



CTB



RAPPORT FINAL

FOURNITURE DE MATÉRIEL DE
TRAVAUX PUBLICS POUR LA
CONSTRUCTION DE ROUTES
RURALES DE DÉSENCLAVEMENT
DANS LA RÉGION DE SOUSS-MASSA-
DRAA

MOR 0402711



TABLE DES MATIÈRES

1. INFORMATIONS DE BASE SUR LA PRESTATION.....	3
2. APPRECIATION.....	5
3. RÉSUMÉ DE LA MISE EN ŒUVRE DE LA PRESTATION.....	8
4. ANNEXES.....	24

1. INFORMATIONS DE BASE SUR LA PRESTATION

Pays : MAROC

Secteur et sous –secteur CAD : Equipement/ Transport

Institution nationale ou régionale chargée de l'exécution : Direction des Routes (DR)

Agences d'exécution : Coopération Technique Belge (CTB)

Nombre d'experts en coopération internationale de la CTB : ...

Durée de la prestation (selon AS/CS) : 54 mois (+ 18 mois)

Date de démarrage de la prestation :
Selon AS/CS : 31 mai 2005
Effective : 13 septembre 2006

Date de clôture de la prestation :
Selon AS/CS : 31 mai 2008
Effective : 30 novembre 2009 (selon EL du 5 juin 2009)

Modalités de gestion de la prestation : mixte, cogestion et régie

Budget total de la prestation : Contribution belge **2 872 439,33** (31 056 KDH)
Contribution nationale 3 335 370 EUR (36 022 KDH)

Période couverte par le rapport : Septembre 2006 – Mars 2013

Annexes		Oui	Non
1.	Résumé des résultats	X	
2.	Etat des recettes et dépenses de l'année sous revue	X	
3.	Taux de déboursement de la prestation	X	
4.	Personnel de la prestation	X	
5.	Sous-traitance et appels d'offres	X	
6.	Equipements	X	
7.	Formations	X	
8.	Bailleurs de fonds		X

2. APPRECIATION

	Responsable national de l'exécution	Responsable CTB de l'exécution
PERTINENCE¹ (cf. PRIMA, §70, p.19)		
1. Quelle est la pertinence de la prestation par rapport aux priorités nationales de développement?	2	2
2. Quelle est la pertinence de la prestation par rapport à la politique belge de développement? Indiquez votre score par rapport aux trois thèmes ci-dessous :		
a) Genre	1	3
b) Environnement	1	2
c) Economie sociale	1	2
3. Les objectifs de la prestation étaient-ils toujours pertinents ?	1	1
4. La prestation a-t-elle répondu aux besoins des groupes cibles?	1	2
5. En fonction de ses objectifs, la prestation s'est elle appuyée sur les organes locaux d'exécution appropriés?	1	1

¹ Selon le PRIMA, §70, p.19, il s'agit "d'apprécier si les choix des objectifs, les choix des groupes cibles et des organes locaux d'exécution restent pertinents et cohérents par rapport aux principes généraux relatifs à une aide efficace et efficiente, ainsi que par rapport à l'application des politiques et stratégies locales, régionales, internationales et belges de développement ».

	Responsable national de l'exécution	Responsable CTB de l'exécution
PERFORMANCE² (PRIMA, §71, pp.19-20)		
1. Les résultats obtenus par la prestation ont-ils contribué à la réalisation de ses objectifs ³ ? (efficacité)	1	1
2. Appréciez la qualité des résultats intermédiaires (efficacité)	1	1
3. Les modalités de gestion de la prestation ont-elle été appropriées? (efficacité)	1	2
4. Les ressources de la prestation ont-elles été suffisantes sur le plan de (efficience) :		
a. Ressources financières?	1	1
b. Ressources humaines ?	1	1
c. Matériel et équipements ?	1	1
5. Les ressources de la prestation ont-elles été utilisées efficacement et optimisées pour obtenir les résultats attendus? (efficience)	1	2
6. La prestation a-t-elle été satisfaisante sur le plan coût-efficacité par rapport à des interventions similaires? (efficience)	1	1
7. Sur base du planning d'exécution, appréciez la rapidité d'exécution de la prestation. (respect des délais)	2	2

² Selon le PRIMA, §71, pp. 19-20, il convient « d'apprécier et de mesurer les performances convenues dans les phases de préparation selon les 4 critères et les indicateurs établis pendant la formulation. (Les 4 critères sont efficacité, efficience, respect des délais et qualité du personnel).


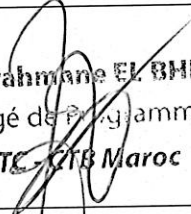
³ voir annexe 1 pour plus de détails

	Responsable national de l'exécution	Responsable CTB de l'exécution
Appréciation globale de la prestation	1	2

L'appréciation (1) attribuée à la prestation est aussi confirmée par les raisons qui suivent et qui dépassent le cadre strict des critères de pertinence et de performance, il s'agit de :

- La parfaite collaboration DR/CTB, dans un cadre de confiance mutuelle, ce qui a créé une synergie ayant contribué largement à la réalisation de toutes les activités de la prestation.
- L'atteinte dans les délais de l'objectif spécifique et celui global moyennant une gestion technique performante et une gestion financière rationnelle et transparente.
- L'impact positif de la partie réalisée du projet sur la population cible.
- La fierté des partenaires qui voient leurs efforts récompensés par l'expression sincère de satisfaction, exprimée sur les visages des écoliers, des paysans, des femmes... etc.
- Le respect de la réglementation en vigueur.
- La sélection objective des fournisseurs et la réception vigilante du matériel TP acquis.
- La célérité de la mise en chantier des opérations du projet.
- La réforme attendue de la gestion de la maintenance des SLM après achèvement de l'étude sur la GMAO.

Ce sont là, entre autres, quelques raisons parmi celles ayant permis de bien apprécier cette prestation.

Responsable national de l'exécution	Responsable CTB de l'exécution
 JANATI MOUSSA	 Abderrahmane EL BMOUI Chargé de Programmes BTC-CTB Maroc

3. RÉSUMÉ DE LA MISE EN ŒUVRE DE LA PRESTATION

1. Si nécessaire, décrivez l'objectif Spécifique et les Résultats Intermédiaires de la prestation, tels que mentionnés dans le document de projet ainsi que les changements opérés (quand, comment et pourquoi)

Objectif Spécifique :

L'Objectif Spécifique, étant pour rappel, l'acquisition de deux brigades mécanisées, permettant aux services du Ministère de l'Équipement et des Transports d'intervenir pour procéder à l'ouverture et à l'aménagement des routes de désenclavement des populations rurales, dans les provinces d'Ouarzazate, Taroudant et Errachidia.

Atteindre cet objectif, c'était d'abord aboutir aux trois résultats intermédiaires successifs le constituant. Chacun des résultats est composé d'un certain nombre d'activités qu'il y a lieu de réaliser.

La clé du démarrage de la prestation était l'ouverture des crédits à la morasse budgétaire, par Arrêté du Ministre des Finances et de la Privatisation qui s'est opérée en Septembre 2006. La Direction du projet s'est alors penchée à la concrétisation du projet comme défini au DTF, document de la convention détaillant la chronologie des étapes de la prestation.

Résultat R1

Le résultat R1 de la prestation correspond à l'acquisition des engins de chantier destinés à l'équipement de deux brigades mécanisées légère et lourde, constituées de bulldozers, des chargeuses, des niveleuses, des compacteurs, des camions bennes, des camions citernes, des pelles hydrauliques, d'un porte char, des véhicules tout terrain, d'un compresseur et d'un pick-up.

Ce résultat est réalisé avec succès.

Activité 1 : Elaboration du Cahier de Charges

Elle constitue l'activité de base. Elle s'est manifestée par l'élaboration adroite d'un Cahier de Charges, garantissant le respect de la réglementation et la transparence, ayant conduit à l'acquisition d'un matériel performant

En définitif, la Direction du projet, pour arriver à ce résultat, a opté pour des appels d'offres ouverts, lotis, avec 12 lots au total et la rédaction d'un règlement de consultation, dans le respect de la réglementation en vigueur.

Activité 2 : Attribution des marchés de fournitures

Cette activité, a commencé par le lancement du marché en mars 2006, suivi par l'ouverture des plis en avril 2006. Une commission spécialisée, dont le représentant de la CTB fait partie, a sélectionné, après dépouillement et analyse, 17 offres sur 43 reçues. Le résultat final a été proclamé fin mai 2006 avec l'adjudication de 9 lots/12, touchant 5 sociétés de renommée nationale et internationale, et ce à des prix très compétitifs.

La même procédure d'évaluation technico- financière a été reconduite pour aboutir à l'attribution du lot 9, déclaré infructueux au premier tour.

Alors que pour les lots 11 et 12 (absence de concurrent) et 10 (désistement), il a été fait recours à la procédure négociée, après accord de la CTB.

La pertinence de la prestation a permis de dégager un reliquat estimé à 13,50% équivalent à 328 350,00 € du montant total du Don, de l'ordre de 2 770 000,00 €. Ce qui a permis par la suite l'acquisition d'un matériel supplémentaire consistant.

Le visa par le CED; l'approbation par le MET et la notification des ordres de service de commencement de la prestation des différents lots, ont été conclus dans un temps record, soit une durée totale d'un mois (fin janvier 2007).

Activité 3 : Fourniture des engins de chantier

Cette activité constitue la conclusion du résultat R1. La livraison d'une partie du matériel s'est opérée en grande partie entre fin février et début avril 2007. Elle a repris en novembre et décembre 2007 et s'est achevée fin 2009, pour le matériel acquis dans le cadre du reliquat dégagé.

Toutefois, pour s'assurer de la conformité des performances techniques stipulées par les cahiers des charges, chaque engin ou véhicule livré au parc central, avait fait l'objet d'une réception minutieuse et détaillée par une commission de professionnels, en présence de la CTB.

Le règlement des fournisseurs s'est opéré en totalité et le remboursement des dépenses s'est effectué systématiquement au fur et à mesure par la CTB.

Résultat 2

Ce résultat retient comme finalité la réalisation du programme d'aménagement des routes prioritaires. Il se décline en trois activités :

Activité 1 : Approbation des études d'exécution

Les études routières des opérations retenues étaient disponibles à 30% au démarrage de la prestation, le reste s'est réparti entre les projets d'exécution en cours et les études de définition entamées.

Par la suite, toutes les études ont été approuvées : ce qui a permis l'exécution des travaux pour certaines opérations.

Activité 2 : Signature des contrats de location

La Direction des Routes a assuré, au fur et à mesure de l'avancement de la prestation, le financement des conventions de location du matériel, passées entre le SLM d'Agadir et les Directions Provinciales concernées par le projet. Elle a mobilisé des crédits consistant pour la réalisation des ouvrages d'assainissement, sans omettre les crédits relatifs à l'approvisionnement en carburant et lubrifiant servant au fonctionnement du matériel opérant.

Activité 3 : Réalisation des travaux d'aménagement

Cette activité s'est soldée par l'aménagement d'une longueur dépassant les 103,9 % du linéaire total prévu par le programme du Don.

Ce dernier s'est vu modifié après aval du comité de pilotage par l'ajout de l'opération de RN12 reliant Zagora et foug Zguid à la province de Zagora, en remplacement de celles prévues à Taroudant. Lesquelles ont été confiées au privé pour des considérations d'urgence.

Résultat 3

Il s'agit de la formation du personnel de conduite et de maintenance des engins de chantier. Elle a été faite au profit des conducteurs des engins et des mécaniciens dans les ateliers des fournisseurs et à l'IFEER et ce pendant une durée suffisante permettant une bonne familiarisation avec le matériel acquis.

Alors qu'au profit du personnel cadre, la CTB a organisé pour les chefs des SLM une visite d'une semaine à des sociétés en Belgique qui se servent de la GMAO (Gestion de la Maintenance Assisté par Ordinateur) comme outil de gestion dans leurs ateliers.

Les invités ont pu s'informer, assez largement sur ce mode de gestion

Changements opérés :

- **Prorogation des délais**

La partie marocaine a demandé la prorogation du délai de convention sur deux périodes : la première d'une année et la deuxième de six mois. Cette demande

lui a été accordée pour lui permettre d'achever la réalisation de l'ensemble des activités qui lui incombent.

- **Reliquat**

La situation des comptes a permis de dégager un reliquat sur la ligne budgétaire cogestion de l'ordre de 3 546 182,50 DHS. Il a été réaffecté pour s'attribuer en sus un autre **bulldozer** D6, un **camion atelier**, un autre **véhicule VTT** et une **Pick Up**.

- **GMAO**

L'Etude d'opportunité et des préalables d'organisation nécessaires à la mise en place progressive d'un système d'information et de la GMAO dans les services Logistiques et Matériel (SLM), est exécutée en faisant appel à un consultant privé.

Un budget de l'ordre de 500 000 MAD lui est alloué dans le cadre du "Fond d'Etudes et d'Expertises" de la Coopération Belge.

A noter également la réalisation et l'application de l'étude d'organisation et de mise en place de la GMAO au SLM d'Agadir.

- **L'étude socioéconomique**

L'étude socio-économique du projet a été réalisée en mars 2008 par un consultant indépendant national. L'intérêt et l'objectif de cette étude étant de réaliser un constat des lieux avant-projet, et ce en mesurant les valeurs initiales des différents indicateurs choisis pour évaluer les effets qui seront générés par le projet après sa réalisation.

2. Dans quelle mesure l'objectif spécifique de la prestation a-t-il été atteint, en fonction des indicateurs retenus ?

Le DTF a prévu des indicateurs de performance permettant de déterminer si les objectifs sont en voie d'être atteints et dans quelles mesures.

Considérant l'objectif spécifique qui, selon le cadre logique, consiste en l'amélioration des interventions des services de l'équipement pour le désenclavement des populations rurales des provinces retenues par le projet, celui-ci est en grande proportion atteint.

En effet, si l'on considère l'indicateur attaché à cet objectif, on constate que le linéaire des routes construites dans les provinces est très significatif comparativement à l'état des lieux à la date du démarrage du présent projet. Cela est dû à la diversité des interventions réalisées par voie de régie (brigades régionales acquises dans le cadre du don belge ou celui japonais ou BR normales) et par des entreprises privées.

L'amélioration de cet indicateur est confirmée par les statistiques rendues publiques par

la Direction des Routes comme le synthétise le tableau ci-dessous.

Afin d'éliminer tout risque de non aboutissement de l'objectif, qui est tributaire de la réservation de budget échelonné sur un certain nombre d'années, le MET a réservé à l'action de désenclavement de la population rurale un intérêt particulier en l'intégrant dans sa politique stratégique.

Pour traduire cette action sur le terrain, le ministère a élaboré et a initié depuis 2005 un programme ambitieux baptisé PNRR2 ayant pour objectif la réalisation de 15 000 km de routes rurales à l'horizon 2012, pour un coût avoisinant le 1 milliard d'euros échelonné sur sept lois de finances.

Tableau récapitulatif du PNRR2 dans les provinces intéressées par la prestation

Provinces sélectionnées	Nombre d'opérations	Linéaire prévu par le PNRR2	Linéaire réalisé ou en cours
Errachidia	26	464	461,12
Taroudant	23	467	426,13
Zagora	15	310	255
Ouarzazate	15	361	347
Totaux	79	1 602 km	1 489,25 km

NB : Ce total réalisé ne concerne que les travaux confiés aux entreprises privées.

3. Dans quelle mesure les résultats intermédiaires de la prestation ont-ils été atteints, en fonction des indicateurs retenus ?

Résultat 1

Le résultat R1 qui consiste en la disponibilité des engins de chantier destinés à l'équipement des brigades légère et lourde a été atteint sans la moindre difficulté et dans les meilleures conditions. Les trois activités qui le composent se sont déroulées conformément à la réglementation en vigueur.

i/ Concernant l'élaboration du cahier de charges, les dossiers relatifs aux appels d'offres

(CPS, RC,...) ont été minutieusement préparés, en accordant un intérêt particulier à la détermination des caractéristiques techniques. Ceci en plus d'une large consultation et un choix sélectif du concessionnaire, ce qui a permis d'acquérir un matériel performant.

ii/ Pour l'attribution des marchés de fourniture, les responsables du projet ont veillé à favoriser la transparence (AO ouvert,...) et ce conformément aux stipulations du DTF; une démarche qui a été jugée pertinente au vu du reliquat qu'elle a permis de dégager.

iii/ La fourniture des engins de chantier, quant à elle, s'est soldée par l'acquisition dans les délais, d'un nombre d'engins et matériel dépassant ce qui a été initialement prévu. Elle a d'ailleurs bénéficié de la quasi-totalité du don belge, soit 2 750 069 euros.

En conclusion, le résultat R1, en considération de l'indicateur arrêté soit "le nombre d'engins de chantier fournis" s'est produit en définitif comme suit :

MATERIEL PREVU	MATERIEL ACQUIS	DIFFERENCE
1 Bulldozer D9	1 Bulldozer D9	
1 Bulldozer D6	2 Bulldozers D6	1 Bulldozers D6
2 Chargeuses sur pneus	2 Chargeuses sur pneus	
2 Niveleuses	2 Niveleuses	
2 Compacteurs	2 Compacteurs	
8 Camions benne	8 Camions benne	
2 Camions citernes	2 Camions citernes	
2 Pelles hydrauliques	2 Pelles hydrauliques	
1 Porte char	1 Porte char	
2 Véhicules tout terrain	3 Véhicules tout terrain	1 Véhicule tout terrain
1 Compresseur	1 Compresseur	
1 Pick-up	2 Pick-up	1 Pick-up
–	1 camion atelier	1 camion atelier
25 unités	29 unités	4 unités

Cet indicateur a été largement dépassé, suite à l'utilisation du reliquat dégagé (3 546 182,50).

Résultat R2

Le Résultat R2, retenant la réalisation du programme d'aménagement des routes prioritaires, prévoyait la réalisation de 113 km. Il dispose de trois activités.

La première concerne la disponibilité des études techniques des opérations prévues ; laquelle est complètement réalisée.

La seconde, relative à la signature des contrats de location DPET/SLM d'Agadir, a été accomplie au fur et à mesure de l'affectation aux DPET par la DR, des crédits nécessaires destinés à la location du matériel et à l'approvisionnement en carburant.

La dernière activité qui consiste en la réalisation des travaux d'aménagement des routes et piste programmées dans le cadre de la contribution marocaine.

Considérant le résultat R2 dans sa globalité, qui a pour indicateur de mesure de performance "le linéaire des routes aménagées par les brigades légère et lourde du projet", celui-ci peut être commenté comme suit :

Programme initial

DPET	Route	Liaison	Linéaire
Errachidia	RP 7301	Tamtatouch-Msamir	19
	RR 703	Ait hani-Bouzmou	29
Ouarzazate	RP 1517	Améjgag-Ouzighimte	24
	NC	Imintourda-Imintayar	14
Taroudant	NC	Ighram-Tindine	15
	NC	Toughmart-Imintayart	12
3 provinces	6 routes	6 Opérations	113 km

Programme réajusté

Pour des considérations liées à la décision d'achever le PNNR2 en 2012 au lieu de 2015, la réalisation de certaines routes s'est vue confiée au privé. Celles-ci ont été remplacées par d'autres routes. C'est le cas par exemple de la N12 dont la réalisation a reçu l'aval du comité de pilotage lors de sa dernière réunion.

Le programme réalisé est résumé au tableau suivant :

DPET	Route	Liaison	Linéaire (km)	Avancement travaux
Errachidia	RP 7301	Tamtatouch- Msamir	19	100 %
Ouarzazate	RP 1517	Améjgag- Ouzighimte	24	100%
	NC	Imintourda- Imintayar	14	100%
Zagora	N12	Foum Zguid- Zagora	69	90%
3 Provinces	4 Routes	4 Opérations	126 km	97,5%

Si l'on considère le linéaire initialement prévu (113 Km), les brigades ont permis de réaliser un pourcentage de 80%, soit 90.50 km. Ce pourcentage est de 71.75%, tenant compte du programme revu (126 km).

Selon le tableau de référence ci-après, le risque de non atteinte de l'objectif est faible, pour les deux cas.

Résultat R3

Ce dernier Résultat relatif à la formation du personnel de conduite et de maintenance des engins de chantier, s'est concrétisé l'été 2007 par la formation à l'IFEER et chez les fournisseurs de matériel de travaux publics, de 20 agents de conduite et de mécanique.

Les cadres, quant à eux, qui relèvent de l'IFEER, le SLM et la DR ; ont bénéficié d'un stage d'une semaine en Belgique, axé exclusivement sur la GMAO.

L'indicateur propre à ce résultat est le nombre de conducteurs, de mécaniciens et de cadres formés. Sur cette base, l'effectif formé, tout personnel confondu, est le maximum envisagé.

Le personnel de conduite et de maintenance formé, assure ses services au sein du SLM d'Agadir, qui s'est doté dans le même cadre d'un système de gestion de maintenance assisté par ordinateur. Cela permettra d'écartier tout risque inhérent à la maintenance du matériel acquis.

4. Décrivez le système de suivi-évaluation qui a été mis en place lors de la mise en œuvre de la prestation.

Il y a lieu de rappeler à ce sujet, les attributions du Comité de Pilotage du projet (ex SMCL), qui consistent entre autres, en la validation des rapports périodiques d'avancement ainsi que les rapports annuels de suivi évaluation. Il disposait pour ce faire, d'outils et de critères permettant d'apprécier la mise en œuvre du projet dans sa globalité ; à titre d'exemple :

Analyse des critères de suivi : Efficience, Efficacité et Durabilité

Quand le Rapport entre la réalisation et le résultat prévu et la projection se situe	le Risque de non aboutissement est alors
entre 70 % et 100 %	faible (Low risk)
entre 50 % et 70 %	moyen (Medium risk)
entre 0 % et 50 %	élevé (High risk)

Grille d'évaluation du projet:

Code	Le projet...	Mesures
A	est : 1 Efficient 2 Efficace 3 Durable	Les efforts déjà consentis sont poursuivis.
B	est : 4 Efficient 5 Efficace 6 Durable	Les efforts doivent être intensifiés.
C	doit être: 7 Plus efficace 8 Plus efficace 9 Plus durable	Des mesures s'imposent. Indiquez clairement lesquelles.
D	n'est pas: 10 Efficient 11 Efficace 12 Durable	Des mesures sont nécessaires. Indiquez clairement lesquelles.
NA	Pas d'application	Expliquez pourquoi le critère en question n'a pas été évalué.

Mise en place d'une analyse SWOT :

Points forts	Partenaire très compétent et pro actif Service maintenance très bien structuré Personnel de maintenance très compétent Matériel de maintenance sur chantier et au central en suffisance Chantiers bien gérés Grande visibilité du projet Enorme attente des populations et grande satisfaction Effet immédiat sur l'amélioration du quotidien des populations Grand apports à la sécurité médicale des populations enclavées auparavant Apport économique sur ces populations Gestion de la maintenance centralisée et en cours d'informatisation (GMAO)
Points faibles	Distance importante avec le central (600 km) Certains chantiers difficiles d'accès Trop peu de matériel pour satisfaire tous les besoins Manque de camion-citerne à eau pour activer le travail de compactage des pistes Bulldozer un peu faible pour un bon rendement de chantier (CAT D8 serait préférable au CAT D6)
Opportunités	Le plan de développement des routes rurales PNRR2.prévoit le désenclavement de nombreux villages dans la région Souss Massa Draa Le réseau internet s'étend en débit et qualité ce qui devrait permettre d'étendre le suivi de la gestion de la maintenance en temps réel sur chantier d'ici un an ou deux
Menaces	Durées des pistes dans le temps sans revêtement en bitume Nécessité d'entretien permanent des pistes terminées

Lancement d'une étude socio-économique :

Cette étude s'est assignée comme objet principal l'appréciation de l'impact du projet sur les populations concernées. (La synthèse intégrale, telle qu'elle a été présentée lors de la 4^{ème} réunion du CP, tenue en janv. 2009, sera reprise dans le titre 6. de la partie « analyse et commentaires » ci-après.)

TROISIEME PARTIE : COMMENTAIRES ET ANALYSES

1. Quels sont les problèmes et questions majeurs qui ont influencé l'exécution de la prestation et comment la prestation a-t-il tenté de les résoudre ?

Les principaux problèmes ayant influencé relativement l'exécution de la prestation :

- Le problème de l'inscription à temps de la contribution Belge. elle devrait normalement avoir lieu après la signature de la convention spécifique signée en mai 2005.

La DR et la CTB ont entrepris plusieurs démarches pour amener le Ministère des Finances via la Direction du Budget à sortir l'Arrêté autorisant l'ouverture des crédits à la morasse budgétaire. L'arrêté a vu le jour le mois de septembre 2006.

- Les difficultés observées au niveau de l'engagement des marchés du DON présentés au contrôleur des Engagements et Dépenses. Celles-ci ont été surmontées par le choix judicieux des réponses aux rejets répétitifs du CED. Cette action a nécessité du temps pour son aboutissement.
- La mobilisation prolongée du matériel au Parc Central de Casablanca pour une cérémonie officielle de réception du matériel acquis, laquelle finalement n'a pas eu lieu.

2. Quelles sont les causes des écarts par rapport aux résultats attendus ?

On note deux composantes du projet qui ont eu des écarts par rapport aux résultats attendus:

- L'une des composantes a enregistré un écart plutôt positif, il s'agit de ~~là~~ de l'acquisition du matériel qui avait pour résultat attendu la fourniture de 25 unités alors qu'en fin de compte, le nombre d'unité fourni est passé à 29.

Les raisons de cet écart résident dans la pertinence et l'efficacité observées dans la gestion financière de la prestation, ce qui a permis de dégager un reliquat comme il a été détaillé ci-dessus.

- L'autre composante qui, éloignée de point de vue délai et non du résultat escompté, concerne la réalisation de l'aménagement des routes. Cet écart en terme de temps est dû aux problèmes évoqués au paragraphe précité liés aux multiples intempéries qu'a connu la région SMD ces trois dernières années, à la présence de rochers et au transfert du matériel pour rétablissement des dégâts de crues à Taroudant.

3. Quelles leçons peut-on tirer de l'expérience de la prestation? Faites une réponse détaillée sur les plans de l'impact et de la durabilité des résultats.

L'aménagement des routes rurales induit un changement tangible. Il s'agit en particulier de :

- L'amélioration de la circulation interne et celle vers l'extérieur permettant ainsi l'évacuation des produits locaux aux centres de consommation et l'approvisionnement des localités traversées par les routes du projet en matériel et produits de base ;
- Faciliter davantage l'accès de la population rurale aux services sociaux et administratifs de base ;
- La réduction du coût et du temps du transport ;
- Amélioration des productions agricole et artisanale et développement d'autres activités productives ;
- Approvisionnement meilleur des souks ;
- Accroissement du taux de scolarité notamment pour les jeunes filles ;
- Facilité d'accès aux soins médicaux ;
- Fluidité de la circulation des hommes et des biens entre douars et les chefs-lieux de communes avoisinantes.

Par ailleurs, en ce qui concerne la durabilité du projet, celui-ci trouvera systématiquement son intégration dans les programmes stratégiques du ministère, en l'occurrence les programmes de maintenance et d'entretien routier périodiques, gérés par la Direction des Routes. Cela va permettre nécessairement la pérennisation du projet.

Les routes rurales, objet du projet sont inscrites dans le deuxième Programme National de Routes Rurales, lancé par le Ministère de l'Équipement et du Transport en 2005 visant la réalisation de 1500 km de route à l'horizon 2012. Il va de soi que la préservation, après aménagement desdites routes, sera assurée d'une façon durable par la Direction des Routes et ce via ses instances locales qui sont les DPET.

4. Selon vous, comment la prestation a-t-elle été perçue par les groupes cibles ?

La population rurale de la région se réjouissait du déroulement de la prestation et s'impatientait de la voir achevée.

Il importe de noter qu'avant même l'aboutissement du projet, le groupe cible a observé un changement appréciable dans sa vie quotidienne. Le désenclavement de leurs localités en est pour beaucoup.

Lors de nos visites de chantier des routes en cours de travaux, nous croisons une population qui ne peut dissimuler sa joie et sa satisfaction. Des écoliers, garçons et filles utilisent des bicyclettes pour aller à l'école, des camions chargés de produits évacués ou approvisionnés, des voyageurs transportés par fourgons, des malades ou femmes

enceintes évacués par ambulance.

En définitif, tout le monde est satisfait et le sera plus, selon des propos recueillis auprès de quelques habitants, si ces routes sont revêtues.

5. Quels ont été les résultats du suivi-évaluation ou du monitoring et des éventuels audits et contrôles? Comment les recommandations de ceux-ci ont-elles été prises en compte ?

Il est judicieux de rappeler qu'une évaluation finale du dit projet a été convenue lors d'une réunion du CP ; une décision qui toutefois, n'a pas été concrétisée.

Par ailleurs, l'étude socioéconomique précitée, est réalisée (synthèse ci-dessous).

Les résultats du suivi évaluation « interne » mené par la direction du projet, ont permis d'apprécier les critères de suivi suivants :

Efficience : les moyens financiers et organisationnels ont permis d'atteindre les résultats escomptés à savoir : acquisition de matériel, démarrage des travaux et formation du personnel, en dégagent des économies sur le budget initial.

Efficacité : les résultats atteints ont contribué à la réalisation de l'objectif spécifique. , Les bénéficiaires étaient satisfaits du démarrage des travaux, bien avant même de pouvoir tirer profit des aboutissements du projet.

Durabilité : Le projet fait partie du PNRR2 (Programme National des Routes.....), La DRCR est l'organisme qui assurera la durabilité du projet, une fois les aménagements des routes auront eu lieu.

Grille d'évaluation des critères d'appréciation (susmentionnée):

Déjà à la phase réalisation de 50% des opérations programmées et en observant de près la manière qualitative dont le projet se concrétise au fil du temps, la Direction du Projet a décidé d'attribuer **le code A** au projet en se référant au tableau ci-dessus qui comporte les critères d'appréciation. Le projet est donc qualifié d'efficient, d'efficace et de durable.

Synthèse de l'étude socioéconomique :

L'étude socio-économique qui figure parmi les moyens globaux du cadre logique prévu par le DTF du projet, a été réalisée en mars 2008 par un consultant indépendant national assisté par les cadres de la DRCR, de la CTB et de la DRE/SMD.

L'intérêt et l'objectif de cette étude est de réaliser un constat des lieux avant-projet, et ce en mesurant les valeurs initiales des différents indicateurs choisis pour évaluer les effets qui seront générés par le projet après sa réalisation et lors de son exploitation.

L'enquête réalisée par le consultant s'est basée sur des entretiens moyennant des questionnaires touchant tout individu pouvant avoir une plus-value pour le projet. Lesdits entretiens sont consolidés par des interviews de groupes de personnes habitant la zone, ayant une connaissance parfaite de la zone.

Après délimitation de la zone d'influence et du choix de la piste témoin, des investigations touchant tous domaines furent menées sur terrain.

Toujours est-il intéressant de savoir que les aspects techniques relatifs aux problèmes d'expropriation, de démolition, de perturbation, d'écosystème, de ravinement et autres liés au projet et l'implantation du tracé des routes ne se posent heureusement pas.

La démographie de la zone d'étude répartie sur 3 douars est de 19 182 dont 51.5% de sexe féminin et la population ayant un âge variant entre 15 et 59 représente environ 50%.

Les taux d'activité est de 48.4% chez les hommes et 30.8 chez les femmes (travail des champs et ramassage des bois de chauffage) soit 38.9% pour l'ensemble de la population.

En ce qui concerne le revenu moyen des ménages d'après les informations collectées, il varie de 1440 au niveau du douar Amejgag à 1800 dirhams/mois au niveau des 2 douars Amscar alors que la dépense varie quant à elle de 63% à 76.5%.

Pour ce qui est des conditions de vie des habitations de la zone d'étude, elles sont appréciées comme suit :

- Les habitations sont regroupées pour 2 douars et dispersées le long de la route pour le troisième.
- Les logements sont tous construits en terre battue.
- Les habitants sont propriétaires des maisons qu'ils occupent.
- Les équipements de base (cuisine ; toilette ; Eau potable ; Electricité et assainissement) sont surtout présents pour douar Amejgag et en partie pour douar Amcar Foukani et absents pour Amscar Tihani.

Dans le domaine de transport, la piste existante desservant les 3 douars est souvent coupée soit par la neige soit par les crues. On comptabilise un parc automobile de 5 véhicules uniquement (3 fourgons et un camion). La fréquence du transport des personnes et des biens se limite à 2 fois/jour le jour du souk et 2 fois/semaine à kalaat Magouna distante de 40km. En cas d'indisponibilité du transport le déplacement se fait à pied ou à dos de mulet. Douar Amejgag souffre le moins de cette situation.

Le coût de transport est relativement trop cher pour les habitants il varie de 0.50 à 1.11 dhs/km selon le douar. Le trafic en période d'été ne dépasse pas 10 véhicules/jour, le coût d'exploitation des véhicules est de l'ordre de 20 000 dhs 80% rien que pour le pneumatique.

La source de revenu des habitants est tirée de l'activité principale qui n'est autre que l'agriculture et l'élevage. Par contre les autres activités à savoir commerciale, touristique et artisanale restent moins développées.

Dans le domaine de l'éducation, on compte une école par douar avec un effectif total de 279 dont 51% des filles avec un taux d'absentéisme de 35% à douar Amscar Tihani. La majorité des élèves quittent la scolarisation au niveau du secondaire à cause de problème financier.

La zone dispose d'un centre de santé où opèrent un médecin et une infirmière avec l'existence d'une ambulance appartenant à la commune d'Ighil N'oumgoun.

Le souk hebdomadaire se trouve dans la zone du projet et compte 1000 à 1500 visiteurs selon les saisons qui proviennent des 35 douars de la commune, les principaux produits commercialisés sont l'orge, le maïs, farine, légumes, amandes, noix, vêtements et animaux.

Les prix des marchandises pour les douars Amscar se voient augmenter pendant l'hivers à titre d'exemple le prix de butane passe de 45 à 75 dhs en hivers.

Les attentes et les aspirations exprimées par l'échantillon représentatif des usagers de la piste qui sont le caïd, un élu, un moukadem et quatre agriculteurs et un commerçant, vont toutes dans le sens que la réalisation de la route permettra un accès facile aux établissements socio-économiques et administratifs, une meilleure commercialisation des produits, une réduction du coût de transport, une création de nouvelles activités.... D'une manière générale, la future route aura un impact positif surtout si elle dispose d'une couche de roulement revêtue.

6. Quelles recommandations faites-vous pour la consolidation et l'appropriation de l'après-projet (les politiques à suivre ou à mettre en oeuvre, les ressources nationales nécessaires, la responsabilisation des groupes cible, la manière d'appliquer les recommandations...)?

Il est recommandé pour la consolidation et l'appropriation de l'après-projet de responsabiliser les groupes cibles en les associant dans l'organisation des opérations d'entretien des routes aménagées ainsi qu'à leur financement et ce pour les persuader que le projet est le leur.

Il est aussi proposé aux autorités compétentes et aux associations de la région, de passer dans le cadre d'un partenariat, à la phase de revêtement en asphalte de ces routes car cela va permettre d'augmenter leurs durées de vie et de répondre à la demande du groupe cible.

Politique de maintenance des engins : à développer

7. Conclusions

Satisfaire la population de la zone ciblée par le projet est une chose maintenant acquise. L'enclavement n'est plus qu'un souvenir ou presque.

Pour en arriver là, tous les acteurs du projet ont puisé de leur fond pour ne laisser rien au hasard. Chaque activité est passée au crible pour aboutir pertinemment aux résultats escomptés. C'est ainsi que les indicateurs de performance des objectifs spécifique et global ont pu être améliorés. Le résultat final est en fait très encourageant pour l'ensemble de l'équipe.

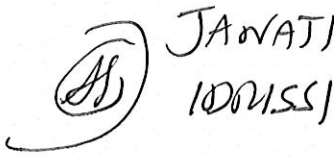
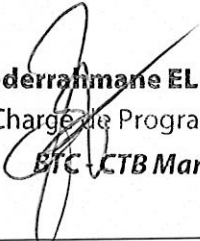
En sus de ce qui a été réalisé pour le groupe cible, il faut vraiment souligner que les acquis dépassent de loin le cadre stricte de cette prestation. Ils constituent des outils dont l'utilité va perdurer dans le temps.

En premier lieu : ce même matériel une fois la prestation terminée, sera transféré pour aménager d'autres routes dans d'autres régions. Il permettra ainsi de désenclaver davantage d'agglomérations rurales. Nombreuses seront alors les agglomérations qui seront intégrées au tissu économique et social régional, voire national.

Secondement, la formation réalisée dans le cadre de la prestation au profit du ~~pour~~ le personnel cadre, du personnel de conduite et celui de la maintenance, est un gain pour l'Administration. Le savoir-faire acquis pour tout un chacun va se répercuter sur la gestion, la maintenance et la bonne conduite du matériel en général.

En fin, l'introduction de la Gestion de Maintenance Assistée par Ordinateur (GMAO) dans les SLM et le PC, une fois l'étude achevée et le logiciel acquis, transformera radicalement la façon de faire de ces entités en termes de gestion et de maintenance du matériel.

La présente convention, établie sur la base de l'acquisition de matériel des travaux publics par le partenaire Belge et la réalisation des travaux par voie de régie par la partie marocaine s'est révélée une réussite. Il est recommandé alors de reconduire de telle initiative pour d'autres régions du Maroc. Cela va permettre inéluctablement d'améliorer le taux d'accessibilité aux zones reculées du pays et de désenclaver subséquentment la population du monde rurale.

Responsable national de l'exécution	Responsable CTB de l'exécution
 <p>JAWATI IDRISSI</p>	 <p>Abderrahmane EL BHIQUI Chargé de Programmes ETC - CTB Maroc</p>

4. ANNEXES

Annexes
Annexe 1 Résumé des résultats
Annexe 2 Etat des dépenses
Annexe 3 Taux de déboursement de la prestation
Annexe 4 Personnel de la prestation
Annexe 5 Sous traitances
Annexe 6 Equipements
Annexe 7 Formations
Annexe 8 Bailleurs de fonds
Annexe 9 Soldes des comptes

ANNEXE 1. Résumé des résultats et des activités (en fonction du cadre logique)

Résultats Intermédiaires	Indicateurs (prévus ou réalisés)	Etat de réalisation
RI. 1.	29 unités/25	Excellent
RI. 2.	3 catégorie/3	Parfaite
RI. 3.	119,1 km/113	Excellente
Activités planifiées	<p>Etat de réalisation des activités (avec commentaires et remarques) A souligner d'abord que toutes les activités planifiées se sont déroulées conformément aux stipulations du DTF.</p>	

<p>RI.1.</p> <p>Activité 1 : Elaboration des Cahiers de Charges</p> <p>Activité 2 : Attribution des marchés de fourniture</p> <p>Activité 3 : Fourniture des engins de chantier</p>	<p>La pertinence de la démarche adoptée quant à la préparation du dossier de consultation et la sélection du concessionnaire, a permis l'acquisition d'un matériel très performant.</p> <p>La transparence et l'objectivité ont prévalu pour l'accomplissement de cette action ; laquelle s'est d'ailleurs soldée par le dégagement d'un reliquat.</p> <p>A souligner pour cette activité, la fourniture des engins dans les délais prescrits, en quantité dépassant celle initialement attendue. Ceci en plus de la diligence observée aussi bien pour le règlement que le remboursement des dépenses.</p>
<p>RI.2.</p> <p>Activité 1 : Approbation des études d'exécution</p> <p>Activité 2 : Signature des contrats de location</p> <p>Activité 3 : Réalisation des travaux d'aménagement</p>	<p>Les études sont disponibles. L'établissement, l'examen et l'approbation des études techniques ont pris du temps sans pour autant compromettre la réalisation des travaux.</p> <p>Les contrats de location de matériel entre les DPET et le SLM d'Agadir sont conclus et signés et l'approvisionnement en carburant est assuré.</p> <p>Activité achevée</p>

<p>RI.3.</p> <p>Activité 1 : Formation des conducteurs d'engins</p> <p>Activité 2 : Formation des mécaniciens de maintenance</p> <p>Activité 3 : Formation initiale à la GMAO</p>	<p>La formation du personnel de conduite a été assurée à l'IFEER et chez les fournisseurs, sans le moindre problème. Elle s'est déroulée dans des bonnes conditions.</p> <p>De même pour le personnel de maintenance.</p> <p>Le personnel cadre a suivi un stage, qualifié d'intéressant, pour une durée d'une semaine. Il s'est déroulé en Belgique, chez des sociétés utilisant les logiciels de la GMAO dans leur gestion du matériel.</p>
---	---

ANNEXE 2: ETAT DES DEPENSES

Code Budget	Description des postes budgétaires	Mode	Coût total	Dépenses cumulées	Solde	% Exécution
A_01	Résultat 1 : Les engins de chantier destinés à l'équipement des brigades légère et lourde sont disponibles		2 752 338,45	2 746 820,83	5 517,62	99,8
A_01_01	Elaboration du Cahier des Charges	COG	0,00	0,00	0,00	PM
A_01_02	Attribution des marchés de fourniture	REG	2 268,56	1 535,27	733,29	67,7
A_01_03	Fourniture des engins de chantier	COG	2 750 069,89	2 745 285,56	4 784,33	99,8
A_02	Résultat 2 : Le personnel de conduite et de maintenance des engins de chantier est formé		70 887,00	63 399,33	7 487,67	89,44
A_02_01	Formation des conducteurs d'engins	COG	0,00	0,00	0,00	PM
A_02_02	Formation des mécaniciens de maintenance	REG	20 887,00	40 649,63	-19 762,63	194,6
A_02_03	Formation initiale à la gestion de maintenance par ordinateur	REG	50 000,00	22 749,70	27 250,30	45,5
Z_01	Moyens généraux		49 213,88	32 361,81	16 852,07	65,8
Z_01_01	Etude socio-économique	REG	6 918,88	6 918,88	0,00	100,0
Z_01_02	Suivi technique des travaux d'aménagement	REG	27 000,00	25 437,17	1 562,83	94,2
Z_01_03	Evaluation finale	REG	15 000,00	4,38	14 995,62	0,0
Z_01_04	Solde à affecter	REG	295,00	1,38	293,62	0,5
TOTAL	COG		2 750 069,89	2 745 285,56	4 784,33	99,8
TOTAL	REG		122 369,44	97 296,41	25 073,03	80
TOTAL			2 872 439,33	2 842 581,97	29 857,36	99,0

ANNEXE 3 : Taux de déboursement de la prestation

Source de financement	Budget cumulé	Dépenses réelles cumulées	Taux de déboursement cumulé	Commentaires et remarques
Contribution belge directe	26 369 817,50 MAD	26 369 817,50 MAD		
Contribution Etat partenaire	36 022 000,00 MAD	36 022 000,00MAD		
Contribution Fonds de contrepartie				
Autres				

ANNEXE 4 : Personnel de la prestation

Type de personnel (titre, nom et genre)	Durée de recrutement (date début et fin)	Commentaires (délais de recrutement, pertinence de la fonction ou du profil...)
1. Personnel national mis à disposition par le Pays Partenaire INGENIEURS DE LA DIRECTION DES ROUTES - A.JANATI : Ingénieur Général chargé de la Division de la Maintenance et la Viabilité Hivernale - A.BOUCHANA : Chef Service Réseau des SLM - R.HACHIMI : Ingénieur en Chef au Service Réseau des SLM	Toute la durée du projet	Des cadres titulaires avec une large expérience en gestion du matériel et en travaux routiers
2. Personnel d'appui recruté localement		
3. Personnel d'encadrement recruté localement SERVICES EXTERIEURS - DRE d'Agadir - Chef du SLM Agadir - DPE et C/ S Infra. d'ERRACHIDIA - DPE et C/ S Infra. OUARZAZATE - DPE et C/ S Infra ZAGORA	Toute la durée du projet	Des cadres titulaires avec une large expérience en gestion de matériel de travaux routiers et de suivi des travaux routiers
4. Personnel International (hors CTB)		
5. Expert en Coopération Internationale (CTB)		

ANNEXE 5 : Sous-traitance et appels d'offres (une fiche par sous-traitance)

1. Mode de passation du marché : Appel d'offre ouvert sur offre de prix

Date de l'appel d'offres :

Date de début du contrat de sous-traitance : 23/01/2007

Nom du sous contractant (ou firme) : TRACTAFRIC S.A.

Objet du contrat : Fourniture des Bulldozers, compacteurs et des pelles hydrauliques n° 1, 2,5 et 8

Coût du contrat : 15.433.399,00 Dhs

Durée du contrat : 4 mois

Résultats produits :

Commentaires :

2. Mode de passation du marché : Appel d'offre ouvert sur offre de prix

Date de l'appel d'offre:

Date de début du contrat de sous-traitance : 25/12/2006

Nom du sous contractant (ou firme) : VOLVO

Objet du contrat : Fourniture des chargeuses et Niveleuses lot n° et 3 et 4

Coût du contrat : 6.048.000,00 Dhs

Durée du contrat : 4 mois

Résultats produits :

Commentaires :

3. Mode de passation du marché : Appel d'offre ouvert sur offre de prix

**Date de l'appel
d'offres :**

Date de début du contrat de sous-traitance : 08/01/2007

Nom du sous contractant (ou firme) : MECOMAR

Objet du contrat : Fourniture des Camions Citernes Lot n°7

Coût du contrat : 1.699.992,00 Dhs

Durée du contrat : 4 mois

Résultats produits :

Commentaire :

4. Mode de passation du marché : Appel d'offre ouvert sur offre de prix

Date de l'appel d'offres :

Date de début du contrat de sous-traitance: 25/12/2006

Nom du sous contractant (ou firme) : VOLVO

Objet du contrat : Fourniture des Camions Bennes Lot n°6

Coût du contrat : 4.944.000,00 Dhs

Durée du contrat : 4 mois

Résultats produits :

Commentaire :

5. Mode de passation du marché : Appel d'offre ouvert sur offre de prix

Date de l'appel d'offres :

Date de début du contrat de sous-traitance: 27/12/2006

Nom du sous contractant (ou firme) : Benne Marrel

Objet du contrat : Fourniture d'un Porte chars

Coût du contrat : 2 220 0570,00 Dhs

Durée du contrat : 4 mois

Résultats produits :

Commentaire :

6. Mode de passation du marché: Négocié

Date de l'appel d'offres :

Date de début du contrat de sous-traitance: 30/01/2007

Nom du sous contractant (ou firme) : Duetshe

Objet du contrat : Fourniture d'un Compresseur

Coût du contrat : 385 488,00 Dhs

Durée du contrat: 1 mois

Résultats produits :

Commentaire :

7. Mode de passation du marché: Négocié

Date de l'appel d'offres :

Date de début du contrat de sous-traitance: 29/01/2007

Nom du sous contractant (ou firme): Diamon Motors

Objet du contrat : Fourniture d'une Pick up

Coût du contrat : 245 847,00 Dhs

Durée du contrat : 1 mois

Résultats produits :

Commentaire :

8. Mode de passation du marché : Appel d'offres ouvert sur offre de prix

Date de l'appel d'offres :

Date de début du contrat de sous-traitance: 30/11/2007

Nom du sous contractant (ou firme): Tractafric

Objet du contrat : Fourniture d'un bulldozer D6

Coût du contrat : 2 780 833,33 Dhs

Durée du contrat : 4 mois

Résultats produits : Répondant aux spécifications exigées par le CPS

Commentaire: Acquis dans le cadre du reliquat dégagé.

9. Mode de passation du marché: Négocié

Date de l'appel d'offres :

Date de début du contrat de sous-traitance: 11/06/2009

Nom du sous contractant (ou firme): SMEIA

Objet du contrat : Fourniture d'une Pick up d'un VTT

Coût du contrat : 587 533,60 Dhs

Durée du contrat : 1 mois

Résultats produits: Répondant aux spécifications exigées par le CPS

Commentaire: Acquis dans le cadre du reliquat dégagé.

10. Mode de passation du marché : Négocié

Date de l'appel d'offres :

Date de début du contrat de sous-traitance : 13/08/2009

Nom du sous contractant (ou firme) : MECOMAR

Objet du contrat : Fourniture d'un camion atelier

Coût du contrat : 1 148 000,00 Dhs

Durée du contrat : 1 mois

Résultats produits : Répondant aux spécifications exigées par le CPS

Commentaire : Acquis dans le cadre du reliquat dégagé.

11. Mode de passation du marché : Négocié

Date de l'appel d'offres :

Date de début du contrat de sous-traitance : 07/11/2007

Nom du sous contractant (ou firme): Diamon Motors

Objet du contrat: Fourniture de 2 VTT

Coût du contrat : 666 494.00 Dhs

Durée du contrat: 1 mois

Résultats produits :

Commentaire

ANNEXE 6 : Liste des Equipements acquis par la prestation

Type d'équipement	Coût		Date de livraison		Remarques
	<i>prévu</i>	<i>réel</i>	<i>prévue</i>	<i>réelle</i>	
Un Bulldozer		6 230 000,00	Mai 2007	27/02/2007	
Un Bulldozer 210cv		3 205 650,00	Mai 2007	09/03/2007	
Deux Chargeuses sur pneus		2 256 000,00	Avril 2007	23/03/2007	
Deux Niveleuses		3 792 000,00	Avril 2007	23/03/2007	
Un Compacteur		1 939 992,00	Mai 2007	27/02/2007	
Huit Camions bennes		4 944 000,00	Avril 2007	21/02/2007	
Deux Camions citernes		1 699 992,00	Mai 2007	21/02/2007	
Deux Pelles hydrauliques		4 052 748,00	Mai 2007	27/02/2007	
Un Porte chars		2 220 570,00	Avril 2007		
Véhicules tout terrain		666 494,00	Déc. 2007	9/11/2007	
Un Compresseur		245 847,00	Févr. 2007	28/02/2007	
Une Pick-up		385 488,00	Févr. 2007	21/02/2007	
Un Bulldozer D6		2 780 833,33	Déc.2007	6/12/2007	Acquisition supplémentaire
Une Pick up et un VTT		587 533,60	jui.2009	11/9/2009	Acquisition supplémentaire
Un Camion Atelier		1 148 000,00	Dec.2009	23/12/2009	Acquisition supplémentaire

Budget		Coût réel
Total en DM	29 916000,00	35 488 653,93
Total en Euro	2 770 000,00	

Annexe 7. Formations

Type de formation	Pays, Institution, Durée	Nom ou Nombre de personnes formées	Dates de la formation	Sujet , contenu et niveau
Stage : prise de connaissance de l'outil de gestion du matériel GMAO	-Belgique -Sociétés privées -Une semaine	10	08/2008	prise de connaissance de l'outil de gestion du matériel défini par la GMAO
Bourse				
Workshop				
Autres				

ANNEXE 8. Interventions des Bailleurs de fonds

Interventions d'autres bailleurs de fonds sur le même projet ou dans des projets contribuant à un même objectif spécifique.

1.1.1.1.1 Bailleurs de fonds intervenant dans le même projet				
Bailleurs de fonds	Nom de l'intervention	Budget	Principaux objectifs	Commentaires
Bailleurs de fonds contribuant à un même objectif spécifique				
Bailleurs de fonds	Nom de l'intervention	Budget	Principaux objectifs	Commentaires

ANNEXE 9. Soldes des Comptes



CENTRE DOMC

RELEVÉ DE COMPTE

مستخلص الحساب

RELEVÉ D'IDENTITÉ BANCAIRE				كشف التعريف البنكي
NOM		BUREAU COOPERATION TECHNIQUE BELGE		الاسم
AGENCE		CENTRE DOMC		الفرع
CODE BANQUE	CODE LOCALITE	REFERENCE DU COMPTE	CLE RIB	
001	810	0004000520301217	85	
MONNAIE				EURO
				العملة

BUREAU COOPERATION TECHNIQUE BELGE
DESENC.DS LA REGION SOUS-MASSA-DRAA
27, Rue Ouled Bouziri Bir Kacem
KM 5,5 Rt des Zaers Souissi
10170

Nous vous prions de trouver ci-dessous le relevé des opérations passées à votre compte pour la période du :

01/02/13 au 28/02/13

بشرفنا ان نوافيكم اسفله بكشف للعمليات المقيدة في حسابكم للفترة ما بين

DESIGNATION DE L'OPERATION		نوعية العملية	مدينية	دائنية
تاريخ التنفيذ	تاريخ احتساب القيمة	LIBELLE DE L'OPERATION	DEBIT	CREDIT
DATE D'EXECUTION	DATE DE VALEUR	بيان العملية		
		SOLDE REPORTE DU 31/01/2013		1 174,94
صفحة	تاريخ الحصر	رقم الحساب	مجموع العمليات	
FOLIO	DATE D'ARRETE	NUMERO DE COMPTE	TOTAL MOUVEMENTS	
1 / 1	28/02/2013	5043012-001-005-978	SOLDE الرصيد	1 174,94