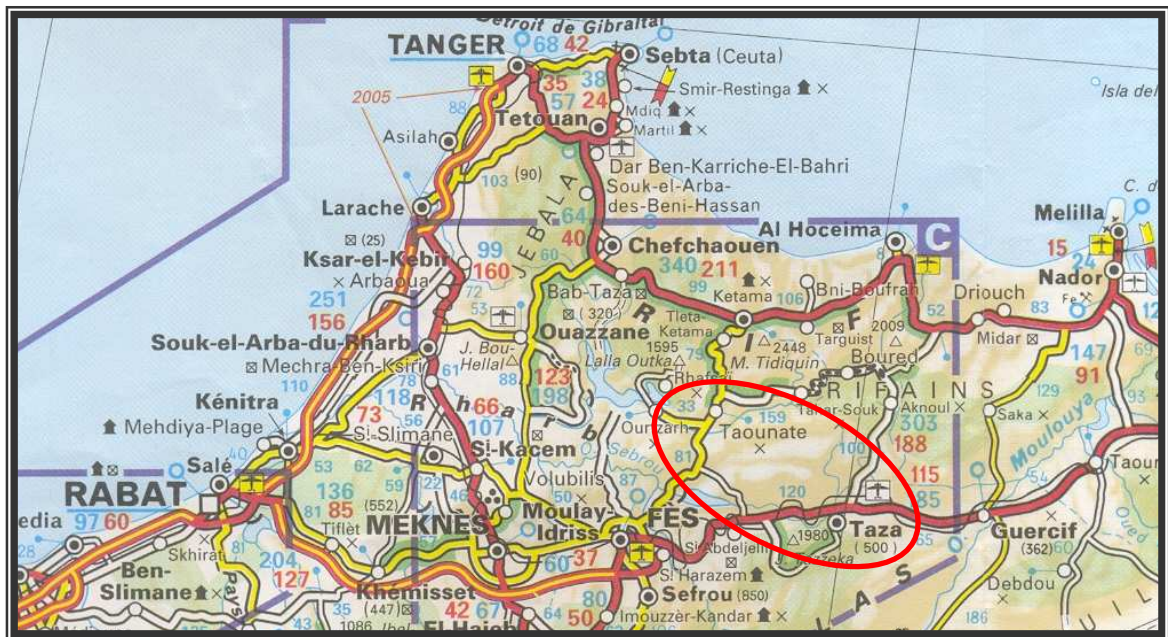


ROYAUME DU MAROC



*Communication pour le 8^{ème} Congrès National de la Route
sous le thème :*

ETUDE D'IMPACT SOCIO-ECONOMIQUE DES ROUTES RURALES DANS LES REGIONS DU NORD DU ROYAUME

*Proposée par : Abdelghani MOUSTAID,
Chef de projet au pôle Transport à CID*

1. PREAMBULE

La construction des routes rurales a pour finalité de faciliter l'accès routier en milieu rural et de doter les zones enclavées d'une infrastructure routière à un niveau permettant d'assurer la desserte permanente de ces zones avec des coûts d'usage réduits et de contribuer à l'amélioration des conditions de vie en milieu rural, notamment par la mise en place d'infrastructures de base.

Conscient de l'importance structurelle de ces infrastructures de base dans l'amélioration des conditions de vie des populations rurales, le Ministère de l'Equipement et des Transports a lancé depuis 1995 une politique volontariste de construction de routes rurales dans le cadre d'un programme ambitieux baptisé PNRR1 qui a porté sur un linéaire de 11236 Km.

Avec l'achèvement du PNRR1 en 2005 et au vu des grands besoins de désenclavement encore fortement ressentis dans plusieurs provinces du pays, le Maroc a décidé de poursuivre l'effort de désenclavement du monde rural.

C'est ainsi que le Ministère de l'Equipement et du Transport a initié et lancé à partir de 2005 le deuxième Programme National de Routes Rurales (PNRR2) qui constitue une suite logique et une continuité du PNRR1(réalisé entre 1995 et 2005).

Le PNRR2 prévoit la réhabilitation de 15500 Km de pistes rurales pour un budget global qui dépasse les 12 Milliards de dirhams.

Eu égard de l'effort financier important consenti par les pouvoirs publics dans le cadre du PNRR, il est utile :

- d'apprécier les effets des projets de routes rurales sur les plans économiques, sociaux et environnementaux ;
- d'évaluer les impacts sur les conditions de vie de la population rurale directement imputés aux projets routiers du PNRR.

C'est à ce titre que la l'Agence pour la Promotion et le Développement du Nord (APDN) et la Direction des Routes ont initié une étude d'évaluation visant à quantifier les effets socio-économiques des routes rurales réhabilitées dans les régions du Nord du Royaume.

2. DEMARCHE

L'analyse des impacts des projets de développement socio-économique nécessite la mise en place d'une batterie d'indicateurs dont l'évolution (comparaison entre l'état avec projet et l'état de référence) permet de suivre les effets des projets aux niveaux économiques, agricoles, sociaux et environnementaux. Les impacts attendus de la construction et de l'aménagement des routes rurales après leur mise en service concernent quatre volets :

- impact sur l'infrastructure et le service de transport ;
- impact sur l'économie agricole ;
- impact sur l'accès aux services socio-éducatifs;
- impact économique;

La méthodologie suivie consiste à quantifier les effets dus au projet par la mesure de la variation des indicateurs socio-économiques entre l'état de référence (ou état zéro) et l'état actuel après la construction de la route.

La mesure de cette variation s'opère à deux niveaux :

- **Avant et après le projet** : en analysant, au niveau de la route réhabilitée, la variation des indicateurs entre l'état de référence (avant construction) et l'état actuel après réalisation du projet.
- **Avec et sans projet** : en mesurant la variation des indicateurs socio-économiques sur une zone témoin n'ayant pas bénéficié du projet.

La comparaison de ces deux variations permet d'identifier les effets socio-économiques réels dus à la construction des routes rurales.

A ce titre, l'étude a été réalisée en deux étapes :

- Etape 1, réalisée en 2002, consistant à mesurer l'état de référence avant la construction des routes (établissement des indicateurs des routes et de leurs pistes témoins en 2002) ;
- Etape 2, réalisée en 2009, pour mesurer la situation actuelle après la construction des routes rurales (établissement des indicateurs des routes et de leurs pistes témoins en 2009).

3. LES INDICATEURS DE SUIVI

La liste exhaustive des indicateurs pertinents susceptibles de quantifier les effets et les impacts socio-économiques des routes rurales sont :

❖ **Les indicateurs de l'économie agricole :**

- Evolution des surfaces agricoles ;
- Evolution du cheptel (ovins, bovins, caprins) ;
- Evolution des rendements ;

❖ **Les indicateurs socio-éducatifs ;**

Education

- Nombre d'inscrits ;
- Taux de scolarisation (total et des filles);

❖ **Les indicateurs économiques ;**

Type d'activité

- Nombre d'employés dans l'artisanat ;
- Nombre d'employés dans le commerce ;

Revenus - consommation et prix

- Revenu mensuel moyen par habitant ;
- Consommation moyenne par habitant ;
- Prix moyen des produits de base (sucre, huile, thé, & gaz).

❖ **Les indicateurs de l'infrastructure et du service de transport ;**

- Evolution du trafic total (jour normal et jour de souk) ;
- Evolution du nombre des VP et des VTR ;
- Réduction du coût du transport des marchandises,
- Réduction des durées de coupure de la route.

4. PRESENTATION DES ROUTES CONSIDEREES ET DE LEURS PISTES TEMOINS

4.1. ROUTES CONSTRUITES

La liste des routes à étudier telles que définies dans l'état zéro est illustrée ci-après :

4.1.1. Province de Taounate

- ❑ La RP 5326 reliant Kariat Ba Mohamed à M'kanssa sur 25 Km ;
- ❑ La RP 5321 reliant Aïn LGdah (oulad aêgel) à Bsabssa sur 17 Km ;
- ❑ La RP 5330 reliant Oulade daoud à Bouarouss sur 15 Km ;

4.1.2. Province de Taza

- ❑ La RP 5408 reliant Mizguitem à Saka sur 35 Km ;
- ❑ La RP 5411 reliant Bab Boudir à Sidi Brahim sur 25 Km ;

4.2. PISTES TEMOINS

La liste des pistes témoins retenues est la suivante

4.2.1. Province de Taounate

- ❑ La route NC reliant la RN8 à Ras El Ouad sur 20 Km [RP5326] ;
- ❑ La route NC reliant Bouchabel à jbabara 18 Km [RP5321] ;
- ❑ La route NC reliant Ghiaba à Zakrita sur 14 Km [RP5330] ;

4.2.2. Province de Taza

- ❑ La RP5421 reliant El Gouzate et Taifa [RP5408] ;
- ❑ La RP5436 reliant Maghraoua à Sidi Brahim [RP5411].

Il est à rappeler à ce sujet, que dans un souci de pertinence, le choix des pistes témoins a obéi aux deux règles suivantes :

- ❑ La piste témoin évolue à proximité de la route à étudier pour s'inscrire dans le même contexte socio-économique,
- ❑ La piste témoin dispose de caractéristiques physiques similaires à celles de la piste témoin (relief, longueur, trafic, climat et nombre de douars desservis).

5. RESULTATS ET CONCLUSION

La réalisation du Programme National des Routes Rurales a un impact considérable sur le développement du monde rural.

Ainsi et au delà de sa simple vocation de désenclaver la population rurale située dans les zones d'influence des routes réhabilitées, la construction des routes inscrites :

- ❑ contribue au développement de l'activité agricole qui est le principal moteur économique en milieu rural, notamment en encourageant le transport des produits agricoles vers les débauchés commerciaux (souks) et en facilitant l'accès aux engins agricoles, aux engrais et aux semences sélectionnées, et aux service de vulgarisation et s'assistance technique du Ministère de l'agriculture ;
- ❑ amorce l'émergence et le développement des autres activités économiques tels que le commerce, l'artisanat et le tourisme ;
- ❑ améliore les revenus et les conditions de vie des population ;
- ❑ incite à la fréquentation des différents équipements administratifs et sociaux éducatifs (centre de santé, écoles, etc ...) par l'amélioration des conditions de circulation (durée et coût du trajet) ;
- ❑ contribue à l'amélioration du service de transport, par la diminution des coûts d'usage de la route et par la suppression des points de coupure ;
- ❑ favorise la diminution des prix des produits de base grâce à un meilleur accès aux souks.

L'évaluation rétrospective des projets des routes rurales réhabilitées dans le cadre de ce programme au niveau des provinces de Taounate et de Taza nous permet d'affirmer que la construction des routes a un impact positif dans les domaines suivants :

5.1. INFRASTRUCTURES ET SERVICES DE TRANSPORT :

La qualité des aménagements ont propulsé la circulation des usagers :

- Les trafics journaliers ont été multiplié en moyenne par 3 grace à la réhabilitaion des routes : Le TMJ a ainsi augmenté en moyenne de 250% en jour normaux, et de 350% en journées de souk ;
- L'évolution du nombre de voitures particulières a été multiplié par neuf (9).

Les usagers de ces routes ont gagné du temps et de l'argent :

- Le coût de transport des marchandises a diminué en moyenne de 41% : passant de de 5 à 2,94 Dh/T/Km;
- Les durées de coupure de la cirulation ont diminué d'environ 81% passant de 39jour/an à 7jour/an en moyenne.

5.2. EDUCATION

La fréquentation des écoles par les bénéficiaires des routes a fortement augmenté :

- Le nombre d'inscrits dans les écoles a augmenté de 30 points en moyenne (32% d'évolution pour les routes et seulement 2% pour les pistes témoins). L'évolution du nombre d'inscrits a ainsi été multipliée par 16 ;
- Le taux de scolarisation des enfants en âge de scolarisation a gagné en moyenne 13 points (passant de + 7% à +20%) grace à la réhabilitation des routes. L'évolution de ce taux a ainsi été multipliée par 3 ;
- L'évolution du pourcentage des filles dans les écoles a augmenté de 13 points grace à la construction des routes. (passant de + 14 % à + 27%) ;

5.3. AGRICULTURE

Les projets routiers ont transformé l'économie agricole dans les zones desservies :

- L'évolution des surface cultivées de céréales a enregistré une impulsion de l'ordre de 27 points (passant de +2% à +29%). (soit un rapport multiplicatif de 14) ;
- De même l'évolution des surfaces des fourrages a été 12 fois supérieure sur les routes construites que sur les pistes témoins. (+35% contre +3%) ;
- L'évolution des surfaces mécanisées a été multipliée par 2.5 (+79% contre +32%) ;
- L'évolution de la quantité d'engrais et de semences a été multipliée par trois (+57% contre + 19%) ;
- L'évolution des rendements des céréales a été multipliée par 6 (passant de +7% à +42%) ;
- L'augmentation du cheptel a été 6 fois plus importante sur les routes construites que sur les pistes témoins (+17% contre + 2.33%).

5.4. TYPE D'ACTIVITES

Les routes ont contribué à l'amélioration des conditions de vie des populations concernées et à la diversification de leurs activités :

- Le nombre d'artisans a nettement augmenté sur les zones d'influence des routes construites (+98 personnes, soit + 400%) que dans celles des pistes témoins (+6 personnes, soit + 8%) ;
- De même, le nombre de commerçants a augmenté deux fois plus vite sur les routes construites que sur les pistes témoins (+181% contre +85%) ;

5.5. REVENUS, CONSOMMATION ET PRIX

Les prix des produits de base ont diminué, et les revenus ont augmenté après la construction des routes rurales :

- Le revenu moyen mensuel par habitant a augmenté de 80 Dh pour les routes construites contre 56 Dh pour les pistes témoins. L'évolution nette de ce revenu a gagné ainsi 7 points grâce à la construction des routes (passant de +18% à +25%), soit une amélioration de l'ordre de 38%.
- De même, la consommation mensuelle par habitant a augmenté de 57 Dh pour les routes construites contre 36 Dh pour les pistes témoins. L'évolution nette de cette consommation a gagné ainsi 7 points grâce à la construction des routes (passant de +21% à +28%), soit une amélioration d'environ 33%.
- Les produits de base sont globalement moins chers de 10 à 15% entre les situations avec et sans projet;