



# L'impact socioéconomique pris en considération

Les grands chantiers d'infrastructures concrétisés sur plus de 15 ans semblent avoir eu des effets positifs sur la **connectivité des différentes régions**. Un préalable au développement économique durable.

Le Maroc a un nouveau visage, celui d'une infrastructure des plus développées sur le continent. En effet, selon un récent rapport du World Economic Forum intitulé Global Competitiveness 2015, le Maroc dispose des meilleures infrastructures en Afrique du Nord. Ainsi, le pays est classé 1<sup>ème</sup> dans la région, 3<sup>ème</sup> en Afrique et 6<sup>ème</sup> dans le monde arabe.

Lemghari Essakl, directeur général de l'Agence pour l'Aménagement de la Vallée du Bouregreg, affirme à cet effet que «de plus en plus, le Maroc a pris conscience

des avantages stratégiques que génère le développement et la disponibilité d'infrastructures (toute catégorie confondues) pour la croissance économique, d'autant qu'elles permettraient au pays de jouer un rôle bien plus actif dans l'économie mondiale».

## Un dispositif inédit

A cette fin, «le Royaume sous l'impulsion énergique et éclairée de Sa Majesté le Roi, a mis en œuvre un programme vaste et ambitieux visant à doter le pays, en

moins de deux décennies, d'un dispositif infrastructurel inédit, qui se conforme à une feuille de route visant à renforcer l'attractivité du pays et à assurer son arrimage à l'économie mondialisée», souligne Essakl. «Le caractère unique de l'expérience marocaine résulte, à mon sens, explique Essakl, du choix de la méthode utilisée: inscrire notre économie sur un sentier de croissance soutenue, à travers de profondes réformes structurelles (organiser la démocratisation de la vie politique et la déprotection douanière de son tissu

économique, lutter contre la pauvreté...) et, simultanément, déployer une approche polycentrique de l'aménagement du territoire avec l'identification et la consécration de plusieurs pôles de croissance disséminés à l'échelle de tout le Royaume et inscrivant les impératifs de rayonnement, d'attractivité et de compétitivité au cœur de leurs priorités stratégiques». Le déploiement d'un dispositif infrastructurel sans précédent (routier, ferroviaire, portuaire, aéroportuaire...) vient compléter l'approche en assurant un maillage optimal de ces territoires ainsi que leur ouverture vers le monde extérieur et ses exigences. Se basant sur une étude HCP datant de janvier 2016 (Etude sur le rendement du capital physique au Maroc), Hassan Benomar, président de la commission infrastructure au parlement, explique que «depuis le début des années 2000, avec l'aisance financière induite par les privatisations et l'importance des revenus en provenance du reste du monde, une autre phase d'intensification capitaliste a été mise en œuvre en liaison avec le lancement de la politique des grands chantiers.

## Effort soutenu

Ainsi, la décennie 2000 est caractérisée par des stratégies volontaristes, en rupture avec la période du PAS, pour absorber les déficits économiques et sociaux structurels. «C'est une phase où les programmes de développement visaient à répondre simultanément aux exigences de la libéralisation et de l'ouverture économique et aux impératifs du développement humain (adhésion à la déclaration du millénaire)», affirme Benomar. Dans ce cadre, un effort soutenu du budget de l'Etat a été consenti en faveur des secteurs sociaux. Leur part dans le budget de l'Etat est passée de 41% au début de la décennie 90 à près de 55% en 2014. Egalement un effort soutenu a été entrepris en faveur des investissements en

**L'investissement en infrastructures économiques a été multiplié par trois entre 2000 et 2014**



## «Des études d'impact en amont»

L'évaluation des impacts socio-économiques d'un projet d'infrastructure, explique le ministre de l'Équipement, de la Logistique et du Transport, **Aziz Rabbah**, se fait d'abord en phase amont pour juger des effets prévisionnels à en attendre (évaluation ex-ante), puis après la réalisation pour vérifier la réalité de ces effets (évaluation ex-post). Il s'agit d'études complexes, généralement établies pour l'ensemble des projets du ministère. L'objectif de ce genre d'études est d'apprécier l'intérêt de l'infrastructure future pour la collectivité et sa rentabilité. Elles devront produire des indicateurs clairs de réalisation et de retombées, à la fois qualitatifs, tels que l'amélioration de l'accessibilité, et quantitatifs, comme la création d'emploi ou l'investissement généré. Une fois les projets achevés, le ministère procède à des études de post-évaluation qui vont lui permettre de mesurer le degré d'atteinte des objectifs initialement définis. Le calcul socioéconomique fournit aussi une série d'indicateurs agrégés qui permettent de comparer projets et variantes sur des bases homogènes. Parmi ces indicateurs agrégés du calcul socioéconomique, il y a lieu de citer le bénéfice actualisé: la somme des coûts et des avantages du projet sur toute sa durée de vie. Le projet est rentable pour la collectivité si le bénéfice actualisé est positif. Aussi, le Taux de Rentabilité Interne représente l'efficacité du projet en termes de retours sur l'investissement. Afin de mesurer la sensibilité des résultats, on calcule ces indicateurs à partir de plusieurs hypothèses d'évolution du contexte économique et de trafic.

## 42 MMDH

Les dépenses d'équipement ont atteint près de 42 milliards par an depuis 2007

## 55%

La part dans le budget de l'Etat est passée de 41% au début de la décennie 90 à près de 55% en 2014

## 112

C'est en milliers le nombre d'emplis qui ont été prévus grâce à la réalisation du Port de Tanger

infrastructures économiques. Les dépenses d'équipement sont passées de près de 15 milliards de dirhams par an durant les décennies 80 et 90 à une moyenne annuelle de 32 milliards de dirhams durant la décennie 2000, avec une accélération pour atteindre près de 42 milliards par an depuis 2007. «Ce volontarisme a induit une amélioration du capital physique, puisque l'investissement a été multiplié par trois entre 2000 et 2014 (d'environ 98 milliards à près de 273 milliards de dirhams). L'effort d'investissement a été concentré dans les infrastructures et le bâtiment, qui est passé de 45 milliards à 139 milliards de dirhams, avec une part dans la FBCF passant de 45,5% en 1999 à 51% en 2014. C'est ainsi que le taux d'investissement global est passé de 24,8% en 1999 à 35,1% en 2010 et à 32% en 2014», détaille le parlementaire RNI. Quels impacts socioéconomiques de ce volontarisme? Concrètement, Aziz Rabbah, ministre en charge du secteur, met en avant plusieurs projets dont l'impact a été immense pour le développement socioéconomique du pays, à savoir le Programme national de routes rurales PNRR (1 et 2), le port de Tanger Med et le programme autoroutier.

## Evaluation des programmes

En effet, le ministère de l'Équipement, du Transport et de la Logistique vient d'achever une étude portant sur l'évaluation de la réalisation des deux programmes nationaux des routes rurales (PNRR1 et PNRR2), lancés par le ministère depuis 1995 pour le

désenclavement du monde rural, l'amélioration de l'accessibilité des populations rurales au réseau routier et le développement socioéconomique des zones rurales. «Ces deux programmes, de construction et d'aménagement de routes en milieu rural, ont permis, à terme, d'atteindre un taux d'accessibilité de 80%», souligne le ministre. «Les principaux résultats relatifs à l'impact socioéconomique des routes du PNRR sur les communes et les douars desservis se résument comme suit: le nombre de jours de coupure des routes par an a baissé de 73,4% en moyenne; le prix de transport des personnes a baissé de 26%; le prix moyen du transport des biens a baissé de 14,7%; la durée moyenne des principaux trajets effectués par les transporteurs a diminué de 30,6%; le taux de scolarisation des enfants de 6 à 14 ans est passé de 62,8% à 68,7%; la fréquentation par les ménages bénéficiaires des établissements de santé a augmenté en passant en moyenne de 6,4 à 8,5 visites environ par an», détaille Rebbah.

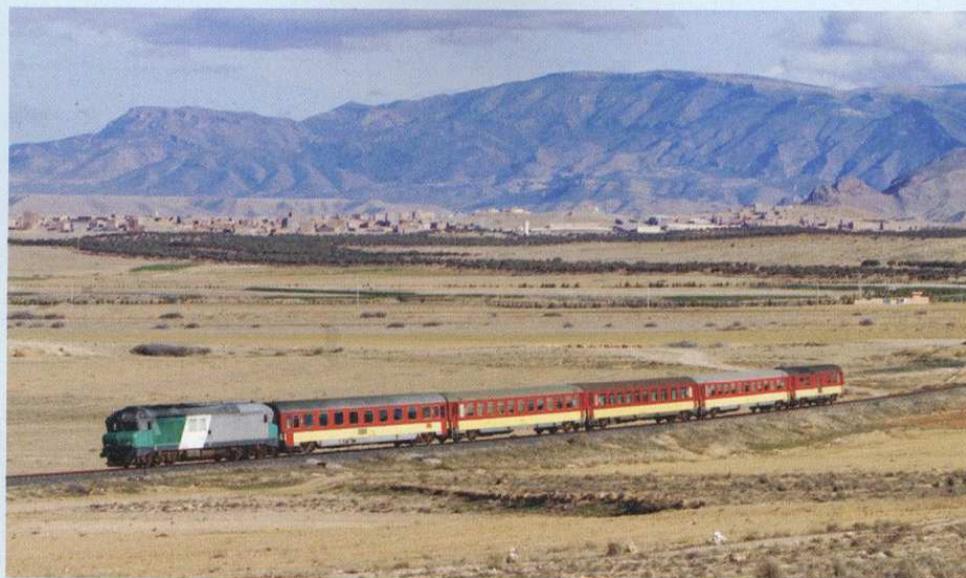
### Un port aux grands apports

Autre immense projet, le Port Tanger MED. Considéré comme étant un fleuron des infrastructures initiées ces dernières années, le Port de Tanger Med a permis de transformer les atouts du Maroc en investissements nationaux et internationaux, en emplois et en croissance économique.

Ainsi, «ce sont plus de 112.000 emplois qui ont été prévus pour les 15 milliards de dirhams d'investissement. La stratégie nationale dans la région s'articulant autour de la création d'emplois, la promotion des exportations, le rééquilibrage de l'aménagement du Nord du Royaume, la reconfiguration de la carte portuaire nationale et le développement touristique. Cette infrastructure portuaire a permis de désengorger la ville de Tanger pour en faire un pôle touristique et culturel à part entière», souligne le ministre.

Sur un autre volet, l'un des plus gros chantiers du pays concerne la mise en

### L'Etat réhabilite la dépense publique comme catalyseur de l'investissement privé



Le transport ferroviaire contribue au développement socioéconomique des zones rurales.

place de différentes autoroutes stratégiques. Ces derniers «sont des infrastructures de transport à forte valeur ajoutée, notamment dans le rapprochement des régions du Royaume et le développement du tissu économique, soit en termes de gain de temps de transport ou celui de confort et de sécurité pour les usagers». En effet, les autoroutes facilitent la mobilité des personnes et des marchandises et réduisent sensiblement le taux des accidents de la circulation, les pertes de productivité occasionnées par la congestion et participe, par conséquent, à la réduction des coûts liés au transport.

### Promotion de l'emploi

Actuellement, déclare Aziz Rebbah, «le réseau autoroutier en exploitation, long de 1.588 km, permet de desservir directement 60% de la population au Maroc. Toutes les villes de plus de 400.000 habitants et 23 villes sur 27 de plus de 100.000 habitants sont reliées au réseau autoroutier. Par ailleurs, le réseau autoroutier marocain a facilité l'accès à 80% des zones industrielles, 5 principaux ports, 7 aéroports internationaux ainsi que 76% des établissements touristiques classés». De même, les investissements autoroutiers ont profité «à la promotion de l'emploi et l'expansion de l'entreprise marocaine en matière de développement de son expertise, actuellement mise à la disposition des pays africains».

Même bilan positif du côté d'Essaki: «Si vous vous penchez sur le bilan des investissements publics de ces 15 dernières années, vous remarquerez que l'Etat a

déclenché une puissante dynamique d'investissements dans de nombreux domaines mais qui s'articulent pour la plupart autour de la politique de grands travaux d'infrastructures (ports, aéroports, autoroutes, rail...) ou d'aménagement du territoire (villes nouvelles, stations touristiques, zones logistiques et industrielles...)».

«De fait, l'Etat a balisé la voie aux opérateurs toutes catégories confondues, en réhabilitant la dépense publique comme stimulateur de la confiance générale et catalyseur de l'investissement privé et, par ricochet, de croissance économique et sociale». «Des réalisations spectaculaires, comme le port de Tanger MED, le projet de la LGV, ou plus récemment le projet solaire Noor, réalisés en quelques années seulement, témoignent de la capacité du Royaume à donner corps avec efficacité et célérité à ses ambitions stratégiques», se félicite Essaki.

Effectués dans le cadre d'une vision stratégique à long terme «crédible et marketable», tous ces investissements publics commencent déjà à agir de manière déterminante sur la propension à investir des acteurs privés, et via l'effet multiplicateur, déclenchent une dynamique d'investissements privés, avec un impact positif et immédiat sur la croissance, l'emploi et les revenus grâce aux «habituels» effets multiplicateurs de la dépense publique. A cet égard, plus les investissements de l'établissement public seront massifs et concentrés dans le temps, plus l'impact sur la propension à investir sera élevé. ▀