

THESE PROFESSIONNELLE

"Transport informel à Kénitra"

Présentée en Vue de l'Obtention du
Diplôme du Mastère Spécialisé Management en
Services Publics

Directeur de Recherche

M. le Professeur FADEL DRISSI

Réalisé par: **M.El Mostafa BARMAKI**

Problématique du transport informel à Kénitra

I – Introduction

1 Détermination de l'objet de l'étude

2 Aperçu sur la ville de Kénitra

II - Le transport urbain à Kénitra

Transport par Autocars assurant la liaison entre Kénitra et les autres villes

Transport par Bus à l'intérieur de la ville

Transport par grands-taxi

Transport par petits-taxi

Transport mixte

Transport scolaire

III- Transport urbain informel

1 - Détermination conceptuelle

2--Type de transport clandestin :

Transport clandestin par voitures

Transport Clandestin par charrettes tirées

Transport clandestin par camionnette

Transport clandestin par camions

3--/ Causes de la prolifération du transport clandestin :

- * Crise de transport au niveau de la ville
- * Palliatif à l'obstruction des horizons dans le domaine de l'emploi (mobiles sociaux)
- * Quasi-absence des structures fondamentales

IV– Recherche de solutions adéquates

Problématique du transport informel à Kénitra

I - Introduction

II - Le transport urbain à Kénitra

III - Transport urbain informel

IV - Recherche de solutions adéquates

I - Introduction

1 - Détermination de l'objet de l'étude

2 - Aperçu sur la ville de Kénitra

I- Introcution

I--/ Détermination de l'objet de l'étude

La prépondérance du phénomène du transport informel n'est plus un secret pour personne. Cette importance est due notamment au fait que la sécurité des citoyens est exposée au péril à plus d'un égard, c'est en définitive un phénomène dont l'étude - à même d'en délimiter les contours , s'arrêter sur les causes et mettre en évidence les dangers - est digne d'accaparer les efforts dans les sphères intéressées, l'objectif étant de parvenir à des solutions de nature à éradiquer le fléau ou du moins en maîtriser les efforts.

De prime abord cet objectif apparaît facile à réaliser et à portée de main. Ce n'est en fait qu'illusion, car une fois abordée de très près la problématique du transport informel laisse transparaître un enchevêtrement de facteurs socio-économiques où un certain nombre de données s'imbriquent. Ceci implique, comme prélude à toute action réparatrice, une représentation de tous les éléments interactifs qui participent au développement de ce phénomène. De même l'analyse est supposée être basée sur une vision où tous les aspects sont pris en compte.

Mais nous devons avant tout déterminer l'objet de l'étude pour éviter tout amalgame, c'est là une question de terminologie.

Le transport informel dont il s'agit ici ne figure pas au sein du secteur informel. Ce dernier comprend les unités aux quelles on « reproche » La non tenue d'une comptabilité conformément à la loi comptable et au système fiscal en vigueur au Royaume du Maroc

Pour distinguer les unités de productions relevant du secteur informel des unités économiques " formelle", la destination retenue se réfère à la non-tenue d'une comptabilité complète. Cette définition est adoptée dans un but de cohérence, au niveau de la délimitation des agents économiques. Le complément de ce secteur est défini par l'ensemble des unités tenant une comptabilité conforme à la réglementation comptable en vigueur. C'est ainsi que toutes les unités non soumises à cette réglementation appartiennent à l'agent économique « ménages (1) »

Il découle de ce constat que, ne cadrent point avec ce concept, le problème que nous nous proposons de disséquer se prête plus aisément à se définir comme «transport Informel non reconnu » il est d'autant anarchique qu'il est dépourvu d'identité et ne repose sur aucun référentiel et vu sous cet angle il est passible d'éradication étant un moyen illégal.

Partant de ce constat, c'est une recherche d'une adéquation qu'il sied d'opérer. En ce sens, et en posant le problème dans son contexte général, c'est une quête de solution à la quelle adhèrent toutes les parties concernées par ce type de transport, sujet à caution, qu'il s'agit de satisfaire. Car il se trouve que le transport informel en question n'arrange pas seulement les affaires de ses pratiquants en constituant pour eux une source de revenu, mais rend service également à ses usagers qui l'adoptent par défaut d'autres moyens ou pour d'autres commodités.

Ainsi on conviendra que le transport appelons-le désormais clandestin, en prenant d'énormes proportions ne faites que combler un vide durement ressenti. C'est donc en tant que phénomène incontournable exigeant des investigations sur le tas

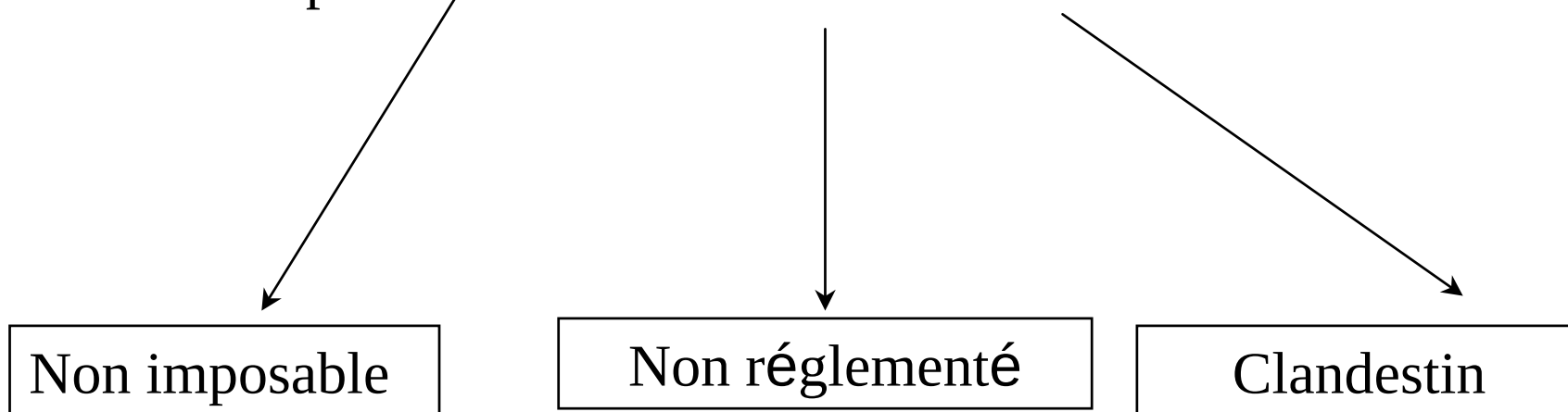
Et une étude sérieuse que se pose le problème de ce transport. Il est juste de mentionner, par ailleurs, que tout en constituant un problème en soi il n'empêche qu'il répond à un besoin. En effet les quartiers dits populaires et les zones périphériques souffrent de déficit en moyens de transport en commun lesquels même lorsqu'ils existent ne pallient pas à l'attente, à la surcharge et à la cherté.

Une recherche de solution ne doit pas exclure les transporteurs clandestins qui n'ont de cesse de payer la dîme nécessaire pour pouvoir exercer leur activité illégale. A défaut de payer ce tribut à l'intérieur comme à l'extérieur de la zone urbaine, nul doute qu'il ne pourront n u l l e m e n t f a i r e d e r a c o l a g e .

En guise de récapitulation il s'agit d'apporter des réponses satisfaisantes à des questions du genre : Le transport clandestin est - il un besoin social ? Serait-il un moyen pour combler la lacune qui sevit au niveau du transport collectif interurbain et périphérique ? Ou bien n'est-il qu'un fléau qui perturbe la fonction du transport et fait fi de la sécurité de la circulation sans toutefois avoir un rôle essentiel ?

1 - Détermination de l'objet de l'étude

Si par secteur informel on entend les unités ne tenant pas de comptabilité conforme à la loi, il serait plus convenable de définir l'objet de notre étude comme étant un transport informel : **NON RECONNU**



2-/ Aperçu sur la ville de Kénitra

Kénitra est une ville relativement récente. Elle à été fondée à l'époque du protectorat Français ce qui explique qu'au début elle portait le nom « Lyautey ». Mais depuis le temps Kénitra à connu un énorme développement démographique et architectural l'un expliquant l'autre, les deux ayant pour cause la situation stratégique exceptionnelle du site. Ce dernier surplombant la plaine du Gharb. Actuellement, Kénitra est la capitale de la région du gharb-Bni Hssain. Elle consiste également un trait d'union liant le Nord au Midi, et ce depuis l ère protectorat où son port jouait un rôle très important ayant été l'unique port fluvial dans toute l'Afrique. Tous ces facteurs ont favorisé l'extension de Kénitra et ont fait que cette ville, à l'instar des autres villes récentes, soit une destination privilégiée pour la migration. Elle est devenue une grande agglomération est continue à attirer surtout du Garb voisin qui a essuyé des crues successives.

Cet exode massif a contribué au développement de la ville de Kénitra à l'élargissement de son périmètre urbain, mais aussi il a été à l'origine de l'apparition et la floraison de quartier populaire est l'agglomération disparate c o n s t i t u é e d e b i d o n v i l l e s .

Il était nécessaire, dans ces conditions que des moyens de transports publics fasse leur apparition pour relier les quartiers éloignés entre eux et ce faisant, permettre à leurs habitants des déplacements incontournables.

En effet, en 1962 a été fondée une première société de transport urbain, filière de la société AMA, depuis 1982 la société RAHA a fait son apparition suivie bientôt par d'autres sociétés de transport dont notamment HAKAM BUS, Société générale du transport clandestin ce genre de transport TANGIS BUS etc...

Cependant l'existence de toutes ces sociétés de transport urbain n'a pas empêché le développement en parallèle du transport informel sous la forme des charrettes tirées par des équidés. Celles-ci sans parler des répercussions néfastes qu'elle engendre sur le secteur du transport public, constituent un phénomène chronique qui s'inscrit en faux contre le milieu urbain et surtout au sein d'une ville moderne de l'importance de Kénitra.

Mais c'est là aussi est un phénomène dont les causes multiples ayant trait à la réalité socio-économique sont dignes d'une analyse qui permettraient de mettre le doigt sur les différents problèmes générés

2 - Aperçu sur la ville de Kénitra

- Ville de Kénitra

ou

Port (Lyautey)

-Relativement recente fondée à l'époque du protectorat français

* Capitale de la region du gharb-cherrada beni hssan

* un trait d'union liant le nord au midi

* son port jouait un rôle très important : c'est unique port fluvial dans toute l'afrique

- Une destination privilégiée pour la migration

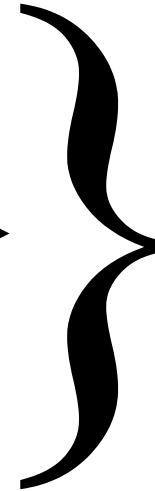
* Cet exode massif à été à l'origine de l'apparition de quartiers populaires " bidonvilles "

- 400.000 habitants

I - Le transport Urbain à Kénitra

II - Le transport urbain à Kénitra

- Transport par bus à l'intérieur de la ville
- Transport par grands- taxi
- Transport par petits- taxi
- Transport mixte
- Transport scolaire



***-Défaillances
dans le
transport de
masses***

Transport par bus à l'intérieur de la ville

Le transport par bus à l'intérieure de la ville

Le transport urbain par bus à Kénitra s'accroît d'avantage devenant un cauchemar pour la population, et ce après le départ de l'une des sociétés (TANJIS - BUS). Kénitra, capitale du Gharb, desservant une population d'environ 400 000 habitants, seules deux sociétés, trop dépassées par le besoin accru, continuent à assurer les services à savoir : El Hana et SGT.

Il est à signaler que la société El Hana dispose d'environ 90 engins, et la société SGT de 20 bus. Les adhérents à la société El Hana sont d'environ 6000 élèves et 1000 fonctionnaires. Pour la SGT bénéficiaire du service sont de l'ordre de 3000.

Notons, entre autres, que la SGT ne prend en charge que les zones et quartiers périphériques (4 lignes) de toute la ville, par contre la société El Hana monopolise la totalité des lignes (11 lignes).

Il est à remarquer que :

L'état des autobus laisse à désirer (vitres cassées, saleté, chaises défectueuses, échappement dégageant des nuages de fumée étouffant les passagers, polluant l'atmosphère...)

Manque des abris au niveau des stations d'arrêt : les lignes 12, 9, 7, 8, 11 et le respect des passagers de la part des contrôleurs de El Hana est négatif engendrant souvent des incidents.

L'excès de vitesse, le non-respect du code sont la devise des chauffeurs des bus d'El Hana.

L'opération de désinfection n'est pas respectée, voire même, inexistante. Entre le 1 et le 18 du début de chaque mois, date de validation des cartes c'est le calvaire total des étudiants, élèves, fonctionnaires. Cette opération désorganisée traite les intérêts de la société (versement d'une amende si on ne règle pas à la date limite).

Les usagers n'ayant pas d'autres alternatives se plient aux lois dictées et instaurées par la société El Hana(3). Au niveau de cette société on note deux modes de paiement pour les élèves scolarisés, sans respect des clauses du cahier de charge entre la société et la commune : une catégorie paie 90 dh par mois, l'autre 220 dh par mois.

- Transport par bus à l'intérieur de la ville

* Parc insuffisant : 110 Bus

85 = interieur de la ville

25 = ville - Péripherie

* Etat mécanique déplorable

Moyenne de réforme
quotidienne entre 10 et 15

* La totalité n'est pas assurée

* L'âge dépasse largement les 5 ans

86 passagers pour 54 places assises

* surcharge notamment
durant les heures de
pointes

120 passagers dans les bus à
seulement 12 places assises

Les grands taxis : une réponse à l'insuffisance de l'offre de transport

Les grands taxis assurent des types de déplacements de plusieurs natures : desserte interurbaine locale et régionale voire nationale; liaisons villes-campagnes : rôle des souks ruraux hebdomadaires; itinéraires urbains; déplacements au sein du monde rural.

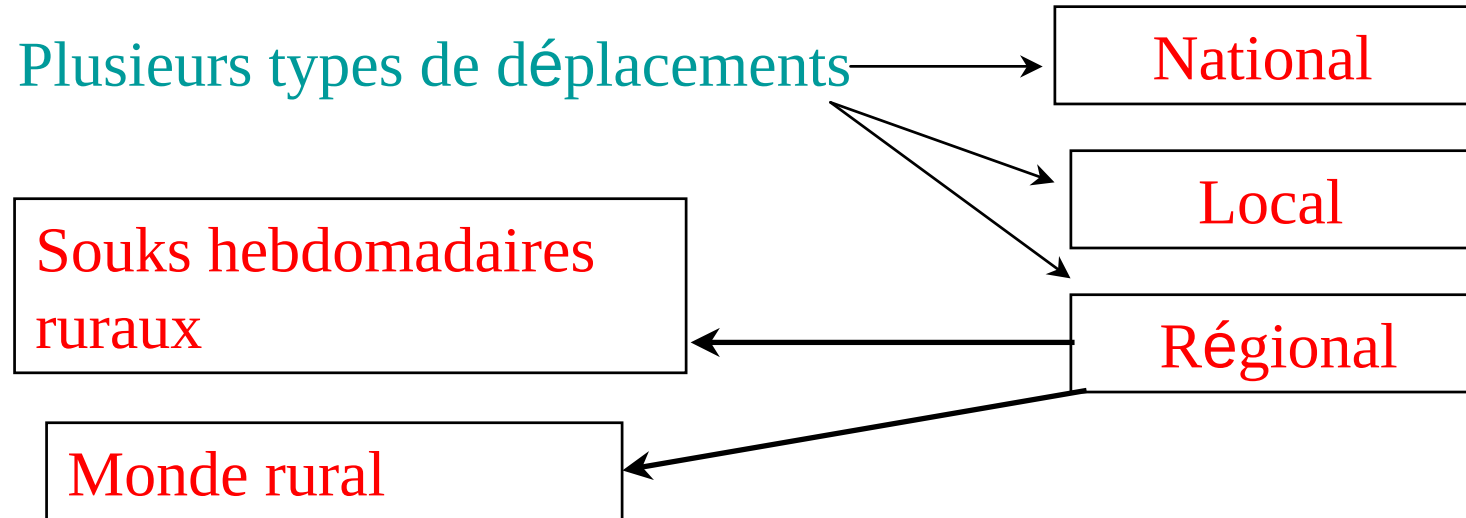
Ils illustrent les difficultés de bonne gestion : désintérêt et impuissance des politiques, inefficacité du cadre réglementaire. Ils échappent aux contrôles et opèrent dans un cadre problématique car régi par une législation dépassée et difficilement applicable. Les grands taxis illustrent la résurgence des adaptations aux besoins des usagers et des adaptations aux contraintes. Ils répondent à la notion de service p u b l i c c o l l e c t i f e t i n d i v i d u a l i s é .

Les grands taxis pallient la faiblesse du parc automobile. Ils répondent à l'insuffisance de l'offre de transport en la diversifiant. Ils constituent une adaptation technique(4) dans un contexte de modernisation. Rapidité des déplacements, souplesse de desserte et d'horaire sont leurs principaux atouts et font leur succès. Les grands taxis améliorent les performances du transport collectif.

Afin d'utiliser leurs services, il faut se rendre dans une station où ils se regroupent. Dans les villes, il y a plusieurs stations aux destinations prédéfinies. Les grands taxis pratiquent un "tarif course" ou "tarif à la course" dont les passagers partagent le montant. Si un client voyage seul, il s'acquitte du tarif de la course. Les chauffeurs regroupés dans les stations gèrent leur activité : c'est l'auto-organisation. Ils pratiquent le principe du remplissage des véhicules et des départs à tour de rôle. Ils appliquent ces règles selon plusieurs modalités qui varient selon la station et le contexte urbain.

- Transport par grands- taxi

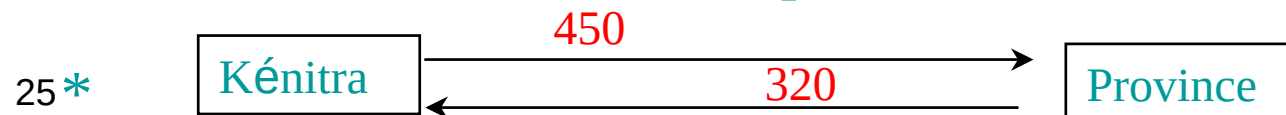
* Plusieurs types de déplacements



* Le grand Taxi n 'entame ses courses qu 'une fois au complet : 6 passagers

* Ne Commence pas la journée assez tôt

* Se fait rare aux heures de pointes



Transport par Petits –Taxi

Les petits taxis, un service de transport urbain

Leur réglementation est similaire à celle des grands taxis (dahirs (5)) et, dans les villes, ils sont en interaction avec les taxis collectifs. C'est pourquoi, nous ne pouvons pas nous soustraire à leur présentation.

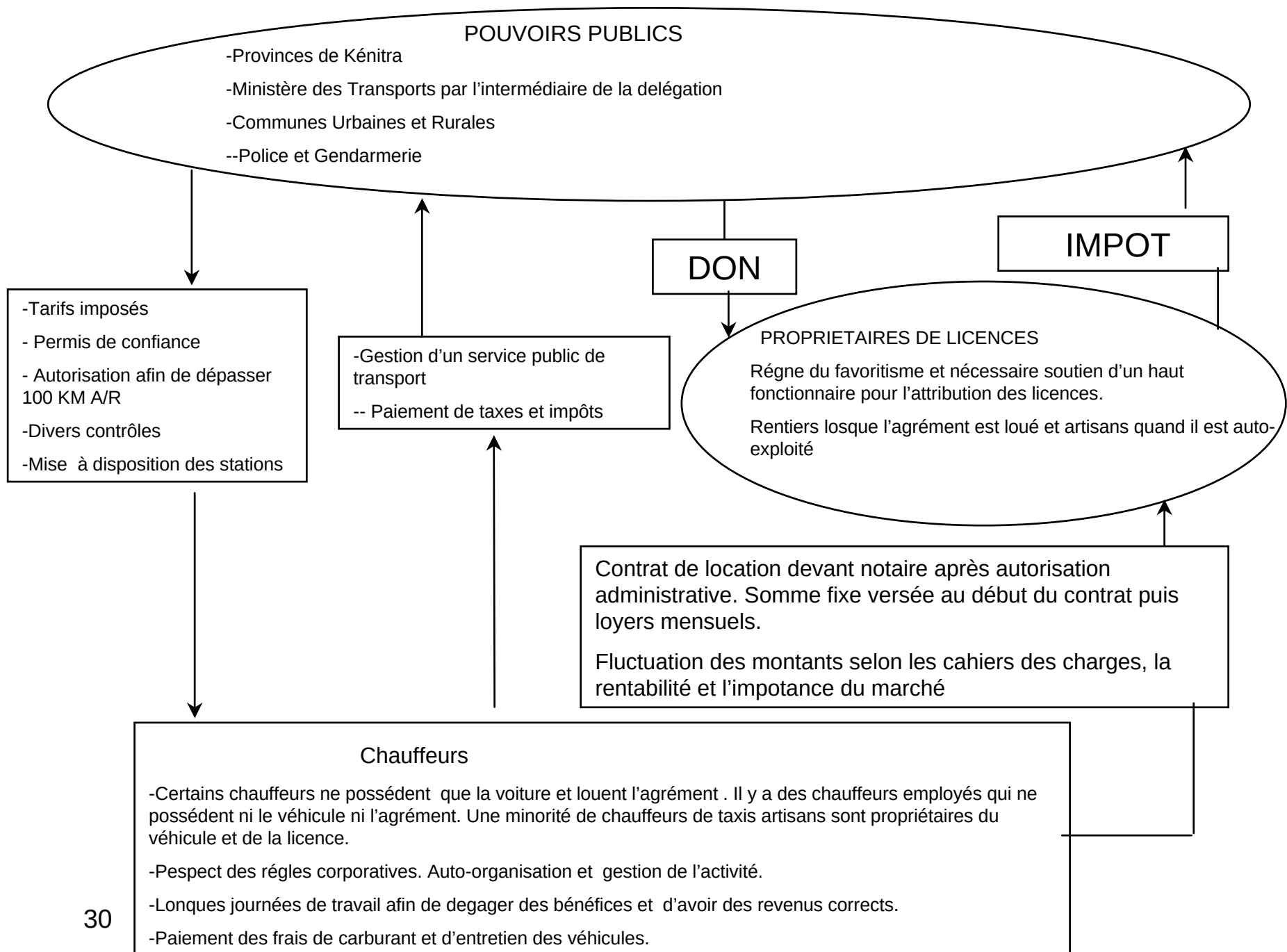
Munis d'une galerie sur le toit pour les bagages, conforme à certaines dispositions, les taxis urbains sont autorisés à transporter trois passagers mais ils peuvent prendre en charge une seule personne sans que le prix ne change. Stationnés à proximité des gares routières et ferroviaires ainsi que des stations de grands taxis, ils assurent la complémentarité avec les autres moyens de se déplacer. Ils fonctionnent sur le modèle des taxis dans les pays occidentaux. Afin de les utiliser, il faut se rendre dans une station (le long des trottoirs) ou bien il est possible de les arrêter par un signe de la main pendant qu'ils circulent. Lorsqu'un véhicule arrive dans une station, il se place à la fin de la file et attend son tour de départ. Dans les villes, les petits taxis organisent une permanence nocturne. La nuit, les tarifs sont majorés de moitié.

En théorie, les taxis urbains doivent être munis d'un compteur (taximètre) conforme aux tarifs en vigueur. Les prix à la course sont donc interdits. Néanmoins, dans les faits, hormis dans d'autre ville comme Kénitra. très peu de véhicules sont équipés de taximètres. Les courses ne doivent pas dépasser le périmètre de la ville dans laquelle ils sont tenus de circuler. Ils empruntent exclusivement les routes goudronnées et ils ont l'autorisation de se rendre dans la proche périphérie de la ville.

- Transport par petits- taxi

Petits Taxi →

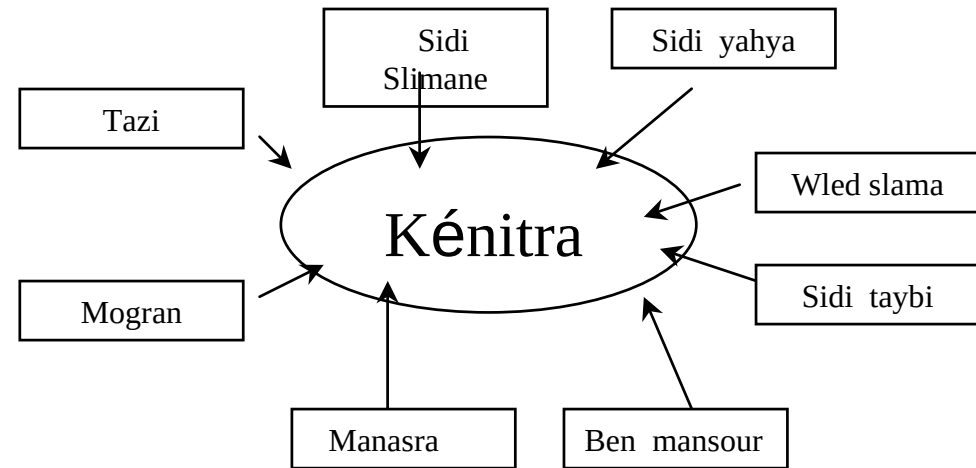
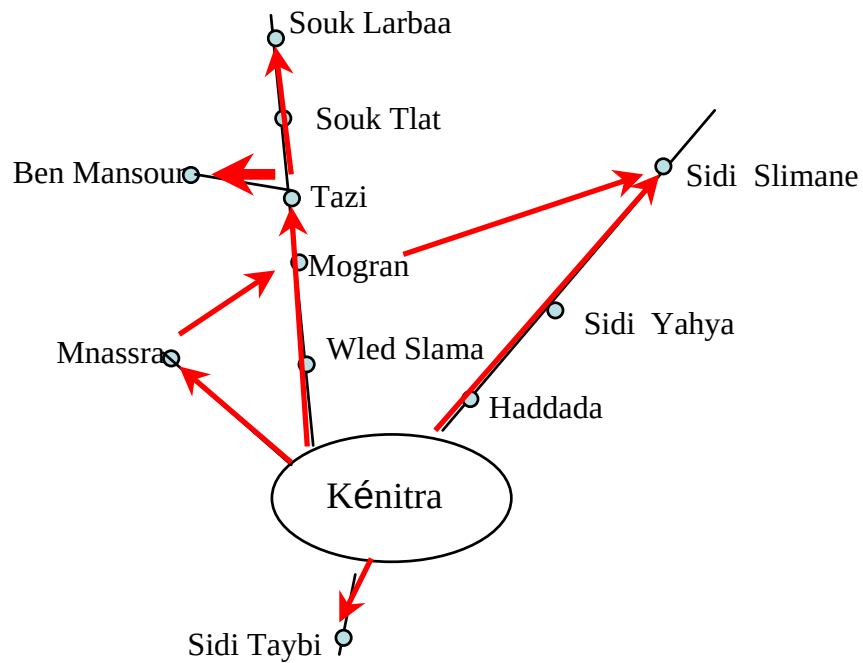
- Autorisés seulement à trois passagers
- Ils peuvent prendre une seule personne sans que le passager ne change
- En heures creuses, les tarifs sont majorés de moitié
- Très peu de véhicules sont équipés de (taximètre)
- Les courses ne doivent pas dépasser le périmètre urbain
- Ils empruntent exclusivement les routes goudronnées
- Leur nombre n'excède pas 460
- Couleur unifiée (blanc crème)
- Type diesel : Uno, Peugeot 205, Siena, Plio



- * Les chauffeurs de taxi, les grands et les petits, ne bénéficient pas de sécurité sociale**
- * Les agréments sont distribués suivant le « critère » du népotisme**
- * 100 agréments ont été offerts en 2003**
- * Certains chauffeurs ont 40 ans d'ancienneté dans le métier mais n ' ont pas bénéficié d 'agrément**
- * En 2002 seuls 9 anciens chauffeurs ont obtenu des agréments**
- * Néant pour 2003**
- * Bien qu'adhérant à l'UGTM , ne participent pas aux élections professionnelles**
- * Se sont regroupés en coopérative pour acquérir ce droit**

Transport mixte

- Transport mixte



- Ne doit pas excéder 50 km : principe non respecté
- Transport d ' individus et de marchandise
- Principale destination : les souks hebdomadaires
- Ne respecte pas la charge limite des personnes : 25 au lieu de 12
- Utilise exclusivement la Mercedes 207
- Les agréments sont offerts par le ministère du transport sur recommandation de la préfecture ou de la province

Transport scolaire

Transport scolaire

- **Utilisé par presque tous les établissements privés**

- * Cotisation mensuelle variant entre 200 et 300 dhs

- **Le Ministère de l'Education Nationale autorise des sociétés privées à se charger de ce service**

- * Cotisation mensuelle entre 150 et 200 dhs

- **Certaines familles recourent aux services des petits-taxi pour le transport de leurs enfants suivant leurs emplois du temps.**

III Transport urbain informel

III - Transport urbain informel

1- Détermination conceptuelle

2- Types de transports clandestins

3- Causes de la prolifération du transport clandestin

1--/ Détermination conceptuelle

Le transport informel serait - il toléré, généré ou actionné par l'activité du seul secteur économique informel ou bien serait-il le fait de la dualité secteur moderne -secteur traditionnel dans laquelle évolue la croissance urbaine dans les pays du tiers - monde ?

Pour répondre à ces deux questions, on tentera, en premier lieu, de décrire le secteur des transports informels : son importance, son organisation, sa réglementation, son implantation spatiale, la demande à laquelle il répond.

En second lieu, il s'agira d'analyser son articulation à la fois à la dynamique urbaine et aux caractéristiques des espaces économiques dont il est issu.

Le développement de l'offre de transport informel à la périphérie de Kénitra a été favorisé par la croissance urbaine et la "bidonvilisation" à la périphérie, par la topographie des infrastructures de transport et de l'habitat précaire et par la nature des petites activités économiques suburbaines. Il pallie l'insuffisance de l'offre de transport conventionnel et réglementé. Les transports non conventionnels doivent être, par ailleurs, rattachés et associés aux classes populaires de ces zones urbaines, le développement des premiers étant étroitement lié à la satisfaction des besoins des seconds.

A Kénitra, le monde de transport informel est la résultante de l'absence d'infrastructures qui permettent aux transports institutionnels d'arriver aux populations. Le développement du transport informel a eu pour effet de sortir l'économie informelle -à la dynamique de laquelle il participe- d'un système simple et précaire pour en faire un système d'échange et de production complexe et durable. Etroitement lié au développement de l'habitat clandestin qu'il accompagne, il est, par ailleurs, l'image de la réalité socio-économique de la périphérie

1- Détermination conceptuelle

Le transport informel ne figure pas au sein du secteur informel, celui-ci générateur de revenu et d 'emploi constitue une composante de l 'activité économique appelée « économie non observée ».Il revêt les caractéristiques d'illégalité et d 'activité non déclarées. De ce fait il convient de parler de transport clandestin.

Un phénomène dont l'étude doit :

- Délimiter les contours
- Démontrer les causes
- Mettre en évidence les dangers et les aléas
- Rechercher les solutions adéquates

Problématique

- Enchevêtrement de facteurs socio-économiques
- Est-ce un besoin social ?

2- Types de transports clandestins

- Transport clandestin par voitures**
- Transport clandestin par charrettes tirées**
- Transport clandestin par camionnette**
- Transport clandestin par camions**

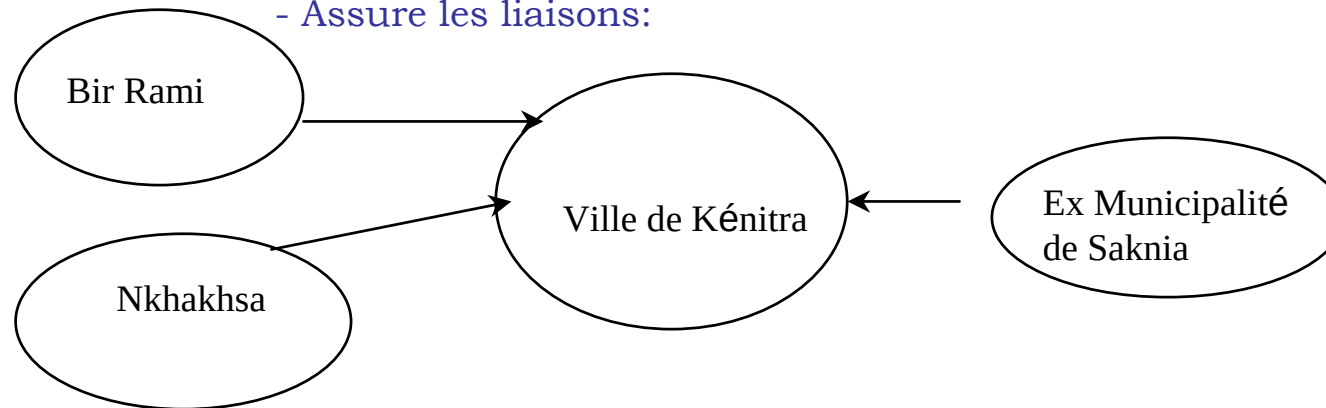
Transport clandestin par voitures

- Transport clandestin par voitures

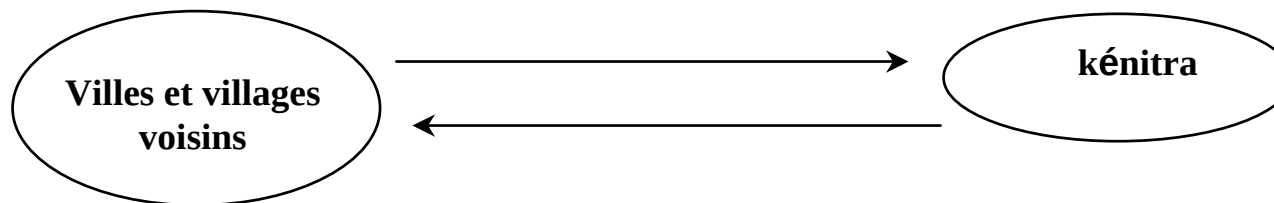
- 60 à 80 véhicules utilisés

- Voitures diesel (Ford – Mercedes 240 classique
Peugeot 505 – Renault 12 – Peugeot 305)
- Vétuste et délabrées plus de 20 ans d'âge
- Etat mécanique déplorable sans visite technique
- En activité avant, pendant et après les heures de services des bus
- Assure les liaisons:

Prix : 2 dhs



*** D'où source de conflit avec les petits Taxi**



*** D'où source de conflit avec grands taxi**

Transport clandestin par charrettes tirées

2--/Type de transport clandestin

Transport clandestin par charrettes tirées :

Construites en bois, ces charrettes de 3 mètre sur 2 montées sur quatre roues, voient le rebord de leur plateau surélevé sur les deux côtés dans le sens de la longueur, formant ainsi deux bancs sur lesquels les passagers prendront place. Pour le confort de ces derniers, des petits matelas en éponge équipent ces bancs.

De telles charrettes peuvent charger 12 à 20 personnes au cours d'un même voyage et feraient 6 à 8 voyages par jour chacune. Le prix du service variant de 1 à 1,5 Dh le trajet leur recette quotidienne varierait entre 100 et 120 Dh et s'établirait, en moyenne, selon les charretiers enquêtés, à 100-120 Dh.

Les charges mensuelles de fonctionnement de la charrette se fixent donc à 900 Dh.

Les charges d'exploitation mensuelles d'une charrette s'élèvent ainsi à 1020 Dh. Elles représentent 33 % des recettes. Le revenu mensuel moyen du charretier, de 3060 Dh,

A ces dépenses s'ajoutent celles du loyer d'une écurie (environ 50 Dh par mois), du ferrage du cheval (en moyenne 30 Dh par mois) et de réparation de la charrette, qui s'élèvent, toutes ensemble, à quelque 150 Dh.

Le poste le plus important ici est occupé par les frais de nutrition du cheval. La consommation quotidienne de celui-ci en mélasse, son, foin et orge coûterait à son propriétaire, selon les enquêtés, 25 à 40 Dh.

L'importance du chargement, mais toujours inférieur au tarif exigible par les petites camionnettes affectées au transport des messageries dans la sphère de l'économie formelle, les charrettes utilisées ici sont essentiellement destinées au transport des personnes. La façon dont elles sont bâties et é q u i p é e s e n t é m o i g n e .

Les recettes, nous l'avons vu, dépassent rarement les 100 Dh par jour. Le chiffre d'affaire mensuel du charretier est donc, le meilleur des cas, égal à 3060Dh.

L'accès à la profession de charretier exige un capital modeste pour l'achat de l'outil de travail : une charrette ou une calèche coûte actuellement 3000 à 4000 Dh. Le prix du cheval varie, quant à lui, de 2000-2500 Dh à 3000, jusqu'à 5000 Dh. Si les charretiers acceptent à l'occasion d'assurer le transport de biens ou encore de bétail, les charrettes utilisées ici sont essentiellement destinées au transport des personnes. La façon dont elles sont bâties et équipées en témoigne.

- Cette activité propose un service permettant de répondre à une demande que les transports conventionnels ne peuvent satisfaire.

- Transport clandestin par charrettes tirées

La charrette en question

Un support archaïque en bois (3 /2 metres) sur quatres roues tiré par un cheval maléfique.

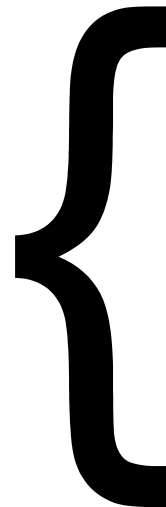
- Une charrette coûte actuellement 3000 à 4000 Dh. Le prix du cheval varie, quant à lui, entre 3000 et 5000 Dh.
- Les recettes dépassent rarement les 100 Dh par jour. Le chiffre d'affaire mensuel est, dans le meilleur des cas, égal à 3000 Dh.
- Les charges mensuelles de fonctionnement de la charrette n'excedent pas 900 Dh.

Absence



- des conditions de sécurité
- des dispositifs sûrs de conduite
- des moyens de protection des intempéries

Moyen du transport



anti-urbain, Caduc et surexploité (15 à 20 passagers)
désuet, appartenant à une ère révolue
non conforme au caractère citadin de la ville moderne
dangereux , non sûr et non assuré

Le conducteur

Inexpérimenté, généralement un jeune homme voire un enfant

Issu d'une classe sociale déshéritée, pleine de contradiction

Aucun respect du code de la route

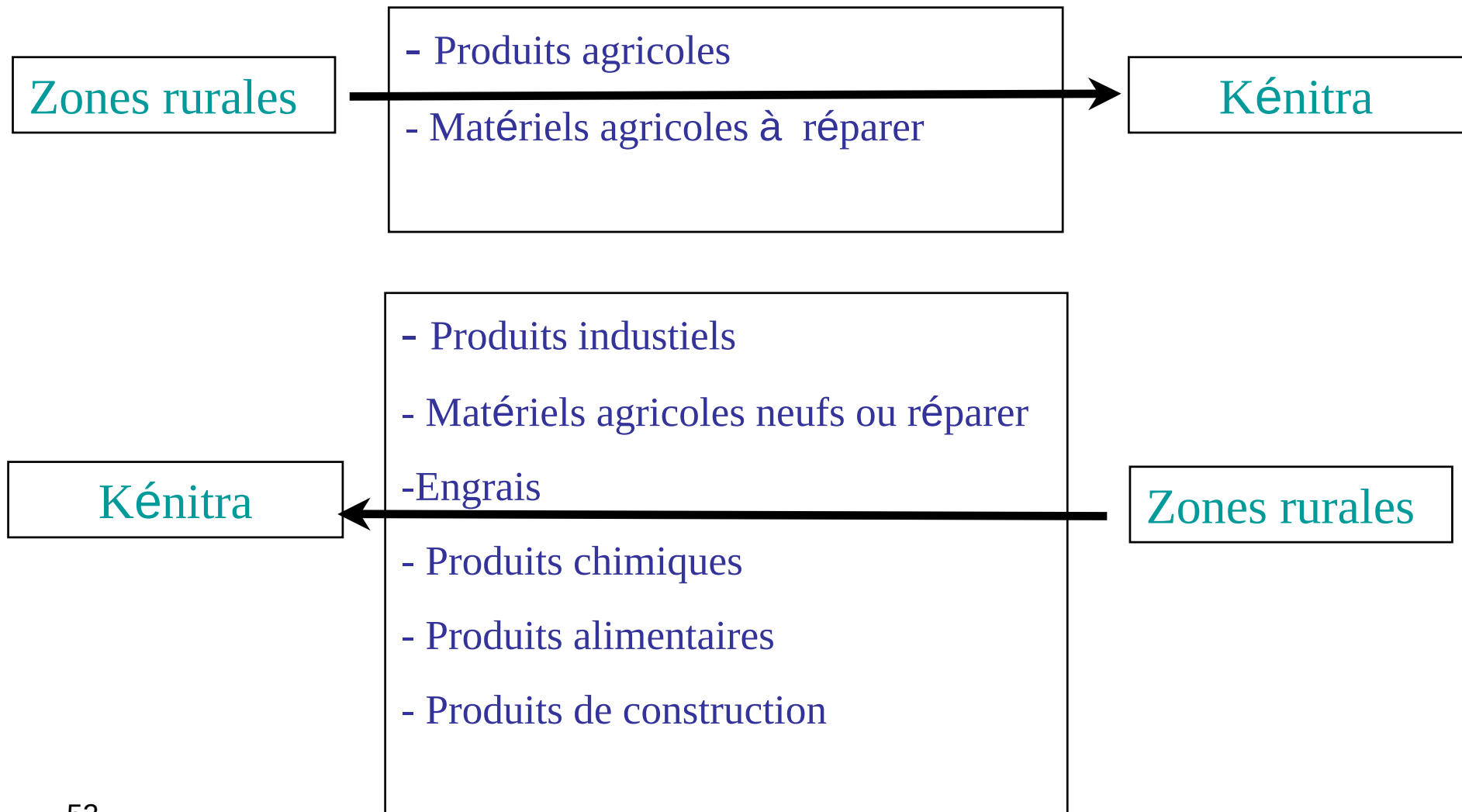
A la limite de la délinquance

Les usagers

- Ouvriers résidents dans des quartiers pauvres
- Journaliers se rendant aux usines et ateliers
- Bonnes se rendant , dans les foyers
- Artisans et marchands ambulants
- Chômeurs
- Patients et visiteurs se rendant aux centres hospitaliers
(Hôpital EL IDRISI)

Transport clandestin par camionnette

- Transport clandestin par camionnette



Transport clandestin par camions

- Transport clandestin par camions

- En plein essor et non assujetti à des dispositions légales
- Quatre stations pour 80 à 100 camions
- Concurrencé par les charrettes dans les zones périphériques
- A l'intérieur de la ville
 - * Produits de construction
 - * Déménagement
 - * Matériel lourd ou volumineux
- A l'extérieur de la ville
 - * Produits agricoles destinés au marché de gros
 - * Marchandises et matériaux de Casablanca et de diverses régions

Cause de la prolifération du transport clandestin

3- Causes de la prolifération du transport informel

- Crise de transport au niveau de la ville

Cette situation, inexistence dans les autres périphériques de Kénitra, est remarquable à plus d'un titre :

En 1982 les autorités, par souci de modernisation de l'économie, avaient offert aux charretiers la priorité pour l'obtention des autorisations de transport des messageries par petites camionnettes. Le but implicite de cette offre était l'orientation de la ville constitué dans la sphère de l'économie informelle vers l'investissement dans l'économie organisée. Or, l'observation de l'évolution récente de cette activité révèle l'existence d'une tendance inverse : en effet, il se produit une véritable fuite de l'épargne accumulée dans le cadre d'activités déclarées vers l'économie informelle.

Une frange, étroite certes, de la population urbaine semble vivre actuellement à cheval entre les deux secteurs de l'économie urbaine au point que la frontière entre le formel et l'informel a tendance à devenir plus floue.

Enfin, les « locataires de véhicules » tendent, ce faisant, à importer dans le secteur informel les pratiques en vigueur dans l'économie capitaliste. D'où ces similitudes importantes, au niveau de l'organisation, avec les pratiques en vigueur dans le domaine du transport de biens par camionnettes ou du transport des personnes par taxis. (6)

- Palliatif à l'obstruction des horizons dans le domaine de l'emploi (mobiles sociaux)

* La clientèle de ces nouveaux transports clandestins est constituée principalement par les petits métiers dits modernes. En effet, le phénomène d'encombrement observé à Kénitra au niveau de l'habitat, qui a été à l'origine de l'apparition d'un habitat de substitution, a conservé également ces petits métiers : menuiserie, plomberie, électricité, construction, etc. Beaucoup de ces artisans ont dû quitter la ville, chassés par le niveau de la valeur locative des ateliers(7). Tout comme les nouveaux prétendants à ces métiers, se trouvant dans l'impossibilité de s'installer dans la ville, ils l'ont fait à Sakinia – quartier populaire

Ainsi, la nature et le devenir du transport informel à Kénitra est intimement liés à la dynamique du système productif et de l'urbanisation. Cette double dynamique révèle les formes d'extension du transport clandestin qui , étroitement confiné et lié, dans un premier temps, à la petite production paysage, va intégrer les mutations de l 'espace é c o n o m i q u e e n v i r o n n a n t .

- Quasi- absence des structures fondamentales

- Crise de transport au niveau de la ville

Il découle de ce qui précède que le transport urbain à Kénitra, tout types compris, connaît une désorganisation flagrante et ne répond guère aux besoins des citoyens

Transport formel		Transport clandestin	
<u>A l'intérieur de Kénitra</u>		<u>A l'intérieur de Kénitra</u>	
- 460 Petits-Taxi	= 594	500 Charrettes	= 760
- 110 Bus		80 Voitures	
- 14 Bus scolaires		110 Camions	
- 10 Cars de Transport du personnel-		70 camionnettes	
<u>De et vers Kénitra</u>		<u>De et vers Kénitra</u>	
- 770 Grands Taxi	= 770	- 90 Voitures	= 300
		- 120 camionnettes	
		- 90 Camions	

Pour 400.000 habitants

Palliatif à l'obstruction des horizons dans le domaine de l'emploi (mobiles sociaux)

- Palliatif à l'obstruction des horizons dans le domaine de l'emploi (mobiles sociaux)

- Absence de perspectives
- Précarité des conditions de vie
- Disparité sociale
- Facilité d'accéder au métier de transporteur clandestin
 - * coût d'acquisition de la charrette : 3000 dh
 - * coût d'acquisition d'une voiture d'occasion : 7000 dh

Autant de facteurs incitant à devenir transporteur clandestin

Cette population qui emprunte le transport clandestin s'est constituée:

1- dans un premier temps, principalement par l'arrivée des populations rurales, chassées de leurs régions d'origine par la déstructuration de la société rurale et par les crises vécues par la paysannerie durant la première moitié de la décennie quatre-vingt (dues à l a s é c h e r e s s e n o t a m m e n t) .

2- dans un second temps, la population de ces quartiers s'est renforcée au fur et à mesure de l'amélioration de leur organisation socio-économique. Les premiers pas de la structuration aboutirent à attirer des éléments des classes basses du salariat industriel et des services ainsi que des fractions non négligeables des prétendants aux petits métiers urbains et plus globalement ceux qui se trouvent chassés du centre de K é n i t r a par la flam b é e d e s l o y e r s .

Quasi-absence des structures fondamentales

- **Quasi- absence des structures fondamentales**

- * **D**éficit en moyens de transport
- * **I**nfrastructure déplorable
- * **I**nsuffisance du réseau routier
- * **I**rrégularité de la maintenance des chaussées(nids de poule).

Iv – Recherches de solutions adequates

IV– Recherche de solutions adéquates

Face au déficit existant dans le secteur du transport à Kénitra, d'où un besoin insatisfait pour le citoyen, le recours au type informel de transport s'impose comme une réalité indispensable. C'est un substitut qui comble un manque dans un domaine vital. Cela explique l'importance de son rôle et justifie l'intérêt censé lui être accordé afin qu'il soit positivement admis d'une manière ou d'une autre.

De ce fait il est indéniable que le transport informel cesse d'être appréhendé tel un phénomène incongru qu'il convient de combattre. Il sied donc de le sortir de la situation d'informel et inciter les autorités locales à reconnaître son utilité et par suite lui conférer un statut légal qui le crée d'illégal.

Ce faisant il s'agit de le rattacher au quotidien vécu par ses usagers. Ces derniers doivent sans doute éprouver le besoin de légitimer ce mode de transport auquel ils sont astreints de par leurs conditions souvent modeste voire à la limite de la pauvreté.

Dès lors, la problématique du transport présentement informel peut se réduire à ce qui suit :

1/ C'est un secteur non dénué d'importance et dont le rôle est justifié et on ne peut plus essentiellement social. Du coup, il est tout à fait indiqué qu'il est nécessaire de le réhabiliter. Cependant des normes organisationnelles sont à prévoir.

2/ C'est un phénomène social qui a ses causes et dont les conséquences se reflètent sur d'autres domaines. Il ne s'agit guère d'un secteur isolé et que l'on peut dissocier du tissu de l'informel au sens large. En ce sens qu'il fait partie de tout un mode de vie où l'informel touche également l'habitat, l'emploi,.....etc. Il est par ailleurs question d'assurer une liaison adéquate du centre de la ville avec sa périphérie et ce de manière à désenclaver
c o r r e c t e m e n t c e t t e d e r n i è r e .

3/ C'est un phénomène étroitement lié à l'infrastructure, cette dernière laisse à désirer au fur et à mesure que l'on s'éloigne du centre de la ville. Il est donc de mise d'encourager les acteurs économiques, autant que les autorités locales, à s'orienter vers ce créneau, chose qui a besoin, pour sa réalisation, d'un esprit de citoyenneté et de volonté de servir, comme il se doit, l'intérêt
g é n é r a l .

Références:

- (1)-Enquête national sur le secteur informel non agricole 1999/2000 rapport des premier résultats.
-Direction de la statistique P23
- (2) -L'économiste du 15/12/2002 traitant des conséquences et des dégâts causes par le transport par charrettes tirées en ville de Kénitra.
- (3) -L'opinion du 17 novembre 2003 P.3 traitant la problématique du transport urbain à kénitra.
- (4) -Revue marocaine d'audit et de développement -Logistique- transport au Maroc état des lieux et en jeux -juin 2003 P.101
- (5) -Revue marocaine d'audit et de développement -Logistique- transport au Maroc état des lieux et en jeux -juin 2003 P.99
- (6) – Annales marocaines d'économie « Périphérie des villes et transport périphériques printemps 1993 P45
- (7)- Annales marocaines d'économie « Périphérie des villes et transport périphériques printemps 1993 P56