



Le rôle de l'Economie Sociale et Solidaire dans la réussite du transport scolaire public

Hamid ZAHIR

Chercheur en économie à l'Université

Cadi Ayyad de Marrakech, Maroc

Mohammed BOUGROUM

Professeur d'économie à l'Université

Cadi Ayyad de Marrakech, Maroc

Résumé

Des acteurs de l'Economie Sociale et Solidaire (ESS) sont amenés, à côté des collectivités territoriales, à satisfaire le service de transport scolaire en faveur des élèves relevant des zones rurales. Cette action s'intègre dans une logique d'implication de ces acteurs dans la réalisation des objectifs de la politique publique en matière sociale et de contribuer à la généralisation de l'enseignement dans un cadre de partenariat contractualisé.

Tout en prenant le cas de la province de Rhamna (Maroc), notre étude vise à effectuer une évaluation de la gestion du transport scolaire par les acteurs de l'Economie Sociale et Solidaire. Cette évaluation s'appuie sur un échantillon représentatif des élèves bénéficiaires du transport scolaire et une exhaustivité des établissements scolaires concernés, elle consiste en une séquence d'appréciations appropriées, quantitatives et qualitatives, concernant les forces et les faiblesses de la gestion de ce service par les acteurs de l'ESS.

Mots clés : Economie Sociale et Solidaire, appui social, transport scolaire.

ABSTRACT

Social and Solidarity Economy (SSE) actors, alongside territorial collectivities, have to satisfy the school transport service for students in rural areas. This action is part of an involvement of these actors in the achievement of the objectives of public policy in the social field and to contribute to the generalization of education in a framework of contractual partnership.

While taking the case of the province of Rhamna (Morocco), our study aims to carry out an evaluation of the management of school transport by the actors of the Social and Solidarity Economy. This evaluation is based on a representative



sample of students receiving school transport and an inclusiveness list of the schools concerned; it consists of a sequence of appropriate, quantitative and qualitative appreciations, identifying the strengths and weaknesses of the management of this service by SSE actors.

Keywords: Social and Solidarity Economy, social support, school transport.



Introduction

Pour instaurer l'école de l'équité et favoriser l'égalité des chances dans l'accès à l'enseignement par les élèves émanant du milieu rural et lutter contre la déperdition scolaire, l'Etat a mis en place différents programmes d'appui social à la scolarisation. Ces programmes prennent plusieurs formes, entre autres les internats, les cantines scolaires, les manuels et les fournitures scolaires, le transfert monétaire conditionnel dans le cadre du programme « Tayssir » et le transport scolaire. L'objectif principal de ces programmes est de supporter une partie des charges inhérentes des familles afin de les aider à scolariser leurs enfants.

Ces programmes d'appui social engagés pour l'éducation dans le monde rural n'ont cessé de se développer ces dernières années et des résultats concrets et chiffrés concernant la réduction du taux d'abandon scolaire avec 57% et une augmentation de 37% de réinscription des décrocheurs¹.

Vu les problèmes liés à la généralisation de l'accès et de la rétention des élèves ruraux à l'enseignement à cause des problèmes de mobilité, la prestation de transport scolaire qui constitue une composante des programmes de l'appui social à la scolarisation, est appelée à jouer un rôle primordial pour remédier à ces problèmes. Des acteurs de l'Economie Sociale et Solidaire sont amenés, à côté des collectivités territoriales, à satisfaire ce service social pour le compte de la population. Ce rôle s'intègre dans une logique d'implication de la société civile dans la réalisation des objectifs de la politique publique en matière sociale (Ibourk et al., 2006). L'objectif aussi est d'inciter et de motiver les associations en activité dans les milieux ruraux à contribuer à la généralisation de l'enseignement dans un cadre de partenariat contractualisé afin de permettre une discrimination positive en faveur de ces milieux (Conseil Supérieur de l'Education de la Formation et de la Recherche Scientifique, 2014).

Le transport scolaire est un service réservé aux élèves ruraux leur permettant d'accéder aux établissements scolaires. Il offre la possibilité de résoudre le problème d'éloignement des infrastructures scolaires, et donc de favoriser l'égalité des chances en matière d'accès aux écoles et garantir une école de qualité qui est l'objectif visé par les politiques éducatives.

Depuis l'instauration du service de transport scolaire au Maroc pendant les années 2000, les associations de la société civile sont impliquées dans la gestion de ce service. Des expériences ont commencé dans les provinces comme Zagora et Tinghir, où des associations locales ont réussi à avoir des autocars grâce aux subventions des ONG étrangères et suite à l'intervention des ressortissants marocains à l'étranger issus de ces régions.

1 Entretien de Saaïd Amzazi, ministre de l'Éducation nationale, de la formation professionnelle, de l'enseignement supérieur et de la recherche scientifique avec le journal « LE MATIN » du :29 juillet 2019



Avec le programme d'urgence, on assistait à l'institutionnalisation du service de transport scolaire parmi les programmes d'appui social. Les AREF et les délégations avaient la possibilité de conclure des marchés publics ou bons de commande avec des acteurs privés pour la mise en place des moyens de transport en faveur des élèves ruraux.

Le ministère de l'Education Nationale, de la Formation Professionnelle, de l'Enseignement Supérieur et de la Recherche Scientifique, cherche à capitaliser et à dupliquer les expériences les plus réussies au niveau national en matière de transport scolaire. La province de *Rhamna* est souvent citée comme exemple à méditer, en raison d'une gestion efficiente du transport scolaire

La province de *Rhamna* qui fait partie de la région Marrakech-Safi (Maroc) a été créée en 2009, sa population rurale représente 67% de la population total². Les élèves ruraux dont la plupart habitent loin des établissements scolaires représentent 63% de l'ensemble des élèves de la direction provinciale du ministère³.

La capacité des internats n'arrive pas à satisfaire une demande de plus en plus croissante des apprenants. Des efforts ont été déployés de la part des autorités locales, les collectivités territoriales, l'office chérifienne du phosphate et les acteurs de l'ESS, afin de mettre à la disposition des élèves des zones rurales, un important parc de transport scolaire (environs 100 minibus) qui arrive à leur assurer le déplacement de leurs lieux de résidence aux différents établissements scolaires.

Le choix des acteurs de l'ESS émane du principe de concrétiser l'approche participative dans la gestion de la chose publique, vu que ces acteurs doivent être censés à côté de la population et plus proches d'elle pour être à l'écoute et faire appel aux attentes des habitants. Ce choix s'intègre aussi dans un but de mobilisation des ressources tout en voulant réaliser l'équité et l'égalité des chances en matière d'éducation.

Dans ce contexte, la question centrale, que cette contribution se propose d'analyser, est : Dans quelle mesure le transport scolaire, assuré par les acteurs de l'ESS, arrive-t-il à garantir l'école de l'équité, de l'égalité des chances et à favoriser une éducation de qualité ?

1. Transport scolaire : que nous apprend la littérature à ce sujet ?

Malgré que la mobilité des personnes figure dans de nombreux travaux, celle des élèves reste peu traitée par les publications. Le domaine de la mobilité des étudiants et des élèves est un champ d'étude encore inexploré. Néanmoins, certaines études traitant le transport scolaire ont fait l'objet d'une littérature de cette thématique.

² Recensement de la population et de l'habitat de 2014.

³ D'après les statistiques de la DP Rhamna pour l'année scolaire 2017/2018.



Pegoretti M. (2005) a défini un indicateur pour évaluer l'accessibilité des élèves de la zone rurale à la zone urbaine qui peut être utilisé dans la planification du transport rural scolaire. Son étude a mis le point sur la ségrégation de la population rurale, la difficulté d'accès à la zone urbaine dans l'accès des élèves à l'école et la précarité des écoles rurales.

Silva (2009) réfléchit aux critères de répartition et d'allocation des ressources destinées au transport scolaire afin de réduire la répétition et l'abandon scolaire. L'auteur soutient que l'allocation de ressources supplémentaires dans les municipalités les plus défavorisées pourrait tirer parti du système de transport scolaire, tandis que la diminution dans les municipalités plus développées pourrait ne pas entraîner de pertes. L'étude montre également que seule la libération de ressources supplémentaires ne garantira pas aux municipalités des améliorations significatives dans le service de transport scolaire s'il n'y a pas de gestion des ressources.

Martins (2010) a analysé les impacts des conditions de transport scolaire rural sur la performance scolaire des élèves grâce aux variables de transport scolaire rural et aux moyennes scolaires des élèves. Le résultat trouvé montre qu'il n'y a aucun lien entre le temps de trajet et la distance parcourue de la maison à l'école avec la moyenne scolaire des élèves. Les déplacements n'ont aucun lien avec les résultats scolaires (Godefroy, 2007), avec une légère influence sur l'échec scolaire à côté de d'autres critères relevant à la famille et à l'environnement des élèves, aux spécificités de l'écosystème des établissements scolaires.

Carvalho et. al, (2010) ont esquissé un panorama du transport scolaire rural au Brésil où le transport scolaire est toujours fourni dans des conditions précaires. Certains facteurs soulignés par l'auteur peuvent agir les performances scolaires : les longues durées de voyage, les longues distances, les longs temps d'attente, l'état des routes et des véhicules. Les chercheurs suggèrent de développer certains mécanismes de planification, de régulation et d'exploitation du transport scolaire rural qui permettent d'organiser et de gérer le service.

2. Acteurs de l'ESS assurant le transport scolaire dans la province de Rhamna

2.1. L'Association Rhamna des Ressources Humaines (ARRH)

L'Association Rhamna des Ressources Humaines est une association qui a vu le jour en 2010 pour recruter des jeunes diplômés pour l'encadrement des projets de proximité créés dans le cadre de l'INDH. Le but était de remédier à la problématique du chômage et soulager le marché de l'emploi au niveau provincial et de lutter contre la pauvreté en milieu rural et l'exclusion sociale en milieu urbain.

Avec la coordination de l'ANAPEC et de la province de Rhamna, l'ARRH recrute des jeunes pour travailler comme des agents de service dans Dars



Taleb et Taliba⁴, centres sociaux de proximité de la province et aussi comme chauffeurs des véhicules de transport social (scolaire, sanitaire, sportif).

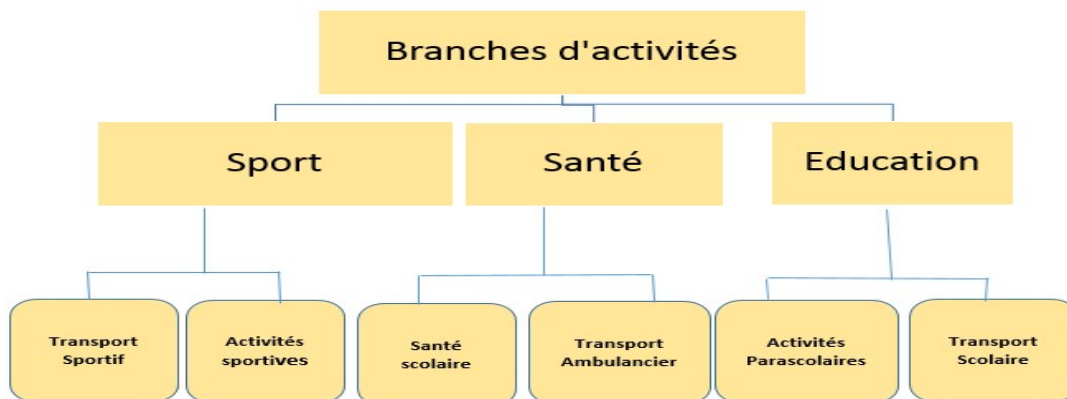
Au titre de l'année 2017, 413 jeunes diplômés sont recrutés pour un budget global de 14.804.862,00DH dont les sources de financement sont réparties comme ainsi⁵ :

✓	INDH	:	2.210.000,00DH
✓	Conseil Provincial	:	2.660.000,00DH
✓	25 communes	:	5.730.000,00DH
✓	AMIDEST	:	4.150.000,00DH
✓	Groupement de communes Rhamna Sud	:	350.000,00DH

Source : ARRH

2.2. L'Association Rhamna des Services Sociaux (ARSS)

L'Association Rhamna des Services Sociaux a vu le jour le 08 Novembre 2010. Elle participe à côté des collectivités territoriales à fournir les services suivants :



Le projet de transport scolaire

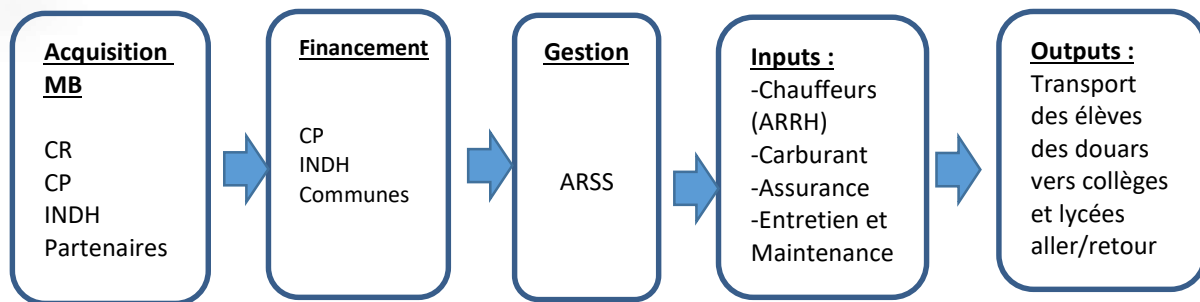
Le projet de transport scolaire a été initié au départ par l'association Rhamna du transport scolaire (ARTS) depuis l'année scolaire 2010/2011 avec un parc auto de 15 véhicules. C'est à partir de 2013 que l'Association Rhamna des Services Sociaux (ARSS) prenait la relève de la gestion du transport scolaire.

Actuellement pour gérer le service de transport scolaire l'association a signé un acte de partenariat avec le conseil provincial duquel le transport scolaire, parmi bien d'autres, figure comme compétence propre.

Chaine de valeurs de la gestion du service de transport scolaire par l'ARSS

⁴ Dar Taleb (maison de l'étudiant) ou Dar Taliba (maison de l'étudiante), une structure d'hébergement et de restauration sous forme d'internat gérée par des associations.

⁵ Association Rhamna des Ressources Humaines, province de Rhamna



Les objectifs du projet

- Encourager la scolarisation et lutter contre la déperdition scolaire, surtout au sein des élèves émanant du secteur rural ;
- Augmenter le taux d'accès de la fille à la scolarisation ;
- Améliorer le taux de la scolarisation dans la province ;
- Assurer l'égalité des chances dans l'accès à la scolarisation et favoriser l'équité spatiale.

La constitution du projet

- Mise en place de 97 minibus avec une capacité de 27 chaises et qui respectent les normes de la sécurité et les prescriptions techniques adoptées au niveau du transport scolaire ;
- Formation des chauffeurs des minibus ;
- Accompagnement, contrôle et entretien des minibus.

Les bénéficiaires du projet

- Le transport scolaire est disponible gratuitement :
- Quotidiennement en faveur des élèves ruraux des collèges et lycées qui ne bénéficient pas d'internat et de Dar Talib ;
- Au début et à la fin de chaque semaine pour les internes et les élèves de Dar Talib.

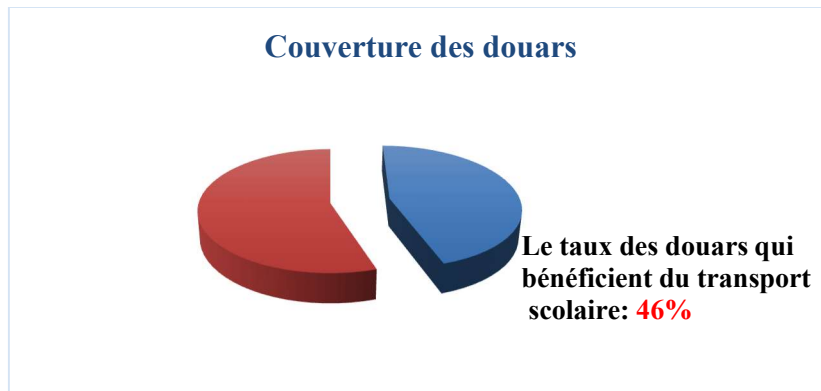
3. Données du transport scolaire à Rhamna

3.1 Le taux de couverture de la province de Rhamna par le service de transport scolaire

259 douars parmi 580 ont été ciblés pour bénéficier du transport scolaire.



Graphique 01 : Couverture des douars



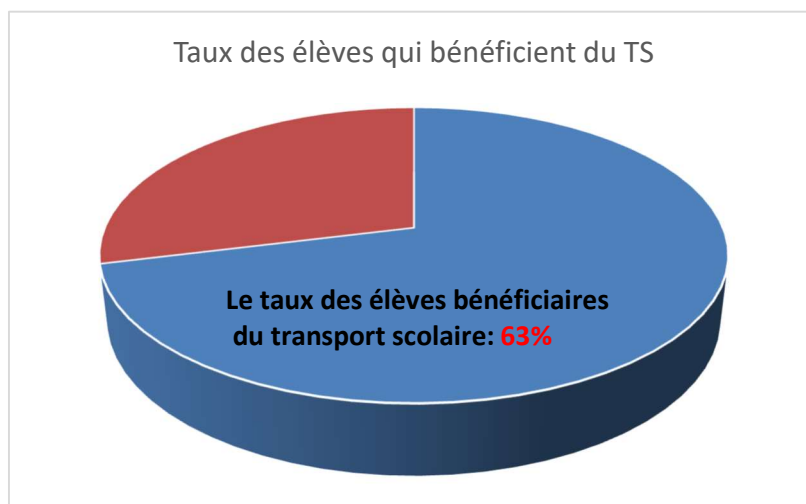
Source : ARSS

3.2 Répartition des bénéficiaires

3.2.1 La part des élèves qui bénéficient du service du transport scolaire

8995 élèves bénéficient des services du transport scolaire, avec un taux de couverture de 63% du total des élèves du secteur rural de la province de Rhamna.

Graphique 02 : Taux des élèves qui bénéficient du TS



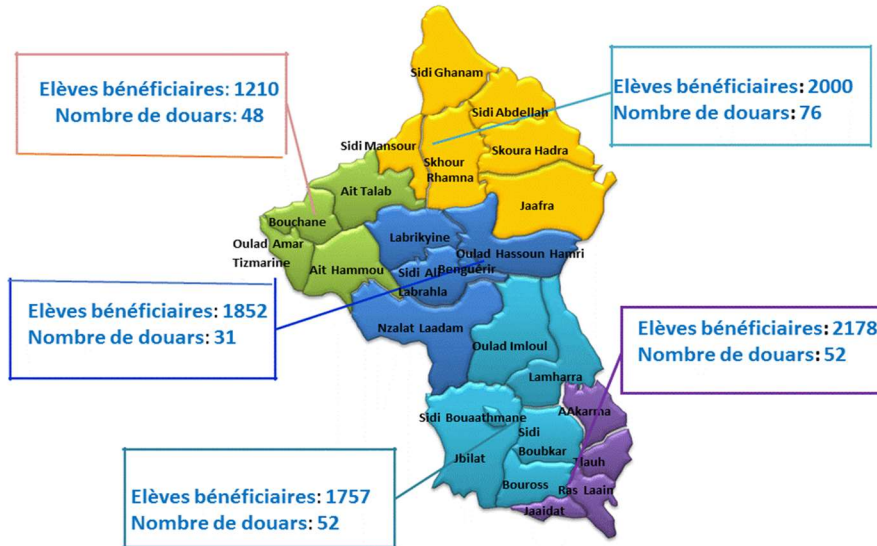
Source : ARSS



3.2.2 La répartition selon les douars

La présente carte montre la répartition des élèves bénéficiaires du transport scolaire selon leurs douars.

Carte 01 : Répartition des élèves bénéficiaires du transport scolaire selon leurs douars



Source : ARSS

3.2.3 La répartition des bénéficiaires selon les zones

Le transport scolaire concerne 18 parmi les 29 établissements scolaires secondaires qui existent à Rhamna. Il couvre toutes les communes, mais non pas tous les douars. Les élèves internes et ceux de Dour Talib sont aussi des bénéficiaires transportés chaque semaine.

Tableau 01 : Répartition des bénéficiaires selon les zones

Zone	Nbre écoles	Communes	Nbre Douars	Nbre MB	Nombre de bénéficiaires		
					par jour	par semaine	Total
Benguérir	5	5	31	15	1209	643	1852
Ras Laaine	3	4	52	17	1583	595	2178
Skhour	4	6	76	22	1464	536	2000
Sidi Bouaatmane	4	5	52	16	1543	212	1755
Bouchane	2	4	48	13	905	305	1210
Total	18	24	259	83	6704	2291	8995

Source : ARSS



3.2.4 La répartition des bénéficiaires par minibus

Selon les distances parcourues pendant chaque trajet et les nombres des douars concernés par les circuits, les chauffeurs des minibus optent pour un simple ou plusieurs voyages le début et la fin de chaque journée.

Tableau 02 : Moyenne d'élèves transportés par minibus

Zone	Moyenne d'élèves transportés par minibus	
	chaque jour	début et fin de semaine
Benguérir	80,60	123,47
Ras Laaine	93,12	128,12
Skhour	66,55	90,91
Sidi Bouaatmane	96,44	109,69
Bouchane	69,62	93,08
Nombre moyen	80,77	108,37

Source : ARSS

4 Méthodologie de l'enquête

Nous avons fait recours aux focus groups pendant la phase de diagnostic pour identifier les divers facteurs contextuels à prendre en compte, mais aussi comme outil d'évaluation.

Le tableau suivant présente la répartition des groupes interviewés dans le cadre des focus groups :

Tableau 03 : la répartition des groupes interviewés dans le cadre des focus groups

Ensuite, pour vérifier les résultats obtenus et élargir l'échantillonnage de la population du terrain d'étude, nous avons élaboré deux questionnaires : le premier

Date	Etablissement	Nombre des élèves											
		1AC		2AC		3AC		TC		1BAC		2BAC	
		G	F	G	F	G	F	G	F	G	F	G	F
07/05/2019	C. Tlauh	2	4	3	3	4	3						
08/05/2019	L. Ghazal Adam							8	4	5	3	2	3
09/05/2019	L. Labrikiyine	4	4	4	5	5	3					2	3
09/05/2019	CPI N. Laadam	2	2	2	2	2	2						
13/05/2019	C. Al Massira	5	4	3	4	7	6						
Total par sexe		13	14	12	14	18	14	8	4	5	3	4	6
Total par niveau		27		26		32		12		8		10	
Total général		115											

a été dédié à un échantillon d'élèves dans les établissements qui ne font pas l'objet des focus groups pour couvrir tous les établissements scolaires concernés par le transport à travers l'échantillonnage probabiliste avec tirage aléatoire, le deuxième questionnaire a été formulé pour l'exhaustivité des directeurs de ces collèges et lycées.



La répartition des questionnaires des élèves selon les établissements se présente ainsi :

Tableau 04 : La répartition des questionnaires des élèves selon les établissements

N°.O	Etablissement	Nombre de questionnaires						
		distribués	recupérés	% Ret	annulés	%annulés	retenus	Pourc.re
1	Lycée Skhour	200	178	89,00%	38	21,35%	140	78,65%
2	CPI Skhour	50	46	92,00%	0	0,00%	46	100,00%
3	Co. Sidi Abdellah	50	43	86,00%	1	2,33%	42	97,67%
4	CPI Jaafra	80	79	98,75%	0	0,00%	79	100,00%
5	Co. Oulad Hassoune	30	30	100,00%	0	0,00%	30	100,00%
6	Lycée Bouchane	40	40	100,00%	0	0,00%	40	100,00%
7	CPI Bouchane	20	13	65,00%	5	38,46%	8	61,54%
8	Lycée Boukhari	20	20	100,00%	5	25,00%	15	75,00%
9	Lycée Bou othmane	20	11	55,00%	0	0,00%	11	100,00%
10	Co. Charif Al Idrissi	100	95	95,00%	1	1,05%	94	98,95%
11	Lycée Ras Al Ain	100	95	95,00%	0	0,00%	95	100,00%
12	CPI Lamharra	30	27	90,00%	0	0,00%	27	100,00%
13	Co.AL Amal	40	33	82,50%	0	0,00%	33	100,00%
Total		780	710	91,03%	50	7,04%	660	92,96%

Les élèves de l'échantillon sont répartis selon les établissements et le niveau scolaire comme il est indiqué dans le tableau suivant :

Tableau 05 : La répartition de l'échantillon selon les établissements et le

N°.O	Etablissement	Nombre des élèves																				
		1AC			2AC			3AC			TC			1BAC			2BAC			Total		
		M	F	T	M	F	T	M	F	T	M	F	T	M	F	T	M	F	T	M	F	T
1	Lycée Skhour	7	10	17	14	10	24	4	9	13	22	29	51	17	11	28	6	1	7	70	70	140
2	CPI Skhour	3	6	9	13	5	18	11	7	18	1		1							28	18	46
3	Co. Sidi Abdellah	14	15	29	4	9	13													18	24	42
4	CPI Jaafra	14	39	53	2	11	13	6	7	13										22	57	79
5	Co. O. Hassoune	5	11	16	2	4	6	4	4	8										11	19	30
6	Ly. Bouchane		1	1	2		2				1	2	3	17	11	28	5	1	6	25	15	40
7	CPI Bouchane	1		1				2	5	7										3	5	8
8	Lycée Boukhari										4	3	7	3	5	8				7	8	15
9	Ly. B. Othmane		2	2	4		4		1	1	1	1	2				2	2		5	6	11
10	Co.Ch. Al idrissi	6	23	29	15	22	37	9	19	28										30	64	94
11	Lycée Ras Al ain	1		1				19	18	37	9	10	19	1	3	4	17	17	34	47	48	95
12	CPI Lamharra	6		6	1		1	5	4	9	1		1	5	4	9	1		1	19	8	27
13	Co.AL Amal	7	9	16	7	1	8	5	4	9										19	14	33
Total		64	116	180	64	62	126	65	78	143	39	45	84	43	34	77	29	21	50	304	356	660
Pourcentage		27,27%			19,09%			21,67%			12,73%			11,67%			7,58%			46,06%	53,94%	100%

niveau scolaire

De plus pour vérifier l'effet du transport scolaire sur l'accès des élèves à la scolarisation dans le cycle secondaire, un établissement contenant à la fois le cycle collégial et qualifiant a été choisi pour suivre l'évolution des inscriptions et réinscriptions des élèves depuis l'année scolaire 2005/2006 jusqu'à l'année



scolaire 2018/2019. L'objectif est de suivre cette évolution avant et après l'instauration du service de transport.

Tableau 06 : Planning d'exécution de l'enquête

Tâches	2019											
	J	F	M	A	M	J	J	A	S	O	N	D
Procédure administrative		■	■									
Élaboration des questionnaires d'enquête		■	■									
Expérimentation des questionnaires d'enquête			■									
Élaboration de la version finale des questionnaires d'enquête après modification				■								
Enquête de terrain dans la province de					■	■	■					
Saisie des questionnaires							■	■	■			
Analyse des données collectées et résultats									■	■	■	

5 Présentation et discussion des résultats

Le transport scolaire dans la province de Rhamna a commencé à offrir ses services aux apprenants pendant l'année scolaire 2010/2011. Tous les élèves qu'on a rencontrés ont moins de neuf ans de scolarité, donc aucun d'entre eux n'a vécu la période de lancement du service pour nous expliquer la trajectoire d'avant et d'après l'instauration du service. L'élève qui est inscrit dans un collège ou lycée loin de sa résidence et qui ne bénéficie ni de l'internat, ni de Dar Talib ou Taliba, peut profiter gratuitement des services du transport scolaire à condition de l'existence d'une ligne servie par un minibus.

5.1. Les résultats des entretiens

Les interventions des élèves bénéficiaires du transport scolaire pendant les focus groups organisés dans les établissements scolaires nous a permis de relever l'état des lieux du service du transport scolaire dans la province de Rhamna à travers, d'une part les avantages de ce service et son rôle dans la scolarisation des élèves, et d'autre part les difficultés rencontrées par ces bénéficiaires pendant leurs déplacements quotidiens ou hebdomadaires entre l'école et le lieu de résidence.

Pour présenter les résultats de ces entretiens, nous allons les mettre sous forme de grands axes afin de regrouper les idées communes entre les interventions des élèves.

L'importance du transport scolaire

La gratuité et la disponibilité sont des points positifs cités par la totalité des apprenants interviewés. D'autres, ajoutent la ponctualité et la sécurité pendant les trajets quotidiens.

Les difficultés rencontrées par les utilisateurs du transport scolaire



La première difficulté citée par la majorité des élèves qui ont composé l'échantillon des groupes interviewés, est la surcharge des minibus. L'offre de transport scolaire ne satisfait pas la demande ce qui provoque un encombrement au niveau de la majorité des véhicules. Cet encombrement est à l'origine de plusieurs problèmes rencontrés par les élèves dans les minibus, surtout qu'il n'y a pas d'assistant du chauffeur. De ces problèmes on peut citer : Le harcèlement entre les élèves, le non-respect des élèves par les chauffeurs et vice versa, des disputes et paroles inappropriées...etc.

L'infrastructure routière dans les zones rurales de la province de Rhamna est à l'origine des pannes des véhicules, mais aussi la difficulté d'accès dans des douars où les routes sont très endommagées.

Les minibus ne sont opérationnels que deux fois par jour : la matinée et à la fin de la séance journalière des cours. Des élèves qui n'ont le cours que pendant le matin sont obligés d'attendre jusqu'à la fin de la journée pour rejoindre leurs domiciles par transport, et d'autres qui ont les séances l'après-midi, prennent les minibus dès les premières heures du matin. La majorité des établissements scolaires ne disposent pas de salles d'étude où ces élèves peuvent se reposer et faire des révisions, et pour les établissements qui disposent de ce genre de salles n'ont pas les ressources humaines qui vont surveiller les élèves dans les salles d'étude. Les élèves se trouvent donc éparpillés dans les villages ou à côté des murs des établissements scolaires. Des collégiens et des lycéens rencontrés attestent même que des formes de délinquance se produisent à cause de ce vide rencontré lors des attentes des véhicules de transport scolaire ou lorsqu'ils sont arrivés tôt à l'école, alors qu'il faut attendre beaucoup de temps pour que les cours commencent. De ce problème découle un autre phénomène des élèves qui font de l'auto stop. Ce sont des élèves qui ont terminé leurs cours et qui ne veulent pas attendre les minibus ou qui ont raté le transport scolaire pendant la matinée.

D'autres problèmes se sont soulevés dont on peut citer :

- Rupture d'approvisionnement en gasoil, alors que les élèves sont parfois victime d'absentéisme ou de prendre d'autre minibus, ce qui augmente les capacités des véhicules ;
- Non ponctualité des véhicules ;
- Retard ;
- Conduite à une grande vitesse ;
- Insouciance et comportements inadéquats des chauffeurs ;
- Etat du MB (chaises...)
- Parcours d'une importante distance à pied (parfois 8 Km) pour arriver au circuit des minibus ;
- Cas des élèves qui sont obligés de se réveiller tôt (parfois 4h du matin), surtout pour les internes pendant le premier jour de la semaine, et d'autres qui arrivent tard à leurs maisons ;
- 4 à 5 voyages pour certains minibus ;



- Insouciance de l'association qui gère le parc auto ;
- Inquiétude des parents sur leurs filles qui sont obligées de traverser de longues distances avant de rejoindre les circuits des minibus qui n'accèdent pas aux douars enclavés ou résidés par un nombre de bénéficiaires jugés insuffisant afin que le véhicule puisse y accéder ;
-etc.

5.2. Les résultats des questionnaires des élèves

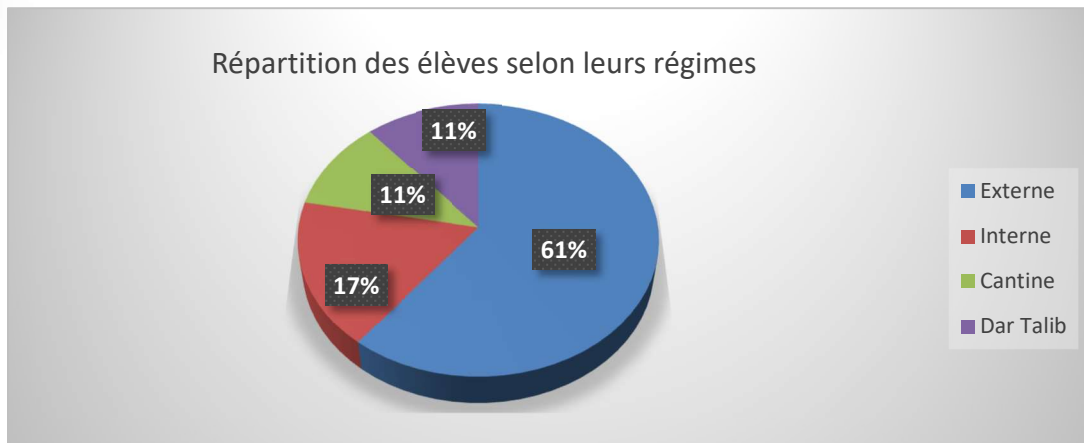
Selon le tableau de la répartition des questionnaires des élèves, 780 questionnaires distribués, 660 ont été récupérés et retenus pour être traités ce qui représente un pourcentage de 85%. L'annulation concerne les questionnaires qui ont été récupérés, mais non remplis du tout ou la plupart des questions n'ont pas de réponses.

La répartition reflète bien la prise en considération lors du choix de l'échantillon de la diversité des niveaux scolaires et de l'approche genre (genre de sexe). La distribution des questionnaires a eu lieu pendant la deuxième moitié du mois de Mai, ce qui a coïncidé avec le départ des élèves du cycle qualifiant pour la préparation aux examens du baccalauréat, chose qui explique le faible taux des élèves des lycées qui ont formé l'échantillon.

La répartition des élèves selon le régime de suivi d'étude

Les élèves externes représentent 61% de l'ensemble des bénéficiaires du transport scolaire, alors que 17% ce sont des internes et ceux des cantines et Dar Talib sont à égalité avec 11%. Cette répartition paraît logique, parce qu'elle reflète les chiffres globaux au niveau de la direction provinciale où la majorité des élèves sont des externes. De même, l'offre au niveau des internats et cantines scolaires et même dans les institutions de Dar Talib ou Taliba, est toujours limitée. Pourtant, la demande de la part des élèves demeure croissante, surtout de ceux qui souffrent de problèmes d'infrastructure pour accéder aux circuits de transport scolaire. On constate que d'autres internes, préfèrent rejoindre leurs maisons par transport après avoir pris les repas du déjeuner à la cantine scolaire. La note ministérielle n°125-18 en date du 29/08/2019 et qui concerne les programmes d'appui sociale à la scolarisation pour l'année scolaire 2018/2019, insiste sur le fait de minimiser tant que possible le nombre des internes tout en encourageant les cantines et le transport scolaire.

Graphique 03 : Répartition des élèves selon leurs régimes



Le traitement des données relevant des élèves nous a fourni les résultats suivants :

- Les principaux interlocuteurs des élèves concernant le transport scolaire sont les chauffeurs des minibus ;
- La grande part des routes prises par les bénéficiaires est constituée par des pistes ;
- La majorité des élèves est obligée de parcourir des distances à pied qui peuvent atteindre 3 Km pour accéder aux circuits de ces véhicules ;
- La majorité des élèves a besoin de moins d'une heure pour rejoindre l'école par minibus, et généralement il n'y a pas de grande différence entre le temps de l'aller et de retour ;
- Une part importante des bénéficiaires trouve des difficultés à arriver à temps à l'école (42%) ;
- Les chauffeurs des minibus sont obligés de recourir aux surcharges (82%) ;
- Le tiers d'élèves évalue la gestion du service de transport scolaire comme assez bonne et l'autre moitié l'évalue comme moyenne, ce même jugement est applicable à l'état des véhicules ;
- L'effet du transport scolaire sur les résultats se fluctue entre l'effet négatif (39%), la neutralité (33%) et l'effet positif (25%) ;
- La moitié des élèves déclare que le transport scolaire agit négativement sur leurs absences et leur assiduité (49%) ;
- La plupart des bénéficiaires ne sont pas prêts à participer dans les frais de fonctionnement du transport pour une certaine amélioration de service ;
- Ceux qui sont disposés à participer propose une participation mensuelle comprise entre 25 et 50 dh ;
- Presque la moitié des élèves déclare que son sort sans transport serait l'abandon scolaire, alors que l'autre moitié suit ses études malgré l'absence du transport scolaire.



❖ Les contraintes rencontrées par les élèves bénéficiaires du transport scolaire

La case des contraintes telle qu'elle est figurée dans le questionnaire est présentée aux élèves sous forme de question ouverte sans choix de réponse. Ces variables ouvertes ont été imprimées puis codifiées pour donner en fin les principales contraintes suivantes rencontrées par les bénéficiaires du transport scolaire :

- Insuffisance des MB ;
- Surcharge ;
- Absence du transport scolaire pendant toute la journée ;
- Défaut d'accès à tous les lieux de résidence ;
- Couverture insuffisante des douars ;
- Situation des routes ;
- Etat des MB ;
- Pannes ;
- Défaut de ponctualité ;
- Disputes, bruit et paroles inappropriés ;
- Comportement et conduite des chauffeurs ;
- Harcèlement ;
- Privilège des filles au détriment des garçons par les chauffeurs.

6.3. Résultats des questionnaires des chefs des établissements scolaires

Une étude d'un sujet ne peut être accomplie si on ne fait pas référence aux différents parties prenantes pour entendre leurs avis concernant le sujet objet de la recherche. Le transport scolaire est un service social en faveur des élèves des milieux ruraux pour les encourager à suivre leurs études dans un cadre d'instituer l'équité sociale en matière d'enseignement. L'action d'apprentissage se fait à l'école dont le premier responsable est le chef d'établissement qui est son interlocuteur et celui qui supervise la gestion administrative, pédagogique et financière⁶. C'est dans ce sens que l'avis des chefs d'établissements nous intéresse beaucoup, vu qu'ils sont en contact permanent avec les élèves bénéficiaires. L'élaboration du contenu du questionnaire adressé aux directeurs des établissements, s'est faite en faisant appel au référentiel de qualité des prestations d'appui social de la direction chargée de l'Appui Social du Ministère de l'Education Nationale et de la Formation Professionnelle, de l'Enseignement Supérieur et de la Recherche Scientifique⁷. Le référentiel est conçu comme un guide d'évaluation des programmes de l'appui social, nous sommes limités au programme de transport scolaire, puisqu'il est notre objet de recherche.

⁶ Décret n°2-02-376 du 17/07/2002 portant statut des établissements scolaires publics

⁷ Référentiel de qualité des prestations d'appui social, Direction chargée de l'Appui Social, Ministère de l'Education Nationale et de la Formation Professionnelle, de l'Enseignement supérieur et de la recherche Scientifique, Avril 2018.

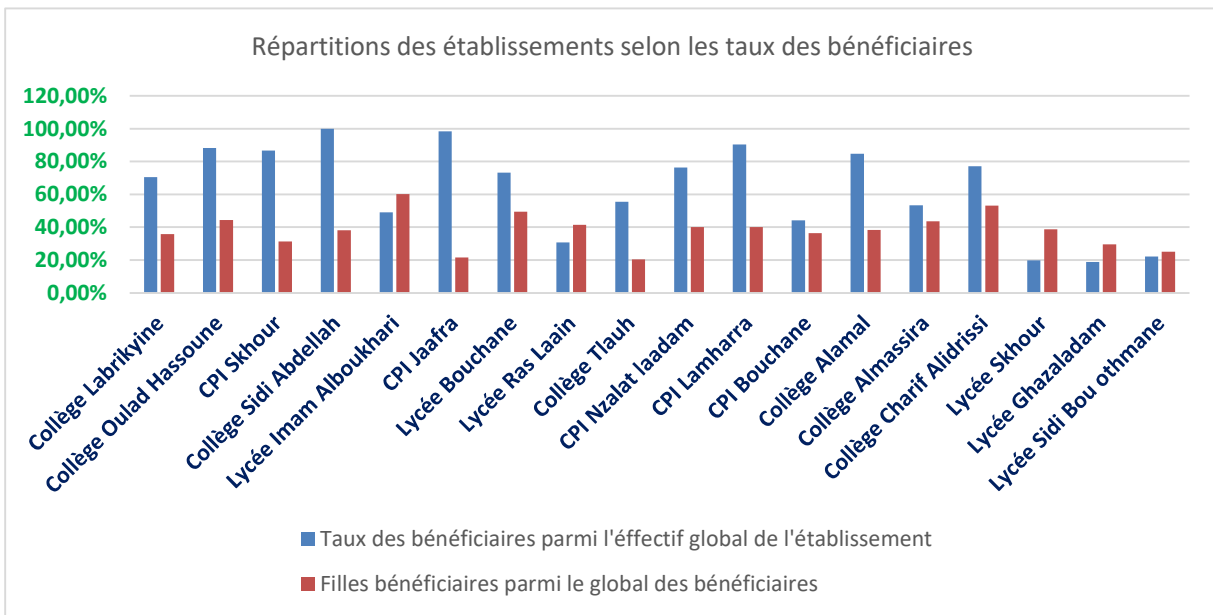


La présentation et l'analyse des données suivent l'enchaînement tel qu'il est figuré dans le questionnaire.

La part des bénéficiaires du transport scolaire parmi l'effectif global dans l'établissement :

Le tableau suivant illustre le pourcentage des élèves qui se déplacent grâce au minibus du transport scolaire par rapport au nombre global des élèves dans l'établissement :

Graphique 04 : Répartition des établissements selon les taux des bénéficiaires



Tous les élèves du collège Sidi Abdellah bénéficient du transport scolaire quotidiennement, vu que l'internat dont dispose l'établissement n'est pas encore opérationnel pour des raisons liées au litige avec l'entrepreneur. En deuxième lieu, vient le centre pédagogique de Jaafra avec un taux de 98,43% composé des externes qui bénéficient journallement et les internes au début et à la fin de la semaine qui constitue 23% de l'effectif global. La moyenne au niveau de la province est de 55.50%.

Le partage des données du transport scolaire à travers le système « MASSAR »

Les directeurs des collèges saisissent les données concernant les bénéficiaires et le nombre des véhicules dans le système de gestion scolaire « MASSAR », alors que les directeurs des lycées réclament qu'ils ne partagent pas ces données. Ce système d'informations, qui reflète en quelque sorte la gouvernance du système éducatif, doit recevoir toutes les données des programmes d'appui scolaire, et si certains directeurs hésitent d'exécuter ce genre de tâches, cela atteint la crédibilité



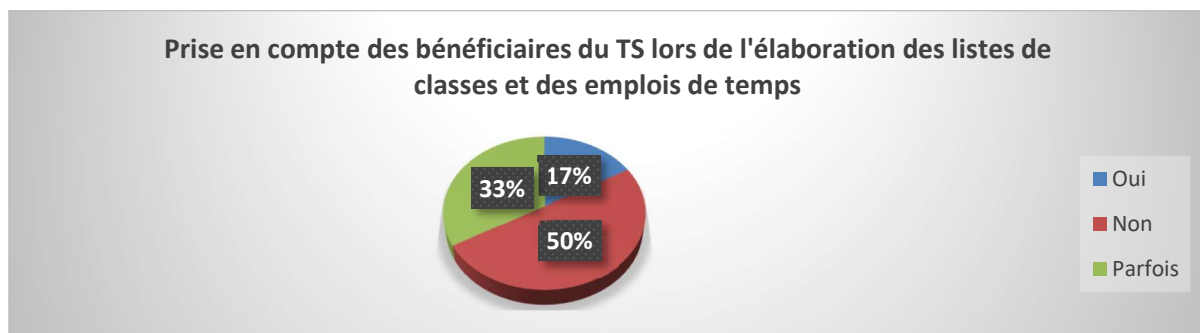
des données reçues à travers le ministère chargé de l'Education, l'AREF ou la direction provinciale.

La désignation des circuits

Les chefs d'établissements déclarent qu'ils ne participent pas à la désignation des circuits des minibus, contrairement à ce qui a été annoncé par l'association qui gère le service de transport.

La prise en compte des bénéficiaires du TS lors de l'élaboration des listes de classes et des emplois de temps

La moitié des établissements ne prennent pas en considération les bénéficiaires du transport scolaire pendant l'élaboration des listes de classes et emplois de temps pour des raisons d'éloignement entre les douars. Les directeurs réclament que la dispersion des douars rend difficile ce procédé de regrouper les élèves d'un trajet dans une classe pour faciliter la tâche au déplacement en groupe par les minibus. Le graphique montre que l'autre moitié des établissements soit 9/18 prennent catégoriquement ou parfois en considération ces bénéficiaires lors des préparations des emplois de temps. Au début de chaque rentrée scolaire, parfois des établissements offrent la possibilité limitée aux élèves de changer les classes, ce qui peut aider l'organisation des trajets et circuits de transport scolaire.



Graphique 05 : Prise en compte des bénéficiaires du TS lors de l'élaboration des listes et des emplois de temps

L'existence des locaux d'attente pour les bénéficiaires du TS

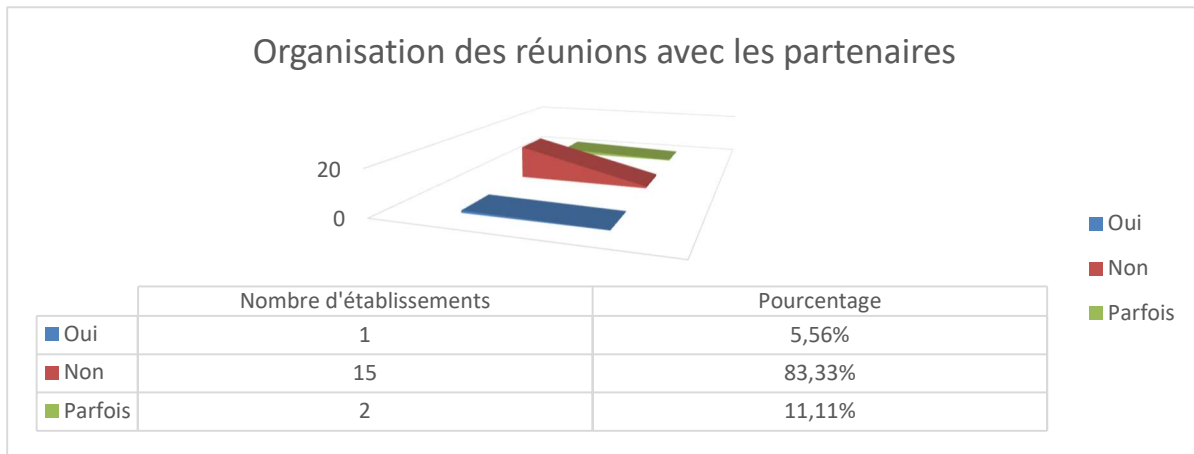
Uniquement 04 établissements parmi 18 disposent d'un local réservé aux bénéficiaires du transport scolaire.

L'organisation des réunions avec les partenaires

Les données suivantes montrent qu'il y a une rupture de communication entre les établissements et les partenaires du transport scolaire. Seul le directeur du centre pédagogique de Bouchane a organisé une réunion avec les partenaires locaux : commune et autorité locale.



Graphique 06 : Organisation des réunions avec les partenaires



L'organisation des campagnes de sensibilisation en faveur des bénéficiaires du transport scolaire

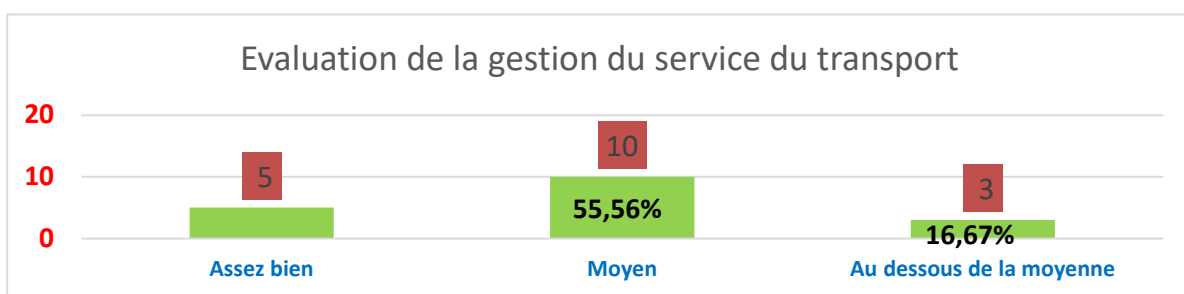
09 établissements soit 50%, organisent des campagnes de sensibilisation en faveur des élèves qui bénéficient du transport.

Le transport scolaire et la déperdition scolaire, l'assiduité et les résultats scolaires

Un consensus de la part des chefs d'établissements sur le fait que le transport scolaire diminue la déperdition scolaire, et agit positivement sur l'assiduité, alors que la moitié des directeurs voit que le transport a un effet positif sur les résultats scolaires obtenus par les élèves.

L'évaluation de la gestion du service du transport scolaire

Graphique 07 : Evaluation de la gestion du service du transport par les chefs d'établissements



La plupart des directeurs des établissements scolaires (15/18) jugent le service de transport dans la province de Rhamna comme moyen à assez bien.

Les propositions pour l'amélioration du service de transport scolaire

Les mêmes remarques déjà avancées pour la méthodologie d'élaboration des contraintes, concernent aussi les propositions telles qu'elles sont vues par les élèves pour améliorer la gestion de l'état actuel du service social fourni aux déplacements des apprenants. Les propositions ne sont que des remèdes aux problèmes rencontrés quotidiennement par ces élèves.



D'après les directeurs des lycées et collèges, les propositions suivantes peuvent améliorer le service du transport scolaire :

- Elargissement de l'offre de transport scolaire ;
- Construction d'internat ou Dour Talib ;
- Mise à niveau des routes ;
- Instaurer un règlement de transport scolaire ;
- Equipement des minibus ;
- Sensibilisation des élèves et des chauffeurs ;
- Renouvellement des anciens MB ;
- Réparation immédiate des véhicules ;
- Ponctualité ;
- Choix convenable des chauffeurs ;
- Assistant de chauffeur.



Conclusion

L'expérience de la province de Rhamna (Maroc) en matière de la participation des acteurs de l'Economie Sociale et Solidaire dans la réussite des programmes de l'appui social à la scolarisation se manifeste à travers l'octroi du service de transport scolaire qui est caractérisée par la gratuité et le ciblage de tous les élèves ruraux, même les internes et ceux de Dar Talib ou Taliba. Elle est spécifiée aussi par la gestion d'une seule association. Notre étude nous a permis de montrer que dans cette expérience, il y a des acquis à consolider et des actes de gestion à améliorer et des difficultés à surmonter.

Au niveau des objectifs de l'utilité sociale, Il faut noter que tout le monde s'accorde que les programmes d'appui social en général et les projets de transport scolaire en particulier, sont issus d'une identification de besoins pour faire face à une aspiration sociale. Les résultats des travaux ont prouvé la pertinence de ce type de projet pour la population de la province de Rhamna où on assiste à une amélioration des taux d'accès des élèves ruraux aux établissements scolaires, à une augmentation des chiffres de rétention à l'école et à une diminution des taux d'absentéisme et de retard. L'atteinte de ces objectifs participe essentiellement au développement local, qui est l'impact souhaité.

Notre travail illustre bien que le transport scolaire a amélioré les conditions et le taux de scolarisation chez la fille rurale, de plus ce service a eu une grande importance aux yeux des bénéficiaires. Les acteurs partagent la conviction que ces minibus jouent un rôle très important dans l'encouragement à la scolarisation des élèves ruraux. Ce projet a plus d'impact sur les filles qui, grâce à ce moyen de transport quotidien et fiable, pourront rejoindre l'école en toute sécurité.

La prestation d'un service social agit, en plus des autres facteurs, sur la détermination de la qualité de la vie scolaire des apprenants. Le transport scolaire a résolu les problèmes relevant de l'accès, mais il a engendré des « effets indésirables » en liaison avec les contraintes de cette prestation. En premier lieu, la question de la sécurité pendant les trajets où les élèves sont obligés de supporter les conditions d'encombrement à l'intérieur des minibus.

En plus des autres éléments qui limitent l'amélioration des conditions de scolarisation à travers les minibus scolaires, comme le cas d'absence des structures d'accueil pour les élèves. Ces derniers restent à l'extérieur de l'établissement en attendant soit le début des cours, soit la fin de la journée pour prendre le transport. Les directeurs d'établissements déclarent être incapables de prendre la responsabilité de laisser les élèves à l'intérieur de l'établissement dans l'absence de ressources humaines pour la garde et l'encadrement. En plus d'absence d'espaces adaptés pour les accueillir à l'intérieur de l'établissement.

La gestion du service de transport scolaire à Rhamna, nous renvoie à la problématique de la gouvernance élargie et participative, qui constitue l'une des raisons d'être des acteurs de l'ESS. Les résultats de l'étude ont montré l'absence



d'un comité de pilotage élargi permanent, les espaces d'expression ou de débat concernant le sujet de transport scolaire sont quasiment mis à l'écart. L'absence d'un système d'information, qui peut garantir une certaine transparence de la gestion de ce service social, est une caractéristique négative qui domine le fonctionnement du projet de transport scolaire dans les zones rurales de Rhamna.

Malgré la réussite de la gestion du transport scolaire par des associations locales dans chaque commune des diverses régions du royaume, la gestion par un seul opérateur a montré qu'elle peut être généralisée à condition de respecter les normes et les contrôles légaux en vigueur et de faire intégrer les concepts de management déjà appliqués dans le secteur privé.

Au Maroc, on s'interroge sur la capacité de l'ESS à gérer la flotte du transport scolaire, à notre sens, on ne peut qu'encourager les acteurs de l'ESS à assumer la responsabilité de la gestion de la chose sociale publique, à condition que la gouvernance doive être présente avec force dans cette gestion. Ces acteurs avaient, depuis longtemps, assumé la gestion des programmes sociaux comme, la gestion de Dour Talib ou Taliba, le préscolaire, l'éducation non formelle, l'analphabétisme. La gestion des projets de transport scolaire s'intègre dans ce processus. De plus le recours aux acteurs de la société civile, en tant qu'acteurs de transport scolaire, s'inscrit dans la logique de mobilisation des ressources. Le choix de l'externalisation du service peut améliorer sa qualité, mais il est couteux du point de vue financier. Le même cas peut se présenter avec la création d'une société de développement local par le conseil de la province. Mais ces acteurs qui gèrent le service sont appelés à changer leurs méthodes de gestion archaïques. Cette résistance au changement peut s'expliquer par le fait qu'en rationalisant leur comportement, ces acteurs perdent leur pouvoir⁸.

En fin, nous revenons sur quelques propositions et recommandation présentées dans un premier lieu au niveau commun de tous les intervenants dans la gestion du transport scolaire et dans un deuxième lieu selon chaque acteur et en fonction de sa propre responsabilité :

❖ La constitution d'un comité mixte de suivi qui doit être dédié à la thématique des minibus scolaires dans la province de Rhamna, paraît important, ce qui va permettre une gestion coordonnée de ces véhicules, en précisant un coordonnateur pour chaque établissement scolaire ou un bassin composé d'un ensemble d'établissements. Ce comité doit aussi se focaliser sur la promotion du partenariat entre l'école, les collectivités territoriales et les acteurs de l'ESS en vue de développer le transport scolaire. Il aura aussi comme mission d'institutionnaliser le processus de gestion et de gouvernance des minibus scolaires à travers une charte entre les divers intervenants dans le service de transport scolaire ;

⁸ CROZIER M. & FRIEDBERG E., 1977, L'acteur et le système, Editions du Seuil, Paris



- ❖ Le renforcement de l'offre du transport scolaire afin qu'il soit disponible quatre fois par jour, permet la couverture de tous les douars et d'éviter les risques encourus par les élèves en surcharge ;
- ❖ L'instauration de l'approche participative dans la gestion du service de transport scolaire où l'actuelle association doit être une Fédération composée de plusieurs associations locales qui représentent des bassins scolaires ;
- ❖ L'association qui assure la gestion est appelée à instaurer des systèmes modernes de gestion en se dotant des ressources humaines qualifiées et doit veiller à fournir une formation continue en faveur des chauffeurs, vue leur responsabilité sur la sécurité des bénéficiaires ;
- ❖ Le transport scolaire est un service social qui ne doit pas être politisé pour servir de compagne politique en faveur des membres des collectivités territoriales et de ceux de l'association gérante du service ;
- ❖ L'AREF et la DP sont concernées par l'élargissement de l'offre scolaire par la construction des établissements scolaires secondaires dans chaque commune rurale en les dotant d'internats⁹ ;
- ❖ La mise en place des locaux d'attente et d'étude pour les élèves bénéficiaires du transport scolaire est une nécessité pour éviter tout « effet indésirable » infectant les apprenants lors des heures d'attente soit de séances d'étude soit des minibus ;
- ❖ L'Etat est appelé à participer à la qualification de ces acteurs de l'ESS œuvrant dans la gestion du transport scolaire afin de développer les compétences nécessaires pour mener à bien leur mission. Il est appelé encore à fournir un arsenal juridique capable de garantir une gouvernance de la gestion de ce service social. La loi organique n° 112-14 a besoin d'autres textes réglementaires pour clarifier le rôle attribué au conseil provincial dans cette compétence propre.

⁹ La non couverture de l'ensemble des communes rurales par des collèges : l'objectif de couvrir toutes les communes rurales par des collèges dotés d'internats a été fixé par la CNEF et repris dans le P.U. Toutefois, cette couverture n'a pas été atteinte. Elle est passée de 52,8% en 2008/2009 à 66,5% en 2016/2017



Bibliographie

ATKINSON, A.B. (2016). Inégalités. Collection : Economie Humaine, Editions du Seuil, Paris.

BECKER, G. (1975). Human Capital: A Theoretical and Empirical Analysis, with Special Reference to Education. Second Edition, in NBER Books from National Bureau of Economic Research, Inc.

BOUGROUM M., IBOURK A., LÖWENTHAL, P. (2006). La politique d'alphabétisation au Maroc : quel rôle pour le secteur associatif ?

<https://www.cairn.info/revue-mondes-en-developpement-2006-2-page-63.htm>.

CARVALHO W. L., CRUZ R. O. M., CAMARA M. T., ARAGÃO J. J. G. (2010). Le transport scolaire rural dans les pays émergents : le cas brésilien. La réforme des transports publics dans le monde, v.29, n.1, p. 401-409,

CHAUFFOUR J-P., (2018). Le Maroc à l'horizon 2040 : Investir dans le capital immatériel

pour accélérer l'émergence économique. Washington, DC : La Banque mondiale.

CHKILI T., (2015). Refonder l'école marocaine et renforcer la compétitivité de l'université : pourquoi et comment ? Editions La croisée des chemins, Casablanca

Conseil Supérieur de l'Education de la Formation et de la Recherche Scientifique, (2019). Cadre de performance du suivi de la vision stratégique à l'horizon 2030, niveau national 2015-2018, rapport de l'INE, Rabat.

Conseil Supérieur de l'Education de la Formation et de la Recherche Scientifique, (2016) Avis au projet de loi-cadre sur la réforme du système d'éducation, de formation et de recherche scientifique, Avis N°2/2016.

Conseil Supérieur de l'Education de la Formation et de la Recherche Scientifique, (2014). Résumé du rapport analytique, la mise en œuvre de la charte nationale d'Education et de Formation 2000-2013, Acquis, déficits et défis.

Conseil Supérieur de l'Education de la Formation et de la Recherche Scientifique, (2014). Pour une école de l'équité, de la qualité et de la promotion ; vision stratégique de la réforme 2015-2030, Résumé.

CROZIER M. & Friedberg E., (1977). L'acteur et le système, Editions du Seuil, Paris.

GLASMAN D. ET OEUVRARD F. (2004). La déscolarisation, Edition la dispute, Paris.

GURGAND M. (2005). Economie de l'éducation, Editions La Découverte, Paris

Godefroy S., (2007). Quelle mobilité pour les collégiens, Etude des pratiques et des perceptions des déplacements scolaires et de loisirs, Thèse pour obtenir le



grade de Docteur de l'Université des sciences et technologies de Lille, Discipline Géographie.

IBOURK A., AMAGHOUSS J. (2016). Convergence éducative et déterminants socio-économiques: analyse spatiale sur des données marocaines ».

<https://www.cairn.info/revue-mondes-en-developpement-2016-4-page-93.htm>

LAHLOU L. (2010). La longue marche du dispositif éducatif et de l'université au Maroc : de la Qarawiyyine à 2009, Editions Bouregreg, Rabat.

MARTINS A. P. A. (2010). *Analyse des impacts des conditions du transport scolaire rural sur la performance scolaire des élèves*. Thèse (Doctorat en transports) - Université de Brasilia, Brasilia/DF.

NAIT BELAID Y., (2014), *Ecole, famille et ruralité : Les enjeux de la scolarisation et de la déscolarisation*, Edition AFAQ, Marrakech.

NATHANAËL F., (2013), « Egalité, équité et justice en éducation », *Entornos, Universidad Surcolombiana*, 26 (1), pp.137-149. *halshs-01389373*

<https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-01389373>

MIGNOT D., (2004), « transport et justice sociale », Revue « Reflets et perspectives de la vie économique », Editeur : De Boeck Supérieur

<https://www.cairn.info/revue-reflets-et-perspectives-de-la-vie-economique-2004-4>

Ministère de l'Éducation Nationale, de l'Enseignement Supérieur, de la Formation des Cadres ET DE LA RECHERCHE SCIENTIFIQUE, Pour un nouveau souffle de la réforme Présentation du Programme « NAJAH 2009-2012 » Rapport de synthèse Draft - Juin 2008.

MINISTERE DE L'EDUCATION NATIONALE, ATLAS REGARDS SUR L'EDUCATION NATIONALE 2008-2009, RABAT, 2009.

MINISTERE DE L'EDUCATION NATIONALE ET DE LA FORMATION PROFESSIONNELLE, DE L'ENSEIGNEMENT SUPERIEUR ET DE LA RECHERCHE SCIENTIFIQUE, Recueil statistique de l'Éducation 2018/2019,

OBSERVATOIRE NATIONAL DU DEVELOPPEMENT HUMAIN, (2017). Enquête sur les indicateurs de prestation de services en éducation (IPSE) au Maroc.

OBSERVATOIRE NATIONAL DU DEVELOPPEMENT HUMAIN, (2019). Evaluation d'impact des programmes d'appui social à la scolarisation, Rabat.

PAUL J-J., (1999), Pourquoi une économie de l'éducation ? Dans Administrer, gérer, évaluer

les systèmes éducatifs: Une encyclopédie pour aujourd'hui, ESF éditeur.



PEGORETTI M. S. (2005). Définition d'un indicateur pour évaluer l'accessibilité des écoliers de la zone rurale aux écoles de la zone urbaine. Université Fédérale de São Carlos/ SP, Brésil

SILVA A. R. (2009). Méthodologie pour l'évaluation et la distribution des ressources pour le transport scolaire rural. 2009.Thèse (Doctorat en transports) - Université de Brasilia.