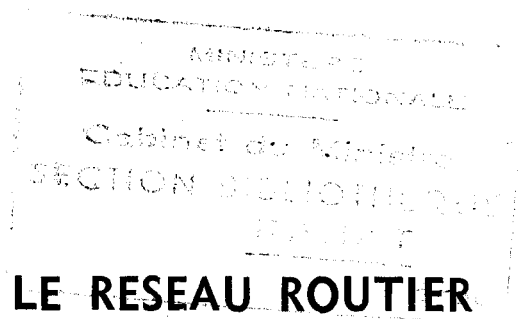




## DES PROVINCES MERIDIONALES DU MAROC

### LES PROVINCES MERIDIONALES

Elles sont séparées des provinces centrales et septentrionales par la chaîne du Haut Atlas et, vers l'Est, quoique moins nettement, par les Hauts Plateaux se prolongeant en Algérie.

Ce haut relief continu et dépassant, à de rares exceptions près, 2 500 m. d'Imi-N'Tanout à l'Ouest, jusqu'à Midelt à l'Est, confère à la vaste zone méridionale du Maroc un caractère présaharien d'autant plus accusé qu'on s'éloigne vers le sud de ce prestigieux massif, notamment au-delà de l'Anti-Atlas et du Jbel Sarho qui en constituent les puissants contreforts.

Au nord, des précipitations variant de 350 à 250 mm. par an assurent, lorsque les bassins versants sont suffisamment perméables, la pérennité de l'écoulement des eaux dans les grandes vallées issues de l'Atlas qu'elles longent ensuite : Souss, Dades, Todhra ou, au contraire, s'en séparent pour se perdre dans les Hamadas après avoir vivifié des palmeraies : Draâ, Rheris, Ziz, Guir. Au sud, une pluviométrie inférieure à 100 mm., avec des chutes très inégalement réparties dans le temps et dans l'espace, aggravée par une intense évaporation, rend les pluies stériles.

L'hydrologie de ces contrées au caractère semi-désertique ou désertique exclut toute culture de quelque importance hors des vallées arrosées dont la production agricole et l'élevage ne peuvent dès lors que pourvoir avec précarité à la subsistance de ses habitants. Une exception cependant doit être faite pour le bassin du Souss qui, largement ouvert vers l'Océan, bénéficie de conditions climatologiques propices à une culture intensive des agrumes et primeurs dont 60 000 tonnes, exportées annuellement, représentent environ 13 % des exportations nationales de ces produits.

La nature fut un peu moins ingrate pour le sous-sol de ces territoires : les gîtes de minerais de manganèse, plomb, cobalt, cuivre, zinc, fer... ne font pas défaut ; mais bien souvent leur faible puissance et la teneur moyenne des minerais rendent leurs prix, majorés de frais élevés d'évacuation par camions, peu compétitifs sur le marché mondial auquel ils sont destinés. Une remarquable exception cependant pour les mines de manganèse de l'Imini-Tiouine qui produisent annuellement 350 000 tonnes, soit 17% de la production des mines métalliques marocaines, y compris le minerai de fer du nord (1 500 000 t).

C'est en fonction de ces conditions géographiques et économiques assez sévères que la population des provinces de Tarfaya, d'Agadir, d'Ouarzazate, de Ksar-es-Souk et, pour une faible partie, de celle d'Oujda s'est répartie dans les quelques vallées arrosées et groupée autour des rares centres miniers actifs.

Aussi, en considération de ces éléments, la zone méridionale du Maroc est-elle jugée déshéritée comparativement à sa partie septentrionale, parfois qualifiée de Maroc utile, ce que confirme le fait que sur une superficie approchant la moitié de celle du pays (600 000 km<sup>2</sup> environ) le sud ne fixe (mal) qu'un septième de la population (1 800 000 h/11 millions 900 000 h.).

Des facteurs d'expansion existent cependant. Le sud a la bonne fortune de posséder un patrimoine touristique remarquable à faire fructifier avec, entre autres, les sites renommés de Tafraout, les gorges du Dadès, du Todhra, ses palmeraies, l'attrait saharien... A un potentiel agricole certain mais restant à valoriser par un équipement hydraulique approprié peuvent s'ajouter de nouvelles richesses minières que les prospections entreprises, notamment en ce qui concerne les hydrocarbures, s'efforcent de concrétiser.

### LE RESEAU ROUTIER MERIDIONAL A LA VEILLE DE L'INDEPENDANCE

La modernisation de l'économie du pays, intervenue dans la première moitié de ce siècle, devait, pour être rapide et rentable, intéresser les régions les plus favorisées par leurs richesses et par leur situation, ce qui conduisait à donner la primauté aux régions situées au nord de l'Atlas. D'où le développement considérable qu'ont connu les voies de communications terrestres, maritimes et aériennes du Maroc utile, constituant le support et le témoignage de sa prospérité.

Le sud desherité n'était pas sacrifié pour autant, mais son équipement routier, qui n'a pu d'ailleurs être normalement entrepris que postérieurement à 1930, suivait les besoins les plus affirmés de ces contrées en empruntant les grands courants naturels de circulation. L'aperçu géographique donné plus haut explique que ces mouvements s'effectuent, surtout en direction du nord prospère en utilisant, outre la côte atlantique, les rares trouées du Haut Atlas : Tizi Maachou, Tizi n'Test, Tizi n'Tichka, Tizi n'Talremt ; dans une moindre mesure, le long des grandes vallées : Souss, Dadès, Todhra... assurant une certaine continuité en piémont de l'Atlas d'Agadir vers l'Algérie ; enfin, vers le sud, à partir des Oasis de Zagora et d'Erfoud pour les besoins réduits des caravanes, des transports de dattes et du ravitaillement des populations.

#### Les réalisations

C'est ainsi notamment que :

— la route côtière N° 8 (Photo n° 1) désenclavait la région d'Agadir puis, par Tiznit, Bou-Izakarn, et via Tindouf, son prolongement — la route 30 — se proposait d'assurer la jonction à Dakar avec l'Afrique Noire. La chaussée faisait place à partir de Tarhijit à une piste sommairement aménagée et entretenue ;



Photo n° 1. — Un aspect de la route 8 de Casablanca à Agadir dans la section dite du « Toboggan » entre Tamri et Agadir

— la route 32 permettait, à partir du port d'Agadir, l'essor de la vallée du Souss, assurait au passage, par la route 501 se hissant jusqu'au Tizi N'Test (2 100 m.), la liaison avec la capitale du sud, Marrakech, et, en contournant, le Jbel Siroua touchait Ouarzazate pour se terminer à Skoura par une antenne pointée vers l'Est. Cette grande artère traversière du sud était en outre jalonnée par une section achevée entre Goulmima, Ksar-es-Souk, Meski, ainsi qu'à Mengoub, son terminus sur les voies routières et ferroviaires Oujda - Bou-Arfa ;

— la route 31 escaladait le Haut Atlas pour le franchir à 2 270 m. (Tizi n'Tichka) afin de rattacher à Marrakech l'axe Ouarzazate - Agdz - Zagora en même temps qu'elle servait d'exutoire au minerai de manganèse des gisements d'Imini et de Tiouine, les plus considérables du sud ;

— la route 21, issue du dense réseau du nord, (de Meknès plus précisément) descendait peu après Midelt le cours supérieur de l'Oued Ziz jusqu'à Rissani (à l'exception d'une lacune d'une vingtaine de km.) offrant un débouché aux palmeraies du Tafilalet.

A la veille de l'indépendance (1956), statistiquement comparé au patrimoine routier du Maroc qui comportait approximativement, rappelons-le :

|                                      |      |
|--------------------------------------|------|
| 7 300 km de routes principales dont  |      |
| 6 400 km construits, soit .....      | 88 % |
| 6 500 km de routes secondaires dont  |      |
| 5 000 km construits, soit .....      | 76 % |
| 37 000 km de chemins tertiaires dont |      |
| 8 300 km construits, soit .....      | 22 % |

au total : 51 000 km de voies classées  
dont : 19 700 km en état de viabilité permanente, soit ..... 39 %

le réseau routier des provinces méridionales comprenait environ :

|                                                                            |      |
|----------------------------------------------------------------------------|------|
| 1 900 km de routes principales, dont                                       |      |
| 1 300 km construits, soit .....                                            | 68 % |
| 400 km de routes secondaires, dont                                         |      |
| 200 km construits, soit .....                                              | 50 % |
| 11 300 km de chemins tertiaires, dont                                      |      |
| 350 km construits, soit .....                                              | 3 %  |
| au total : 13 600 km de voies classées,<br>dont 1 850 km aménagés, soit .. | 14 % |

Ces routes et chemins empruntent, aux rectifications et variantes techniques près, les pistes tracées par les besoins ancestraux et suivent les voies de liaison et de pénétration naturelles que sont les vallées déjà citées. Bien entendu, de multiples ouvrages, aux débouchés calculés en fonction des précipitations escomptées sur leurs bassins versants, doivent être construits pour l'évacuation des eaux de ruissellement et le franchissement de dépressions. Les principaux ouvrages, qui n'ont pas toujours été projetés sans risques — faute de pouvoir disposer de renseignements suffisants — ni aisés à édifier dans ces contrées excentrées, sont :

- A quelques kilomètres au nord de Tiznit : pont cantilever en béton armé de 115 m. en 3 travées, sur l'Oued Massa (R.P. 30),
- aux Aït Melloul : pont en bow-string de 70 m. de portée sur l'Oued Souss (R.P. 32), détruit en 1956 puis remplacé par un pont en poutres précontraintes,
- au nord des Oulad Teïma : pont métallique de 65 m. en 3 travées sur l'Oued Issen (C. T. 7016),
- à proximité de Taroudant : pont en béton armé de 67 m. en 4 travées sur l'Oued Souss (R.P. 32),
- à Aoulouz : pont en béton armé de 60 m. en 3 travées sur l'Oued Souss (R.P. 32), emporté en 1943 par une crue exceptionnelle.
- à Tiouine : pont métallique de 70 m. en 2 travées sur l'Oued Iriri (R.P. 32), doublé maintenant par un tablier submersible,
- à Ouarzazate (Tifoulout) : pont en béton armé de 137 m. en 7 travées, sur l'Oued Ouarzazate (R. P. 31 e),
- à El Kelaa des M'Gouna : pont métallique Pigeaud de 64 m. en 2 travées, sur l'Oued M'Gouna (R.P. 32),
- à Boumalne : pont métallique de 48 m. remplacé depuis 1959 (R. P. 32) par un ouvrage en béton armé de 63 m en 3 travées,
- à Ksar-es-Souk : pont métallique de 112 m. en 3 travées, sur l'Oued Ziz (R.P. 32),
- à Fom Tilicht : pont à poutrelles enrobées de 57 m. en 3 travées, sur l'Oued Chouf Guemer (R.P. 21).

#### Le degré d'équipement du sud

Le développement total des réseaux du nord et du sud de l'Atlas rapporté aux superficies qu'ils couvraient respectivement à une époque où la province de Tafaya n'était pas encore recouverte, fait apparaître une densité près de deux fois moindre pour ce dernier. (130 m. par km<sup>2</sup> pour le nord contre 80 m. par km<sup>2</sup> pour le sud).

Ce coefficient de sous-équipement routier par rapport au nord passe à quatre si l'on prend en compte non plus la longueur totale des voies mais seulement leur longueur construite rapportée toujours aux superficies couvertes (50 m. par km<sup>2</sup> pour le nord contre 12 m. par km<sup>2</sup> pour le sud).

Mais si, pour apprécier le degré d'équipement dont bénéficiaient les habitants de chacune de ces contrées confrontées, on rapproche les kilométrages de routes globaux et ceux qui sont en état de viabilité permanente du produit des superficies par les populations respectives du nord et du sud, on trouve que le sud dispose d'une longueur de voie classée 4 fois plus importante que le nord, et d'une même longueur de voie construite par habitant - kilomètre carré.

Ainsi, en retenant comme critère d'équipement les longueurs de voies qualifiées de construites, les

provinces méridionales apparaissent-elles nettement moins (environ 4 fois moins) ou aussi bien équipées en voirie que les autres provinces du pays, selon que l'on considère la superficie seule des territoires desservis ou le produit des superficies par les populations correspondantes.

Sans vouloir entamer ici une controverse sur les mérites respectifs des deux bases de comparaison utilisées : superficies et moment (d'importance) des superficies par leur population, étant donné surtout le caractère simplement documentaire des résultats obtenus, on serait conduit à considérer que le réseau construit au sud de l'Atlas était, à l'égal de celui du nord, adapté à son niveau économique en admettant que les habitants d'un pays donné se répartissent comme ses richesses exploitées.

#### Conclusion

Mais ce même degré d'équipement pour deux zones aux économies si différentes, l'une en expansion continue, l'autre restée à l'état embryonnaire, ne ne constituait-il pas, en fait, un frein à l'épanouissement de la zone qui nous préoccupe, dont la route constitue l'unique moyen de transport (si l'on excepte la voie fermée extrême orientale d'Oujda - Bou-Arfa).

On sait, en effet, que si le développement ou l'aménagement des voies de communication se font rationnellement en pays d'économie évoluée en choisissant les travaux jugés utiles en fonction de leur rentabilité nationale, cette notion de l'efficacité perd son sens pour les régions sous-équipées où l'objectif essentiel est de promouvoir leur mise en valeur dont précisément la route est un facteur déterminant.

Cette critique sévère serait fondée si précisément l'élément dominant, le climat, ne venait atténuer ses conséquences néfastes sur la fertilité du sol de ces provinces en permettant, de façon quasi permanente, un certain trafic automobile sur les chemins sommairement aménagés ou même simplement entretenus. La contribution bénéfique du climat à l'infrastructure routière est encore plus sensible aux traversées des talwegs importants et des oueds qui peuvent souvent se faire, au moindre prix, grâce à des radiers et tabliers submersibles rarement impraticables : moins d'une dizaine de jours par année de pluviométrie moyenne.

C'est dire que pour ce Midi, et à l'inverse des zones plus septentrionales, ce n'est pas tant le développement des chaussées construites qui est à considérer que celui des voies classées pour être normalement entretenues.

A cet égard, et même en considérant cette fois-ci non plus le « moment d'importance » des régions comparées (produit de leur surface par leur population), mais seulement leurs étendues respectives, les provinces méridionales qui, en 1956 possédaient 13 600 km. de voies classées n'apparaissent pratiquement pas sous-équipées, sur le plan routier, par rapport à celles du nord qui disposaient à la même

époque de 15 150 km. de voies construites pour un territoire sensiblement plus vaste.

Même si cette conclusion est quelque peu outrée, on peut objectivement admettre que l'économie du sud disposait, il y a cinq ans, de voies de communication à sa mesure.

### LE RÉSEAU ROUTIER MÉRIDIONAL DEPUIS L'INDÉPENDANCE

#### Les principes directeurs

Le problème acquérait une autre ampleur, un aspect complémentaire, avec l'accession du Maroc à l'indépendance ce qui impliquait non seulement, sur le plan économique, qu'une impulsion nouvelle fût donnée à la mise en valeur des territoires méridionaux mais aussi, sur le plan social, que les provinces périphériques bénéficiassent d'un équipement et d'un standing comparables à celui des provinces centrales.

Ces objectifs, d'ailleurs interdépendants, concourraient tous deux à accélérer le développement de l'infrastructure routière. Les principes directeurs de ce développement, dégagés par le Ministère des Travaux Publics et arrêtés par le Gouvernement pour en fixer l'orientation et en définir les priorités, sont :

en ce qui concerne les localisations des travaux :

1° intensifier la pénétration de la route dans les régions deshéritées,

2° élever l'infrastructure des provinces du nord et du sud au niveau de celle des provinces du centre,

3° développer le réseau tertiaire,

4° apporter au réseau existant les aménagements indispensables ;

5° en ce qui concerne les moyens d'effectuer ces travaux :

a) adopter le principe de la création continue de route dite « de type économique »,

b) éviter la dispersion des crédits en portant l'effort sur des objectifs plus limités mais cohérents,

c) recourir aux techniques faisant la plus large part aux produits nationaux,

d) recourir aux techniques mobilisant le maximum de main-d'œuvre.

#### Les plans

C'est sur cette base saine qu'on a été élaborés le plan biennal d'équipement 1958-1959 puis le plan de développement économique et social de 1960-1964, le premier constituant surtout un plan de transition entre les programmes annuels précédents dont il convenait d'achever les opérations entreprises afin de les rentabiliser rapidement, et le plan quinquennal qui illustre la planification de l'économie dans laquelle le Maroc s'est délibérément engagé.

Au chapitre de la voirie routière, il a été investi annuellement, environ 32 millions de dirhams au titre du plan biennal pour l'ensemble du pays ; 41 millions de dirhams en première urgence, plus 9 millions en deuxième urgence, soit 50 millions de dirhams, sont prévus annuellement au plan quinquennal, marquant une progression sensible sous réserve que les budgets annuels ouvrent les crédits nécessaires (1).

#### Les travaux réalisés

Pour les seules provinces méridionales, les crédits budgétaires ont permis depuis 1956 d'accroître le réseau préexistant d'environ :

110 km. de routes,  
180 km. de chemins tertiaires

et de construire 7 ouvrages d'art dans des conditions locales souvent difficiles, ouvrages destinés à assurer la quasi continuité du trafic sur le grand itinéraire du sud qu'est la route 32, qui s'étire d'Ouest en Est sur 900 km. Ce sont : les 3 tabliers submersibles de Tinejdad, ceux de Tiouine (35 m.), de Taliouine (49 m.) ; le pont de Boumalne (63 m. en trois travées) et surtout le pont Moulay Abdallah sur l'Oued Souss aux Aït Melloul pouvant être considéré, immédiatement après le pont Moulay Hassan qui relie Rabat à Salé, comme l'un des plus modernes et des plus importants du Maroc par sa longueur (120 m. en 3 travées), la largeur de son tablier offrant à la circulation 16,50 m. de largeur utile (chaussée de 10,50 m., 2 pistes cyclables de 2,50 m., 2 trottoirs de 0,50 m.), sa force portante (engins de 100 tonnes), la technique employée (poutres et entretoises en béton précontraint préfabriqué) et son esthétique moderne, sobre et robuste, adaptée au paysage assez sévère dans lequel il s'intègre (Photo n° 2).

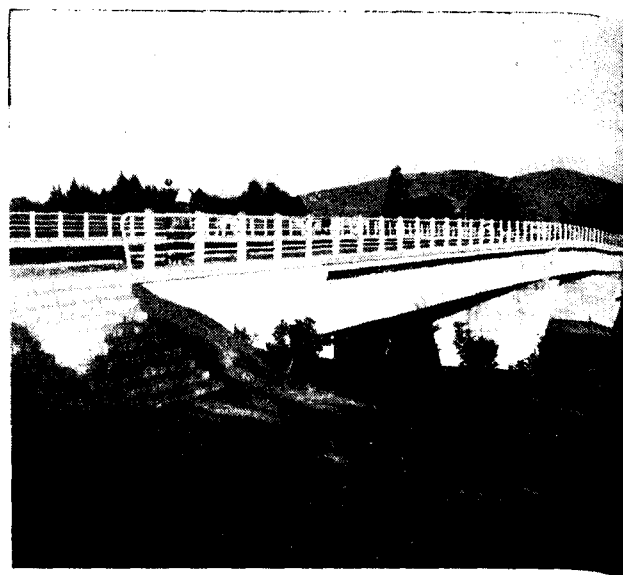


Photo n° 2. — Le Pont Moulay Abdallah  
sur l'Oued Souss aux Aït Melloul (R.P. 32)  
dans la province d'Agadir

(1) 37 et 39 millions de dirhams ont été délégués respectivement en 1960 et 1961.

Citons parmi ces 290 km. de voies nouvelles :

1° la pénétrante de la haute vallée du Draâ (R.P. 31), qui, à partir du nouveau pont de Tifoul-tout (Ouarzazate), est parvenue à proximité d'Agdz et facilitera, en contournant par l'amont sa retenue, l'édification, le moment venu, du barrage de Zaouira N'Ourbaz,

2° l'importante rocade du sud, Agadir - frontière algérienne (R.P. 32), homologue de celle du centre Casablanca-Oujda (R.P. 1), dont il n'est prévu de pousser l'infrastructure à partir de l'ouest que jusqu'à El Kelaâ des M'Gouna et au centre, de Tinejdad à Goulmima et de Meski à Boudenib. Son très faible trafic (de l'ordre de 25 véhicules/jour) dans les autres sections, représentant au total 250 km. sur les 900 km. que comporte la R.P. 32, ne justifie plus, dans l'immédiat, de sacrifices financiers pour transformer en route un chemin naturellement carrossable,

3° des chemins tertiaires. Pour pallier l'insuffisance qualitative du réseau tertiaire, placé en 3<sup>me</sup> position dans la hiérarchie des réseaux routiers classés selon leur importance, les chemins ont dû bénéficier d'un effort soutenu quelle que soit leur vocation dominante qui est par exemple :

- sociale, le chemin 7025 offrant aux populations d'Irherm un débouché sur Taroudant ;
- minière, les chemins 6951 et 6964 assurant l'évacuation du minerai de cobalt des gisements d'Aghbar et de Tiffarhine (12 000 t. annuellement, soit la totalité de la production nationale) ;
- touristique, le C.T. 7074 (Photo n° 3) à partir de Tiznit, franchissant le col du Kerdous (1 100 m.) pour permettre, après un parcours pittoresque de plus de 100 km., de jouir du site de classe internationale de Tafraout ;

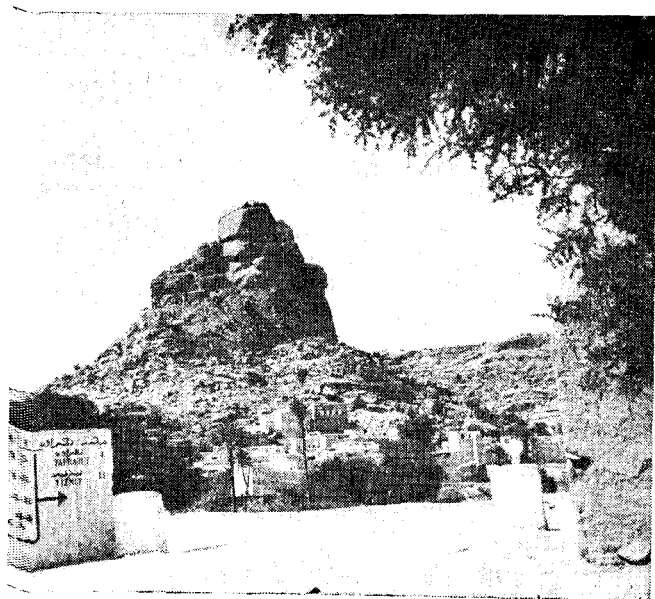


Photo n° 3. — Un haut lieu du tourisme : Tafraout et ses environs (C.T. 7.074)

4° quelques opérations parmi les nombreux aménagements réalisés imposés par le développement de la circulation (trafic, vitesse, poids des véhicules), aménagements qui, pour être moins spectaculaires que les créations ci-dessus, n'en sont pas moins appréciés des usagers : élargissement de chaussées notoirement insuffisantes (entre les Aït Melloul et les Oulad Teïma sur la R.P. 32) ; rectification de virages particulièrement dangereux (sur la section qualifiée de « toboggan » de la R.P. 8)...

### Les techniques employées

Il appartenait aux techniciens de réaliser un tel programme au moindre coût en choisissant parmi les techniques traditionnelles et modernes de construction de routes celles qui sont les mieux adaptées aux conditions hydrologiques et géotechniques du lieu, aux ressources locales en matériaux, au trafic et ce sans s'écarter des directives gouvernementales d'emploi maximal de la main-d'œuvre et d'utilisation prioritaire des produits nationaux.

C'est ainsi, entre autres, que s'il n'a pas été possible dans le sud de réaliser des chaussées en sol-ciment, le coût de ce liant — obéré de frais de transports considérables — étant prohibitif pour les pourcentages requis (au minimum 4% de ciment en poids par rapport au granulat à mettre en œuvre), la technique moderne des assises stabilisées a été employée. Elle admet une construction progressive en fonction du trafic et fait appel aux graviers d'oueds offrant une granulométrie et un indice de plasticité satisfaisants. Elle a été généralisée sur la route 32 aux abords des oueds (par m<sup>2</sup> de chaussée : 150 l. de tout venant 0/50 mm. stabilisé chimiquement avec 2 kg. de cutback 0/10 et enduit d'usure monocouche).

La route 31, accrochée en flanc de montagne entre Ouarzazate et Agdz, ne pouvait être approvisionnée économiquement en matériaux roulés d'oueds. On a alors profité de la nature rocheuse du terrain pour supprimer la couche de fondation et employer la classique pierre cassée — provenant avantageusement, soit des déblais rocheux extraits, soit de pierres de ramassage — pour confectionner la couche de base (par m<sup>2</sup> : 125 l. de pierre cassée pour macadam en pénétration et enduit d'usure monocouche).

Les prix de revient ont ainsi été comprimés de 10 DH. par mètre carré de chaussée de type traditionnel classique à 7 DH. pour la route 31, de type traditionnel simplifié, à 4,5 DH. pour la route 32 de type moderne. On a bien là les chaussées de type économique requises, répondant dans l'immédiat au faible trafic à satisfaire (moins de 50 v/j.) et susceptibles d'être améliorées à mesure que le trafic se développera et deviendra plus exigeant.

Quelle que soit la technique employée, le recours aux engins a été écarté au profit de la main-d'œuvre locale.

Dans un même souci d'économie, on a préféré substituer aux ponts, très onéreux de construction, un type d'ouvrage dit à tablier submersible lorsque le débit des oueds franchis, au régime si irrégulier, n'autorisait pas la simple construction d'un radier au niveau du lit majeur — radier qui aurait trop souvent été impraticable par submersion — et ne s'opposait pas à caler un tablier à un niveau tel qu'il serait rarement dépassé et pour de courtes durées par les crues les plus fortes. A partir de ces données a été conçu, un type d'ouvrage rustique, à travées indépendantes de 8 m., multipliées en fonction des débits à évacuer. L'ouvrage est profondément (10 m. souvent) ancré par des pieux forés (2 de 0,56 m. de diamètre par pile) dans un lit alluvionnaire en mouvement sur une certaine hauteur ; pieux supportant, par l'intermédiaire de semelles en béton armé, des piles (de 1,5 à 2 m. de haut) profilées hydrauliquement comme le tablier, ces deux éléments étant appelés à être noyés. Le tablier en béton armé, de 0,45 m. d'épaisseur, est allégé par de simple boisseaux de terre cuite de 0,25 m. de section (16 alvéoles pour une largeur de tablier hors tout de 6,90 m.) et comporte des plots guide-roues distants de 2,50 m. L'ensemble

revient à environ 1 500 DH le mètre linéaire d'ouvrage pour une chaussée de 6 m., soit 3 fois moins cher qu'un pont.

Pas plus dans la recherche du tracé des voies nouvelles que dans leur construction, l'ancien n'a été systématiquement sacrifié au moderne. On s'est efforcé, au contraire, de tirer le meilleur parti de ces deux tendances souvent opposées : la nouvelle route 32 dans la vallée du Dadès pouvait parfaitement délaissier le tracé de la piste ancienne qui au gré du relief s'insinue entre les maisons et leurs jardins bordant l'oued, pour suivre un nouveau tracé sur le plateau voisin qui, libre d'obstacles, permettait de doter facilement la route d'excellentes caractéristiques géométriques. Il a été jugé préférable d'emprunter le tracé existant en s'attachant, non sans difficultés, à l'améliorer pour l'adapter au trafic automobile qu'il est appelé à supporter, formule qui comblait les vœux des autochtones, répondait aux besoins de la circulation inter-régionale et conservait aux touristes tout le charme d'une randonnée le long de cette accueillante vallée ; l'ingénieur avait, en l'occurrence, pensé et conçu comme un architecte-paysagiste (Photo n° 4).

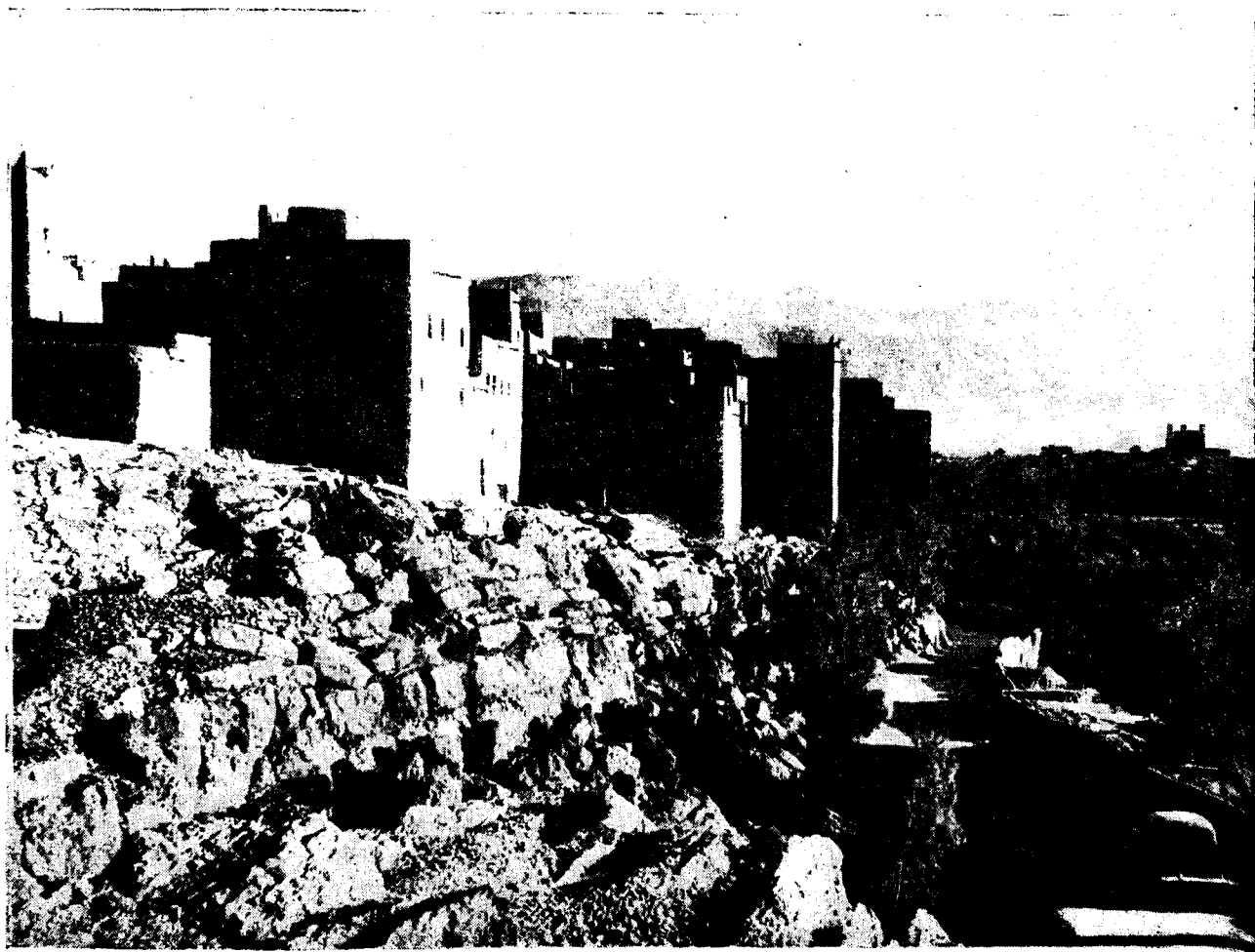


Photo n° 4. — L'aspect pittoresque de la route 32 à Tinerhir

### Les projets

Les réalisations à porter à l'actif des plans bienal et quinquennal ne doivent pas faire méconnaître les projets afférents à la zone méridionale, inscrits à ce dernier plan.

Brièvement cités, on y trouve :

1° au titre du premier point des directives sus-énoncées (pénétration des régions déshéritées) :

- la route 19 (d'Oujda à Berguent et prolongement) qui atteindra Bou-Arfa après la construction d'une section de 46 km. A sa limite extrême, Figuig, un tronçon de 10 km., dirigé vers la bifurcation de Teniet Zaït, marquera une étape décisive pour relier à la Méditerranée Figuig, située à la pointe sud-orientale du Maroc, par Bou-Arfa et Oujda, et à l'Atlantique par Mengoub et Agadir,
- la route 31 (de Marrakech à la Vallée du Draâ) qui doit, à partir de Ouarzazate, atteindre Agdz dès cette année et se poursuivre sur 92 km. jusqu'à Zagora,
- la route 512 (de Bou-izakarn à Tarfaya par Goulmine) dont la chaussée devra joindre Tantane situé à 133 km. de Goulmine ;

2° En ce qui concerne le deuxième point (élévation de l'infrastructure des provinces du sud au niveau de celle des provinces du centre) :

- la route 21 (de Meknès au Tafilalt (qui verra pratiquement la résorption de ses lacunes (20 km. entre Ksar-es-Souk et Rissani),
- la route 510 (36 km. de Tazenakt à Bou-Azzer) qui, prolongée par les chemins précités 6951 et 6964, déjà construits, facilitera l'exploitation des gisements de cobalt du Maroc,
- la route de Goulmima à Erfoud suivant le cours de l'Oued Rheris qui sera entreprise sur 40 km ;

3° En ce qui concerne le troisième point (développement du réseau tertiaire), il a été jugé inopportun de fixer le détail des opérations pendant 5 ans. Pour ces voies d'intérêt strictement local qui complètent le maillage des réseaux primaire et secondaire il est préférable, de laisser aux gouverneurs de province, à même d'apprécier parfaitement l'évolution des besoins, le soin d'arrêter annuellement les programmes proposés conjointement par les autorités locales et par le service des Travaux Publics dans la limite des dotations allouées aux provinces, dotations qui traduisent d'ailleurs la primauté donnée à la voirie rurale : 13,5 millions de dirhams sont inscrits au Plan, soit 40 % des prévisions routières totales de première urgence ;

4° Enfin, dans le cadre du quatrième point (aménagements indispensables du réseau) :

- poursuite des améliorations qui s'imposent le plus pour des raisons de sécurité et de débit sur la route N° 8 (de Casablanca à Agadir). Cette route est maintenant considérée comme l'itinéraire normal de liaison du Souss avec le nord à la suite d'une étude comparative de rentabilité avec la route 501 passant par le Tizi N'Test, inachevée côté Marrakech, et la route 511 restant à construire entre Ameskrout et Imi n'Tanout,
- construction d'un pont de 93 m. de longueur à Aoulouz, dans la haute vallée du Souss, afin de compléter la série d'ouvrages édifiés le long de la route 32 (un certain nombre d'entre eux ont été cités plus haut) pour assurer la pérennité de la circulation de son origine, Agadir, à son extrémité, Mengoub.

### Conclusion

Pour conclure, on peut, par le tableau ci-après, faire le point de l'expansion de l'infrastructure routière des provinces méridionales, au terme du plan de développement économique et social (1964) en ne retenant comme n'étant susceptible d'être dotées que les opérations classées en première urgence et en faisant abstraction des travaux d'aménagement :

| Désignation des voies | Longueurs classées au 1-1-1961 | Longueurs construites au 1 <sup>er</sup> janvier 1956 |                                                                    | Longueurs construites prévues au 1 <sup>er</sup> janvier 1965 |                                                                    | Longueurs restant à construire au 1 <sup>er</sup> janvier 1965 |                                                                    |
|-----------------------|--------------------------------|-------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------|
|                       |                                | km.                                                   | % par rapport aux longueurs classées au 1 <sup>er</sup> janv. 1961 | km.                                                           | % par rapport aux longueurs classées au 1 <sup>er</sup> janv. 1961 | km.                                                            | % par rapport aux longueurs classées au 1 <sup>er</sup> janv. 1961 |
| Routes principales    | 1 900                          | 1 300                                                 | 68 %                                                               | 1 500                                                         | 79 %                                                               | 400                                                            | 21 %                                                               |
| Routes secondaires    | 900                            | 200                                                   | 22 %                                                               | 400                                                           | 44 %                                                               | 500                                                            | 56 %                                                               |
| Chemins tertiaires    | 11 300                         | 350                                                   | 3 %                                                                | 700                                                           | 6 %                                                                | 10 600                                                         | 94 %                                                               |
| Voirie routière ..    | 14 100                         | 1 850                                                 | 13 %                                                               | 2 600                                                         | 19 %                                                               | 11 500                                                         | 81 %                                                               |

## PROBLEME ET PERSPECTIVES D'AVENIR

### Les données

Le tableau de la page précédente fait ressortir un passif considérable :

900 km de routes (principales et secondaires)  
et 10 600 km de chemins tertiaires,

resteront à construire à la fin du plan quinquennal en cours, soit les 8/10 du réseau classé.

Sur la base d'un prix moyen au kilomètre de 75 000 DH pour les routes et de 50 000 DH pour les chemins, l'achèvement du réseau routier méridional demanderait ainsi un investissement de 600 millions de DH.

Les crédits, affectés en 1960 et 1961 à ce programme, s'élèvent respectivement à 5 et 7,3 millions de DH ; c'est dire qu'au rythme actuel de financement un siècle serait nécessaire pour mener à bien une œuvre entreprise de longue date et poursuivie avec foi.

Une échéance aussi lointaine a un aspect assez décevant, peu en harmonie apparemment avec l'énumération des réalisations obtenues dont il semblait se dégager une certaine satisfaction pour le passé et autorisant d'envisager l'avenir avec confiance.

En fait, nous avons vu que si les sévères conditions hydrologiques du sud en font une région aride, elles sont en contrepartie bénéfiques pour un réseau de voies de terre qui permet de supporter le trafic sporadique dont elles sont l'objet.

On peut donc raisonnablement se fixer comme premier objectif l'achèvement des routes (principales et secondaires) demandant 60 millions de DH et seulement la construction d'un tiers des chemins tertiaires classés, pour 180 millions de DH.

Les deux tiers restant seront néanmoins en état de viabilité suffisante au prix d'un entretien normal. Se fixer un but plus ambitieux pour desservir des zones quasiment inexploitées serait gaspiller de précieux deniers publics, en crédits d'équipement tout d'abord, en crédits de fonctionnement par la suite, pour la construction et l'entretien de chaussées peu « circulées. »

Finalement, un tel programme d'investissement de 240 millions de DH réserve largement l'avenir.

Dans les conditions actuelles de financement sa réalisation demanderait 40 ans.

### Les solutions

C'est encore beaucoup, mais nous n'apercevons pas, en l'espèce, de solution-miracle.

Une opération « volontariat » de grand style, type « route de l'Unité », paraît peu justifiée et inadaptée aux régions en cause.

Il ne faut pas attendre beaucoup de prestations civiles ou militaires, même assorties d'indemnités d'appoint. Tout au plus, dans certains cas favorables, restreints en nombre et limités en portée, peut-on envisager l'ouverture d'une voie de desserte d'une collectivité sur sa demande et avec son concours, même très partiel.

L'utilisation du parc d'engins du Maroc permettrait, certes, une réalisation rapide et de qualité encore qu'onéreuse, mais irait à l'encontre de la politique de plein emploi immédiat de la main-d'œuvre.

Reste à tirer le meilleur parti des moyens en place, aussi classiques qu'efficaces.

La solution est évidemment avant tout d'ordre financier : pouvoir dégager tous les ans une masse de crédits budgétaires suffisante au profit du réseau des provinces méridionales et ce plus en accroissant la dotation routière du Ministère des T.P. qu'en invitant celui-ci à virer au sud des sommes qui restent nécessaires au centre et plus encore au nord. A cet égard, les moyens conditionnant les objectifs, un effort devrait être fait afin que les ressources annuelles (37 millions de DH en 1960 à 39 millions de DH en 1961) se hissent au moins au niveau d'équilibre des prévisions du plan de développement économique et social 1960-1964 (41 millions de DH). Il serait utopique d'escompter des moyens de financement sensiblement supérieurs aux inscriptions du Plan, qu'ils proviennent des recettes ordinaires de l'Etat ou même d'un « Fonds Spécial d'Investissement Routier » dont la création ne s'impose d'ailleurs pas au Maroc.

Sur le plan technique, les Travaux Publics, administration et entreprise, devront poursuivre des efforts conjugués ; celle-là pour recourir systématiquement aux techniques — conception et exécution — les plus économiques, celle-ci pour les réaliser dans les conditions optimales de prix et de qualité. Toutefois, les progrès déjà obtenus dans ces domaines laissent peu de place à des gains substantiels.

Reste, à notre sens, le moyens, peu orthodoxe en matière de travaux de longue haleine mais efficace quant aux résultats, d'accaparer, en faveur des provinces pauvres, les possibilités offertes par les programmes gouvernementaux qui, sous des appellations diverses, mobilisent périodiquement les énergies humaines et les ressources financières — nationales et extra-nationales sous des formes allant de l'octroi de devises fortes à l'aide en nature — pour lutter contre les calamités publiques : chômage, sécheresse, inondations, invasion d'acridiens...

Certes, semblable méthode d'exécution ne va pas sans présenter de multiples et réels inconvénients pour les services qui ont la charge de son application, mais le recours à une telle procédure d'exécution pour les travaux routiers du sud est justifié, non seulement sur le plan économique par leur rentabilité différée — tout au moins pour les itinéraires les plus importants — mais surtout, sur le plan social,

parce que ces chantiers routiers sont susceptibles d'apporter une contribution efficace et immédiate à certains objectifs gouvernementaux prioritaires : lutter contre le sous-emploi là où le paupérisme sévit gravement, contenir l'exode vers le nord, créer les conditions favorables au développement économique, réduire le sous-équipement des provinces méridionales.

En bref, ces opérations, par leur action à court ou long terme, constituent un facteur de réanimation de ces zones critiques.

#### Conclusion

Pour concourir à ramener dans des limites acceptables — admettons de l'ordre de 20 à 30 ans —

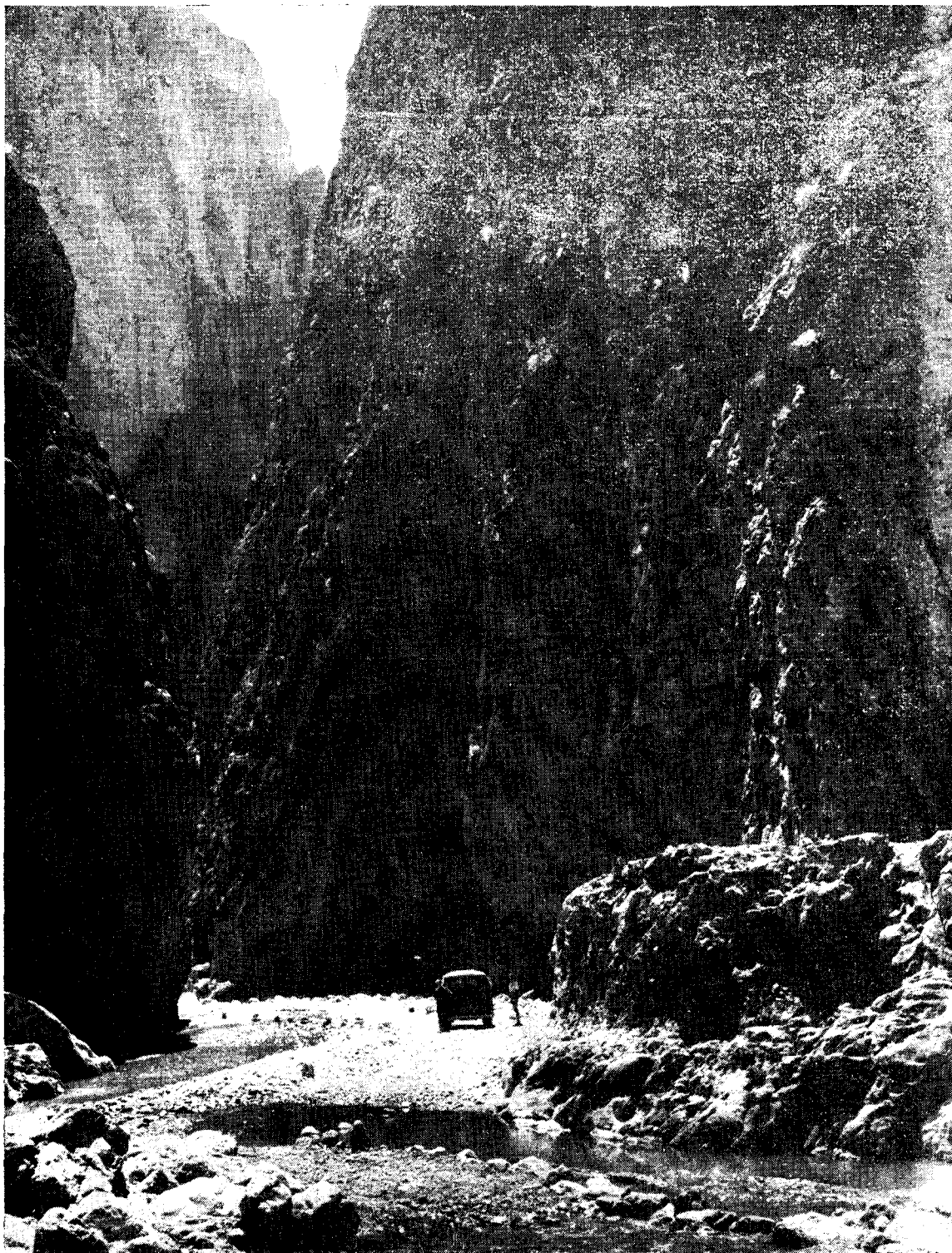


Photo n° 5 — Exemple d'un site touristique du Maroc dont l'accès est à faciliter : les gorges du Todhra (province de Quarzazate)

une échéance de 40 ans à priori trop éloignée, ces moyens exceptionnels offrent donc d'intéressantes possibilités qu'il conviendrait d'exploiter et de préparer en constituant notamment une réserve d'études et de projets d'au moins une à deux années de travaux et en veillant à doter, quantitativement et qualitativement, les services locaux excentrés du personnel indispensable à la réalisation des programmes.

### CONCLUSIONS

Nous avons vu que le réseau routier des provinces méridionales du Maroc, tel qu'il a été modelé au cours des décades passées, est ajusté à très peu près aux besoins de la faible circulation automobile actuelle, à l'image de l'économie embryonnaire de ces régions deshéritées dans leur ensemble.

Mais la nécessité d'un nouvel équilibre inter-régional, en vue d'un développement plus harmonieux et plus rapide du Maroc, tant sur le plan de l'économie que sur le plan de la promotion sociale, rend indispensable un accroissement immédiat du taux annuel d'expansion générale de ces zones marginales, expansion qui, si elle résulte directement de l'exploitation rationnelle et intensive des ressources hydrauliques, minières et touristiques, reste cependant dans des territoires isolés, derrière la muraille du Haut Atlas, étroitement tributaire de la mise en place d'un réseau routier homogène — seule voie de communication possible — qui devrait devancer les besoins immédiats et non les suivre, pour revitaliser l'économie régionale et non la freiner, rompant ainsi le cercle vicieux du sous-développement.

Si, fort heureusement, les rigueurs climatiques, en autorisant la circulation sur des chemins non encore construits, viennent partiellement contre-balancer des rigueurs budgétaires qui ne permettent pas des réalisations à l'échelle des travaux à exécuter, il reste que dans les conditions de financement actuels (6 millions de DH par an) on ne parviendra à une infrastructure répondant aux objectifs fixés, soit :

- achèvement de la construction des routes principales et secondaires, soit 900 km,
- mise en état de viabilité permanente de 3 500 km. de chemins tertiaires, soit le 1/3 de la longueur des chemins classés,

que dans une quarantaine d'années.

Cette échéance, lointaine inconciliable avec les besoins résultant de la pression démographique du pays, serait à ramener à 20 ou 30 ans par un effort financier accru, conjugué sur le plan des réalisations avec une compression de plus en plus poussée des prix de revient, en recourant aux techniques les plus appropriées aux conditions locales. Mais ce sont surtout les programmes exceptionnels de travaux lancés par les instances gouvernementales pour lutter contre le sous-emploi qui peuvent, s'ils sont orientés vers le sud, abréger la durée des réalisations routières dans ces contrées.

Il est probable que ces efforts verraient leur efficacité améliorée s'ils s'exerçaient au sein d'un plan régional de développement economico-social et d'aménagement des provinces méridionales : instrument de prévision à long terme, de sélection des tâches et de convergence des actions qui, dans le cadre du plan quinquennal 1960-1964, constituerait l'élément coordonnateur du progrès des provinces du sud, liées par une communauté d'intérêts indéniable.

On sait cependant que, si les routes se situent vers le sommet de l'échelle des priorités qui s'offrent à l'arbitrage du Gouvernement, elles ne sauraient prétendre à la prééminence absolue. Aussi leur seule chance de développement spectaculaire, dans les provinces méridionales, réside-t-elle dans la découverte d'importants gisements miniers et singulièrement pétrolier, ce qui comblerait assurément les vœux de tous, notamment, ceux des techniciens routiers.

P. CLOS

Casablanca, mai 1961.



Photo 6. — La route au service des provinces méridionales (le chemin 6.901 dans la province de Ouarzazate)