

ROYAUME DU MAROC
المملكة المغربية



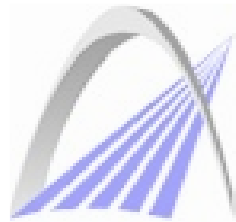
MINISTRE DE L'EQUIPEMENT,
DU TRANSPORT ET DE LA LOGISTIQUE

وزارة التجهيز
والنقل واللوجستيك

Projet de Performance

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

Loi de Finances 2016



1^{ère} PARTIE : Présentation du Ministère de l'Équipement, du Transport et de la Logistique

Les axes stratégiques du Ministère	4
Présentation des crédits du Ministère au titre de l'année 2016	10
Récapitulatif des crédits du Ministère au titre de l'année 2016 par programme	11
Récapitulatif des crédits du Ministère au titre de l'année 2016 par action et projet	12

2^{ème} PARTIE : Présentation des programmes du Ministère

Programme Conduite et Pilotage	16
Programme Appui aux Stratégies Sectorielles du METL	22
Programme Routes	26
Programme Ports et Domaine Public Maritime	35
Programme Transports Routiers et Sécurité Routière	44
Programme Marine Marchande	51
Programme Aviation Civile	56

1ère PARTIE

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

1. Les axes stratégiques du METL

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.

Les axes stratégiques du METL sont relatés dans le schéma ci-dessous :



1- Réforme institutionnel :

Le programme d'intervention du Ministère relatif à la réforme institutionnel s'articule autour de :

- La restructuration de certaines entités ou établissements relevant du secteur du transport
- La réglementation et l'organisation du secteur, avec l'élaboration des plans de mobilité national et régional
- L'établissement des contrats programmes avec des partenaires dans des secteurs comme : secteur maritime, aérien, bâtiment et travaux publics
- L'Agence Marocaine pour le Développement des activités Logistiques
- L'ouverture sur l'investissement du secteur privé dans l'infrastructure de base et l'exploitation des ouvrages et la fourniture de services

2- Réforme réglementaire :

Se référant au programme gouvernemental qui a annoncé l'engagement du Gouvernement pour la mise en place d'un plan réglementaire, le METL a élaboré son plan réglementaire sur la base d'une approche de concertation avec les différentes directions, établissements publics et sociétés sous la tutelle du METL. Ce plan réglementaire traite les décrets et les décisions que le Ministère envisage sa présentation, et ce pour un meilleur encadrement de son intervention dans le domaine organisationnel.

3- Infrastructures de base :

Pour la mise en œuvre de cet axe et la poursuite de ses efforts pour la réussite de la politique des grands chantiers, le Ministère a pris plusieurs mesures dans les différents secteurs. Ci-dessous certaines à titre d'exemple :

• Routes et transports routiers :

Le développement et la modernisation du réseau routier et autoroutier représentent un levier réel pour le développement économique et l'intégration régionale et locale, ainsi que sa contribution effective pour drainer des investissements et la création des emplois et la valorisation des domaines et le traitement de la problématique de la sécurité routière. Pour la réalisation de ces objectifs le METL veille à :

- L'établissement des liaisons entre les grands pôles économiques et résidentiels
- Le suivi du développement de la mobilité
- La complémentarité et l'homogénéité entre le réseau routier, voies express et les autoroutes
- Le désenclavement des zones rurales et montagneuses, ainsi que l'aménagement et la valorisation du domaine territorial

• Autoroutes :

Le réseau autoroutier en exploitation et ouvert devant les utilisateurs a atteint un linéaire de 1588 km, et 212 km programmés dans le cadre du plan directeur complémentaire autoroutier. Ainsi le linéaire total des autoroutes atteindra 1800 km en 2016.

Certains des objectifs visés dans le cadre de la stratégie du Ministère sont :

- L'approbation du 2^{ème} plan national des autoroutes qui envisage doter le Royaume de nouveaux axes autoroutiers à l'horizon 2030
- Lancement des études de certains nouveaux tronçons autoroutiers
- La préparation d'un nouveau contrat-programme dans le domaine des autoroutes et l'ouverture sur le secteur privé

- **Routes et voies express :**

- L'achèvement d'environ 300 km de voies express (Taza – Al Hoceima et Oujda – Nador) et la réalisation de 300 km de nouvelles voies express
- L'étude de grands projets routiers : Tunnel Tichka, Rocade Est- Sud de la chaîne des montagnes de l'Atlas
- Le développement de la RN 10 reliant Tiznit à Karkarat
- L'achèvement du 2^{ème} PNR courant 2016 par la réalisation de 2500 km de routes rurales et de pistes
- L'établissement d'un nouveau programme de routes rurales en partenariat avec les collectivités locales et les départements ministériels concernés

- **Voies ferrées et transports ferroviaires :**

Pour l'accompagnement du développement territorial, économique et social du Royaume, et en réponse aux aspirations des utilisateurs et des partenaires économiques, le METL s'efforce pour faire un saut qualitatif dans le domaine ferroviaire ; à travers :

- La disponibilité d'un réseau opérationnel et moderne
- L'amélioration du produit ferroviaire et la mise à disposition de prestations attrayantes

Des objectifs de la stratégie du secteur ferroviaire, il y a lieu de citer ce qui suit :

- L'achèvement de la liaison ferroviaire du Train à Grande Vitesse (TGV) Tanger – Casablanca, et la réalisation des études d'un nouveau axe ferroviaire TGV vers Marrakech
- L'élargissement et la modernisation du réseau ferroviaire vers Béni Mella et Tétuan
- La mise à niveau et le développement du réseau ferroviaire actuel
- La modernisation des gares ferroviaires
- La réalisation des études pour le développement des axes ferroviaires régionaux au niveau des grandes zones urbaines comme Casablanca, Tanger, Tétouan, Marrakech, Agadir, Oujda et Fès
- L'aménagement des gares logistiques ferroviaires (réalisation de la 1^{ère} tranches gares logistiques ferroviaires à Mita, Zenata, Fès, Marrakech et Tanger)

- **Ports et transports maritimes :**

La stratégie nationale portuaire, qui adopte une vision claire et du secteur portuaire, a pour objectif de doter le Maroc de ports modernes et développés, qui constituent un levier essentiel pour le renforcement de l'emplacement du Maroc comme station logistique importante dans le bassin de la Méditerranée. Ils constituent également un outil opérationnel pour le renforcement de la compétitivité économique nationale et la contribution dans l'aménagement du territoire et le développement régional.

Ainsi, une nouvelle approche axée sur le pôle portuaire était adoptée, et permettra à chaque région du Royaume de renforcer richesses, ses ressources et ses infrastructures de base. Ceci

lui permettra de bénéficier de la dynamique économique créée par les ports. Selon cette logique, il a été arrêté 6 grands pôles portuaires : le pôle portuaire de la zone est, le pôle portuaire nord-ouest, le pôle portuaire Kénitra – Casablanca, le pôle portuaire Doukkala – Abda, le pôle portuaire Souss – Tansift et le pôle portuaire Sud.

- La nouvelle stratégie portuaire a pour objectifs ce qui suit :
- L'amélioration du pouvoir de compétitivité de la chaîne logistique
- La garantie
- L'accompagnement des changements économiques
- La possibilité de saisir les opportunités géostratégiques à l'avenir

La stratégie portuaire s'articule autour de :

- La réalisation de nouveaux ports
- La réalisation de grandes extensions
- L'intégration des ports dans leur environnement urbain

- **Aéroports et transports aériens :**

En vue d'accompagner la politique ambitieuse touristique « vision 2020 », le METL adopte une stratégie prometteuse en matière du transport aérien visant :

- Le renforcement de l'emplacement de l'aéroport Mohamed V de Casablanca en tant que pôle aérien pilote depuis et vers l'Afrique Centrale et de l'Ouest.
- La poursuite des efforts déployés pour le développement des infrastructures de base aériens conformément au nouveau plan directeur des aéroports ; qui permettra de définir les horizons de développement de chaque aéroport à part, et le renforcement de sa compétitivité ainsi que les besoins en infrastructures aéroportuaires nouvelles à long et moyen terme (2020 et 2030)
- Le soutien et la promotion du transport aérien interne à travers le développement de la capacité d'accueil des aéroports en partenariat avec les partenaires dans le domaine de l'industrie aéronautique et la valorisation du domaine public aéroportuaire

- **Développement de la compétitivité logistique :**

Le développement du secteur du logistique, qui constitue une priorité pour le renforcement de la compétitivité de l'économie nationale, est tributaire de :

- La mise à niveau des prestations logistiques
- La libéralisation des modes de transport routier, ferroviaire, maritime et aérien
- La réalisation des grands chantiers et le développement des infrastructures de base du transport (maritime, routier, autoroutier, ferroviaire, aérien)

Afin d'atteindre ces objectifs, le Ministère a mis en place un plan de travail ambitieux qui comporte plusieurs mesures, dont ci-dessous les plus importantes :

- L'activation de la mise en œuvre de la stratégie logistique à travers la réalisation de la 1^{ère} tranche du réseau national des zones logistiques qui atteindra une superficie de 3300 ha en l'horizon 2030, avec l'incitation d'exploitants logisticiens modernes
- La fourniture de prestations logistiques qualitatives

La promotion de ce secteur permettra de rationaliser les charges logistiques au Maroc, l'activation de l'accroissance du PIB par l'accroissement de la valeur ajoutée et la participation dans le développement durable en limitant les effets néfastes de la mobilité des marchandises.

4- Sécurité et la sécurité du transport :

Au niveau des mesures organisationnelles et réglementaires, le secteur du transport avec ses différents modes a connu la prise d'un certain nombre de mesures. On cite ci-dessous certaines :

- **Transport aérien :**

- L'achèvement du programme des aménagements routiers spécifiques à la sécurité routière sur la période 2011 – 2013, le traitement de 120 points noirs, la construction de 21 km de murs de protection et 120 km des passages réservés aux bicyclettes.
- L'amélioration de la sécurité routière par l'exécution du plan d'urgence intégré 2011 – 2013 et un plan jusqu'à 2016.

- **Transport ferroviaire :**

- L'activation du retrait des passages à niveau (118 passages à l'horizon 2015)
- La poursuite du programme de modernisation des équipements et ouvrages de sécurité
- L'amélioration du système de gestion de la sécurité et le renforcement de l'arsenal organisationnel
- L'exécution des différents plans de sécurité

- **Ports et transport maritime :**

- Le renforcement de la sécurité dans les ports et sur le long des côtes marocaines et l'exploitation des normes techniques de surveillance
- L'amélioration des règlements maritimes dans le domaine de la sécurité

- **Aéroports et transport aérien :**

- La mise à niveau des lois marocaines en matière du transport aérien
- Le renforcement de la surveillance et l'amélioration du système de sécurité de l'aviation civile
- L'exécution du programme d'homologation des aéroports.

5- Activités économiques accompagnant le secteur :

En vue d'accompagner le secteur du transport et de la logistique, et leur homogénéité avec les nouveaux besoins du marché marocain et régional, le METL a réservé un grand intérêt aux activités économiques accompagnatrices du secteur, et ce à travers :

- Le développement des pôles régionaux de maintenance dans les différents modes de transport (routier, ferroviaire, maritime et aérien)
- Le développement du tissu industriel national en matière de maintenance afférente au transport et l'exportation de l'expertise aux pays voisins

6- Valorisation du domaine public et carrières :

Afin que la population avoisinante les grandes infrastructures de base bénéficient des équipements sociaux et générateurs de revenus, un intérêt particulier a été mis sur la valorisation du domaine public dans tous les domaines de transport, ainsi que en ce qui concerne les carrières, et ce à travers l'implantation de certains projets comme :

- La construction d'un parc pour les camions à côté des stations logistiques à Zenata
- La réhabilitation des écoles et centres sociaux avoisinantes les autoroutes
- Aires et marchés commerciales au niveau des gares ferroviaires
- Offres immobilières pour des espaces bureaux et salles d'événements dans les gares ferroviaires
- L'étude de faisabilité de la mise d'une partie du patrimoine du domaine public aérien à disposition des investisseurs en vue de créer un réseau de composantes et de centres commerciaux auprès des aéroports
- La construction d'un garage à étages au niveau de l'aéroport Mohamed V à Casablanca

En ce qui concerne le plan de travail pour l'amélioration et la modernisation de la gestion des carrières, le Ministère a proposé un ensemble de mesures et dispositions pour l'amélioration du système d'exploitation des carrières qui s'axe essentiellement sur 3 axes :

- La simplification des procédures d'obtention de l'accusé de déclaration pour l'ouverture et l'exploitation de carrières
- La préservation de l'environnement
- Le renforcement de la surveillance et du respect des clauses du cahier de charges

7- Secteur de bâtiment et travaux publics :

Dans ce cadre, le METL a programmé certaines mesures, ci-dessous on cite quelques unes :

- La veille sur 'achèvement de l'étude stratégique pour le développement de l'ingénierie, l'entreprise de bâtiment et travaux publics en vue de conclure un contrat du 2^{ème} programme qui vise à encourager les entreprises très compétitives, productrices de richesse, citoyenne, capable de répondre aux besoins nationaux et d'ouvrir de nouveaux horizons en dehors du Maroc par l'exportation de ses prestations
- La mise à niveau du système de qualification et classification des entreprises et les bureaux d'études
- L'application du principe de préférence aux entreprises nationales dans les appels d'offres
- La réflexion sur la possibilité de créer des sociétés nationales pilotes dans le domaine du bâtiment et travaux publics avec des participations de l'Etat et du secteur privé capable de concurrencer des sociétés similaires à l'intérieur et à l'extérieur du Maroc, et particulièrement dans les pays de l'UMA et l'Afrique
- La réalisation de l'étude de la mise à niveau du secteur de contrôle des chantiers et l'organisation des laboratoires pour répondre aux exigences de sécurité et de qualité dans la réalisation des différents projets et la modernisation et la normalisation du tissu des acteurs de ce domaine. Cette étude a pour objectif également d'évaluer la faisabilité de création d'une structure nationale publique qui se chargera de l'encadrement et la veille au respect des normes et principes de surveillance et des essais pratiqués par les acteurs.

8- Ressources humaines et formation :

La croissance des besoins en formation dans le domaine de transport, bâtiment et travaux publics au niveau local, régional et international en comparaison aux offres de formation actuelles mérite une mise à niveau du système de formation en matière de toutes ces professions.

Dans ce cadre, il a été mise en place les dispositions suivantes :

- Le développement du pôle régional de formation dans le domaine ferroviaire en partenariat avec la société française des chemins de fer, ouvert sur les pays d'Afrique et du Moyen-Orient
- La déclinaison de la stratégie nationale pour le développement des activités logistiques, surtout dans le domaine de la mise à niveau et de la formation des ressources humaines dans le secteur du transport et logistique
- La création d'un pôle régional de formation dans le domaine du transport aérien et l'exploitation des aéroports et des espaces liés, ouvert sur les pays d'Afrique. Les prestations de formation concernent les pilotes, les ingénieurs d'état, les licenciés professionnels et les masters.

9- Financement et partenariat public-privé :

Vu la situation actuelle des équilibres macro-économiques nationales et les finances publiques ; caractérisés par :

- L'augmentation du déficit du budget à cause la hausse des dépenses de la caisse de compensation
- Le déficit de la balance commerciale ce qui limite de l'épargne de devise
- Les prévisions relatives à la situation de la caisse de retraite
- Les difficultés éventuelles dans la mobilisation des financements via des prêts sur le marché interne ou au niveau international

Il a été décidé de :

- Ouvrir de nouveaux horizons pour les financements des grandes infrastructures de base, y compris le renforcement de partenariats avec le secteur privé en matière de financement, réalisation et exploitation de ces infrastructures et les services qui lui sont liés
- Ouvrir le chantier de révision du système fiscale lié au secteur de transport et des équipements de base et la proposition d'un nouveau système qui permettra au Maroc de faire une grande avancée qualitative en matière de transport et logistique.

2. Présentation des crédits du METL au titre de l'année 2016

Tableau 1 : Crédits du METL selon les articles de la LF (9.991 MDH)

Dépenses	PLF 2015 (DH)						% PLF 2016 /LF 2015
	BG	CST	SEGMA	Total	LF 2015		
Persl	818.535.000	-	-	818.535.000	818.230.000	0,01	
MDD	237.668.000	-	174.500.000	412.168.000	412.528.000	0,01	
Invest	6.899.000.000	2.516.000.000	576.300.000	9.991.300.000	8.988.000.000	0,01	

(* Comptes spéciaux (CST): FSR Fonds Spécial Routier (FSR), Fonds de Délimitation du Domaine Public Maritime (FDDPM), Fonds d'Accompagnement de la Réforme du Transport (FART)

(* Services de l'Etat Gérés de Manière Autonome (SEGMA) : Centre National des Etudes et Recherches Routières (CNER), Institut de Formation aux Engins et à l'Entretien Routier (IIFER), Services de Logistique et de Matériel, Service de Formation Continue, Institut Supérieur des Etudes Maritimes (ISEM), Direction des Transport Routiers et de la Sécurité Routière (DTRSR), Direction Générale de l'Aviation Civile (DAC), Centre National des Essais et d'Homologation (CNEH), Direction des Equipements Publics (DEP), Direction de la Marine Marchande(DMM).

3. Récapitulatif des crédits du METL au titre de 2016 par programme et projet

Tableau 2: Crédits du METL selon les programmes et les projets (11.222 MDH)

Programmes du METL	BG			TOTAL BG	CAS*	SEGMA*	Total
	Chap. Persl	Chap. MDD	Chap. Inv.				
Conduite et pilotage	818,5	122,2	356,9	1.297,6	-	4,80	1.302,4
Routes		45,9	2.471	2.516,9	2.500,00	82	5.098,9
Ports et domaine public maritime		10,2	1.147,4	1.157,6	16,00	-	1.173,6
Transports routiers et sécurité routière		10,4	3,1	13,5	-	605,00	618,4
Marine marchande		11,9	15,6	27,6	-	24,00	51,6
Aviation Civile		0,97	-	0,97	-	35	35,9
Programme d'appui aux stratégies sectorielles de l'METL		36,00	2.905	2.941	-	-	2.941
TOTAL		818,5	237,7	6.899	7.955,2	2.516	750,8

**Tableau 3: Crédits du METL selon les programmes et les projets
(11.222 MDH)**

Programmes et projets ou actions du Ministère		BG				CAS	SEGMA	TOTAL
		Persl	MDD	Inv.	Total			
Conduite et pilotage	Exécution des jugements		-	10	10	-	-	10
	Coopération Afrique		-	10	10	-	-	10
	Soutien aux missions		78,1	18,8	96,9	-	-	96,9
	Formation		7,4	0,48	7,9	-	1,3	9,2
	Systèmes d'informations		11,2	6,7	17,9	-	-	31
	Bâtiments administratifs		5,6	25,1	30,7	-	3,5	34,2
	Etudes		-	37	37	-	-	37
	Subventions		19,9	8,8	28,7	-	-	28,7
Routes	Soutien aux missions	818,5	45,8	11	56,8	5,4	-	62,2
	Expropriation		-	260	260	-	-	260
	Maintenance		-	500	500	842	-	1.342
	Sécurité routière		-	240	240	-	-	240
	Extension		-	1.390	1.390	247,7	-	1.637,7
	Exploitation		-	30	30	504,3	82	616,3
	Etudes routière		-	40	40	28,5	-	68,5
	Financement		-	-	-	872,1	-	872,1
Ports et domaine public maritime	Soutien aux missions		10,2	1,4	11,6	-	-	11,6
	Exploitation des ports		-	15	15	-	-	15
	Maintenance des ports		-	-	-	-	-	-
	Extension		-	1.081	1.081	-	-	1.081
	Préservation du domaine public maritime		-	-	-	16	-	16
	Etudes		-	50	50	-	-	50

Programmes et projets ou actions du Ministère		BG				CAS	SEGMA	TOTAL
		Persl	MDD	Inv.	Total			
Transports routiers et sécurité routière	Mise à niveau des acteurs du secteur						170	170
	Soutien aux missions		10,3	3,1	13,4	-	90	103,4
	Permis de conduire et cartes grises biométriques		-	-	-	-	190	190
	Sécurité routière		-	-	-	-	433	433
	Centres d'immatriculation		-	-	-	-	-	-
	Etudes		-	-	-	-	-	-
Marine marchande	Soutien aux missions		10,3	3,1	13,4	-	90	103,4
	Surveillance et sécurité du trafic maritime		2,4	3,9	6	-	8	14
	Formation		6	10	16	-	17	33
	Etudes		-	1	1	-	-	1
Aviation Civile	Soutien aux missions		-	-	-	-	-	-
	Sécurité de la navigation aérienne et des		-	-	-	-	10	10
	Certification et contrôle aéronautique		-	-	-	-	-	-
	Développement du transport aérien		-	-	-	-	7	7
	Etudes		-	-	-	-	-	-
Programme d'appui aux stratégies sectorielles de l'ETL	ADM		-	800	800	-	-	800
	ONCF		-	1 625	1.625	-	-	1.625
	AMDL		36	80	116	-	-	116
	Port Nador Ouest Med		-	400	400	-	-	400
Total		818,5	237,6	6.899	7.955,2	2.516	750,8	11.222

4. Total des crédits des programmes de politiques publiques du METL

au titre de l'année 2016 par programme

**Tableau 4: Crédits des politiques publiques du METL par programme
(11.017 MDH)**

Programmes du METL	PLF 2016	Répartition des crédits alloués au soutien	PLF 2016 après soutien
Programmes Routes	5.036,6	852,4	5.889
Programme Ports et domaine public maritime	1.162	75,3	1.237,3
Programme Transport Routier et Sécurité Routière	505	317,8	822,8
Programme Marine Marchande	48	26,4	74,4
Programme Aviation Civile	17	35,4	52,4
Programme Appui aux stratégies sectorielles	2.905	36	2.941
Total	9.673,6	1.343,3	11.0169

5. Répartition régionale des crédits des programmes du METL

Tableau 5: Crédits du METL par région (MDH)

Programmes du METL	Budget général			CAS	SEGMA	Total
	Persl	MDD	Inv.			
Région orientale	66,9	23,3	683	131,8	53,3	958,3
Casablanca - Settat	80,3	28	988	252,1	97,3	1.445,7
Rabat - Salé - Kénitra	229,8	32,6	992,6	172,3	119,1	1.546,4
Tanger - Tétouan - Al Hoceima	80,3	28	1.242,8	277,9	55,3	1.684,3
Marrakech - Safi	80,3	28	1.996,2	307	54,3	2.465,8
Lâayoune - Sakia Hamra	26,8	9,3	129,4	86,6	48,3	300,4
Dakhla - Oued Dahab	13,4	4,7	98,9	76,6	48,3	428,2
Guelmim - Oued Noun	53,5	18,6	89,8	218	48,3	428,2
Souss - Massa	53,5	18,6	101,3	351,4	63,3	588,1
Errachidia - Tafilalet	40,1	14	130,4	284,7	48,3	517,5
Fès - Meknes	53,5	18,6	167,4	232,3	66,3	538,1
Béni Mellal - Khénifra	40,1	14	277,6	127,3	48,3	507,3
Total	818,5	237,6	6.899	2.516	750,8	11.222

2ème PARTIE

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

Programme Conduite et pilotage

1. La stratégie du programme Programme Conduite et Pilotage

a- Résumé de 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.

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.

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 ;
- Coordonner la relation entre les collaborateurs des entités centrales et territoriales sur la base des objectifs stratégiques ;
- Rationalisation des ressources humaines par le biais d'une dynamique de progrès continue et commune.

Cette démarche est basée sur deux outils, la 1^{ère} consiste en un projet d'unité et la 2nd en un parcours de gestion, dont le suivi est assuré chaque année et tous les 5 ans avec le début d'un mandat gouvernemental.

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 managérielle 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 ;
- **Systèmes 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 :

 - Développement de l'ingénierie et de l'entreprise de bâtiment travaux publics.
 - 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.
 - Actualisation du système de révision des prix des marchés des travaux;
 - Mise à niveau des normes et règlements techniques en relation avec le secteur des travaux publics ;
 - Création des pôles industriels intégrés pour la valorisation des produits de bâtiment et travaux publics ;
 - Réforme du système de gestion de l'exploitation des carrières ;
 - Amélioration du système de protection et de gestion des crises.

a. Responsable de programme

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

b. 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 les compétences

Indicateur 1.1 : Réalisation des actions de Formation

Unité	Réalisation 2014	Prévision 2015	Prévision 2016	Prévision 2017	Prévision 2018
JHF	17.551	22.200	22.200	22200	22.200

Précisions méthodologiques:

Ce ratio couvre l'ensemble des actions de formation continue, à long et court terme, organisées au niveau central, régional et provincial au profit des fonctionnaires du Ministère toute catégories confondues.

Sources de données :

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 de formation au METL);
- Indicateur ne permettant pas l'évaluation des retombées de la formation continue ;
- 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 un domaine précis après leur participation dans des cycles de formation ;
- 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 2014	Prévision 2015	Prévision 2016	Prévision 2017	Prévision 2018
Nombre	100	100	100	100	100

Précisions méthodologiques:

Le calcul du taux d'insertion des lauréats l'Ecole Hassania des Travaux Publics (EHTP) est obtenu par la formule suivante :

$$\frac{\text{Nombre de lauréats de l'EHTP embauchés à une année donnée}}{\text{Nombre de lauréats sorti cette même année}} \times 100$$

Le nombre de lauréat embauchés dans le marché du travail sera déterminé par la réalisation par l'administration de l'EHTP d'un sondage qui concerne l'ensemble de ses lauréats.

Sources de données :

Ecole Hassania des Travaux Publics (EHTP)

Limites et biais de l'indicateur

L'atteinte des prévisions relatives à cet indicateur restent tributaire des opportunités d'emplois dans les domaines de formation de l'EHTP.

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	Réalisation 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 est obtenu par la formule suivante :

$$\frac{\text{Nombre des opérations réalisées depuis la mise en œuvre du SDI}}{\text{Nombre des opérations programmées dans le plan}} \times 100$$

Sources de données :

Direction des Systèmes d'Information SDI

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 2014	Prévision 2015	Prévision 2016	Prévision 2017	Prévision 2018
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 a adopté 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	Réalisation 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 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 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.

Sources de données :

Division du Contentieux à la DAAJ

Limites et biais de l'indicateur :

Le Ministère étant un département fortement déconcentré, le contentieux est principalement au niveau territorial, sachant que les actes juridiques dans lesquels le METL est partie sont adressés au nom du Ministre de l'Équipement, du Transport et de la Logistique étant donné qu'il est le représentant légal de ce département.

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 concernés par les requêtes.

Le retard enregistré au niveau de la communication à cette direction 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.

Programme Appui aux stratégies sectorielles du METL

1. La stratégie du programme Appui aux stratégies sectorielles du METL

b- Résumé de la stratégie du programme

Dans le but d'accompagner les stratégies sectorielles élaborées par les établissements et sociétés publics sous la tutelle du METL, des crédits du budget de l'investissement et de fonctionnement du Ministère sont affectés et transférés au profit de ces établissements comme subvention pour l'équipement ou augmentation de capital.

De même, ces crédits représentent les engagements du METL dans le cadre des contrats et accords signés dans le cadre de la mise en œuvre des stratégies sectorielles en matière de transport, des infrastructures de base et de logistique. Il s'agit notamment de :

- Contrat-programme entre l'Etat et l'Office National des Chemins de Fer ;
- Contrat-programme entre l'Etat et la Société Nationale des Autoroutes du Maroc ;
- Contrats signés pour la mise en œuvre de la stratégie nationale pour le développement ; de la concurrence logistique ;
- Contrats relatifs à la construction du complexe portuaire Nador West Med.

a. Responsable de programme

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

c. Acteurs de pilotage

- L'Office National des Chemins de Fer ;
- La Société Nationale des Autoroutes du Maroc ;
- La Direction des Routes ;
- L'agence nationale pour le développement des activités logistiques ;
- La société portuaire Nador West Med ;
- La Direction des Ports et du Domaine Public Maritime.

3. Objectifs et indicateurs de performance du programme

Objectif 1 : Réaliser le contrat-programme Etat-ADM

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

Unité	Réalisation 2014	Prévision 2015	Prévision 2016	Prévision 2017	Prévision 2018
%	100	100	100	100	100

Précisions méthodologiques :

Le calcul du taux de réalisation du programme tel que arrêté dans le contrat-programme entre l'Etat et ADM est obtenu par la formule suivante :

$$\frac{\text{Crédits financiers engagés au cours de l'année concernée}}{\text{Crédits financiers devant être mobilisés durant l'année concernée}} \times 100$$

Sources de données :

Société Nationale des Autoroutes du Maroc (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 le cadre du contrat-programme Etat-ONCF

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

Précisions méthodologiques :

Le calcul du taux de réalisation du programme tel que arrêté dans le contrat-programme entre l'Etat et ONCF est obtenu par la formule suivante :

$$\frac{\text{Crédits financiers engagés au cours de l'année concernée}}{\text{Crédits financiers devant être mobilisés durant l'année concernée}} \times 100$$

Sources de données :

Office National des Chemins de Fer (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 en œuvre du contrat programme.

Objectif 3 : Réaliser la stratégie logistique

Indicateur 3.1 : Taux de réalisation la stratégie logistique

Unité	Réalisation 2014	Prévision 2015	Prévision 2016	Prévision 2017	Prévision 2018
%	En construction				

Objectif 4 : Réaliser le Port Nador Ouest Med

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

Unité	Réalisation 2014	Prévision 2015	Prévision 2016	Prévision 2017	Prévision 2018
%	-	-	15	40	65

Précisions méthodologiques :

Le calcul du taux de maîtrise des délais de réalisation du nouveau port de Nador West-Med est obtenu par la formule suivante :

$$\frac{\text{Taux d'avancement des travaux à la fin de l'année concernée}}{\text{Taux d'avancement prévisionnel à la fin de l'année concernée}} \times 100$$

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 aussi il est 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.

Programme Routes

1. La stratégie du programme Routes

c- Résumé de la stratégie du programme

Le Maroc dispose actuellement d'un réseau routier de 57.334 km dont 1.588 km d'autoroutes, 841 km de voies express, 42.5158 km de routes revêtues et le reste, qui avoisine les 12.747 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 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 express.
- 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 la période allant de 2004 à 2012. En fait, cet indicateur a passé de 64% en 2004 à 58,8% d'après le diagnostic fait par le Ministère durant l'année 2012. 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 termes d'endurance (bon uni et absence de déformation), en termes 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 ».

f- Développer une nouvelle génération de routes de proximité pour une meilleure équité territoriale et convergence des actions en matière de développement humain.

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 2014	Prévision 2015	Prévision 2016	Prévision 2017	Prévision 2018
%	78	79	80	80	80

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 rurale desservie par sa liaison au réseau routier. Il est défini comme suit :

$$TA = \frac{\text{Population rurale desservie par une route revêtue} + \text{Population rurale desservie par une piste}}{\text{Population rurale totale de la province concernée}}$$

Une population rurale desservie est celle qui se trouve à une distance ne dépassant pas 1 km par rapport à une route carrossable tout le temps.

On ne tient pas compte des localités de moins de 50 familles.

Cet indicateur a le mérite de rassembler entre l'état de circulation sur la chaussée de la route et la pérennité du trafic sur cette route. De même, la définition appliquée à l'échelle de la province peut être généralisée à d'autres niveaux homogènes (collectivités, douars, régions).

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 2014	Prévision 2015	Prévision 2016	Prévision 2017	Prévision 2018
%	62	64,5	80	90	100

Précisions méthodologiques:

L'indicateur taux de réalisation des voies express a été retenu pour l'évaluation de son avancement. Cet indicateur est obtenu par la formule suivante :

$$\frac{\text{Equivalent en Kilomètre Réalisé}}{\text{Linéaire global des voies express}}$$

L'Equivalent en Kilomètre Réalisé est calculé sur la base du produit du pourcentage de l'état d'avancement et du linéaire lancé.

Pour chaque section des voies express, un pourcentage d'avancement physique des travaux est communiqué mensuellement par les Chefs d'Aménagement d'une façon mensuelle.

Sources de données:

- Les Chefs d'Aménagement des Sections des voies express produisent
- 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.

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 2014	Prévision 2015	Prévision 2016	Prévision 2017	Prévision 2018
Nombre	74	64	48	55	55

Précisions méthodologiques:

Vu que la programmation des ouvrages d'art s'étale sur deux années ou plus, le nombre sus- indiqué, selon l'année citée, indique :

- Le nombre des ouvrages d'art dont les travaux sont achevés durant l'année citée
- Le nombre des ouvrages d'art qui ont connu le démarrage des travaux durant l'année citée.

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 ;
- Les études relatives à l'ensemble de ponts ne sont pas encore terminées, ce qui fait que le nombre des ouvrages d'art sus-mentionnés reste tributaire du coût final après approbation desdites études.

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 2014	Prévision 2015	Prévision 2016	Prévision 2017	Prévision 2018
%	53,5	58,8	60	62	-

Précisions méthodologiques:

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

Cet indicateur représente la proportion du réseau routier se trouvant dans un état très bon à bon par rapport au linéaire total du réseau routier revêtu.

Sources de données:

Le Centre National d'Etudes et de Recherches Routières (CNER) est l'entité responsable de la centralisation des données nécessaires pour la rationalisation de la maintenance et l'évaluation de l'indicateur national de l'état de surface des routes.

Les DRETL/DPETL font le relevé visuel à l'ensemble du réseau revêtu. Le CNER supervise, gère et suit cette opération, ainsi que le contrôle de 10% de l'ensemble des routes soumis au contrôle sur le territoire national.

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 ces dernières années.

Objectif 3 : Améliorer la sécurité routière

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

Unité	Réalisation 2014	Prévision 2015	Prévision 2016	Prévision 2017	Prévision 2018
Nombre	53	114	100	100	100

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 2014	Prévision 2015	Prévision 2016	Prévision 2017	Prévision 2018
%	69	75	81	82	93

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 :

$$\frac{\text{Cumul des montants des marchés d'acquisition}}{\text{Valeur de remplacement à l'identique du parc matériel TP existant}} \times 100$$

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 2014 (69%) 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 ports et domaine public maritime

d- Résumé de 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 ;
- Permettre aux ports de profiter de l'emplacement géostratégique du Maroc.

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
- Aménagements portuaires

1. Objectifs et indicateurs de performance du programme

Objectif 1 : Développer les infrastructures portuaires

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

Unité	Réalisation 2014	Prévision 2015	Prévision 2016	Prévision 2017	Prévision 2018
%	14	40	71	100	-

Précisions méthodologiques :

Le calcul du taux de maîtrise des délais de réalisation du nouveau port de Safi est obtenu par la formule suivante :

$$\frac{\text{Taux d'avancement des travaux à la fin d'année}}{\text{Taux d'avancement prévisionnel des travaux à la fin de l'année concernée}} \times 100$$

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 2014	Prévision 2015	Prévision 2016	Prévision 2017	Prévision 2018
%	42	90	100	-	-

Précisions méthodologiques :

Le calcul du taux de maîtrise des délais de réalisation du nouveau port de Safi est obtenu par la formule suivante:

$$\frac{\text{Taux d'avancement des travaux à la fin d'année}}{\text{Taux d'avancement prévisionnel des travaux à la fin de l'année concernée}} \times 100$$

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 2014	Prévision 2015	Prévision 2016	Prévision 2017	Prévision 2018
%	-	-	5	30	55

Précisions méthodologiques :

Le calcul du taux de maîtrise des délais de réalisation du nouveau port de Safi est obtenu par la formule suivante:

$$\frac{\text{Taux d'avancement des travaux à la fin d'année}}{\text{Taux d'avancement prévisionnel des travaux à la fin de l'année concernée}} \times 100$$

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 2014	Prévision 2015	Prévision 2016	Prévision 2017	Prévision 2018
%	-	5	50	100	-

Précisions méthodologiques :

Le calcul du taux de maîtrise des délais de réalisation du nouveau port de Safi est obtenu par la formule suivante:

$$\frac{\text{Taux d'avancement des travaux à la fin d'année}}{\text{Taux d'avancement prévisionnel des travaux à la fin de l'année concernée}} \times 100$$

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 2014	Prévision 2015	Prévision 2016	Prévision 2017	Prévision 2018
%	-	50	100	-	-

Précisions méthodologiques:

Le calcul du taux de maîtrise des délais de réalisation du nouveau port de Safi est obtenu par la formule suivante :

$$\frac{\text{Taux d'avancement des travaux à la fin d'année}}{\text{Taux d'avancement prévisionnel des travaux à la fin de l'année concernée}} \times 100$$

Sources de données :

- Division des Aménagements Portuaires et Maritimes ;
- Direction provinciale de l'Equipement, 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 2014	Prévision 2015	Prévision 2016	Prévision 2017	Prévision 2018
%	97	97	98	98	98

Précisions méthodologiques :

Le calcul de taux de disponibilité des ESM est obtenu par la formule suivante :

$$\frac{\text{Temps de fonctionnement assigné} - \text{MTTR}}{\text{Temps de fonctionnement assigné}}$$

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 2014	Prévision 2015	Prévision 2016	Prévision 2017	Prévision 2018
%	58	61	64	67	70

Précisions méthodologiques :

Le calcul du taux de balisage des plages est obtenu par la formule suivante:

$$\frac{\text{Nombre de plages balisés}}{\text{Nombre de plages ouvert à la navigation}} \times 100$$

Sources de données :

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

Commentaires :

L'opération de balisage consiste en l'implantation de flotteurs qui limitent d'une part le passage hydrique qui mène aux eaux de la mer et qui servira pour l'accès de matériels marins et d'une autre part l'espace réservé aux baigneurs, s'étalant sur un linéaire de 300 m.

Objectif 3 : Délimiter et Valoriser le Domaine Public Maritime

Indicateur 3.1 : Taux de délimitation administrative du DPM

Unité	Réalisation 2014	Prévision 2015	Prévision 2016	Prévision 2017	Prévision 2018
%	43	70	100	-	-

Précisions méthodologiques :

Le calcul du taux de délimitation administrative est obtenu par la formule suivante :

$$\frac{\text{Linéaire de DPM ayant fait l'objet d'un décret de délimitation}}{\text{Linéaire total du DPM}} \times 100$$

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 délimités et ayant fait l'objet d'un décret de délimitation, doivent être mis à jour selon l'avancement du trait de côte.

Commentaires :

La délimitation du DPM, selon la clause 7 du Dahir 1914 relatif au DPM est une procédure administrative qui permet à l'Administration de contrôler les frontières géographiques de ce DPM à travers des enquêtes publiques.

Le défi de cette procédure optionnelle reste la protection du DPM contre tout empiètement ou exploitation non réglementaire.

Le lancement de cette procédure se fait par l'initiative de services provinciaux chargés du DPM, et ce dans le cadre des orientations stratégiques ministérielles pour la protection et la valorisation du DPM, et l'insertion dans les domaines de l'État des tronçons délimités représente la dernière étape de cette procédure, comme il peut être le commencement d'une opération de reprise de délimitation s'il y a nécessité pour cela.

Indicateur 3.2 : Taux de délimitation technique du DPM

Unité	Réalisation 2014	Prévision 2015	Prévision 2016	Prévision 2017	Prévision 2018
%	96	98	100	-	-

Précisions méthodologiques :

Le calcul du taux de délimitation administrative est obtenu par la formule suivante:

$$\frac{\text{Linéaire de DPM ayant fait l'objet d'une délimitation technique} \times 100}{\text{Linéaire total du DPM}}$$

Sources de données :

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

Programme Transports routiers et sécurité routière

1. La stratégie du programme Transports routiers et sécurité routière

a- Résumé de la stratégie du programme

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.

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).

A cet effet, un projet de contrat-programme avec les professionnels est en cours de négociation, et il vise à la mise à niveau du transport routier des voyageurs.

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.

En plus, un projet de loi traitant la réforme du système de transport des voyageurs a été élaboré et la préparation d'une étude sur l'évolution du secteur du transport routier des voyageurs entre villes par des autocars.

Concernant le secteur du transport routier de marchandises, et en 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.

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 : Diminution du nombre de tués et des blessés graves

Unité		Prévision 2015	Prévision 2016	Prévision 2017	
%	-	25	40	60	-

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.

Commentaires :

La sécurité routière est considérée un chantier important et prioritaire du programme gouvernemental, et ce vu les mortalités causées par les accidents de circulation à l'échelle internationale, avec une moyenne 11 morts/jour, et des pertes économiques et sociales estimés à 1,3 Milliards DH/an, comme c'est aussi considéré comme entrave au développement socio-économique de notre Pays.

Les statistiques provisoires des accidents de circulation durant les huit premiers mois de l'année 2014, comparées avec la même période de l'année 2013, montre une diminution dans le nombre de morts et de blessés, malgré l'augmentation du nombre d'accidents.

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

Unité					
%					

Précisions méthodologiques :

Ce taux est relatif à la couverture du réseau routier par les équipements de contrôle de vitesse dans les zones qui ont connus un nombre important d'accidents, et qui sont définis dans le cadre d'études réalisées par la DTRSR et la CNPAC.

Sources de données :

- Statistiques DTRSR.

Limites et biais de l'indicateur :

Problématique liée au calcul de cet indicateur et qui se trouve dépendant de la disponibilité des équipements et matériels de contrôle de vitesse ainsi que l'accomplissement de la maintenance et la fiabilité de ces équipements et leur pérennité.

Commentaires :

Le projet d'acquisition des équipements de contrôle de vitesse est composé de :

- Acquisition des radars fixes pour le contrôle de vitesse
- Acquisition des équipements du contrôle routier au profit de la gendarmerie royale
- Acquisition des équipements du contrôle routier au profit de la sûreté nationale

Objectif 2 : Améliorer les services rendus au citoyen

Indicateur 2.1 : Délai moyen de traitement des permis de conduire

Unité		Prévision 2015	Prévision 2016	Prévision 2017	
Jours	-	20	17	15	-

Précisions méthodologiques :

Il s'agit du délai moyen séparant la réussite à l'examen pour l'obtention du permis de conduire et sa délivrance.

Sources de données :

Système d'information - Assiaqa Card.

Limites et biais de l'indicateur :

Sont impliqués dans cette opération le Centre d’Immatriculation qui insère toutes les données relatives au sollicitant du permis, les services centraux qui interviennent dans l’approbation de la requête en plus de la société qui est adjudgée pour l’édition de ces permis.

Commentaires :

Les objectifs du projet de gestion des cartes électroniques afférentes au permis de conduite et la carte grise sont :

- Assurance de celui qui détient le permis de conduite et la carte grise
- Enregistrement des données du conducteur et du véhicule de manière électronique
- Etablissement d’une base de données crédible qui est mise à jour de manière électronique
- Renforcement de la sécurité routière par la facilitation l’opération du contrôle
- Accompagnement de l’application des dispositions du nouveau Code de la Route

Composante du projet :

- Développement du système de gestion des informations relatives au permis de conduite et la carte grise
- Renouvellement des permis de conduite et de la carte grise de support papier au support électronique

Coût du projet :

- Cartes à produire prévisibles en 2014 : 1.738.400 avec un coût de 113 mdh
- Cartes à produire prévisibles en 2015 : 2.000.000 avec un coût de 116,36 mdh

Phases du projet :

- Signature du contrat de délégation en date du 18 février 2007 (durée du contrat de 7 ans)
- Signature d’un avenant du contrat de délégation en date du 10 mai 2014, en vue de prolonger la date de gestion déléguée jusqu’au 31 décembre 2017.

Indicateur 2.2 : Délai moyen de traitement des cartes grises

Unité		Prévision 2015	Prévision 2016	Prévision 2017	
Jours	-	25	22	20	-

Précisions méthodologiques :

Il s’agit du délai moyen séparant le dépôt du dossier pour l’obtention de la carte grise et la délivrance de cette carte.

Sources de données :

Système d’information - Assiaqa Card.

Limites et biais de l'indicateur :

Sont impliqués dans cette opération le Centre d'Immatriculation qui insère toutes les données relatives au sollicitant du permis, les services centraux qui interviennent dans l'approbation de la requête en plus de la société qui est adjudgée pour l'édition de ces permis.

Indicateur 2.3 : Couverture géographique en centres d'immatriculation

Unité		Prévision 2015	Prévision 2016	Prévision 2017	
%	-	69	69	75	-

Précisions méthodologiques :

Le calcul du taux de couverture géographique des centres d'immatriculation est obtenu par la formule suivante :

Nombre de centres réalisés depuis le lancement du programme de construction des centres d'immatriculations des véhicules

Nombre des centres programmés dans le programme de construction des centres d'immatriculations des véhicules

Sources de données :

Statistiques DTRSR.

Commentaires :

Au début de 2014 :

- Programmation de réalisation de 9 nouveaux centres avec une enveloppe financière estimée à 60,76 MDH (marchés des travaux de 6 centres en cours d'approbation et publication des avis d'AO de 3 centres en cours)
- Poursuite d'implantation des centres d'immatriculation de Casablanca et Guelmim
- Réalisation des études relatives à la réalisation de 25 centres, dont le coût du projet est estimé à 204 MDH

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

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

Unité		Prévision 2015	Prévision 2016	Prévision 2017	
Années	-	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.

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

Unité		Prévision 2015	Prévision 2016	Prévision 2017	
Années	-	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.

Programme Marine Marchande

1. La stratégie du programme Marine Marchande

a- Résumé de la stratégie du programme

Notre pays occupe un emplacement géographique distingué, vu qu'il est considéré comme l'un des plus importants et des plus denses couloirs du monde. En plus, il a deux façades maritimes d'un linéaire de 3500 km, chose qui met en valeur la place particulière qu'occupe le transport maritime au Maroc qui assure plus de 95% des échanges commerciaux entre le Maroc et l'extérieur. De ce fait, le secteur 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.

b- Objectifs et indicateurs de performance du programme

Objectif 1 : Garantie de contrôle et de suivi des navires de commerce

Indicateur 1.1 : Taux d'évolution de la moyenne des navires de commerce étrangers contrôlés

Unité	Réalisation 2014	Prévision 2015	Prévision 2016	Prévision 2017	Prévision 2018
%	15,5	16	16,5	17	17,5

Précisions méthodologiques :

L'exploitation des rapports préparés par les représentants des commissions de la sécurité de la marine marchande relevant du METL.

Sources de données :

Commissions de la sécurité de la marine marchande.

Limites et biais de l'indicateur :

Le manque de ressources humaines au niveau du METL **spécialisées** dans l'inspection des navires de transport maritime impacte le développement positif de ce indicateur.

Indicateur 1.2 : Nombre de navires de commerce nationaux contrôlés

Unité	Réalisation 2014	Prévision 2015	Prévision 2016	Prévision 2017	Prévision 2018
Unité	1790	2000	2050	2100	2150

Précisions méthodologiques :

L'exploitation des rapports préparés par les représentants des commissions de la sécurité de la marine marchande relevant du METL.

Sources de données :

Commissions de la sécurité de la marine marchande.

Limites et biais de l'indicateur :

Le manque de ressources humaines au niveau du METL **spécialisées** dans l'inspection des navires de transport maritime impacte le développement positif de ce indicateur.

Commentaires :

Cet indicateur permettra au Ministère de suivre les opérations réalisées parmi ses attributions relatives à la garantie que les navires de commerce, de plaisance portant le drapeau national se conforment aux normes techniques et réglementaires en

matière de sécurité maritime, protection de la pollution du milieu marin par les navires ainsi que l'hygiène et l'habitabilité à bord des navires.

Objectif 2 : Amélioration de contrôle de la marine marchande

Indicateur 1.3 : Evolution du nombre des opérations conjointe de recherche et sauvegarde

Unité	Réalisation 2014	Prévision 2015	Prévision 2016	Prévision 2017	Prévision 2018
Nombre	113	130	130	130	130

Précisions méthodologiques :

Le nombre de navires et d'embarcations à bord desquels se trouvent les personnes ayant demandés de l'aide et dont les messages ont été reçus ou interceptés par des téléphones ou postes radios VHF, au niveau de la zone de détroit de Gibraltar.

Sources de données :

Centre de Contrôle de la Marine Marchande à Tanger

Limites et biais de l'indicateur :

L'évolution du taux reste tributaire de l'existence d'incidents nécessitant l'intervention pour soutien et aide et la demande de cet aide par l'émission de signaux de détresse.

Commentaires :

Conformément aux dispositions de la décision de l'Organisation Maritime Internationale, le Centre de Contrôle de la Marine Marchande à Tanger veille de manière continue à présenter ses services relatifs au contrôle du trafic de navires et à assurer la sécurité de la marine marchande dans la zone de Gibraltar.

L'amélioration des prestations du Centre et l'élargissement de la couverture de son intervention sont liées aux équipements et matériels utilisés dans les opérations de contrôle.

Indicateur 2.2 : Evolution du nombre d'infractions aux règles du trafic des navires de commerce

Unité	Réalisation 2014	Prévision 2015	Prévision 2016	Prévision 2017	Prévision 2018
Nombre	14	12	10	8	6

Précisions méthodologiques :

Le nombre d'infractions aux règles du trafic des navires de commerce au détroit de Gibraltar et la non application des dispositions de la décision de l'Organisation Maritime Internationale enregistrés et non déclarés.

Limites et biais de l'indicateur :

L'évolution du taux reste tributaire de l'existence d'infractions aux règles de trafic des navires de commerce, ce qui rend difficile de prévoir son accomplissement à l'avenir.

Commentaires :

L'amélioration des prestations du Centre et l'extension du champ de son intervention dépendent des équipements et des matériels utilisés dans les opérations de contrôle.

Programme Aviation Civile

1. La stratégie du programme Aviation Civile

a- Résumé de la stratégie du programme

Le plan de développement du transport aérien au Maroc constitue un grand pas dans le renforcement du rôle économique et évolutif du secteur. Durant ces dernières années le secteur a fait l'objet de grandes mutations qui ont connues une nette amélioration après la libéralisation des espaces et l'entrée de nouveaux acteurs dans le secteur de l'aviation et par conséquent l'accroissement de la concurrence entre les intervenants.

Afin de faire face à cette mouvance, il a été élaboré une nouvelle stratégie visant le développement du secteur du transport aérien au Maroc. Elle prend en compte les spécificités de différentes régions et marchés et projet principalement la mise en place d'outils pour pouvoir accompagner les plans de commercialisation de l'offre nationale et les différents besoins de l'économie nationale. Cette stratégie vise aussi le renforcement des règlements organisationnels en matière des prestations du transport aérien et la sécurité aérienne. Ceci a nécessité la mise en place d'un système d'information développé pour le suivi des activités du transport aérien. Toujours dans le cadre de la déclinaison de ladite stratégie, un observatoire du secteur a été créé, constituant ainsi un espace d'études, d'échange et de discussion entre les différents intervenants dans le secteur de l'aviation, et permettant l'amélioration qualitative des services.

Ce plan de développement du transport aérien est une continuation d'une série de réformes lancées par le Maroc dans ce secteur depuis des années. En fait, le Maroc a déployé, entre 2004 et 2011, de grands efforts pour la libéralisation des accords du transport aérien, et ce en engageant de nombreuses négociations pour la création ou le renouvellement de plus de 75% des 64 accords qui le lie actuellement avec 95 pays. Ces accords ont impacté positivement sur le rythme et la qualité des prestations et par la suite sur le développement du trafic du transport aérien.

Parmi les importants accords signés dans ce cadre, il y avait l'accord relatif à l'Open Sky que le Maroc avait signé avec l'Union Européenne le 12 décembre 2006.

Dans le cadre de la définition d'une nouvelle stratégie pour la redynamisation du transport aérien interne , des plans de travail seront élaborés à court , moyen et long terme, et ce pour une meilleure connexion aérienne interne vers toutes les directions du pays et le renforcement des lignes reliant les différentes villes avec un rythme acceptable, des horaires et des tarifs intéressants pour les utilisateurs , ainsi que la mise en place de dispositifs pour assurer la faisabilité économique et la pérennité du service de transport aérien.

Cette stratégie vise le renforcement du développement économique et social entre les régions et les provinces, ainsi que l'appui des politiques d'ouverture, de désenclavement et de facilité la mobilité des citoyens. Elle projette aussi le renforcement des vols aériens internes par l'augmentation des fréquences de vols, la révision à la baisse des prix, l'augmentation de l'effectif des voyageurs et l'aboutissement à un million de voyageurs par an à travers les vols internes, en plus de sa contribution de la régionalisation avancée dans laquelle s'est engagé le Maroc.

D'un autre part, la sécurité de l'aviation civile représente un levier essentiel dans le développement du transport aérien au Maroc.

De même les accords et les conventions internationaux en matière de l'aviation civile représente une base des engagements de notre pays, qui permet le contrôle du respects des normes adoptées dans le domaine de la sécurité de la navigation aérienne par les différents intervenants.

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.

a- Responsable de programme

Directeur Général de l'Aviation Civile.

b- Acteurs de pilotage

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

e- 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 de l'aviation civile

Unité		Prévision 2015	Prévision 2016	Prévision 2017	Prévision 2018
%	-	60	75	100	-

Précisions méthodologiques :

Le calcul du taux de réalisation du programme de la sécurité de l'aviation civile est obtenu comme résultat de la formule suivante :

$$\frac{\text{Nombre des opérations d'inspection et d'audit réalisées depuis le lancement du programme à la fin de l'année concernée}}{\text{Nombre des opérations d'inspection et d'audit programmées dans le cadre du programme}}$$

Nombre des opérations d'inspection et d'audit programmées dans le cadre du programme

Sources de données :

- DGAC ;
- ONDA.

Limites et biais de l'indicateur :

Ce taux reste tributaire des évolutions que connaît les normes adoptées dans le domaine de l'aviation civile à l'échelle internationale ce qui nécessite une mise à jour de manière continue du programme national de la sécurité de l'aviation civile pour une prise en compte de ces changements.

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

Unité		Prévision 2015	Prévision 2016	Prévision 2017	Prévision 2018
%	-	35	45	50	100

Précisions méthodologiques :

Le calcul du taux des services de la navigation aérienne dans les aéroports nationaux homologués est obtenu comme résultat de la formule suivante :

Nombre des services de la navigation aérienne dans les aéroports nationaux homologués depuis le lancement du programme jusqu'à la fin de l'année concernée

Nombre total des services de la navigation aérienne dans les aéroports nationaux

Sources de données :

- DGAC ;
- ONDA.

Limites et biais de l'indicateur :

L'activation des opérations d'homologation des services de la navigation aérienne au niveau des aéroports marocaines nécessite des ressources humaines importantes et qualifiées, ce qui pousse le METL à se concentrer sur les grands aéroports vu leur densité du trafic aérien.

Indicateur 1.3 : Pourcentage d'occurrence des incidences dans le domaine de l'aviation civile du même type

Unité		Prévision 2015	Prévision 2016	Prévision 2017	Prévision 2018
%	-	40	30	20	15

Précisions méthodologiques :

Le calcul du taux d'occurrence des incidences dans le domaine de l'aviation civile du même type est obtenu comme résultat de la formule suivante :

Nombre des incidences dans le domaine de l'aviation civile du même type
survenus durant l'année concernée

Nombre total des incidences dans le domaine de l'aviation civile
survenus durant l'année concernée

Sources de données :

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

Limites et biais de l'indicateur :

La mission de rendre compte des accidents dans le domaine de l'aviation civile revient aux sociétés de transport aérien. Dans certains cas, celles-ci par souci de nuire à sa réputation commerciale n'accomplissent pas cette mission, particulièrement lorsque l'incident est causé par un manquement de la part de ces sociétés.

Objectif 2 : Développer le transport aérien

Indicateur 2.2 : Évolution du trafic aérien intérieur

Unité		Prévision 2015	Prévision 2016	Prévision 2017	Prévision 2018
%	-	4,5	5	5	5

Précisions méthodologiques :

Le calcul du taux de l'évolution du trafic aérien intérieur est obtenu par la formule suivante :

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

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

Sources de données :

- ONDA ;
- DGAC.

Objectif 3 : Renforcer le cadre réglementaire du secteur de l'aviation civile

Indicateur 3.1 : Conformité aux standards et recommandations OACI

Unité		Prévision 2015	Prévision 2016	Prévision 2017	Prévision 2018
%	-	90	97	100	100

Précisions méthodologiques :

Ce taux représente le nombre de remarques émises par l'Organisation Internationale de l'Aviation Civile lors de l'opération d'audit qu'elle mène pour notre pays.

Sources de données :

- DGAC,
- Organisation Internationale de l'Aviation Civile (OACI)

L'audit menée par l'OACI comprend le contrôle et le suivi du niveau d'engagement des établissements publics dans l'aviation civile, ainsi que les partenaires de sécurité opérant dans les aéroports dans l'application rigoureuse des normes internationales relatives à la sécurité de l'aviation civile mise en place par l'organisation, et ce dans le cadre du programme internationale d'audit de la sécurité de l'aviation civil. Elle comprend aussi l'audit des règlements relatifs à l'aviation civile.