

Avis du Conseil Economique Social et Environnemental

« Vers un transport rural inclusif, durable et résilient au service des populations et des territoires »

Président de la commission : Mohamed Abdessadek Essaidi

Rapporteur de la thématique : Abdelhai Bessa

Auto-saisine



Avis du Conseil Economique Social et Environnemental

« Vers un transport rural inclusif, durable et résilient au service des populations et des territoires »

Commission chargée du développement rural et de la régionalisation avancée

Président de la commission : Mohamed Abdessadek Essaidi

Rapporteur de la thématique : Abdelhai Bessa

Auto-saisine

Sommaire

Introduction.....	5
I. Le transport rural, un pilier du développement territorial	6
1.1. Le transport comme levier du développement socio-économique du milieu rural	6
1.2. Un système interdépendant : transport – mobilité – infrastructures – aménagement du territoire	6
1.3. Des investissements importants pour le désenclavement du milieu rural.....	7
<i>1.3.1. Un réseau routier national en forte expansion</i>	<i>7</i>
<i>1.3.2. Des programmes structurants pour rapprocher les ruraux des services</i>	<i>8</i>
II. Déficit persistant en matière de désenclavement et contraintes du transport en milieu rural.....	10
2.1. Infrastructures de transport : un levier stratégique encore sous-exploité.....	10
<i>2.1.1. Les routes non classées : le maillon structurellement vulnérable</i>	<i>10</i>
<i>2.1.2. Des pistes agricoles et forestières exposées aux aléas climatiques</i>	<i>11</i>
<i>2.1.3. Le ferroviaire : un levier encore peu mobilisé au service du monde rural</i>	<i>13</i>
<i>2.1.4. Des indicateurs perfectibles pour mieux appréhender l'enclavement réel</i>	<i>13</i>
2.2. Un système de transport rural confronté à des fragilités structurelles persistantes	14
<i>2.2.1. Une offre de transport encore limitée et insuffisamment adaptée à la demande.....</i>	<i>14</i>
<i>2.2.2. : Manque d'efficacité et de qualité</i>	<i>15</i>
<i>2.2.3. Un cadre institutionnel et juridique inabouti</i>	<i>22</i>
III. Vers un plan de transport rural intégré, durable et au service du développement des territoires ruraux	25
Annexe	29

Conformément aux dispositions de l'article 6 de la loi organique n°128-12, le Conseil économique, social et environnemental (CESE) s'est autosaisi, aux fins de préparer un avis sur le transport en milieu rural.

Le Bureau du Conseil a confié l'élaboration d'un projet d'avis à la commission chargée de la régionalisation avancée et du développement rural et territorial¹.

Lors de sa 172^{ème} Session Ordinaire tenue le 24 juillet 2025, l'Assemblée Générale du CESE a adopté à l'unanimité l'avis intitulé : **«Vers un transport rural inclusif, durable et résilient au service des populations et des territoires»**.

Élaboré sur la base d'une approche participative, l'avis est le résultat d'un large débat entre les différentes catégories qui composent le Conseil, des auditions organisées avec les principales parties prenantes concernées² et de la visite de terrain à la province de Khémisset.

¹ Annexe 1 : Liste des membres de la commission chargée de la régionalisation avancée et du développement rural et territorial

² Annexe 2 : Liste des acteurs auditionnés

Introduction

Le milieu rural couvre plus de 90 % du territoire national et regroupe 1 282 communes rurales, soit 83,4 % de l'ensemble des communes du Royaume. Il se distingue par la diversité de ses écosystèmes, comprenant notamment des terres agricoles (9 millions d'hectares), des forêts (9 millions d'hectares), des pâturages (22 millions d'hectares), ainsi que des zones montagneuses et sahariennes³. La population rurale, estimée à plus de 13,7 millions d'habitants en 2024, représente 37,2 % de la population nationale⁴. Le territoire rural comprend également des agglomérations à vocation résidentielle et de services dont la mise à niveau permettrait l'ancrage de 542 centres ruraux émergents, abritant environ 60 % de la population rurale⁵.

Ces spécificités territoriales et démographiques appellent la mise en œuvre de politiques publiques adaptées afin de répondre aux besoins essentiels des populations rurales, notamment en matière de santé, d'éducation, d'emploi et de mobilité. Dans ce cadre, le transport constitue un levier structurant du développement rural : il facilite l'accès aux services et aux marchés, soutient les dynamiques économiques locales, renforce l'attractivité des territoires et favorise l'inclusion sociale ainsi que la cohésion territoriale. Il contribue, par ailleurs, à l'atteinte de plusieurs objectifs de développement durable et à l'amélioration du bien-être des populations rurales.

Conscients de ces enjeux, les pouvoirs publics ont déployé des efforts importants pour désenclaver les zones rurales, à travers la mise en œuvre de programmes d'infrastructures routières depuis 1995 ainsi que l'instauration du transport mixte depuis 1985⁶, qui vise à assurer le déplacement des habitants et de leurs biens entre les douars et les centres urbains. Ces initiatives ont permis des avancées notables. Toutefois, des inégalités persistantes entre le transport en milieu rural et celui en milieu urbain continuent de limiter l'accès équitable aux services et aux opportunités.

Le transport rural demeure confronté à de multiples contraintes : dégradation des infrastructures, véhicules vieillissants, peu fiables et souvent en surcharge, prédominance de l'informel, faible coordination entre les acteurs, cadre légal inabouti et absence d'une approche intégrée et participative tenant compte des spécificités territoriales. Ces dysfonctionnements touchent particulièrement les femmes et les populations les plus vulnérables et constituent un frein au développement socio-économique des territoires ruraux.

A la lumière des réalisations et des insuffisances enregistrées le Conseil a décidé, à travers cet avis, d'approfondir l'analyse de la situation du transport en milieu rural (des personnes) et d'élaborer des propositions visant à rendre ce secteur plus accessible, inclusif et de qualité, en assurant la mobilité des populations et en intégrant les douars et les zones enclavées dans une dynamique de développement territorial, et ce grâce à :

1. Un diagnostic de l'état des infrastructures routières et les actions engagées pour améliorer l'accessibilité des zones rurales ;
2. L'examen des modes de transport existants des personnes pour assurer les déplacements entre les douars et les centres urbains ;

³ Audition du Haut-commissariat au plan , le 21.01.25 au CESE.

⁴ Haut-commissariat au plan, RGPH 2024 , <https://www.hcp.ma/file/242663/>

⁵ Ministre de l'Aménagement du territoire national, de l'Urbanisme, de l'Habitat et de la Politique de la ville, procès-verbal de la séance des questions orales, Chambre des représentants, bulletin officiel du Parlement, compte rendu intégral des débats de la Chambre des représentants, n° 171, 14 novembre 2023, p. 12128.

⁶ Audition du Département du transport et de la logistique, le 17-12-2024

3. La proposition des mécanismes de développement et de gouvernance du transport rural visant une mobilité inclusive et durable.

I. Le transport rural, un pilier du développement territorial

1.1. Le transport comme levier du développement socio-économique du milieu rural

Le transport constitue un levier structurant pour le développement des territoires ruraux. Il soutient les dynamiques économiques, sociales, culturelles et touristiques, et conditionne, dans une large mesure, la capacité des populations rurales à accéder aux opportunités et aux services.

Sur le plan économique, il permet de relier les zones rurales aux marchés locaux et régionaux, facilitant l'accès aux intrants agricoles, l'écoulement des produits et l'intégration des exploitations et des petites activités dans les chaînes de valeur. Il favorise, de ce fait, la création d'emplois, l'amélioration des revenus et la réduction de la vulnérabilité, tout en renforçant l'attractivité des territoires et leur capacité à accueillir de nouveaux projets.

Sur le plan social, le transport rural constitue un maillon essentiel de l'accès aux services de base, notamment la santé, l'éducation – à travers, entre autres, le transport scolaire – et l'assistance sociale. Il permet également aux habitants de maintenir des liens avec leur environnement élargi, de participer à la vie communautaire et de réduire les situations d'isolement, contribuant ainsi à la cohésion sociale et à l'amélioration des conditions de vie.

Le transport joue aussi un rôle important dans la valorisation des dimensions culturelles et identitaires du monde rural. En facilitant l'accès aux souks, aux moussems et aux événements locaux, il participe à la transmission des savoir-faire, au maintien des traditions et au renforcement des échanges entre territoires. Cette ouverture favorise également le développement du tourisme rural et la mise en valeur du patrimoine matériel et immatériel.

Enfin, le transport et la mobilité en milieu rural contribuent à l'atteinte de plusieurs objectifs de développement durable (ODD)⁷, notamment en matière de santé, d'éducation, d'égalité entre les femmes et les hommes et de réduction des inégalités territoriales.

1.2. Un système interdépendant : transport – mobilité – infrastructures – aménagement du territoire

Le transport, la mobilité et les infrastructures routières constituent un système interdépendant dont l'efficacité conditionne, en milieu rural, l'accès aux services essentiels, l'intégration territoriale et les dynamiques de développement socio-économique. La capacité des populations rurales à se déplacer dépend simultanément de la disponibilité de moyens de transport adaptés et de la qualité du réseau routier, qui inclut routes nationales, régionales, provinciales et communales, ainsi que routes non classées, pistes rurales et pistes agricoles.

Ces infrastructures jouent un rôle central dans la connectivité des douars avec les centres émergents et les villes. Leur insuffisance ou leur dégradation entraîne des ruptures de mobilité,

⁷ ODD 2030 pertinents : ODD1 (Pas de pauvreté), ODD 2 (Zéro faim), ODD 3 (Bonne santé et bien-être), ODD 4 (Éducation de qualité), ODD 5 (Égalité entre les sexes), ODD 6 (Eau propre et assainissement), ODD 8 (Travail décent et croissance économique), ODD 10 (Inégalités réduites) : <https://www.un.org/sustainabledevelopment/fr/objectifs-de-developpement-durable/>

renforce l'isolement des territoires et limite l'accès aux opportunités économiques et sociales. Ce phénomène est accentué par la dispersion de l'habitat rural et par l'éloignement des services essentiels, qui complexifient les déplacements quotidiens.

Dans ce contexte, un réseau de transport conçu en cohérence avec les caractéristiques des territoires ruraux et les besoins des usagers constitue un facteur déterminant pour améliorer l'accessibilité, favoriser des mobilités plus efficaces, d'optimiser les liaisons, d'intégrer différents modes de transport et de fluidifier les échanges entre les espaces ruraux et urbains.

Cette articulation ne peut toutefois être pleinement effective sans une organisation coordonnée des politiques de transport, de mobilité et d'aménagement du territoire, à l'échelle de l'ensemble des territoires. L'absence d'une telle approche constitue un frein à l'inclusion sociale, limite les perspectives de développement et entrave l'évolution vers des modes de déplacement plus durables. Cette absence contribue également à maintenir les populations rurales à l'écart des dynamiques de croissance et de services.

L'offre de transport et les infrastructures routières en milieu rural dépendent directement de cette planification. Routes, pistes rurales et agricoles, ainsi que les centres émergents, sont intégrés dans les documents d'aménagement pour favoriser la connexion entre douars, villes et pôles régionaux. Le douar constitue l'unité territoriale de base pour l'organisation des déplacements et le transport des biens. Les trajets ruraux s'articulent principalement autour de déplacements : du douar vers les centres ruraux émergents, vers les villes, vers les services publics ou vers d'autres douars.

La configuration du territoire influence la structuration du réseau : dans le rural profond, les déplacements s'effectuent principalement sur des pistes agricoles et forestières et routes non classées ; dans le rural intermédiaire, ils comportent plusieurs étapes reliant les douars aux routes principales et aux centres ruraux émergents ; dans le rural périphérique, la connectivité avec les villes est plus développée et les infrastructures mieux structurées. Les caractéristiques géographiques, telles que plaines, oasis, zones montagneuses ou désertiques, déterminent également l'accessibilité et le type d'infrastructures nécessaires.

1.3. Des investissements importants pour le désenclavement du milieu rural

1.3.1. Un réseau routier national en forte expansion

Le réseau routier national constitue aujourd'hui l'un des principaux leviers d'intégration des territoires. Il permet de relier les zones rurales aux centres urbains, de faciliter l'accès aux marchés, aux services publics et aux équipements collectifs, et de soutenir les dynamiques productives locales, notamment agricoles, artisanales et touristiques.

À cet égard, le Maroc dispose d'un linéaire de 57.035 Km de routes classées répartis comme suit⁸ : 15.075 Km de routes Nationales, 11.323 Km de routes Régionales et 30.636 Km de routes

⁸ Arrêté du Ministre de l'Équipement et de l'Eau n°2899.24 du 28, Novembre 2024 relatif à la publication du tableau des routes Nationales, Régionales et Provinciales relevant du Ministère, publié au BO le 16 janvier 2025

Provinciales, ainsi qu'un linéaire de 1.749 Km d'autoroutes. Il s'ajoute à ce bilan 15 713 ouvrages d'art⁹.

Cette infrastructure constitue l'ossature de la connectivité territoriale du pays et structure, à différentes échelles, les échanges entre les régions.

Le réseau se décline en plusieurs catégories, qui répondent à des fonctions complémentaires :

- les routes nationales, assurant les grandes liaisons interrégionales ;
- les routes régionales, reliant les provinces entre elles ;
- les routes provinciales, qui desservent les communes et les zones rurales ; auxquelles s'ajoutent les routes non classées, les pistes rurales et agricoles, ainsi que les voies forestières.

Cette hiérarchisation reflète l'organisation du territoire et conditionne, dans une large mesure, les possibilités de mobilité des populations rurales.

Cette dynamique sera consolidée par l'adoption du Schéma national des infrastructures routières à l'horizon 2040 (SNIR 2040)¹⁰, qui vise à anticiper les évolutions démographiques, économiques et territoriales du pays. Ce cadre stratégique accorde une attention particulière au renforcement du réseau secondaire, notamment dans les zones rurales, à travers des investissements dans la construction, la modernisation et l'entretien des infrastructures.

1.3.2. Des programmes structurants pour rapprocher les ruraux des services

Au cours des trois dernières décennies, l'amélioration de l'accessibilité en milieu rural s'est imposée comme un axe central des politiques publiques, traduite par le déploiement de programmes d'envergure dédiés au désenclavement des territoires et au rapprochement des populations des services essentiels. Ces initiatives ont permis une transformation progressive du réseau routier rural, tant en termes de couverture que de qualité.

Dans ce cadre, le Programme National des Routes Rurales – PNRR I (1995-2005) a constitué une première étape structurante. Il a permis la construction de 11 240 km de routes, à un rythme moyen de 1 000 km par an, pour un coût global de 7,5 milliards de dirhams. Ce programme a contribué à faire progresser le taux d'accessibilité de 34 % à 54 % en 2005. Placé sous la maîtrise d'ouvrage du ministère de l'Équipement et de l'Eau, il a été entièrement réalisé¹¹.

S'inscrivant dans la continuité de cette dynamique, le PNRR II (2005-2015) a permis la construction et la réhabilitation de 15 560 km de routes, dont 12 000 km financés par la Caisse pour le Financement des Routes. Avec un investissement total de 16,4 milliards de dirhams, dont 12,4 milliards pris en charge par la CFR, ce programme a porté le taux d'accessibilité de

⁹ Audition du département de l'équipement et de l'eau et de la CFR au CESE, du 13 janvier 2025.

¹⁰ Ministère de l'équipement et de l'eau, plan stratégique 2022-2027, décembre 2022, p : 28

¹¹ Audition du département de l'équipement et de l'eau et de la CFR au CESE, du 13 janvier 2025.

54 % à 80 % en 2024, avec un taux de réalisation de 98 %. Il a été conduit conjointement par la CFR et le ministère de l'Équipement et de l'Eau¹².

Parallèlement, le Programme de Mise à Niveau Territoriale (PMAT) relevant de l'INDH, déployé entre 2011 et 2015, a complété ces efforts à travers la construction de 2 360 km de routes et la réalisation de 68 ouvrages d'art, pour un budget de 3 milliards de dirhams, sous la maîtrise d'ouvrage conjointe de l'INDH et du ministère de l'Équipement et de l'Eau.

Tableau n° 1 : programmes des routes rurales et de désenclavement

	PNRR1 (1995-2005)	PNRR2 (2005-2015)	PMAT (2011-2015)	PRDTS (2017-2023)
Longueur (km)	11 240	15 560	2 360	30 000 km (RC et RNC)
Coût (MMDH)	7,5	16,4	3	36
Taux de réalisation	100%	98% ¹³		
Rythme de réalisation	1 000 km/an	1 500 km/an		
Maître d'Ouvrage	MEE	CFR/MEE	MEE et INDH	FDR - MEE

Source : ministère de l'Équipement et de l'eau

L'action publique s'est ensuite élargie à une approche plus intégrée avec le Programme de Réduction des Disparités Territoriales et Sociales (PRDTS), lancé pour la période 2017-2023. Ce programme a mobilisé plus de 45,7 milliards de dirhams¹⁴, dont 92 % ont été effectivement engagés. À fin juin 2024, les engagements cumulés ont dépassé 44,26 milliards de dirhams, soit 97 % des crédits mobilisés, selon le ministère de l'Économie et des Finances.

Dans le cadre du PRDTS, près de 8 000 km de routes classées et 22 000 km de routes non classées ont été réalisés pour un coût global de 36MMdh¹⁵. Le département de l'Équipement et de l'eau¹⁶, maître d'ouvrage avec l'appui du Fonds de Développement Rural et des Zones de Montagne, souligne que ces investissements ont permis à environ 85 % de la population rurale d'améliorer son accès aux services essentiels, notamment l'eau, l'électricité, la santé, l'éducation et les infrastructures de transport. Par ailleurs, les deux premiers programmes de routes rurales (PNRR 1 & 2), ont permis une diminution des coûts de transport des personnes de 26% , une augmentation du taux d'accès aux services de santé de 32,3% et du taux de scolarisation des enfants de 5,8 points¹⁷

¹² Audition du département de l'équipement et de l'eau et de la CFR au CESE, du 13 janvier 2025.

¹³ Population rurale desservie : 3 millions (source : Audition du département de l'équipement et de l'eau du 13 janvier 2025)

¹⁴ Note de présentation du Projet de Loi de Finances pour l'année budgétaire, 2025, 57

¹⁵ Données du ministère de l'Équipement et de l'eau, audition du 13 janvier 2025

¹⁶ En collaboration avec la participation du ministère de l'Intérieur, du ministère de l'Équipement et de l'Eau, du département de l'Agriculture, ainsi que d'autres partenaires,

¹⁷ Ministère de l'équipement et de l'eau , Étude d'évaluation de l'Impact socioéconomique (PNRR 1 & 2), 2012

II. Déficit persistant en matière de désenclavement et contraintes du transport en milieu rural

2.1. Infrastructures de transport : un levier stratégique encore sous-exploité

2.1.1. Les routes non classées : le maillon structurellement vulnérable

Les routes non classées constituent un maillon fondamental du maillage territorial rural, assurant la liaison entre les douars, les centres ruraux émergents et les axes structurants, et conditionnant l'accès des populations aux services essentiels, aux marchés et aux pôles d'activités. Pourtant, ces voies restent les segments les plus fragiles du réseau routier. Faiblement intégrées dans un système de gestion structuré, elles font l'objet d'un entretien irrégulier, ce qui compromet leur durabilité, la continuité des déplacements et la qualité du service rendu aux usagers.

La gestion de ces infrastructures mobilise plusieurs niveaux de collectivités territoriales. Les régions, dans le cadre de leurs compétences propres prévues à l'article 82 de la loi organique n°111-14, sont chargées de la construction, de l'amélioration et de l'entretien des routes non classées, ainsi que de l'aménagement des circuits touristiques en milieu rural. La région est chargée également de désenclavement dans le cadre des compétences partagées entre elle et l'Etat (article 91). Les préfectures et provinces, au titre de leurs compétences propres définies à l'article 79 de la loi organique n°112-14, assurent la réalisation et l'entretien des pistes rurales, et interviennent également en compétence partagée avec l'État (art. 86) dans les programmes de désenclavement et de mise à niveau du milieu rural. Elles participent également dans la réalisation et l'entretien des routes provinciales. Quant aux communes, elles exercent, en compétence partagée avec l'État (art. 87, loi organique n°113-14), l'entretien des tronçons de routes nationales traversant leur centre et la réalisation et l'entretien des routes et pistes communales. Si cette répartition est juridiquement clarifiée, sa mise en œuvre opérationnelle demeure complexe, notamment pour le suivi quotidien, la programmation des interventions et la mobilisation des ressources nécessaires.

Au-delà d'une coordination encore insuffisamment structurée entre collectivités et administrations, d'autres facteurs entravent la maintenance des routes non classées. La gestion de ces voies reste complexe, en particulier en raison des besoins constants en moyens techniques et humains pour leur suivi. Le processus de classement de certaines voies progresse lentement, limitant leur intégration dans des programmes d'entretien réguliers. Par ailleurs, les ressources financières disponibles¹⁸, notamment au niveau des communes rurales, restent insuffisantes, restreignant leur capacité à assurer une maintenance continue et préventive¹⁹.

Selon les acteurs auditionnés, ces contraintes se traduisent concrètement par :

- une dégradation progressive de plusieurs tronçons, accentuant l'isolement de certains douars et compliquant l'accès aux services essentiels ;

¹⁸ Il convient de noter qu'à partir de 2024, l'entretien de 500 km de routes non classées est programmé annuellement dans le budget du département chargé de l'Équipement et de l'Eau, dans le cadre de conventions conclues avec certaines régions, Voir le Bulletin officiel du Parlement, compte rendu intégral des débats de la Chambre des représentants, n° 197 du 30 juin 2025, p. 15681.

¹⁹ Selon les acteurs auditionnés

- des ruptures de continuité du réseau, rendant les déplacements plus longs, plus incertains et moins fiables ;
- une augmentation des risques d'accident, liée à l'état dégradé des chaussées, à l'intensification du trafic et à une signalisation encore insuffisante sur plusieurs axes, notamment à proximité des établissements scolaires, des souks hebdomadaires et d'autres pôles de fréquentation.

Encadré n°1: Niveaux de risque routier selon les types de routes (2023)

La qualité et la configuration des infrastructures routières influencent directement le niveau de sécurité des usagers. L'analyse présentée par l'Agence Nationale de la Sécurité Routière (NARSA), comparant les données de 2015 et de 2023 selon les catégories de routes, met en évidence des **disparités marquées en matière de risque**, en particulier sur les réseaux secondaires.

Ces écarts traduisent à la fois des différences de conception, d'entretien et de niveau d'équipement des voies, et soulignent la nécessité d'interventions ciblées, adaptées aux spécificités de chaque type de réseau.

- **Autoroutes**

Bien qu'elles ne représentent que 3,7 % du réseau, elles supportent 25,7 % du trafic. Leur taux de mortalité reste le plus faible, avec **1,9 tué pour 100 millions de véhicules-km**, et une baisse de plus de 29 % des décès depuis 2015, traduisant un niveau de sécurité relativement élevé.

- **Routes nationales**

Elles concentrent **29 % des décès**, avec un taux de **3,6 tués pour 100 millions de véhicules-km**. Malgré une baisse de 36 % du nombre de tués depuis 2015, elles traversent fréquemment des zones habitées, où la cohabitation avec les piétons et les usagers vulnérables accroît les risques.

- **Routes régionales**

Leur taux de mortalité atteint **5,6 tués pour 100 millions de véhicules-km**. Souvent en état dégradé, elles enregistrent un nombre élevé d'accidents graves, alors qu'elles représentent 20,7 % du réseau.

- **Routes provinciales**

Elles présentent le **niveau de risque le plus élevé**, avec **6,7 tués pour 100 millions de véhicules-km** et **21,8 % des décès**, en particulier parmi les usagers de deux et trois roues. Leur sinuosité, leur étroitesse et leur entretien irrégulier constituent des facteurs majeurs de danger.

- **Réseau non classé et pistes**

En 2023, ce réseau a enregistré **6 289 accidents** et **450 décès**, traduisant une vulnérabilité importante, notamment dans les zones rurales isolées.

Source : Audition de la NARSA , le 11 mars 2025

2.1.2. Des pistes agricoles et forestières exposées aux aléas climatiques

Les pistes agricoles et forestières constituent des éléments essentiels du maillage rural, facilitant l'accès aux exploitations, aux zones de culture et aux services, tout en soutenant les activités économiques locales. Elles sont toutefois particulièrement exposées aux aléas climatiques et nécessitent un entretien régulier pour en garantir la durabilité.

- **Les pistes agricoles**

Les pistes agricoles relèvent principalement de la compétence du ministère de l'agriculture, à travers les Offices Régionaux de Mise en Valeur Agricole (ORMVA), qui assurent leur

construction, leur aménagement et leur entretien dans le cadre des périmètres irrigués. Ces voies jouent un rôle stratégique en facilitant le désenclavement des habitations dispersées, le transport de la production et des engins agricoles, l'accès aux parcelles et aux réseaux d'irrigation et de drainage, tout en contribuant à réduire les coûts et les délais de transport pour les exploitations agricoles.

Il a été constaté que de nombreux efforts ont été déployés pour renforcer et aménager ces pistes. En l'absence de données consolidées sur ces infrastructures, les auditions réalisées²⁰ par le CESE font apparaître un écart significatif entre les besoins annoncés et les réalisations effectives. À titre d'illustration, l'ORMVA du Tadla a recensé un besoin prioritaire de 1 200 km de pistes, tandis que seuls 580 km ont été réalisés, traduisant un déficit d'environ 50 %²¹. Cette situation illustre les contraintes financières et techniques qui limitent la capacité des offices à mettre en œuvre des programmes d'entretien réguliers et préventifs, indispensables pour garantir la durabilité et l'efficacité de ces infrastructures stratégiques pour le secteur agricole.

Les difficultés ne se limitent pas aux périmètres irrigués. La visite de terrain réalisée par le CESE dans le cadre de cet avis a mis en évidence, dans les zones « bour » de la province de Khémisset, le rôle crucial des pistes agricoles pour l'accès aux exploitations, aux souks et au transport des productions. Pour répondre à ces besoins, un projet d'aménagement d'environ 40 km de pistes, principalement en zones rurales montagneuses, a été lancé²², constituant le premier projet de ce type dans la province. Ces travaux renforcent la connectivité des exploitations au réseau routier rural et améliorent la circulation des personnes et des biens, contribuant ainsi à réduire l'isolement des territoires et à soutenir le développement économique local.

Il a été constaté que malgré ces initiatives, les pistes agricoles restent confrontées à de nombreuses difficultés, liées notamment aux conditions climatiques et à la vulnérabilité des sols, qui compromettent leur durabilité et augmentent les besoins de réhabilitation. Cette situation traduit une problématique structurelle : la fragilité des pistes agricoles limite la continuité des déplacements, affecte l'efficacité du transport de la production et constitue un frein au développement économique local, tout en accentuant l'isolement des exploitations et des populations rurales.

- Les pistes forestières

Les pistes forestières sont des voies aménagées au cœur des massifs forestiers, indispensables pour l'exploitation sylvicole, la surveillance environnementale et l'accès aux zones isolées. Elles jouent un rôle central dans la gestion durable des ressources forestières, en facilitant les interventions, en soutenant les activités économiques locales et en contribuant au désenclavement des villages situés à l'intérieur ou en périphérie des massifs.

A partir de 2018, un budget annuel moyen de 129 millions de dirhams²³ est consacré à la réhabilitation et à l'entretien des infrastructures existantes. Selon la même source, l'accent est mis également sur les projets d'ouverture et de réhabilitation des pistes forestières pour le désenclavement des agglomérations rurales, liées aux massifs forestiers.

²⁰ Audition du département de l'agriculture, le 28-01- 2025

²¹ <https://ormvatadla.ma/amenagement-des-pistes-agricoles/>

²² D'après les services déconcentrés du département de l'Agriculture (visite de terrain- Province de Khémisset-05 au 07 février 2025)

²³ Département des eaux et forêts, Bilan d'activités, 2018, Contrats Programmes , p : 8

En 2018, ces actions ont permis l'aménagement de 1 047 km de pistes forestières, dont 227 km de nouvelles voies et 820 km d'entretien²⁴.

Globalement, le réseau reste fragile et exige un entretien permanent pour garantir sa durabilité, en particulier face aux aléas climatiques tels que les chutes de neige, l'érosion hydrique et la dégradation due aux intempéries. La fragilité de ces infrastructures constitue un défi majeur pour la continuité des interventions forestières, la sécurité des usagers et la préservation des ressources naturelles.

2.1.3. Le ferroviaire : un levier encore peu mobilisé au service du monde rural

Le réseau ferroviaire marocain constitue un levier stratégique pour le développement socio-économique du pays et pour la promotion d'une mobilité durable. Les pouvoirs publics ont engagé des efforts soutenus pour renforcer le réseau, traduits par une accélération des investissements (environ 96 Milliard dh à l'horizon 2030)²⁵ et une volonté affirmée d'accompagner la croissance économique et l'aménagement des territoires.

Les données²⁶, ont révélé que 30 gares desservent des communes rurales, représentant 30 % du total des gares exploitées à l'échelle nationale. Ces gares enregistrent un trafic annuel de 358 792 voyageurs, soit une moyenne de 983 voyageurs par jour, avec 147 arrêts quotidiens, correspondant à un flux moyen de 7 voyageurs par arrêt. Il convient de souligner que, malgré leur nombre relativement élevé, ces gares ne représentent que 0,7 %²⁷ du trafic annuel total toutes gares confondues, traduisant une sous-utilisation significative du réseau ferroviaire dans les zones rurales.

Dans le contexte des évolutions économiques, démographiques et sociales récentes, le réseau ferroviaire demeure un levier prometteur pour le développement des territoires ruraux. Les projets récemment engagés par les pouvoirs publics devraient contribuer à améliorer l'accès des populations à ce mode de transport, à renforcer la continuité des déplacements, à soutenir les activités économiques locales et à réduire l'isolement des zones rurales.

2.1.4. Des indicateurs perfectibles pour mieux appréhender l'enclavement réel

Les programmes de routes rurales déployés depuis plusieurs décennies ont profondément amélioré les conditions d'accessibilité en milieu rural. Ils ont contribué à réduire les inégalités, à rapprocher les populations des marchés, à soutenir les activités locales et à faciliter l'accès aux services essentiels de base, notamment la santé et l'éducation²⁸.

Selon une enquête²⁹ menée auprès de plus de 1 093 communes rurales et de 73 centres ruraux et communes périurbaines, 84 % des déplacements s'effectuent désormais en voiture ou en transport collectif. Les projets de routes rurales et d'électrification ont également favorisé le

²⁴ Idem

²⁵ Ministre du Transport et de la Logistique, Schéma national du transport ferroviaire, réunion de la Commission des infrastructures, de l'énergie, des mines, de l'environnement et du développement durable, Chambre des représentants, 21 janvier 2025.

²⁶ Audition de l'ONCF, le 25 -02-2025

²⁷ Données fournies par les responsables de l'ONCF lors de l'audition du 25 -02-2025

²⁸ Audition du département de l'équipement et de la CFR au CESE, du 13 janvier 2025.

²⁹ Note de présentation du Projet de Loi de Finances pour l'année budgétaire, 2025, p : 55-56

développement d'activités non agricoles pour 27 % des bénéficiaires, contribuant à la création de 202 500 emplois, directs et indirects.

Ces progrès se traduisent également dans les indicateurs nationaux. L'indicateur officiel d'accessibilité aux routes rurales, qui mesure la part de la population rurale située à moins de deux kilomètres d'une route praticable toute l'année, est passé de 54% en 2005 à 81 % en 2022³⁰.

Cependant, malgré l'importance de ces indicateurs dans le suivi l'évolution des infrastructures routières, ils ne rendent pas pleinement compte de la réalité de tous les territoires ruraux. Ils risquent de ne pas refléter la réalité d'une part importante de la population rurale, notamment celle vivant dans des zones isolées et caractérisées par un habitat dispersé. Par conséquent, cette population reste confrontée à des difficultés d'accès à une route praticable toute l'année. Ainsi, si les programmes de désenclavement ont permis des avancées réelles et mesurables, des poches d'isolement persistent, nécessitant des approches plus fines et mieux adaptées aux spécificités territoriales en ciblant les populations du monde rural moyen et profond en fonction de leurs besoins respectifs

2.2.Un système de transport rural confronté à des fragilités structurelles persistantes

2.2.1.Une offre de transport encore limitée et insuffisamment adaptée à la demande

L'accès à des moyens de transport viables, qu'ils soient individuels ou collectifs, constitue une condition essentielle à l'autonomisation économique et à l'inclusion sociale des populations rurales. À ce titre, la mobilité, qui trouve son fondement dans le droit à la liberté de circulation consacré par l'article 24 de la Constitution, apparaît comme un levier déterminant pour l'effectivité d'autres droits fondamentaux, notamment l'accès à l'éducation, à la santé, à l'emploi et au logement.

Lorsque cette mobilité est restreinte, le risque d'isolement social et de vulnérabilité s'accroît. Ce risque est renforcé par des facteurs tels que la situation socio-économique, le genre, le handicap ou encore certaines contraintes culturelles, ce qui accentue les inégalités entre les populations rurales dans l'accès à cette condition essentielle.

Selon le HCP, en 2024, 46,5 % de la population rurale recourt à des moyens de transport pour se rendre sur son lieu de travail, contre 34,4 % en 2014, traduisant une progression notable de la mobilité. Cette évolution reste néanmoins, largement portée par des solutions individuelles ou informelles. En effet, 14,8 % des ruraux utilisent une moto ou un vélo, 5,9 % un véhicule personnel et 5,7 % des modes informels³¹, tandis que 11,1 % seulement recourent au transport collectif (taxis et bus) et 5,5 % au transport des ouvriers et ouvrières.

Ces données mettent en évidence une faible part du transport collectif dans les déplacements, au profit de solutions individuelles ou informelles. Cette configuration traduit une offre encore limitée et insuffisamment structurée dans plusieurs territoires. Les auditions et la visite de terrain menée par le CESE indiquent, par ailleurs, que lorsque des services de transport collectif

³⁰ HCP, Indicateurs sociaux du Maroc, Edition 2025, p : 208

³¹ Audition du HCP, le 21.01.25 au CESE.

existent, ils sont souvent confrontés à des contraintes d’irrégularité, de surcharge et de fiabilité, ce qui rend les déplacements peu prévisibles pour les populations concernées.

À l’échelle régionale, de fortes disparités apparaissent. La région de Souss-Massa enregistre le taux le plus élevé d’utilisation de vélos et de motocycles pour les déplacements domicile-travail en milieu rural (32,9 %). À l’inverse, les taux les plus élevés de recours au transport collectif sont observés dans les régions de Casablanca–Settat et de Rabat–Salé–Kénitra, qui bénéficient d’une meilleure connectivité entre les espaces ruraux et les réseaux de transport urbain³².

Tableau n°2 : Répartition des ruraux actifs occupés selon le moyen de transport utilisé (en %)

Régions	Moyens de transport utilisé pour aller au lieu de travail en milieu rural (2024)		
	Transport collectif	Vélo/moto/voiture personnelle	Autres moyens
Tanger-Tétouan-Al Hoceïma	7.6	6.9	15.3
L’Oriental	8.1	24.9	9
Fès-Meknès	7.4	9.3	18
Rabat-Salé-Kénitra	11.3	14.4	20.6
Béni Mellal-Khénifra	9.1	19.1	11.4
Casablanca-Settat	15.9	24.3	13.2
Marrakech-Safi	14.7	30.7	12.4
Drâa-Tafilalet	9.4	20.6	11.2
Souss-Massa	9.2	32.9	18.3
Guelmim-Oued Noun	9.2	23	15.6
Laâyoune-Sakia El Hamra	2.3	19.6	15
Dakhla-Oued Ed-Dahab	2.3	3.1	10.1
Niveau national	11.1	20.7	14.6

Source : RGPH 2024, HCP.

Par ailleurs, les contraintes géographiques propres à de nombreux territoires ruraux constituent un facteur aggravant. Dans certaines zones, les rivières et les oueds entravent fortement la mobilité, notamment en hiver. Les régions montagneuses et désertiques présentent, quant à elles, des défis majeurs pour la construction et l’entretien des routes. Les inondations, les glissements de terrain et l’érosion des sols rendent ainsi plusieurs axes impraticables à certaines périodes de l’année, compromettant la continuité des déplacements.

2.2.2.: Manque d’efficacité et de qualité

Le milieu rural dispose de plusieurs types de transport, tels que le transport mixte, le transport par grands taxis, les minibus interurbains, le transport scolaire, le transport sanitaire ou encore le transport professionnel et l’informel,

³² Ibidem.

Transport mixte

Le transport mixte demeure le mode le plus répandu en milieu rural. Il assure simultanément le déplacement des personnes, et des biens, le plus souvent sur de courtes et moyennes distances.

Introduit au Maroc en 1985³³, le transport mixte visait à répondre aux besoins spécifiques de mobilité des populations rurales, en particulier dans les zones faiblement desservies par les réseaux classiques. Particulièrement actif lors des jours de souks hebdomadaires, il relie les douars et villages aux centres urbains, aux pôles d'activités ainsi qu'aux gares routières et ferroviaires. Il constitue, à ce titre, un maillon essentiel de la connectivité territoriale et de l'accès aux services de base.

Ce mode fonctionne dans le cadre d'un régime d'autorisation encadré par un cahier des charges établi par le département en charge du transport. La version de 2013³⁴, actuellement en vigueur, soumet l'exercice de cette activité à des conditions réglementaires et techniques précises. L'attribution des autorisations est notamment priorisée au profit des chauffeurs opérant auparavant dans l'informel, afin de favoriser leur intégration dans un cadre légal structuré et d'encourager le renouvellement du parc³⁵, ainsi que les chauffeurs professionnels relevant de la province et les diplômés chômeurs.

Dans cette même logique, le département du transport, en partenariat avec plusieurs collectivités territoriales³⁶, a engagé un programme de restructuration du transport en milieu rural visant l'amélioration de la qualité des services. Ce programme prévoit notamment le renouvellement progressif des véhicules, en vertu d'un Arrêté conjoint du Ministre du Transport et de la Logistique et du Ministre délégué auprès de la ministre de l'Économie et des Finances chargé du Budget ³⁷ avec l'introduction de modèles plus adaptés aux réalités du terrain, disposant de sièges solidement fixés, modulables et conformes aux normes de sécurité, afin de mieux répondre aux contraintes des pistes et des routes rurales.

Malgré ces efforts, le secteur demeure marqué par des fragilités importantes. Le transport mixte compte aujourd'hui 3 658 agréments, dont 1 332 sont effectivement exploités. Le parc est composé de 1 341 véhicules, pour un taux d'exploitation global estimé à seulement 36 %³⁸. Il se caractérise également par un vieillissement préoccupant, l'âge moyen des véhicules atteignant environ 23 ans. Cette situation soulève des problématiques majeures en matière de sécurité routière, de confort des usagers, de contrôle et de performance environnementale.

³³ Département du transport, audition du 17 décembre 2024

³⁴ https://transport.gov.ma/sites/default/files/2025-05/CDC_TMX.pdf

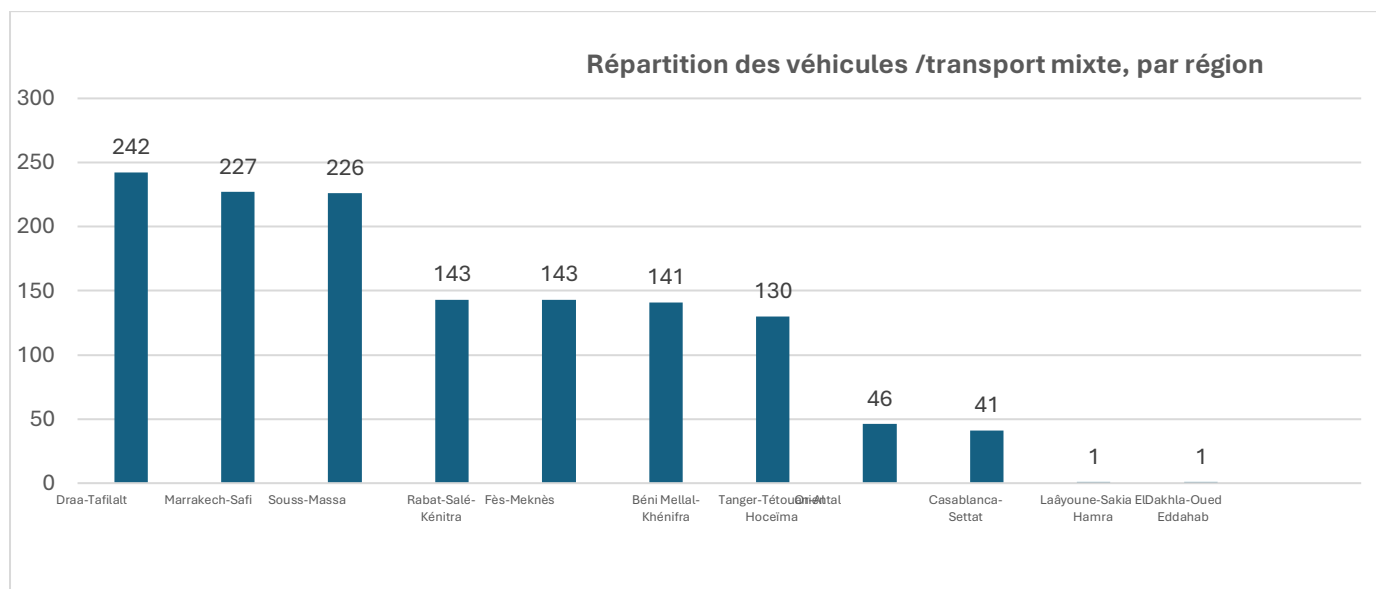
³⁵ Article 5, cahier de charge relatif au transport mixte en milieu rural, département de l'équipement et du transport, 17 juillet 2013

³⁶ Audition du Ministère du transport et de la logistique au CESE, du 17 décembre 2024.

³⁷ Arrêté conjoint du Ministre du Transport et de la Logistique et du Ministre délégué auprès de la Ministre de l'Économie et des Finances chargé du Budget portant création d'une prime de renouvellement des véhicules destinés aux services de transport public collectif de personnes en milieu rural par route, ainsi que d'une prime de renouvellement et d'une prime de casse pour les véhicules de transport routier de marchandises pour le compte d'autrui, les véhicules à moteur destinés au dépannage des véhicules, les camionnettes de transport de marchandises dont le poids total autorisé en charge est supérieur ou égal à 3 tonnes et inférieur ou égal à 3,5 tonnes, ainsi que d'une prime de renouvellement des véhicules des catégories (C), (D) et (EC) destinés à l'enseignement de la conduite, publié le 11 juin 2024.

³⁸ Ibidem

La répartition régionale met en évidence de fortes disparités. La région de Drâa-Tafilalet arrive en tête avec 242 véhicules, suivie de Marrakech-Safi (227), Souss-Massa (226), Rabat-Salé-Kénitra (143), Fès-Meknès (143), Béni-Mellal-Khénifra (141), Tanger-Tétouan-Al Hoceïma (130), l'Oriental (46) et Casablanca-Settat (41). Les régions du Sud ne disposent quant à elles que d'un seul véhicule chacune.



Source : département du transport et de la logistique

Au-delà de ces déséquilibres, les auditions menées par le CESE ont mis en évidence un ensemble de contraintes structurelles persistantes, malgré les actions engagées par les pouvoirs publics, notamment le renouvellement du parc, l'augmentation des primes à l'acquisition de véhicules récents, la régularisation des transporteurs, la révision du cadre réglementaire, la simplification des procédures, le renforcement de la formation et le soutien accordé aux professionnels pour réduire les effets de la hausse des prix du carburant. Ces contraintes portent principalement sur :

- l'absence d'un plan intégré de transport et de mobilité en milieu rural ;
- la rigidité des itinéraires autorisés pour le transport mixte ;
- des tarifs élevés au regard du niveau de vie des populations locales ;
- une faible rentabilité, accentuée par la concurrence du secteur informel ;
- la surcharge fréquente des véhicules, associée à un contrôle insuffisant, représentant un risque sérieux pour la sécurité routière ;
- de nombreux accidents liés à l'usage de véhicules non autorisés ou à des pratiques non conformes à la réglementation ;
- l'inadéquation de certains véhicules avec la géographie, l'état des pistes et la qualité des routes rurales.

Dans ces conditions, le transport mixte, bien qu'indispensable à la mobilité en milieu rural, demeure un mode fragile, dont la pérennité et l'efficacité dépendent d'une réforme structurelle intégrée, articulant gouvernance, sécurité, financement et adaptation aux réalités territoriales.

Transport via les taxis et bus interurbain

Les taxis collectifs ruraux, qui fonctionnent sous un régime d'agrément délivré par les autorités locales et dont les tarifs sont fixés par arrêtés préfectoraux et provinciaux, constituent un maillon important de cette offre. Leur nombre est estimé à environ 44 650 taxis de catégorie 1³⁹.

Toutefois, dans de nombreuses zones montagneuses ou éloignées, ce mode demeure peu accessible. Plusieurs chauffeurs refusent d'y assurer le service, en raison de la faible rentabilité et de la dégradation des infrastructures, ce qui laisse les populations concernées face à une offre très limitée⁴⁰. Dans ces conditions, les habitants se tournent soit vers le transport mixte, lorsque celui-ci dessert ces zones, soit vers le transport informel, qui demeure largement dominant. Cette situation souligne la nécessité d'élaborer un cahier des charges spécifique aux taxis desservant le milieu rural, afin de mieux encadrer leur activité, d'en améliorer la couverture territoriale et de renforcer la qualité du service.

Encadré n°2 : Transport informel

Le déficit structurel de l'offre de transport en milieu rural a favorisé l'essor de pratiques informelles, communément qualifiées de transport clandestin. De plus en plus répandu, ce mode s'est imposé comme une solution de substitution pour de larges franges de la population rurale qui, en l'absence d'alternatives organisées, y recourent pour rejoindre les souks hebdomadaires, les centres urbains ou les pôles de services afin de satisfaire leurs besoins essentiels.

Bien qu'il constitue une réponse de fait à un besoin réel de mobilité, ce mode de transport s'exerce dans des conditions qui ne garantissent ni la sécurité des usagers, ni le respect des normes minimales de protection, de confort et de dignité. Il expose les populations à des risques accrus, tant sur le plan routier que sanitaire et social.

Par ailleurs, malgré les initiatives engagées par les pouvoirs publics pour encourager la régularisation de certains véhicules utilisés dans ce cadre (pick-up, motos triporteurs, etc.), les résultats demeurent limités⁴¹. Le faible taux d'adhésion des exploitants informels aux dispositifs de formalisation, notamment à travers l'obtention d'agréments de transport mixte, limite toute amélioration significative de l'encadrement du secteur et maintient un niveau élevé d'insécurité.

³⁹ Audition du ministère de l'intérieur au CESE, du 07 janvier 2025. (les taxis ont le droit de transporter 6 personnes au maximum et suivent des trajets bien déterminés. La réhabilitation du secteur s'est basée sur la mise en place, par le département de l'intérieur, de plusieurs programmes et actions visant à appuyer le renouvellement du parc, transférer les compétences y afférentes aux gouverneurs, imposer la carte professionnelle aux conducteurs et développer des outils de suivi de l'activité (système de pointage électronique et permis de confiance biométriques) .

⁴⁰ Visite de terrain à la province du Khémisset, du 5 au 7 février 2025

⁴¹ Selon les acteurs auditionnés.

Transport scolaire

En matière de gestion

Conformément à l'article 79 de la loi organique n°112-14, les préfectures et provinces exercent, sur leur territoire, des compétences propres en matière de transport scolaire en milieu rural. Les données ⁴², ce service est aujourd'hui assuré dans 69 préfectures et provinces et 1 370 communes, couvrant ainsi plus de 90 % du territoire rural.

Au cours de l'année scolaire 2023-2024, 624 335 élèves⁴³ ont bénéficié du transport scolaire, dont 326 928 filles (52,3 %), soit une progression de 6 % par rapport à l'année précédente. La gestion de ce service repose sur plusieurs modes (Société de développement, Gestion déléguée, Association provinciale, Marché, Associations des parents d'élèves, Associations locales), avec une prépondérance des associations locales, responsables de 83 % de la gestion et de près de 90 % de la flotte nationale, soit 8 014 Véhicules de Transport Scolaire (VTS). À l'échelle provinciale et préfectorale, certaines associations prennent également en charge 365 véhicules supplémentaires, renforçant ainsi la couverture territoriale du transport scolaire.

Par ailleurs, les Sociétés de développement dédiées au transport scolaire exploitent actuellement **320 véhicules**. Parmi elles, la **SD MADERASATI**⁴⁴, créée en août 2023 dans la région de Rabat-Salé-Kénitra, a assuré le transport de plus de **6 600 élèves** pour l'année scolaire 2023-2024 via une flotte de 83 minibus. Pour 2024-2025, la société prévoit de desservir plus de **12 000 élèves** avec 139 minibus, couvrant les préfectures de Skhirat-Témara et de Salé.

Financement du transport scolaire

Selon l'étude de l'IGAT (juillet 2024)⁴⁵, l'Initiative Nationale pour le Développement Humain (INDH) constitue le principal bailleur, avec une contribution de 43,10 % au financement des Véhicules de Transport Scolaire (VTS).

Les collectivités territoriales jouent également un rôle important. Les Conseils Préfectoraux et Provinciaux apportent 15,40 %, suivis des communes (13,80 %) et des régions (13 %).

En revanche, la participation des autres acteurs reste marginale. Les associations locales ne représentent que 4,20 % du financement, illustrant une implication limitée de la société civile. Quant au ministère de l'Éducation nationale et du préscolaire, sa contribution atteint seulement 2,20 %, malgré le lien étroit entre transport scolaire et enjeux éducatifs.

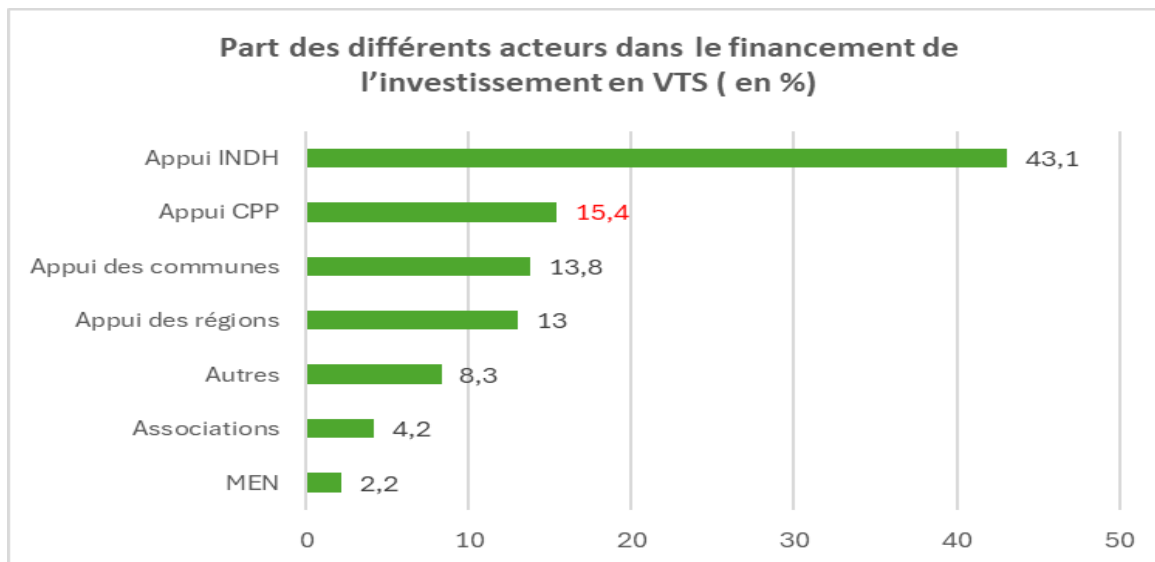
Par conséquent, il a été constaté que le financement du secteur du transport scolaire se caractérise par la multiplicité des intervenants, une contribution déséquilibrée entre les partenaires et l'allocation de ressources financières ne répondant pas aux besoins réels.

⁴² Étude réalisée par l'IGAT, du ministère de l'intérieur, 24.06.2025

⁴³ Audition du Ministère de l'Éducation Nationale et du Préscolaire au CESE du 28.01.2025.

⁴⁴ Audition du 18 mars 2025

⁴⁵ Mission d'étude sur gestion et financement de services public de transport scolaire en milieu rural, juillet 2024, Audition du ministère de l'intérieur, 24.06.2025



Source : Rapport de l'IGAT, 2024⁴⁶

Contraintes entravant le développement du transport scolaire

Malgré les efforts déployés par les différents acteurs, les auditions menées par le Conseil et les témoignages recueillis lors de la visite de terrain montrent que le transport scolaire en milieu rural reste confronté à des problématiques structurelles et de gestion, parmi lesquelles :

- Une intégration limitée du transport scolaire dans le système global de mobilité, liée à l'absence d'un plan dédié à la mobilité rurale ou périurbaine ;
- Une planification à long terme limitée, avec une coordination encore perfectible entre le département de l'Éducation nationale et les acteurs locaux (provinces, directions provinciales, associations, SD, SDL) ;
- Des montages financiers dépendants de l'INDH, avec une contribution relativement faible des Conseils Préfectoraux ou Provinciaux et du département de l'Éducation nationale, ce qui limite la durabilité du financement ;
- Des évaluations des besoins en véhicules encore insuffisantes, limitant l'optimisation des coûts et des ressources ;
- Une gestion des horaires scolaires perfectible, entraînant une augmentation des charges d'exploitation.
- Un recrutement des conducteurs de VTS parfois non conforme aux dispositions du cahier des charges,
- Des programmes de sensibilisation des conducteurs qui pourraient être renforcés pour mieux promouvoir des comportements responsables et sécuritaires.
- Une présence d'accompagnateurs d'enfants encore limitée, notamment pour les élèves du primaire.

⁴⁶ Ibidem

Transport sanitaire

Le transport sanitaire en milieu rural constitue un maillon essentiel de la prise en charge des urgences médicales. Il mobilise différents acteurs au niveau provincial et communal, notamment pour la mise à disposition des ambulances et du carburant, ainsi que pour le recrutement des chauffeurs et du personnel médical. Le département de la Santé, avec l'appui de ses services déconcentrés et des autorités locales, assure un soutien ponctuel selon la disponibilité des moyens.

Néanmoins, ce secteur demeure confronté à plusieurs contraintes structurelles : absence de cadre juridique spécifique, disparités régionales persistantes, vieillissement du parc de véhicules non équipés et insuffisance de ressources humaines qualifiées⁴⁷.

La visite de terrain effectuée par le conseil à la province de Khémisset a révélé des insuffisances marquées en matière de transport sanitaire : certaines communes rurales ne disposent que d'une ambulance, voire aucune, pour assurer simultanément le transport sanitaire et funéraire. En cas d'accidents graves sur l'autoroute reliant la province à Rabat et Fès, les transferts vers les hôpitaux voisins reposent sur ces ambulances communales, confrontées à des difficultés telles que l'insuffisance des équipements, l'insuffisance des ressources financières allouées à l'achat du carburant et l'absence de personnel qualifié. La disponibilité des chauffeurs, la maintenance des véhicules et le délai d'intervention des secours restent problématiques.

Par ailleurs, la gestion du parc d'ambulances au niveau provincial et communal reste peu optimisée. Le recours à la création de sociétés de développement, conformément à l'article 122 de la loi organique n°112-14, demeure limité. Une telle approche permettrait d'améliorer la disponibilité et la performance des ambulances, tout en offrant une formation adaptée aux chauffeurs aux premiers secours et aux gestes d'urgence, en attendant la prise en charge des patients au niveau hospitalier.

Transport professionnel

- Agriculture

Les ouvriers et ouvrières agricoles résidaient majoritairement dans des centres émergents ou en périphérie urbaine, ce qui entraîne des coûts de transport élevés, accroît les risques routiers et accentue leur précarité. Certaines exploitations disposent de moyens de transport propres, mais la majorité recourt à des solutions informelles⁴⁸. Sur le plan juridique, il n'existe pas de cadre clair régissant le transport des travailleurs agricoles, et le cahier des charges existant pour le transport mixte reste insuffisant et ne couvre pas ces catégories de travailleurs.

- Autres secteurs

Le transport des ouvriers et ouvrières évoluant dans l'industrie, le commerce et les services rencontre également des problématiques similaires. Les conditions de déplacement sont souvent précaires, avec des véhicules inadaptés ou vétustes, exposant les travailleurs à des risques accrus d'accidents, aux conséquences graves tant sur le plan humain qu'économique. Ces difficultés résultent en grande partie de l'absence d'un cadre réglementaire spécifique et

⁴⁷ Avis du CESE : Améliorer la prise en charge des urgences médicales pour préserver et sauver des vies et contribuer à assurer des soins de qualité pour tous, Auto-saisine n°68/2023

⁴⁸ Audition du département de l'agriculture, le 28 -01- 2025

d'une structuration insuffisante du secteur, qui se traduit par un contrôle limité des véhicules et une gestion des risques déficiente.

Cette situation souligne l'importance de mettre en place des mécanismes adaptés pour sécuriser et encadrer efficacement le transport professionnel en milieu rural, quel que soit le secteur d'activité.

2.2.3. Un cadre institutionnel et juridique inabouti

Une architecture institutionnelle fragmentée

En milieu rural, la gestion du transport des personnes et des biens mobilise une pluralité d'acteurs, dont les compétences s'entrecroisent sans toujours s'articuler de manière optimale.

Le Département du Transport occupe un rôle central en matière de réglementation du secteur, d'octroi des licences et de la supervision des services de transport collectif, à savoir, le transport de voyageurs entre les villes, le transport touristique, le transport du personnel et au transport scolaire, ainsi que le transport de marchandises. Ce département est également chargé de l'élaboration et de la mise en œuvre de la politique gouvernementale relative au transport routier et ferroviaire ainsi qu'au transport maritime. Il assure en outre la définition de la politique gouvernementale en matière de sécurité routière et la coordination de sa mise en œuvre. Il est également responsable de l'élaboration du schéma directeur national des transports et du suivi des schémas directeurs régionaux des transports, ainsi que de leur conformité avec le schéma directeur national des transports⁴⁹.

La stratégie du département du transport pour la période 2023-2026, en matière de mobilité des personnes, repose sur le développement d'un système de transport collectif durable et inclusif, répondant aux besoins de déplacement aux niveaux national et international, tout en accordant une attention particulière au renforcement de l'accessibilité territoriale et à l'amélioration des services de transport dans le monde rural.

Dans ce cadre, le département transport entend intégrer cette dimension territoriale à travers plusieurs projets, dont notamment le développement des réseaux régionaux de transport collectif routier dans le cadre du chantier de la régionalisation avancée, contribuant ainsi à l'extension des services de transport vers les espaces non urbains et à l'amélioration des conditions de mobilité dans le monde rural⁵⁰.

Au niveau régional, l'article 82 de la loi organique n°111-14 confère aux régions la compétence d'élaborer un plan de transport à l'échelle régionale et d'organiser les services de transport routier non-urbain entre les collectivités territoriales situées dans la région. Toutefois, la Cour des Comptes⁵¹ a relevé que cette compétence n'a pas encore été pleinement opérationnalisée. Cette situation s'explique notamment par l'absence d'une définition juridique claire précisant les modalités d'élaboration, de mise en œuvre, de suivi et d'évaluation du plan régional de transport, ainsi que par l'insuffisance d'un dispositif de gouvernance associant les différents acteurs concernés.

⁴⁹ Décret n° 2-21-968 du 25 Joumada I 1443 (30 décembre 2021) fixant les attributions et organisation du Ministère du Transport et de la Logistique

⁵⁰ Stratégie du département du transport et de la logistique pour la période 2023-2026

<https://transport.gov.ma/fr/ministere/presentation-du-ministere/strategie>

⁵¹ Cour des Comptes, Rapport thématique sur : « La mise en œuvre de la régionalisation avancée Cadre juridique et institutionnel, mécanismes, ressources et compétences », , octobre, 2023

Au niveau provincial, les commissions provinciales du transport, sous la supervision des autorités locales, interviennent dans la délibération des demandes d'obtention des agréments pour les taxis collectifs et l'encadrement des itinéraires et des tarifs en zones rurales ainsi que les demandes de transport mixte et scolaire .

Malgré cette répartition formelle des compétences, les auditions ont mis en évidence une coordination insuffisante entre les différents niveaux territoriaux et sectoriels, ce qui entrave l'efficacité et l'optimisation des services de transport.

Un cadre juridique partiel et peu adapté aux spécificités rurales

Sur le plan juridique, le transport en milieu rural ne fait pas l'objet d'une stratégie ou d'un cadre normatif global spécifique. À l'exception du cahier des charges relatif au transport mixte, le secteur du transport en milieu rural demeure régi par des textes généraux applicables au transport routier.

Le département chargé du transport et de la logistique ⁵² a récemment engagé une réflexion globale sur la mobilité au Maroc, qui devrait intégrer une composante dédiée au transport rural. Toutefois, cette démarche reste à un stade préliminaire.

Encadré 3 : Fondements juridiques du transport mixte en milieu rural

Le cahier des charges relatif à l'exploitation des services de transport mixte en milieu rural s'appuie principalement sur les fondements juridiques suivants :

- Le Dahir n° 1.63.260 en date du 24 Joumada II 1383 (correspondant au 12 novembre 1963), relatif au transport par véhicules sur les voies routières, tel qu'il a été modifié et complété;
- La loi n° 52.05 relative au Code de la route, promulguée par le Dahir n° 1.10.07 en date du 26 Safar 1431 (correspondant au 11 février 2010), ainsi que les textes réglementaires pris pour son application ;
- Le décret n° 2.63.364 en date du 17 Rajab 1383 (correspondant au 4 décembre 1963), relatif à l'agrément des entrepreneurs de transport public par véhicules et à l'immatriculation des véhicules spécialement affectés à cette activité ;
- Le décret n° 2.63.363 en date du 17 Rajab 1383 (correspondant au 4 décembre 1963), relatif à la coordination des différents modes de transport ferroviaire et routier.
- Les arrêtés ministériels et circulaires : Définissent des mesures complémentaires comme les quotas de licences pour le transport mixte rural.

Ainsi, bien que le transport mixte en milieu rural repose sur un ensemble de textes législatifs et réglementaires formellement établis, ce dispositif demeure fragmenté et insuffisamment adapté aux réalités territoriales. L'ancienneté de certains textes, leur caractère généraliste et l'absence d'un cadre stratégique intégré spécifique au transport rural limitent la portée opérationnelle de ce référentiel normatif et se répercutent directement sur l'organisation et la qualité des services offerts en milieu rural.

En guise de conclusion, il y a lieu de rappeler que les centres ruraux et les agglomérations situées à proximité des grandes villes peuvent jouer un rôle structurant dans l'émergence d'un schéma de mobilité rurale intégré, fondé sur une dynamique double : celle reliant l'urbain au rural et celle reliant les territoires ruraux entre eux. Or, le recours à la coopération intercommunale dans le

⁵² Audition du Ministère du transport et de la logistique , du 17 décembre 2024.

domaine du transport demeure encore limité dans la majorité des communes rurales, alors même que ce mécanisme pourrait permettre de mutualiser les moyens et de répondre plus efficacement aux besoins des territoires. À cet égard, certaines expériences montrent un potentiel encourageant. L'utilisation des sociétés de développement pour la gestion du transport, notamment dans l'agglomération de Rabat, constitue un exemple pilote ayant permis d'étendre les services à plusieurs agglomérations rurales avoisinantes⁵³. Néanmoins, les aides publiques destinées au transport en milieu rural restent très limitées, en comparaison avec les investissements et les dispositifs de soutien mobilisés en milieu urbain.

S'agissant du partenariat entre l'État et le secteur privé, il demeure encore insuffisamment développé dans les territoires ruraux. Pourtant, il pourrait représenter un levier déterminant pour la mise en place d'un service de transport rural durable, fondé sur une coopération effective, une répartition claire des responsabilités et un modèle économique adapté aux réalités locales.

Ainsi, il convient de souligner que des efforts notables ont été entrepris par les pouvoirs publics pour soutenir et promouvoir le transport rural. Toutefois, en dépit de ces initiatives, plusieurs dysfonctionnements structurels persistent, notamment :

- L'insuffisance de l'offre de transport, en particulier dans les zones rurales enclavées ;
- La vétusté et l'irrégularité des moyens de transport, souvent insuffisamment entretenus ;
- Le manque de convergence des politiques publiques et la faiblesse de la coordination entre les parties prenantes concernés ;
- Le chevauchement des attributions entre autorités locales, collectivités territoriales et départements ministériels aux niveaux local et régional ;
- Retard dans la publication de textes réglementaires relatifs aux compétences de la région en matière de transport et de mobilité, notamment le décret portant sur l'élaboration et le caractère obligatoire du plan régional de transport ;
- Les insuffisances dans la régulation et l'encadrement du transport informel ;
- La complexité des procédures administratives, obligeant les opérateurs à traiter avec une multiplicité d'interlocuteurs pour l'obtention des licences ;
- L'insuffisance de services dématérialisés destinés à simplifier la gestion des agréments, autorisations et réclamations.

Encadré 4: Principaux enseignements tirés des expériences internationales

Cas de l'Espagne⁵⁴

Le système de transport public en Espagne repose sur une organisation fortement décentralisée et intégrée, assurant la connexion entre grandes agglomérations, villes moyennes et zones rurales. Il combine trains à grande vitesse, réseaux ferroviaires classiques, bus interurbains, métros et tramways.

En matière de mobilité rurale, le rôle de l'État central demeure principalement stratégique. Il intervient à travers :

- **Le ministère des Transports et de la Mobilité Durable**, chargé de définir les orientations nationales en matière d'infrastructures et d'aménagement du territoire ;
- **Les Communautés autonomes**, qui disposent de la compétence principale en matière de transport régional et interurbain, y compris en milieu rural. Elles organisent les lignes régulières de bus, développent des services de transport à la demande et

⁵³ Audition de Mr JAMAA El Moatassim, ex-maire de Salé, membre du CESE, du 03 avril 2025.

⁵⁴ <https://www.studysmarter.fr/resumes/espagnol/problemes-sociaux-espagnols/transports-publics-espagne/>

accordent des subventions ciblées au profit des publics vulnérables (personnes âgées, étudiants) ;

- **Les municipalités et provinces**, acteurs de proximité, qui assurent l'organisation de la mobilité locale (liaisons inter-villages, taxis ruraux, covoiturage, solutions alternatives) et coopèrent avec les régions afin de maintenir les services malgré leur faible rentabilité économique ;
- **Les opérateurs privés**, intervenant dans le cadre de contrats de service public conclus avec les communautés autonomes ou les municipalités, assurent la majorité des prestations, y compris les services innovants de transport à la demande développés dans certaines régions.

Le cadre juridique repose principalement sur la **loi d'Organisation des Transports Terrestres (LOTT, 1987)**, qui constitue le socle réglementaire du transport interurbain et rural, complétée par les législations propres aux Communautés autonomes⁵⁵.

Cas de la Turquie⁵⁶

En Turquie, le cadre juridique du transport est principalement défini par des textes nationaux, tandis que les autorités locales disposent de larges prérogatives en matière de régulation des services.

Les principales références législatives comprennent :

- La loi sur les transports routiers, qui encadre l'organisation et l'exploitation des services de transport⁵⁷ ;
- La loi sur la circulation routière, qui définit les règles relatives à la conduite, à la sécurité et à l'usage du réseau routier.

Les municipalités métropolitaines jouent un rôle opérationnel central. À titre d'exemple, la municipalité métropolitaine d'Istanbul est habilitée à créer, modifier ou supprimer des lignes et des arrêts de transport en commun, illustrant une gouvernance locale fortement responsabilisée.

Cas du Canada⁵⁸

Au Canada, environ un citoyen sur cinq réside dans une collectivité rurale. Malgré cette réalité démographique, l'accès au transport collectif y demeure souvent limité, voire inexistant.

Pour répondre à ces défis, le gouvernement fédéral a mis en place en 2021 un **Fonds dédié au transport en commun rural**, doté d'une enveloppe de 250 millions de dollars sur cinq ans. Ce dispositif vise à appuyer les collectivités rurales, éloignées, nordiques et autochtones dans la conception et la mise en œuvre de solutions adaptées aux besoins locaux.

Les initiatives soutenues privilégient notamment le développement de services de transport à la demande, permettant aux usagers — en particulier les personnes âgées et celles à besoins spécifiques — de réserver leurs déplacements via des applications numériques, selon des horaires flexibles et adaptés.

III. Vers un plan de transport rural intégré, durable et au service du développement des territoires ruraux

À partir de ce diagnostic partagé, et compte tenu de l'importance du transport pour renforcer l'accessibilité des populations rurales et leur ancrage dans leurs douars, le CESE préconise

⁵⁵ Espagne. (1987). *Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres (LOTT)*. Boletín Oficial del Estado (BOE), n°182, 31 juillet 1987, <https://www.boe.es/>

⁵⁶ République de Turquie. (2003). Road Transport Law (Law No. 4925), adoptée le 10 juillet 2003, Republic of Türkiye. (2004). Law on Metropolitan Municipalities No. 5216. Official Gazette of the Republic of Türkiye.

⁵⁷ Notamment les exigences en matière de licences pour le transport commercial, les règles de sécurité et les sanctions en cas de non-conformité

⁵⁸ <https://logement-infrastructure.canada.ca/rural-trans-rural/rtsf-infographic-infographie-fstcr-fra.html>

l'élaboration d'un **Plan intégré et durable du transport en milieu rural**, comme axe principal de la Charte nationale pour la mobilité durable et globale à l'horizon de 2035, en cours d'élaboration par le département du Transport et la logistique .

Ce Plan devrait :

- assurer la **convergence des programmes sectoriels** à l'échelle territoriale ;
- organiser une **concertation effective et élargie avec l'ensemble des acteurs** concernés ;
- tenir compte des **particularités de chaque territoire** et des différents modes de transport adaptés au contexte rural.

L'objectif *in fine* est de :

- 1- **Repositionner le transport rural dans le développement territorial**, en l'intégrant dans le processus d'aménagement du territoire à travers la péréquation urbain-rural et le douar comme unité territoriale de base ;
- 2- **Renforcer et moderniser** les pistes et routes non-classées, davantage leur mode d'entretien et de maintenance;
- 3- Encadrer les différents modes de transports en vue d'assurer la sécurité des populations rurales et de leurs biens ;
- 4- Améliorer le financement du transport et de la mobilité rurale par les contributions des collectivités territoriales et les aides de l'Etat ;
- 5- **Développer un transport rural connecté et performant**, combinant infrastructures physiques de qualité et outils numériques facilitant l'accès aux services et aux opportunités.

Dans cette perspective, le CESE propose un ensemble de recommandations s'articulant autour des cinq axes suivants :

Axe1 : Améliorer les infrastructures routières en ciblant les routes non-classées et les zones rurales isolées, afin de renforcer la connectivité et soutenir la mobilité des populations rurales

1. Intégrer le transport rural dans les politiques publiques nationales et régionales, en tenant compte des besoins spécifiques et différenciés des populations rurales et en assurant l'articulation entre les programmes des différents échelons territoriaux (PAC, PDPP, PDR) et ceux des services déconcentrés ;
2. Adopter une approche intégrée et coordonnée pour assurer la préservation, la valorisation et la pérennité des infrastructures routières et d'ouvrages d'art réalisés dans les différents programmes de désenclavement des zones rurales ;
3. Intégrer dans le code de la route des dispositions spécifiques encadrant la circulation sur les routes non classées et la conduite des véhicules en milieu rural ;
4. Procéder au classement progressif du réseau de routes rurales non-classées et les connecter au réseau routier classé (provincial et régional);
5. Renforcer l'accessibilité des populations demeurant dans les zones montagneuses et les localités rurales enclavées, en accordant une attention particulière aux douars ayant moins de 50 ménages.

Axe 2 : Renforcer la planification et l'organisation du transport rural pour mieux répondre aux besoins des populations rurales et des territoires

5. Réviser le cadre juridique du transport pour l'adapter aux besoins des territoires ruraux et des populations locales, en intégrant les exigences d'accessibilité et de mobilité des femmes et des personnes vulnérables (enfants, personnes âgées, personnes en situation de handicap) ;
6. Mettre en œuvre de manière effective les compétences propres des régions portant sur l'organisation des services du transport (transport routier non-urbain des personnes

entre les collectivités territoriales situées dans la région) et l'élaboration des plans régionaux de transport à l'intérieur de la circonscription territoriale de la région, en activant la publication des décrets relatifs aux compétences régionales en matière de transport et de mobilité

7. Réviser le cahier des charges du transport mixte en intégrant des critères de qualité de service et de sécurité, en prévoyant :
 - ✓ Un mécanisme de subventions adapté pour encourager son déploiement en milieu rural selon les normes en vigueur ;
 - ✓ La conception d'un véhicule utilitaire adapté au transport rural de personnes et de biens, sécurisé et abordable.
8. Simplifier et accélérer les procédures d'octroi des autorisations de transport en milieu rural;
9. Poursuivre le renouvellement du parc de transport mixte en milieu rural, en renforçant la sécurité, le confort, l'attractivité pour les investisseurs et l'accessibilité pour les femmes ;
10. Développer des solutions durables de transport collectif reliant centres urbains et douars, en favorisant la multimodalité (rail, co-voiturage, parkings relais, aires d'abris) ;
11. Encourager l'intégration progressive et régulée du transport informel via des dispositifs participatifs et incitatifs;
12. Mettre en place un système d'information et de suivi du transport en milieu rural, incluant les formes informelles de transport, afin de disposer de données fiables permettant d'orienter les politiques publiques en matière de mobilité et de sécurité routière.
13. Élaborer des plans ou des guides de prévention et de sécurité routière en milieu rural, à l'image de ceux existant en milieu urbain, afin de mieux prendre en compte les spécificités du monde rural : routes non classées, contraintes géographiques et mobilité des populations

Axe 3 : Sécuriser et professionnaliser les services de transport en milieu rural

14. Renforcer la gestion du transport scolaire par le recours aux sociétés de développement, dans le cadre de l'intercommunalité, en capitalisant sur les expériences pilotes et en explorant les synergies potentielles avec d'autres modes de transport (bus, taxis péri-urbains) ;
15. Renforcer le transport sanitaire pour assurer un accès rapide et équitable aux services de santé, en déployant des moyens adaptés (ambulances équipées, interventions d'urgence, hélicoptères en partenariat avec la Gendarmerie Royale) et en optimisant la gestion des parcs d'ambulances via des structures intercommunales dédiées.;
16. Réglementer et professionnaliser le transport professionnel dans les secteurs agricole, industriel, commercial et de services, afin d'assurer des conditions de déplacement sûres et adaptées pour les ouvriers et ouvrières.

Axe 4 : Assurer la soutenabilité financière des infrastructures et du transport en milieu rural

17. Mettre en place un mécanisme pérenne de financement pour l'entretien et la maintenance des routes non classées, des pistes rurales et agricoles ;
18. Soutenir financièrement le secteur du transport et de la mobilité en milieu rural(transport mixte rénové et adapté, taxis et autobus et le réseau TER), dans le cadre de partenariat entre l'Etat et les collectivités territoriales, en s'inspirant des expériences réussies au niveau des villes

Axe 5 : Promouvoir l'innovation technologique et la mobilité rurale durable

19. Développer des solutions technologiques innovantes et durables, adaptées aux besoins des populations rurales, en tirant parti des avancées scientifiques et techniques dans les énergies renouvelables et les réseaux intelligents (stations décentralisées de production et distribution d'énergie solaire photovoltaïque et de biométhane pour véhicules hybrides, *etc.*) ;
20. Concevoir des véhicules utilitaires conçus de manière à répondre aux besoins des populations rurales, tout en prenant en considération les spécificités et les contraintes des routes et pistes rurales.
21. Accompagner les projets locaux d'innovation et de développement d'activités de proximité dans le transport rural, en apportant un soutien technique, réglementaire et financier ciblé, tout en renforçant les compétences des jeunes à travers des formations pratiques aux métiers du transport, de la maintenance des équipements et de la gestion des services de mobilité adaptés au contexte rural ;
22. Accélérer la digitalisation des services de transport et de mobilité, notamment pour la gestion des autorisations, le contrôle des véhicules, et le développement d'une offre de transport à la demande spécifiquement adaptée aux besoins et contraintes des territoires ruraux marocains.

Annexe

Annexe 1: Liste des membres de la commission chargée de la régionalisation avancée et du développement rural et territorial

Abdelmoumni Abdelmoula	Hassan Boubrik
Nouzha Alaoui	Abderrahim Ksiri
Driss Belfadla	Abderahmane Kandila
Abdelhai Bessa (Rapporteur du thème)	Ahmed Ouayach
Mohammed Dahmani	Lahcen Oulhaj
Mohamed Abdessadek Essaidi (Président)	Mina Rouchati (Rapporteuse)
Kamaleddine Faher	Hakima Himmich
Mohammed Fikrat	Abderahmane Zahi
Abdeltif Jouahri	Zahra Zaoui
Jamaa El Moatassim	Mustapha Khlaifa
Mustapha Benhamza	

- Liste des experts ayant accompagné la commission

Experts permanents au Conseil	Omar Benida Yasmina Doukkali
Expert permanent chargé de la traduction	Brahim Lassaoui

Annexe2 : Liste des acteurs auditionnés⁵⁹

Départements ministériel	- Ministère du Transport et de la Logistique - Ministère de l'Intérieur - Ministère de l'Équipement et de l'Eau - Ministère de l'Économie et des Finances - Ministère de l'Agriculture, de la Pêche Maritime, du Développement Rural et des Eaux et Forêts - Ministère de l'Éducation nationale, du Préscolaire et des Sports - Ministère de l'Aménagement du Territoire National, de l'Urbanisme, de l'Habitat et de la Politique de la Ville
Institutions publiques	- Caisse pour le Financement des Routes - Haut-commissariat au plan - Agence Nationale de Sécurité Routière (NARSA)
Organismes professionnels	- Fédération du Transport et de la Logistique
Collectivités territoriales	- Association des Régions du Maroc (ARM) - Association Marocaine des Présidents des Conseils des Préfectures et des Provinces (AMPCPP) - Association Marocaine des Présidents des Conseils Communaux (AMPCC) - Etablissement de coopération intercommunale "Essaouira Transport

⁵⁹ Classement selon la date des auditions

	- Société de développement MADERASATI, Témara.
Personnes ressources	- M. Hassan RAMOU, Consultant en aménagement et mobilité & professeur chercheur à l'Institut des études africaines /Université Mohammed V de Rabat - M. Mohamed HANZAZ, Professeur de l'enseignement supérieur à l'INAU - M. Abdeslam Dahman Saïdi , Président de l'Association Targa-Aide - Mr JAMAA El Moatassim, ex. Maire de Salé et membre du CESE.
Visite de terrain	- Province de Khémisset (rencontres avec : gouverneur, services déconcentrés, conseils des communes rurales et le conseil provincial, les professionnels et visite du Souk hebdomadaire - Jemaa Houderrane).