



Japan International Cooperation Agency



**EVALUATION DE L'INSTITUT DE FORMATION
AUX ENGINS ET A L'ENTRETIEN ROUTIER
AU
ROYAUME DU MAROC**

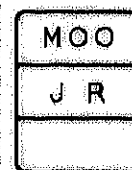
JICA LIBRARY



1207342 [5]

RAPPORT

(EDITION FINALE)



Maroc Développement

juin 2002

SOMMAIRE :

AVANT-PROPOS :

SITUATION DU PROJET :

I- ORGANISATION DE L'ETUDE D'EVALUATION :

- I.1 Objectif de l'étude d'évaluation :**
- I.2 Equipe chargée de l'étude :**
- I.3 Durée de l'étude :**
- I.4 Méthodologie pour la réalisation de l'étude :**

II- PRESENTATION DU PROJET :

II.1 Contexte du projet :

II.2 Organisation du projet initial :

- 1) Objectif du projet :**
- 2) Equipements et moyens didactiques :**
- 3) Moyens humains :**
- 4) Domaines de formation :**
- 5) Organisation de la formation :**

III- EVALUATION DU PROJET :

- III.1 Infrastructures :**
- III.2 Moyens matériels :**
- III.3 Moyens humains :**
- III.4 Organisation de la formation :**
- III.5 Régime :**
- III.6 Bilan de l'activité de l'IFEER :**

IV- RESULTATS DE L'EVALUATION :

- IV.1 Efficacité :**
- IV.2 Impact :**
- IV.3 Importance :**
- IV.4 Durabilité :**
- IV.5 Facteurs favorables :**
- IV.6 Facteurs défavorables :**
- IV.7 Conclusion :**



1207342 [5]

V- RECOMMANDATIONS ET LECONS RETENUES :

V.1 Recommandations :

V.1.1 : Pour le Royaume du Maroc :

V.1.2 : Pour la JICA :

V.2 Leçons retenues :

V.2.1 : Vis à vis de la situation du Royaume du Maroc :

V.2.2 : Gestion de l'IFEER :

AVANT-PROPOS :

La JICA (Agence de Coopération Internationale Japonaise) a confié à Maroc Développement, Société d'études techniques, Ingénieurs conseils, l'élaboration d'un rapport relatif à l'évaluation du projet de construction de l'Institut de Formation aux Engins et à l'Entretien Routier à Skhirat (IFEER – Skhirat).

L'IFEER a été créé dans le but de combler l'insuffisance relevée dans la formation des techniciens et la qualité du travail rendu et ce, dans le domaine de l'entretien et des travaux routiers.

En effet, le souci de disposer d'un réseau routier qui répond aux impératifs socio-économiques au Maroc, a suscité la DRCR à mettre en action une politique axée sur :

- la sauvegarde du patrimoine routier pour améliorer l'état des infrastructures routières existantes
- l'adaptation du réseau routier à l'évolution du trafic pour améliorer le niveau de service offert aux usagers ainsi qu'à la sécurité routière
- l'extension du réseau routier et améliorer la desserte du monde rural

L'interaction entre cette politique et les ressources humaines a fait appel de façon continue à plus de connaissance et exige des compétences constamment renouvelées.

A ce titre, les ressources humaines sont considérées comme étant un élément fondamental et stratégique pour la réussite des actions de la DRCR.

Dans ce sens, avec le concours de la JICA, la DRCR a réalisé l'Institut de Formation aux Engins et à l'Entretien Routier (IFEER) pour développer et valoriser le facteur humain d'une part, et améliorer les techniques et la gestion de l'entretien routier d'autre part par le biais de la formation continue et le perfectionnement.

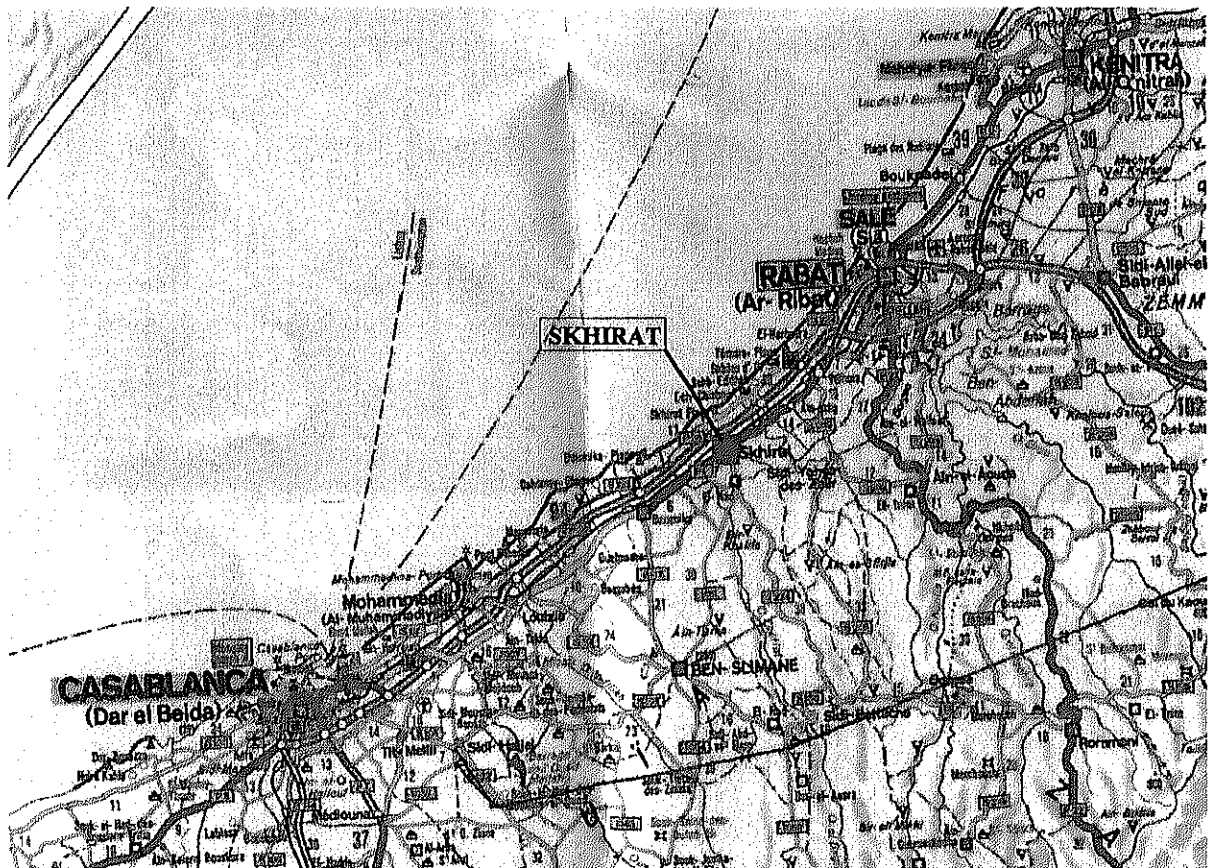
SITUATION DU PROJET :

L'Institut de Formation aux Engins et à l'Entretien Routier est construit à l'entrée nord de Skhirat, petite ville en pleine expansion, située à environ 25 Km au sud de Rabat capitale du Royaume du Maroc.

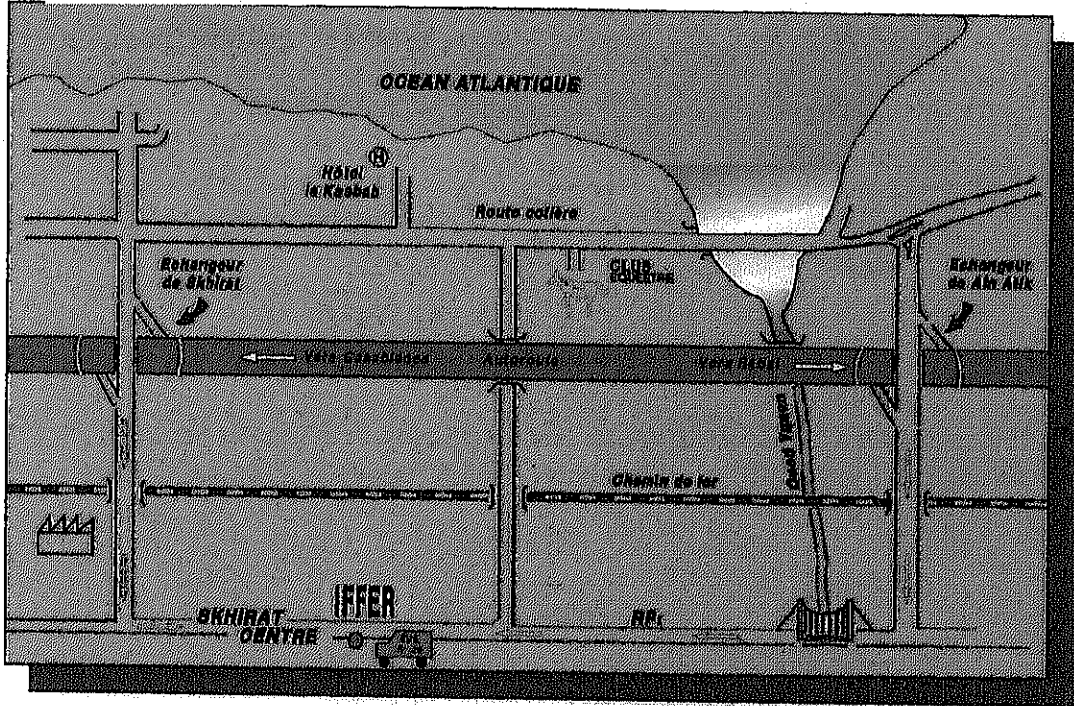
Sur le plan administratif, Skhirat est une municipalité relevant de l'autorité de la préfecture de Skhirat-Témara elle-même relevant de l'autorité de la Wilaya de Rabat.

L'accès à l'IFFER s'effectue par la route principale n°1 (RP1).

Situation géographique :



Plan de situation :



I- ORGANISATION DE L'ETUDE D'EVALUATION

I.1 Objectif de l'étude d'évaluation :

L'IFEER étant opérationnel depuis 1993, l'objectif principal de l'étude à réaliser par Maroc Développement consiste en son évaluation afin de définir sa situation actuelle et en tirer des conclusions.

I.2 Equipe chargée de l'étude :

L'équipe désignée pour la réalisation de l'étude d'évaluation se compose du personnel suivant :

M. M. LAMSAOURI
M. A. ZKIK
Mme R. AIT HSAIN

I.3 Durée de l'étude :

La durée de l'étude d'évaluation s'étend du 28 janvier 2002 au 8 mars 2002 ; Etant convenu que le document final à remettre à la JICA sera rédigé en langue française.

I.4 Méthodologie pour la réalisation de l'étude

La réalisation de l'étude d'évaluation sera effectuée sur la base des investigations suivantes :

- Collecte des de la documentation existante,
- Dépouillement et analyse de la documentation collectée,
- Entretiens avec les personnes concernées :
 - a) Directeur de l'IFEER
 - b) Les formateurs
 - c) Les responsables concernés à la Direction des routes
 - d) Les responsables concernés au Ministère de l'Equipement
 - e) Les stagiaires
 - f) Tous autres organismes ou personnes ayant bénéficié des services de l'IFEER

Une fois l'ensemble des données disponibles réuni, une synthèse aussi précise que possible sera établie et servira comme base principale pour entamer l'évaluation proprement dite de l'IFEER.

II- PRESENTATION DU PROJET

II.1 Contexte du projet :

➤ Etapes de réalisation du projet :

La réalisation du projet de l'IFEER est la résultante de la coopération Maroc-Japonaise.

L'accord de la réalisation de l'IFEER a été conclu entre le Ministère de l'Equiperment du Royaume du Maroc et l'Agence Japonaise de Coopération Internationale (J.I.C.A).

La concrétisation du projet est passée par les étapes suivantes :

- 1990 : Début des négociations entre la DRCR et La JICA
- 1991 : Etude du projet
- Janvier à décembre 1992 : Construction des bâtiments de l'IFEER
- Janvier à juin 1993 : Equipement et recrutement du personnel
- Juillet 1993 : Démarrage de la formation
- Avril 1992 à Avril 1997 : Coopération technique (envoi des experts japonais et formation des homologues marocains au japon
- Décembre 1995 : Autonomie financière de l'IFEER

➤ Financement du projet :

Le financement du projet a été réparti comme suit :

a) Partie Marocaine :

L'acquisition du terrain	: 1,8MD
La construction des logements et extensions	: 7,2MD
L'équipement de l'Administration et de l'Internat	: 1,8MD
Total	: 10,8MDH

b) Partie Japonaise :

La construction des bâtiments	: 54,0MD
Equipements pédagogiques	: 52,5MD
Total	: 106,5MDH

➤ **Distribution Spatiale du projet :**

L'IFEER s'étend sur une superficie de sept (7) hectares répartie comme suit :

- 5 ha : terrain d'opération des engins
- 1239m² : bâtiment administratif et salles de cours
- 1535 m² : ateliers et laboratoires
- 936 m² : abris des engins
- 2772 m² : hébergement et restauration
- 1950 m² : logements de fonction
- 11541 m² : terrain de sport, espace verts, parking.

➤ **Dépendance de l'IFEER :**

Quoique jouissant d'une autonomie financière, l'IFEER dépend sur le plan administratif de la Direction des Routes et de la Circulation Routière (DRCR). Son personnel jouit du statut des fonctionnaires de l'état et ses ressources financières sont soumises à la procédure administrative de contrôle des deniers publics.

II.2 Organisation du projet initial :

1) Objectif du projet :

L'objectif du projet IFEER vise à développer et valoriser le potentiel humain d'une part et améliorer les techniques et la gestion de l'entretien routier d'autre part par le biais de la formation continue et le perfectionnement.

2) Equipements et moyens didactiques :

a – Parc d'engins :

- 3 bulldozers
- 5 niveleuses
- 2 chargeurs à pneus
- 2 pelles hydrauliques sur chenille
- 1 compacteur sur pneus
- 2 compacteurs à cylindre lisse, vibrant
- 1 camion grue
- 2 camions à benne
- 1 porte engins
- 1 camion citerne

b – Matériel de laboratoire et de génie civil :

- Enregistreur automatique de l'essai C.B.R
- Enregistreur automatique de stabilité Marshall
- Appareils d'identification et de classification des sols
- Appareils pour les essais mécaniques : L.A, M.D.E.A,..
- Appareils pour les essais de bitumes
- Appareils topographiques
- Gravillonneur
- Répandeuse et bac à liants

c – Equipement des ateliers mécaniques :

- Banc d'essai moteur : puissance max 600 cv
- Banc d'essai universel des organes hydrauliques
- Banc d'essai des pompes d'injection
- Banc d'essai électrique
- Machine de démontage et remontage de chenilles
- Presses hydrauliques
- Appareils de diagnostic
- Outillage commun et spécifique
- Appareils métrologiques

d – Supports didactiques :

- Matériel audiovisuel (cassettes vidéo, dia-positifs, films)
- Maquette réelle : moteur, pompe d'injection, transmission
- Maquette échelle réduite : différents organes et systèmes
- Micro-ordinateur, logiciels de comptabilité
- Tables de dessin
- Bibliothèque : documentation technique et générale

3) Moyens humains :

Tous les formateurs, chacun dans son domaine, ont acquis une grande expérience dans le cadre du projet Maroco-Canadien au centre de Ain Borja à Casablanca, renforcée par une formation solide sur le terrain. En plus, la plupart de ces formateurs a suivi une formation pédagogique en France ainsi qu'un stage de perfectionnement au Japon. L'effectif du personnel se présente comme suit :

Corps formateurs :

- 4 Ingénieurs
- 13 formateurs
- 3 aide-formateurs
- 10 vacataires de la D.R.C.R

Personnel administratif :

- 13 personnes

4) Domaines de formation :

L'IEEFR intervient dans les 4 domaines de formation suivants :

- Entretien routier
- Gestion du matériel
- Mécanique des engins
- Conducteurs d'engins

5) Organisation de la formation :

Le système de formation est divisé en 4 sections :

- **Section Entretien Routier :**

- a) **Objectif :**

La section Entretien Routiers vise deux objectifs :

- Améliorer le niveau technique des travaux routiers
- Recycler et perfectionner le technicien afin qu'il puisse assurer les tâches suivantes :
 - Réparer efficacement toute dégradation de la route
 - Contrôler et suivre l'exécution des travaux routier
 - Gérer et organiser d'une manière optimale un chantier de génie civil

- b) **Durée et contenu de la formation :**

La formation est organisée sous deux formes :

- **Cycle normal :**

La durée de la formation est de deux mois au cours desquels les stagiaires reçoivent des cours théoriques et des travaux pratiques qui s'articulent autour des axes suivants :

- Rappel des connaissances de base
- Contrôle de la qualité des matériaux et des travaux
- Etude routière (Tracé, topographie, ..)
- Technique de réparation des dégradations de la route
- Evaluation économique des projets des Travaux Publics

- **Modules spécifiques :**

Généralement de courte durée (une semaine), les modules sont organisés autour d'un thème spécifique choisi par les stagiaires intéressés.

c) Groupe ciblé :

Les candidats ciblés par la formation Entretien Routier sont :

- les techniciens de génie civil
- les conducteurs et chef de chantier ayant le niveau de 7^{ème} AS plus une formation professionnelle.

d) Encadrement :

L'encadrement des stagiaires est assuré par :

- 1 Ingénieur en génie civil
- 3 Formateurs
- 6 Ingénieurs vacataires de la DRCR

• **Section Gestion du Matériel :**

a) Objectif :

L'objectif de la formation est d'assurer une disponibilité et une exploitation optimales du matériel de construction.

b) Durée et contenu de la formation :

La durée de la formation s'étale sur trois mois pour un cycle normal et sur quelques jours pour les modules spécifiques.

En plus d'un certain nombre de cours généraux (comptabilité, informatique, ..) la formation est principalement axée sur :

- l'organisation et la gestion de la maintenance du matériel
- le choix et le calcul de la productivité des engins
- la gestion des stocks des pièces de rechange.

c) Groupe ciblé :

Les candidats ciblés par cette formation sont :

- les responsables de la gestion d'un parc matériel
- les responsables du bureau technique de maintenance et les chefs d'atelier
- les chefs magasiniers

ayant le niveau de la 7^{ème} AS plus une formation professionnelle.

d) Encadrement :

L'encadrement des stagiaires est assuré par :

- 1 ingénieur
- 2 formateurs
- 4 ingénieurs vacataires

• **Section Mécanique des Engins :**

a) Objectif :

La section mécanique des engins dispense une formation très pratique permettant au mécanicien d'être en mesure d'établir un diagnostic correct et d'exécuter des réparations en respectant les consignes des constructeurs en toute sécurité.

b) Durée et contenu de la formation :

La formation est organisée en cycle normal d'une durée de trois mois et en modules spécifiques d'une durée allant d'une semaine à un mois. Cependant, après un tronc de cours commun, les stagiaires sont scindés en deux groupes :

- Groupe I : Spécialité hydraulique et train de roulement
- Groupe II : Spécialité moteur diesel et injection.

Les principaux cours portent sur :

- Diagnostic des pannes
- Utilisation des manuels et catalogues des constructeurs
- Réparation des différents types de moteurs (GM, Cummins, Komatsu, Caterpillar, ...)
- Systèmes et schémas électriques et hydrauliques
- Utilisation des bancs d'essai
- Métrologie, ..

c) Groupe ciblé

Les candidats ciblés par la formation mécanique des engins sont :

- les mécaniciens
- les aide-mécaniciens
- les électriciens

ayant le niveau de la 5^{ème} AS plus une formation professionnelle.

d) Encadrement :

L'encadrement des stagiaires est assuré par :

- 1 ingénieur
- 4 formateurs
- 2 aide-formateurs

• **Section Conducteurs d'Engins :**

a) Objectif :

La formation au sein de cette section permet aux stagiaires d'être capables d'exécuter un travail mécanisé de qualité en toute sécurité par la maîtrise et l'entretien rigoureux des engins.

b) Durée et contenu de la formation :

Deux types de formation sont enseignés aux stagiaires dans cette section :

- **Cycle normal :**

D'une durée de trois mois, la formation porte essentiellement sur l'entretien, la sécurité et l'opération de cinq types d'engins à savoir : Bulldozer, Chargeuse, Niveleuse, Pelle hydraulique et Compacteur. Au terme de leur stage, les stagiaires réalisent des travaux dans un chantier routier réel organisé par l'IFEER en collaboration avec les D.T.P et les communes qui le souhaitent.

- **Modules :**

Généralement d'une courte durée (1 à 4 semaines), la formation porte sur un thème spécifique de conduite ou d'entretien préventif.

c) Groupe ciblé :

Les candidats ciblés par la formation Conducteurs d'Engins sont :

- Conducteurs expérimentés (illettrés ou d'un bas niveau scolaire)
- Candidats ayant un niveau de la 5^{ème} AS plus 2 ans de formation à l'OFPPPT, dans un centre de qualification professionnelle ou équivalent

d) Encadrement :

L'encadrement des stagiaires est assuré par :

- 1 ingénieur
- 4 formateurs

III- EVALUATION DU PROJET :

L'évaluation finale du projet IFEER résultera de l'analyse des sujets suivants :

- Infrastructures
- Moyens matériels
- Moyens humains
- Organisation de la formation
- Bilan de l'activité de l'IFEER depuis sa création
- Perspectives prévisionnelles de l'IFEER

Dans l'analyse des sujets ci-avant énumérés, il sera aussi tenu compte des précisions issues des différentes interviews préalablement organisées.

III.1 Infrastructures :

A ce jour, l'IFEER dispose d'un espace d'une superficie de 7 hectares dont 2 hectares sont construits et 5 hectares servent de terrain d'opération aux engins.

Il est à noter que l'IFEER a, toutefois, fait l'objet d'extensions consistant en la construction du laboratoire et l'agrandissement de l'abri des engins en 1995.

III.2 Moyens matériels :

La nature des moyens matériels tels qu'énumérés dans le chapitre précédent répond parfaitement aux besoins pédagogiques et didactiques de la formation enseignée à l'IFEER.

Toutefois, les investigations menées sous formes d'entretiens avec les formateurs ont révélé parfois quelques carences ou insuffisances au niveau des moyens matériels.

Ces constats qui visent plutôt l'amélioration de la formation censée suivre de près l'évolution de la technologie sont relatés ci-après pour chacune des sections :

- Section Entretien Routier :

Dans cette section, les stagiaires sont appelés à assurer, entre autres tâches, la gestion et l'organisation, d'une manière optimale, d'un chantier de travaux routiers qui sont presque toujours accompagnés de travaux de génie civil (différents ouvrages en béton ou béton armé).

L'instauration d'un laboratoire spécialisé dans les bétons ne peut qu'apporter une plus-value dans la formation dispensée au sein de cette section.

- **Section mécanique :**

Les moyens matériels mis à disposition de cette section répondent parfaitement aux besoins pédagogiques et didactiques de la formation qui y est dispensée. Cependant, la possibilité de disposer d'une diversité de marques d'engins conjuguée à un équipement en outillage compatible (appareils de diagnostic électronique, ...) élargira le champs d'action des formateurs, état de fait qui se répercutera implicitement sur la formation en lui procurant un plus large éventail d'expression en qualité et en contenu.

- **Section gestion de matériel :**

La nature de la formation au sein de cette section ne nécessite pas un matériel particulier. Le matériel informatique installé à l'IFEER répond suffisamment aux besoins de la formation mais ceci n'empêche pas sa rénovation suivant l'évolution technologique.

- **Section opération (conduite des Engins) :**

Le matériel consacré à la formation au sein de cette section comprend une gamme complète et diversifiée d'engins toujours en bon état de fonctionnement mais assez vétuste.

L'introduction, dans la mesure du possible, d'engins de la nouvelle génération dotés de systèmes électroniques, serait d'un bon apport à une formation plus complète des stagiaires.

Il est à signaler à ce sujet, que des engins de la nouvelle génération ont déjà fait apparition dans les chantiers.

III.3 Moyens humains :

De solide formation technique et pédagogique, les formateurs, chacun dans son domaine, ont acquis une grande expérience dans la manipulation des moyens matériels et didactiques mis à leur disposition à l'IFEER.

Cependant, leur formation et leur expérience auraient été encore meilleures si des périodes de recyclage et de mise au courant des technologies nouvelles étaient organisées en leur faveur.

L'effectif du personnel de l'IFEER est donné dans l'organigramme suivant :

III.4 Organisation de la formation :

L'objectif de l'IFEER étant le recyclage et le perfectionnement du personnel de l'entretien routier provenant des secteurs public et privé ou des particuliers, la formation y est toujours organisée en quatre sections sans changement sur le nombre de formateurs permanents ni sur celui des vacataires.

Dans chacune des sections, la formation est dispensée en cycle normal sur une durée de 2 à 5 mois selon la spécialité et en cycle modulaire s'étalant sur quelques jours.

. Cycle normal :

Section	Admission-Insertion	Admission-recyclage	Durée du stage	Fréquence
Conduite des engins	5 AS + 2ans de formation professionnelle dans les établissements (OFPPT)	Personnel chargé de la conduite des engins	3 mois	3 fois/an
Mécanique des engins de travaux publics	5 AS + 2ans de formation professionnelle dans les établissements (OFPPT)	Personnel chargé de la maintenance	5 mois	2 fois/an
Gestion Du matériel	7 AS + 2ans de formation professionnelle dans les établissements (OFPPT)	-Chef de parc -Chef d'atelier -Chef de magasin	3 mois	3 fois/an
Entretien routier	7 AS + 2ans de formation professionnelle dans les établissements (OFPPT)	-Chef de brigade -Surveillant de chantier -Conducteur de travaux	2 mois	4 fois/an

. Cycle spécial :

Le cycle spécial concerne les modules de formation de courte durée (quelques jours) pour répondre aux besoins des utilisateurs dans la spécialité de leur choix.

Les conditions d'admission restent les mêmes que celles du cycle normal.

. Séminaires :

Dans le cadre d'une convention tripartite entre le Royaume du Maroc, la JICA et les pays africains francophones, l'IFEER organise des séminaires de formation en faveur des techniciens routiers de différents pays africains. La durée des séminaires s'étale sur presque un mois, au cours de laquelle est traité un thème parmi les 4 spécialités enseignées à l'IFEER.

La prise en charge des séminaristes est assurée à raison de 85 % par la JICA et 15 % par le Royaume du Maroc.

III.5 Régime :

Le régime instauré à l'IFEER est l'Internat, l'Externat ou la Demi-pension.

III.6 Bilan de l'activité de l'IFEER :

. Formation :

Depuis le démarrage de la formation en juillet 1993, le nombre de stagiaires formés au 31 décembre 2001 est de 1553 en cycle normal, ce qui correspond aux prévisions assignées à l'IFEER.

Par ailleurs, à la demande de la DRCR et de certains organismes privés et publics, chaque section a réalisé, en plus des cycles normaux, des formations de courtes durées appelées modules, allant d'une semaine à un mois, traitant des thèmes spécifiques. Le nombre de stagiaires formés au cours de ces modules est de 333.

Ainsi, le nombre total des stagiaires ayant subi une formation est de 1886.

. Adaptation des programmes et des durées de formation :

Dans le souci de mieux répondre aux besoins des utilisateurs, l'IFEER a été amené depuis sa création à adapter continuellement le contenu de son programme et les durées de formation. Ces changements ont été opérés en tenant compte des recommandations des conseils pédagogiques annuels, des services de logistique et matériel (SLM), des organismes publics et semi-publics et des lauréats eux-mêmes.

Aussi, après toutes ces tentatives d'ajustement et de réajustement des programmes et de leur durée, il s'est avéré que la meilleure formule est celle décrite plus avant.

. Formation productive :

En plus de la formation théorique et pratique dispensée dans les ateliers et le terrain d'opération de l'IFEER, la formation productive est privilégiée dès que l'occasion d'en profiter se présente. C'est pourquoi, la formation à l'IFEER est

fortement caractérisée par la réalisation de travaux réels sur des chantiers aussi, similaires à ceux rencontrés par les stagiaires dans leur lieu de travail.

En effet et à titre d'exemple, le staff des formateurs, avec la participation des stagiaires, a procédé à la réparation d'organes mécaniques appartenant à différents SLM et à l'exécution par le matériel de l'IFEER de travaux routiers dans des chantiers relevant des collectivités locales et des directions provinciales de l'équipement.

. Perspectives de l'IFEER :

Pour faire valoir son savoir-faire et ses compétences dans la formation dans le domaine de l'entretien et les travaux routiers, l'IFEER n'a pas manqué de se fixer des perspectives d'avenir en procédant à diverses investigations auprès de différents intervenants du secteur routier.

A cette fin, la DRCR, par le biais de l'IFEER, a pris part au salon international du matériel des travaux publics et carrières tenu à la foire de Casablanca en 1995. ce fut la première occasion qui s'est offerte à l'IFEER pour se faire connaître et nouer des relations avec des entreprises et particuliers du domaine.

A la fin de l'année 2000, l'IFEER a contracté une convention sous forme d'un marché cadre avec l'ODEP (Office de Développement et d'Equipement des Ports) pour la formation de 30 mécaniciens.

Actuellement, des négociations sont entamées avec les organismes énumérés ci-après en vue de réunir les conditions nécessaires et définir les modalités adéquates pour signer des conventions similaires à celle précédemment citée.

Organismes concernés :

- OFPPT : Office de la Formation Professionnelle et de la Promotion du Travail
- OCP : Office Chérifien des Phosphates
- ODEP : Offices d'Exploitation des Ports
- FNBTP : Fédération Nationale du Bâtiment et des Travaux Publics
- FEC : Fonds d'Equipement Communal

IV- RESULTATS DE L'EVALUATION :

IV.1 Efficience :

Le transfert de technologie nipponne par une équipe d'experts japonais hautement qualifiés, la solide formation et l'expérience des formateurs conjuguées au matériel diversifié et performant mis en place par le gouvernement du Japon font de l'IFEER un instrument efficace dans la formation continue et le recyclage des techniciens exerçant dans le domaine routier. La complémentarité entre les spécialités enseignées fait que tout intervenant dans les travaux routiers peut disposer d'une équipe complète et homogène donc efficace.

Le manque à combler dans l'entretien et la construction des routes et pistes à travers le pays, nécessitant un personnel qualifié accentue encore plus l'importance de l'IFEER.

IV.2 Impact :

La formation assurée par l'IFEER est une formation qui se veut opérationnelle pour une optimisation des ressources. Dirigée par une équipe de formateurs hautement qualifiés, ayant des acquis techniques auprès d'experts japonais et suivis un programme de formation dirigé par la JICA au Japon ou dans un pays tiers, la formation développe chez le technicien son esprit de responsabilité et sa confiance en ses capacités, faisant de lui un élément capable d'exploiter au maximum un matériel en le rendant disponible en tout moment.

Et par voie de conséquence, il en découle une longévité de vie du matériel, un gain de temps et une meilleure qualité du travail rendu.

Les techniciens formés à l'IFEER ont tout contribué, d'une manière ou d'une manière générale, à l'amélioration de l'infrastructure routière du royaume du Maroc, notamment à l'aménagement des pistes rurales et routes, ainsi qu'à la construction des autoroutes.

En offrant une formation de haute qualité, l'IFEER atteint l'objectif prioritaire escompté : « améliorer le fonctionnement des réseaux routier à l'intérieur du Maroc ».

IV.3 Objectif global :

L'IFEER se caractérise par le fait qu'il est l'unique Institut à l'échelle nationale et africaine en matière de conduite, réparation et gestion des engins de travaux publics.

Après 9 années d'existence, l'IFEER est devenu un outil de formation indispensable pour la DRCR, son principal partenaire à l'heure actuelle. Il a pu former 75% environ des ses agents intervenant dans l'entretien et les travaux routiers et quelques agents d'autres organismes.

IV.4 Durabilité :

Après les neuf années de son existence, depuis sa création en 1993 à ce jour, l'IFEER, unique institut en son genre, s'est forgé une grande expérience dans la formation continue et le recyclage des agents intervenant dans l'entretien et les travaux routiers.

La pérennité de l'IFEER est tributaire de son ouverture vers d'autres organismes publics ou privés intervenant dans les travaux publics, vers les particuliers et pourquoi pas les autres pays africains.

Conscient du rôle qu'il joue et afin de préserver sa longévité, l'IFEER a décidé d'utiliser tous les moyens d'information pour faire connaître davantage l'institut afin de drainer, à l'avenir, le maximum de stagiaires du secteur publics et privés et amplifier le nombre de ses lauréats.

Dans cette optique, la direction de l'IFEER a entamé une série d'entretiens avec divers organismes et entreprises en vue de les sensibiliser sur la formation qui y est assurée et de les intéresser.

Ainsi, un reportage sur l'IFEER réalisé par la deuxième chaîne de télévision 2M fut diffusé le dimanche 17 février 2002 dans la soirée pour initier le grand public sur les activités de l'IFEER.

IV.5 Facteurs favorables :

Parmi les facteurs favorables on peut citer pour l'essentiel :

- . Situation géographique à proximité de la capitale
- . Infrastructures compatibles avec l'esprit de la formation
- . Responsables de sections et formateurs de formation et expérience de grande valeur
- . Moyens pédagogiques et didactiques très performants
- . Unicité de l'IFEER dans son genre dans toute l'Afrique
- . Spécialités enseignées visant un secteur porteur
- . Nécessité de formation continue, de recyclage et perfectionnement des agents intervenant dans le domaine des travaux publics
- . Ouverture vers les secteurs publics et privés ainsi que les particuliers intéressés.

IV.6 Facteurs défavorables :

En réalité, les facteurs qui paraissent défavorables à l'heure actuelle et qui sont énumérés ci-après, peuvent être mis à contribution en faveur de l'IFEER à l'avenir en y remédiant graduellement et selon les possibilités qui s'offrent :

- . Insuffisance sur le plan marketing : l'IFEER n'est pas suffisamment connu,
- . Manque de formation continue et recyclage des formateurs,
- . Insuffisance dans la diversité des marques d'engins,
- . Durée de la formation en cycle normal : Certains organismes sont contrariés par l'absence prolongée de leurs agents,
- . Coût de la formation jugé élevé, particulièrement par une certaine catégorie du secteur privée et par les particuliers
- . Formation presque monopolisée pour les agents de la Direction des Routes et de la circulation routière.

IV.7 Conclusion :

Son unicité dans le domaine de l'entretien et les travaux routiers, la qualité de la formation qui y est dispensée, la compétence et l'expérience des formateurs et le matériel pédagogique et didactique mis en place, sont autant de facteurs positifs qui plaident en faveur de l'IFEER.

Depuis sa création en 1993 et tenant compte de la nature spécifique de l'objectif qui lui a été assigné traitant la formation continue et le recyclage par le transfert de la technologie au personnel de la DRCR intervenant dans l'entretien et les

travaux routiers, l'IFEER s'est imposé en tant qu'outil de formation indispensable pour la DRCC.

L'évaluation de la situation actuelle de l'IFEER aboutit aux conclusions suivantes :

- **Moyens matériels :**

Avec les mêmes moyens pédagogiques et didactiques mis à disposition depuis sa création, l'IFEER a pu maintenir, voir même améliorer au fil des années, la qualité de la formation qui y est dispensée grâce à la volonté de sa direction soutenue par une équipe de formateurs expérimentés et de grande qualification.

- **Stratégie de l'IFEER :**

La stratégie appliquée à l'IFEER s'appuie sur deux systèmes de formation qui lui sont propres :

- Une formation continue en cycle normal
- Une formation restreinte en modules

Pour le premier comme pour le second système, la pratique dans la formation l'emporte sur la théorie avec une proportion de 70% du temps.

- **Stagiaires ciblés :**

Jusqu'à l'heure actuelle, la formation dispensée à l'IFEER a été orientée presque exclusivement vers les techniciens relevant de la DRCC ; l'effectif des stagiaires provenant d'autres organismes publics ou du secteur privé est pratiquement insignifiant en comparaison au nombre total des lauréats formés à l'IFEER.

Cette disproportion dans l'équilibre des effectifs des stagiaires risquerait d'être un handicap sérieux quant à l'avenir de l'IFEER si des mesures à même de remédier à cet état de fait n'étaient pas adoptées à court terme.

- **Evolution technologique :**

Sur le plan technologique, la formation à l'IFEER n'a pratiquement pas évolué à cause de la stagnation du matériel pédagogique et didactique mis en place, particulièrement en ce qui concerne la mécanique et la conduite des engins ainsi que la formation continue et le recyclage des formateurs.

- **Impact social :**

La formation reçue à l'IFEER n'apporte aucune amélioration ou changement à la situation sociale des lauréats de l'Administration publique. En revanche, elle leur est d'un apport appréciable en ce qui concerne l'aspect compétence professionnelle.

Par contre, les lauréats ne relevant pas de l'Administration publique, bénéficient de meilleures dispositions et motivations pour l'amélioration de leur situation sociale ou, à défaut, l'octroi d'un emploi.

- **Aspect institutionnel :**

L'IFEER relève de l'autorité administrative de la DRCR. Il est considéré au même titre qu'un Service d'Etat Géré d'une Manière Autonome (SEGMA). Son personnel administratif et technique est pris en charge par la DRCR en tant que fonctionnaires d'Etat.

Son autonomie réside dans la prise de décision, l'organisation et la gestion de la formation ainsi que les travaux d'entretien des locaux et du matériel.

- **Ressources de l'IFEER :**

L'unique ressource financière de l'IFEER provient de la rémunération de la formation qui y est dispensée. Le total de ce revenu représente le budget annuel réservé exclusivement aux prestations internes suivantes :

- Travaux d'entretien des bâtiments,
- Entretien du matériel didactique et des engins,
- Achat de carburant,
- Prise en charge des stagiaires internes,
- Paie du personnel de peine.

V- RECOMMANDATIONS ET LEÇONS RETENUES :

V.1 Recommandations :

V.1.1 : Pour le Royaume du Maroc :

Unique en son genre et confirmé comme outil de formation indispensable dans le domaine de l'entretien et les travaux routiers, l'IFEER mérite un intérêt particulier de la part de la DRCR. Cet intérêt devra se traduire par l'entreprise de certaines actions à même de garantir son avenir et faire de lui une institution connue et reconnue au service de tous les intervenants dans l'entretien et les travaux routiers.

A ce titre, les recommandations suivantes sont à considérer :

- Faire mieux connaître l'IFEER à l'échelon national et continental en usant par tous les moyens d'information,
- Organiser des campagnes d'information pour mieux transmettre l'intérêt de la formation et sa répercussion sur les travaux rendus sur le plan qualité/coût,
- Formation continue et recyclage des formateurs en conséquence de l'évolution de la technologie,

- Renforcer le matériel pédagogique et didactique par un matériel compatible avec le renouveau technologique, ce qui permettra d'envisager la programmation de modules de formation au profit d'anciens lauréats de l'IFEER
- Intéresser d'autres organismes publics ou privés pour former leur personnel intervenant dans l'entretien et les travaux routiers ainsi que les particuliers,
- Contracter des conventions avec des centres de formation de l'OFPPT, particulièrement en mécanique, pour former des mécaniciens spécialisés en engins des travaux publics,
- Sanctionner la formation par un diplôme reconnu en ce qui concerne les sections : Mécanique, Gestion et Entretien routier et par un permis de conduire spécial pour la section Conduite des Engins.

V.1.2 : Pour la JICA :

La JICA, partenaire à part entière dans la création de l'IFEER, est, par conséquent, toujours concernée par le devenir de ce dernier. Son intervention en faveur de l'IFEER peut se traduire par les actions suivantes :

- Assurer un suivi périodique de l'activité de l'IFEER par des visites sur les lieux,
- Inviter la direction de l'IFEER à présenter un rapport d'activité en fin de chaque année en y insérant les carences et les besoins ressentis par l'IFEER,
- Inciter et encourager les pays africains francophones à profiter de la compétence de l'IFEER en y envoyant des stagiaires

V.2 Leçons retenues :

V.2.1 : Vis à vis de la situation du Royaume du Maroc :

L'évaluation de l'IFEER a permis de constater que sa raison d'être est, à juste titre, justifiée dans la mesure où il a comblé le besoin en formation de qualité, orientée vers le domaine spécifique de l'entretien et les travaux routiers, dont souffrait le Maroc.

Par le biais de l'IFEER, le Maroc se trouve, désormais, outillé pour recevoir et gérer avantagement le transfert technologique, d'abord de l'Etat du Japon, ensuite de tout autre Etat disposant d'une technologie de pointe dans le domaine des engins, de l'entretien et les travaux routiers.

Par l'existence de l'IFEER et son unicité dans son genre, le Maroc peut envisager une formation continue au profit des secteurs publics et privés nationaux comme il peut en faire profiter les pays africains francophones en particulier. Pour ce dernier point, il suffit d'adopter, avec le soutien de la JICA, une stratégie destinée à faire mieux connaître l'IFEER dans les milieux africains intervenant dans l'entretien et les travaux routiers.

Par ailleurs, au niveau national, la culture de la formation continue se développe de plus en plus chez les intervenants dans l'entretien et les travaux routiers. L'incidence de la formation est ressentie dans la maîtrise professionnelle du personnel formé qui se manifeste dans :

- L'amélioration du rendement,
- L'amélioration de la qualité du travail rendu,
- La disponibilité de l'engin en tout moment,
- La longévité de l'engin.

Il en découle un gain économique et financier notoire.

D'autre part, sur le plan social, la formation spécialisée reçue à l'IFEER, peut contribuer à la facilité d'insertion des candidats libres.

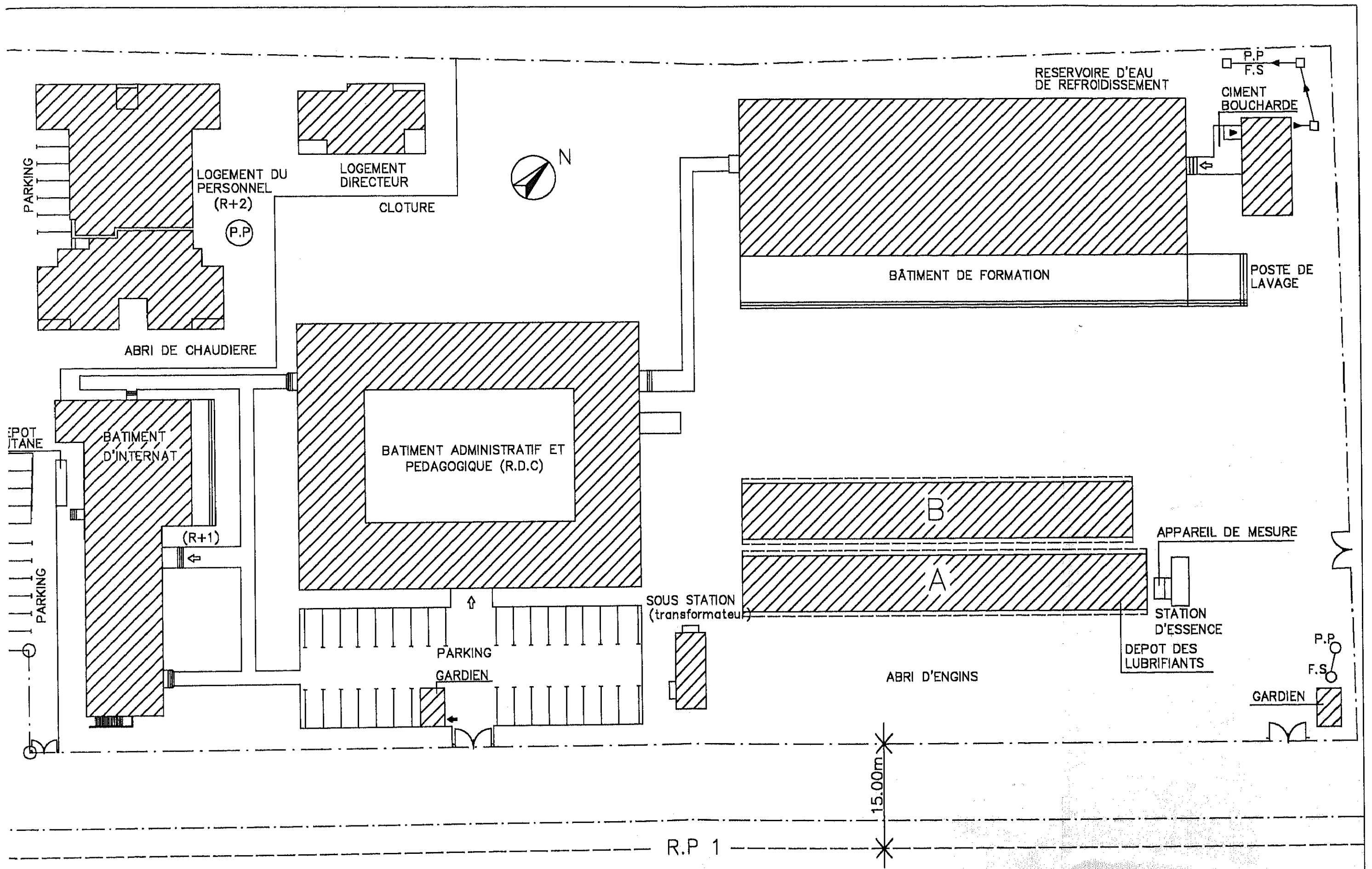
V.2.2 : Gestion de l'IFEER :

La gestion de l'IFEER n'a connu, ni subi aucun changement depuis sa création ; l'administration de tutelle étant toujours la DRCR.

L'organigramme donné plus avant est resté inchangé.

Liste des personnes interviewées :

M. DARKAOUI	Directeur de l'IFEER
M. HARIM	Responsable de la section mécanique
M. HINANI	Formateur section mécanique
M. HABCHI	Formateur section mécanique
M. MQADMI	Responsable des sections entretien routier et gestion
M. EL ATTAR	Formateur entretien routier
M. SAADI	Responsable section opération
M. HADRAMI	Formateurs section opération
M. CHAABI	Formateurs section opération
M. HANAFI	Formateurs section opération
Mme ESSIRAJ	Chef du Bureau des Affaires du personnel et Gestion SLM/Rabat
Mme ABIZA	Responsable de la formation à la Direction Régionale de l'Equipeement de Rabat
M. BENHAMOU	Chef du Service de l'Administration Générale. Responsable de la formation continue au niveau régional
M. OURAHOU	Chef de la Division des Ressources Humaines à la DRCR
M. EL BOUZIDI	Chef de Service des Ressources Humaines à la DRCR
M. AKHIYAT	Directeur des Projets au FEC (Fonds d'Equipeement Communal)



INSTITUT DE FORMATION AUX ENGIN
 ET A L'ENTRETIEN ROUTIER / SKHIRAT

PLAN DE MASSE ECH: 1/500

