

MICROFICHE ETABLIE A PARTIR DE
L'UNITE DOCUMENTAIRE
N

جديدة منسزة حسب الوثيقة
رقم:

930290

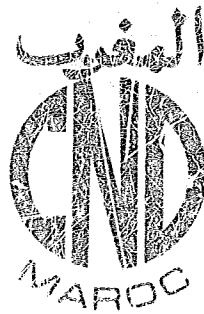
ROYAUME DU MAROC

المملكة المغربية

المركز الوطني للتوثيق
CENTRE NATIONAL DE DOCUMENTATION

SERVICE DE REPROGRAPHIE
ET IMPRIMERIE

BP 828 RABAT



مصلحة الطباعة والتصوير
ص.ب 828 الرباط

F

1

93.0130
y. 70 93 0296

PLACE ET RÔLE DU SECTEUR INFORMEL DANS L'ÉCONOMIE MAROCAINE

Mohamed SALAHINE^{*}

Depuis le début de la décennie soixante dix on assiste à un spectaculaire regain d'intérêt pour les unités de production et de service de petite dimension comme pour la personne et la fonction du petit entrepreneur et une importante littérature existe désormais sur ce sujet permettant d'en comprendre la genèse les manifestations et d'en cerner les contours.

Oltre les travaux du programme mondial de l'emploi entrepris par le Bureau International du Travail, on peut en effet dénombrer un chiffre bien honorable de publications concernant la problématique de l'emploi et du secteur informel urbain (1).

On semble même découvrir que ces petites activités sont une composante durable et structurelle de l'économie urbaine et qu'elles offrent une échappatoire d'importance aux effets de l'exode rural en absorbant une bonne partie de la main d'œuvre à la recherche d'un emploi. Pourvoyeuses de bras, ces micro-unités seraient génératrices de revenus permettant à une fraction croissante de la population de vivre. Elles constitueraient même une réserve de qualification pour le secteur moderne en dispensant une formation sur le tas dans des relations paternalistes complexes.

^{*} Professeur d'Économie à la Faculté de Fès.

(1) HUGON (Ph.) : et autres 1977, *La petite production marchande et l'emploi dans le secteur informel, le cas africain*, Paris, Institut d'Étude du Développement Économique et Social (Université de Paris I) 2 volumes, 272 p. et 155 p.

— CHARMES (J.) : «Les contradictions du développement du secteur non structuré», *Revue Tiers-Monde*, XXI (82) avril-juin.

— SALAHINE (M.) : «Vous avez dit secteur informel, le point sur la signification du concept et les approches méthodologiques», *Lamaf*, février 1985.

Pourtant, jusqu'en 1972, ces petites activités de production et de service étaient négligées, méconnues et sacrifiées au profit de l'étude exclusive des grandes entreprises industrielles modernes.

Que s'est-il passé ? et quelles sont les raisons principales de ce renversement de situation et d'analyse ?

L'infirmité de la logique dualiste (secteur moderne/secteur traditionnel) qui inspirait la réflexion en matière de développement économique n'est certainement pas étrangère à cette nouvelle optique. La modernisation de l'économie n'a pas répondu aux espoirs de ses promoteurs. Elle n'a pas abouti à la polarisation capital/travail, elle a donné naissance à des phénomènes économiques et sociaux complexes, multifformes et contradictoires.

Plus précisément, le secteur moderne n'a pas connu une évolution telle qu'il soit capable de résorber une main d'œuvre provenant de la campagne. L'augmentation de la population et le rythme de croissance de l'exode rural sont en effet sans commune mesure avec le développement de la grande industrie et le chômage visible ne suit pas l'évolution des flux migratoires campagne/ville.

Dès lors plusieurs interrogations naissent d'emblée et en particulier : comment de nouveaux arrivants de la campagne peuvent-ils subsister et vivre dans les villes sans exercer un travail stable salarié et déclaré ? D'où la découverte d'un secteur mal connu, informel, non structuré dont il s'agit de comprendre la genèse et les mécanismes de fonctionnement. Ce secteur était d'ailleurs devenu très visible pour être ignoré plus longtemps encore. A Casablanca, Fès, Marrakech et Meknès, on ne peut pas être frappé par le nombre élevé de petits métiers qui se multiplient. Transporteurs, artisans, maçons, menuisiers, marchands ambulants, gardiens de voitures, grouillent et s'agitent dans les rues et avenues des villes.

Payés à la tâche, à la pièce ou en nature et ne bénéficiant d'aucune couverture sociale, ils marchandent tout haut avec les pauvres et les riches, échangent des paroles et des biens et s'approprient la rue. Le trottoir est leur univers.

Il est certain que plusieurs facteurs concourent à l'éclosion et à l'expansion de ces petites activités urbaines mais la désagrégation des formes traditionnelles de production et d'échange dans le secteur agricole et les déperditions scolaires sont les causes principales de cette offre débordante de bras en milieu urbain.

Aussi, le nouvel intérêt porté au secteur informel ne doit pas être considéré comme un simple phénomène de mode, c'est la conséquence d'une prise de conscience tardive mais réelle des limites des analyses économiques trop longtemps exclusivement fondées sur les grandes unités industrielles. Toutefois la plupart des études consacrées à ce secteur restent lacunaires : il y a un grand contraste entre l'abondance des travaux théoriques et la production d'études empiriques. Face à la difficulté — certaine — d'élaborer une métho-

dologie cohérente et adéquate pour appréhender ce secteur dit informel la plupart des experts et chercheurs semblent se complaire dans des analyses théoriques esquivant les problèmes de méthode d'investigation et l'étude de cas concrets.

A la limite ils recourent à des instruments d'analyse classique qui ont fait leur preuve ailleurs, dans d'autres espaces culturels et économiques. Une seule préoccupation ici et non la moindre, faire rentrer de force la réalité diffuse en pleine transformation des activités urbaines dans des catégories économiques.

D'ailleurs le bilan de ces travaux est plus positif pour le secteur informel en tant que domaine d'étude que pour l'objet de ses recherches à savoir les agents économiques qui exercent ces activités.

La réflexion gagnerait donc fort dans la compréhension et l'analyse du phénomène urbain si on définissait avec plus de rigueur la notion de secteur informel parcequ'il y a manifestement un flou terminologique.

Le secteur informel est présenté comme un secteur refuge, fourre tout où l'on classe des petites entreprises modernes, des affaires artisanales organisées et des établissements en marge des lois et des règlements. Mais en même temps ce secteur est conçu comme un ensemble cohérent d'activités avec sa propre dynamique de fonctionnement. Or on est bien en présence de formes d'organisation économiques hétérogènes et multiples qu'on ne peut désigner par un même vocable sans en préciser le contenu.

Ce secteur informel est-il une forme de production artisanale caractérisé par la quasi absence de salariat, la petite taille et une technologie simple ? Ou est-ce un ensemble d'activités qui produisent ou diffusent des biens et services à l'abri des contraintes de la légalité et qui cherchent à échapper à certaines rigidités (emploi, fisc, couverture sociale etc.).

Au Maroc, il n'existe, à notre connaissance, aucune étude systématique touchant l'ensemble du secteur informel et les rares notes de la Direction des Statistiques du Ministère du Plan semble se contenter d'une définition globale pour qui le secteur informel recouvrirait «des activités résiduelles très hétérogènes et peu capitalistiques englobant l'artisanat traditionnel et un groupe d'activités dites de modernité» (2).

Une étude récente de la même équipe vient cependant apporter quelques éléments de réponse pour saisir le secteur informel. L'auteur (3) procède à l'analyse comparative des recensements de la population et des statistiques

(2) *Note de réflexion sur le secteur informel*. Direction des Statistiques, Ministère du Plan, 1985, Rabat.

(3) M'RABET (Mohamed). «L'emploi au Maroc : sources d'information, niveaux, structures et difficultés d'approche». *Séminaire sur les statistiques de l'emploi et du secteur non structuré*, Rabat, octobre 1985.

sur les établissements économiques tirés du fichier des patentes de la Direction des impôts incluant dans le secteur informel :

— tous les salariés et employeurs des établissements de moins de 10 emplois.

— toutes les personnes dont le statut dans la profession, est indépendant, aides familiales ou apprentis ainsi que les statuts «mal désignés».

Selon cette définition le secteur informel représenterait 69 % de la population active urbaine occupée en 1971 et 76 % en 1982. Prédominant dans toutes les branches, il emploierait plus de 70 % dans les services, commerce, industrie et artisanat (tableau I). Le taux d'accroissement annuel moyen d'emploi dans le secteur informel (6,9 %) serait deux fois supérieur à celui du secteur moderne (3,3 %).

Ces proportions élevées sont significatives et révèlent l'importance du secteur informel au Maroc. Néanmoins la méthode de calcul utilisée comporte des défaillances :

— Elle inclut des activités qu'on peut difficilement qualifier d'informelles et notamment toutes les professions libérales.

— Elle se base sur des données du fichier des patentes sans en discuter les lacunes ni l'incohérence.

— Enfin et surtout elle n'intègre pas les activités non patentées mobiles et ambulantes c'est-à-dire les activités non inscrites dans les registres de commerce et ne payant pas d'impôts.

La saisie du secteur informel ne peut se contenter, par commodité, du dénombrement exclusif des petites unités artisanales visibles ayant pignon sur rue, payant des impôts et disposant d'un local. Définir le secteur informel par des activités urbaines disposant d'un local c'est réduire considérablement le champ de cette économie souterraine. Les activités en marge de la loi constituent au même titre que les petits métiers localisés une composante essentielle du secteur informel. Plus précisément pour mieux cerner le secteur informel il faut à mon sens, procéder à une typologie et distinguer :

- Les activités de survie
- Les activités artisanales
- Les activités transitionnelles

Parcequ'on ne peut mettre sur le même pied d'égalité un guide clandestin et un transporteur de marchandises, un gardien de parking et un petit entrepreneur de construction...

Les activités de survie sont caractérisées par :

- La facilité d'accès
- L'utilisation des ressources locales ou de récupération
- Une quasi absence de qualification

LE SECTEUR INFORMEL URBAIN

Branche d'activité	Population active urbaine occupée d'après le recensement de la population de 1982					Statistique sur les établissements			Population active urbaine occupée dans le secteur non structuré	Pourcentage employé dans ce dernier secteur
	Total	Dont				Salariés occupés dans des établissements de plus de 10 employés	Employeurs occupés dans des établissements de moins de 10 employés	7		
		Employeurs indépendants	Aides familiaux, apprentis et ND	Salariés	5					
1	2	3	4	5	6	7	8	3+4+5+6+7=8	8/1 x 100	
Agriculture, élevage, forêt, pêche	97 932	9 021	18 273	10 845	59 793	24 435	8 641	73 117	75	
Eau, électricité	19 544	387	122	345	18 600	11 019	44	8 182	42	
Mines	42 162	968	220	212	40 762	27 420	304	14 078	33	
Industrie, artisanat	687 257	2 129	165 223	108 926	410 979	192 525	10 680	503 292	73	
Bâtiment, Travaux publics	199 413	9 152	20 549	7 263	162 448	78 791	6 548	116 017	58	
Transport, communication	105 371	1 149	11 990	3 203	87 024	29 216	1 122	74 128	70	
Commerce	349 127	14 814	223 668	31 575	70 070	35 490	10 044	308 267	88	
Services	374 057	8 853	51 235	23 312	290 667	86 620	4 984	253 569	89	
Total	1 874 862	48 473	491 280	185 681	1 149 428	435 525	40 385	1 431 250	75	

— Un marché très ouvert à la concurrence.

Ces activités exercent une fascination particulière sur les paysans fraîchement arrivés de la campagne et qui viennent s'agglutiner dans les villes. Elles constituent de véritables réponses de survie à une situation dramatique de l'emploi et du chômage et les agents qui exercent ces activités vivent dans une pauvreté quasiment absolue. C'est le cas des citiens, des transporteurs à dos d'âne, des charretiers etc.

Les activités artisanales de production et de service nécessitent un minimum de qualification et un capital de départ mais ne peuvent déboucher sur des unités capitalistiques.

Il s'agit ici d'artisans de fonction sans aucun souci d'accumulation (petits tailleurs traditionnels, cordonnerie de réparation etc.) Enfin dans les activités transitionnelles il y a plus de barrière à l'entrée il faut une qualification, un capital assez élevé, plus d'initiative et un véritable esprit d'entreprise. Ces activités sont dynamiques et apparaissent de plus en plus comme de véritables creusets entrepreneuriales locales complémentaires et alternatives à l'économie officielle. Elles peuvent impliquer un ou plusieurs métiers et sont caractérisées par une solidarité structurelle dont les enjeux politiques et sociaux sont parfois importants et graves. C'est le cas par exemple des transports parallèles des marchandises ou de la construction d'habitats non autorisés.

De toute façon l'ensemble de ces activités urbaines échappent en partie à la comptabilité sociale c'est-à-dire au regard et à la jauge de l'Etat. Ceci dit pour conforter notre point de vue on se contentera ici (4) de donner trois exemples d'activités informelles à Fès, une activité de survie et deux activités transitionnelles. Aut en s'interrogeant sur leur rôle dans la production diffuse de biens et de service et sur l'attitude des autorités locales à leur égard.

I - LE TRANSPORT DES BIENS À DOS D'ÂNE : UN MÉTIER DE SURVIE.

Il est difficile d'évoquer les medinas du Maroc sans se représenter le défilé permanent des transporteurs à dos d'âne. Ce transport à traction animale célèbre et séculaire offre en effet un spectacle étonnant et exceptionnel dans les ruelles encombrées des médinas. Chancelant sous des charges hétéroclites, ânes et mulets tournent à longueur de journée dans les labyrinthes des médinas. Et les marchandises les plus variées y sont transportées : des tapis, des matelas, des ballots de tissus, des matériaux de construction, des fruits et légumes mais aussi des cadeaux de mariage, des objets et des plateaux

(4) Pour de plus amples développements sur le secteur informel au Maroc voir notre ouvrage «Les petits métiers clandestins» édition EDDIF, 1988.

d'argent. Favorisé par la topographie des villes marocaines, ce mode de transport remonte à une époque lointaine mais le foisonnement ces dernières années de ces transporteurs de petites charges s'explique certainement par le sous-emploi urbain, une conjoncture agricole défavorable et les difficultés de fonctionnement qu'éprouve le parc des petits véhicules Honda en raison notamment de l'augmentation du prix de l'énergie et des frais d'entretien et de réparation.

Dans la ville de Fès ces maletiers sont officiellement au nombre de 170, 75 à Bab Ftouh, 34 à Bab Jiaf et 61 à Bab Boujloud. Nous en avons recensé 200 et il doit y en avoir nettement plus. Principalement mobiles ces transporteurs spécialisés dans les petites charges échappent à toute investigation statistique. Répartis dans plusieurs zones de stationnement (guelssa) certains certes ont des postes fixes dans les grands quartiers de la ville mais la plupart préfèrent l'errance et flânent à la conquête de la clientèle... Non appréhendée également par le fisc, cette activité est de fait difficilement saisissable... Mais elle n'est pas pour autant réfractaire à toute organisation sociale, au contraire elle obéit à des règles socio-économiques et entretient des relations complexes avec le pouvoir local et les autres secteurs de l'économie.

En principe l'accès au métier n'est pas totalement libre : outre le fait qu'il faut être résident à Fès depuis au moins un an, le candidat doit postuler une demande au conseil municipal et trouver une personne respectable de la ville qui se porterait garant de sa propriété et de sa droiture. Le dossier de demande doit contenir en sus : un extrait d'acte de naissance, deux photos, un extrait de casier judiciaire et un certificat de résidence.

Ces formalités administratives étant accomplies, le candidat doit attendre les résultats de l'enquête de la police qui se charge de vérifier ses antécédents judiciaires et établir un rapport... Le muletier autorisé reçoit une lettre à cet effet et doit ensuite se conformer aux règles de la profession qui lui sont minutieusement soulignées, le jour de la délivrance de l'autorisation de circuler par l'Amine.

Cette procédure administrative de livraison d'autorisation est très lente et met en fait dans une position d'illégalité la plupart des transporteurs qui tout simplement s'épargnent ces modalités et circulent sans permis. D'autres préjugent d'un résultat négatif, ce qui n'est pas évident parce que les demandes d'autorisation sont soigneusement étudiées et les refus sont exceptionnels sinon inexistants.

Ceci dit ce métier séculaire est fort bien hiérarchisé. «L'Amine» unanimement reconnu comme dépositaire du savoir (al orf) et ancien dans la profession est élu pour arbitrer les conflits externes et propres à l'exercice du métier. C'est lui qui fixe les lieux de stationnement gère les «gelssa» et organise l'entraide entre le groupe.

En cas de maladie prolongée ou d'accident grave d'un membre de la communauté c'est lui qui se charge de la collecte des contributions et des

secours financiers. L'entraide est également sollicitée pour célébrer un baptême ou un deuil survenu chez les membres d'une station.

Cette solidarité remonte à l'époque où l'exercice de ce type de métier était l'appanage de certains groupes ethniques. R. Letourneau rapporte qu'en 1918 les transporteurs au nombre de 289 étaient presque tous originaires de la Moyenne Moulouya et du haut Guir, Beni Hayah (54) Ouled el Hajj (80) Ouled Jerrar (33) Ait Hidassen (8) Divers (55). Mais les difficultés d'intégration de ces agents sociaux dans l'espace urbain constituent certainement aujourd'hui une des raisons principales de leur solidarité.

Analphabètes et âgés pour la plupart (70 % ont plus de 45 ans) les transporteurs à dos d'âne sont presque tous originaires des régions proches de la ville de Fès. Chassés de la campagne, rejetés par le secteur artisanal ou le bâtiment qui exige de fortes capacités physiques de travail, ils durent abandonner leur ancien emploi pour des raisons de santé et placer leurs maigres économies dans l'achat d'un âne ou un mulet pour 400 à 600 DH.

Ce métier peu rémunérateur dégage rarement un revenu supérieur à 30 DH par jour. Une somme qui doit couvrir les dépenses familiales et celles de l'entretien de l'animal estimé à 7 DH/jour en moyenne. Certes le prix de la course, généralement fixé à la tête du client se négocie et varie de façon substantielle d'un transporteur à un autre mais le poids, la qualité de la marchandise et la distance expliquent en partie les tarifs proposés. Les rues encombrantes sont toutefois surtaxées parce que le muletier est contraint d'attendre les heures de repas ou les moments d'accalmie pour transporter la marchandise. N'empêche que les tarifs pratiqués sont faibles et un parcours de 500 mètres représente à peine l'équivalent d'un kilo de sucre...

Quand on examine d'ailleurs leurs recettes journalières et tout en prenant compte des variations saisonnières on peut estimer que la recette moyenne que réalise un transporteur est de 300 DH par mois, soit 3600 DH par an en supposant qu'il travaille 10 journées pleines par mois et 120 jours par an. Ce qui est un montant dérisoire. Les rares muletiers qui se dégagent d'ailleurs du lot sont ceux qui arrivent à conclure un contrat régulier avec un gros commerçant ou une agence de la CTM ou de l'ONCF...

2 - LE TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES

Quand on examine le marché de transport routier des marchandises au Maroc on remarque qu'il se divise en trois parties :

— Les transports routiers publics assurés par le pare public, gérés et contrôlés par l'Office National du Transport (ONT).

— Les transports routiers privés avec permis de circuler assurés et gérés par des entreprises ou des entrepreneurs individuels pour leurs propres besoins. Ce sont des véhicules de 8 tonnes et plus.

— Les transports routiers privés sans permis de circuler. Ce sont des véhicules de moins de 8 tonnes.

Selon la réglementation les deux dernières catégories de véhicules citées ci-dessus ne doivent effectuer que des transports pour le compte propre de leur propriétaire. Seul l'ONT est habilité à réaliser le transport public. Dans les faits la catégorie «Avec Permis de Circuler» (APC) comprend 4810 véhicules et génère 101 018 tonnes de poids total en charge (PTC) alors que les «Sans Permis de Circuler» (SPC) qui ne sont soumis à aucune condition préalable prédomine largement le marché de transport des marchandises.

Ce parc de 154 000 véhicules génère 262 000 tonnes de charge utile ! Les commerçants, industriels et agriculteurs semblent préférer recourir à ce transport parallèle même s'il comporte déboires et inconvénients plutôt que demander une autorisation de circulation – toujours lente à venir – et payer une taxe qui varie de 385 DH pour un véhicule de 2 tonnes PTC à 7560 DH pour un véhicule de 3,5 tonnes de PTC.

L'ONT censé détenir le monopole de l'affrètement des marchandises sur l'ensemble du territoire marocain est de fait cantonné dans le frêt généré par les administrations et les établissements publics. Théoriquement affrêteur unique cet organisme ne contrôle en fait que 19 % du marché alors que les APC occupent environ 34 % et les SPC 47 %. Le transport routier informel s'affirme ainsi d'autorité et on considère en haut lieu qu'il représente dans certaines grandes villes Casablanca Fès Meknès le triple du transport officiel.

Alors que faire ? Faut-il légaliser le transport non officiel des marchandises et lui accorder un statut juridique particulier pour qu'il puisse mieux remplir ses fonctions en lui délivrant notamment un permis de circuler pour certains produits et dans certaines zones du territoire national ?

Faut-il restructurer voire privatiser les transports publics pour qu'ils soient mieux adaptés aux exigences des utilisateurs en retirant à l'ONT son rôle d'affrêteur unique des transports publics ? Ou au contraire renforcer le rôle de l'office lui donner plus de moyens et déployer l'arsenal de la répression à l'encontre des 8 tonnes pour leur rappeler qu'il y a une réglementation et des lois existent ?

Le choix entre ces deux options opposées mérite réflexion. Le Maroc entre un discours officiel très favorable à la privatisation et une omniprésence de l'Etat est à la croisée des chemins, il a du mal à franchir le pas, à s'engager dans une politique hardie de privatisation et de dérèglementation de son économie. En attendant, le transport public 8 tonnes, théoriquement illégal est toléré, les transporteurs dit «clandestins» passent à travers les mailles des filets réglementaires et se partagent les points stratégiques des villes, investissant d'autorité les espaces cibles. Même si les transporteurs subissent les

assauts répétés des agents de route et une concurrence très vive se situant à l'intérieur du secteur les contraignant à pratiquer des prix qui couvrent à peine leurs coûts, cette activité connaît un rythme de croissance étonnant.

Dépendante de la sphère de production capitaliste et du marché international par la fourniture des instruments de travail et de l'énergie, cette activité de transport résiste et se maintient. Pour ne citer que l'année 1986 le gazoil a connu une hausse de plus de 15 % les assurances 35 % le pneu et le matériel 40 %. Des charges incompressibles et en hausse régulière par rapport à des recettes instables. N'empêche que ce transport parallèle se raffermir et s'impose. Sa force réside contrairement au transport généré par l'ONT, dans sa souplesse et sa disponibilité immédiate.

Tous les usagers des 8 tonnes interrogés insistent sur leur bonne disponibilité, leurs prix concurrentiels et sur les facilités de paiement qu'ils accordent à leurs clients réguliers. D'ailleurs 92 % des conducteurs interrogés sont fidèles au secteur et ne souhaitent pas le quitter. Un seul pari : faire des économies pour renouveler leur parc.

L'attitude de l'Etat à l'égard des transports non officiels 8 tonnes est déromante. Tantôt les autorités locales font main basse sur les lieux de stationnement, réquisitionnent les permis de conduire des transporteurs publics illégaux, confisquent les véhicules qui ne sont récupérés qu'après procès-verbal ou lancent à leurs trousses la police de route qui les sucent jusqu'à la moelle à coup d'amendes et de fourrières. Tantôt c'est l'accalmie, la réconciliation : le transport public non déclaré s'effectue sans embargo, les 8 tonnes sillonnent sans trouble l'ensemble du territoire et « bon entendeur salut » !

Les transporteurs semblent s'adapter à cette situation contradictoire sans rancune. Dans les périodes de répit ils exercent leur métier sans penser aux lendemains qui déchantent.

En cas d'assaut livré par les agents de route, ils ne se laissent pas surprendre par l'orage. Les premiers contrôles routiers sont aussitôt déjoués et signalés par les interceptés et les codes d'alerte ne manquent pas : coups de klaxons spéciaux, jeux de coups de phare, messages laissés dans les cafés des routiers etc...

A leur tour les autorités conscientes du rôle positif malgré tout que jouent ces chargeurs dans la distribution des marchandises ne mènent jamais une offensive frontale contre les transports 8 tonnes; elles ne recourent jamais à une répression systématique et continue. Dans les périodes de pointes saisonnières, les entreprises publiques font même appel à leurs services. L'Etat aussi. L'acheminement des marcheurs et des marchandises lors de la Marche Verte pour la récupération du Sahara ne fut-il pas réalisé en partie grâce aux 8 tonnes ? Il y a de quoi laisser perplexe...

3 - LA CONSTRUCTION NON AUTORISÉE DE LOGEMENTS POPULAIRES

Quand on analyse le phénomène de la construction non autorisée d'habitats en dur on est frappé par la même analogie dans le comportement des pouvoirs locaux et des promoteurs de ce type d'habitat.

En effet au Maroc le déficit en logement dépasse 1 500 000 unités et les réalisations officielles se situent autour de 50 000 logements par an alors que le rythme de construction annuel devrait être de 200 000 ! Pour remédier à la pénurie d'habitat populaire l'Etat marocain a pris diverses mesures fort intéressantes mais qui restent insuffisantes par rapport aux besoins. Cependant la construction informelle fut-ce dans les zones non réglementaires semble avoir des résultats aussi inattendus qu'heureux.

Dans une ville comme Fès (500 000 habitants, taux de croissance de la population 3,5 %) ce type d'habitat qui regroupait 5 % de la population urbaine en 1971 représente actuellement 30 % et se meut pourtant dans l'illégalité et ce, durant le processus de réalisation et d'occupation. Plus précisément ce secteur est un lieu d'affrontement presque quotidien entre les pouvoirs publics et les animateurs de l'habiter : les lotisseurs, les entrepreneurs de construction et les occupants.

Sans le vouloir les différents intervenants dans le processus de logements parallèles animent une résistance vivace mais en même temps ils en sont les otages. En mettant les autorités devant le fait accompli pensant les désarmer et fléchir la réglementation officielle, ils produisent un logement mais vivent dans l'insécurité et l'angoisse.

En revanche les prix de construction sont fort intéressants et compétitifs ils sont obtenus grâce à une division de travail souple une organisation de travail efficace et à des économies sur les matières premières entrant dans le processus de production. Le non respect des normes est aussi une source de gains appréciable. En tout cas les petits entrepreneurs de construction non déclarés semblent mener la vie dure aux grandes entreprises du bâtiment qui se plaignent de la concurrence «déloyale» de ces intrus dont les interventions disent-ils ne se limitent pas aux zones non réglementaires mais s'affirment de plus en plus sur le marché officiel.

L'amertume des gros entrepreneurs de construction vis à vis de ces «cas-seurs» des prix est grande. Ils vont même jusqu'à inciter le pouvoir local à réprimer les petits tâcherons «facteur de baisse de la qualité de la construction et perturbateur du marché du bâtiment». La menace peut provenir aussi des prix de certaines matières premières. Les gros fournisseurs sous la pression des grandes entreprises jouent ici un rôle important. Non seulement ils ne leur accordent pas de crédits mais n'hésitent pas à leur livrer des matériaux de moindre qualité et à en fixer des prix trop élevés.

Mais malgré ces différentes entraves les petites entreprises artisanales de construction se multiplient. D'ailleurs il est difficile pour le grand capital de lutter contre les constructeurs informels : souplesse dans la gestion, prix de construction n'incluant pas le coût du respect des normes, matériaux de moindre qualité et avec en sus des facilités de paiement fort intéressantes pour les clients.

En outre le rythme de construction est très lent. Cela n'est pas fonction uniquement de la surface à bâtir ou du nombre d'étages à élever mais des disponibilités financières des futurs occupants et du degré de laxisme des autorités municipales.

Pour le grand capital entrer en concurrence avec ces micro-unités de production est un pari perdu.

Alors que faire ? Comment faire face à ces multiples enjeux mettant en scène des lotisseurs, des petits entrepreneurs de construction et des habitants en quête d'un espace conforme à leurs moyens et à leurs aspirations confuses ?

Faut-il procéder à une destruction systématique de ces habitats, réprimer violemment toute tentative de lotissement de construction et d'occupation de fait de zones non autorisés ?

Cette réaction expéditive des autorités administratives s'est avérée inefficace et les démolitions de 1981, 1983, 1985, et 1987 de plusieurs habitations clandestines à Ain Nobki, Inonalès, Zouagha, Bab Sifer à Fès ont révélé que les expulsés au bout d'un temps très court réapparaissent dans les mêmes lieux ou dans d'autres espaces. Le rattachement des questions d'urbanisme et de l'aménagement du territoire au Ministère de l'Intérieur dans le dernier gouvernement semble signifier une volonté de fermeté et un contrôle plus fort dans ce domaine. Mais l'expérience a prouvé finalement que ce n'est pas par des mesures aussi énergiques que l'on portera remède à un malentendu. Ni la violence ni les coups d'éclat ne peuvent stopper ce mouvement rampant de production diffuse.

Faut-il adopter une stratégie de laisser faire et intervenir le moins possible au nom de la spécificité du secteur informel ? C'est-à-dire faire confiance au dynamisme du secteur et soutenir ses modalités de fonctionnement en favorisant la formation, l'octroi des crédits et en introduisant des techniques plus appropriées encore.

Dans la pratique l'Etat au Maroc intervient et laisse faire, menace et consent.

Ce comportement ambigu laisse perplexe, dans l'embarras, l'observateur averti. Et à leur tour les promoteurs de l'habitat non autorisé recourent à des moyens tout aussi habiles : ils versent des pots de vin à des agents de l'administration (chioukhs, moqadems, etc.) afin de les impliquer dans des rouages du système.

Certains lotisseurs vont même jusqu'à l'édification de services sociaux ou religieux que personne n'oserait démolir : école coranique, hammam, mosquée, infirmerie etc. Enfin d'autres constituent des associations culturelles afin d'échapper aux tracasseries administratives et pour être reconnus comme un espace légal voire d'utilité publique...

En conclusion le secteur informel est une réalité sociale, économique et politique dont il faut savoir mesurer la portée et la signification sur le plan de l'emploi comme sur le plan de la production économique.

La méfiance manifestée par l'Etat à son égard est dénuée de tout fondement. Sur quelles bases peut-on affirmer que le secteur informel qui fait vivre plusieurs milliers de personnes est dépourvu de logique et de rationalité économique ? De quel droit s'autorise-t-on à dédaigner ces petits métiers dit «clandestins» ? Parce que fondés sur des formes de socialisation qui n'ont pas d'existence fiscale ? Ou parce que l'idéologie dominante a intériorisé une certaine image de développement économique dont le corollaire est la suprématie du secteur moderne, de sa centralité ? Cette référence exclusive du secteur moderne dans l'analyse des problèmes de développement est à bannir.

L'attitude de l'Etat à l'égard du secteur informel doit changer. Certes la politique d'alternance est un accommodement apparemment conciliateur des intérêts des différents protagonistes mais elle freine de fait un processus de capitalisation et d'industrialisation diffuse dans l'économie marocaine.

Il est donc temps d'inventer de nouvelles formes d'intervention des pouvoirs locaux qui expriment les besoins de la société et qui inaugurent des relations de compréhension et d'intérêts réciproques de l'ensemble des intervenants plutôt qu'un désengagement total de l'Etat de la vie économique ou une politique d'alternance déroutante.

Le pouvoir local ici doit jouer un rôle primordial. Il doit définir une stratégie d'action globale et positive envers le secteur informel, connaître dans le détail toutes ses composantes et leurs mécanismes de fonctionnement au niveau local et régional. Son action pourrait être plus ciblée, émietée et efficace comme l'est d'ailleurs le secteur informel, cette économie des miettes...

Car finalement le secteur informel n'est qu'une échappatoire d'importance aux différentes entraves administratives de toute sorte. C'est un critère de bonne santé de l'économie. Il s'agit donc de l'aborder positivement et de s'interroger sur les raisons de son expansion. On peut ainsi déceler les lacunes du mode de développement économique officiel et mieux répondre aux besoins de cette classe populaire d'entrepreneurs.

La clandestinité et l'informalité dans le travail et dans la production ne révèlent-elles pas finalement la défaillance du mode étatique d'organisation de l'économie ?

N'est-il pas toujours impossible pour un petit entrepreneur de produire ou de monter une affaire dans la légalité, dans les normes ?

L'administration n'a-t-elle pas tendance à coup de procédures, de règles désuètes, de nombre interminable d'exemplaires à fournir, à empêcher l'éclosion d'idées et à décourager des réalisations belles et performantes ?

L'intérêt de l'étude du secteur informel nous a permis non seulement de souligner à quel point l'énergie entrepreneuriale est profondément ancrée dans notre société et notre culture mais aussi d'identifier les pierres d'achoppement de notre mode de développement économique officiel.

En effet, si au Maroc nous devons affronter des difficultés économiques ce n'est pas parce qu'il y a un blocage culturel ou parce que nous ne sommes pas suffisamment mûrs ou parce que nous ne disposons pas suffisamment d'entrepreneurs ou d'esprit d'entreprise. Mais c'est parce que plusieurs lois et réglementations ne sont pas adaptées au contexte actuel. Il y a un véritable décalage entre la logique étatique et les pratiques populaires.

Plusieurs textes de loi sont anciens et doivent être violés. Cela ne veut pas dire que le secteur informel c'est l'anarchie. Bien au contraire le secteur informel est régi par sa propre logique de fonctionnement et obéit à des lois souples et efficaces dont il faut s'inspirer pour élaborer des textes réglementaires. Autrement dit il ne faut pas attendre d'être emportés par des problèmes mais étudier à l'avance les transformations sociales en cours et élaborer différentes solutions juridiques avec une variété de scénarios. Dès que l'un des scénarios se précise, il faut déclencher la procédure pour l'approbation de la législation la plus appropriée.

Car le droit n'est pas un instrument figé applicable en dehors du temps et de l'espace. C'est un enjeu politique et culturel qu'il conviendrait d'envisager du point de vue de ses usagers et non de façon bureaucratique (5).

La lettre Royale du mois d'Août 1989 constitue un pas qualitatif considérable dans ce sens et a apporté un coup sérieux à la lenteur administrative (6). Elle révèle également une volonté politique du Maroc de s'engager dans un système libéral cohérent et dynamique. Mais l'environnement socio-économique reste régi par une législation ancienne et plusieurs obstacles entravent la création d'entreprise et l'esprit d'entrepreneuriat populaire.

Par ailleurs, l'informalité et l'illégalité quoique intelligente et performante a son revers. Ne pouvant accéder ni au système de crédit institutionnel, ni aux différentes facilités offertes par l'Etat ni à l'assistance technique ou sociale ni non plus se constituer en associations pour se défendre et accroître leur productivité, les activités informelles connaissent des problèmes réels de gestion.

(5) Pour en savoir plus voir Mr. Mohamed SALAHINE, *Les petits métiers clandestins ou le business populaire*. Edition EDDIF, 1988, Casablanca.

(6) En effet, depuis la lettre Royale d'Août 1989 tout dossier qui restera 2 mois sans réponse sera censé avoir obtenu l'accord de l'administration, en cas de rejet la décision administrative devra être dûment motivée.

Réfractaires à une comptabilité moderne, et vivant dans l'insécurité, les activités informelles ne proposent souvent que des biens et des services de qualité médiocre et connaissent un véritable cycle court de création/disparition. Ce qui réduit amplement leur contribution réelle au développement économique et social.

Il nous paraît donc essentiel de fournir une assistance technique à ces entrepreneurs informels en matière première, en achat, en gestion et en crédit pour qu'ils puissent consolider leurs affaires. La vulgarisation des pratiques administratives et l'institution d'un seul formulaire résumant toutes les procédures à déposer auprès d'un *guichet unique* sera certainement d'un grand intérêt.

Il est donc temps de procéder à des réformes importantes de notre système productif et de découvrir les potentialités considérables du secteur informel en matière d'emploi, de formation, de génération de revenus et de business.

Pour ce faire, il faut procéder à une véritable redistribution des revenus non pas à travers le système fiscal ou par le biais de subventions mais par le biais d'un mode de fonctionnement de l'économie qui favorise la liberté d'entreprendre, la libération de la créativité individuelle la mobilité sociale et le droit de propriété : en un mot, l'élimination des contraintes réglementaires et la démocratisation de l'accès au marché et à la production.

C.N.D

MAROC



CODUD	
INDEX A 010	
NAME A 020	
STATUT A 150	C D
PAYS PROD. A 160	FR
TYPE BIBL. A 171	J
INDICATEURS BIBLIOGRA- PHIQUES	REUNION
	DICTIONNAIRE
	DONNEES NUMERIQUES
	THESE
	TEXTE LEGISLATIF
	BIBLIOGRAPHIE
	CARTES INCLUSES
	RESUME
	NON CLASSE- TIONNEL
A 172	K L N U W Z Y E V R

ISBN	
NONAT A 110	
NAC A 090	93-0990
CODBI A 121	
COTRA A 122	

TYPREL A 141	T	G	S	R
NOAP A 142				
NACAP A 149				

NIVUD A 131	A	M	C	NIVSO A 132	M	C	S
----------------	---	---	---	----------------	---	---	---

UNITE DOCUMENTAIRE (A/M/C)	A 120 AUTEUR ET AFFIL	SALAHINE, Mohamed
	A 220 COLLEC- TIVITE AUTEUR	
	A 230 TITRE UD	Place et rôle du secteur informel dans l'économie marocaine
	A 240 A 250	TITRES TRADUITS Utiliser le bordereau 2 : données complémentaires

SOURCE : DOCUMENT GENERIQUE (M/C/S)	A 310 AUTEUR	
	A 320 COLLEC- TIVITE AUTEUR	Institut de Recherches et d'Etudes sur le Monde Arabe et Musulman / Paris / FR
	A 330 TITRE DOCUM GENER	Le Maroc actuel : une modernisation au miroir de la tradition
	A 340	TITRE GENERIQUE . . . utiliser le bordereau 2 : données complémentaires
	A 410 TITRE PUBLIC EN SERIE	
A 420 VOLNUM		A 430 ISSN

NOTES D'INDEXATION

DATIN	
D 100	
DATSA	
D 110	
DATMI	
D 120	

--

FIN

النهاية

19

مشاهد

VUES