

Quelques éléments sur « l'économie informelle » en Tunisie : le cas des transports urbains



Chantal CHANSON-JABEUR
Laboratoire SEDET -CNRS/
Université Paris 7

RESUME

Terminologie initiée par Keith Hart dans une étude sur le Ghana (1973)¹ et reprise par le BIT dès le début des années 70 dans un rapport sur la situation de l'emploi urbain sur le Kenya, ce terme a fait débat au cours des années 80 puisqu'il englobait pour le BIT au cours de ces mêmes années (1984) un certain nombre d'activités dont l'artisanat, les services domestiques, le colportage et la prostitution.

La notion d'informel intégrait alors et entre autres une notion d'irrégularité et une absence de « forme » ou de « convention », ce qui la rendait relativement caduque pour certains secteurs, comme l'artisanat au Maghreb par exemple qui repose depuis des siècles sur un fonctionnement très hiérarchisé et des règlements tout aussi précis et codés.

Certains auteurs, dont Jacques Charmes qui a beaucoup travaillé et écrit sur la Tunisie lui préféraient alors la notion de « secteur non structuré ».

Dans le secteur qui nous intéresse, celui des transports, je lui préférerais la définition de « transport clandestin » puisqu'il échappe à la fiscalité, certes, mais aussi à la réglementation en vigueur, mais qu'il est par ailleurs parfaitement « organisé » et « structuré » au sein de l'activité des transports et dans son fonctionnement.

Et c'est ce que je vais tenter de vous démontrer.

Sources :

Cette communication repose en grande partie sur une étude que j'ai menée il y a une dizaine d'années sur le transport interurbain dans le nord-est de la Tunisie en relation avec la

¹ Philippe MARTINET, « Secteur informel : débats et discussions autour d'un concept », in *Tiers-Mondes : l'informel en question ?*

région capitale, et ce, en collaboration avec un collègue tunisien, Albdelkader Baouendi, et à la demande d'Urbama.

Mais l'essentiel de la présentation (qui n'est pas une étude en soi) repose sur des données beaucoup plus récentes sur le transport urbain clandestin dans la ville de Tunis. La collecte de ces données, par définition « informelles, clandestines, invisibles » a été rendue possible grâce à des enquêtes et des travaux de recherche menées par les étudiants que j'encadre à Tunis dans la formation de DEA d'Urbanisme à l'Ecole Nationale d'Architecture et d'Urbanisme de Tunis.

Ces deux étudiants sont :

- Mohamed DHIBI qui a fait soutenir récemment son DEA sur *Le transport informel comme régulateur de l'offre de transport dans le Grand Tunis* (mai 2000)
- et Tarek JEDIDI, *Le transport collectif privé dans le Grand Tunis*.

Quelques repères historiques pour nous situer...

Dans le secteur des transports, et notamment des transports urbains, les pays du Maghreb (plus spécialement l'Algérie, le Maroc et la Tunisie) ont connu une chronologie événementielle et de situation assez semblable (proche, voisine,...).

La mise en place des transports urbains modernes a eu lieu à la fin du XIXe siècle, en ce qui concerne l'Algérie et la Tunisie (1875 et 1872), et au début du XXe siècle pour ce qui est du Maroc (1916). Les entreprises de transport collectif étaient alors sous le régime d'affermage ou de concession, et cela tout au long de la période coloniale.

Aux indépendances, ces entreprises ont été nationalisées. Ces sociétés publiques à vocation de monopole opèrent jusqu'au milieu des années 80. En effet, sur injonction de la Banque Mondiale et dans le cadre des plans d'ajustement structurel (PAS), les trois pays du Maghreb ont légiféré pour ouvrir le domaine des transports au secteur privé.

L'introduction de sociétés privées de transport collectif apparaît de façon concomitante (1985 pour Rabat, 1987 pour Tunis et Casablanca, 1989 pour Alger).

En Tunisie, c'est par la LOTT du 4 août 1985 ²(Loi portant organisation des transports terrestres, n° 85-77) que la déréglementation et l'ouverture au secteur privé se sont trouvées officialisées.

Quelle est alors la situation des transports collectifs urbains de voyageurs dans la région de Tunis ?

Quelques données sur l'évolution des transports collectifs urbains dans la région de Tunis

Au début des années 60 et après la nationalisation des entreprises coloniales, deux opérateurs publics se partagent la mobilité des Tunisois : la Société Nationale des Chemins de Fer Tunisiens (SNCFT) pour ce qui concerne la desserte de la banlieue sud de Tunis et pour l'ensemble des autres déplacements dans la région de Tunis, la Société Nationale des Transports (SNT) dont le parc est composé d'autobus et de trolleybus, après la dépose des tramways à la fin des années 50.

² publiée au Journal Officiel du 9-13 août 1985, pp. 1001-1002

Evolution du nombre de passagers SNT de 1965 à 1985³

Année	Passagers transportés (en milliers)
1965	65.300
1970	109.146
1975	159.534
1980	230.234
1985	227.518

La population transportée par la SNT amorce une baisse régulière à partir de 1982. Ce fléchissement s'accroît en 1986 puis, la courbe de fréquentation reprend progressivement à la hausse, mais cette hausse marque des irrégularités.

Entre temps, les Tunisois bénéficient d'un nouveau mode pour se déplacer, le métro léger, mis en service en 1985 et géré par la Société du Métro Léger de Tunis (SMLT).

Evolution du nombre de passagers SNT et SMLT de 1986 à 1997⁴
(en millions)

Année	SNT	SMLT ⁵	Total
1986	220	33,7	253,7
1990	248	47,4	295,4
1995	298,8	101,1	399,9
1997	314,0	110,7	424,7

Comme nous pouvons le constater, la baisse de fréquentation du transport urbain public amorcée au milieu des années 80 est enrayerée et l'usage des transports publics reprend de l'activité, notamment par l'adoption rapide du métro léger et l'extension de son réseau.

Or, c'est au cours de cette période, en décembre 1988 et après de multiples hésitations de la part des pouvoirs publics, qu'est créée la première entreprise de transport urbain, les T.C.V. (Transports en commun de Voyageurs) bénéficiaire d'une concession d'exploitation de 4 lignes, auxquelles s'ajouteront 2 lignes en 1992 et 1996.

La deuxième entreprise privée de transport urbain, les TUT (Transport Urbain de Tunis) a été créée en 1995 et a obtenu la concession de 3 lignes d'autobus.

Sur le plan de la tarification, les écarts entre les tarifs pratiqués par la SNT et ceux des entreprises privées sont très variables d'une ligne à l'autre. Les tarifs de l'entreprise publique peuvent être de 30% à 200% moins élevés selon les lignes. L'écart le plus important se retrouve sur les lignes particulièrement rentables où la solvabilité de la clientèle permet aux entreprises privées de sélectionner leur clientèle et par là même d'introduire une ségrégation sociale à travers les transports collectifs.

Or, la création de ces entreprises privées dotées d'un parc autobus de plus faible capacité, donc plus nombreux, avec une emprise sur la chaussée plus forte et une utilisation sans scrupules des infrastructures de l'entreprise publique, associée aux modifications du plan de circulation liées

³ Ch. Chanson-Jabeur, « Les investissements publics et les transports collectifs urbains à Tunis (1945-1985) », in *Les investissements publics dans les villes africaines : habitat et transports*, Paris, éd. L'Harmattan, 1993, pp. 178-197

⁴ T. Jedidi, *Le transport collectif privé dans le Grand Tunis*, mémoire de DEA, ENAU, Tunis, 2000, pp. 30-31

⁵ y compris le TGM (Tunis-Goulette-Marsa) desservant la banlieue nord

à la mise en place du métro léger ont généré un phénomène de congestion des artères de Tunis qui a eu une incidence sur la régularité et l'efficacité du transport public.

La desserte des zones périphériques par les transports publics s'en est trouvée dégradée, d'autant que les entreprises privées n'ont pas souhaité opérer sur des zones où la solvabilité de la clientèle est aléatoire.

Et c'est principalement dans ces zones périphériques denses du Grand Tunis qu'a émergé le transport clandestin de voyageurs, même si ce phénomène n'est pas totalement nouveau puisqu'on le découvrait déjà dans les archives de la compagnie coloniale de transport, la CTT, dans la période des années 30, que l'on appelait au reste à l'époque non pas « transport informel » mais « concurrence illicite ».

Le transport clandestin de voyageurs

Les travaux et l'enquête menés par Mohamed DHIBI, notamment, se sont déroulés sur deux périodes : de septembre 1998 à mars 1999 et de nouveau en octobre 1999. Il y a eu dans un premier temps une période d'observation et de comptage qui a concerné l'ensemble du transport clandestin dans le Grand Tunis.

Dans un second temps, la collecte des données a eu pour support une enquête auprès des transporteurs, d'une part, et auprès des usagers, d'autre part.

Sur une seule ligne desservant Ettadhamen-station Belahouane (métro), 67 véhicules ont été comptabilisés et 21 transporteurs ont été interviewés.

En ce qui concerne les usagers, 80 personnes ont été interrogées.

Caractéristiques du transport clandestin :

- il y a deux types de transporteurs : les réguliers et les irréguliers (opérant uniquement aux heures de pointe) ; tous les transporteurs interrogés sont propriétaires de leur véhicule, et 12 d'entre eux n'ont pas d'activité principale (6 sont salariés, 2 pensionnés et 1 commerçant).
- les véhicules utilisés n'ont aucun signe distinctif mais ils sont reconnus par les usagers par les immatriculations, ou par leur couleur. Ils concernent presque toutes les marques de voitures à 4 places, mais ils peuvent être des véhicules de plus grande capacité aménagés pour transporter 8 à 10 personnes. Ces véhicules servent parfois à la fois au transport de marchandises et alternativement au transport de personnes.
- l'âge moyen des véhicules est entre 8 et 13 ans, ils sont donc vétustes et ils sont parfois en très mauvais état, sans feux clignotants, sans rétroviseurs et même accidentés.
- le transporteur clandestin s'installe sur les lignes surchargées de la SNT, et recrute en général sa première clientèle dans un cercle d'amis ou de voisins, le plus souvent dans son quartier.
- le transporteur clandestin fixe et gère ses horaires de travail (le plus souvent de 6h du matin à 20h ou 22h), la fréquence du « service » et fixe les tarifs ; mais il va en général s'allier et s'adapter aux tarifs pratiqués par les autres transporteurs clandestins sur les mêmes itinéraires où des solidarités peuvent naître, notamment en prévenance de certaines campagnes de police.

Les tarifs pratiqués varient :

- * ils peuvent être supérieurs de 20% à 40% par rapport au transport public selon les dessertes,
- * ils peuvent être presque prohibitifs lorsque aucune ligne d'autobus publique n'assure le transport

Le prix demandé est toujours une valeur arrondie pour faciliter le paiement de la course et résoudre le problème de monnaie, pour accélérer également la descente du passager et éviter d'attirer l'attention des agents de police. Les recettes moyennes/jour par véhicule sont deux fois supérieures pour les transporteurs-chômeurs par rapport aux transporteurs salariés (respectivement 14,900 DT et 6,400 DT).

- Le transporteur clandestin varie son itinéraire en fonction des contrôles de police ou de la garde nationale ; il sait s'adapter et adopter rapidement des stratégies de contournement pour éviter les obstacles qui freineraient son activité.

Caractéristiques des usagers :

- le transport clandestin opère dans des zones à faible taux de motorisation où la desserte par transport public est déficiente,
- à l'inverse du transport collectif privé (qui recueille un taux de fréquentation féminine de 63% sur certaines lignes de la banlieue aisée), le transport clandestin concerne davantage les hommes (92,5%)
- il s'agit en général d'une population captive de l'autobus : il y a donc transfert modal en matière de déplacement,
- les ouvriers et les chômeurs dominent très largement (respectivement 32,5% et 23,75%) et il s'agit le plus souvent de la classe d'âge des 18-40 ans, les + 60 ans sont quasi inexistantes (diminution de la mobilité, mais aussi recherche d'une sécurité plus grande)
- 45% des déplacements par ce type de transport concernent les trajets domicile-travail
- le choix de ce type de transport repose sur plusieurs critères :

* temps d'attente plus court (en moyenne 25 mn pour l'autobus, 10 à 15 mn pour ce type de transport)

* le temps de trajet est plus court puisqu'il n'y a pas d'arrêt avant la destination finale et ce système est considéré comme plus souple, presque de porte à porte

* l'assurance (même relative) d'arriver à temps à son travail

* le confort est considéré plus grand puisque la place assise est garantie même si l'état du véhicule est dégradé,

* le tarif semble compétitif puisque l'élément de comparaison des usagers est la tarification taxi, nettement plus élevée.

Ainsi, et d'après les premiers calculs établis, il est à noter que la part du transport clandestin dans les déplacements des Tunisois tend à s'affirmer ou à s'imposer puisqu'il représente, sur une seule ligne étudiée, un pourcentage de 0,2 % du trafic de la SNT lors même que les deux entreprises privées de transport collectif ne représentent et de façon globale que 1,9% de l'exploitation de la SNT).

Conclusion

Sans vouloir affirmer que le transport clandestin n'a jamais existé, il me semble toutefois que l'apparition ou la réapparition du transport illégal ou clandestin de voyageurs se confirme de façon plus certaine et caractérisée après la privatisation du secteur des transports en Tunisie, comme si la rupture introduite par la déréglementation « officielle » des transports pour l'ouverture au secteur privé avait provoqué à la fois une insatisfaction par rapport à l'offre de transport et dans le même temps une faille dans laquelle se sont engouffrés ces nouveaux transporteurs clandestins.

C'est d'ailleurs le même constat en ce qui concerne le Maroc et qui est fort bien démontré dans les travaux de Mme Zhiri-Oualalou⁶ sur les transports à Rabat-Salé où la réapparition du

⁶ T. Zhiri-Oualalou, in *Villes, transports et déplacements au Maghreb*, in Ch. Chanson-Jabeur et alii, Paris, 1996

transport « informel » de voyageurs par charrette est consécutive à la privatisation/déréglementation des transports urbains.

Cette observation est confirmée à propos de Casablanca dans les travaux menés par un de mes étudiants à Paris 7 dans le cadre de son DEA sur les transports collectifs à Casablanca.

De la même façon et pour ce qui est d'Alger, un phénomène similaire est remarqué puisque l'ouverture du transport collectif de voyageurs au secteur privé à partir de 1989 a entraîné dans un laps de temps record la prise en charge de ce secteur par plus de 4.000 petits opérateurs, dont bon nombre officient clandestinement ou à la marge de la légalité, au grand dam des pouvoirs publics, totalement dépassés par cette inflation de transporteurs et cela dans une anarchie réglementaire