

ROYAUME DU MAROC

LE CHEF DU GOUVERNEMENT

AGENCE POUR LE DÉVELOPPEMENT DU NORD



وكالة إنعاش
وتنمية الشمال

Agence pour la Promotion
et le Développement du Nord

Evaluation des projets d'équipement en minibus scolaires

Résultats de la mission

Pourquoi l'évaluation?

Afin de renforcer la production des connaissances pour mieux orienter l'action de l'Agence et afin de renforcer sa position comme étant l'opérateur pivot de développement des régions du Nord, l'APDN a adopté une politique d'évaluation ultérieure (ex-post) et une politique d'évaluation antérieure (ex ante) de ses actions.

Cette nouvelle politique s'inscrit dans la volonté de l'APDN à s'inscrire dans une **approche de performance et d'amélioration de l'efficacité de son intervention**.

1. Un outil d'aide à la décision
2. Un outil de *suivi des projets* de l'agence auprès des partenaires sur les modalités de fonctionnement et de gestion.
3. Un outil d'apprentissage collectif et de production de connaissances

Pourquoi les minibus scolaires?

Historique :

Plus de 160 minibus scolaires distribués depuis 2009

Ces projets ont été faites sur la base de la demande des autorités provinciales sans grande concertation avec les bénéficiaires (les communes, associations de gestion), avec une faible implication du Ministère d'Education Nationale.

Importance du projet:

Le transport scolaire a un impact potentiel très important sur les conditions de scolarisation des enfants en particulier dans les zones rifaines, enclavées ou les barrières physiques jouent un rôle majeur dans l'abandon scolaire.

Constats majeurs:

Plusieurs projets de minibus réalisés par l'Agence n'ont pas eu les résultats escomptés en raison normalement du contexte et des **problématiques de gestion** au niveau communal, l'Agence intervient sur ce sujet avec plusieurs acteurs dont l'INDH, l'éducation nationale, les communes, les associations locales, ce qui génère une situation de **flou institutionnel**.

Méthodologie adoptée

Durée et déroulement

De mi-avril jusqu'à fin juillet 2014 s'est déroulée la mission d'évaluation des projets de transport scolaire dans cinq provinces cibles, utilisées comme échantillon : Taza, Ouezzane, Guercif, Chefchaouen et Al Hoceima.

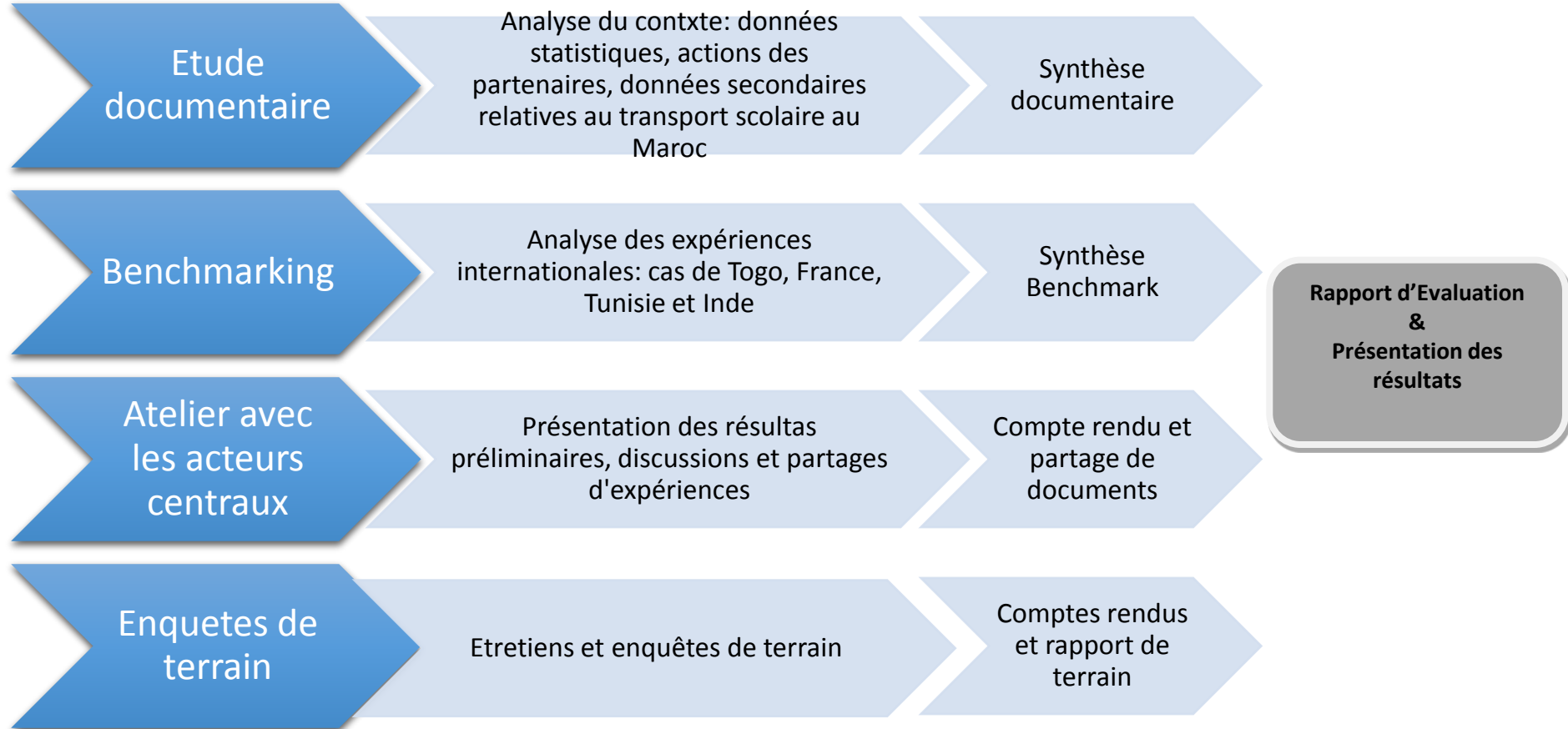
Méthodes d'enquêtes:

Questionnaires fermés, entretiens semi structurés (guide d'entretien), visites de prospection

Les enquêtés

Les Communes Rurales,
Les associations gestionnaires des minibus,
Les Délégations de l'Education Nationale,
Les Directeurs des établissements scolaires,
Les associations de parents d'élèves et élèves,
Les autorités provinciales,
Les départements de l'APDN.

Méthodologie adoptée



Les axes de l'évaluation

Ces axes tentent donc de répondre à différentes questions liées au projet à travers les questions suivantes :

La pertinence : dans quelle mesure les projets de transport scolaire répondent aux besoins des populations rurales en termes d'accès des élèves aux infrastructures éducatives ? comment l'APDN définit-elle les besoins prioritaires, les bénéficiaires, les trajets... ? Quelles sont les connaissances sur la problématique d'abandon scolaire dont dispose l'APDN pour orienter ce type de projet ?

L'efficacité : dans quelle mesure les projets de transport scolaire ont contribué à : diminuer le taux d'abandon scolaire, augmenter la fréquentation scolaire, améliorer les conditions de scolarisation des enfants ruraux (délais pour rejoindre l'établissement, distances parcourues à pied, sécurité, ...), garantir une égalité des chances pour accéder à l'école ?

L'efficience : dans quelle mesure les projets de transport scolaire contribuent à lutter contre l'abandon scolaire avec un coût limité comparativement aux projets d'hébergement scolaire ? quelles sont les ressources mobilisées (coût) par les différentes parties pour le fonctionnement du projet ? quel est le coût moyen par enfant ?

L'impact/durabilité : dans quelle mesure les projets de transport scolaires contribuent directement ou indirectement à : l'amélioration de l'accès des élèves issues de milieu défavorisés aux infrastructures éducatives ? créer une dynamique locale, avoir des incidences sociales et économiques sur les territoires concernés...

réponse aux besoins des populations rurales en termes d'accès des élèves aux infrastructures éducatives

il a été confirmé que **les projets de transport scolaires répondent aux besoins prioritaires des populations** à travers la facilitation de l'accès des élèves des douars aux établissements scolaires, plus particulièrement les collèges et lycées.

1. La distance entre les douars aux collèges/lycées est généralement importante et pouvant aller jusqu'à 20Km. ce qui n'est pas évident pour la majorité des élèves vu la distance parcourue quotidiennement entre leurs douars respectifs et l'établissement en question.
2. La construction de ces établissements dans les centres des communes ou leurs absences obligeants des élèves à aller aux établissements se situant dans les communes avoisinantes.
3. L'habitat dispersé qui caractérise les communes rurales du Nord
4. La capacité d'hébergement des internats, Dour Taliba et Talib est largement en deçà des besoins existants

Pertinence

De ce fait, les projets de minibus répondent à des besoins évidents pour faciliter l'accès des élèves issus de ces zones rurales enclavés aux établissements scolaires. Ils permettent :

1. Le rapprochement des distances entre les infrastructures éducatives (collèges et lycées) et les douars
2. L'amélioration des conditions de déplacement des élèves ruraux pour accéder les établissements

Les résultats des enquêtes ont prouvé la pertinence de ce type de projet pour toutes les communes. En effet, sur 23 communes enquêtées, seule la commune de Bouyeblane dans la province de Taza, représenté par le président, a explicitement annoncé qu'elle renonce à la réception du minibus pour les raisons suivantes :

- Absence de collège/lycée au centre de la commune Terrain très accidenté avec une dure période hivernale pendant laquelle les pistes sont coupées par les neiges
- Habitat très dispersé
- Nombre total des inscrits au collège faible qui généralement bénéficient de structure d'hébergement

Définition des besoins prioritaires

Seule la demande exprimée par les autorités provinciales ou les communes justifie la pertinence des projets de minibus de l'APDN.

Ce mode de définition des projets a ses limites qui ont été révélés lors de l'évaluation Ex-ante dans la province de Taza et Ouezzane.

En effet, après l'envoi des questionnaires aux communes bénéficiaires plusieurs ont exprimé leur renoncement aux minibus et ce pour plusieurs causes :

- Absence de ressources financières pour la mise en fonctionnement du projet
- Absence de structure de gestion
- Non adaptation avec le terrain accidenté

L'APDN pourra mieux orienter la définition des projets de minibus à travers des concertations, des diagnostics complémentaires pour assurer la pertinence de l'action et plus spécialement l'adhésion des bénéficiaires pour assurer l'atteinte des objectifs et la durabilité de ce type de projet.

Définition des besoins prioritaires

La démarche entreprise semble insuffisante pour déterminer les priorités provinciales en termes de transport scolaire. Ce constat a été confirmé par les enquêtes de terrain puisque plusieurs défaillances de distribution ont été détectées, à savoir :

1. La commune de Bab boudir bénéficie d'un minibus pour 76 bénéficiaires enregistrés ce qui est insuffisant
2. La commune de Taddart bénéficie de deux minibus qui ont été distribués par l'APDN gérés par la commune pour 36 élèves alors que l'association des parents d'élèves de la même commune gère deux autres minibus en transportant plus que le double d'élèves en surcharge avec trois voyages matin et après-midi et retour.
3. La commune de Beni Hdifa a bénéficié de deux minibus scolaires de l'APDN, mais un seul est fonctionnel desservant un seul trajet pour 39 élèves alors que les élèves de la commune avoisinante Senada et qui bénéficient également des services du collège de Beni Hdifa (92 élèves) sont transportés chaque jour dans de mauvaises conditions par un minibus de l'INDH géré par l'association Toufist pour le développement.

Définition des bénéficiaires

Il y a des listes exhaustives des élèves bénéficiaires de ce service. Ce qui révèle une bonne connaissance des communes du besoin en termes de ce service et ses bénéficiaires

La commune établit la liste en concertation avec les établissements scolaires, les délégations de l'Education Nationale et les associations gestionnaires.

Cependant, la majorité des communes enquêtées déclarent avoir des problèmes dans chaque entrée scolaire à cause des grands besoins exprimés et les places disponibles.

A noter également, qu'il existe des élèves qui ne peuvent pas continuer à bénéficier de ce service à cause du prix élevé des cotisations mensuelles (cas de la commune d'Issauguen).

Définition des trajets

La majorité des trajets sont des trajets directs ou dans deux à trois sens. Les élèves sont récupérés sur les bords des routes et dans les croisements entre les douars.

Le conseil communal est seul arbitre pour la détermination des douars qui vont bénéficier des minibus. Un contrôle ex-ante a été fait par les services de l'APDN à travers des questionnaires pour les provinces de Taza et Ouezzane. Mais ce contrôle devra être fait avec les services extérieurs concernés, à savoir :

- La Délégation de l'Education Nationale : afin de vérifier la priorité et le ciblage des douars qui devront bénéficier de ce service
- La Direction Provinciale d'Equipement : afin de vérifier Conformité des routes aux normes de circulation d'un minibus scolaire.

Diminuer le taux d'abandon scolaire

Un projet de transport scolaire devient impérativement nécessaire pour améliorer l'accès à ses structures et lutter contre la déperdition scolaire plus spécialement entre la fin du primaire et le niveau collégiale.

Une déperdition accentuée par les reliefs accidentés ainsi que les conditions climatiques dures surtout en période estivale en plus des conditions socio-économiques difficiles et les considérations culturelles des régions rurales du Nord du Royaume.

- faciliter l'accès des élèves ruraux aux établissements scolaires éloignés
- diminuer la déperdition scolaire à cause de l'éloignement
- diminuer l'absence des élèves à cause de l'éloignement

Chiffres et nombres de la province de Taza

Le taux de non inscription ou de changement d'établissement à cause de la distance est estimé selon les enquêtes à plus de 15% pour l'année scolaire 2013-2014. Ce qui est l'équivalent 183 élèves sur un total de 1220 bénéficiaires des 16 communes de Taza. Les statistiques montrent également que 38% du total des bénéficiaires sont des filles.

	élèves	Pourcentage
Nombre des bénéficiaires de sexe masculin	752	62%
Nombre des bénéficiaires de sexe féminin	468	38%
Nombre total des élèves	1220	100%
Taux de non inscription ou de changement d'établissement à cause de la distance	183	15%

Augmenter la fréquentation scolaire

Le taux de non inscription ou de changement d'établissement à cause de la distance est estimé selon les enquêtes à plus de 15% pour l'année scolaire 2013-2014. Ce qui est l'équivalent 183 élèves sur un total de 1220 bénéficiaires des 16 communes de Taza. Les statistiques montrent également que 38% du total des bénéficiaires sont des filles.

Avantages de transport scolaire dans la commune de Beni Ammart dans la province d'Al Hoceima

- + Réduction de distance parcourue à 1,5-2Km pour rejoindre la route goudronnée,
- + 10% d'inscription en première année de collège pour l'année 2014/2015
- + Le transport scolaire en plus des structures d'hébergement ont réduit le taux d'abandon scolaire de 60%-70%

Points négatifs à améliorer

- Il reste encore des élèves qui parcourent plus de 7Km
- Cotisation fixée à 100DH/mois, même coût pour louer au centre de la commune

Améliorer les conditions de scolarisation des enfants ruraux

les délais pour rejoindre les établissements se sont réduits en comparaison avec les délais parcourus à pieds. En plus, les conditions de sécurité se sont améliorées par la sécurisation des déplacements des enfants, surtout les filles, en bus en comparaison avec les risques de circulations à pieds dans les pistes et les forêts dès l'aube et tardivement le soir.

Cependant, ce constat est valable pour les trajets courts et les douars se trouvant à moins de 2 à 3Km de la route goudronnée. Pour beaucoup d'élèves, les mauvaises conditions de scolarisation persistent encore à cause de :

- La distance à la route goudronnée que l'élève doit parcourir à pied reste très importante
- La longueur des trajets (plus de 20 Km)
- La capacité faible (surcharge) et sièges non adaptés
- La mauvaise qualité des routes

Garantir une égalité des chances pour accéder à l'école

D'après les enquêtes, le transport scolaire a amélioré les conditions et le taux de scolarisation chez la petite fille. En effet, ces projets ont une grande importance aux yeux des bénéficiaires. En effet, les différents acteurs partagent la conviction que ces minibus jouent un rôle très important dans l'encouragement à la scolarisation des élèves ruraux. Ces projets ont plus d'impact sur les filles qui grâce à ce moyen de transport quotidien et fiable pourront rejoindre l'école en toute sécurité.

Pour des considérations socioculturelles et de sécurité, l'hébergement des filles dans les structures d'hébergement Dour Talib et Taliba et les internats dans les centres des communes est inacceptable pour certains. Les parents préfèrent le transport scolaire. Pour d'autres, les filles doivent bénéficier des structures d'hébergement, cela leur permettra d'améliorer les conditions de vie et de scolarisation.

Stabilité des populations et la diminution de l'exode vers les villes

Un des résultats des projets de transport scolaire déclarés par les enquêtés est la contribution à la stabilité des populations dans leurs douars et la diminution de l'exode vers les villes et les centres urbains les plus proches. En effet, les responsables communaux ainsi que les autres acteurs rencontrés ont confirmé que parmi les causes de l'exode des populations rurales est le souhait d'assurer à leurs enfants un niveau d'enseignement adéquat disponible en milieu urbain. Cet exode peut être partiel puisque les familles ont recours à leur proches qui habitent les villes pour qu'ils accueillent leurs enfants durant la période de scolarisation collégiale et après.

Les sources de financement

Le fonctionnement des minibus est coûteux. Les sommes réunies à partir des participations des élèves et des appuis de la commune peuvent ne pas être suffisantes pour couvrir les charges de fonctionnement et peut conduire à l'arrêt d'utilisation du minibus.

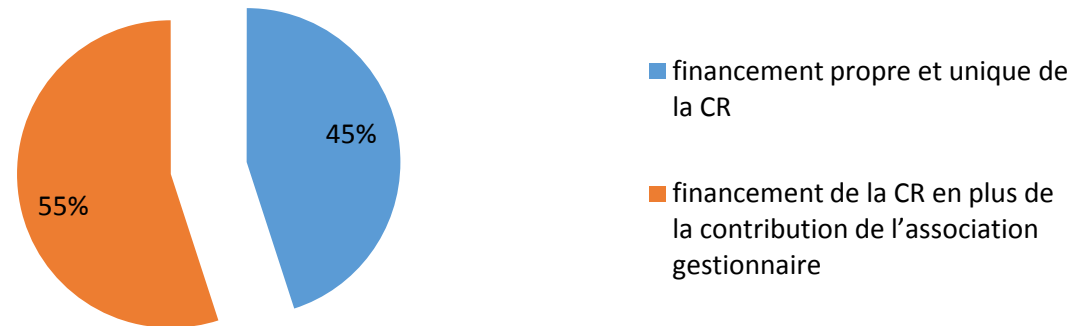
Plusieurs cas de non fonctionnement des minibus sont suite à l'insuffisance des fonds (exemple : cas de la commune de Sidi Ali Bourekba qui a explicitement exprimé être incapable de prendre en charge la totalité des frais relatifs au minibus).

Les élèves, souvent issus de familles pauvres, ont des difficultés à payer les cotisations pour le transport, alors que ce service est nécessaire et permet de faire reculer l'abandon scolaire

Les sources de financement

D'après les enquêtes, les ressources disponibles pour le financement du fonctionnement des minibus ont deux formes:

Sources de financement du fonctionnement d'un minibus



Le mode de détermination du montant des cotisations diffère d'une commune à l'autre sans avoir une base unique (exemple : selon la distance parcourue, selon le niveau de vie des ménages, par une commission...).

Il y a également des communes où le montant est élevé (cas de la commune d'Issaguen 100 DH/mois) alors qu'il y a d'autres où il n'est pas demandé aux parents une cotisation (cas de la commune de Bni Hdifa).

Coût par élève

Avant les projets de transport scolaire, les parents avaient recours soit à :

1. la location de locaux d'hébergement au centre des communes pour leurs enfants. Le coût du loyer est très élevé et ne peut atteindre plus de 500 DH à cause de la rareté des offres de location dans les centres communaux.
2. Des voitures de transport informel qui sont d'un côté irrégulières et de l'autre coûteuses. Le montant mensuel est variable selon le nombre d'enfants transportés. Dans la commune de Fifi, et en absence d'un minibus de transport scolaire, le coût mensuel par enfant est entre 250 et 350 DH/mois.

Le service de transport scolaire communal **reste donc le moins coûteux aux parents** comparativement à d'autres moyens.

En comparaison avec les structures d'hébergement qui coûtent en moyenne entre 100 et 150 DH/mois, le transport scolaire demeure moins cher sauf pour les communes où la cotisation est élevée. Cela est volontaire pour certaines communes qui veulent atténuer la pression sur la demande en transport scolaire.

Province Al Hoceima

Beni Hdifa



Le minibus utilisé occasionnellement



Le collège/lycée de Bni Hdifa

Analyse SWOT

Forces

- Rapprochement des distances entre les infrastructures éducatives (collèges et lycées) et les douars
- Amélioration des conditions de scolarisation des élèves ruraux
- Diminution de taux d'abandon scolaire surtout chez les filles
- Augmentations des inscriptions au collèges/lycées et diminution des absences

Opportunités

- Plusieurs partenaires qui interviennent dans le transport scolaire (INDH, Education Nationale, associations...)
- Appui des Délégations et Académies de l'éducation

Faiblesses

- Couverture insuffisante
- Distance à la route goudronnée encore importante
- Capacité faible (surcharge) et sièges non adaptés
- Longueur des trajets (plus de 20 Km)
- Qualité des routes
- Insuffisance des ressources financières pour un bon fonctionnement des minibus

Menaces

- Conformité des trajets proposés par le conseil communal avec les besoins réels de la commune
- Conflits politiques
- mauvaise gestion
- Climat et relief difficiles

Recommandations préliminaires

APDN

- Faire un diagnostic des besoins en transport scolaire en concertation avec les délégations de l'Education Nationale dans toutes les provinces (cartes provinciales)
- Améliorer les caractéristiques techniques des équipements
- Etablir et diffuser un cahier de charge des bonnes pratiques de gestion d'un minibus
- Discuter avec les partenaires des offres complémentaires pour améliorer le service de transport scolaire (vélos, pistes goudronnées, hébergements...)
- Etablir une procédure de suivi régulier des équipements avec les partenaires

Commune

- Inscrire les charges des minibus dans le budget annuel
- Assurer un chauffeur expérimenté, responsable et sérieux
- Assurer un garage pour le parking
- Assurer l'entretien et la maintenance du véhicule
- Valider le trajet avec la délégation de l'Education et l'APDN
- Gérer et suivre le partenariat avec une association gestionnaire