stages des fonctionnaires et des agents du ministère ;
 - Appui aux œuvres sociales du ministère ;
- **Systemes d'information**
 - Développement du système d'information pour répondre aux attentes et besoins résultant ;
 - Garantie de la continuité et la qualité de service des systèmes d'information du ministère ;
- **Affaires Juridiques et Réglementaires :**
 - Gestion efficace des contentieux afin de minimiser les risques juridiques et de conflits avec les administrés;
 - Préservation des droits des partenaires;
- **Affaires techniques et la relation avec la profession:**

Le METL considère l'axe de développement et de renforcement du secteur du bâtiment et des travaux publics parmi les axes stratégiques du ministère durant la période 2012 -2016, et il projette de réaliser les opérations suivantes :

 - Réalisation d'une étude stratégique relative au développement de l'ingénierie et l'entreprise de bâtiment travaux publics. De cette étude découlera un nouveau contrat programme entre le gouvernement et la fédération marocaine du conseil et de l'ingénierie.
 - Restructuration des systèmes de qualification et de classification des entreprises et laboratoires des travaux publics, ainsi que le système d'agrément des bureaux d'études.
 - Unification et généralisation du système de qualification et de classification des entreprises de bâtiment et des travaux publics à tous les départements ministériels, les collectivités territoriales ainsi que les établissements publics;

- Diffusion de la circulaire relative à l'application du principe de préférence pour les entreprises de bâtiment et des travaux publics, ainsi que les bureaux d'études nationaux. En effet, tous les services relevant de ce ministère ont appliqué ce principe aux marchés des travaux et études à hauteur de 15% depuis la publication de cette circulaire;
- Réalisation d'une étude d'actualisation du système de révision des prix des marchés des travaux, et ce en vue de diminuer les coûts additionnels que supportent les entreprises par rapport au prix du marché révisé;
- Participation dans l'actualisation de certains textes relatifs à la passation et réalisation des marchés publics (le nouveau décret des marchés publics et le projet de cahier de charges administratives générales). Ainsi que la vulgarisation des nouveautés de ces textes à travers des sessions de formation au profit des responsables de la gestion des marchés publics au niveau central et territorial.

En parallèle, le METL œuvre pour la création des pôles industriels intégrés pour la valorisation des produits de bâtiment et des travaux publics, et dans ce sens il a été proposé la réalisation d'un projet pilote au niveau de la province de Benslimane.

Dans le cadre de la réforme du système de gestion de l'exploitation des carrières, le METL poursuit ses efforts en vue de :

- L'élaboration d'une stratégie pour le contrôle des carrières et la collecte de la taxe imposable contre son exploitation;
- Préparation des plans régionaux pour la gestion des carrières, qui permettront à ce ministère d'adopter une vision globale pour la gestion des besoins en matériaux de bâtiment dans un cadre respectant les exigences de la sauvegarde des ressources naturelles et de l'environnement.

D'un autre côté, et dans le cadre de gestion des risques, le METL a entamé la réalisation d'une étude stratégique pour l'amélioration du système actuel pour la protection et la gestion des crises au sein de ses services. Cette étude s'intéresse à tous les types de risques quel que soit sa nature au niveau des différentes directions relevant de ce ministère ou sous sa tutelle.

Enfin, et dans le but de donner un caractère officiel et de l'unification des règlements, le METL s'est engagé à établir un référentiel des procédures administratives, et ce à travers les missions de l'audit interne, et l'évaluation de son application pour l'assurance de la pertinence et la qualité des services offerts par ce ministère.

b. Responsable de programme

Le Directeur de la Stratégie, des Programmes et de la Coordination des Transports.

c. Acteurs de pilotage

- Le Directeur de la Stratégie, des Programmes et de la Coordination des Transports.
- Le Directeur des Affaires Administratives et Juridiques;
- Le Directeur des Affaires Techniques et la Relation avec la Profession ;
- Le Directeur des Ressources Humaines ;
- Le Directeur des Equipements Publics.

2. Objectifs et indicateurs de performance du programme

Objectif 1 : Améliorer la gestion des RH et développer leurs compétences

Indicateur 1.1 : Réalisation des actions de Formation

Unité	Réalisation 2013	Prévision 2014	Prévision 2015	Prévision 2016	Prévision 2017
JHF	11.500	22.162	22.200	22.200	22200

Précisions méthodologiques:

Ce ratio couvre l'ensemble des actions de formation continue organisée au niveau central, régional et provincial.

Il concerne les actions de FC de longue et de courte durée réalisés au profit des fonctionnaires du METL (toutes catégories confondues).

Sources de données :

Interne (DRH, Directions Centrales et Directions Régionales et Provinciales du METL.

Limites et biais de l'indicateur :

- Indicateur quantitatif (mais très important en tant qu'indicateur d'activité);
- Indicateur ne permettant pas l'évaluation des retombées ;
- Difficulté de collecte d'informations auprès des autres directions pour le recensement et l'élaboration du bilan de réalisation.

Commentaire :

D'autres indicateurs de performance peuvent être retenus, mais ils nécessitent une post évaluation profonde, à savoir:

- Taux d'amélioration des compétences du personnel dans le domaine de formation donné;
- Taux de satisfaction des bénéficiaires de la formation.

Indicateur 1.2 : Taux d'insertion des lauréats de EHTP dans le marché du travail

Unité	Réalisation 2013	Prévision 2014	Prévision 2015	Prévision 2016	Prévision 2017
Nombre	100	100	100	100	100

Précisions méthodologiques:

Le calcul du taux d'insertion des lauréats l'Ecole Hassania des travaux Publics se fait comme suit :

(Nombre de lauréats de l'Ecole Hassania des travaux Publics qui ont pu être embauchés à une année donnée / Nombre de lauréats sorti cette même année)* 100.

Sources de données :

L'Ecole Hassania des travaux Publics.

Objectif 2 : Répondre aux attentes et besoins résultant en matière de système d'information

Indicateur 1 : Etat d'avancement de la mise en œuvre du SDI

Unité	Réalisation 2013	Prévision 2014	Prévision 2015	Prévision 2016	Prévision 2017
%	9%	11%	19%	27%	34%

Précisions méthodologiques :

Le calcul de l'indicateur d'avancement de la mise en œuvre du SDI se fait comme suit :

(Le nombre des opérations réalisées depuis la mise en œuvre du SDI / le nombre des opérations programmées dans le plan)* 100

Sources de données :

Direction des Systèmes d'Information.

Limites et biais de l'indicateur :

Malgré l'importance que revêt cet indicateur pour le suivi de la réalisation du SDI, et qui est établi en fonction des besoins des différents services du ministère, il ne reflète pas les efforts déployés dans le cadre de la réalisation des opérations habituelles qu'effectuent la DSI, ainsi que les opérations d'exploitation.

De même, le développement de cet indicateur est tributaire la disponibilité des crédits budgétaires réservés à ces opérations programmées dans le SDI.

Commentaire :

Il est prévu dans le cadre du SDI la réalisation de 89 projets, dont 54 sont des projets de développement des systèmes informatiques et 35 pour la réalisation des infrastructures et les réseaux informatiques.

Le démarrage de la réalisation de ces projets a eu lieu au début de 2013 et prendront fin en 2017 ;

Objectif 3 : Assurer l'efficacité et l'efficience de l'action du ministère

Indicateur 3.1 : Nombre des marchés audités

Unité	Réalisation 2013	Prévision 2014	Prévision 2015	Prévision 2016	Prévision 2017
Nombre	57	40	200	200	200

Précisions méthodologiques:

Le nombre des marchés audités et dont le coût dépasse 5 MDH

Sources de données :

- Direction des Affaires Techniques et de la Relation avec la Profession ;
- Directions Régionales et Provinciales de l'Équipement, du Transport et de l'Équipement.

Limites et biais de l'indicateur

La rareté des ressources humaines mandatées pour réaliser les missions d'audit, et dont l'effectif ne dépasse pas 3 auditeurs en comparaison avec le nombre des marchés dont le montant dépasse 5MDH.

Commentaire :

Pour vaincre les difficultés liées à la rareté des ressources humaines, le METL adoptera en 2015 une nouvelle approche qui s'articule sur les axes suivants :

Elaboration d'un livret sur la gestion des marchés publics et sa diffusion à tous les services du ministère, et ce en vue d'unifier le contenu des dossiers des marchés et la manière de son rangement dans les archives.

Passation de la réalisation des opérations d'audit à des bureaux d'études, et ce en vue de se conformer aux dispositions du décret relatif aux marchés publics et stipulent la nécessité de la réalisation des audits des marchés publics dépassant les 5 MDH.

Objectif 4 : Mise en œuvre du plan réglementaire du METL

Indicateur 1 : Moyenne des délais de traitement des affaires judiciaires

Unité	Réalisation 2013	Prévision 2014	Prévision 2015	Prévision 2016	Prévision 2017
Jours	-	15	5	5	5

Précisions méthodologiques :

Tous les actes judiciaires, requêtes, mémoires en demande, conclusions émanant des tribunaux sont notifiés au Ministère de l'Équipement, du Transport et de la Logistique au niveau de son bureau d'ordre central contre un accusé de réception.

Les délais fixés par la réglementation en vigueur pour apporter la réponse aux dits mémoires sont comptabilisées à partir de la date de leur notification au département. Les services concernés du ministère doivent notifier la réponse à ces requêtes à travers un avocat mandaté pour ce genre d'affaire, ou sont acheminées via l'Agence Judiciaire du Royaume tout en respectant les délais réglementaires ou arrêtés par le tribunal dans les courriers adressés et les orientations émanant de cette institution.

Les mémoires en réponse du Ministère doivent être déposés au tribunal concerné avant l'expiration du délai règlementaire sous peine de non-recevoir.

Sources de données :

Division du contentieux à la DAAJ.

Limites et biais de l'indicateur :

Le Ministère étant un département fortement déconcentré, le contentieux né principalement au niveau territorial, la Direction des affaires administratives et juridiques ne dispose généralement pas des éléments lui permettant de préparer les mémoires en défense. Elle est de ce fait obligée de demander ces éléments aux services territoriaux.

Le retard enregistré au niveau de la communication à cette direction (DAAP) des éléments de réponse représente un handicap majeur et impacte négativement sur le respect des délais fixés par les tribunaux et c'est ce qui représente la grande contrainte devant cet indicateur.

1. La stratégie du programme

❖ **Stratégie ferroviaire :**

L'Office National des Chemins de Fer a mis en place une stratégie axée sur la réorganisation de ses structures, l'adoption d'une nouvelle stratégie commerciale orientée vers les besoins réels des clients, le développement du réseau ferré et le perfectionnement de ses méthodes de gestion.

Le contrat-programme entre L'Etat et l'ONCF pour la période 2010-2015 a été signé sous la présidence de SA MAJESTE LE ROI MOHAMMED VI. Ce contrat arrête pour la période considérée les objectifs de performance à atteindre par l'ONCF, le programme d'investissement à réaliser par l'Office et ses modalités de financement ainsi que les engagements de l'Etat et son appui à la mise en œuvre du plan de développement de l'Office.

Les principaux engagements de l'ONCF, outre ceux du développement du trafic dans les meilleures conditions de sécurité et de qualité de service ainsi qu'en matière de responsabilité sociétale et environnementale, portent sur la réalisation d'un important programme d'investissement de 33 milliards de dirhams et dont les 2 composantes majeures sont le projet de Train à Grande Vitesse entre Tanger et Casablanca (20 MMDH) et la poursuite de la modernisation du réseau actuel (13 MMDH).

Le financement de ce programme est assuré par le budget de l'Etat, l'autofinancement, les dons acquis dans le cadre la coopération internationale et le Fonds HASSAN II pour le Développement Economique et Social. Le reliquat des crédits pour boucler le montage financier des projets est assuré par des prêts auprès des bailleurs de fond.

❖ **Stratégie dans le domaine des autoroutes :**

Sa Majesté le Roi Mohamed VI a présidé la cérémonie de signature du contrat entre l'Etat et la Société Nationale des Autoroutes au titre de la période allant de 2008 et 2015.

Ce programme concerne 384 Km des autoroutes, dont le projet d'autoroute de contournement de rabat (41 Km), le projet d'autoroute reliant Berrechid – Béni Mellal (172 Km), l'autoroute entre EL Jadida et Safi (140 Km) et l'autoroute Casablanca – Berrechid via Tit Mlil (30,5 Km).

Ces projets, qui revêtent un caractère prioritaire, répondent à deux objectifs essentiels, à savoir :

- Le 1^{er} objectif consiste en la poursuite du développement du trafic au niveau du réseau autoroutier et essentiellement sur l'axe Rabat – Casablanca qui a subi une opération d'élargissement et la réalisation d'un 3^{ème} couloir dans les deux sens;
- Le 2^{ème} objectif consiste en la réalisation des axes structurels pour relier de nouvelles régions, surtout Abda – Doukkala et Tadla – Azilal.

Ce contrat matérialise la volonté du gouvernement dans la poursuite de la politique des grands chantiers et le renforcement des réseaux des infrastructures dans le royaume et l'extension du linéaire du réseau des autoroutes à plus de 1.800,00 Km.

❖ **Compétitivité logistique :**

L'Etat et le secteur privé ont désigné un représentant au sein de la confédération générale des entreprises. La stratégie, élaboré pour le développement de la concurrence en matière de logistique, constitue un contrat programme validé pour la période 2010 - 2015.

Ce contrat-programme trace le cadre pour développer le secteur de la logistique au Maroc et dresse les lignes principales et les objectifs attendus de cette nouvelle stratégie intégré pour le développement concurrentiel de la logistique, et précise également les engagements partagés entre l'Etat et le secteur privé.

Le Ministère de l'Equipement, du Transport et de la Logistique a défini une stratégie intégrée et cohérente pour le développement de la logistique au Maroc qui se fixe comme objectifs généraux:

- La réduction des coûts logistiques du Maroc de 20%, en comparaison avec le PIB, et ce en vue de les ramener à 15% en 2015 au lieu de 20% qui est actuellement;
- L'accélération de la croissance du PIB par un gain de 5 points sur une période de 10 ans par l'augmentation de la valeur ajoutée induite par la baisse des coûts logistiques à travers l'émergence d'un secteur logistique compétitif avec des acteurs logisticiens intégrés et des plateformes de services performants;
- La contribution du secteur logistique au développement durable du pays, à travers la réduction des nuisances (baisse du nombre de tonnes/kilomètres de 30% à l'horizon 2016, réduction des émissions CO2 de 35% à l'horizon 2016, décongestion des routes et des villes).

La mise en œuvre de ladite stratégie et du plan d'action y afférent préconise les axes suivants :

- développement d'un réseau national intégré de zones logistiques multi-flux (ZLMF) sur une superficie de 2080 ha en 2015 et 3300 ha en 2030,
- mise en œuvre de mesures d'optimisation et de massification spécifiques à chaque flux de marchandises incitation à l'émergence d'acteurs logistiques, publics et privés, intégrés et performants,
- développement des compétences à travers un plan national de formation dans les métiers de la logistique (cadres, techniciens, opérateurs spécialisés) : formation d'environ 60.000 personnes à l'horizon 2015,
- mise en place d'un cadre de gouvernance du secteur et de mesures de régulation adaptées.

❖ **Port Nador Ouest Med :**

Le port Nador Ouest Med s'inscrit dans le cadre de la stratégie nationale portuaire à l'horizon 2030, et vise de doter le Maroc d'infrastructures portuaires modernes et développées et qui constituent un levier principal pour renforcer la place du Maroc comme station logistique importante dans le bassin méditerranéen et le continent africain.

Objectif 1 : Réaliser le contrat-programme Etat-ADM

Indicateur 1.1 : Taux de réalisation du programme annuel prévu dans e cadre du contrat-programme Etat-ADM

Unité	Réalisation 2013	Prévision 2014	Prévision 2015	Prévision 2016	Prévision 2017
%	100	100	100	100	100

Précisions méthodologiques :

Taux de réalisation physique du programme.

Sources de données :

ADM.

Limites et biais de l'indicateur :

L'indicateur retenu ne peut pas être la prise en compte des réalisations de l'ADM dans les domaines commercial et organisationnel durant la période de la mise ne œuvre du contrat programme.

Objectif 2 : Réaliser le contrat-programme Etat-ONCF

Indicateur 2.1 : taux de réalisation du programme annuel prévu dans e cadre du contrat-programme Etat-ONCF

Unité	Réalisation 2013	Prévision 2014	Prévision 2015	Prévision 2016	Prévision 2017
%	100	100	100	100	100

Précisions méthodologiques :

Taux de réalisation physique du programme.

Sources de données :

ONCF.

Limites et biais de l'indicateur :

L'indicateur retenu ne peut pas être la prise en compte des réalisations de l'ONCF dans les domaines commercial et organisationnel durant la période de la mise ne œuvre du contrat programme.

Objectif 3 : Réaliser la stratégie logistique

Indicateur 3.1 : Taux de réalisation la stratégie logistique

Unité	Réalisation 2013	Prévision 2014	Prévision 2015	Prévision 2016	Prévision 2017
%	En construction				

Objectif 4 : Réaliser le Port Nador Ouest Med

Indicateur 4.1 : Maitrise des délais de réalisation du port Nador West Med

Unité	Réalisation 2013	Prévision 2014	Prévision 2015	Prévision 2016	Prévision 2017
%	-	-	15	40	65

Précisions méthodologiques :

Le taux qui reflète la maîtrise des délais de réalisation du projet correspond au rapport entre le taux d'avancement des travaux réalisés à une date T, et le taux d'avancement prévisionnel des travaux à la même date.

Sources de données :

- Société Nador West Med.

Limites et biais de l'indicateur :

Etant donné qu'un projet portuaire est souvent un projet pluriannuel, et très influencé par les conditions météorologiques et l'état de la mer, le taux d'avancement prévisionnel est souvent modifié et mis à jour au fil des années.

1. La stratégie du programme Routes

Le Maroc dispose actuellement d'un réseau routier de 59.000 km dont 1.416 km d'autoroutes, 41.500 km de routes revêtues et un peu moins de 16.000 km de routes non revêtues.

Ce réseau routier joue un rôle essentiel dans le développement social et économique du pays et le désenclavement des zones difficilement accessibles. Il facilite l'accès aux services sociaux, favorise les échanges économiques dans et augmente la valeur des ressources naturelles.

Aussi, les projets routiers sont des projets structurants à forte valeur ajoutée permettant de relier les pôles économiques des régions.

Considérant les défis majeurs auxquels le Maroc est confronté en ce début du 3ème millénaire, ainsi que les aspirations et objectifs stratégiques définis dans le programme gouvernemental, le Ministère a réalisé une étude qui a défini un plan route traçant la stratégie à adopter dans le secteur routier à l'horizon 2035.

Les axes stratégiques du plan route se présentent comme suit :

- a- Développement d'un réseau à haut niveau de service avec des objectifs de robustesse de l'offre autour des grandes métropoles (nouvelles connexions et aménagement de territoire).
- b- Développement des voies expressives.
- c- Modernisation le réseau routier afin qu'il contribue au développement économique et sociétal du pays :
 - Homogénéisation et modernisation des principaux itinéraires du réseau routier,
 - Maillage et densification du réseau dans les zones de discontinuités et de faible couverture.
- d- Fourniture d'un service adéquat aux différents usagers de la route, sauvegarde et valorisation du patrimoine : La valeur de remplacement du patrimoine routier est estimée à plus de 50 milliards de dirhams. De ce fait, la sauvegarde de ce patrimoine constitue la première priorité de la politique routière (environ 53% du budget alloué annuellement au secteur routier lui est consacré.

Malgré les efforts fournis par le MET, l'état bon à acceptable du réseau routier a connu une dégradation durant les années 2004/2006, il est de 60% (Relevé visuel – Année 2006), après avoir été marqué par une stabilisation autour d'une valeur moyenne de 64% dans les années précédentes. Cette dégradation affecte considérablement les conditions de confort et de sécurité des usagers de la route.

Le Ministère compte rehausser le niveau de service du réseau routier à travers des opérations de maintenance efficaces.

Ces opérations, comprend :

- Des opérations de maintenance routières (travaux de revêtement ou de renforcement de la chaussée) qui visent à rendre à la chaussée ses caractéristiques initiales en terme d'endurance (bon uni et absence de déformation), en terme d'imperméabilité et de rugosité ;
 - Des opérations d'élargissement des routes étroites et de réalisation de troisième voie dans les sections en rampe, et ce, dans le cadre de l'adaptation du réseau routier à l'accroissement du trafic observé au niveau de certains axes routiers ;
 - Les opérations d'entretien routier courant.
- e- Rétablir et améliorer le niveau de service et mettre à niveau le parc « ouvrages d'art » :

Le Maroc compte plus de 7500 ouvrages d'art, dont le tiers date d'avant les années 60. La vétusté du parc et son vieillissement, d'une part, et le développement du trafic et les changements climatiques, de l'autre, font que l'état de conservation de plus du tiers des ouvrages est en dessous de la moyenne avec plus de 310 ouvrages menaçant ruine.

Le niveau de service du parc est affecté, également, par l'existence de plus de 525 ouvrages submersibles, 138 ouvrages limités en charge et près de 50% d'ouvrages de largeur inférieure à 5.50m.

Cette bonne connaissance du parc a été rendue possible grâce à la mise en place d'un système de gestion des ouvrages d'art (SGOAM), qui a permis de définir les différents axes d'intervention pour la réhabilitation du parc des ouvrages d'art et de cerner les besoins urgents pour chaque catégorie et qui s'élèvent à plus de 4 Milliards de dirhams répartis autour de deux axes principaux :

- Rétablissement du niveau de service : Reconstruction des ouvrages d'art menaçant ruine pour un montant estimé à plus de 1.5 Milliards de dirhams.

- Amélioration du niveau de service et mise à niveau du parc : Elimination des ouvrages submersibles, Elargissement des ouvrages étroits et confortement ou reconstruction des ouvrages limités en charge pour plus de 2.5 Milliards de dirhams.

Conscient de cette situation critique, Le Ministère de l'équipement et du Transport, avait fait de " La mise en place d'une politique visant la sauvegarde du patrimoine routier, le développement du réseau classé et le confortement et la reconstruction des ouvrages d'art menaçant ruine" l'une de ses priorités, en parfaite adéquation avec les objectifs du programme gouvernemental 2012-2016, et notamment, le troisième axe relatif à l'édification d'une économie nationale forte, compétitive et productrice de richesse, grâce au développement des infrastructures.

Pour le domaine des ouvrages d'art, et étant donné l'importance des besoins recensés par rapport aux moyens disponibles, Le Ministère a élaboré une stratégie sur la base de choix clairs et de critères précis pour la hiérarchisation des interventions.

Cette stratégie consiste en :

- Un programme d'urgence : sur 8 ans, pour la réhabilitation (reconstruction ou renforcement) des ouvrages d'art menaçant ruine avec un budget annuel de près de 300 MDH.
 - Un programme de priorité 1 : en parallèle, sur 14 ans, pour la mise à niveau des ouvrages d'art du réseau stratégique (remplacement des ouvrages submersibles, à l'élargissement des ouvrages étroits et au confortement ou la reconstruction des ouvrages limités en charge), avec près de 100 MDH par an, durant les 5 prochaines années. Ce montant sera ramené à 400 millions dirhams par an à la fin du programme d'urgence.
 - Un programme de priorité 2 : sur 3 ans pour la mise à niveau du reste du parc avec un montant annuel de près de 400 MDH.
- f- Développer une nouvelle génération de routes de proximité pour une meilleure équité territoriale et convergence des actions en matière de développement humain :

Ces routes, à forte composante sociale, permettent de désenclaver une population rurale afin de lui permettre d'accéder aux services sociaux principaux (santé, école, souk...). Dans ce cadre, le METL prévoit :

- L'achèvement du PNRR2 avec le lancement des dernières opérations et son évaluation ;
- Préparation du PNRR3 aux horizons 2020 et 2030 intégrant la mise à niveau du transport routier rural.

a- Responsable de programme

Directeur des routes.

b- Acteurs de pilotage

- DAAJ ;
- Directions régionales et provinciales de l'Équipement, du Transport et de la Logistique;
- CFR ;
- CNER ;
- SLM
- IIFR.

2. Objectifs et indicateurs de performance du programme

Objectif 1 : Développer le réseau routier

Indicateur 1.1 : Taux de desserte des populations rurales

Unité	Réalisation 2013	Prévision 2014	Prévision 2015	Prévision 2016	Prévision 2017
%	77	78	79	80	82

Précisions méthodologiques:

L'indicateur retenu pour l'évaluation du désenclavement du monde rural est l'Indice National d'Accessibilité aux routes rurales (INARR).

Il représente le pourcentage de la population desservie. Il est défini comme étant le rapport de la population rurale ayant un accès de moins d'un kilomètre à une route praticable en tout temps (PD) et de la population rurale totale (PT), sachant que uniquement les populations des douars ayant plus de 50 ménages sont pris en charge dans le calcul.

Le taux d'accessibilité TA d'une province Pi est défini comme suit :

$$TA (Pi) = \frac{\text{Population rurale desservie par une route revêtue} + \text{Population rurale bien desservie par une piste}}{\text{Population rurale de la province Pi}}$$

Une population est considérée bien desservie par une piste lorsque cette dernière satisfait dans sa totalité aux conditions suivantes :

- Absence de coupures de la circulation durant toute l'année ;
- Piste circulaire par tout type de véhicule ou uniquement par un véhicule utilitaire sol support non argileux.

Sources de données:

Le Centre National des Etudes et Recherches Routières est l'entité responsable de la centralisation des données collectées et de la production de l'indicateur national.

L'Unité de Gestion du PNRR2 est l'entité chargée de la validation de l'indicateur.

Limites et biais de l'indicateur:

Les limites et biais connus de l'indicateur se résument en est ce que le réseau identifié lors de l'étude de 2002 pour la définition du taux d'accessibilité est assez global (inclus-t-il les pistes agricoles ? la localisation douars y a été actualisée en fonction de l'évolution de la population ? Quel est le taux de progression de la population rurale ? Est-ce que les infrastructures routières réalisées hors PNRR2 et /ou par d'autres partenaires sont considérée ?...).

Commentaire:

L'atteinte des objectifs expliqués par ledit indicateur reste tributaire du degré de mobilisation des moyens financiers nécessaires à la réalisation du programme de désenclavement du monde rural par les différents partenaires.

Indicateur 1.3 : Taux de réalisation des voies express

Unité	Réalisation 2013	Prévision 2014	Prévision 2015	Prévision 2016	Prévision 2017
%	59	63	73	82	100

Précisions méthodologiques:

L'indicateur retenu pour l'évaluation des voies express (VE) est le taux de réalisation qui est le rapport entre l'Equivalent en Kilomètre Réalisé (EKR) de toutes les voies express sur le linéaire global des voies express.

Le linéaire EKR est calculé sur la base du produit du pourcentage de l'état d'avancement et du linéaire lancé.

Pour chaque section de la VE, un pourcentage d'avancement physique des travaux est communiqué par les Chefs d'Aménagement d'une façon mensuelle.

Sources de données:

- Les Chefs d'Aménagement des Sections des VE produisent la donnée;
- La Division des Affaires Techniques est l'entité responsable de la centralisation des données collectées et de la production de l'indicateur national.

Limites et biais de l'indicateur:

Les limites et biais connus de l'indicateur se résument en l'appréciation du taux d'avancement par section (Est-ce le linéaire ouvert ? Est-ce en fonction des mandatements effectués (Exécution Budgétaire) ? ...).

Commentaire:

L'atteinte des objectifs expliqués par ledit indicateur reste tributaire du degré de mobilisation des moyens financiers par les différents partenaires de ce programme.

Objectif 2 : Maintenir et préserver le réseau routier

Indicateur 2.1 : Adaptation de l'état des ouvrages d'art

Unité	Réalisation 2013	Prévision 2014	Prévision 2015	Prévision 2016	Prévision 2017
Nombre	53	64	63	58	55

Précisions méthodologiques:

Nombre d'OA réhabilités ou entretenus ou reconstruits sur le nombre total des OA jugés prioritaires et sur le nombre des OA identifiés pour l'entretien.

Sources de données:

La Division des Ouvrages d'Art

Limites et biais de l'indicateur:

- Le lancement des opérations sus-indiquées est tributaire de l'achèvement des études;
- La réalisation des prévisions susvisées reste tributaire de la qualité des études faites par les bureaux d'études. En effet, ces derniers seront menés à effectuer, impérativement, des reprises des dossiers d'études vu les insuffisances et la qualité des études présentées;
- Le Nombre d'OA donné dans le tableau ci-dessus est en fonction du budget annuel fixé alloué aux OA qui est de 400 MDH;
- Le Nombre d'OA indiqué au niveau des prévisions est donné sur la base des estimations qui ne sont pas encore validées étant donné que leurs études de projet d'exécution ne sont pas encore finalisées et approuvées;
- Le Nombre d'ouvrages d'art indiqué ci-dessus correspond aux ouvrages d'art dont les travaux de réalisation sont lancés au niveau de l'année indiqué. Il ne correspond pas au nombre de réalisation ou d'achèvement ou de livraison effective à la circulation. En effet, les ouvrages d'art nécessitent en quasi-totalité des cas des délais de réalisation supérieurs à une année (en moyenne entre 18 mois à 24 mois).

Commentaire:

L'atteinte des objectifs expliqués par ledit indicateur restent tributaire du degré de mobilisation des fonds budgétaires nécessaires. moyens financiers nécessaires.

Indicateur 2.2 : Taux du réseau routier à l'état très bon à bon (A et B)

Unité	Réalisation 2013	Prévision 2014	Prévision 2015	Prévision 2016	Prévision 2017
%	53,5	53	52,5	52	51,1

Précisions méthodologiques:

L'état du réseau est quantifié par l'indicateur de l'Etat de surface ISU fourni par le CNER, après exploitation des résultats des Campagne de relevé visuel et des résultats d'auscultation du réseau.

L'indicateur est la proportion du réseau routier revêtu global qui se trouve à l'état de surface ISU A ou B.

Sources de données:

Le Centre National d'Etudes et de Recherches Routières (CNER) est l'entité responsable de la centralisation des données collectées et de la production de l'indicateur national.

Les DRETL/DPETL font le relevé visuel de 85% de leur réseau revêtu. Les 15% restant sont relevés par le CNER.

Limites et biais de l'indicateur:

L'indicateur n'est disponible que tous les deux ans.

Commentaire:

Chiffre en détérioration due en partie à l'évolution du trafic et la forte pluviométrie enregistrée entre 2009 et 2011.

Objectif 3 : Adapter le réseau routier et améliorer la sécurité routière

Indicateur 3.1 : Aménagements des points d'accumulation anormale d'accidents

Unité	Réalisation 2013	Prévision 2014	Prévision 2015	Prévision 2016	Prévision 2017
Nombre	47	35	55	90	90

Précisions méthodologiques :

Il couvre l'ensemble des aménagements de sécurité en rase campagne visant à l'élimination des zones d'accumulation des accidents sur les axes routiers jugés potentiellement dangereux ainsi que les points noirs suivant les indicateurs rationnels d'insécurité et d'exploitation.

La période 2014-2018 est marquée par la réalisation d'un programme spécial des aménagements de sécurité (PSAS) dont l'un des objectifs est à viser à traiter des zones d'accumulation des accidents ou ceux susceptibles à devenir dangereux et construire des murets de protection sur quelques ravins pour éviter des accidents graves provoqués par sortie de chaussée des véhicules.

Sources de données :

La collecte des données se fait par la méthode suivante : Chaque section de route potentiellement accidentogène connaissant des dysfonctionnements sur le plan infrastructure devrait aboutir à une fiche d'inspection à renseigner par le DRET/DPET concerné.

La Division Exploitation est l'entité chargée de la validation de l'indicateur.

Limites et biais de l'indicateur :

L'indicateur ne reflète pas exactement les efforts déployés par la DR en matière d'aménagements de sécurité si on fait abstraction du coût correspondant.

Commentaire :

La typologie très diversifiée des aménagements de sections à haut risque qui va du simple élagage d'un arbre ou la réparation d'un panneau à un projet de dédoublement ne permet pas d'affiner l'indicateur davantage en mettant en évidence, par sa simple lecture, le type des travaux réalisés

Objectif 4 : Garantir la disponibilité du matériel TP

Indicateur 4.1 : Taux de renouvellement du matériel des TP

Unité	Réalisation 2013	Prévision 2014	Prévision 2015	Prévision 2016	Prévision 2017
%	63,83	70	76	82	88

Précisions méthodologiques :

L'indicateur de renouvellement choisi permettra de suivre l'effort consenti par la DR en matière d'investissement pour le renouvellement du parc engins sur la base :

- d'une estimation de la valeur neuve de remplacement à l'identique du parc existant évaluée à 1 milliard de Dirhams,
- d'un budget d'investissement de 60 Mdh par année soit un taux de renouvellement annuel de 6%

Mode calcul :

Cumul des montants des marchés d'acquisition / valeur de remplacement à l'identique du parc matériel TP existant (1000 Mdh)

Sources de données :

- Service Réseau des SLM/DMV/DR
- Services Logistique et Matériel (SLM)

Limites et biais de l'indicateur :

L'indicateur ne reflète pas la masse des travaux réalisés par le parc matériel TP de la DR. Toutefois, étant donné que ces réalisations sont illustrées par d'autres programmes et d'autres indicateurs, le souci des gestionnaires du parc est de disposer d'un matériel fiable et efficace. L'effort de renouvellement, mesuré par cet indicateur, contribue directement à cet objectif

Commentaire :

Le taux réalisé en 2013 (63.85) a été amélioré par rapport aux années précédentes, et ce grâce aux efforts déployés pour le renouvellement du parc TP de la Direction des Routes.

Indicateur 4.2 : Taux de disponibilité de matériel des TP

Unité	Réalisation 2013	Prévision 2014	Prévision 2015	Prévision 2016	Prévision 2017
%	92,2	90	90	90	90

Précisions méthodologiques :

Le taux de disponibilité %D est la durée moyenne pendant laquelle le matériel est en état de fonctionnement.

Mode calcul $\%D = [(S+MT)/(S+P+MT)]*100$

Avec

- S: nombre de jour de service ;
- P: nombre de jour de panne ;
- MT: manque des travaux ;
- $MT = \sum MT_i$:
 - MT1 = mauvais temps;
 - MT2 = manque conducteur;
 - MT3 = manque ressources;
 - MT4 = inter panne;
 - MT5 = manque de programme;
 - MT6 = jours fériés et week-end.

Sources de données :

Les données sont collectées par les SLM et envoyées au Service Réseau des SLM pour la consolidation dans le cadre des conseils de gestion organisée annuellement par la DR.

Limites et biais de l'indicateur :

Disposer d'un matériel fiable et disponible en tout temps pour intervenir efficacement en temps voulu (en cas d'urgence), reste un défi majeur pour la Direction des Routes. . Ce présent indicateur doit être analysé avec d'autres indicateurs de maintenance à savoir Indicateur de Maintenabilité, Fiabilité et Disponibilité.

Commentaire :

Le taux de disponibilité peut être interprété par l'évolution de cet indicateur au cours des années ou par sa comparaison à l'objectif qui est fixé à 90% par année.

1. La stratégie du programme

Après les grandes réalisations qu'a connu le Maroc, en particulier les résultats importants engendrés par la série de réforme du secteur portuaire et le changement qu'a connu le développement des infrastructures, et après le succès du processus de création de Port Tanger-Med sur le plan international et régional, notre pays a pu avoir une nouvelle vision basée sur la protection des acquis et le renforcement de la stratégie portuaire à travers l'adoption d'une approche participative et constructive afin d'assurer un engagement intégral des différents acteurs opérant dans les secteurs public et privé.

Cette stratégie nationale vise à :

- Améliorer la compétitivité de la chaîne logistique;
- Participer à l'aménagement du territoire et au développement régional;
- Suivre les changements économiques;
- Donner à la composante portuaire la capacité de s'adapter avec les changements provinciaux et internationaux;
- Lui permettre de profiter des occasions géostratégiques qui lui seront accordées dans le futur.

Une nouvelle approche a été adoptée, basée sur le concept de pôle portuaire qui permettra à chacune des régions du Royaume de promouvoir ses atouts, ses ressources et ses infrastructures et de bénéficier du dynamisme économique engendré par les ports.

Dans ce contexte, six grands pôles ont été identifiés : Pôle portuaire de l'Oriental, pôle portuaire Nord-Ouest, pôle portuaire de Kénitra - Casablanca, pôle portuaire de Doukkala Abda, pôle portuaire de Souss-Tensift et le pôle portuaire du Sud.

La mise en œuvre de cette ambitieuse stratégie, nécessite la mobilisation d'importantes ressources financières.

Les principaux projets portuaires sont :

- Réalisation du nouveau port de Safi ;
- Lancement du nouveau port Nador West Med ;
- Extension du port de Tarfaya ;

Aussi, dans le but de préserver et protéger les plages du Royaume, milieu sensible et vulnérable, des opérations relatives à leur protection et à la consolidation du trait de côtes seront réalisées à savoir:

- La protection des plages ;
- La promotion de l'utilisation du sable marin comme ressource alternative à l'utilisation du sable des dunes et des plages;
- La protection des milieux marins sensibles.

En matière de délimitation du domaine public maritime, le Ministère poursuivra les opérations entamées depuis des années pour délimiter ce domaine et déterminer avec précision ses limites physiques.

a- Responsable de programme

Directeur des Ports et du Domaine Public Maritime.

b- Acteurs de pilotage

- Directions régionales et provinciales de l'Équipement, du Transport et de la Logistique.
- Direction de l'Aménagement du Port de Safi



2. Objectifs et indicateurs de performance du programme

Objectif 1 : Développer les infrastructures portuaires

Indicateur 1.1 : Maitrise des délais de réalisation du nouveau port de Safi

Unité	Réalisation 2013	Prévision 2014	Prévision 2015	Prévision 2016	Prévision 2017
%	3	15	50	80	100

Précisions méthodologiques :

Le taux qui reflète la maitrise des délais de réalisation du projet correspond au rapport entre le taux d'avancement des travaux réalisés à une date T, et le taux d'avancement prévisionnel des travaux à la même date.

Sources de données :

- Direction de l'Aménagement du Port de Safi.

Limites et biais de l'indicateur :

Etant donné qu'un projet portuaire est souvent un projet pluriannuel, et très influencé par les conditions météorologiques et l'état de la mer, le taux d'avancement prévisionnel est souvent modifié et mis à jour au fil des années.

Indicateur 1.2 : Maitrise des délais de réalisation de l'extension du port de Tarfaya

Unité	Réalisation 2013	Prévision 2014	Prévision 2015	Prévision 2016	Prévision 2017
%	42	90	100	-	-

Précisions méthodologiques :

Le taux qui reflète la maitrise des délais de réalisation du projet correspond au rapport entre le taux d'avancement des travaux réalisés à une date T, et le taux d'avancement prévisionnel des travaux à la même date.

Sources de données :

- Entité Aménagement de l'extension du port de Tarfaya;
- Division des Aménagements Portuaires et Maritimes.

Limites et biais de l'indicateur :

Etant donné qu'un projet portuaire est souvent un projet pluriannuel, et très influencé par les conditions météorologiques et l'état de la mer, le taux d'avancement prévisionnel est souvent modifié et mis à jour au fil des années.

Indicateur 1.3 : Maitrise des délais de réalisation du projet du nouveau port de Kenitra Atlantique

Unité	Réalisation 2013	Prévision 2014	Prévision 2015	Prévision 2016	Prévision 2017
%	-	-	-	5	25

Précisions méthodologiques :

Le taux qui reflète la maîtrise des délais de réalisation du projet est le rapport entre le taux d'avancement des travaux réalisés à une date x, et le taux d'avancement prévisionnel des travaux à la même date.

Sources de données :

Division des Aménagements Portuaires et Maritimes.

Limites et biais de l'indicateur :

Etant donné qu'un projet portuaire est souvent un projet pluriannuel, et très influencé par les conditions météorologiques et l'état de la mer, le taux d'avancement prévisionnel est souvent modifié et mis à jour au fil des années.

Indicateur 1.4 : Maitrise des délais de réalisation du nouveau port de Lamhiriz

Unité	Réalisation 2013	Prévision 2014	Prévision 2015	Prévision 2016	Prévision 2017
%	-	5	60	100	-

Précisions méthodologiques :

Le taux qui reflète la maîtrise des délais de réalisation du projet est le rapport entre le taux d'avancement des travaux réalisés à une date x, et le taux d'avancement prévisionnel des travaux à la même date.

Sources de données :

- Division des Aménagements Portuaires et Maritimes ;
- Direction Régionale de l'Equipement, du Transport et de la Logistique de Dakhla.

Limites et biais de l'indicateur :

Etant donné qu'un projet portuaire est souvent un projet pluriannuel, et très influencé par les conditions météorologiques et l'état de la mer, le taux d'avancement prévisionnel est souvent modifié et mis à jour au fil des années.

Indicateur 1.5 : Maitrise des délais de réalisation de l'extension du port de Jebha

Unité	Réalisation 2013	Prévision 2014	Prévision 2015	Prévision 2016	Prévision 2017
%	-	-	70	100	-

Précisions méthodologiques:

Le taux qui reflète la maîtrise des délais de réalisation du projet est le rapport entre le taux d'avancement des travaux réalisés à une date x, et le taux d'avancement prévisionnel des travaux à la même date.

Sources de données :

- Division des Aménagements Portuaires et Maritimes;
- Direction provinciale de l'Équipement, du Transport et de la Logistique de Chefchaouen.

Limites et biais de l'indicateur :

Etant donné qu'un projet portuaire est souvent un projet pluriannuel, et très influencé par les conditions météorologiques et l'état de la mer, le taux d'avancement prévisionnel est souvent modifié et mis à jour au fil des années.

Objectif 2 : Assurer la sécurité de la navigation côtière et contribuer à la sécurité balnéaire.

Indicateur 2.1 : Taux de disponibilité des établissements de signalisation maritime

Unité	Réalisation 2013	Prévision 2014	Prévision 2015	Prévision 2016	Prévision 2017
%	97	97	98	98	98

Précisions méthodologiques :

Taux de disponibilité des ESM : (temps de fonctionnement assigné)/ (Temps de fonctionnement assigné-MTTR).

Avec MTTR : Mean Time To Repair (Temps nécessaire à la réparation d'un phare)

Sources de données :

- Division Réglementation et Domaine Public Maritime;
- Directions Régionales et Provinciales de l'Équipement, du Transport et de la Logistique.

Indicateur 2.2 : Taux de balisage des plages

Unité	Réalisation 2013	Prévision 2014	Prévision 2015	Prévision 2016	Prévision 2017
%	95	96	98	98	98

Précisions méthodologiques :

Taux de balisage des plages = nombre de plages balisés sur le nombre de plages ouvert à la navigation.

Sources de données :

- Division Réglementation et Domaine Public Maritime;
- Directions Régionales et Provinciales de l'Équipement, du Transport et de la Logistique.

Objectif 3 : Délimiter et Valoriser le Domaine Public Maritime

Indicateur 3.1 : Taux de délimitation administrative du DPM

Unité	Réalisation 2013	Prévision 2014	Prévision 2015	Prévision 2016	Prévision 2017
%	49	50	80	100	-

Précisions méthodologiques :

Taux de délimitation administrative du DPM = le linéaire de DPM ayant fait l'objet d'un décret de délimitation / le linéaire total du DPM

Sources de données :

- Division Réglementation et Domaine Public Maritime;
- Directions Régionales et Provinciales de l'Équipement, du Transport et de la Logistique.

Limites et biais de l'indicateur :

Certains tronçons délimité et ayant fait l'objet d'un décret de délimitation, doivent être mis à jour selon l'avancement du trait de Côte.

Indicateur 3.2 : Taux de délimitation technique du DPM

Unité	Réalisation 2013	Prévision 2014	Prévision 2015	Prévision 2016	Prévision 2017
%	96	96	100	-	-

Précisions méthodologiques :

Taux de délimitation administrative du DPM = le linéaire de DPM ayant fait l'objet d'une délimitation technique/ le linéaire total du DPM

Sources de données :

- Division Réglementation et Domaine Public Maritime ;
- Directions Régionales et Provinciales de l'Équipement, du Transport et de la Logistique.

1. La stratégie du programme Transports routiers et sécurité routière

❖ Transport routier :

En dépit des efforts de développement et de modernisation déployés par les pouvoirs publics, le transport routier de personnes se trouve confronté à de nombreuses difficultés, notamment la désuétude des textes législatifs et réglementaires, la difficulté de régulation du marché des transports par l'ajustement de l'offre à la demande, la faible professionnalisation du secteur, l'atomicité et la gestion artisanale des entreprises, la prolifération du transport informel, le vieillissement du parc.

De plus, un projet de loi de refonte du système de transport routier de voyageurs a été élaboré et une étude pour le développement du secteur du transport routier interurbain de voyageurs par autocars a été lancée.

Ainsi, le ministère a défini, en concertation avec les professionnels, les grands axes de la réforme et une feuille de route visant le développement de l'investissement dans le secteur, l'amélioration de la qualité de service, la sécurité routière.

Les objectifs de cette feuille de route s'articulent autour de :

- La mise en place d'un service de transport fiable, diversifié, sûr, de qualité et respectant la dignité des citoyens ;
- La professionnalisation du secteur de transport routier de voyageur et l'amélioration de sa rentabilité ;
- La mise en place de mécanismes et de règles transparentes d'accès au secteur et de contrôle garantissant une concurrence loyale et un bon fonctionnement du système ;
- L'ouverture du secteur et la promotion de l'investissement et des métiers du transport routier de voyageurs ;
- Le développement des transports régionaux et provinciaux ainsi que le transport en milieu rural;
- L'optimisation des investissements en infrastructures et en moyens de transport et le développement de la complémentarité au sein du réseau des lignes de transport public (correspondance, tarification uniforme).

Par ailleurs, des mesures structurantes visant la mise à niveau et la professionnalisation du secteur ont été inscrites dans le cadre de la loi de finances 2014, il s'agit en l'occurrence de :

- Prime de mise à niveau des entreprises de transport de voyageurs;
- Prime de renouvellement des autocars;
- Prime de casse des autocars.

Concernant le secteur du transport routier de marchandises, et eEn vue de poursuivre la réforme engagée depuis 2003 dans ce secteur, le Ministère et les opérateurs ont œuvré ensemble pour la concrétisation des mesures inscrites dans le cadre du contrat programme 2011-2013 pour le transport routier de marchandises, et se sont penchés sur la définition d'un nouveau contrat programme, qui s'étalera sur 3 ans, pour la professionnalisation des opérateurs et le développement de leur compétitivité.

Et en anticipation de la signature de ce nouveau contrat programme, une révision à la hausse des montants des primes allouées aux professionnels pour le renouvellement des véhicules de transport routier de marchandises pour compte d'autrui et des véhicules de transport public en commun de personnes dans le milieu rural, a été arrêtée dans le cadre de la loi de finances 2014.

❖ **Sécurité routière :**

Pleinement conscient de la nécessité de résoudre la problématique liée à la sécurité routière, le METL a préparé une stratégie nationale de sécurité routière pérenne, précise et cohérente mobilisant les synergies des intervenants concernés par le problème des accidents de la circulation.

A partir de cette stratégie, le Ministère a procédé à la préparation et la mise en œuvre d'un Plan Stratégique Intégré d'Urgence de Sécurité Routière (PSIU) dans l'objectif de continuer à baisser selon un rythme soutenu le nombre des victimes des accidents de la circulation routière.

Les axes de ce plan stratégique sont les suivants:

- La coordination et la gestion de la sécurité routière à haut niveau;
- La législation ;
- Le contrôle et les sanctions ;
- La formation des conducteurs et examens du permis de conduire;
- Les interventions sur les infrastructures routières et voiries urbaines ;
- Les secours dispensés aux victimes des accidents de la circulation;
- et l'information, la sensibilisation et l'éducation.

a- Responsable de programme

Directeur des Transports Routiers et de la Sécurité Routière.

b- Acteurs de pilotage

- DR ;
- CNPAC ;
- CNEH ;
- CNER.

2. Objectifs et indicateurs de performance du programme

Objectif 1 : Améliorer la sécurité routière

Indicateur 1.1 : Nombre de tués et des blessés graves

Unité	Réalisation 2013	Prévision 2014	Prévision 2015	Prévision 2016	Prévision 2017
%	-	1	1	2	4

Précisions méthodologiques :

Cet indicateur correspond au nombre de tués et des de blessés graves de la route de l'année (N) comparé à celui de l'année précédente (N-1).

Sources de données :

- Base de données des accidents de la circulation du CNER
- Base de données des véhicules de la DTRSR

Limites et biais de l'indicateur :

Multiplicité des acteurs.

Indicateur 1.1 : Taux de couverture par les radars de contrôle de vitesse

Unité	Réalisation 2013	Prévision 2014	Prévision 2015	Prévision 2016	Prévision 2017
%	15	17	25	40	60

Précisions méthodologiques :

Taux de couverture du réseau routier par les équipements de contrôle de vitesse.

Sources de données :

- Statistiques DTRSR.

Limites et biais de l'indicateur :

Maintenance et fiabilité des équipements.

Objectif 2 : Améliorer les services rendus au citoyen

Indicateur 2.1 : Délai moyen de traitement des permis de conduire

Unité	Réalisation 2013	Prévision 2014	Prévision 2015	Prévision 2016	Prévision 2017
Jours	25	22	20	17	15

Précisions méthodologiques :

Délai de délivrance des permis de conduire.

Sources de données :

Système d'information - Assiaqa Card.

Limites et biais de l'indicateur :

Multiplicité des acteurs.

Indicateur 2.2 : Délai de traitement des cartes grises

Unité	Réalisation 2013	Prévision 2014	Prévision 2015	Prévision 2016	Prévision 2017
Jours	30	25	22	20	15

Précisions méthodologiques :

Délai de délivrance des cartes grises.

Sources de données :

Système d'information - Assiaqa Card.

Limites et biais de l'indicateur :

Multiplicité des acteurs.

Indicateur 2.3 : Couverture géographique en centres immatriculateurs

Unité	Réalisation 2013	Prévision 2014	Prévision 2015	Prévision 2016	Prévision 2017
%	63	63	69	69	75

Précisions méthodologiques :

Nombre de centres par rapport au nombre d'habitants d'une région.

Sources de données :

Statistiques DTRSR.

Objectif 3 : Amélioration de l'état du parc de transport routier

Indicateur 3.1 : Age moyen des véhicules de transport routier de marchandises

Unité	Réalisation 2013	Prévision 2014	Prévision 2015	Prévision 2016	Prévision 2017
Années	15	15	12	9	7

Précisions méthodologiques :

Age moyen des véhicules du transport routier de marchandises.

Sources de données :

Base de données des véhicules de la DTRSR.

Limites et biais de l'indicateur :

Multiplicité des acteurs.

Indicateur 3.2 : Age moyen des véhicules de transport routier de voyageurs

Unité	Réalisation 2013	Prévision 2014	Prévision 2015	Prévision 2016	Prévision 2017
Années	14	14	12	10	8

Précisions méthodologiques :

Age moyen des véhicules du transport routier de voyageurs.

Sources de données :

Base de données des véhicules de la DTRSR.

Limites et biais de l'indicateur :

Multiplicité des acteurs.

1. La stratégie du programme

Le transport maritime assure plus de 98%, en tonnage, des échanges du Maroc avec l'extérieur. De ce fait, le transport maritime constitue un des piliers fondamentaux de la stratégie du développement socio-économique de notre pays.

A ce titre, et pour mettre à profit les accords de libre-échange conclus avec plusieurs pays et régions économiques à savoir l'UE, les pays arabes, les USA et la Turquie, le Maroc a pour ambition de s'ériger en un carrefour de premier plan des échanges entre ses différents partenaires, ceci à travers sa promotion en plateforme régionale aussi bien industrielle que commerciale et logistique.

Par ailleurs, la position du Maroc sur le marché international se joue en grande partie sur l'état du secteur du transport maritime, sur la capacité de la flotte nationale à desservir tous les marchés du monde dans les délais convenus et enfin sur la qualité des ports marocains et des moyens d'acheminement.

Dans l'objectif de restaurer la compétitivité et la pérennité de la flotte nationale, le Ministère a entamé la définition d'une nouvelle stratégie pour le secteur du transport maritime et le développement du pavillon national de concert avec les différents intervenants dans le secteur. Cette stratégie s'articule autour des axes ci-après :

- Consolider le rôle du Maroc en tant que pays maritime et portuaire fort dans la Méditerranée Occidentale;
- Créer une industrie maritime et un pavillon marocain capable d'assurer son rôle économique et stratégique, fort, compétitif, rentable et durable;
- Créer les conditions favorables permettant au transport maritime sous le pavillon marocain d'être plus attrayant pour les transporteurs maritimes internationaux.

Le Ministère œuvre au respect ses engagements internationaux en matière de la sécurité du trafic maritime. A ce titre, le Centre de Surveillance du Trafic Maritime de Tanger permet aux autorités civiles marocaines d'assurer un suivi de la navigation maritime au niveau du Déroit de Gibraltar. Le CSTM est également investi d'une mission de coordination des opérations de recherche et de sauvetage maritimes (MRCC) dans la zone.

Le Maroc en tant que Gouvernement Contractant à la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS) et pour répondre aux exigences de l'OMI à assurer ses obligations en sa qualité d'Etat côtier, a décidé de

mettre en service le Centre National de données (CND). Ce centre est implanté dans les locaux du CSTM.

Le CND est exploité pour les fins de sûreté, de sécurité, de protection de l'environnement marin et de la recherche et sauvetage maritimes dans le contexte général de l'Organisation Maritime Internationale. Le CND contribue à la surveillance des eaux maritimes marocaines et à l'établissement de statistiques sur le trafic maritime des navires passant au large des côtes marocaines, notamment les navires à haut risque pour l'environnement marin.

Après satisfaction du CND des essais obligatoires par l'Organisation Internationale de télécommunications mobiles par satellites (IMSO) conformément au mandat qui lui a été attribué par l'OMI, ce centre est intégré dans le système de :

- Réception des messages transmis par les navires battant pavillon national où qu'ils se trouvent ;
- Echange des informations avec les autres Centres au sujet des navires étrangers se trouvant dans les eaux marocaines ou des navires marocains lorsqu'ils naviguent dans les zones de couverture des Centres étrangers.

Nommé en tant que coordonnateur LRIT, l'IMSO est également chargé de mener des missions d'audit et d'examen de performance des Centres Nationaux de données LRIT mis en place par les Etats.

Dans cette optique, le CND fait l'objet, à l'instar des autres Centres, d'un audit annuel par l'IMSO.

a- Responsable de programme

Directeur de la Marine Marchande.

b- Acteurs de pilotage

- CSTM.

2. Objectifs et indicateurs de performance du programme

Objectif 1 : Développement de la flotte, du pavillon national et de l'emploi maritime

Indicateur 1.1 : Taux de participation de l'armement marocain dans le transport maritime de commerce

Unité	Réalisation 2013	Prévision 2014	Prévision 2015	Prévision 2016	Prévision 2017
%	3,5	3,55	-	-	-

Précisions méthodologiques :

Cet indicateur s'appuie, en ce qui concerne la flotte de commerce, sur le décompte effectué au 1er janvier de chaque année des navires de transport maritime naviguant sous pavillon Marocain.

Sources de données :

Division Affaires Administratives et Division du Transport Maritime.

Indicateur 1.2 : Taux de participation de l'armement marocain dans le transport maritime de passagers

Unité	Réalisation 2013	Prévision 2014	Prévision 2015	Prévision 2016	Prévision 2017
%	30	29	-	-	-

Précisions méthodologiques :

Cet indicateur s'appuie, en ce qui concerne la flotte de transport de passagers, sur le décompte effectué au 1er janvier de chaque année des navires de transport maritime naviguant sous pavillon Marocain.

Sources de données :

Division Affaires Administratives et Division du Transport Maritime.

Indicateur 1.3 : Evolution du taux d'actifs dans le secteur du transport maritime

Unité	Réalisation 2013	Prévision 2014	Prévision 2015	Prévision 2016	Prévision 2017
%	En construction				

Objectif 2 : Assurer le Contrôle et le suivi des navires de commerce

Indicateur 2.1 : Nombre des navires étrangers contrôlés

Unité	Réalisation 2013	Prévision 2014	Prévision 2015	Prévision 2016	Prévision 2017
Nombre	615	620	640	660	670

Précisions méthodologiques :

Cet indicateur représente le nombre des navires étrangers contrôlés par l'autorité maritime nationale.

Cette compétence est exercée également, en vertu des conventions internationales pertinentes en vigueur, à l'égard des navires étrangers lors de leurs escales dans les ports nationaux ou de transit dans les eaux marocaines. C'est le contrôle de l'Etat du port.

Sources de données :

Les procès-verbaux établis par les commissions de sécurité à l'issue de chaque visite.

Indicateur 2.2 : Nombre des navires du pavillon national contrôlés

Unité	Réalisation 2013	Prévision 2014	Prévision 2015	Prévision 2016	Prévision 2017
Nombre	1.854	1.950	2.000	2.050	2.100

Précisions méthodologiques :

Cet indicateur représente le nombre des navires du pavillon national contrôlés par l'autorité maritime nationale.

De par ses attributions, la Direction de la Marine Marchande est l'autorité administrative chargée de veiller au respect par les navires armés au commerce, à la servitude ou à la plaisance battant pavillon national, des normes techniques et réglementaires en matière de sécurité et sûreté des navires, de prévention de la pollution du milieu marin par les navires, de l'hygiène et de l'habitabilité à bord des navires. C'est le contrôle de l'Etat du pavillon.

Sources de données :

Les procès-verbaux établis par les commissions de sécurité à l'issue de chaque visite.

Objectif 3 : Surveillance du Trafic Maritime

Indicateur 3.1 : Evolution du nombre d'opérations de recherche de sauvetage coordonnées

Unité	Réalisation 2013	Prévision 2014	Prévision 2015	Prévision 2016	Prévision 2017
Nombre	171	150	150	150	150

Précisions méthodologiques :

Réception et/ou Interception et traitement des alertes de détresse maritime (émises par Téléphone ou par Radio VHF) dans la zone du détroit de Gibraltar.

Sources de données :

Navires et embarcations en difficultés, avec des personnes à bord, demandant assistance.

Commentaire :

Seules quelques opérations (11 Ops. en 2013) sont en lien avec les unités de commerce, de pêches ou de plaisance, le reste (soit 160 Ops. en 2013) concerne les opérations de sauvetage des candidats à l'immigration clandestine.

Indicateur 3.2 : Evolution des infractions aux règles de la circulation des navires commerciaux

Unité	Réalisation 2013	Prévision 2014	Prévision 2015	Prévision 2016	Prévision 2017
Nombre	14	8	5	5	5

Précisions méthodologiques :

Les navires ne respectant pas les règles de circulation maritimes à l'intérieur du Dispositif de Séparation du Trafic de Gibraltar et les navires ne respectant pas l'obligation de passer leur CRO au CSTM (VTS) de Tanger sont rapportés aux autorités maritimes et des rapports d'infraction leur sont notifiés.

Sources de données :

Les différents équipements et capteurs du CSTM.

Commentaire :

Avec l'entrée en vigueur prévisionnelle (en 2015) de l'amendement relatif à la configuration du Dispositif de Séparation du Trafic Maritime de Gibraltar et l'adoption par le CSTM de la procédure de rappel à l'ordre des navires avant infraction, le CSTM espère enregistrer une baisse du nombre des navires en infraction, et réduire par conséquent les risques à la navigation maritime dans la zone du Déroit de Gibraltar

Programme Aviation Civile

1. La stratégie du programme Transport aérien et sécurité aérienne

L'aspect sécurité de l'aviation civile reste toujours, parmi les principaux leviers pour le développement du transport aérien au Maroc.

La réglementation internationale en matière de l'aviation civile, notamment les normes et les recommandations de l'OACI ainsi que les normes européennes, stipules que chaque Etat contractant se trouve devant l'obligation d'assurer, sur son territoire, un suivi d'application, par les exploitants aéronautiques, des normes et standards internationaux en matière de sécurité de l'aviation civile internationale.

Soucieux d'assurer le plus haut niveau de convergence réglementaire avec les instances internationales en matière de l'aviation civile, l'action du METL s'articule autour de :

- Sécurité de la Navigation aérienne :
 - Publication d'informations aéronautiques;
 - Homologation des pistes ;
 - Réalisation des cartes aéronautiques.
- Sûreté de l'Aviation Civile :
 - Élaboration des procédures de sûreté ;
- Inspections et surveillance continue :
 - Supervision de la sécurité aéronautique;
 - Inspection de la sécurité des aéroports et de la navigation aérienne;
 - Inspection de sûreté de l'aviation civile : par la réalisation des missions d'inspections des aéroports.
- Contrôle de la navigabilité ;
- Organisation d'examens ;
- Délivrance de licences et qualifications au profit du personnel aéronautique.

c- Responsable de programme

Directeur Général de l'Aviation Civile.

d- Acteurs de pilotage

- Direction de l'Aéronautique Civile.
- Direction de Transport Aérien.

2. Objectifs et indicateurs de performance du programme

Objectif 1 : Maintenir la Sécurité au niveau des standards internationaux

Indicateur 1.1 : Taux de réalisation du programme national de la sécurité aérienne

Unité	Réalisation 2013	Prévision 2014	Prévision 2015	Prévision 2016	Prévision 2017
%	10	20	40	75	100

Précisions méthodologiques :

Le nombre des opérations d'inspection et d'audit réalisées depuis le lancement du programme / le nombre des opérations programmées

Sources de données :

- DGAC ;
- ONDA.

Limites et biais de l'indicateur :

Commentaire :

Indicateur 1.2 : Pourcentage des services de la navigation aérienne homologués dans les aéroports

Unité	Réalisation 2013	Prévision 2014	Prévision 2015	Prévision 2016	Prévision 2017
%	-	8	25	50	100

Précisions méthodologiques :

Nombre des services de la navigation aérienne homologués dans les aéroports /
Nombre des services de la navigation aérienne dans les aéroports

Sources de données :

- DGAC ;
- ONDA.

Indicateur 1.3 : Pourcentage d'occurrence des incidences du même type

Unité	Réalisation 2013	Prévision 2014	Prévision 2015	Prévision 2016	Prévision 2017
%	62	60	40	30	20

Précisions méthodologiques :

Nombre des incidences du même type survenus durant l'année concernée /
Nombre des incidences survenus durant l'année concernée

Sources de données :

- DGAC ;
- ONDA ;
- Les compagnies du transport aérien.

Objectif 2 : Développer le transport aérien

Indicateur 2.2 : Évolution du trafic aérien intérieur

Unité	Réalisation 2013	Prévision 2014	Prévision 2015	Prévision 2016	Prévision 2017
%	11,02	10	4,5	5	5

Précisions méthodologiques :

$$\frac{((\text{Nombre de passagère année } i \times \text{kilométrage réalisé année } i) - (\text{Nombre de passagère année } i-1 \times \text{kilométrage réalisé année } i-1))}{((\text{Nombre de passagère année } i-1 \times \text{kilométrage réalisé année } i-1))}$$

Sources de données :

- ONDA ;
- DGAC.

Objectif3 : Renforcer le cadre réglementaire du secteur de l'aviation civile

Indicateur 3.1 : Conformité aux standards et recommandations OACI

Unité	Réalisation 2013	Prévision 2014	Prévision 2015	Prévision 2016	Prévision 2017
%	64	88	95	97	100

Précisions méthodologiques :

Nombre d'écarts relevés par l'audit OACI : 67 écarts relevés lors du dernier audit USOAP

Sources de données :

- OACI;
- DGAC.