

## **IMPACT SOCIO-ECONOMIQUE DES ROUTES DU PNRR2 DANS LA COMMUNE RURALE TOUBKAL**

**Mohamed HIMMI - Président de la commune**

**Houria RHACHIM - CNER**

### **Introduction :**

La commune rurale Toubkal est située au centre du haut Atlas à quelques kilomètres à vol d'oiseau du lac d'Ifni et du mont Toubkal, le sommet le plus haut du Maroc et de l'Afrique du Nord (4165 m). Administrativement, elle est rattachée à la région Souss Massa Draâ, province de Taroudant, cercle de Taliouine, caïdat Askaoun. Sa superficie est d'environ 240 km<sup>2</sup>, délimitée au nord par la province d'Al Haouz, au sud par la commune rurale Ahl Tifnoute dépendant de Taroudant, à l'est par la province d'Ouarzazate et à l'ouest par la province d'Al Haouz. Le siège de la commune se trouve au douar Imlil tout près du souk hebdomadaire Elaârba. Les axes routiers qui desservent la commune sont les suivants :

- La **RP 1510** sur une longueur de 40 km (Agouim-commune Sour), qui relie la commune à la route nationale n° 9, permettant ensuite la liaison avec Marrakech via le tizi N'tichka et la liaison avec Ouarzazate ;
- La **RP 1737** (Ouzioua-Toubkal) d'une longueur de 70 km reliant la commune à la RN10 puis au chef lieu de la province de Taroudant et au cercle de Taliouine vers le sud et la relie à la RP1510 vers le nord-est ;

Pour les voies d'accès à pied à travers la montagne, on peut citer les trois itinéraires les plus fréquentés par les touristes randonneurs de montagne qui visitent la commune, qui sont :

- D'Imlil dans la province d'Al Haouz à Amsouzerte (commune Toubkal) par le tizi N'Taghrate ;
- D'Imlil dans le Haouz à Amsouzerte par le tizi Ouanoums ;
- D'Imlil dans le Haouz à Amsouzerte par le tizi likemt et le tizi N'°Aouräi ;
- De Setti Fadma (Ourika) à Amsouzerte via Laazib Likemt.

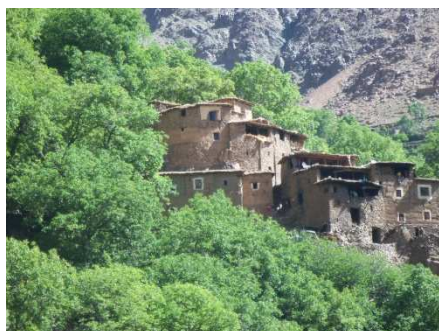
Il est admis que les routes de désenclavement jouent un rôle essentiel dans le développement social et économique du monde rural. En effet, elles facilitent l'accès de la population rurale aux services sociaux de base, permettent les échanges économiques, valorisent les ressources locales et améliorent le niveau de vie des populations.

Les deux routes provinciales **RP1510** et **RP1737** ont été construites (partiellement pour la RP1737), ou aménagées dernièrement dans le cadre du PNR2. L'amélioration de ces routes, notamment de la **RP1737**, a eu un impact très positif dans la commune rurale Toubkal. La présente communication a pour objet, après une présentation d'éléments de monographie de la commune, de présenter les premiers résultats d'évaluation de l'impact socio-économique de la construction partielle et de l'aménagement de la RP 1737. Ces résultats sont basés principalement sur le travail de terrain effectué par Mme Houria RHACHIM en décembre 2009, dans le cadre d'un travail de recherche académique visant à évaluer l'impact socio-économique des routes rurales dans les zones montagneuses.

## **I -ELEMENTS DE MONOGRAPHIE DE LA COMMUNE DE TOUBKAL**

### **Milieu physique**

Le relief des douars de la commune rurale Toubkal est totalement accidenté, présentant des pentes allant de 15 à 40 %, leurs altitudes varient entre 1800 m et 2300 m. Les terrains agricoles sont toujours menacés par l'érosion hydrique, et des dégâts de crues de l'oued Tifnout sont très fréquents et catastrophiques, amplifiés notamment par une disparition totale du couvert végétal.



Le climat qui règne dans la commune est semi aride. La pluviométrie moyenne est de 500 mm par an et la température moyenne normale est de 31°C, la moyenne maximale arrive à 38°C et la moyenne minimale est de 6°C.

L'enneigement au niveau de la commune commence souvent à partir du mois de novembre et peut continuer jusqu'au mois de mai. La hauteur des neiges peut atteindre 200 cm en hautes altitudes.

L'eau est abondante dans la commune durant toute l'année. Les champs sont irrigués par de petits canaux de déviation alimentés en amont par le torrent. Le lac d'Ifni reste le principal pourvoyeur d'eau de la commune et notamment de la vallée de Tifnout. Il est alimenté par la fonte des neiges des hauts sommets qui l'entourent, notamment le mont Toubkal. Presque tous les douars ont une source locale pour s'approvisionner en eau potable. Le manque d'eau se fait rare par son abondance.

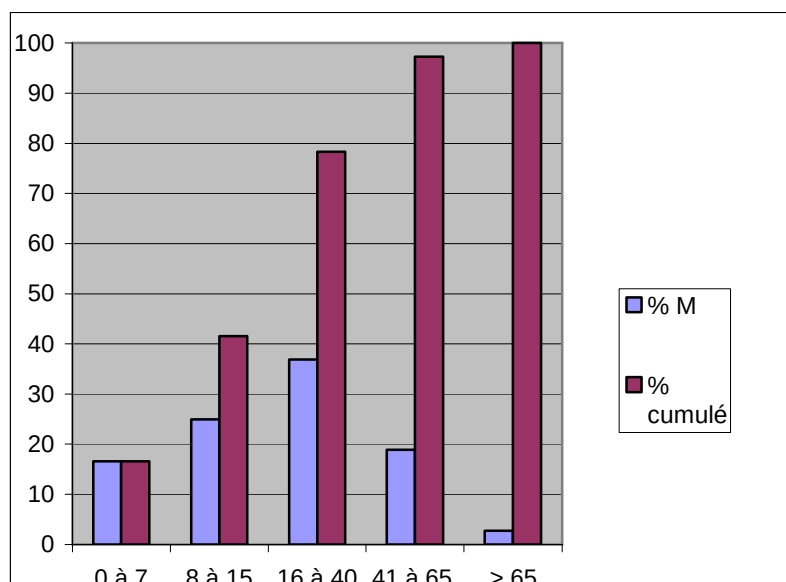


## Milieu Humain - La population

D'après les historiens, la montagne du haut Atlas était habitée par des berbères Masmouda et qu'au moyen âge, le versant nord a été occupé par la puissante confédération des Hintata tandis que le versant sud était le pays des Aït Ouaouzguite qui s'y trouvent encore. Au temps des Almohades, au XII<sup>e</sup> siècle, des groupes entiers des Aït Ouaouzguite et de leurs voisins du sud du Siroua, les sektana sont venus s'établir sur les basses montagnes du haut atlas occidental.

Aujourd'hui, la population actuelle de la commune rurale du Toubkal est le résultat de brassages incessants, on y trouve des gens venus des plaines avoisinantes, de ghighaïa, d'ourika, du souss, de safi et d'El Jadida. Sa population est de 9 109 individus répartie sur 44 douars. Elle est composée d'Aït Tizgui au nord, les Aït Imi n'Tizgui au centre, les Aït slimane et les Aït Telti à l'est.

## Répartition par âge de la population



Plus que la moitié de la population est en âge d'activité (16 à 65 ans), la population jeune (moins de 15 ans) est importante mais elle est abondante, alors que le troisième âge est minoritaire (> 65 ans)

Le taux d'accroissement est de 3,1%, lequel correspond à celui national et surtout à celui du monde rural qui avoisine le 3 %.

## **Caractéristique Socio-économiques de la population**

### **Niveau de scolarisation :**

Actuellement, grâce à la mobilisation de l'état, les infrastructures pour premier cycle de l'enseignement fondamental (primaire) couvrent toute la commune rurale du Toubkal. Il y a 4 groupements d'écoles dans la région. Le taux de scolarisation a connu une augmentation appréciable. Malgré cette disponibilité de l'infrastructure, l'objectif de la généralisation de l'enseignement de base à l'ensemble des enfants d'âge scolaire n'est pas encore atteint, le niveau de l'enseignement reste parmi les plus bas et le taux d'abandon après le primaire est très élevé. Par ailleurs, la plupart des écoles sont dans un état très mauvais à cause de l'absence de l'entretien.

Le taux de scolarisation est de 42,3% des enfants âgés de 7 ans à 15 ans. Il est supérieur à celui de tranche d'âge des élèves en secondaire qui est plus faible pour les filles que pour les garçons.

La déperdition scolaire (abandon des études après plusieurs années vers l'âge de 12 ans à 14 ans) est en augmentation, le plus souvent à cause de l'absence totale d'un collège/lycée dans la région. Le collège le plus proche est situé à Taliouine à **130 km** avec un internat à faible capacité d'accueil. Par manque de moyens des familles, les enfants abandonnent les études pour garder les troupeaux, assurer la corvée des travaux de champs, et autres activités agricoles ou de commerce local. Une partie de ces enfants quittent la commune vers les grandes villes, notamment Casablanca et Marrakech, pour pratiquer des « petits métiers » dans les domaines du commerce, des travaux publics, cafés et restaurant, etc....

### **La santé :**

Compte tenu de la faiblesse de l'encadrement et de l'infrastructure sanitaire au niveau de la commune (un seul infirmier pour 9109 habitants, pas de salles d'accouchement, pas d'infirmières et pas de médecin) la couverture médicale reste insuffisante. Les prestations sanitaires restent souvent limitées aux habitants de sexe masculin. Quand aux femmes, vu les traditions de la société, elles évitent de se faire soigner au centre de santé chez l'infirmier. L'intégration de l'élément féminin par l'affectation d'une infirmière dans la commune est un besoin souvent exprimé par les populations.

On peut quand même signaler des progrès notables qui ont été enregistrés ces dernières années au niveau de la prévention des maladies infantiles, grâce à la

vaccination qui est généralisée parmi la population en bas âge d'où une régression de la mortalité infantile. La disposition d'une ambulance au niveau de la commune, pour les cas urgents, est aussi un atout à signaler.

### **Activités principales :**

La majeure partie des habitants de la commune vit principalement de l'élevage et d'agriculture. En fait, plus que la moitié des actifs sont des éleveurs et en même temps des agriculteurs ; le restant des actifs se répartit entre artisanat - tissage (fait uniquement par les femmes), ouvriers ou commerçants, qui exercent aussi l'élevage.

L'agriculture est basée sur l'exploitant de petits champs en terrasse et irrigués à l'aide de petits canaux de déviation « targua ». Le travail de la terre est effectué au moyen d'outils traditionnels, l'araire tiré par les mulets et la houe, La fumure animale est le principal engrais utilisé pour enrichir la terre. 60/100 des terres sont réservées à la culture de l'orge et du maïs et 30/100 à l'arboriculture (noyer, amandier, pommier, cerisier, poirier, cognassier) et le maraîchage. L'élevage est constitué de bovins, d'ovins et de caprins. Les exploitations agricoles sont familiales, et se basent sur des champs-terrasses de petites tailles.

### **L'organisation villageoise :**

La tradition communautaire de la population locale est développée vers l'organisation traditionnelle « LJMAAT » qui intervient dans la gestion et l'organisation des besoins de la population de la commune à la fois des ressources naturelles et des conflits (Azibes, forêts, eau-potable, irrigation, terres...). Son rôle s'étale aussi sur les opérations de solidarité (réparation des murettes des champs, le curage et l'entretien annuel des canaux d'eau 'Targua', s'associer pour les labours, la moisson, la garde des noyers et amandiers avant le gaulage 'Touiza', fête, travaux....).

La commune dispose aussi d'associations modernes de développement des douars, mais elles ne sont pas très fonctionnelles à cause du manque de soutien financier et institutionnel et d'encadrement pour pouvoir contribuer au développement de la commune et pour avoir la capacité d'exprimer les besoins collectifs directs de la population.

### **LES INFRASTRUCTURES DE BASE :**

D'importantes réalisations en matière d'infrastructures de base ont vu le jour dans la commune grâce aux efforts considérables déployés par l'état pour améliorer les conditions de vie des habitants :

- Construction des écoles primaires;
- Electrification des douars (panneaux solaires puis liaison au réseau national en cours d'achèvement) ;

- Amélioration de l'état des deux liaisons routières principales (RP1510 et RP1737) ;
- Disponibilité d'une infrastructure sanitaire (dispensaire ou centre de santé) ;
- Equipement de la commune en réseau téléphonique (fixe et portable ;
- Réalisation de plusieurs projets locaux d'alimentation en eau potable à partir des sources et construction de petits réservoirs et des réseaux de distribution par douar (dans le cadre des projets INDH) ;
- Réfection des canaux d'irrigation traditionnels en béton (INDH) ;
- Ouvertures de pistes d'accès aux douars par les moyens propres des populations ;
- Au niveau social, l'état a encouragé la généralisation de la scolarisation de la jeune fille rurale en octroyant des dons à sa famille (farine, huile..). Elle a aussi subventionné la farine vendue aux gens à un prix préférentiel.

Malheureusement, l'essor social et économique au niveau de la commune reste minime. La forte poussée démographique de la population, le morcellement des terres collectives et la non rentabilité du secteur agricole et de l'élevage au niveau de la productivité ont été un obstacle pour le développement humain qui n'a pas pu atteindre les objectifs escomptés permettant à la société de sortir de son sous-développement.

## **II -IMPACT SOCIO-ECONOMIQUE DE LA RP 1737**

### **Présentation de la RP 1737**

La réalisation des travaux d'amélioration de la **RP 1737** reliant Ouzioua à Toubkal sur une longueur de **64 km** entre dans le cadre du **PNRR2**. La section concernée est située entre les PK 6 et 70 répartis en 28 km de construction de routes revêtues et 36 km d'aménagement de pistes. Le montant du marché de la section revêtue est de 14,361MDh. Les travaux de construction ont commencé en février 2008 et sont achevés en décembre 2008. Pour les travaux d'aménagement de l'ensemble de la section, les travaux ont commencé en mars 2002 et la date d'achèvement a été en mars 2009. Le coût global des marchés de l'aménagement par la brigade régionale du SLM d'Agadir est de 9,379 MDh (Brigade Japonaise). La construction du reste de la section aménagée est prévue dans le cadre du PNRR2.

Depuis son origine dans la commune d'Ouzioua, La route dessert trois communes rurales. Il s'agit des communes Iguidi, Ahl Tifnout et Toubkal. Elle dessert d'une façon indirecte deux autres communes rurales, Ouzioua et Tawyalt. L'effectif total des populations rurales desservies est de **39 925 habitants** qui se répartissent comme suit :

- \* CR Ouzioua : 7 440 habitants ;
- \* CR Taouyalte : 7 758 habitants ;
- \* CR Iguidi : 9 285 habitants ;
- \* CR Ahl Tifnout : 6 333 habitants ;
- \* CR Toubkal : 9 109 habitants.

Les douars bénéficiaires qui sont situés à moins d'un **(01 km)** par rapport à la route sont au nombre de **43** avec une population de **8247 habitants**. Le pourcentage de la population bénéficiaire est de **33 %**.

En état de piste, avant le PNRR2, la RP 1737 était difficilement accessible pour les véhicules tout terrain et impraticable pour les véhicules légers. La durée de fermeture par les crues d'Oued Tifnoue au niveau du douar Tizghouine pouvait s'étaler sur **31 jours par an**. Après sa construction sur 28,9 km et son aménagement sur une longueur de 35,8 km, la durée de coupure ne dépasse plus **09 jours en moyenne**. Il s'agit principalement d'un problème des éboulements au niveau du douar Imorkhssan et la crue d'Oued Tifnout au niveau du radier semi-submersible construit à proximité du douar Tizghouine.

Les caractéristiques techniques de la route, objet de l'évaluation, sont résumées dans le tableau N°1 :

**Tableau 1 : Fiche descriptive de la RP 1737**

| Désignation                | Caractéristiques RP 1737             |
|----------------------------|--------------------------------------|
| - Liaison                  | Ouzioua - Toubkal (fin de la RP1510) |
| - Longueur                 | 64 km                                |
| - PK départ                | 6                                    |
| - PK Final                 | 70                                   |
| - Largeur de la plateforme | 6 m                                  |
| - Largeur de la chaussée   | 4 m                                  |
| - Largeur de l'accotement  | 1 m x 2                              |
| - Terrain                  | Rocheux 30 %, Schisteux 70 %         |
| - Climat                   | Semi humide, 350 mm < 450 mm         |
| - Relief                   | Montagneux                           |
| - Début travaux            | 11/02/2008                           |
| - Achèvement travaux       | 11/12/2008                           |
| - Nature travaux :         |                                      |
| ▪ Construction             | PK (6 - 34+746                       |
| ▪ Aménagement              | PK (34+746 - 70)                     |

## **Evaluation de l'impact socio-économique de la RP1737**

### **1- Impact de la route sur les services de transport :**

L'accessibilité des populations de la commune rurale Toubkal au réseau routier a entraîné une amélioration très significative de la mobilité et un accroissement de la demande de transport générant une augmentation équivalente de l'offre et une baisse du coût de transport (effet combiné de la réduction de la durée du trajet des localités desservies vers les principaux services sociaux, de l'augmentation du marché de transport et de la diminution du coût d'exploitation des véhicules).

#### **- Durée des trajets :**

L'amélioration de l'état de la **RP1737** a eu pour effet direct de diminuer fortement la durée du trajet des localités desservies vers ces services. D'après les enquêtes transporteurs, cette durée s'est réduite en moyenne de **4,24 minutes par kilomètres** en période hivernale et de **2 min/km** en période normale. Ainsi, les écarts des durées du trajet entre la CR Toubkal et Awlouz atteignent en moyenne **44,2 %** pour la période normale et **61,3 %** pour la période critique.

#### **- Réduction des coûts de transport :**

Parallèlement à la réduction de la durée des trajets, le coût de transport collectif des personnes et celui des marchandises sont nettement réduits en valeur. Alors qu'un déplacement de la commune rurale de Toubkal à Awlouz coûtait environ **57 Dh**, avant l'aménagement de la RP 1737, et pouvait atteindre **71 Dh** en périodes critiques, actuellement, il ne coûte plus que **44 Dh en moyenne**, soit une diminution de **22,4 %** en période normale et **38 %** en périodes critiques (hiver et Aïd).

Par ailleurs, la commercialisation de marchandises ne pose plus de problèmes dans les trois communes desservies par la route. Ainsi, le coût du transport d'un déplacement d'une tonne de marchandises sur la même liaison est passé respectivement de **432,6Dh** en été et de **697,2 Dh** en hiver à **301,7 Dh la tonne** pour les deux périodes, soit une réduction de **30 %** en période normale. Cette réduction atteint largement **57 %** en période hivernale.

En résumé, le coût de transport des passagers est passé de **0,81 Dh par kilomètre** en période normale et de **1 Dh/km** en période critique avant le PNRR2 à **0,63 Dh/km** après le PNRR2. Celui des marchandises est passé de **6,18 Dh la tonne /kilomètres** en été et de **9,96 Dh/T/km** en hiver à **4,31 Dh/T/km**.

Les informations, telles qu'elles ont été collectées, auprès des transporteurs formels et informels, sont exploitées et présentées dans le tableau N°2 ci-dessous :



**Tableau 2 : Gain du temps et gain monétaire des services du transport**

| Indicateurs                                         | Avant PNRR2     |                  | Après PNRR2     |                  | Ecart           |                  | Evolution       |                  |
|-----------------------------------------------------|-----------------|------------------|-----------------|------------------|-----------------|------------------|-----------------|------------------|
|                                                     | Période normale | Période critique | Période normale | Période critique | Période normale | Période critique | Période normale | Période critique |
| Coût de transport par personne en Dh                | 56,7            | 71               | 44              | 44               | - 12,7          | - 27             | -22,39%         | - 38 %           |
| Coût de transport d'une tonne de marchandises en Dh | 432,6           | 697,2            | 301,7           | 301,7            | - 130,9         | - 395,5          | -30,25%         | - 56,72 %        |
| Temps parcouru en minutes                           | 329,7           | 483,7            | 184,1           | 186,9            | - 145,6         | - 296,8          | -44,16%         | - 61,36 %        |
| Nombre de jours de fermeture de la route par an     | 31              |                  | 9               |                  | - 22            |                  | - 71 %          |                  |

Source : Enquête « transporteurs » sur la RP 1737 ; décembre 2009

Pour l'économie du gasoil, on donne l'exemple d'un transporteur, choisi parmi les transporteurs interrogés dans la CR Iguidi, et qui dessert une liaison de **29 km** entre Awlouz et Iguidi. Les économies du gasoil réalisées se chiffrent à environ à **30 Dh par voyage**.

Enfin, les durées de coupure de la circulation ont diminué de **71%** passant de 31 jours par an à **9 jours/an** en moyenne, à cause des crues d'oued, notamment oued Tizghine. La même route connaît aussi des coupures dues aux dépôts des charriages provenant des chaâbas en crue et d'éboulements importants au niveau du douar Imorkhssan. Les photos ci-après illustrent un aspect des dégâts, des orages des 16 et 17 juin 2009, dans la commune rurale **Ahl Tifnout** desservie par la RP 1737.



#### **- Evolution des moyens de transport :**

La réalisation de la **RP 1737** a entraîné une évolution radicale des modes et des moyens de transport marquée par l'abandon de l'accès des services sociaux à dos de mulets, au profit des pick-up, fourgons, camions, transport mixte et voitures particulières.

En effet, avant l'amélioration de la route, le trafic était quasiment nul. Les habitants se déplaçaient beaucoup à dos de mulets et par transport informel (camions). Ce qui ne pouvait pas desservir toute la population vu l'effectif insuffisant des moyens de transport, la durée des trajets et les périodes inappropriées, chose qui obligeait la population à parcourir de long trajet à pied.

Concernant les agriculteurs, avant l'amélioration de l'état de la RP 1737, ils trouvaient des difficultés énormes pour le transport et la commercialisation de leurs produits agricoles. Ils étaient souvent obligés de vendre leurs produits aux grossistes qui viennent jusqu'aux douars, chose qui ne pouvait que réduire la valeur marchande de ces produits.

Après l'aménagement et la construction partielle de la route, le trafic est devenu important et la demande en transport public s'est accrue. En plus, les déplacements des habitants sont devenus plus fréquents et le nombre de contacts ainsi que la fréquence des visites effectuées par les habitants des douars bénéficiaires aux autres villages se sont accrus. Le souk qui était le point de rencontre des familles et des amis n'est plus le cas. Actuellement, il y a possibilité de déplacement à tout moment.

D'après les informations collectées sur le terrain, le nombre moyen des visites du chef de ménage à la ville la plus proche et celui des familles vivantes en villes, aux douars d'origine desservis, ont subi une grande croissance (tableau N°3)

**Tableau 3 : Evolution des déplacements des ménages**

| Indicateurs                                       | Avant PNRR2 | Après PNRR2 | Ecart | Evolution |
|---------------------------------------------------|-------------|-------------|-------|-----------|
| Visite chef ménage (fois / an)                    | 17          | 23          | + 6   | + 35 %    |
| Visite des familles vivantes en ville (fois / an) | 1           | 3           | + 2   | + 200 %   |

Source : Enquête « ménage » ; CRs Toubkal, Ahl Tifnout et Iguidi ; décembre 2009

Le tableau ci-dessus montre que les visites des chefs de ménages à la ville la plus proche ont évolué en moyenne de **35 %** passant de **17 fois par an** à **23 fois/an**. De même, celles des familles vivantes en villes, aux douars desservis, ont évolué de **200%** passant d'une seule fois par an à trois fois par an.

Les photos, ci-après, témoignent de l'évolution du transport et des déplacements des habitants sur la RP 1737.



Pour l'augmentation de l'effectif des moyens du transport formel et informel, les données collectées auprès des services concernées se résument dans le tableau suivant :

**Tableau 4: Evolution des véhicules de transport dans les CRs Iguidi et Toubka**

| CR             | Véhicule               | Avant PNRR2 | Après PNRR2 | Ecart       |
|----------------|------------------------|-------------|-------------|-------------|
| <b>Iguidi</b>  | <b>Taxi</b>            | <b>0</b>    | <b>1</b>    | <b>+ 1</b>  |
|                | <b>Transport mixte</b> | <b>0</b>    | <b>2</b>    | <b>+ 2</b>  |
|                | <b>Camion</b>          | <b>2</b>    | <b>3</b>    | <b>+ 1</b>  |
|                | <b>Clandestin</b>      | <b>6</b>    | <b>18</b>   | <b>+ 12</b> |
| <b>Toubkal</b> | <b>Transport mixte</b> | <b>1</b>    | <b>12</b>   | <b>+ 11</b> |
|                | <b>Camion</b>          | <b>3</b>    | <b>9</b>    | <b>+ 6</b>  |

Source : Maisons communales de Toubkal et Iguidi ; décembre 2009

## **2- Impact sur le pouvoir d'achat (consommation, commercialisation) :**

### **a) Prix des produits de base :**

Les premiers impacts de l'amélioration de la **RP1737** se sont faits sentir dans la chute spectaculaire des prix des produits de base (butane, farine, sucre, ...) dans les localités desservies et plus particulièrement en période hivernale. Les informations collectées, auprès de la population cible, montrent que les écarts des prix observés dans les douars du projet par rapport à l'état initial (avant l'amélioration de la route) atteignent en moyenne pour :

- Petite bouteille de gaz : - 23 % pendant la période normale et - 43 % en période hivernale ;
- Grande bouteille de gaz : - 40 % pendant la période normale et -55 % en période hivernale ;
- Sucre (2 Kg) : - 20 % pendant la période normale et - 36 % en hiver ;
- Farine (sac de 50 Kg) : -20 % pendant la période normale et -37 % en hiver.

Le tableau ci-après, montre les écarts des prix moyens de quelques produits de base, pendant les périodes normale et hivernale, dans les zones desservies par la route (avant et après le PNRR2).

**Tableau 5 : Prix moyens de quelques produits de base avant et après le PNRR2 selon la période ( en Dh)**

| Produit                | Douars du projet |              |              |              |
|------------------------|------------------|--------------|--------------|--------------|
|                        | Avant PNRR2      |              | Après PNRR2  |              |
|                        | P.normale        | P.hivernale  | P.normale    | P.hivernale  |
| Gaz (petite bouteille) | 15               | 20           | 11,5         | 11,5         |
| Gaz (grande bouteille) | 75               | 100          | 45           | 45           |
| Sucre (2 Kg)           | 15               | 18,8         | 12           | 12           |
| Farine (50 kg)         | 172              | 220          | 137          | 137          |
| <b>Total</b>           | <b>227</b>       | <b>358,8</b> | <b>205,5</b> | <b>205,5</b> |

Source : Enquête ménage ; CRs Toubkal, Ahl Tifnout et Igudi ; décembre 2009

Donc, les résultats obtenus lors de l'enquête montrent que l'amélioration des routes d'accès à la commune a eu un impact significatif sur les prix des produits de base. Alors que le prix du panier (de quelques produits de base) avant l'amélioration de la route était de **227 Dh** en période normale et de **358,8 Dh** en période hivernale, actuellement il ne coûte que **205,5 Dh** pour les deux périodes, soit un gain de **71,5 Dh** en période normale et de **153 Dh** en période hivernale représentant respectivement une économie de l'ordre de **31 %** et de **42,7 %** pour chacune des périodes.

#### **b) Approvisionnement des souks locaux et disponibilité des produits :**

L'amélioration de l'accessibilité aux souks permet un meilleur approvisionnement en produits à des prix plus abordables. Les souks locaux se sont développés et leur activité s'est améliorée : apparition de nouveaux produits, augmentation du nombre de visiteurs des souks hebdomadaires, etc. Ainsi, à titre d'exemple, depuis l'amélioration de l'état de la RP 1737, le nombre de visiteurs du souk « **lundi Igli** » (CR Igudi) a augmenté de **100 %** en hiver et de **67 %** en été. Celui des véhicules (fourgons et camions) a augmenté de **300 %** en hiver et de **233 %** en été. En ce qui concerne le souk « **Sebt Assarag** » (CR Ahl Tifnout), les données avant la réalisation de la RP1737 ne sont pas disponibles dans la commune. Mais, d'après une visite du souk,

on a constaté un effectif important des visiteurs en provenance de la commune mère et des douars existants à la frontière de la commune. Le tableau n°6 récapitule la fréquence des visiteurs et des transporteurs à destination des souks et les photos, ci-après, illustrent l'activité des souks.

**Tableau 6 : Evolution de la fréquence des visiteurs et des transporteurs**

| Nom du souk  | Nombre de visiteurs avant amélioration |     | Nombre de visiteurs après amélioration de la route |      | Nombre de véhicules avant amélioration |     | Nombre de véhicules après amélioration de la route |     |
|--------------|----------------------------------------|-----|----------------------------------------------------|------|----------------------------------------|-----|----------------------------------------------------|-----|
|              | Hiver                                  | Eté | Hiver                                              | Eté  | Hiver                                  | Eté | Hiver                                              | Eté |
| Lundi d'Igli | 100                                    | 300 | 200                                                | 500  | 10                                     | 15  | 40                                                 | 50  |
| Sebt Assarag | ND                                     | ND  | 500                                                | 1500 | ND                                     | ND  | 12                                                 | 60  |

Source : Enquête « souk » ; décembre 2009



**Souk « Lundi Igli » (CR Iguidi)**





### **Souk « Sebt Assarag », (CR Ahl Tifnout)**

#### **Conclusion :**

D'après les premiers résultats de l'étude de l'impact socio-économique du PNRR2 dans la commune rurale Toubkal, on a constaté que le programme a atteint les objectifs attendus dans le domaine des services de transport.

En effet, l'aménagement de la RP 1737 et sa construction partielle, dès son ouverture à la circulation, a joué un rôle très important tant sur le plan social qu'économique étant donné que l'impact de cette route sur les populations ciblées, sur les marchés locaux et régionaux et sur la commercialisation est fondamentalement positif. Elle a participé d'une manière significative au développement des services sociaux, ce qui a fait remarquer des changements appréciés par les populations rurales dont le mode de leur vie a été modifié.

Ainsi, la RP 1737 a permis de diminuer fortement la durée du trajet des localités desservies vers les services sociaux. Cette réduction du temps de trajet a entraîné la baisse du coût de transport en commun. Par ailleurs, le coût du transport de marchandises a été diminué de la moitié pendant la période hivernale. En ce qui concerne les déplacements des habitants, le nombre de contacts et la fréquence des visites effectuées par les habitants des douars bénéficiaires du projet se sont accrus. Le souk qui était le point de rencontre des familles et des amis n'est plus le cas. Actuellement, il y a possibilité de déplacement à tout moment. La population rurale est devenue active, son esprit est devenu plus ouvert grâce aux déplacements fréquents et à l'accès des visites des familles aux douars d'origine desservis.

L'étude comparative des doléances des habitants des douars desservis par la RP 1737 montrent que les trois impacts considérés comme les plus importants par les ménages sont, par ordre d'importance, l'ouverture de la route toute l'année, l'accès aux collèges pour les jeunes montagnards, l'accès facile à l'hôpital de la ville la plus proche, une meilleure commercialisation des produits agricoles et la création de nouvelles activités comme les coopératives laitières et les frigos pour les pommes.

Les demandes et les souhaits exprimés par les interviewés se focalisent sur la nécessité de la construction des sections aménagées, ce qui entraînera un impact très fortuné pour l'économie locale. Le tourisme rural sera développé dans les provinces de Taroudant et Ouarzazate (tourisme de montagne) car l'aménagement de la route n'encourage pas beaucoup le tourisme dans les montagnes. A titre d'exemple, le Lac Ifni, cette potentialité touristique qui peut encourager les investisseurs à créer des projets touristiques dans la montagne.