



WORLD BANK GROUP
Transport

Document de travail

Le lien entre transport et emploi

Le point de vue des employeurs sur l'impact des services de transport au Maroc

Clotilde Minster, Jean-François Arvis, Nabil Samir

Octobre 2021

Résumé

Depuis le début des années 2000, le Royaume du Maroc s'est engagé dans un important processus de modernisation, axé sur le déploiement de grands projets d'infrastructures, en particulier les infrastructures de transport, qui ont été le principal objet des investissements publics. L'objectif de ces investissements était non seulement d'accroître l'accessibilité et la connectivité du pays mais aussi, implicitement, de créer des emplois. Néanmoins, ces politiques et investissements publics n'ont pas eu les effets escomptés en termes d'opportunités d'emploi. Ce faible rendement en matière de création d'emplois peut s'expliquer par ce qui suit : les investissements au Maroc ont été évalués sur la base des coûts et des bénéfices associés à l'État et aux usagers. Une analyse rigoureuse des nouvelles opportunités d'emploi n'a pas été effectuée lors de la priorisation des investissements en raison du manque d'outils et de méthodologies informant les décisions politiques. L'étude met en évidence une façon d'évaluer la question de la création d'emplois grâce aux investissements dans les infrastructures du secteur routier. Cette recherche s'appuie sur les résultats de deux enquêtes administrées pendant l'automne de l'année 2019. Nos résultats démontrent que les entreprises soulignent à la fois l'importance de la proximité de l'autoroute pour accéder aux marchés et gagner en temps, ainsi que l'importance du transport pour leur compétitivité et la rétention de leurs employés. Nos résultats mettent en évidence l'impact d'une accessibilité spatiale accrue sur la création d'emplois, ainsi que l'importance des investissements complémentaires nécessaires pour maximiser les effets positifs des infrastructures de transport. Enfin, le document de travail suggère des actions politiques pour développer le processus d'évaluations socioéconomiques ex-ante et ex-post des investissements publics dans les infrastructures (y compris les infrastructures de transport), et ainsi maximiser l'impact de ces investissements, notamment en termes d'emploi.

Introduction

Depuis le début des années 2000, le Royaume du Maroc a entrepris plusieurs démarches volontaristes et soutenues pour moderniser l'économie, encourager les investissements dans de nouveaux secteurs de l'industrie et des services, et créer des emplois. Les infrastructures de transport ont été l'une des principales cibles du financement public des infrastructures. Les objectifs étaient uniquement d'accroître l'accessibilité et la connectivité nationale et internationale par le biais de la planification territoriale et de contribuer à la création d'emplois. Le vaste réseau autoroutier (Autoroutes du Maroc) est ainsi un exemple d'investissement d'infrastructure à grande échelle, avec un objectif sous-jacent de croissance et de création d'emplois. Cependant, une note publiée en 2017, préparée conjointement par le Haut-Commissariat au Plan du Maroc (HCP) et la Banque mondiale, a souligné l'impact négligeable des investissements marocains sur la création d'emploi : à titre d'exemple, un investissement de 32 %t du PIB en 2016 n'a pas produit d'amélioration du taux d'emploi¹. La création nette annuelle d'emplois entre 2012 et 2019 n'a été que de 58 040 en moyenne, alors que la population en âge de travailler (15 à 65 ans) a augmenté en moyenne de 270 000 chaque année². Ce bilan est d'autant plus préoccupant que le chômage et l'inactivité restent élevés au Maroc, notamment chez les jeunes et les femmes. En 2019, le taux d'activité global du Maroc était de 45,8 %, tandis que, pour les femmes, ce taux n'a jamais dépassé 21,5 %. Le taux de chômage global était proche de 9,2 %³, mais était plus élevé chez les femmes, les jeunes et les titulaires de diplômes. Au Maroc, 46,2 % de la population est aujourd'hui

¹ Source : Le Haut-Commissariat au Plan du Maroc et la Banque Mondiale 2017. Le Marché du Travail au Maroc : Défis et Opportunités, p. 40

² Source : Banque Mondiale 2018. Diagnostic Systématique Pays, Royaume du Maroc.

³ Banque Mondiale 2018. Diagnostic Systématique Pays, Royaume du Maroc.

âgée de moins de 25 ans. Cela signifie que la taille du marché du travail augmentera considérablement dans les années à venir⁴.

Ce document de travail vise à examiner comment une meilleure accessibilité spatiale, résultant des investissements routiers, est à même d'influencer l'emploi. Les mécanismes par lesquels les infrastructures contribuent à l'activité productive sont contextuels et indirects. Ce document se concentre donc sur les investissements autoroutiers et sur les services de transport public. Les infrastructures et les services augmentent l'accessibilité des entreprises et des personnes au marché et aux opportunités. Les mécanismes réels d'amélioration de l'accessibilité et de son impact sur la productivité des entreprises peuvent être modélisés, à condition que des données soient disponibles. En l'absence de données géographiquement granulaires, il n'a pas été possible d'examiner l'impact des améliorations progressives des infrastructures de transport sur l'activité et l'emploi au niveau local, telles que les récentes extensions du réseau autoroutier (pendant les 15 dernières années). Cet article vise donc à combler cette lacune en mettant en évidence l'impact des autoroutes et des dispositions relatives aux transports publics sur les activités des entreprises. En effet, les entreprises sont les bénéficiaires directs de l'amélioration de la mobilité, qu'il s'agisse de celle de leurs biens, services ou employés. Elles devraient donc être en mesure de faire état des avantages, de leurs limites, et des changements apportés par les améliorations récentes.

Les enquêtes : portée et méthodologie

Pour comprendre la relation entre les investissements dans le transport routier et la productivité des entreprises, deux enquêtes ont été conçues dans le but d'identifier les idées politiques révélées par les entreprises. Les deux enquêtes explorent le lien entre le transport et la création d'emplois à deux échelles différentes et avec deux perspectives différentes. L'objectif était double : (i) vérifier dans quelle mesure les infrastructures routières influencent le choix d'implantation des entreprises, et (ii) vérifier l'impact sur l'accès à l'emploi. Les enquêtes réalisées ont pour but d'aider à comprendre le point de vue des entreprises. Les enquêtes visent, en outre, à mettre en évidence les mécanismes possibles par lesquels les entreprises bénéficient de l'amélioration des infrastructures de transport, et donc de l'accessibilité spatiale. Les deux enquêtes ont été réalisées à l'automne 2019. La méthodologie de chaque enquête est la suivante :

1. La première enquête, appelée enquête sur l'accessibilité des autoroutes (« Autoroute »), examine l'impact des deux extensions les plus récentes des Autoroutes du Maroc. L'enquête vise à examiner les avantages de l'augmentation de l'accessibilité du marché qui a été apportée par l'extension en fonction (i) du secteur et (ii) de la distance à la sortie de l'autoroute. Cette enquête a été administrée à 100 entreprises. Environ 80 % de notre échantillon est constitué de petites entreprises de moins de 10 employés, 20 % ont entre 11 et 60 employés. Deux entreprises parmi celles qui ont été interrogées ont plus de 100 employés⁵. L'enquête a ciblé 50 entreprises situées le long de l'axe Khouribga – Beni Mellal et 50 entreprises le long de l'autoroute El Jadida – Safi. Il s'agit des tronçons les plus récemment achevés du réseau autoroutier. L'objectif de cette étude était d'analyser comment ces entreprises percevaient les avantages potentiels d'opérer à proximité des deux autoroutes sélectionnées. En l'absence de données recueillies avant l'extension de l'autoroute, l'enquête distingue les entreprises et les questions en fonction de la date de création de l'unité. Avant l'ouverture de

⁴ Source : Le Haut-Commissariat au Plan du Maroc et la Banque Mondiale 2017. Le Marché du Travail au Maroc : Défis et Opportunités. Rapport Interne.

⁵ Le questionnaire pour cette enquête est présenté dans l'Annexe 1.

l'autoroute, 57 des entreprises étaient déjà en activité, tandis que 43 ont été créées après son ouverture. Pour 89 d'entre elles, les lieux étudiés constituent le lieu principal d'activité⁶. L'enquête « Autoroute » représente plusieurs secteurs économiques, principalement le commerce, la construction, les services, le transport et l'industrie.

2. La deuxième enquête, appelée « Enquête en ligne auprès des employeurs », porte sur une question de politique distincte, à savoir l'accessibilité spatiale des employés aux lieux de travail⁷. L'accent est mis sur les emplois manufacturiers pour lesquels les emplois sont situés dans des zones industrielles, principalement dans les régions de Casablanca et de Tanger. Les déplacements domicile-travail sont difficiles, sans politique ni lignes directrices établies. Les solutions de mobilité comprennent un mélange de transports collectifs, de taxis et de transports organisés par les entreprises. Des conversations occasionnelles avec des cadres et responsables du secteur de l'industrie soulignent que la mobilité des travailleurs qualifiés (coût et confort) est une préoccupation croissante dans l'industrie légère, et contribue à la baisse de la compétitivité dans les sites traditionnels de Tanger et Casablanca.

Il a été demandé à diverses associations d'entreprises de diffuser les liens Internet pour les versions française et arabe du questionnaire. L'enquête a été envoyée à une personne précise constituant le point de contact dans chaque établissement. Le lien de l'enquête comprenait des questions sur la nature de l'établissement afin d'éviter la duplication des réponses d'un même établissement. L'enquête ayant été administrée en ligne, le niveau de réactivité est inconnu : le nombre d'entreprises sollicitées pour participer est inconnu. Au total, 31 établissements, tous travaillant dans le secteur du textile, ont répondu à l'enquête en ligne. 60 % des entreprises interrogées sont situées à Casablanca, 20 % à Tanger, 13 % à Fès, et les 7 % restants sont situés à Marrakech. Compte tenu du nombre limité des répondants (31), les résultats de l'analyse doivent être considérés comme étant indicatifs plutôt que statistiquement significatifs.

Pour des raisons de sélection de l'échantillon, et aussi en raison de la taille relativement petite de l'échantillon, l'analyse suivante vise à identifier les mécanismes par lesquels les entreprises sont affectées par l'accessibilité spatiale, comme la proximité d'une autoroute nouvellement construite et la dépendance d'un transport urbain de haute qualité. En outre, les deux enquêtes ont été menées après les événements dont nous évaluons l'impact. L'objectif de ces enquêtes est de mieux comprendre les mécanismes sous-jacents et de compléter d'autres analyses basées sur des données plus importantes et plus hétérogènes. Il semble qu'il n'y ait pas eu de précédent puisque, jusqu'à présent, les enquêtes sur la mobilité ont été conçues non pas pour les entreprises mais pour les employés et les ménages. Par conséquent, les deux enquêtes doivent être considérées comme un projet pilote visant à obtenir une compréhension générale de la position des entreprises, et ne sont donc pas représentatives.

Les leçons tirées de l'enquête sur les autoroutes

Les entreprises ont souligné l'impact positif des autoroutes sur l'emploi.

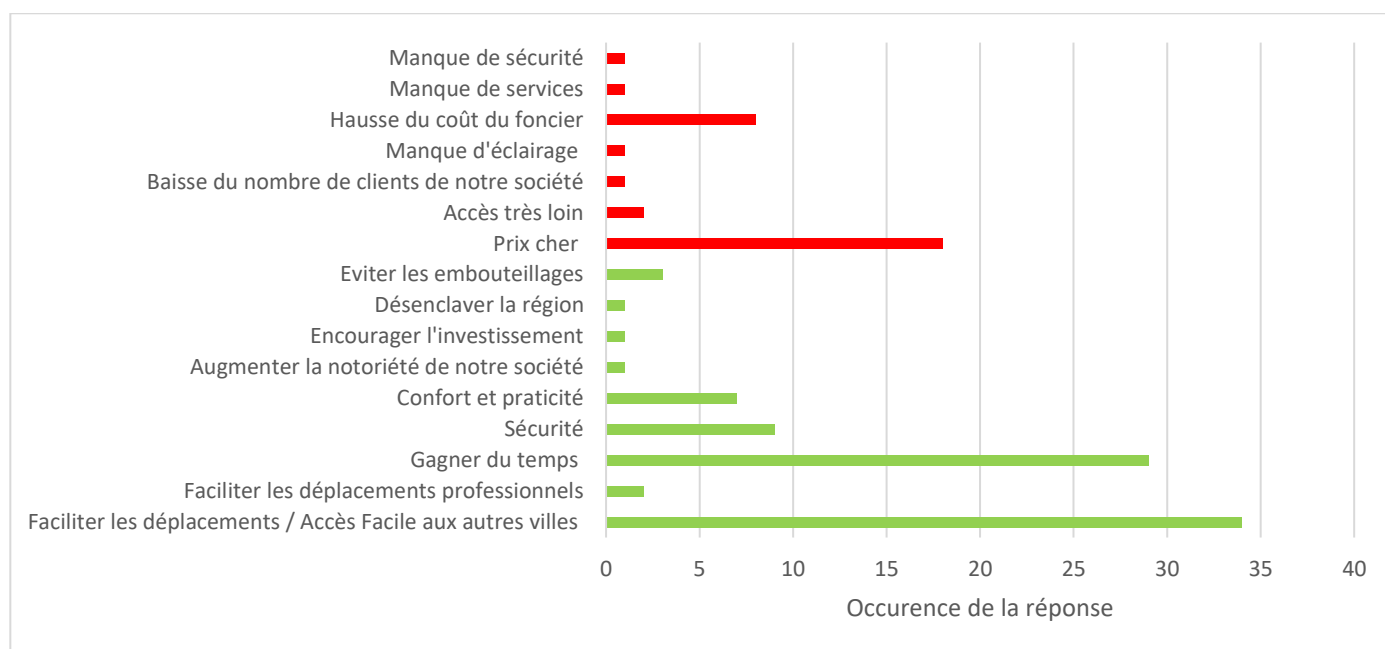
⁶ Cette enquête s'est largement basée sur une enquête qui a été menée en Bretagne en 1988, les résultats sont présentés sur : Ministère de l'Infrastructure, Direction des Routes. 1988. Les effets socioéconomiques des grandes infrastructures routières. SETRA.

⁷ Le questionnaire pour cette enquête est présenté dans l'Annexe 2.

L'enquête « Autoroute » semble démontrer un lien entre les infrastructures de transport et la création d'emplois : en effet, 58 entreprises (sur 100) ont signalé une augmentation du nombre de leurs employés après l'ouverture des autoroutes. Le type d'emplois créés semble avoir changé pour environ la moitié des répondants : les nouveaux emplois sont décrits comme étant similaires en termes de niveau de qualification attendu (49 entreprises) ou supérieurs (45 entreprises). Soixante-trois entreprises ont reconnu l'impact positif global de l'autoroute en termes d'accès au marché intérieur. Cependant, il semble que cet avantage ne s'applique pas aux marchés internationaux.

Le graphique ci-dessous montre l'impact de l'autoroute sur les entreprises, avec les effets positifs signalés en vert, et les effets négatifs en rouge. En termes qualitatifs, il convient de noter que 70 entreprises n'ont signalé aucun effet négatif de l'autoroute sur leurs activités, alors que, par comparaison, seules 36 entreprises n'ont signalé aucun effet positif de l'autoroute.

Graphique 1 : Les effets positifs et négatifs de l'autoroute tels que rapportés par les entreprises



Source : Étude « Autoroute », question à choix multiple.

La majorité des entreprises ont souligné les gains de temps et la facilité de déplacement qu'offrent les autoroutes, qui contribuent à promouvoir la productivité. Au total, 78 entreprises ont qualifié l'accès aux autoroutes de « plutôt important », « important » ou « absolument essentiel ». À titre de comparaison, seules 35 entreprises attribuent le même niveau d'importance à l'accès aux infrastructures aéroportuaires. Cela peut s'expliquer par la spécialisation sectorielle des entreprises et par les différences dans leurs canaux de distribution.

De manière surprenante, seules 42 entreprises ont qualifié la disponibilité de la main-d'œuvre d'« importante », 19 d'entre elles ayant répondu « pas important » ou « pas très important ». Néanmoins, le coût de la main-d'œuvre a été qualifié d'« absolument critique » ou d'« important » par 80 % des entreprises. Il semble y avoir quasiment

unanimité sur ce point, puisque seulement 1 % des entreprises interrogées ont déclaré que le coût de la main-d'œuvre n'était pas un facteur important.

Encadré : Les facteurs spatiaux continuent d'influencer le choix de la localisation des entreprises.

Dans le contexte de la numérisation et de l'accélération du commerce mondial, nous avons cherché à établir les facteurs les plus importants invoqués par les entreprises pour décider du lieu d'implantation de leurs activités.

Comme nous l'avons vu plus haut, la question de l'accessibilité, que ce soit à une autoroute ou à un centre urbain, est toujours considérée comme étant essentielle, par les entreprises. En effet, l'accès à un centre urbain est considéré comme étant « absolument essentiel » par 56 % des entreprises interrogées. Comme on pouvait s'y attendre, le terrain est également un facteur décisif dans le choix de l'implantation d'une entreprise. Le coût du terrain est considéré comme « absolument critique » ou « important » par 59 % des entreprises. Notre enquête n'a pas abordé les économies de localisation, puisque la question du regroupement des entreprises d'un même secteur n'a été jugée « absolument essentielle » ou « importante » que par 28 % des entreprises.

L'accès à un aéroport ou à un port a été jugé « absolument essentiel » par 14 % des entreprises interrogées. Cette réponse peut être plus indicative des entreprises qui se concentrent sur les marchés régionaux plutôt que sur les marchés internationaux. En revanche, l'accès a été jugé plus important que la proximité du débouché réel : seul un quart des entreprises ont déclaré que la proximité du marché était « absolument essentielle », tandis que presque autant ont déclaré que ce facteur n'était « pas important » (24 et 21 %, respectivement). Il a été reporté par 40 % des entreprises que la présence d'un client stratégique était « absolument importante ».

Il ressort des résultats des enquêtes que les entreprises accordent très peu d'importance aux incitations publiques ou à la proximité d'un service administratif ; seules 20 % des entreprises interrogées ont indiqué que ces mesures étaient « absolument importantes ». En revanche, 31 % des entreprises ont indiqué qu'une bonne connectivité à Internet était essentielle.

Source : Enquête « Autoroute »

Il existe un lien entre la création d'emploi et la proximité des autoroutes

Les entreprises font généralement état des effets positifs des nouvelles liaisons autoroutières. Pour 58 entreprises de notre enquête, ces effets positifs se sont traduits par la création de nouveaux emplois. Le tableau ci-dessous montre que la majorité des entreprises qui ont créé de nouveaux emplois étaient situées à proximité des autoroutes.

Tableau 1 : Entreprises créatrices d'emplois, par distance de l'autoroute

Secteur	Nombre d'entreprises créatrices d'emplois	Nombre d'entreprises créatrices d'emplois, par distance de l'autoroute	
		1-10 km	11-15 km
Pêche et Agriculture	2	2 (100 %)	0
Secteur des TIC	1	1 (100 %)	0
Industrie	3	3 (100 %)	0
Transport/Logistique	2	2 (100 %)	0
Commerce	22	18 (82 %)	4 (18 %)
Hôtellerie et Restauration	2	2 (100 %)	0
Construction et Travaux Publics	16	12 (75 %)	4 (25 %)
Services Divers	10	7 (70 %)	3 (30 %)
Total	58	47 (81 %)	11 (19 %)

Source : Enquête « Autoroute » faisant partie de l'étude

Tous secteurs confondus, 81 % des entreprises qui ont déclaré la création de nouveaux emplois sont situées à moins de 10 km de l'autoroute. Néanmoins, la création d'emplois n'est pas répartie de manière homogène entre tous les secteurs. Les services se démarquent comme le secteur ayant créé le plus d'emplois, avec 83 % des entreprises de ce secteur ayant engagé du personnel. Le commerce suit de près avec 71 % des entreprises ayant créé des emplois, suivi de près par le secteur de la pêche et de l'agriculture avec 66 %. De manière quelque peu contre-intuitive, notre enquête a montré que peu d'entreprises du secteur du transport et de la logistique ont créé des emplois après l'ouverture d'une autoroute. La relation inverse entre la proximité et la création d'emplois est également apparue. Le tableau ci-dessous montre qu'une proportion significative (43 %) des entreprises qui n'ont pas déclaré de nouveaux emplois, étaient situées à une plus grande distance des autoroutes

Tableau 2 : La relation inverse entre la distance de l'autoroute et l'emploi est également apparente

Secteur	Nombre d'entreprises non créatrices d'emplois	Nombre d'entreprises non créatrices d'emplois, par distance de l'autoroute	
		1-10 km	11-15 km
Pêche et Agriculture	1	0	1 (100 %)
Secteur des TIC	2	0	2 (100 %)
Industrie	5	2 (40 %)	3 (60 %)
Transport/Logistique	5	2 (40 %)	3 (60 %)
Commerce	9	4 (44 %)	5 (56 %)
Hôtellerie et Restauration	2	1 (50 %)	1 (50 %)
Construction et Travaux Publics	16	13 (82 %)	3 (18 %)
Services Divers	2	2 (100 %)	0
Total	42	24 (57 %)	18 (43 %)

Source : Enquête « Autoroute » faisant partie de l'étude

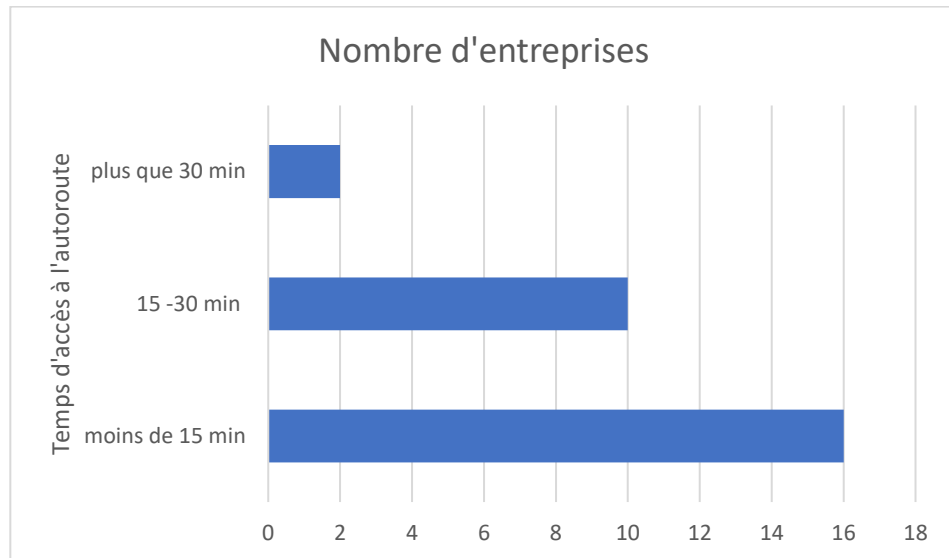
Quelles sont les entreprises créatrices d'emplois ?

L'enquête menée auprès des entreprises situées à proximité des autoroutes montre que les entreprises qui ont le plus contribué à la création d'emplois sont celles qui se sont implantées après l'ouverture des autoroutes. En effet, sur les 28 entreprises qui ont délocalisé ou étendu leurs activités après l'ouverture des autoroutes, 19 d'entre elles, soit 68 %, ont créé de nouveaux emplois. Il convient toutefois de noter qu'aucune de ces entreprises n'a reçu d'aide gouvernementale pour le transfert ou l'expansion de ses activités. Parmi les entreprises nouvellement installées à proximité d'une autoroute, 86 % étaient situées à moins de 10 km de la route. Ces entreprises ont souligné l'importance de l'autoroute dans leur choix d'implantation. Nous pouvons donc supposer que les entreprises ont fait un choix délibéré quant à l'emplacement de leurs activités, et qu'il existe une relation directe entre l'ouverture d'une autoroute et la création d'emplois par ces entreprises. Il semble que les autoroutes aient contribué à promouvoir la

création d'emplois parmi les entreprises nouvellement établies le long de leur tracé. En revanche, sur les 46 entreprises qui étaient déjà situées le long des corridors avant l'ouverture des autoroutes, seules 13 ont déclaré avoir créé de nouveaux emplois. Il s'agit d'entreprises industrielles, travaillant dans le bâtiment et les travaux publics, et, selon des témoignages anecdotiques, dans les secteurs du commerce, du transport et de la logistique.

Il semble que les autoroutes n'aient pas facilité l'accès des entreprises à la main-d'œuvre. En effet, 41 % des entreprises créatrices d'emplois et 55 % de celles qui n'ont pas réussi à créer de nouveaux emplois ont déclaré que la présence de l'autoroute n'était pas un facteur important en termes d'accessibilité à la main-d'œuvre. Ce résultat est prévisible, car l'autoroute est censée améliorer les liaisons longue distance, mais ne contribue pas beaucoup aux déplacements quotidiens. C'est le sujet de la deuxième enquête que nous avons menée. La question de l'accès des employés à leur lieu de travail mérite une analyse à une échelle géographique plus large. Les résultats de l'enquête en ligne (« Enquête en ligne auprès des employeurs ») sont en ligne avec ceux de l'enquête « Autoroute » décrite ci-dessus. Dans les deux cas, la plupart des entreprises interrogées sont situées à moins de 15 minutes d'un point d'accès autoroutier.

Graphique 2 : Temps d'accès à l'autoroute pour les entreprises ayant participé à l'enquête



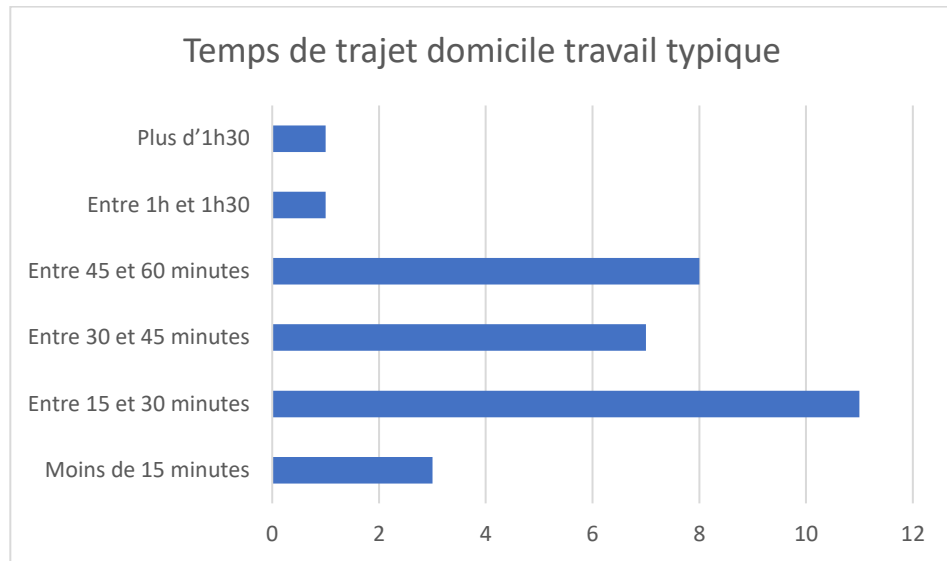
Source : Enquête en ligne auprès des employeurs (2019)

Leçons tirées de l'enquête sur la mobilité des employés

La mobilité des employés est essentielle pour les employeurs

Si l'accès aux infrastructures routières a été favorable en termes de temps d'accès, notre enquête a montré que l'accessibilité spatiale aux zones d'emploi pour les employés était plutôt difficile. Comme le montre le schéma ci-dessous, plus de 21 entreprises ont indiqué que le temps de trajet moyen des employés était de 30 minutes ou plus.

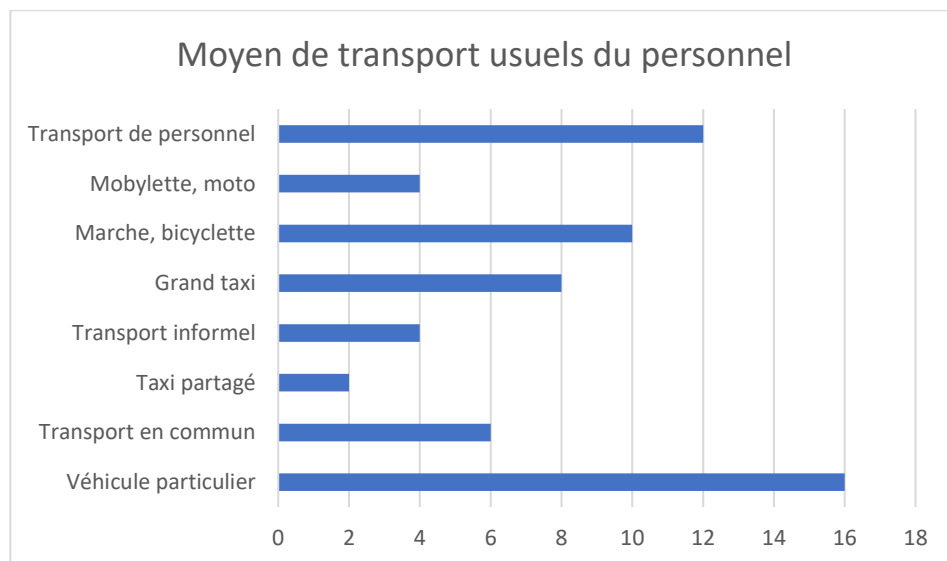
Graphique 3 : Estimation de la durée moyenne des trajets domicile-travail des employés



Source : Enquête en ligne auprès des employeurs (2019) N=31.

La grande variété des moyens de transport utilisés par les salariés au quotidien est frappante (voir le schéma ci-dessous). L'enquête révèle que les véhicules à moteur constituent un moyen de transport majeur et souligne à quel point les services de transport des employés sont utilisés pour faciliter les déplacements des travailleurs.

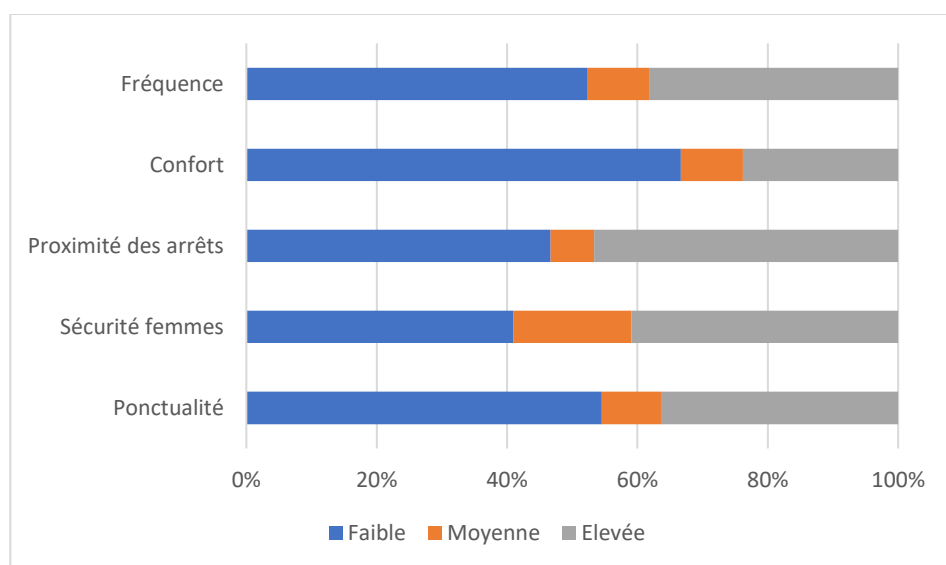
Graphique 4 : Moyens de transport habituellement utilisés par les employés pour se rendre au travail



Source : Enquête en ligne auprès des employeurs (2019) (réponses multiples admissibles par établissement)

La fragmentation des moyens de transport identifiée ci-dessus affecte la productivité des entreprises. En outre, comme le montre le graphique ci-dessous, les entreprises interrogées ont été extrêmement critiques à l'égard de tous les aspects du service de transport public. Il apparaît que les entreprises textiles de notre échantillon d'enquête étaient unanimes dans leur évaluation de la mauvaise qualité des transports publics.

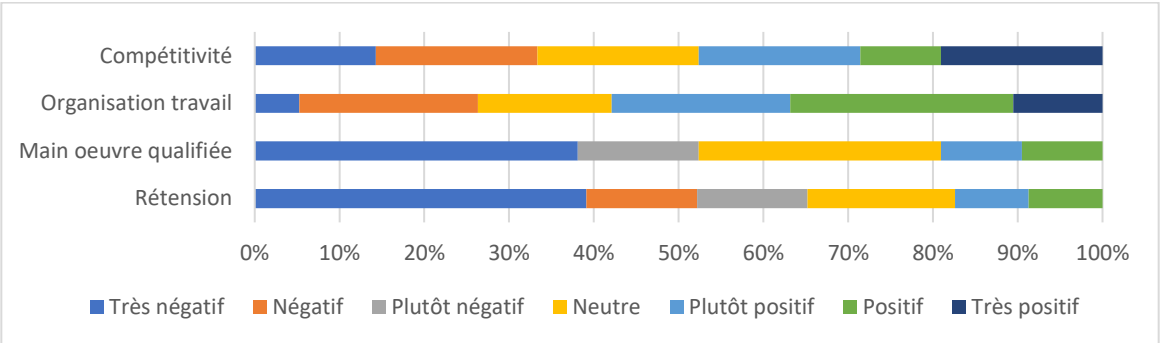
Graphique 5 : Les répondants soulignent la mauvaise qualité des transports publics



Source : Enquête en ligne auprès des employeurs (2019) Note : Plus de 50 % des entreprises interrogées ont attribué l'appréciation 'mauvaise' à la ponctualité des transports publics desservant leur entreprise.

La mauvaise qualité des transports publics a également un impact négatif sur les performances des entreprises. L'effet le plus frappant est l'impact négatif des transports publics sur la rétention des employés. Cela est illustré dans le graphique ci-dessous, où près de 4 % des entreprises interrogées ont signalé que les installations de transport existantes avaient un effet négatif sur la rétention des employés sur le lieu de travail.

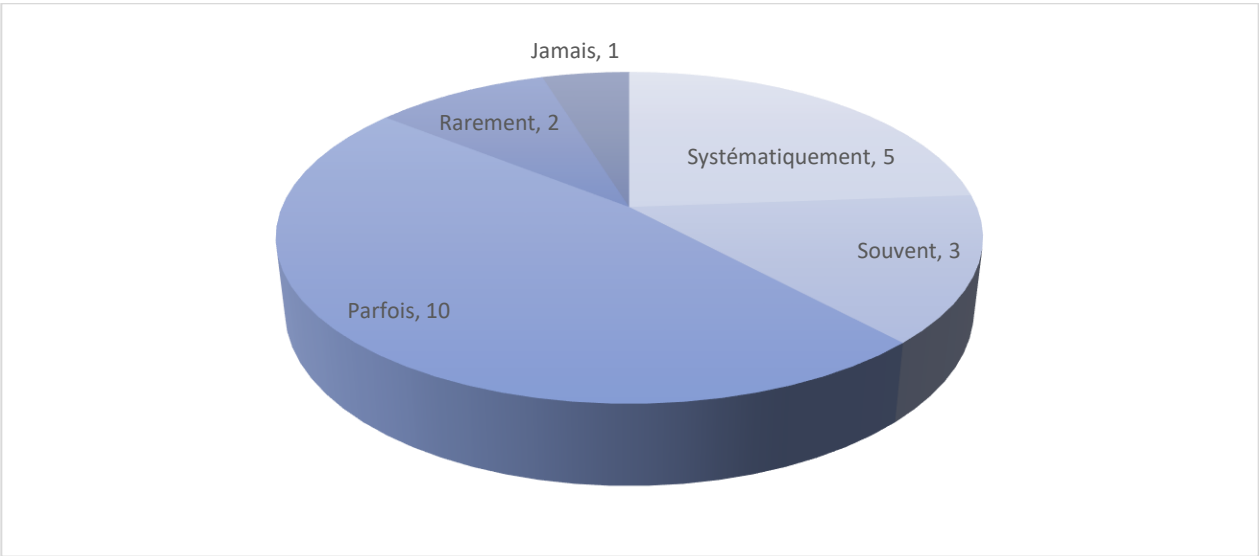
Graphique 6 : Impact des conditions de mobilité sur les performances de l’entreprise



Source : Enquête en ligne auprès des employeurs (2019)

Le sujet des transports liés à l’entreprise est régulièrement évoqué par les instances représentatives du personnel dans 8 des 21 entreprises ayant répondu à cette question.

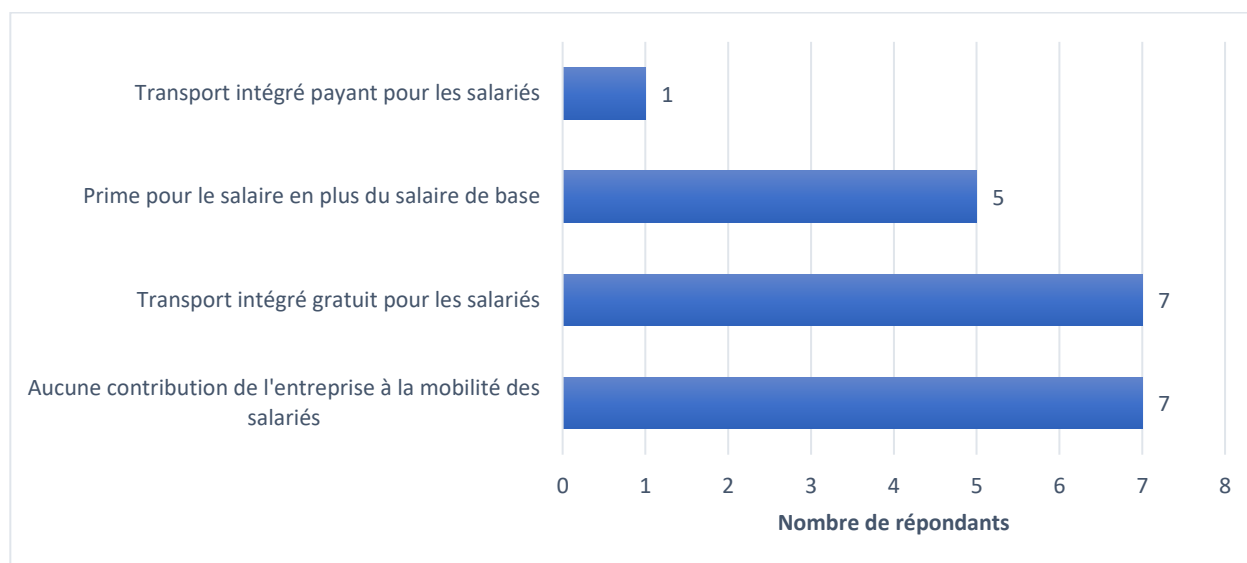
Graphique 7 : Fréquence à laquelle les questions de mobilité sont soulevées.



Source : Enquête en ligne auprès des employeurs (2019)

Bien que la question soit fréquemment posée aux entreprises, il convient de noter que 7 des 21 entreprises ayant répondu à cette problématique ne prévoient rien par rapport à la mobilité quotidienne des salariés.

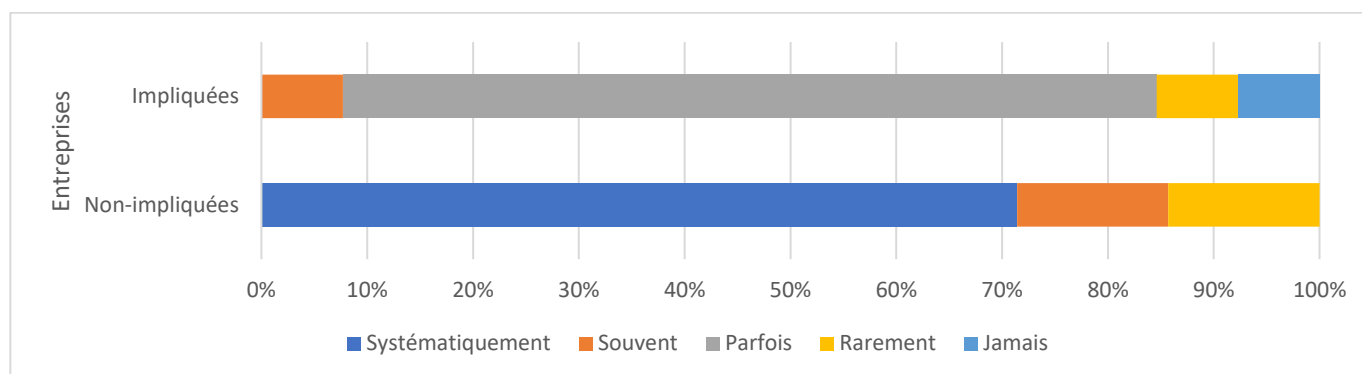
Graphique 8 : Contribution des entreprises à la mobilité



Source : Enquête en ligne auprès des employeurs (2019)

Logiquement, les deux dernières analyses se recoupent : les entreprises dans lesquelles la question de la mobilité est le plus souvent soulevée sont celles qui sont le moins susceptibles d'assumer la responsabilité de cette question (voir le schéma ci-dessous).

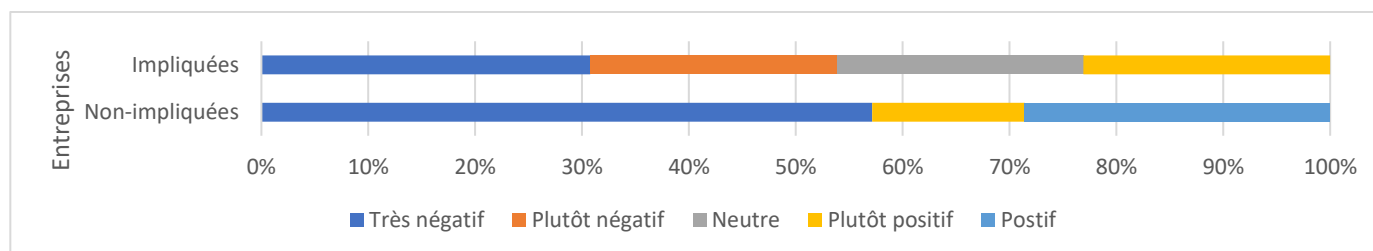
Graphique 9 : Importance de la mobilité dans le dialogue social



Source : Enquête en ligne auprès des employeurs (2019)

De même, les entreprises qui assument le moins la responsabilité de la question de la mobilité sont celles qui sont les plus susceptibles de décrire les conséquences négatives des transports publics sur la rétention des employés (voir le graphique ci-dessous).

Graphique 10 : Impact de la mobilité sur la rétention des employés



Source : Enquête en ligne auprès des employeurs (2019)

Discussion

Les résultats montrent la validité de l'approche et suggèrent qu'il pourrait être intéressant d'administrer des enquêtes similaires à un plus grand échantillon d'entreprises à l'avenir. Les résultats montrent également l'importance de réaliser des investissements supplémentaires nécessaires pour renforcer l'impact positif des infrastructures de transport. En effet, les entreprises situées à moins de 15 minutes de l'autoroute ont déclaré dans l'enquête qu'elles avaient bénéficié des externalités positives dérivées de leur proximité des autoroutes. Plus précisément, plus de la moitié de ces entreprises ont indiqué qu'elles avaient employé du personnel supplémentaire depuis l'ouverture des autoroutes. Il semble donc que la relation entre les investissements routiers et la création d'emplois soit, pour l'étude de cas, indirecte : l'amélioration de l'accessibilité spatiale aux marchés a un impact sur la productivité, et donc sur l'emploi. En plus de leur croissance globale, les entreprises ont noté les avantages découlant des gains de temps de déplacement qui leur ont permis d'accéder plus facilement à leurs fournisseurs et à leurs marchés. Les données régionales confirment que le chômage diminue et, par conséquent, que les taux d'emploi augmentent dans les territoires traversés par les autoroutes. L'enquête confirme donc, au niveau micro, les résultats obtenus au niveau régional.

Au niveau de la ville, les entreprises du secteur textile ont souligné l'importance d'un bon transport public pour améliorer leur compétitivité ainsi que la fidélisation de leurs employés, notant que l'amélioration de ce service profiterait aux travailleurs en termes de meilleur accès à l'emploi, tout en améliorant les performances de l'entreprise. Les entreprises qui assument le moins la responsabilité du transport de leurs employés sont celles qui sont les plus concernées par le faible accès des transports publics aux sites de production. Cela montre l'importance stratégique de prendre des dispositions pour le transport privé des travailleurs. Il semble qu'un transport de bonne qualité soit considéré comme étant nécessaire à la productivité sur le lieu de travail, ce qui conduit un certain nombre d'entreprises à mettre en place leurs propres services de transport le cas échéant. Du point de vue des entreprises, le fait de prendre leurs propres dispositions pour le transport de leurs travailleurs présente des avantages et des inconvénients. Néanmoins, si l'on examine toutes les ramifications et que l'on considère la question dans son ensemble, il s'ensuit que le fait de prendre des dispositions privées pour le transport des travailleurs, aura pour effet de réduire le nombre

de passagers potentiels devant utiliser un réseau de transport public, et pourrait finir par compromettre le service en raison d'un manque de demande.

Les enquêtes démontrent l'importance que les entreprises accordent à la connectivité et à l'accès routier lorsqu'elles décident du lieu d'implantation de leurs activités et de la manière d'accroître l'attrait de leurs entreprises pour les employés. Les enquêtes ont été menées après la construction des autoroutes. Ces travaux soulignent l'importance de l'évaluation des impacts des investissements en matière de transport sur la création d'emplois et l'intérêt de développer le processus d'évaluation socio-économique ex-ante et ex-post des investissements publics en infrastructures (y compris les infrastructures de transport) et ainsi maximiser l'impact de ces investissements, notamment en termes d'emploi. Le développement du processus d'évaluations ex-ante et ex-post comprend, par exemple, la mise en place d'un protocole d'évaluation d'impact et d'un système de collecte de données dès la phase de conception des projets d'infrastructure, la préparation et la diffusion d'un guide méthodologique pour fournir des informations détaillées sur les différentes étapes de l'évaluation ex-ante (y compris l'analyse du contexte⁸, des impacts et des risques⁹) ainsi que de l'évaluation ex-post. Les actions suivantes pourraient être entreprises pour développer le processus d'évaluation socio-économique ex-ante et ex-post des investissements publics dans les infrastructures (y compris les infrastructures de transport) et ainsi maximiser l'impact de ces investissements, notamment en termes d'emploi :

- La mise en place d'un protocole d'évaluation d'impact et d'un système de collecte de données dès la phase de conception des projets d'infrastructures. Ce protocole déterminera l'approche méthodologique à adopter pour l'établissement d'un scénario contrefactuel et la définition précise et concise des indicateurs permettant de mesurer les effets directs et indirects attribuables au projet.
- Préparation et diffusion d'un guide méthodologique ou des termes de référence. Cet outil cadre doit fournir des informations détaillées sur les différentes étapes de l'évaluation ex ante (y compris l'analyse du contexte¹⁰, des impacts¹¹ et des risques) ainsi que de l'évaluation ex post, qui permet de décrire et de quantifier l'impact réel du projet après sa mise en œuvre, en se basant sur l'approche utilisée pour l'évaluation ex ante.
- Développement d'outils pratiques, sous forme de fiches de synthèse, afin d'appuyer et d'orienter les agences de mise en œuvre qui réalisent les évaluations socio-économiques des projets de transport en appliquant le cadre méthodologique recommandé pour ces évaluations. Ces fiches devraient, par exemple, fournir des informations claires et pratiques sur les méthodologies relatives à l'aspect économique (en termes d'activité et d'attractivité), à l'urbanisme (notamment en termes de foncier), à l'aspect social (notamment l'accès aux services essentiels ainsi que la sécurité), à l'aspect environnemental (notamment la pollution atmosphérique, les émissions de gaz à effet de serre, les nuisances visuelles et sonores), ainsi que sur la nature et le type de données à collecter¹². Ces fiches serviraient également à exposer les hypothèses générales préconisées pour le processus. Enfin, elles devraient fournir un cadre détaillé pour les différentes phases de la méthodologie d'évaluation. En particulier, une fiche détaillée devrait porter sur les évaluations socio-économiques ex-post, qui sont moins fréquemment réalisées que les évaluations ex-ante, tant au niveau international qu'au Maroc.

⁸ Le contexte général, la situation actuelle, les scénarios avec et sans le projet, ainsi que les scénarios alternatifs, le cas échéant.

⁹ D'un point de vue socioéconomique (y compris l'impact sur l'emploi) et environnemental.

¹⁰ En particulier le contexte général, la situation actuelle, les scénarios avec et sans le projet, ainsi que les scénarios alternatifs, le cas échéant.

¹¹ En particulier, d'un point de vue socioéconomique (y compris l'impact sur l'emploi) et environnemental.

¹² Les évaluations socio-économiques des infrastructures, en particulier l'infrastructure transport, exigent des données fiables, qui sont compilées de façon régulière et uniforme.

Avis de non-responsabilité

Ce travail est le produit du personnel de la Banque mondiale. Les résultats, interprétations et conclusions exprimés dans ce travail ne reflètent pas nécessairement les points de vue de la Banque mondiale, ni ceux de son Conseil d'administration ou des gouvernements qu'ils représentent. La Banque mondiale ne garantit pas l'exactitude des données incluses dans ce travail.