

IMPACT SOCIO-ECONOMIQUE DU DEUXIEME PROGRAMME NATIONAL DES ROUTES RURALES DANS LES ZONES MONTAGNEUSES, CAS DE LA RP 1510

HOURIA RHACHIM (ADMINISTRATEUR AU CNER)

Préambule :

La présente communication est préparée sur la base d'une thèse de Doctorat en Droit Public, spécialité : **Management du Développement Social**. La thèse est en cours de réalisation sous l'encadrement du Centre National d'Etudes et de Recherches Routières (CNER)¹ et la Faculté des Sciences Juridiques, Economiques et Sociales - Rabat-Agdal, sous la direction scientifique des professeurs chargés du suivi des thèses et mémoires à l'Unité de Recherche et de Formation et le Master Management du Développement Social. Le sujet de la thèse s'intitule : « **Les Infrastructures Routières et le Développement Social dans le monde rural, cas des zones montagneuses** ».

Cette communication n'est qu'un **extrait des premiers résultats** de la recherche sur le terrain², qui concerne le volet impact socio-économique des routes rurales, dans la province d'Ouarzazate, cas de la RP 1510³.

L'étude de l'impact de la route dans un territoire donné est de plus en plus utilisé comme moyen d'évaluer sa réussite à moyen et long terme. Pour cela, nous avons choisi d'étudier le cas **des zones montagneuses**⁴. Le choix de ces espaces situés sur des reliefs où domine largement la montagne est dicté du fait que l'accessibilité est particulièrement difficile dans ces territoires à cause du relief montagneux très accidenté et l'enneigement qui coupent les pistes situées dans ces zones pendant des périodes importantes. Ainsi, plus qu'on s'approche des espaces montagneux plus la distance moyenne à parcourir pour accéder à la route goudronnée la plus proche augmente. Aussi, les zones montagneuses sont des plus pauvres dans leur composante rurale et se sont des zones plus vulnérables et plus affectées au développement humain. En plus, il y a un lien supposé étroit existant entre la route et la lutte contre la pauvreté dans ces zones. Donc, les caractéristiques du relief de ces zones constituent un élément pertinent dans l'évaluation de l'impact social et économique des routes rurales.

Le champ d'intérêt du sujet que nous traitons est sans doute large. Son importance se justifie à la fois par le souci de vouloir montrer que la route, comme outil de désenclavement, reste une condition nécessaire du développement humain d'une communauté d'une part, et par la tentative de répondre à la question suivante : est-ce que cet outil est une chance ou un risque pour la montagne qui est un espace végétal sensible qu'il faut protéger, d'autre part ?

La méthodologie de l'étude est avancée sur une analyse documentaire, un support analytique statistique, une recherche sur le terrain qui a été réalisée sur la base des guides

¹ Directeur du CNER

² Enquêtes effectuées en décembre 2009

³ L'étude a concerné un échantillon diversifié des douars bénéficiaires situés entre moins d'un (01) km de la route goudronnée et + 10 km

⁴ La recherche couvrera les provinces d'Ouarzazate, Taroudant, Tiznit, Chtouka Aït Baha, Nador, Al Hoceima, Khénifra et Azilal

d'entretien et des questionnaires dans les communes rurales cibles, une série d'enquêtes et d'entretiens approfondis qui permettent de traiter en détail certains éléments qualitatifs qui ne peuvent pas être approchés de manière quantitative, et des interviews menées auprès des responsables d'administrations en relation directe ou indirecte avec le secteur routier (ministères de l'Équipement et des Transports, de l'Éducation Nationale, de la Santé Publique, de l'Intérieur, le Haut Commissariat au Plan, les ONG,...)

Concernant le choix des **indicateurs d'évaluation**, une panoplie d'indicateurs d'impact a été élaborée. Elle a concerné les indicateurs sociaux (accès aux services sociaux, éducation, santé, impact sur la femme rurale,...); les indicateurs économiques (agriculture, tourisme rural, commerce, impact sur le pouvoir d'achat,...) et les indicateurs d'environnement (positifs et négatifs)

La plupart de ces indicateurs sont quantitatifs, pourtant certains d'entre eux ne sont pas toujours quantifiables, surtout les indicateurs sociaux et se sont peut être forcément un peu subjectifs. De plus, l'interprétation de ces indicateurs peut être différente d'une situation à une autre, ce qui est positif pour certains et négatif pour d'autres.

Vu que l'évaluation de l'impact socio-économique nécessite des dispositions de collecte de données relativement lourdes et exigeantes, et demande une durée importante pour la réalisation des enquêtes sur le terrain et de longues périodes d'observation des phénomènes économiques et sociaux, ce qui est incompatible avec le temps alloué à la préparation de la présente communication si on veut analyser tous les indicateurs de cette évaluation. Donc, on s'est limité à présenter quelques indicateurs qui ont été identifiés en fonction de la disponibilité de l'information et à l'analyse avant et après le projet.

I. Introduction :

Les secteurs de montagne sont des lieux d'une richesse biologique remarquable grâce à la variété des altitudes, des expositions, des roches mères et des conditions climatiques. La nature y a été bâtie par l'occupation humaine depuis des siècles, à travers des civilisations agricoles montagnardes qui ont permis de maintenir l'essentiel de cette richesse.

La montagne marocaine est composée d'un ensemble de massifs redoublés, grossièrement parallèles, formant un peu l'ossature de l'espace géographique marocain. Avec un total de **147 000 km²** sur un ensemble de **710 850**, elle occupe un peu plus de **1/5** de la superficie nationale : presque **21 %**, soit la même proportion que la zone de montagne en France⁵. Elle se subdivise en masses étendues (Rif, Moyen, Anti Atlas et le Haut qui dépasse **4000 m** : **4165 m** au Toubkal et **4 071m** au M'Goun) et en massifs isolés (Bni Snassen, Chaîne de Jérada, Jbilet, Zerhoun, Zalagh). Elle concerne, **dix** régions sur les seize que compte le pays⁶.

Malgré que cet espace joue d'importants rôles climatiques, hydrologiques et humains, il est resté à l'écart de l'effort de développement que mène l'Etat et souffre d'un sous-équipement

⁵ Boujrouf Saïd, « La montagne dans la politique d'aménagement du territoire du Maroc » The place of mountain areas in Morocco's national planning and development policies.

⁶ Abdellah Laouina, « Dynamiques agraires et dégradation des terres dans les régions de montagne au Maroc, la perspective d'un développement durable », Faculté des Lettres et des Sciences Humaines, Université Mohammed V, Rabat

manifeste. Le taux des foyers raccordés à l'électricité n'accède pas **50 %**, celui des foyers raccordés à l'eau potable reste inférieur à **25 %**. Les taux de scolarisation et d'encadrement sanitaire restent parmi les plus faibles du pays⁷.

Cette situation a généré une fracture sociale pour le moins préoccupante. Elle porte en elle des risques graves de déstabilisation et constitue, par ailleurs, un facteur de blocage de développement.

Pour toutes ces raisons, le développement du monde rural est considéré comme une priorité absolue du développement national et c'est dans ce sens qu'une série de programmes nationaux d'infrastructures et d'équipement du monde rural ont été lancés par le gouvernement marocain en 2005 et qui font un prolongement des programmes, lancés en 1995, qui ont été d'une importance capitale pour le milieu rural

Dans ce cadre le ministère de l'Équipement et des Transports a lancé le deuxième programme national des routes rurales (PNRR2) qui a pour objectif d'augmenter le taux d'accessibilité de la population rurale au réseau routier à **80 %** en **2012**.

Il est certain que la route constitue un puissant moteur de développement économique en raison de ses effets multiplicateurs sur le reste de l'économie, du nombre des emplois créés et maintenus (exemple : augmentation du transport formel, création de nouvelles activités commerciales engendrées par des différentes dépenses effectuées par la population bénéficiaire. Toutefois, la route entraîne également des dépenses importantes pour les destinataires des villes et grâce aux déplacements fréquents et à l'accès des visites des villageois aux autres villages. La route participe aussi au développement social et à la lutte contre la précarité (exemple : création de l'emploi pour les adultes, création des annexes de l'enseignement secondaire pour les adolescents, création des coopératives et associations des activités génératrices de revenu pour les femmes, etc.)

II –Impact socio-économique de la RP 1510

1- Présentation de la RP 1510

C'est un projet de construction d'une piste rurale de **36+815 km**, dans la province d'**Ouarzazate**, qui se développe dans deux communes rurales **Ighrem Nougdal** et **Tidili**. Le tracé du projet prend origine au PK 136 de la RN 9 au niveau de la localité Agouim (province d'Ouarzazate) et permet la liaison avec la RP 1737. La section concernée par le **PNRR2** est située entre les **PK 0 et 36+815** et assure la liaison entre Agouim et Lac Ifni

La liaison concernée par le projet a été destinée au désenclavement des douars et agglomérations environnants et permettant plus d'échange économique et commercial ainsi qu'à l'amélioration du tourisme. Elle dessert d'une façon indirecte la population de commune rurale Toubkal relevant du territoire de Taroudant.

L'effectif total des populations rurales desservies, par cette route, est de **37 353⁸** habitants qui se répartissent comme suit :

⁷ Série Colloques et Séminaires N° 119, « Pour une Nouvelle Perception des Montagnes Marocaines », Espace périphérique ? Patrimoine Culturel et Naturel ? Stock de ressources dans l'avenir ? ; Actes du 7^{ème} colloque maroco-allemand Edité par Mohamed Aït Hamza et Hebert Popp, Rabat-2004 ; Faculté des Lettres et des Sciences Humaines, Université Mohammed V, Rabat

- * CR Ighrem Nougdal : 14 000 habitants ;
- * CR Tidili : 14 244 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 **26** avec une population de **9311 habitants**. Le pourcentage de la population bénéficiaire est de **33 %**⁹.

En état de piste, avant le PNRR2, le relief assez accidenté de la **RP 1510** a fait que l'accessibilité était très difficile pour les véhicules tout terrain et impraticable pour les véhicules légers. La durée moyenne de fermeture par la neige et les crues d'Oued Tamssettinte pendant les intempéries pouvait s'étaler sur **48 jours par an**. Après sa construction la durée de coupure ne dépasse plus **02 jours/an** en moyenne.

Les caractéristiques techniques de la route, objet de l'étude, peuvent se résumer comme suit :

Tableau 1 : Fiche descriptive du projet

Désignation	Caractéristiques
➤ Route n° ➤ Liaison ➤ Longueur ➤ PK départ ➤ PK Final ➤ Largeur de la plateforme ➤ Largeur de la chaussée ➤ Largeur des accotements ➤ Climat ➤ Relief ➤ Objet de l'opération ➤ Programme ➤ Source de financement	1510 Agouim - Lac Ifni 36+815 0+000 36+815 6 m 4 m 2 x 1,00 m Semi aride, précipitations <600 mm/an Montagneux Construction PNRR2 CFR

Source : DPET d'Ouarzazate ; décembre 2009

⁸ L'effectif des habitants des deux communes rurales desservies, d'une façon directe, par la RP 1510 est de 28 244 habitants

⁹ Le chiffre 33 % concerne seulement les douars des deux communes rurales sur lesquelles se développe la RP1510 et qui sont situés à - 01 km de la route



RP 1510 avant travaux



RP 1510 après exécution

2- Premiers résultats de l'évaluation de l'impact socio-économique de la RP 1510

A) Impact sur les services de transport

L'accessibilité 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 véhicules¹⁰).

a) Durée des trajets :

L'impact de la **RP 1510** sur la durée des trajets vers les services sociaux est très remarquable. En effet, d'après les enquêtes transporteurs, on a constaté que cette durée s'est réduite en moyenne de 3,35 minutes par kilomètres (**3,35 min/km**) en période hivernale et de **2,27 min/km** en période normale. Ainsi, les écarts des durées du trajet sur la liaison du PNRR2, entre les PK 0+000 et 36+815, atteignent en moyenne - **50 %** pour la période normale et - **60 %** pour la période critique.

b) Réduction des coûts de transport :

Parallèlement à la réduction de la durée des trajets, le coût de transport collectif par personne et celui des marchandises se sont strictement réduits en valeur. Alors qu'un déplacement sur la liaison, citée ci-dessus, coûtait environ **36 Dh** en moyenne, avant le PNRR2, et pouvait atteindre **63 Dh** en périodes critiques¹¹. Actuellement, il ne coûte plus que **22 Dh**, soit une diminution de **39 %** en période normale et **65 %** en périodes critiques.

¹⁰ Le coût moyen et la durée d'un trajet sont fonction de plusieurs variables interdépendantes tels que :

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

¹¹ L'hiver et l'Aïd

Par ailleurs, la commercialisation de marchandises ne pose plus de problèmes dans les communes desservies par la route. Ainsi, le coût du transport d'un déplacement de marchandises sur la même liaison est passé respectivement de **275 Dh** en été et de **324Dh** en hiver à **147 Dh** la tonne pour les deux périodes, soit une réduction de **47 %** en période normale. Cette réduction atteint largement **55 %** en période hivernale.

Donc, le coût de transport des voyageurs est passé de **0,97 Dh par kilomètre** en période normale et de **1,7 Dh/km** en période critique avant le PNRR2 à **0,59 Dh/km** après le PNRR2. Celui des marchandises est passé de **7,43 Dh la tonne par kilomètres** en été et de **8,75 Dh/T/km** en hiver à **3,97 Dh/T/km** pour les deux périodes.

Enfin, les durées de coupure de la circulation ont diminué, en moyenne, de **96 %** passant de **48 jours par an** à **2 jours/an**.

Les informations, telles qu'elles ont été collectées, auprès des transporteurs formels et informels, sont exploitées et fournies dans le tableau ci-dessous.

Tableau 2 : Gain du temps et gain monétaire des services de 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	36	63	22	22	- 14	- 41	- 39 %	- 65 %
Coût de transport d'une tonne de marchandises enDh	275	324	147	147	- 128	- 177	- 47 %	- 55 %
Temps parcouru en minutes	168	208	84	84	- 84	- 124	- 50 %	- 60 %
Nombre de jours de fermeture de la route par an	48		2		- 46		- 96 %	

Source : Enquêtes « transporteurs » sur la RP 1510 ; décembre 2009

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. L'esprit de la population rurale est devenu plus ouvert grâce aux déplacements fréquents et à l'accès des visites des familles aux autres villages.

Les visites moyennes¹² des familles vivantes en ville aux douars d'origine desservis et celles des chefs de ménage à la ville la plus proche, sont récapitulées dans le tableau N°3.

¹² Nombre de fois par an

Tableau 3 : Evolution des déplacements moyens des ménages

Indicateurs	Avant PNRR2	Après PNRR2	Ecart	Evolution
Visite du chef ménage	10	74	+ 64	+ 640 %
Visite des familles vivantes en villes	1	3	+ 2	+ 200 %

Source : Enquêtes « ménages » ; CRs Tidli et Ighrem Nougdal ; 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 **640 %** passant de 10 fois par an à 74 fois/an. De même, celles des familles vivantes en villes, aux douars d'origine 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 1510.



c) Offre du transport :

La construction de la **RP 1510** a entraîné une évolution radicale des modes de transport marquée par l'abandon de l'accès, aux services sociaux, à pied ou à dos de mulets au profit de grands taxis, minibus, camions,.....Ainsi, l'effectif du transport informel a diminué, dans les deux communes bénéficiaires de la route, et il a été remplacé par le transport formel. En effet, un nombre important de taxis agréés (**10 taxis de 6 places**) a été ajouté dans chacune des deux communes contre seulement trois taxis dans la commune rurale Ighrem N'Ougdal et deux dans la CR Tidili avant la réalisation de la route. Soit, une évolution de **333 %** de sièges dans la CR Ighrem N'ougdal et de **500 %** dans la CR Tidili. Pour le transport informel, son effectif a diminué de **7 points** dans la CR Ighrem N'ougdal et de **11 points** dans la CR Tidili.

Les données ainsi collectées auprès des services concernés se résument dans le tableau suivant et les photos ci-après illustrent l'évolution du transport dans les deux CRs.

Tableau 4 : Evolution des véhicules de transport dans les CRs Ighrem N'Ougdal et Tidili

CR	Véhicule	Avant PNRR2	Après PNRR2	Ecart
Ighrem N'Ougdal	Clandestin	15	8	- 7
	Taxi agréée	3	13	+ 10
Tidili	Clandestin	26	15	- 11
	Taxi agréée	2	12	+ 10

Source : Préfecture d'Ouarzazate, décembre 2009 ; Caïdat Ighrem N'Ougdal, avril 2010



CR Tidili (CLC, douar Sor)



CR Ighrem N'Ougdal (PK 0 de la RP 1510, Agouim)

B) Impact de la route sur l'éducation

D'après l'analyse des enquêtes réalisées sur le terrain, on a constaté que la route contribue à l'amélioration de la scolarisation primaire, surtout pour les jeunes filles. Mais, plusieurs facteurs interdépendants¹³ du PNRR2 contribuent à l'augmentation du taux de scolarisation primaire, en particulier dans les communes de l'INDH ce qui rend l'indicateur de la scolarisation primaire difficile à évaluer. Donc, on s'est limité à l'évaluation de l'indicateur de l'enseignement fondamental (collège).

L'impact de la route se manifeste plus au niveau de l'enseignement secondaire. Ceci s'explique par le fait que l'éloignement et la difficulté d'accès aux établissements de l'enseignement secondaire constituent un obstacle pour la poursuite des études pour les garçons et filles. Ainsi, avant la réalisation de la RP 1510, **90 %** des enfants dans la commune rurale Tidili abandonnent les études en 6^{ème} année primaire pour travailler dans les champs et la plupart de ces enfants à un certain âge quittent leurs douars vers les grandes villes pour travailler comme ouvriers dans des sociétés de l'électricité.

Après la construction de la RP 1510, le collège Atlas El Kabir situé dans la CR Ighrem N'Ougdal a bénéficié du transport scolaire et la délégation de l'éducation nationale a créé des annexes du collège Atlas El Kabir dans les secteurs scolaires primaires de la CR Tidili¹⁴ au profit des élèves de cette commune afin qu'ils puissent poursuivre leurs études. Aussi, on a constaté la création des classes maternelles dans la commune rurale Ighrem N'Ougdal après la construction de la route. La CR Tidili a bénéficié en 2010, du transport scolaire en partenariat avec une association.

Le tableau 5 montre l'évolution du taux de scolarisation primaire dans les deux CR avant et après le PNRR2 et le tableau 6 résume l'évolution des nouveaux inscrits aux annexes du collège dans la CR Tidili après 2008 (date de mise en circulation de la RP 1510).

Tableau 5 : Evolution du taux de solarisation primaire des filles

Année scolaire : 2005 – 2006	
Commune Rurale	% Filles
Ighrem N'Ougdal	78 %
Tidili	71 %
Année scolaire : 2009 – 2010	
Commune Rurale	% Filles
Ighrem N'Ougdal	80 %
Tidili	76 %

Source : Délégation de l'Education Nationale d'Ouarzazate, décembre 2009

¹³ Programmes Tayssir, Association d'appui « scolarisation primaire pour tous les enfants » (lutte contre la déperdition scolaire),...

¹⁴ Le collège de Tidili est en cours de réalisation après la construction de la route

Tableau 6 : Effectif des nouveaux inscrits dans les annexes du collège dans la CR Tidili

CR	2007/2008				2008/2009				2009/2010			
	TOTAL		Nouveaux inscrits en 1ère Année collégiale		TOTAL		Nouveaux inscrits en 1ère Année collégiale		TOTAL		Nouveaux inscrits en 1ère Année collégiale	
	TOT	FI	TOT	FI	TOT	FI	TOT	FI	TOT	FI	TOT	FI
Tidli	0	0	0	0	171	65	162	6	223	85	123	34

Source : Délégation de l'Education Nationale d'Ouarzazate, décembre 2009



Les élèves de l'école primaire Tawrda (douar Targua Igdlan), CR Tidili



**Classe maternelle (douar Amassine),
CR Ighrem N'Ougdal**



Collège en cours de construction, CR Tidili



**Transport scolaire, collège Atlas El Kabir Dar Attaliba ; CR ; Ighrem n'Ougdal
CR ; Ighrem n'Ougdal**

C) Impact de la route sur le pouvoir d'achat

C.1- Prix et disponibilité des produits de base

- Prix des produits de base :

L'impact du PNRR2 s'est également fait sentir dans la chute spectaculaire des prix des produits de base (butane, farine, sucre, huile...) dans les localités desservies et plus particulièrement en période hivernale.

Les informations collectées, auprès des populations concernées, montrent que l'évolution des écarts des prix observés dans les douars desservis par la **RP 1510** par rapport à l'état initial (avant la réalisation de la route) atteignent en moyenne pour :

- petite bouteille de gaz : - 15,4 % pendant la période normale et - 47,6 % en période hivernale ;
- grande bouteille de gaz : - 20,8 % pendant la période normale et - 42,5 % en période hivernale ;
- sucre (2 Kg) : - 11 % pendant la période normale et - 20 % en hiver ;
- farine (sac de 50 Kg) : - 17,4 % pendant la période normale et - 23,8 % en hiver ;
- huile (1 L) : - 22 % en été et - 22,6 % en hiver

Les tableaux 7 et 8 démontrent les écarts des prix moyens de quelques produits de base, pendant les périodes normale et hivernale, dans les douars desservis par la route (avant et après le PNRR2).

Tableau 7 : 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	
	Période normale	Période critique	Période normale	Période critique
Gaz (petite bouteille)	13	21	11	11
Gaz (grande bouteille)	53	73	42	42
Sucre (2 Kg)	13,5	15	12	12
Thé (250 g)	14	15	10,5	10,5
Huile (1 L)	52,5	53	41	41
Farine (50 Kg)	184	206	152	157
Total	330	383	268,5	273,5

Source : Enquêtes « ménages » ; CRs Tidili et Ighrem N'Ougdal ; décembre 2009

Donc, les résultats obtenus par l'enquête montrent que la réalisation des routes rurales a une influence sur les prix des produits de base. Alors que le prix d'un panier avant le PNRR2 était de **330 Dh** en période normale et de **383 Dh** en période critique, actuellement il ne coûte que **268,5 Dh** en période normale et **273,5 Dh** en période critique, soit un gain de **61,5 Dh** en période normale et de **109,5 Dh** en période critique représentant respectivement une économie de l'ordre de **18,6 %** et **28,6 %** pour chacune des périodes.

Tableau 8 : Gain monétaire pour l'achat d'un panier

Produit	Ecart en Dh		Evolution en %	
	Période normale	Période critique	Période normale	Période critique
Gaz (petite bouteille)	- 2	- 10	- 15,4 %	- 47,6 %
Gaz (grande bouteille)	- 11	- 31	- 20,8 %	- 42,5 %
Sucre (2 Kg)	- 1,5	- 3	- 11 %	- 20 %
Thé (250 g)	- 3,5	- 4,5	- 25 %	- 30 %
Huile (1 L)	- 11,5	- 12	- 22 %	- 22,6 %
Farine (50 Kg)	- 32	- 49	- 17,4 %	- 23,8 %
Total	- 61,5	- 109,5	- 18,6	- 28,6 %

* N.B : la plupart des ménages enquêtés utilisent l'huile d'olive

Actuellement, le prix du grand butane de gaz, dans le chef lieu de commune, coûte **40 Dh** et celui du petit butane est de **10 Dh**. Dans les douars enquêtés, le prix moyen du grand butane est de **42 Dh** et celui du petit butane est de **11 Dh**. Donc, d'après les informations collectées auprès des ménages et des commerçants, on constate une légère différence entre les prix

dans le CLC et ceux dans les douars desservis par la route et cela revient à la distance des pistes non aménagées qui relie les douars, situés hors de la zone d'influence, à la route goudronnée.

- Approvisionnement des souks locaux et disponibilité des produits :

L'amélioration de l'accès aux douars permet un meilleur approvisionnement en produits à des prix plus abordables. Les souks hebdomadaires « **Had Tidili** » (CR Tidili) et « **Sebt Agouim** » (CR Ighrem N'Ougdal) se sont développés et leur activité s'est améliorée : apparition de nouveaux produits, augmentation du nombre de visiteurs et celui des transporteurs en provenance des douars bénéficiaires de la route et des douars existants au frontière de chacune des deux CRs.

En ce qui concerne les recettes annuelles des dits souks, elles ont enregistré respectivement un pourcentage d'évolution de l'ordre de **296 %** et de **49 %**, entre les deux situations avant et après le projet ; soit une augmentation de **42 600 Dh** pour la recette du souk « **Had Tidili** » et **4 426 Dh** pour celle de « **Sebt Agouim** ».

Le souk « **Had Tidili** » qui terminait à **12 h**, avant la réalisation de la route, reste actuellement jusqu'à **16 h**.

Les tableaux 9 et 10 donnent l'évolution du nombre des visiteurs et des transporteurs ainsi que les recettes avant et après le projet.

Tableau 9 : Nombre des visiteurs et des transporteurs dans les souks avant et après le PNRR2

Commune rurale	Nom du souk	Visiteurs avant PNRR2		Visiteurs après PNRR2		Transporteurs avant PNRR2		Transporteurs après PNRR2		Recette annuelle (en Dh)	
		hiver	été	hiver	été	hiver	été	hiver	été	avant PNRR2	après PNRR2
Ighrem N'Ougdal	Sebt Agouim	700	1000	700	1500	60	80	120	150	9 000	13 426
Tidili	Had Tidili	50	200	1200	1200	3	3	30	30	14 400	57 600

Source : Maisons communales : CR Tidili, décembre 2009 et CR Ighrem N'Ougdal, mai 2010

Tableau 10 : Evolution des visiteurs et des transporteurs dans les souks avant et après le PNRR2

Commune rurale	Nom du souk	Visiteurs				Transporteurs				Recette annuelle (en Dh)	
		Ecart		Evolution		Ecart		Evolution		Ecart	Evolution
		hiver	été	hiver	été	hiver	été	hiver	été		
Ighrem N'Ougdal	Sebt Agouim	0	500	0 %	50 %	60	70	100 %	88 %	4 426	49 %
Tidili	Had Tidili	1150	1000	2300%	500%	27	27	900%	900%	42 600	296 %

Source : « Enquête souk »: CR Tidili, décembre 2009 et CR Ighrem N'Ougdal, mai 2010

Concernant les éleveurs de la CR Tidili, avant la construction de la RP 1510, ils trouvaient des difficultés énormes pour le transport du bétail et ils étaient obligés de vendre leurs cheptels aux grossistes qui viennent jusqu'aux douars, chose qui ne pouvait que réduire la valeur marchande de ces produits. Actuellement, ils peuvent vérifier les prix du marché et vendre leur bétail au moment où les prix sont les plus favorables.

Les photos ci-après illustrent l'activité des souks et des éleveurs



Souk « Had Tidili »



C.2- Impact de la route sur les dépenses et les revenus :

Les revenus mensuels ont augmenté d'un écart, moyen, de l'ordre de **1083 Dh** par ménage passant de **3 500 Dh** à **4 583 Dh**, soit une évolution de **+ 31 %**. Par contre les dépenses mensuelles ont diminué de **443 Dh** passant de **2696** à **2253**, soit une évolution de **- 16 %**. Cette diminution est due au gain monétaire du transport de l'approvisionnement. Le tableau suivant résume ces informations.

Tableau 11 : Dépenses et revenus moyens des ménages

Indicateurs	Avant PNRR2	Après PNRR2	Ecart	Evolution
Dépenses	2696	2253	443	- 16 %
Revenus	3500	4583,33	+ 1083,33	+ 31 %

C.3- Impact de la route sur la valorisation des terrains

L'impact de la route se manifeste encore plus au niveau de la valorisation des terrains. Ceci s'explique aussi par le fait que lors de la construction de nouvelles routes, les spéculateurs se précipitèrent pour acquérir des titres de propriété. D'après les informations recueillies, dans le cadre de l'enquête sur le terrain, le prix du mètre carré (m^2) du lot de terrain dans la CR Tidil est passé de **91 Dh** à **560 Dh** et celui à usage agricole est passé de **35 Dh** à **243Dh**.

Tableau 12 : Prix des terrains avant et après le PNRR1

Type de terrain	Prix avant la route	Prix après la route	Ecart
Lot terrain pour habitat	91	560	+ 469
Lot terrain à usage agricole	35	243	+ 208



CR Tidili



CR Ighrem N'Ougdal

Evolution du type d'habitat



Nouvelles construction au bord de la route Terrain à usage agricole

C.4- Création de nouvelles entités, dans la CR Tidili, après la construction de la route :

- Coopérative laitière ;
- Association des transporteurs des grands taxis ;
- Association islamique de Dar Attaliba ;
- Construction d'un collège ;

Perspective de l'étude :

La présente communication n'est qu'un extrait des premiers résultats du volet impact socio-économique du PNR2 dans les zones montagneuses. Certes, des indicateurs qui touchent l'aspect santé, approche genre, partenariat, AGR, environnement, ne sont pas exploités à cause des limites inhérentes au temps consacré à la collecte et traitement des informations disponibles qui se sont imposées mais, l'étude sera continuée et approfondie sur la liaison étudiée et sur d'autres liaisons montagneuses.