

# LES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT ROUTIER ET LE DEVELOPPEMENT HUMAIN

Par Mme Houria RHACHIM / DRCR

## Introduction

D'après le rapport général des « 50 ans de développement humain et perspectives 2025 », quatre millions de Marocains vivent en dessous du seuil de pauvreté dont trois millions dans les campagnes, ce qui fait de la pauvreté au Maroc un phénomène largement rural.

Un Marocain sur quatre est pauvre dans les zones rurales, alors qu'en milieu urbain une personne sur dix l'est.

Selon ce même rapport, la pauvreté touche spécialement les femmes, les enfants et les populations aux besoins.<sup>1</sup>

En matière de développement des communautés, l'Initiative Nationale pour le Développement Humain (INDH) constitue au niveau mondial, un chantier modèle, novateur et ambitieux.

Pour atteindre ses objectifs l'INDH emprunte parallèlement deux chemins :

Le premier, orienté vers l'accroissement de l'habilité de la femme et de l'homme à la création de la richesse, en renforçant leurs capacités et en favorisant le développement à leur profit d'activités adaptées à leurs savoir et savoir-faire et conforme aux spécificités de leur région.

Ce cheminement mènerait à réduire de manière significative la pauvreté, l'exclusion, la précarité par la promotion d'activités génératrices de revenus.

Le second vise le soutien à l'accès aux services sociaux et infrastructures de base, en renforçant les services de l'Etat et des collectivités locales, améliorant ainsi les conditions de vie et de bien-être de la population.

Un « développement humain » effectif signifierait que des processus ont été effectivement mis en œuvre pour que les ruraux bénéficient d'emplois et de revenus suffisants, pour qu'ils puissent assurer l'alimentation et la subsistance décente de leurs familles, qu'ils aient accès à la santé et à l'éducation, qu'ils puissent vivre dans un environnement non dégradé et qu'ils puissent élargir leurs possibilités de choix, sans exclusion. De tels résultats ne peuvent pas être atteints sans le soutien d'une politique encore plus soucieuse de l'intérêt collectif et de la demande sociale des populations.<sup>2 (2)</sup>

Toutes les composantes de la société sont invitées à participer à la réalisation de ce grand chantier et à leur tête le gouvernement.

Or, ces progrès ne peuvent être réalisés que grâce à une conjugaison des efforts de toutes les composantes de la société. Le rôle de l'Etat réside plutôt dans l'instauration d'un climat social, économique et politique propice à de tels progrès.

Une des priorités du Maroc, notée dans sa stratégie 2020 de développement rural, est d'améliorer les conditions de vie de la population rurale en augmentant son accès aux infrastructures de base et aux services sociaux. Cette politique inclut la réduction des écarts en matière d'accessibilité entre les provinces les moins bien desservies et celles les mieux desservies.

---

<sup>1</sup> INDH; [www.maroc.ma](http://www.maroc.ma)

<sup>2</sup> Stratégie 2020 de développement rural, 1999, conseil général du développement agricole

Afin d'élaborer une telle stratégie, le gouvernement s'est engagé à la mise en place de programmes de développement rural ainsi que les moyens nécessaires pour augmenter le rythme de réalisation des équipements de base afin de mener des politiques de proximité répondant aux soucis et besoins urgents des citoyens.

Vers le milieu des années 1990, le gouvernement a lancé au bénéfice du monde rural d'importants programmes nationaux d'infrastructures et d'équipement en l'occurrence, le Programme des Priorités Sociales (BAJ1), le Programme d'Électrification Rurale Groupée (PERG), le Programme National des Routes Rurales (PNRR), et enfin, le Programme d'Alimentation Groupée en Eau Potable Rural (PAGER). Focalisés sur les provinces les plus pauvres et dont le coût s'élève à des centaines de Milliards de dirhams.

C'est ainsi que le Ministère de l'Équipement et du Transport (MET) a lancé en 1995, le premier programme national de routes rurales (PNRR-I) (1995-2005). Et, au vu des résultats notables et des impacts socio- économiques tangibles de ce programme, le MET a lancé un deuxième programme (PNRR-II) à partir de l'année 2005 pour constituer un prolongement des efforts consentis pour le désenclavement et permettre à la majorité de la population rurale à l'horizon de 2015 d'avoir un accès aux réseaux routiers nationaux.

Donc, l'infrastructure routière est d'une importance primordiale dans la chaîne des transports que ce soit en milieu rural ou urbain, elle joue de toute évidence un rôle moteur dans l'activité économique et sociale du pays et contribue fortement à son développement.

D'autre part, les routes rurales sont destinées à assurer une desserte en profondeur du pays, un désenclavement des populations pour leur permettre d'accéder au reste du réseau et par là à la vie économique du pays. Elles constituent une ossature fondamentale pour le désenclavement économique et social de la zone desservie et facilitent la création d'autres projets sociaux.

Evoluant dans un nouveau contexte de développement politique, économique et social ; les Infrastructures de Transport Routier et le Développement Humain soulèvent des interrogations et des problématiques nouvelles.

- De quelle manière les Infrastructures de Transport Routier peuvent-ils contribuer au développement humain ?
- A quel point notre pays est équipé en infrastructures routières rurales ? Surtout qu'on parle de plus en plus de développement du monde rural, de l'amélioration des conditions de vie des ménages ruraux, de la lutte contre la pauvreté, du développement équilibré du territoire et enfin de l'élimination des disparités sociales ?
- Quels sont les enjeux et perspectives pour la construction et l'aménagement des routes notamment dans le monde rural ?

Pour répondre à ces interrogations, nous avons jugé utile de suivre le plan suivant :

Un aperçu sur le secteur routier au Maroc ;

Situation des infrastructures en milieu rural ;

Développement du réseau routier dans le monde rural ;

Impact socio- économiques des routes rurales ;

Conclusion

## I - Aperçu sur le secteur routier au Maroc

Au Maroc, la route demeure le mode de transport le plus utilisé puisqu'elle assure 90% des déplacements des personnes et 75% des transports de marchandises (hors phosphates transportés par voie ferrée).

Le réseau routier marocain comprend, en 2005, 57 227 Km de routes classées (nationales, régionales et provinciales) dont 56% de routes revêtues.

Depuis l'indépendance du pays en 1956, la taille du réseau de routes revêtues a été multipliée par trois (3), passant de quelques 10.000 Km à 32.086 Km aujourd'hui. Malgré cela, la densité du réseau routier reste toujours faible, avec seulement 80 Km de routes par 1000 Kilomètres carrés et 2 Km de routes pour 1 000 habitants.

Le pourcentage élevé de routes non revêtues (44 %) est un indicateur du faible niveau qualitatif du réseau des routes classées. De plus, un grand nombre de routes sont coupées de 30 à 60 jours par an en raison des mauvaises conditions climatiques.

### Réseau de routes classées marocain, mars 2005

	Revêtues (kilomètres)	Non revêtues (kilomètres)	Total	Pourcentage
Routes nationales*	9.552	1.737	11.288	20
Routes régionales	8.520	1.631	10.152	18
Routes provinciales	14.014	21.773	35.787	62
<b>Total</b>	<b>32.086</b>	<b>25.141</b>	<b>57.227</b>	<b>100</b>

(\*) Hors autoroutes

Source : Document de la Banque Mondiale (Rapport No : 35118-MA) ; 15 Mars 2006

L'état du réseau routier s'est progressivement amélioré au cours des quinze dernières années. Ainsi que le montre le tableau ci-dessous, la part des routes dans un état bon à acceptable est ainsi passée de 53,3% du réseau classé en 1990 à 64,5% en 2004, soit un accroissement de 11,2 points en quinze ans.

### Proportion de routes classées en état bon à acceptable (par type de routes)

Année	Longueur (km)	Routes Nationales	Routes Régionales	Routes Provinciales	Moyenne Réseau classé
1990	26.491	56,9	55,6	49,5	<b>53,3</b>
1992	28.083	61,3	63,7	49,6	<b>56,4</b>
1994	28.230	67,7	65,5	55,4	<b>61,8</b>
1996	29.498	69,3	64,6	57,8	<b>63,1</b>
1998	29.866	68,1	69,2	59,6	<b>64,7</b>
2000	30.296	70,2	70,2	60,6	<b>66</b>
2002	32.029	68,7	67,3	60,6	<b>64,7</b>
<b>2004</b>	<b>35.069</b>	<b>67,1</b>	<b>68,6</b>	<b>60,9</b>	<b>64,5</b>

Source : Document de la Banque Mondiale (Rapport No : 35118-MA) ; 15 Mars 2006

## II- Situation des infrastructures routières en milieu rural avant le PNRR-1

Une étude sur l'amélioration des routes non revêtues, réalisée par la Direction des Routes et de la Circulation Routière en 1992, a recensé près de 38 000 Km de pistes qui concernent exclusivement le monde rural.

Le diagnostic démontre l'état de ces pistes à savoir :

- 82% sont en mauvais état (30% d'entre elles sont impraticables pour des périodes supérieures à 30 jours par an et entraînent l'enclavement total des populations et des zones qu'elles desservent) ;
- 16% sont dans un état moyen ;
- 2% sont dans un état bon.

Niveau d'enclavement avant le PNRR-1 :

- 22% des localités sont inaccessibles par véhicules en tout temps et sont donc totalement enclavées.
- 35% des localités ont un accès difficile et souffrent d'un enclavement saisonnier,
- 43% des localités ont un accès facile en toutes saisons.
- Par rapport à l'étendue de son territoire, le Maroc n'est pas encore suffisamment équipé en routes. Cette insuffisance est manifestée dans plusieurs régions et surtout dans l'espace rural où plusieurs zones demeurent encore enclavées et souffrent de problèmes d'accès aux services sociaux et administratifs.

### **III- Développement du réseau routier dans le monde rural**

Au Maroc, près de la moitié de la population vit en milieu rural. Cette catégorie de citoyens a souffert des retombées négatives accumulées en raison des sécheresses successives et de l'aggravation du déficit enregistré au niveau des équipements et des infrastructures de base. Partant de ce constat, le développement du milieu rural constituait un impératif de développement national auquel tous les acteurs de la société sont appelés à adhérer fortement, que ce soit pour des raisons d'aménagement équilibré du territoire, de renforcement de la cohésion nationale par la réduction des disparités régionales, d'amélioration de l'environnement socio-économique de la population par la promotion de l'emploi et la réduction de la pauvreté, ou encore de conservation des ressources naturelles du pays.

Or jusqu'à 1994, le rythme de réalisation des routes rurales ne dépassait guère 300 Km par an correspondant à des investissements annuels inférieurs à 200 MDH. L'essentiel des ressources du secteur routier était alors concentré sur les routes nationales et régionales. Pour augmenter ce rythme, le Ministère de l'Équipement et du Transport a lancé en 1995 un programme prioritaire de dix années pour le développement des routes rurales du Maroc (le premier programme national de routes rurales : PNRR-1). Ce programme concernait environ 11.236 Km de routes, dont environ 5.149 Km devaient être revêtus de bitume et 6.087 Km de routes en gravier améliorées. Les priorités ont été établies à partir de critères comprenant l'efficacité économique de la route, le degré d'accessibilité des zones desservies par la route, l'importance du rôle de desserte des centres administratifs et sociaux de la route, et le potentiel agricole de la zone d'influence de la route.

En 2005, année d'achèvement du PNRR-1, 54 % de la population rurale a été connectée aux routes praticables de tout temps. Comme l'ont pu démontrer des études d'impact socio-économique récemment menées, le PNRR-1 a eu des retombées positives pour la population concernée, notamment en matière de conditions de vie (services de transport, agriculture, santé, éducation, conditions de vie des femmes etc.)

Au vu des grands besoins de désenclavement encore fortement ressentis dans les diverses provinces du pays, le gouvernement a décidé de poursuivre l'effort de désenclavement du monde rural. C'est ainsi que le Ministère de l'Équipement et du Transport a initié et lancé à partir de 2005 le deuxième programme national de routes rurales (PNRR-2) qui constitue une suite logique et une continuité du PNRR-1.

Ce programme couvrant la période 2005-2015 concernait environ 15 600 Km de routes, dont environ 9 742 Km sont proposées pour des travaux de construction, contre 5 818 Km pour des travaux d'aménagement. Le but principal du PNRR-2 est, quant à lui, de faire passer le

niveau d'accessibilité des populations rurales aux routes praticables en tout temps à 80 % d'ici 2015. Pour atteindre cet objectif, le PNRR-2 devrait progresser à un rythme plus rapide (environ 1.500 Km de routes construites ou aménagées par an contre 1.000 Km au cours du PNRR-1.

Enfin le PNRR-2 offre une complémentarité importante avec l'Initiative Nationale de Développement Humain (INDH) initiée par le Roi en 2005 et dotée d'un budget de 10 milliards de DH pour les cinq prochaines années. Parmi les quatre chantiers soutenus par l'INDH, la lutte contre l'exclusion sociale (2,5 MDs DH) vise en effet les 360 communes les plus pauvres du pays. La plupart de ces communes, situées en milieu rural, ont également été privilégiées dans le cadre du PNRR-2. Un effet démultiplicateur important en matière de développement économique et social devrait naturellement résulter du lancement simultané du PNRR-2 et de l'INDH dans les communes concernées.

#### **IV- Impact socio- économique des routes rurales**

Plusieurs enquêtes et études ont porté sur l'impact socio- économique des routes rurales au Maroc et en ont montré les importantes retombées positives pour les populations concernées, notamment en matière de conditions de vie (services de transport, agriculture, santé, éducation, conditions de vie des femmes...). Les résultats de ces études, sont résumés ci-dessous :

Une étude menée en 1996, par le Département de l'évaluation des opérations de la Banque mondiale, a montré que l'amélioration des routes a produit des impacts positifs substantiels sur :

- les transports (comme la réduction des coûts de transports et des accès moins coûteux et meilleurs aux services et aux marchés) ;
- l'agriculture (augmentation des récoltes, adoption de cultures de produits de base à haute valeur) ;
- la santé (augmentation du nombre des consultations médicales, meilleure qualité de services) ;
- l'éducation (augmentation des inscriptions, facilitation du recrutement et du maintien en place des professeurs) ;
- et, sur la parité hommes- femmes (plus d'inscriptions à l'école des filles que des garçons et, les femmes ayant bénéficié des transformations économiques ont pu rechercher des emplois non agricoles) ;

Une étude menée en 2002, auprès des parties prenantes clés (villageois, fournisseurs de services sociaux et de services de transport) d'un échantillon de routes rurales ayant été améliorées ou construites dans plusieurs provinces dans le cadre d'un projet routier de la Banque récemment clôturé, a apporté le même type de réponses que celles provenant de l'étude d'impact mentionnée ci-dessus.

Les études menées par la DRCR en 1998 sur deux routes rénovées dans le cadre du PNRR-1 (provinces de Tiznit et Béni Mellal) ont confirmé ces résultats.

#### **Enseignements à tirer du PNRR-1 et améliorations portées au PNRR-2**

Le PNRR-2 se distingue du PNRR-1 par :

- (a) une démarche participative dans laquelle les collectivités locales (régions, provinces et communes) ont pris entièrement part à la sélection et au financement des projets de routes rurales ;
- (b) la mise en place d'un système exhaustif de suivi et d'évaluation du Programme qui permettra d'évaluer, en temps réel, l'impact (en matière d'accessibilité) et la réussite du PNRR-2.

Les routes du PNRR-2, initialement identifiées par la DRCR sur la base d'un inventaire exhaustif de routes rurales, ont été validées à la suite d'un processus participatif impliquant largement les collectivités locales (régions, provinces et communes rurales). Le PNRR-2, aujourd'hui finalisé, comprend 1.058 opérations pour 15.560 km de routes. L'ensemble de ces routes répondent aux critères suivants :

- (a) elles contribuent à l'amélioration de l'accessibilité rurale et présentent, selon le trafic enregistré, un taux de rentabilité économique ou un ratio d'efficacité des coûts satisfaisants ;
- (b) (b) elles répondent à des standards techniques acceptables y compris en terme de sécurité routière et de traversées des villages ;
- (c) elles incluent systématiquement des mesures de sauvegarde environnementale et sociale (notamment en matière d'expropriations).