

EVALUATION DE L'IMPACT SOCIO-ECONOMIQUE DU PREMIER PROGRAMME NATIONAL DES ROUTES RURALES DANS LA REGION MARRAKECH-TENSIFT-AL HAOUZ

H.RHACHIM

Centre National d'Etudes et de Recherches Routières, ministère de l'Equipeement et des Transports, Maroc
rhachimhouria@yahoo.fr

RÉSUMÉ

Le manque de la route de désenclavement et d'intérêt social crée un sentiment d'isolement profond et de marginalisation chez la population. En effet, l'inefficacité des systèmes de transport constitue des obstacles importants au développement du monde rural et contribue à l'exode rural.

Les routes réalisées, dans le cadre du premier Programme National des Routes Rurales, ont permis de développer ces points faibles à l'échelle nationale, notamment à l'échelle de la région Marrakech-Tensift-Al Haouz. Ainsi, l'analyse des enquêtes réalisées sur terrain, a fait ressortir que les routes rurales présentent plusieurs impacts sur l'amélioration des conditions des populations bénéficiaires tant sur le plan social qu'économique. Ces impacts seront présentés dans le texte sous deux angles : l'impact social et l'impact économique des routes rurales

Cette communication constitue une synthèse de recherche pour l'obtention du diplôme des études supérieures approfondies en Management du Développement Social, soutenu le 05/01/2008 par nous même.

L'objectif de cette recherche est de montrer, à travers des indicateurs socio-économiques, le rôle que peut jouer la réalisation d'une route dans l'amélioration de la qualité de vie des populations rurales et déterminer comment le bien être des ménages a évolué dans les localités desservies par rapport à celles non desservies.

1. INTRODUCTION

La région Marrakech-Tensift-Al Haouz est l'une des 16 régions du Royaume du Maroc. Géographiquement, elle se situe au centre Ouest du Royaume. Administrativement, elle regroupe la préfecture de Marrakech et quatre provinces (Chichaoua, Al Haouz, El Kelâa des Sraghnas et Essaouira) qui sont subdivisées en 16 cercles englobant 216 communes (198 communes rurales et 18 communes urbaines), soit à peu près 14% de l'ensemble des communes à l'échelon national [1]. Composée d'une diversité de relief (plateaux, plaines et montagnes), cette région se caractérise actuellement par une variabilité apparente du climat : Continental à l'intérieur de la région (provinces de Marrakech, Chichaoua, El Kelâa des Sraghnas, et Al Haouz) et Océanique en bord de mer dans la province d'Essaouira. Elle s'étend sur une superficie de 31180 km², soit l'équivalent de 4,4% du territoire national et compte 3 192 652 habitants, soit 10% de la population totale du pays. C'est une région à prédominance rurale, avec une moyenne de 60% des ruraux contre 45% pour la moyenne nationale et un taux d'urbanisation d'à peine 39,2% [2].

La région dispose d'un réseau routier long de 4 940 km, soit 9% du réseau national. La partie revêtue (3 119 km) représente 10% du total national, avec un pourcentage très élevé par rapport à la moyenne nationale (62% contre 61%) [3].

Le premier Programme National des Routes Rurales (PNRR1) lancé par le ministère des Travaux Publics en 1995 témoigne de l'importance qu'attache le gouvernement au monde rural afin de stimuler la contribution de ce dernier au développement du pays. Le PNRR1, d'une durée de dix ans (1995-2005), a été mis en place dans le cadre de la Loi des finances de 1995 et a envisagé la réalisation de 11 236 km de routes rurales à l'échelle nationale répartis en 5149 km de construction de routes revêtues et 6087 km d'aménagement de routes non revêtues[4]. Ce programme a constitué l'un des premiers jalons de désenclavement permettant l'augmentation du taux d'accessibilité de la population rurale au réseau routier et, par conséquent, aux différents équipements sociaux et administratifs de 36% en 1995 à 54% en 2005, date de son achèvement. Il avait pour principal objectif de désenclaver une population rurale estimée à six millions d'habitants, de connecter les communes rurales au reste du réseau routier et de limiter l'exode rural.

Pour la région Marrakech-Tensift-Al Haouz, les opérations réalisées, dans le cadre de ce programme, ont totalisé 1037 km répartis en 543 km de construction de routes revêtues et 494 km d'aménagement de routes non revêtues [5].

Le choix de la thématique « Evaluation de l'impact socio-économique du PNRR1 » est dicté par le fait que ce programme s'inscrit dans le cadre d'une stratégie nationale de développement social, ayant pour objectif l'orientation davantage des ressources publiques vers les actions sociales qui bénéficient aux catégories les plus touchées, et dans une grande stratégie de développement rural appelée (Stratégie 2020) visant notamment la lutte contre la pauvreté et la marginalisation du monde rural. Ce choix découle aussi du fait qu'il y a un lien supposé étroit existant entre la route et la lutte contre la pauvreté dans les campagnes. Ensuite, le PNRR en tant que programme à évaluer est très important dans le sens où il s'inscrit dans le cadre de la problématique d'aménagement du territoire, et de ce fait, il est important de s'interroger sur son impact économique et social.

En ce qui concerne le choix de la région Marrakech-Tensift-Al Haouz, il découle de l'importance de cette zone qui constitue le cœur de l'économie touristique du Maroc, particulièrement les provinces de Marrakech et d'Essaouira. Bien que cette région soit l'une des plus vastes dans le territoire national, elle est l'une des plus pauvres dans sa composante rurale et des plus enclavées. Elle se caractérise par des zones très reculées dans les provinces de Chichaoua et d'Al Haouz, et des zones reliées bien aménagées dans le cadre de la réforme agraire d'Al Haouz. La diversité de son relief à savoir montagneux, vallonné, et plat constitue un élément pertinent dans l'évaluation de l'impact socio-économique des routes rurales.

La problématique soulevée par l'étude consiste d'une part à déterminer les résultats en termes d'impact immédiat sur la population rurale à savoir les changements induits directement par le PNRR1 et en particulier le désenclavement des communes. D'autre part, il sera question des conséquences à long terme qui concernent les changements durables, produits par ce programme dans la vie des bénéficiaires, généralement exprimés en termes de conséquences socio-économiques globales à savoir la mobilité des ménages, l'augmentation du taux de scolarisation, l'amélioration de la santé et du bien être des bénéficiaires.

2. METHODOLOGIE DE L'EVALUATION DE L'IMPACT DU PNRR1

Pour répondre aux interrogations de la problématique de l'étude, une méthodologie a été adoptée. Cette méthodologie s'est articulée autour des trois phases principales suivantes:

- Une recherche bibliographique constituée de documents généraux et spécifiques permettant de faire le diagnostic de l'existant;
- Des interviews menées auprès des responsables d'administrations en relation directe ou indirecte avec le secteur routier (ministères de l'Equipement et des Transports, de l'Education Nationale, de la Santé Publique, de l'Intérieur, et le Haut Commissariat au Plan);
- Une étude de terrain effectuée sur la base des guides d'entretien et des questionnaires dans les provinces de la région Marrakech-Tensift-Al Haouz.

L'évaluation de l'impact socio-économique du PNRR1 s'est basée sur la conception d'une multitude d'indicateurs pertinents permettant de mesurer le développement et l'amélioration des conditions de vie des populations bénéficiaires. Ainsi, une panoplie d'indicateurs d'impact a été élaborée. Elle a concerné les indicateurs sociaux (accès aux services socio-administratifs, éducation, santé, impact sur la femme rurale) et les indicateurs économiques (agriculture, commerce, impact sur le pouvoir d'achat, etc.).

Afin de travailler sur un échantillon le plus représentatif possible, les routes ont été choisies selon les considérations ci-après :

- Géographique: choix d'une route rurale construite, dans une commune rurale, par province ;
- Climatique: de telle façon qu'on aura des routes à climat aride, semi aride, et d'autre à climat continental;
- Relief: de telle façon qu'on aura les trois types de relief existant dans la région de l'étude : plat, vallonné, et montagneux;
- Et puis les caractéristiques démographiques et socio-économiques des communes rurales choisies.

Les analyses utilisées pour évaluer les effets socio-économiques escomptés par la réalisation des routes rurales sont :

- Avant et après le programme: cette méthode consiste à comparer l'état de référence (avant le PNRR1) avec l'état d'après la réalisation du PNRR1 ;
- Avec et sans programme: le but final de cette méthode est de comparer les indicateurs économiques et sociaux de la zone du PNRR1 avec ceux d'une zone témoin n'ayant pas bénéficié du programme.

Pour pouvoir évaluer l'impact net de la route sur le développement de la zone du projet et comparer les indicateurs socio-économiques (avec et sans programme), il a été nécessaire de collecter des informations auprès de ménages des douars témoins n'ayant pas bénéficiés du PNRR1. Pour cela, il a été procédé au choix d'une piste témoin pour chaque route à évaluer. De ce fait, la sélection finale de l'étude des cas a été arrêtée pour deux communes rurales (CR) dans chacune des quatre provinces de la région, une desservie par la route et l'autre témoin. La préfecture de Marrakech n'était pas concernée par ce choix car le problème d'accessibilité n'est pas posé dans les communes de cette préfecture. Ainsi, dans la province de Chichaoua, on a choisit la CR Ichamraren, desservie par la route provinciale (RP) 2034, et la CR Rahala a été choisie comme zone témoin avec une piste non classée (NC). Pour la province d'Al Haouz, la CR Zerkten a été choisie

comme zone du projet desservie par la RP 2016, et la CR Aït Hkim commune zone témoin avec piste NC. D'autre-part, le choix a été porté sur la CR Mayate, desservie par la RP 2115, et sur la CR Jâafra comme zone témoin avec piste NC dans la province d'El Kelâa des Sraghnas. En ce qui concerne la province d'Essaouira, les CR choisies sont Sidi Aïssa Regragui, desservie par la RP 2202, et la CR M'ramer non desservie par la route avec une piste témoin non classée.

Les pistes témoins choisies sont des pistes non aménagées et traversent des communes rurales situées près des communes desservies par la route (voir localisation des communes choisies sur la carte 3). Ces communes ainsi que les routes évaluées et leurs pistes témoins se résument dans le tableau 1.

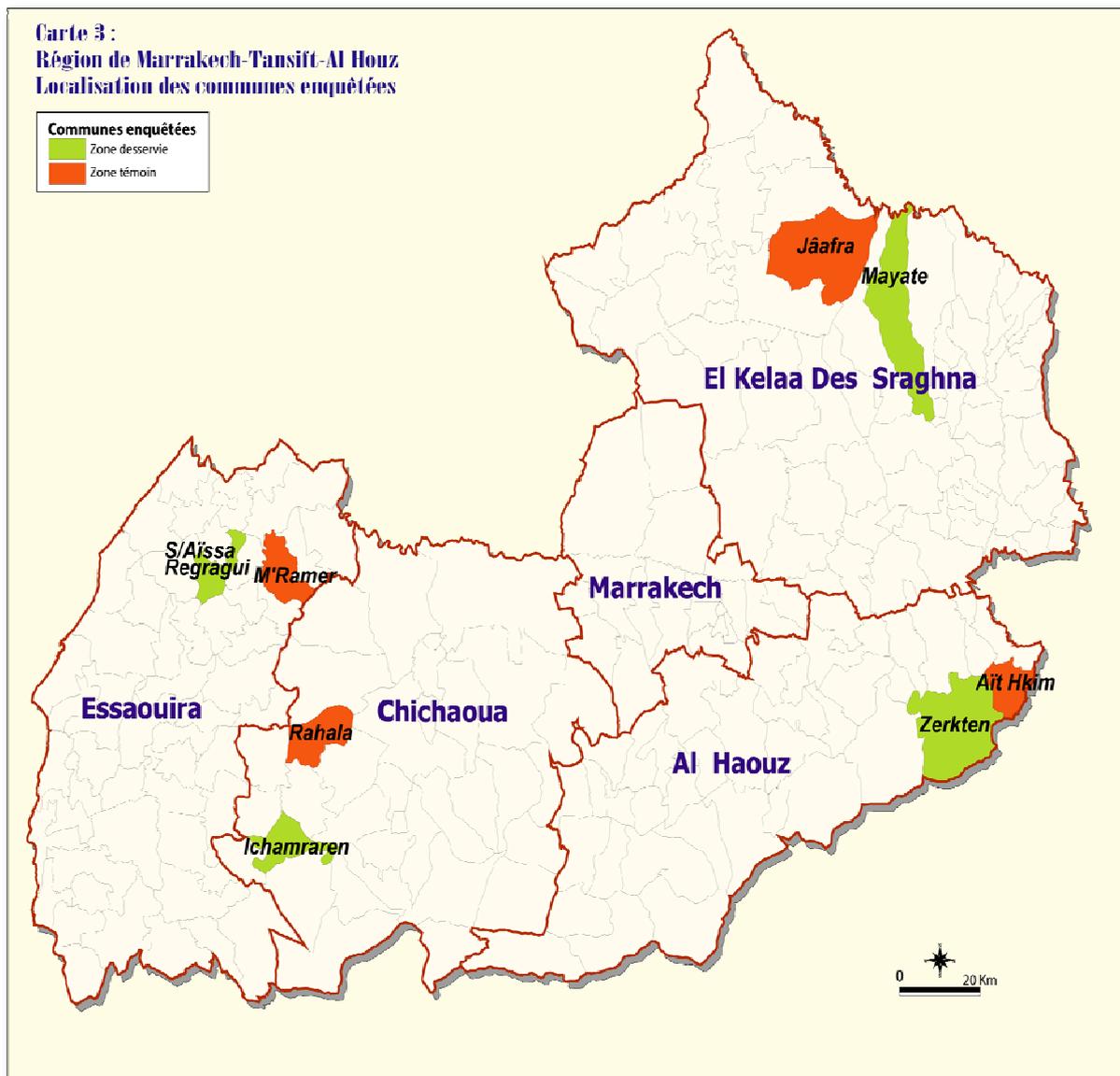


Figure 1 – Carte 3 - Localisation des communes rurales enquêtées

Tableau 1 – Communes rurales choisies et routes évaluées

Province	Commune rurale	N° de la route ou piste	Longueur (en km)	Relief	Climat	Année de mise en service
Chichaoua	Ichamraren Zone du porojet	RP 2034	38	Montagneux et vallonné	Continental	2003
	Rahala Zone témoin	NC	10	Plat à vallonné	Continental	Non aménagée
Al Haouz	Zerkten Zone du porojet	RP 2016	19	Montagneux	Semi aride	2005
	Aït Hkim Zone témoin	NC	10	Montagneux	Semi aride	Non aménagée
El Kelâa	Mayate Zone du porojet	RP 2115	22	Vallonné	Aride	2000
	Jâafra Zone témoin	NC	5,5	Vallonné	Aride	Non aménagée
Essaouira	S/Boulaâlam Zone du projet	2202	15,4	Plat à vallonné	Semi aride	2001
	M'ramer Zone témoin	NC	12	Plat à vallonné	Semi aride	Non aménagée

Nous avons effectué dans les préfectures et provinces de la région des visites et des entretiens auprès des responsables et des cadres locaux, notamment, le Directeur régional et les Directeurs provinciaux de l'Équipement, des Inspecteurs du transport terrestre, des Caïds, des Présidents des communes rurales, des Directeurs des écoles primaires, des Responsables des Centres de Santé. Parallèlement, on a réalisé une série d'enquêtes auprès des populations rurales concernées (agriculteurs, commerçants, marchands des denrées au souk, chômeurs,...) et auprès des transporteurs ruraux (formel et informel).

Par la suite, trois questionnaires spécifiques ont été élaborés pour recueillir les différents types d'informations nécessaires pour répondre aux questions d'évaluation posées :

- Questionnaire « douar » : consiste à identifier les douars de la zone desservie par la route et ceux de la zone témoin;
- Questionnaire « ménage » pour recueillir les informations concernant le ménage : caractéristiques générales, scolarisation des enfants, services de santé, activités et moyen de production, fréquence et moyen de transport;
- Questionnaire « transporteur » pour recueillir les informations suivantes : identification du transporteur, caractéristiques du véhicule, marché du transport (destination, durée du trajet, coût de transport, coût de réparation, d'entretien et d'exploitation de véhicule). En plus de ces enquêtes, on a réalisé des entretiens approfondis avec des personnes concernées par le PNRR. L'entretien approfondi permet de traiter en détail certains éléments qualitatifs qui ne peuvent pas être approchés de manière quantitative et de collecter ainsi des données non accessibles par les enquêtes menées auprès de la population.

Une fois toutes les informations ont été collectées sur le terrain, il a été procédé à leur synthèse en vue de mesurer les effets des routes rurales considérées sur les populations bénéficiaires. Ces effets seront présentés à travers trois points essentiels à savoir :

- L'impact du PNRR1 sur les services de transport ;
- L'impact social du PNRR1 ;
- L'impact économique du PNRR1

3. IMPACT DU PNRR1 SUR LES SERVICES DE TRANSPORT

L'impact du PNRR1 sur les services de transport a été remarquable. La route a fortement diminué la durée des trajets vers les principaux services sociaux et administratifs. Le gain du temps varie de 60 à 255 minutes. Cette réduction du temps de trajet a entraîné la baisse du coût de transport. Ainsi, la réduction du coût moyen de transport de voyageurs aux principaux services sociaux, dans les quatre communes desservies par la route, varie de moins 40% à moins 66% en période normale. En périodes critiques (hiver et fête), cette réduction est largement supérieure à celle en période normale avec respectivement moins 60% à moins 93%.

En outre, la commercialisation et l'accès aux champs ne posent plus de problèmes dans les zones du projet. Ainsi, le coût du transport de marchandises a diminué de moins 37,5% pour les céréales et de moins 50% pour les raisins.

Il faut noter que le coût moyen et la durée d'un trajet sont fonction de plusieurs variables à savoir :

- l'organisation spatiale des douars ;
- le motif des déplacements et le mode de transport utilisé ;
- la distance par rapport à la destination ;
- la période de déplacement (fête, hiver ou été)

La construction de la route a permis, aussi, de réaliser des économies importantes en réduisant les coûts d'exploitation des véhicules : moins de crevaison, d'usure de pièces de rechange, et de consommation de gasoil et de lubrifiant.

Si on prend l'exemple d'un transporteur (Chauffeur de transport mixte) dans une zone montagneuse (CR Zerkten desservie par la RP 2016) choisi parmi les transporteurs interviewés, les économies réalisées se chiffrent à environ 200 Dirhams par jour. Le tableau 2 résume ces informations.

« Avant la construction de la RP 2016, on ne pouvait pas faire des économies car on était confrontés par des dépenses très importantes occasionnées par l'état de la piste, les secousses, les crevaisons et les crues des oueds. Même si la distance qui nous séparait du village le plus proche était faible (19 km), la durée du trajet était importante, chose qui obligeait les habitants, des douars de la commune, à rester condamnés à des temps d'attentes démesurées qui pouvaient durer trois fois le temps du trajet » [6]

Tableau 2 : Coût d'exploitation des véhicules avant et après le PNRR1

Désignation	Coût (Dh par jour)		Gain (Dh / jour)
	Avant PNRR1	Après PNRR1	
Gasoil	200	100	100
Pièces de rechange	100	40	60
Pneus	50	10	40
Total	350	150	200

Par ailleurs, la construction de la route rurale a entraîné une évolution radicale des modes de transport marquée par l'abandon de l'accès des services sociaux à dos de mulet, de chameau ou d'âne au profit des grands taxis, fourgonnettes, camions, autocars et transport mixte.

Par contre, dans les zones témoins, l'enclavement est confirmé par le faible trafic sur les pistes. Par conséquent, la population dans ces zones souffre de grands problèmes au niveau du transport, autant pour s'approvisionner que pour voyager. Le coût du transport

dans les deux cas est élevé et surtout en période hivernale car la fermeture des pistes peut durer plusieurs jours.

En effet, afin de s'approvisionner en denrées alimentaires de première nécessité, le seul moyen de transport possible pour les habitants de la CR Rahala sont les animaux domestiques car les transporteurs « clandestins » dans cette commune ne peuvent pas utiliser leurs véhicules quotidiennement à cause des dépenses importantes occasionnées par l'état de la piste. Le pire c'est que ces transporteurs utilisent le gaz pour circuler au lieu du gasoil et ils sont obligés de changer souvent le moteur de leurs véhicules à cause de l'usage du gaz comme carburant. La surcharge de voyageurs et le gaz butane entraînent de mauvaises conséquences sur la santé et la sécurité de la population de cette commune.

La photo, ci-après (figure 3), témoigne de l'évolution du transport sur la RP 2115, construite dans le cadre du PNRR1 et la photo (figure 4) illustre le cas d'une piste témoin où le transport rural est quasiment absent.



Figure 3 – Evolution du transport sur la RP 2115
CR Mayate, (Province d'El Kelâa des Sraghnas)



Figure 4 – Piste témoin, reliant la RP 2104 à la RP 2115
CR Jâafra (province d'El Kelâa des Sraghnas)

4. IMPACT SOCIAL DU PNRR1

4.4.1. Impact du PNRR1 sur la santé

Une amélioration très importante a été constatée au niveau de l'accès des populations aux soins médicaux particulièrement les femmes. La fréquence des visites des ménages aux Centres de Santé Communaux s'est accrue et le pourcentage d'accouchement en milieu surveillé a doublé. Aussi, l'amélioration des routes a facilité la fourniture des soins et a permis une meilleure qualité de service. L'impact de la route sur les indicateurs de la santé peut se résumer comme suit :

- Le pourcentage de la fréquence des visites par jour au centre de santé communal et maison d'accouchement (CSCA) de la CR Ichamraren, desservie par la RP 2034, a augmenté de 67% et le nombre d'accouchements en milieu surveillé est passé de 13 cas par an à 24 cas, soit une augmentation de 85 % ;
- Le pourcentage d'évacuation des patients vers l'hôpital de la province de Chichaoua a atteint 6% après le PNRR1 ;
- Le taux de couverture médicale au CSC de la CR Zerkten, desservie par la RP 2016, est passé de 20% à 60%; soit une augmentation de 200% ;
- Le taux de couverture de vaccination a atteint 94% dans cette commune et le taux de contrôle médical, particulièrement pour les femmes enceintes, a augmenté de 46% ;
- La fréquence des visites des ménages au dispensaire rural de la CR Sidi Aïssa Regragui, desservie par la RP 2202, est passée de 40 personnes par jour à 60 personnes; soit un accroissement de 50%.

Le tableau 3 démontre l'évolution comparative des indicateurs de santé dans le CSCA de la CR Ichamraren [7]. (La CR Ichamraren est la seule commune qui dispose d'une maison d'accouchement et d'une ambulance. Ces projets sont en cours dans les autres communes). ((*) Avant le PNRR1, il n'y avait pas d'ambulance au CSCA d'Ichamraren)

Tableau 3 - Evolution comparative des indicateurs de santé

Indicateurs	Situation avant PNRR1	Situation après PNRR1
Nombre de médecins	1	1
Nombre d'infirmiers	2	3
Nombre d'accouchements en milieu surveillé	13 cas par an	24 cas/an
Nombre d'évacuation vers l'hôpital de Chichaoua	(*)	5%
Fréquence des visites (nombre de patients par jour)	30 visites	50 visites

Par contre, les habitants des communes témoins ne peuvent pas se déplacer jusqu'aux Centres de Santé lorsqu'ils sont gravement malades car les infrastructures de santé ne disposent pas d'ambulance à leur disposition et les médecins trouvent, souvent, des difficultés à emmener les produits médicaux pour soigner les malades. Chose qui oblige les ruraux de ces communes à se rendre au Centre du village le plus proche malgré le manque de transport, et par conséquent, à parcourir des distances importantes en empruntant des pistes souvent fermées pendant les intempéries. Ce qui entraîne, parfois, des drames (décès en cours d'accouchement, ...)

«La RP 2016 nous a beaucoup facilité la tâche. Le problème de transport ne se pose plus. Avant l'ouverture de cette route, il n'y avait pas d'ambulance et les malades ont été transportés par cercueil jusqu'à la route goudronnée. Les soins médicaux restaient à Tahannaout (village le plus proche) jusqu'à 15 jours. Actuellement, on les reçoit dans une journée. Les femmes sont devenues conscientes de la santé de leurs enfants. La fréquence des visites des ménages et le taux de contrôle médical, particulièrement pour les femmes enceintes, ont augmenté» [8]

4.4.2. Impact sur l'éducation

La route a permis la facilitation de la tâche de transport aux enseignants en éliminant les coupures de la route autrefois fréquentes pendant les périodes des pluies et de la neige. Par conséquent, le taux de scolarisation a augmenté et celui d'absentéisme et d'abandon a été réduit aussi bien pour les élèves que pour les enseignants.

Ainsi, le taux de scolarisation primaire dans les CR Mayate et Ichamraren, desservies par la route, a enregistré respectivement une augmentation entre 1994 et 2005. Cette amélioration des taux de scolarisation est plus significative pour les jeunes filles étant donné que le taux des filles inscrites a augmenté, durant la même période, (58,3% en 2005 contre 29,2% en 1994 dans la CR Mayate [9] et 65,2% en 2005 contre seulement 17,7% en 1994 dans la CR Ichamraren [10]).

- Le taux de scolarisation primaire a évolué dans la commune rurale Ichamraren (province de Chichaoua) de 125,2% pendant l'année scolaire 2005/2006 par rapport à l'année scolaire 1994/1995. Celui des filles a évolué de 206,8% pendant la même période ;
- Le taux d'abandon des élèves a diminué de 4,1% et celui des filles de 3,3%. Cette baisse est moins importante dans la zone témoin (CR Rahala) ; elle est de 5,1% pour l'ensemble des élèves et de 7% pour les filles ;
- Le taux de présence des enseignants a augmenté dans la CR Ichamraren de 79% en 1994 à 92,5% en 2005.

Dans les CR témoins, les jeunes ruraux trouvent des difficultés à rejoindre l'école et lorsque la piste est coupée pendant l'hiver, les enseignants qui rentrent chez eux le week-end ou qui partent pour s'approvisionner peuvent avoir des difficultés à trouver un moyen de transport pour revenir au village.

L'impact de la route se manifeste encore plus au niveau de l'enseignement secondaire. Le manque de la route dans les communes témoins décourage les parents et engendre même des abandons au cours de la période de la scolarité dans le collège. Donc, l'un des leviers principaux de la scolarisation dans le second cycle de l'enseignement fondamental reste celui de la fourniture de la route dont l'absence prive les enfants des familles pauvres, notamment les filles, de l'accès au collège.

4.4.3. Impact de la route sur la femme rurale

La construction de la route a permis à la femme :

- Plus de chances aux filles de bénéficier d'une éducation;
- Conscience de la femme rurale de la santé de ses enfants;
- Ouverture de nouvelles possibilités d'emploi;
- Limite de la migration féminine;
- Accessibilité des femmes et des enfants aux soins et aux programmes sanitaires

5. IMPACT ECONOMIQUE DU PNRR1

5.5.1. Impact sur le pouvoir d'achat

L'impact du PNRR1 s'est également fait sentir dans la chute spectaculaire des prix des produits de base dans les zones du projet. En période normale, le coût de ces produits, dans les zones témoins, est supérieur par rapport à celui des zones du projet. En période hivernale, ce surcoût est encore plus élevé. La réduction des prix, dans les zones desservies par la route, varie entre moins 23,7% en période normale à moins 46,8% en période hivernale. La figure suivante illustre les écarts des prix en période hivernale dans la commune rurale Zerkten (desservie par la RP 2016), avant et après le PNRR1, et dans la commune rurale Aït Hkim (zone témoin).

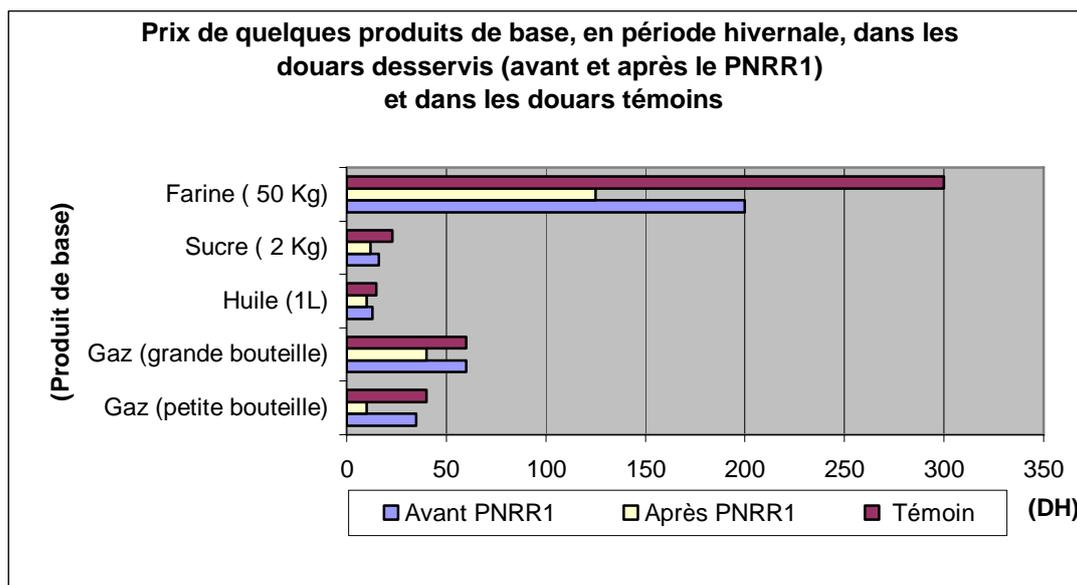


Figure 5 – Ecart des prix dans les douars des CR Zerkten et Aït Hkim

5.5.2. Approvisionnement des Souks locaux et disponibilité des produits

L'amélioration de l'accès de la population rurale au réseau routier permet :

- Un meilleur approvisionnement en produits à des prix plus abordables ;
- L'économie pour l'achat d'un panier de produits de base a diminué du moins 7% à - 22% en période normale et de moins 13% à - 41% en période hivernale ;
- Le développement des souks locaux : apparition de nouveaux produits ;
- Une augmentation du nombre de visiteurs des souks hebdomadaires ;
- Une prolongation du temps d'ouverture du souk hebdomadaire de la CR Ichamraren de 5 heures



Figure 6 - Entrée du souk « Tlet Ichamraren », CR Ichamraren (province de Chichaoua)

5.5.3. Impact de la route sur la valorisation des terrains

Grâce à la route, les investisseurs construisent des lots tout au long de la route ce qui encourage l'exode dans le sens contraire (migration de la population urbaine vers les campagnes) et freine l'exode rural de la population locale et l'immigration de la population rurale vers l'étranger. Ainsi, après le PNRR1, le prix du mètre carré (m²) du lot de terrain a augmenté de :

- 200% dans la CR Ichamraren ;
- 300% dans la CR Zerkten;
- 100% dans la CR Mayate

«Meilleure la route, plus proche le centre urbain, plus intense la circulation, et plus le développement de bord de routes est accentué, et plus les visiteurs ont des chances de le voir et de se leurrer» [11].

5.5.4. Impact du PNRR1 sur le recul de la pauvreté

Le développement des contacts avec les zones urbaines et l'augmentation des revenus ont permis d'investir dans d'autres activités qui font partie des bénéfices apportés par la route. Ceci a entraîné une évolution de développement économique local dans les communes rurales desservies par la route.

REFERENCES

1. Débat National sur l'Aménagement du Territoire, Région Marrakech-Tensift-Al Haouz, (février 2000). Direction de l'Aménagement du Territoire. Maroc
2. Le Maroc des Régions 2005. Haut Commissariat au Plan. Maroc
3. Direction des Routes et de la Circulation Routière (avril 2007). Maroc
4. Programme National de Routes Rurales. (6/2005). Publications du ministère de l'Equipement. Maroc
5. Direction Régionale de l'Equipement de Marrakech-Tensift-Al Haouz. (juin 2006). Maroc
6. Témoignage d'un transporteur dans la commune rurale Zerkten. (22 juin 2006). Province d'Al Haouz
7. Centre de Santé Communal et Maison d'Accouchement d'Ichamraren. (juin 2006). CR Ichamraren.
8. Témoignage du responsable du Centre de Santé Communal de Zerkten. (22 juin 2006). Province d'Al Haouz. Région Marrakech-Tensift-Al Haouz
9. Délégation de l'Education Nationale d'El Kelâa des Sraghnas (28 Novembre 2006). Province d'El Kelâa des Sraghnas. Région Marrakech-Tensift-Al Haouz
10. Délégation de l'Education Nationale de Chichaoua. (21 Juin 2006). Province de Chichaoua. Région Marrakech-Tensift-Al Haouz
11. Robert CHAMBERS, « Développement Rural : la pauvreté cachée », Editions KARTHALA, paris

BIBLIOGRAPHIE

Jean-François Bernoux, (Paris 2004). « L'Évaluation Participative au Service du Développement Social », DUNOD

Judy L.Baker, (Mai 2000). « Evaluation de l'Impact des Projets de Développement sur la Pauvreté », Banque Mondiale, Washington, D.C

Michel Iches, (Paris, Août 1995). Conseil et Associés. « Guide de l'Évaluateur »

Youssef GOUNNI, (Janvier 2005). « Guide pour l'évaluation d'impact à posteriori : cas des projets et programmes d'infrastructure de transport », Mémoire pour l'obtention du grade d'ingénieur en chef. Maroc

« Région Marrakech-Tensift-Al Haouz, (2006). Regards sur la Région », Conseil Régional Marrakech-Tensift-Al Haouz. Maroc

« Stratégie 2020 de Développement Rural », (1999). Conseil Général du Développement Agricole, ministère de l'Agriculture, du Développement Rural et des Pêches Maritimes, Document de référence. Maroc

« Etude d'impact socio-économique du projet de routes rurales dans les régions du Nord du Royaume », (février 2002). Team Maroc.

« Migration féminine dans la région de Marrakech-Tensift-Al Haouz ». (Juillet 2003). Ministère de l'Aménagement du Territoire, de l'Eau et de l'Environnement, Maroc