

2016

منظومة النقل الجماعي بأكادير الكبير بين الوضعية القانونية- التنظيمية وواقع الممارسة: نحو استشراف مخطط جديد للنقل نموذج سيارات الأجرة الكبيرة والتدبير المفوض

Mohamed Ben Attou

Faculté des Lettres et des Sciences Humaines, Université Ibn Zohr, Agadir, Maroc,
medbenattou@gmail.com

Follow this and additional works at: <https://digitalcommons.aaru.edu.jo/dirassat>



Part of the Arts and Humanities Commons, Economics Commons, Sociology Commons, and the Transportation Law Commons

Recommended Citation

Ben Attou, Mohamed (2016) "منظومة النقل الجماعي بأكادير الكبير بين الوضعية القانونية-التنظيمية وواقع", *Dirassat*: Vol. 19 : No. 20 , Article 1.

Available at: <https://digitalcommons.aaru.edu.jo/dirassat/vol19/iss20/1>

This Article is brought to you for free and open access by Arab Journals Platform. It has been accepted for inclusion in Dirassat by an authorized editor. The journal is hosted on Digital Commons, an Elsevier platform. For more information, please contact rakan@aarj.edu.jo, marah@aarj.edu.jo, u.murad@aarj.edu.jo.

منظومة النقل الجماعي بأغادير الكبير بين الوضعية القانونية - التنظيمية وواقع الممارسة: نحو استشراف مخطط جديد للنقل نموذج سيارات الأجرة الكبيرة والتدبير المفوض

محمد بنعتو

كلية الآداب والعلوم الإنسانية
جامعة ابن زهر- أغادير

إنّ مقاربتنا، من خلال هذا العمل حول النقل الجماعي بسيارات الأجرة الكبيرة لا تندرج في إطار إشكالية ثنائية المركز- الهامش التي أصبحت كلاسيكية متجاوزة بفعل تقدم الدراسات في هذا المجال وتعدد الأمثلة والنماذج، وإما هي إشكالية تحمل في طياتها نظما وإفرازات بوثقها الحقل الاقتصادي والاجتماعي في نسقه المنظومي-التطوري.

إنّ معايشتنا للعديد من مشاكل النقل الجماعي خاصة بسيارات الأجرة الكبيرة، سواء تعلق الأمر بالثغرات التي تعتري الإطار القانوني والتنظيمي وما يترتب عن ذلك من تجاوزات أو تعلق الأمر بسوق سيارات الأجرة غير المتحكم فيها والتي تسير نحو التضخم والاهتراء، أو تعلق الأمر بالمحتوى العميق لهذه المهنة وما لها من انعكاسات اجتماعية بالدرجة الأولى على السائقين ؛ تجعل هذا الموضوع من الأهمية بمكان. لقد تعددت الدراسات التي اهتمت بالنقل الجماعي بأغادير الكبير¹ لكن في معظمها كانت دراسات تقنية اهتمت بشبكات النقل الجماعي وبكلفة النقل دون أن تخترق البعد الاجتماعي للنقل من خلال ممارسة هذا النقل وما يتولد عن ذلك من سلوكات مجتمعية واستراتيجيات فردية تساهم فيها كل من الإدارة ومالكي وسائل النقل إضافة إلى السائق والزبون.

¹ - SOGELERG (1978) / SERETTE (1979) SCET.MAROC (1977) CHARIOT DE SOLEIL (1980) SOMDAGE (1998-1999)

فما هي إذن الوضعية الراهنة لقطاع النقل الجماعي بسيارات الأجرة الكبيرة ؟ هل الإطار القانوني والتنظيمي المنظم لهذا القطاع قادر اليوم على احتواء ظاهرة النقل الجماعي حسب اختلاف إستراتيجية الفاعلين في هذا القطاع ؟ هل سوق سيارات الأجرة الكبيرة بأكادير الكبير هي سوق منتجة، خاصة إذا علمنا أن أسطول هذا القطاع متضخم بفعل الارتجالية التي تميزه، وأن سرعته التجارية في انخفاض مستمر نتيجة تعقد حركية السير ووضعية الشبكة الطرقية ؟ أخيرا هل قطاع النقل بسيارات الأجرة الكبيرة يسمح مهنا للسائق بالترقي الاجتماع ؟

للجواب على الإشكالية المطروحة تم اعتماد العمل الميداني كحجر أساس لهذا المقال والمتمثل في استمارة شملت عندئذ 200 فرد عبثت في صيف 1998 في كل من محطة السلام بأكادير ومحطة المسيرة بإنزكان² إضافة إلى بعض العقد الأساسية بكل من المدينتين. كما ارتكز المقال على مجموعة من التقارير والمعطيات الرسمية لكل من الوكالة الحضرية، المندوبية الجهوية للأشغال العمومية، مندوبية التخطيط، المندوبية الجهوية لوزارة النقل والملاحة التجارية، الجماعة الحضرية لكل من أكادير وإنزكان-آيت ملول، غرفة التجارة والصناعة إضافة إلى القسم الاقتصادي والاجتماعي لعمالة أكادير إداوتنان.

1- الإطار القانوني والتنظيمي لسيارات الأجرة الكبيرة: إطار مبتور ومتجاوز تعثره ثغرات

لقد شهد المغرب كباقي الدول النامية في عهد الحماية صدور جملة من

² - الاستمارة الميدانية تم تقسيمها إلى أربعة أقسام :

القسم الأول: استهدف هوية صاحب السيارة (ملك ، شراكة، الأصل الجغرافي، طبيعة العمل، مقر الإقامة الحالي والإقامة ما قبل الأخيرة، كيفية الحصول على الرخصة).

القسم الثاني: اهتم بالسائق (المالك، الأجير، علاقة الأجير بالمالك، العلاقة المهنية، علاقة القرابة، السن، المستوى الدراسي، الأصل الجغرافي، الوضعية العائلية، نوع السكن، مقر السكن الحالي، مقر السكني الأخيرة، الكفالة العائلية، العمل المستمر، العمل بالتناوب، النشاط السابق للسائق)؛

القسم الثالث: انصب على السيارة (سنة بداية عملها، سنة حيازتها، كيفية حيازتها، كيفية شرائها، طريقة الأداء، أصل الرأسمال المستثمر، الحالة الميكانيكية، محور التنقل، عدد الترددات اليومية، أوقات العمل، أوقات التردد العالي، المدخول التقريبي للسيارة في اليوم الاعتيادي، يوم العطل، كلفة السائق اليومية، سرعة الخطوط)؛

القسم الرابع: استهدف الوضعية العامة للقطاع (آراء السائقين وأرباب النقل حول تكامل أو تنافس قطاع النقل الجماعي، طبيعة المنافسة وحدتها...).

الدوريات والقوانين التي تتعلق بتشريع النقل بصفة عامة، والنقل الطرقي بصفة خاصة. وكان الهدف آنذاك تأمين المصالح السياسية والاقتصادية للمستعمرين بما يسمح لهم بتلميع صورتهم الاجتماعية. لكن بعد الاستقلال، شرع المغرب في هيكلة أنظمة وقوانين جديدة تخص النقل الطرقي. ففي سنة 1961 تم تأسيس جهاز مكلف بوضع استراتيجية شاملة تخص الشبكة الطرقية المغربية والبنيات التحتية بما فيها وسائل النقل والسائقين، ولهذا الغرض تم سنة 1977 إحداث وزارة مكلفة بالنقل عُهدت لها الوصاية على عدد من المؤسسات العمومية وشبه العمومية. إلى جانب هذا، عملت السلطات العمومية على مغربة مجموعة من المؤسسات المهمة بالنقل، كما أحدثت هيآت أخرى تستمد شرعيتها من المراسيم والظواهر الصادرة لتقنين النقل. فكان ظهير 12 نونبر 1963 المتعلق بتنظيم النقل الجماعي بسيارات الأجرة وكذا مرسوم 4 دجنبر 1963 المتعلق بشركات الخدمات العمومية للنقل بواسطة السيارات بعد ذلك أتى ظهير 3 نونبر 1981 المنظم لشركات النقل.

1-1- إطار قانوني متجاوز ومفارق في الزمن والمكان

منذ سنة 1963 إلى الشروع في تطبيق مدونة السير الجديدة، تم ويتم العمل دائما بمقتضى ظهير 12 نونبر 1963 المتعلق بسيارات الأجرة الكبيرة، لكنّ النسق الاقتصادي والاجتماعي، إضافة إلى الهياكل الحضرية لسنة 1963، مخالف تماما لوضعية الألفية الثالثة على كل الأصعدة. فكيف استمر العمل طيلة هذه المدة بقانون يفتقر إلى أدنى شروط الملاءمة ؟ في سنة 1996، أتت مدونة التجارة بمفهوم جديد للنقل أفرغته من محتواه الاجتماعي ليصبح السائق تاجرا وخدمة النقل الجماعي تجارة. وهذه الوضعية ربما كانت ملائمة لدول متقدمة أمنت منذ زمن طويل جانبها الاجتماعي بل وفعلته ليصبح قطاعا استثماريا آلياته مضبوطة وقطاعا منتجا لفائدة الدولة والجماعة.

- ظهير 1963: تقنين موروث مفارق لمحتوى النقل الجماعي

ارتكز ظهير 1963³ على أسطول مصغر، مما جعله يغفل جملة من النقط

³ - حسب الفصل الثاني من ظهير رقم 250 - 1-53 الصادر بتاريخ 25 جمادى II 1383، الموافق لـ 12 نونبر 1963 بشأن النقل على متن السيارات، فإنّ سيارات الأجرة تنقسم إلى صنفين:

الحساسية التي تعتبر عناصر للنقل الجماعي كالمحاور التجارية، الزمن، المجال، الكلفة إضافة للتطور الديمغرافي السريع وحركية السكان المتزايدة التي تعبر عن طلب في الوقت ذاته كمي ونوعي. هذا بالإضافة إلى انتشار الظاهرة الحضرية وتعمدها شكلا ومضمونا. ويلاحظ، أيضاً، أنَّ ظهور 1963 لم يراع الحالة الاجتماعية والاقتصادية لمهنيي النقل الجماعي، ولم يُحدّد العلاقات التي تربط سائقي الأجرة الكبيرة بأرباب النقل ولم يزح الغموض المتعلق بدور كل من سيارات الأجرة الكبيرة (الصف1) وسيارات العداد (الصف2)، خاصة بالنسبة للمحاور التجارية، وكذا ربط أجزاء المدينة⁴. وبسبب هذا الغموض، يعيش النقل الجماعي بواسطة سيارات الأجرة، سواء الكبيرة أو الصغيرة، حالة مزرية من الفوضى وسوء التنظيم. ويتضح لنا ذلك، بجلاء، عندما نتفحص تطور عدد الرخص الممنوحة لسيارات الأجرة منذ 1949 إلى حدود سنة 1998.

- الصف الأول: يخص السيارات المحددة العدد لكل مركز من طرف وزارة الأشغال العمومية بعد استشارة الجهة المعنية وحدد فلكها في دائرة 20 كلم حول المركز المسجلة به، إلا أنها يمكن أن تقوم برحلات إضافية خارج المنطقة بتخصيص من الإدارة المختصة. التسعيرة بالنسبة لهذا الصف محددة حسب عدد المقاعد مهما بلغت المسافة داخل دائرة 20 كلم. في حالة كراء سيارات هذا الصف يمكنها أن تقوم برحلات شعاعها لا يتجاوز 50 كلم في جميع الاتجاهات، إذا ما تجاوزت الرحلة مسافة 50 كلم فلا بد من رخصة تسلم من طرف مصالح الشرطة لمدة أجلها 5 أيام.

الصف الثاني: يضم السيارات التي تكثر في حدود معينة ومرخص لها من طرف السلطات المحلية. تقوم برحلات داخل المجال الحضري ولا يمكن أن تمنح لها رخصا للخروج ولو في المناسبات (انظر الجريدة الرسمية عدد 2557 - 19 رجب 1383 موافق 6 دجنبر 1963، ص2749)

⁴ - لقد شكل اعتصام سائقي وأرباب سيارات الأجرة الكبيرة بأمسكرود في يونيو 1998 مرحلة من سلسلة حركات إضرابية واعتصامات ووقفات احتجاجية منذ 1990، وذلك نتيجة لعدم توضيح الحدود المجالية لكل من الصف1 والصف2. وتعد وقفة احتجاج يوم 16 يوليوز 2002 من أهم الوقفات الاحتجاجية، غير أن تطبيق القرار البلدي 02/366 القاضي بمنع مرور "التاكسي" بأهم الشوارع الرابطة للأحياء الجديدة الأكثر كثافة بقلب المدينة وذلك بابتداع إشارات مرور خاصة تمنع مرور سيارات الأجرة الكبيرة بالمحاور التجارية الأساسية مما انعكس بشكل كبير على كلفة النقل بأغادير.

الجدول 1- تطور عدد الرخص الممنوحة لسيارات الأجرة (1949-1998)

مجموع الرخص	عدد الرخص حسب الصنف		الفترة
	الصنف 1	الصنف 2	
4	-	4	سنة 1949
8	-	8	الى حدود سنة 1956
82	18	64	1957-1975
188	139	49	1976-1986
434	93	341	1987-1992
973	581	392	1993-1998
1689	831	858	المجموع

المصدر: القسم الاقتصادي والاجتماعي لجماعة أكادير

وإذا كانت سيارات الأجرة من الصنف الأول قد عرفت تطورا تدريجيا من سنة 1949 إلى حدود سنة 1998، بمعدل سنوي متوسط في مستوى 11.56% ؛ فإن سيارات الأجرة من الصنف الثاني قد عرفت تطورا مطردا تميز في البداية ببطء نسبي (7.81% من سنة 1962 إلى سنة 1992)، لكن في الفترة الممتدة بين 1993 و1998، قفز المعدل السنوي المتوسط إلى حدود 15.09%. إنَّ هاجس تلبية الطلب على النقل الجماعي من طرف مدينة سياحية من حجم أكادير أثر كثيرا على قرار تسليم الرخص خاصة لسيارات الأجرة من الصنف الثاني، لكن هذه الزيادة المفاجئة لم تكن لتحل إشكالية النقل الجماعي بسيارات الأجرة بقدر ما كانت سببا في تداخل المحاور وإثبات ثغرات قانون 1963. فعمق الإشكالية هو كافي وليس كمي. بمعنى يتطلب ملاءمة وتنظيما يتماشى والطلب الفعلي على النقل الجماعي بسيارات الأجرة في ظروف تضمن السرعة والجودة بتكلفة مناسبة للمستثمر والزبون. إلا أن ظاهرة انتقال المأذونيات "الكريمات" التي ميزت عقد الثمانينيات - بالخصوص- حين سعت الوزارة الوصية لفتح آفاق جديدة أمام حاملي المأذونيات لاستعمالها في أي منطقة شاءوا، وذلك بغاية محاربة البطالة وخلق فرص الشغل، ساهمت بشكل كبير في خلل وظيفي

همّ النقل الجماعي بأكادير الكبير برمته. ذلك أنه من مجموع 1689 رخصة منحت بولاية أكادير لا توجد سوى قرابة 500 رخصة منحت لسكان المنطقة، بينما الباقي هو في ملك أشخاص وفدوا من مدن مغربية أخرى. أحيانا نجد رخصا كثيرة متسلسلة الترتيب في ملك عائلة واحدة، فالرخص الممنوحة لا تخضع لأيّ مسطرة قانونية أو تنظيمية مما يكرس العشوائية ويفاقم حالة البطالة لدى مهنيي القطاع الذين يتحولون تدريجيا إلى سماسرة أو وسطاء (COURTIERS) يعملون جاهدين ليصبح هذا القطاع قطاعا غير مهيكّل تحكمه العشوائية والسرية. فغياب مدونة تحدد الشروط المسموح بها للحصول على الرخصة كالأقدمية مثلا في المهنة أو عامل السن أو الحالة العائلية، تفتح المجال على مصراعيه أمام فاعلين جدد في هذا القطاع لا علاقة لهم بالنقل سوى كونهم أصحاب مال أو نفوذ يستمدون مشروعيتهم من الإدارة العمومية أو من السلطة المحلية في حين يقتصر دور السائق المهني على "السخرة" في ظل نمط استغلالي تحكمه المصلحة الفردية والربونية وقانون اللوبيات غير المشروعة.

- مدونة التجارة لسنة 1996: مقدمة عولمة يطغى عليها الهاجس التجاري على الخدمات الاجتماعية

ظلّ القانون التجاري المغربي لسنة 1913 يعتبر خدمة النقل ممارسة تجارية تزاوّل في إطار مقالة كما هو معمول به في فرنسا رغم مفارقة الواقع الاقتصادي والاجتماعي المغربي. هذا القانون أصبح متجاوزا تدريجيا بفعل الممارسة وبفعل استراتيجية الفاعلين في هذا القطاع، فعوض الاجتهاد في وضع قانون ملائم يخص الدول النامية، نجد مدونة التجارة قد جعلت بمقتضى البند السادس من مادتها، النقل نشاطا تجاريا يعطي للناقل صفة تاجر سواء كان طبيعيا أو معنويا⁵. فإذا كان القانون التجاري لسنة 1913 قد أصبح متجاوزا لغياب ركن المقالة وظلّ يعتبر السائق حرفيا، فإنّ المدونة الجديدة تعتبره تاجرا.

⁵ - لمزيد من التفاصيل انظر محمد الفروجي "التاجر وقانون التجارة بالمغرب"

Voir aussi Ahmed El Midaoui, 1981: « Les entreprises publiques au Maroc et leur participation au développement », Afrique -Orient, Casablanca, p. 203

وبما أن المضاربة تشكل العنصر الحاسم في إضفاء الصفة التجارية على النشاط الذي يقوم به الناقل، فإن ذلك يفيد، بالمفهوم المعاكس، عدم تجارية النقل الجماعي الذي تزاوله الإدارة العمومية لفائدة الموظفين المنتمين إليها. ذلك أنه بالرغم من كون النقل في هذه الحالة لا يتم بالمجان وإنما يكون مقابل اشتراك شهري أو سنوي يدفعه الموظف المنقول. فإن هذا المقابل لا يرقى إلى المستوى الذي يمكن أن يضيف على النقل الجماعي المذكور صفة التجاري لأن الطابع المهيمن على عملية النقل والحالة هذه هو الطابع الاجتماعي وليس روح المضاربة، كما أن مقابل النقل الجماعي والذي يتمثل في الاشتراكات التي يؤديها الأشخاص المعنيون بالأمر، فإنه لا يعدو أن يكون مبلغا رمزيا لا يشكل بأي حال من الأحوال ثمن النقل باعتبار هذا الأخير يجب أن يكون مدعوما من الدولة. وتطبق المادة 444 من مدونة التجارة، قواعد عقد النقل على "التاجر" الذي يقدم عرضا وبمقابل ينقل أشخاصا أو أشياء وإن لم يكن يمارس النقل بصفة اعتيادية. فهي تعتبر النقل عقدا من العقود التجارية فيكون بذلك يخضع لكل القواعد العامة المتعلقة بإجارة الصناعة والمقتضيات المنصوص عليها في المواد 443 إلى 486 من هذه المدونة. أكثر من ذلك، وبالرجوع إلى القانون رقم 53-95 المتعلق بإحداث المحاكم التجارية⁶، نجد أنه ينص في المادة الخامسة منه، المحددة لاختصاص المحاكم التجارية، أن الأخيرة تختص بالنظر في القضايا المتعلقة بالعقود التجارية، مما يفيد أن البث في النزاعات الناشئة عن عقد النقل يكون بقوة القانون من اختصاص المحكمة التجارية من دون أدنى اهتمام ما إذا كان هذا العقد يعتبر تجاريا أولا بالنسبة للطرف الخصم للناقل.

هذا المفهوم يمكن أن ينطبق على الشركات التجارية والصناعية من الحجم الكبير والتي تحقق أرقام معاملات مهم جدا، فهي تكتسي من جهة صفة المقاول، ومن جهة أخرى الطابع التجاري أو الصناعي، الأمر الذي من شأنه أن يجعل من عمليات النقل الجماعي للعمال أو المستخدمين عمليات تجارية بالتبعية. أما تطبيق هذه المقتضيات على نقل جماعي يفتقد حتى إلى ركن المقاول وهو أقرب إلى قطاع غير مهيكّل منه إلى مقاول منظمة تحكمها ضوابط قانونية دقيقة سيكون من باب المحال. أما هذه الوضعية الشاذة، هناك

⁶ - الظهير الشريف رقم 1-97-65 المؤرخ في 12 فبراير 1997

محاولات على الصعيد المحلي تريد تنظيم قطاع النقل الجماعي بسيارات الأجرة الكبيرة، لكن هل استطاعت أن تخرج به من هذه الوضعية؟

1-2- وضعية تنظيمية تحكمها الارتجالية

من المؤكد أن تنظيم النقل الجماعي هو ليس قضية هيكلية مقالة أو تدعيمها، بل هو مسألة تخطيط شامل يخص المجال الحضري برمته. فالقضية قضية ملاءمة ومسايرة بالدرجة الأولى ثم قضية تدبير وتسيير بالدرجة الثانية. ذلك أن مشاكل التدبير والتسيير إذا تفاقمت وحصل العجز المالي أو الخلل الوظيفي فليست سياسة الدعم هي التي ستحل المشكل، الدليل أنه إذا ما تمعنا في التقارير البلدية المخصصة لمواضيع النقل، خاصة ما يتعلق منها بدعم الوكالة المستقلة للنقل الحضري لوجدناها كثيرة. ولكن هل هذا الدعم استطاع تنظيم النقل الجماعي بالحافلات؟ هل استطاع القضاء على المنافسة الحادة التي يعرفها هذا القطاع⁷ بالطبع لا، فمشاكل التدبير إضافة إلى المنافسة بنوعيتها وكذا المشاكل المرتبطة بالنقل المدرسي والجامعي ناهيك عن انعكاسات النقل السري على المؤسسة العمومية كلها مشاكل جوهرية تحتاج إلى تدبير مستمر، مركز، وإلى ملاءمة مدروسة.

- القرار البلدي المستمر العمل به 1986: إرادة لتنظيم القطاع لكن لا تمس جوهر إشكالية النقل الجماعي بسيارات الأجرة الكبيرة

أمام إشكالية النقل الجماعي بسيارات الأجرة والمتمثلة في محدودية القانون المنظم وفعالية شبكة النقل الجماعي وإعادة هيكلتها استجابة للطلب النوعي وأمام ضعف الملاءمة؛ أتى القرار البلدي لسنة 1986 ليركز على الجانب الجمالي وعلى هوية السائق وعدد المقاعد، وشدد على الفحص التقني وما يترتب عن ذلك من زجر وذلك من خلال 34 فصلا. كل هذا في وقت أصبحت فيه غالبية سيارات الأجرة الكبيرة إن لم نقل كلها - اللهم إذا استثنينا تلك المخصصة للسياسة أو المتجهة للمطار- توجد في وضعية أقرب للاهتراء. وقد أكدت المعايينة الميدانية وعلى حدّ تصريح أغلبية السائقين، أن رخصة إجراء الفحص

⁷ - حول هذه النقطة انظر محمد بنعتو (تحت إشراف) 1999: "إشكالية النقل الحضري الجماعي بأكاير الكبرى"، الجمعية المغربية لحماية المستهلك والمحافظة على البيئة، أكادير، 170 ص.

هذه تمنح لأرباب سيارات الأجرة بطرق ملتوية قوامها المحسوبة والزبونية دون أدنى معاناة للعربة، بل دون إحضارها إلى مكان الفحص. هذه الممارسات اللاحقانونية أفرغت القرار من محتواه. أمّا عن مصداقيته فقد ضربت عرض الحائط منذ البداية، لأن مقتضياته مفارقة لواقع الأسطول وجاهلة لسلوكات الفاعلين في هذا القطاع. فعلى سبيل المثال، يُحدّد الفصل الواحد والثلاثين من هذا القرار، العدد الأقصى للسائقين في حدود حاجيات المدينة: أي ألا يفوق ثلاث مرات عددهم عدد سيارات الأجرة الكبيرة، يصدر هذا القرار في الوقت الذي يرتفع فيه عدد الرخص الممنوحة بشكل كبير (الجدول 1). هذا التناقض إن دل على شيء، فإنما يدل على عدم التنسيق بين الإدارة الوصية على النقل وبين الإدارة المشرعة، مما يضيف على القطاع وعلى مقتضياته التنظيمية صفة الارتجال.

2- سوق سيارات الأجرة بأغادير الكبير سوق غير منتجة

يوجد بأغادير الكبير ما يقرب من 1402 سيارة أجرة كبيرة و989 سيارة أجرة صغيرة. البعض منها يستغلها أصحاب المأذونيات أنفسهم والبعض الآخر يستغله الغير بمقتضى عقدة كرائية. هذا الكراء قد يتخذ صفتين: بالنسبة لسيارات العداد، فالكراء يتم مقابل قيمة شهرية تقدر بحوالي 1500 درهم وعمولة مادية (الحلاوة) يتراوح قدرها ما بين 40 و70 ألف درهم. أو أنّ الكراء يكون مقابل قيمة شهرية فقد تتراوح بين 2500 و3000 درهم، مع تسبيق مالي قد يصل أحيانا حدود 20 ألف درهم كضمانة لصاحب المأذونية، وفي كلتا الصفتين يشترط ألا تقل مدة الكراء عن خمس سنوات. بالنسبة لسيارات الأجرة الكبيرة، فالكراء يتم بطريقتين: الأولى تقتضي كراء شهريا في حدود 1500 درهم مع عمولة سنوية محددة في 5000 درهم. الثانية تقتضي كراء شهريا يصل إلى 3000 درهم مع تسبيق مبلغ الضمانة، وفي هذه الحالة، تتجدد مدة العقد حسب رغبة المتعاقدين.

ويصادق، في كلّ الحالات، على عقدة الكراء من طرف المصالح البلدية. إلا أنّه غالبا بمجرد إبرام العقد تبدأ المشاكل والنزاعات بين رغبة الكاري في استرجاع رخصته ورغبة المكترّي في تجديد العقدة مما يجعل القضاء نفسه أحيانا عاجزا

عن البث في النزاعات المطروحة والتصريح بعدم الاختصاص⁸. وتظل كل الاجتهادات عبارة عن إجراءات محدودة في الزمن والمكان، لا تستطيع هيكلة القطاع وإثما تسير القطاع في ظل أزمة تفتقد إلى كل سند قانوني شرعي، مما يفسح المجال لاتساع دائرة السمسرة والمضاربة، الأمر الذي يفرز فاعلين جدد يساهمون في التعجيل بخراب هذا القطاع. فالأضرار المباشرة الناجمة عن النزاعات وطرق حلها، تنعكس أكثر على المكثري نظرا لغلاء السومة الكرائية من جهة وواجبات التأمين التي تصل بالنسبة لسيارات الأجرة إلى 9000 درهم سنويا من جهة أخرى، ناهيك عن قيمة الضرائب وكلفة الإصلاح. أما بالنسبة لصاحب سيارة الأجرة فمدخوله اليومي في انخفاض مستمر بفعل العدد المتزايد للمأذونيات.

ففي غياب قانون واضح يمنع "الحلاوة أو الساروت"، التي يتكبدتها المكثري كلما أبرم عقد كراء جديد، ويحمي المالك من الثغرات المذكورة؛ سيظل هذا القطاع غير مهيكّل وأبعد ما يكون عن التنظيم. فلضمان التوازن، يقترح المكثرون أن يتم تجديد العقد بصفة أوتوماتيكية دون اللجوء إلى طلب العمولة، وذلك بالأخذ بعين الاعتبار مستويات الأثمنة التي تعرفها السوق عند إبرام عقد الكراء ضمنا لمصلحة المالك عند ارتفاع الأسعار لأنه على حد تفسيرهم، فالسبب المباشر في حدوث النزاعات والمشاكل هي المضاربات و السمسرة المذكورة التي تنشط بكيفية خاصة في هذا القطاع والتي تحتاج إلى مكافحة حقيقية مقننة.

في ظل هذه الوضعية الشاذة، هل أسطول وشبكة النقل الجماعي يساعدان

⁸ - هناك اجتهادات بذلت على الصعيد المحلي للفض بين النزاعات بحيث أحدثت لجنة يرأسها السيد الوالي تبت في القضايا المطروحة. فإذا كان صاحب المأذونية لا يرغب في تجديد عقدة الكراء، فاللجنة تلزمه بشراء السيارة من المكثري وتقديم تعويض في حدود 20 ألف درهم. في حالة عدم قدرته على ذلك، فللمكثري أن يبيح عن مكثري جديد مقابل الحصول على عمولة جديدة تصل أحيانا إلى 30 ألف درهم يؤديها المكثري الجديد المطالب أيضا بدفع عمولة مهمة لصاحب المأذونية مقابل إبرام عقدة كراء جديدة. في حالة عدم توصل اللجنة لفض النزاع فإنها تعرض المشكل على الوالي الذي يحسم في الأمر. بعد حل هذه اللجنة أصبح صاحب المأذونية يسترجعها بمجرد انتهاء مدة العقدة بحجة أن العقد شريعة المتعاقدين، وأصبحت النزاعات تعرض على القضاء الذي يأمر بإيداع السيارة بالمستودع ويكون هذا الأمر مشمولا بالنفاذ العاجل تحت طائلة غرامة مالية تتراوح بين 300 و500 درهم يوميا. وهذا المبلغ يتجاوز المدخول اليومي للمكثري.

على تطور قطاع النقل بأغادير الكبير ؟

3- أسطول سيارات الأجرة الكبيرة نحو التضخم والاهتراء

3-1- سيارات الأجرة الكبيرة: تطور سريع خلال العقود الأخيرة

ظهرت سيارات الأجرة الكبيرة بأغادير منذ سنة 1949، وتعتبر عنصرا مكملًا للدور الذي تقوم به الحافلات والتي تعتبر العمود الفقري للنقل الحضري الجماعي بأغادير الكبير، وتلعب دورا رئيسيا في تأمين النقل الجماعي وربط كل أجزاء أغادير الكبير بما فيها المنشآت العمومية الرئيسية (سوق الأحد - المستشفى - الميناء...) وتعتبر مدينة أغادير أول محطة ظهرت بها سيارات الأجرة الكبيرة قبل أن تنتقل للمراكز الأخرى المكونة لأغادير الكبير بعد تقسيم 1992، وتتوفر أغادير على أزيد من 1402 سيارة أجرة من الصنف الأول.

الجدول 2- تطور أسطول سيارات الأجرة بأغادير (1949-1998)

سيارات العداد	سيارات الأجرة الكبيرة	السنوات
-	4	1949
-	50	1960
01	71	1971
108	90	1982
148	120	1986
173	160	1988
203	283	1989
342	476	1992
311	556	1993
711	720	1996
846	839	1998

المصدر: القسم الاقتصادي والاجتماعي لبلدية اغادير

من خلال الجدول نستقرئ ثلاث مراحل أساسية:

- المرحلة الأولى: تبدأ من ظهور هذا النوع من السيارات إلى حدود 1982، حيث كانت وثيرة التطور بطيئة، إذ انتقل عدد السيارات من 4 سيارات سنة

1949 إلى 90 سيارة سنة 1982 أي بمعدل زيادة بلغ 30.3 سيارة كل سنة.
- المرحلة الثانية: وتمتد من 1982 إلى سنة 1993، حيث كان التطور سريعاً نسبياً إذ انتقل العدد من 90 سيارة إلى 556 سيارة، بمعدل زيادة سنوي هو 42.4 سيارة.

- المرحلة الثالثة: تمتد من 1993 إلى الآن. وقد عرف التطور قفزة مهمة جداً، إذ أنه خلال فترة قصيرة انتقل العدد إلى 839 سيارة بمعدل 56,6 سيارة في السنة، وذلك نتيجة ارتفاع عدد المستثمرين في هذا القطاع سواء تعلق الأمر بالسكان المحليين أو الوطنيين. إلا أن هذا التوافد الهام قد انعكس سلباً على القطاع، وساهم في تراجع مردودية السيارات، وبالتالي تقليص نسبة الأرباح وذلك من جراء التضخم الذي تعرفه سيارة الأجرة الكبيرة. من سنة 1998 إلى اليوم لم يطرأ تغيير كبير على مستوى أسطول سيارات الأجرة الذي دخل وضعية تضخم منذ 1998. التغيير الذي طرأ على مستوى دعم حافلات "زطراب" الخاصة على حساب أسطول الوكالة الحضرية للنقل الجماعي بأكادير الكبير، وهذا يندرج في إطار رهانات محلية ذات بعد سياسي أكثر منه اقتصادي.

2-3- الثغرات القانونية حافز لتضخم سيارات الأجرة الكبيرة وتعقد نظام الملكية

من الصعوبة بمكان تحليل الوضعية القانونية لحياسة السيارة والرخصة لما يشوبها من لبس. فالمالك لسيارة الأجرة، عندما يقوم بكرائها أو بكراء المأذونية، قد يصادف أن ورقتها الرمادية قد تكون في إسم شخص آخر، وذلك بسبب تعقد مسطرة انتقال ملكية السيارات إضافة إلى كون معظم المأذونيات أصحابها مستقرون بمدن أخرى.

الجدول 3- حيازة سيارات الأجرة الكبيرة بأكادير الكبير

صفة الحيازة	العدد	%
ملك تام	86	43
ملك مشترك	14	7
منحة	12	6
كراء الرخصة	68	34
شراء + كراء	20	10
	200	100

المصدر: عمل ميداني عينة 200 فرد⁹

الجدول يبين هيمنة الملك التام ب 43% من العينة المدروسة بينما الملك المشترك يظل في حدود 7%. أما بخصوص كراء المأذونية، فيتبين مدى أهميتها حيث تكاد تعادل الملك التام بنسبة تصل إلى 34% من مجموع المستجوبين. هذا يعكس، بجلاء، قلة الرخص الممنوحة التي لا تتعدى 6% في أحسن الحالات. بينما نجد حالات شراء السيارات وكراء المأذونية في حدود 10% هذا يدل على استفحال ظاهرة المضاربين/السماسة الذين يجعلون هذا القطاع غير مستقر. ومما يزيد في عدم الاستقرار، وضعية الاستغلال، إذ أن هناك نظام الملكية الفردية ونظام الملكية الجماعية.

فالملكية الفردية تعني الاستغلال المباشر الذي يتحقق عندما يكون المالك يدير شؤون سيارته بنفسه. فالملاحظ أن بعض أرباب سيارات الأجرة الكبيرة يجعلون منها "مقولة عائلية"، إلا أن نسبة هؤلاء لا تتعدى 20% من مجموع المستجوبين، إذ يسود الاستغلال غير المباشر وتمثله نسبة تفوق 70% يحتل داخلها السائق الأجير نسبة 57%. وفي هذه الحالة، لا يبرم المالك أي عقد كراء مكتوبة بل يكتفي بالأعراف السائدة داخل هذا القطاع، والمتمثلة في أجرة يومية يدفعها المالك للسائق عادة تحدد في ثلث أو ربع المدخول اليومي.

⁹ - استمارة ميدانية أنجزها أبو الوقار، شتنبر- أكتوبر 1998.

نظام الملكية الجماعية أو المشتركة، وإن كان نسبيا حديث العهد بالنسبة للأكادير الكبير ولا يمثل سوى 7% من المستجوبين، فهو موجود ووظيفي وسيعرف تطورا ملحوظا خلال السنوات المقبلة، ذلك أن هذا النظام يخص مالكي المأذونيات المشتغلين بقطاعات أخرى غير النقل. فهذا الأخير بالنسبة لهم استثمار مالي يحقق أرباحا مهمة إلى حد ما سهلة المنال، تركز على المضاربة والسمسرة بالدرجة الأولى، خاصة وأن نفوذ مجموعة من المالكين يساعدهم، في غياب قانون واضح، على استعمال نفوذهم الشخصي لإبرام الصفقات. هذه الوضعية، إن كانت تحقق أرباحا لأرباب النقل، فهي على العكس تدفع بقطاع النقل والعاملين به نحو الإفلاس والتردي.

4- شبكة النقل الجماعي بسيارات الأجرة الكبيرة: شبكة شعاعية

4-1- توزيع غير متكافئ وإشعاع مركزي

تعتبر شبكة النقل عاملا أساسيا ومحوريا لدعم وتوجيه كل توسع حضري، وكذا تنظيم مجال المدينة، من ثم كانت معرفة بنية وتطور النقل الجماعي في كل عملية تهيئة أو تخطيط حضري هامة للغاية. فبنية الشبكة والرباطات التي تصل المركز بالهامش والسرعة التجارية، كلها عوامل يجب أخذها بعين الاعتبار.

الجدول 4- توزيع عدد سيارات الأجرة الكبيرة بأغادير الكبير حسب نقطة انطلاقها¹⁰

السيارات المنطلقة من إنزكان			السيارات المنطلقة من أغادير		
%	عدد السيارات	الاتجاه	%	عدد السيارات	الاتجاه
26.8	150	أغادير	13.2	100	إنزكان
7.1	40	الدشيرة	6.6	50	الدشيرة
-	-	--	19.8	150	المدار السياحي
-	-	--	13.2	100	إنزا - أورير
3.7	20	بنسركاو	6.6	50	بنسركاو
8.9	50	ايت ملول	2.6	20	ايت ملول
7.1	40	تراست	3.9	30	تراست
7.1	40	تكوين	6.6	50	تكوين
7.1	40	أولاد تائمة	6.6	50	أولاد تائمة
5.4	30	بيوكري	2.6	20	بيوكري
8.9	50	تزنيث	3.9	30	تزنيث
5.4	30	تارودانت	6.6	50	تارودانت
7.1	40	الداخلية	3.9	30	الداخلية
5.3	30	الصويرة	3.9	30	تمنار-سميمو- الصويرة
100	560	المجموع	100	810	المجموع

المصدر: أمناء سيارات الأجرة الكبيرة بأغادير- إنزكان

وقد جعل الطابع السياحي لمدينة أغادير محور المدار السياحي من أهم المحاور التجارية لشبكة النقل بالسيارات بأغادير، خاصة وأن منافسة النقل

¹⁰ - معدل العطالة التي تصيب سيارات الأجرة الكبيرة يصل في المتوسط حوالي 100 سيارة، أي ما يعادل 12% من مجموع الأسطول المنطلق من كل مدينة.

الجماعي بواسطة الحافلات التي لا يخترق هذا المحور إلا من أطرفه، تكاد تكون منعدمة، هكذا فإن 8,19% من أسطول سيارات الأجرة الكبيرة بأكادير يجب هذا المحور.

وتستقطب المحاور التجارية الرابطة بين أكادير وإنزكان من جهة وأكادير وأنزا-أورير من جهة ثانية مجتمعة، 33% من الأسطول، وهذه المحاور كثيرا ما تعرف منافسة شديدة بين مختلف وسائل النقل الجماعي، لأنها تربط الضاحية الشمالية والجنوبية لأكادير بالميناء الذي يعتبر أهم مستقطب للنشطين على الإطلاق. أما استقطاب المحاور الأخرى فيعتبر ثانوياً (وإن كان مهماً) مقارنة بالمحاور التجارية الأولى.

- محور أكادير- إنزكان أهم المحاور التجارية، فسواء كان الانطلاق من أكادير أو من إنزكان، فكل مركز حضري يركز نسبة مهمة من أسطوله لربط المدينتين باعتبار أن أهمية الطلب الفعلي على النقل الجماعي باختلاف دوافعه يتمحور حول الاتجاهين. فالتراقصات مهمة للغاية، مما يعطي الشبكة خاصية الإشعاع المركز حول المحاور التجارية المستقطبة حيث السرعة التجارية متوسطة والمسافة معقولة تسمح بانتعاش المقولة العمومية، كما تسمح لسيارات الأجرة بعائدات "لا بأس بها" من الصعب تحقيقها على محاور أخرى. كل هذا يفسر ضعف الربط مع المدن الجهوية الأخرى مقارنة بالشبكة الشعاعية المركزة حيث الذهاب والإياب يحدث دينامية أكثر.

الجدول 5- التوزيع الجهوي لسيارات الأجرة الكبيرة حسب نقط الانطلاق

نقطة الانطلاق	عدد السيارات	%
تزنيت	10	8,3
كلميم	5	4,3
طانطان	25	20,8
إفني	7	5,8
انزكان	63	52,5
تارودانت	10	8,3
المجموع	120	100

المصدر: أمين سيارات الأجرة بأكادير

ويُلاحظ أنّه من مجموع 1898 سيارة أجرة كبيرة بأقاليم سوس، نجد أنّ ما يعادل 1631 سيارة تدور في فلك السدّمة الحضرية لأكادير الكبير وأطرافها الشمالية والجنوبية، أي ما يمثّل حوالي 86% من مجموع السيارات تدور في شبكة شعاعية مركّزة حول أكادير- إنزكان، بينما 267 سيارة فقط تربط أكادير الكبير بالمدن الجهوية الأخرى في شكل خطوط قطرية سرعان ما تتحوّل إلى شبكة شعاعية بمجرد دخولها السدّمة الحضرية. هذه الوضعية تنذر بالتضخم من جهة، وبتشبع المحاور التجارية، مما ينعكس سلّبا على كلّ وسائل النقل، خاصة في أوقات التردد العالي. وما يقابلها عكسيا في أوقات التردد المنخفض الذي يطرح بحدة وإعاقة المرور، ناهيك عما يسببه ذلك من خسارة تنعكس على كلفة النقل الجماعي الذي لا يتحكم في المقابل في سياسة التعريف حتى يتمكن من ملائمة الكلفة المادية، ومن خلالها موازنة العرض والطلب. في غياب بلورة مخطط استراتيجي للنقل الحضري، يشمل النقل الجماعي برمته، تبقى شبكة النقل الجماعي بسيارات الأجرة مبتورة تتركس الثغرات القانونية والإعاقات التنظيمية، وتتخذ شكلا بديهيّا لا يخضع لأيّ تخطيط محكم. ومن المعلوم أنّ أي انعكاس سلبي على مردودية القطاع فهو انعكاس مباشر على السائقين وعلى أوضاعهم الاجتماعية المتردية.

5- الخصوصيات الديمغرافية والاجتماعية والسوسيو-مهنية للمشرفين على سيارات الأجرة الكبيرة

5-1- فئة عمرية شابة بين مطرقة الكلفة العائلية وسندان البطالة

المقنعة: الاختيار الصعب

يغلب عنصر الشباب على السائقين، إذ أن أكثر من 82% من مجموع السائقين لا تتجاوز أعمارهم 40 سنة. فأمam تفشي ظاهرة البطالة، اضطر العديد من الشباب للاتجاه نحو هذا القطاع وإن كانت الأجور هزيلة¹¹. فالمجهود الشاق المبذول لا يقابله تعويض مناسب. لذا نجد فئة السائقين الكهول لا تزيد نسبتها عن 18%، بينما السائقون المالكون فهم يتعاطون للسمسرة كي يحصلوا على تعويضات إضافية أحياناً جد مريحة.

¹¹ - بحسب التذكير هنا أن نسبة الشباب السائقين المأجورين تمثل 78%.

الجدول 6- فئة أعمار السائقين

فئة الأعمار	المالكون	المأجورون
30-20 سنة	8	36
40-31 سنة	8	30
60-41 سنة	4	11
61 وما فوق	2	1
المجموع	%22	%78

المصدر: استمارة ميدانية

ويكون ضغط الكفالة العائلية والاحتياجات اليومية لفئة مجتمعية عريضة، في أحيان كثيرة، الدافع الأساسي للاتجاه نحو قطاع النقل العمومي بسيارات الأجرة الكبيرة. فمن خلال المستجوبين السائقين تبين أن 58% منهم متزوجون كما يوضح الجدول رقم 7.

الجدول 7- الحالة العائلية وحجم الإعالة عند سائقي سيارات الأجرة الكبيرة

الحالة العائلية		الإعالة العائلية (عدد الأفراد)	
أعزب	42	3-1	%11
		6-4	%33
متزوج	58	10-7	%13
		11 فأكثر	%4
المجموع	%100	لم يصرح	%39

المصدر: استمارة ميدانية

إن الحالة العائلية لسائقي سيارات الأجرة الكبيرة، وأحوالهم الاجتماعية، رهينة بمستوى الدخل الذي يحققونه من هذا القطاع. وبما أن هذا الأخير غير منظم، فالارتجالية مرآة وضعيتهم المادية وتكريس لسوء التدبير وانعدام الوعي المرتبط بطبيعة الحال بالمستوى الدراسي وكذا البيئة الاجتماعية التي نشأ فيها السائقون.

فإذا كانت نسبة من السائقين المالكين تصرح بكون مهنة السياقة توفر مدخولا محترما يمكن إعالة أسرة من حجم متوسط (6 أفراد)، فذلك ينطبق على

الجدول 8- الأصول الجغرافية لسائقي سيارات الأجرة الكبيرة

الأصل الجغرافي	نسبة السائقين	الأصل الجغرافي	نسبة السائقين
شتوكه-أيت باها	38	إيموزار إداوتنان	4
أكادير اداوتنان	2	تارودانت	7
انزكان	9	تزنيت	19
ايت ملول	2	مراكش	3
تكوين	3	كلميم	2
الصويرة	8	الدار البيضاء	1
خريبكة	1	وجدة	1

المصدر: استمارة ميدانية

وتأتي نسبة مهمة من السائقين من شتوكة-أيت باها (بيوگري، بلفاع، أيت عميرة) تزني، في حين أن الباقي موزع بين الجهات الجنوبية، وبعض المدن المغربية الأخرى.

5-2- سيطرة الأجرة الكبيرة نادرا ما تسمح بالتقدم الاجتماعي

تمكّن دراسة حركية الإقامة بالنسبة للسائقين، وإن كانت صعبة المنال، من توضيح انعكاس قطاع النقل الجماعي بسيارات الأجرة على السائقين اجتماعيا. فمن المعلوم، أن السائقين يتنقلون باستمرار حسب وضعية العمل وحسب مداخلهم غير القارة، لاسيما وأن أثمانه الكراء قد عرفت ارتفاعا كبيرا منذ بداية الثمانينيات بفعل الانتعاش العقاري الذي عرفته مدينة أكادير، ومن خلال تأثيرها على المراكز الحضرية المحاورة.

الجدول 9- حركية الإقامة لذى سائقي سيارات الأجرة الكبيرة

مقر السكنى الأخير	%	مقر السكنى الحالي	%
أنزا	1	أنزا	1
اكادير	2	اكادير	5
بنسركاو	2	بنسركاو	2
انزكان	27	انزكان-الدشيرة	37
ايت ملول	9	ايت ملول	22
تكوين	3	تكوين	6
شتوكة - ايت باها	36	شتوكة - ايت باها	23
تارودانت	6	تارودانت	3
تزنيت	4	تزنيت	1
الصويرة	4	—	—
مراكش	1	—	—
ورزازات	1	—	—
العيون	1	—	—
خريبكة	2	—	—
المحمدية	1	—	—
المجموع	100	المجموع	100

المصدر: استمارة ميدانية

إن مقارنة كل من مقر السكنى الأخير للسائقين ومقر السكنى الحالي، توضح بجلاء، أن قطاع النقل الجماعي بسيارات الأجرة الكبيرة هو أقرب إلى القطاع غير المهيكّل. ذلك أن مدخول بائع الخضر والفواكه بالعربة قد يتعدى مدخول السائق في الظروف الحالية. فقد أصبحت مدينة مثل أكادير اليوم، اجتماعياً، مدينة انتقائية لا تسمح باستقطاب فئات ذوي دخل محدود الذين ليس في استطاعتهم الإقامة بأكادير. وهكذا نجد أنّ إنزكان-الدشيرة وكذلك أيت ملول هي التي تستقطب السائقين بينما نسبة مهمة منهم، على الرغم من ولوجهم قطاع النقل الجماعي بسيارات الأجرة الكبيرة، لم يستطيعوا حتى أن يُغيّروا

الإقامة، فمعظمهم لازال مرتبطاً بمقر سكناه الأصلي (شوكة-أيت باها)، مما يثقل كاهل السائق نظراً للمصاريف التي يحتاجها للتنقل حتى مقر سكناه. فضعف المردودية تجعل نسبة مهمة من السائقين يحتفظون بمساكنهم في مواطنهم الأصلية وهي مساكن بسيطة للغاية مما يفسر نسبة 50% من السائقين المأجورين الذين يملكون مساكنهم (جدول 10).

الجدول 10- الصفة القانونية لحيازة سكن سائقي سيارات الأجرة الكبيرة

الصفة القانونية للحيازة	المالكون	المأجورون	المجموع
ملك	20	50	70
شراكة	-	1	1
كراء	2	25	27
آخر	-	2	2
المجموع	22%	78%	100%

المصدر: استمارة ميدانية

أما الكراء فيشمل فئة مهمة من المأجورين (25%) الذين قرروا تغيير إقامتهم والسكن بمراكز أقاليم الكبير خاصة إنزكان - لدشيرة أو أيت ملول، فقيمة الكراء تمتص جزء هاماً من مداخيلهم وتدفعهم تدريجياً نحو هوامش السدime الحضرية الأكاديمية خاصة منهم العزاب (تمسية، المزار، الداركة، القليعة) فحتى الجرف وتاراست بدأ يعرفان ارتفاع السومة الكرائية لتصل إلى حوالي 500 درهم للمسكن المتواضع.

ويهم قطاع النقل الجماعي بسيارات الأجرة الكبيرة، الأمي والجامعي، ويتسم بضعف التأطير النقابي، كما أن المستوى التعليمي لسائقي سيارات الأجرة الكبيرة يتميز بتباين كبير. فالمستويات التعليمية تتوافق والبنية العمرية للسائقين، ذلك أن نسبة المتعلمين جد مرتفعة تصل إلى 84% من مجموع السائقين المستجوبين. لكنّها، وإن كانت مهمة، تبقى جد متباينة، حيث يهم التعليم الأولي والأساسي على ما يزيد عن 45% من السائقين مقابل 33% بالنسبة للتعليم الإعدادي والثانوي.

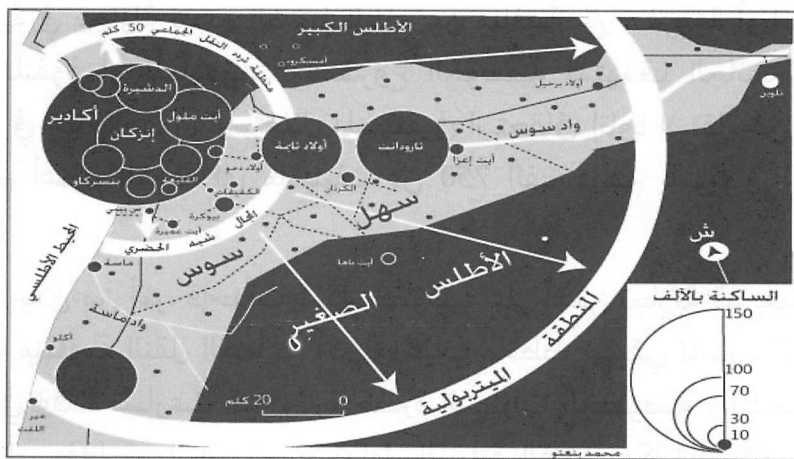
6- في انتظار بلورة مخطط محتوم للنقل الجماعي وشبكة ملائمة

نظرا لاختناق المجال الحضري بسبب النقط السوداء التي تبرز بحدة في أوقات التردد العالي، سواء على المحاور الوظيفية (شارع الحسن الثاني وشارع الجيش الملكي وشارع عبد الرحيم بوعبيد وشارع القاضي عياض وشارع الحسن الأول)، أو التي تخص المحاور الرابطة بين أجزاء أكادير الكبير (شارع محمد الخامس، الطريق الوطنية رقم 1 والطريق الوطنية رقم 8)، بسبب شدة تداول السيارة الفردية سواء للعمل أو الترفيه، ولكثرة تركيز وسائل النقل الجماعي على نفس المحاور الرئيسية المعتمدة التي أصبحت عمليا مخنوقة على مستوى المدارات (Ronds-points)، المتعددة وغير المبررة تقنيا؛ يمكن اقتراح إعادة هيكلة النقل الجماعي بكيفية تضمن من جهة، شرعية التنقل بين أجزاء السديمة الحضرية لأكادير الكبير، ومن جهة أخرى، تسمح بإدماج المجال السياحي في شبكة النقل الجماعي بشكل وظيفي. إن الاقتراح يطمح كذلك لربط كل عناصر المدينة بكيفية تضمن السرعة التجارية وتربط أطراف المدينة المتناثرة. ويرتكز الاقتراح على مقارنة بالنسبة لإشكالية النقل الجماعي بأكادير الكبير، مقارنة تأخذ بعين الاعتبار خصوصيات حركية السكان داخل المجال الحضري، كما تأخذ بعين الاعتبار سلوكيات المجتمع الأكاديري اتجاه النقل الجماعي، وهو مقترح أيضا يأخذ بعين الاعتبار وظيفة أكادير السياحية، ويتمشى مع شروط المواصفات الدولية المتعلقة بالنقل الجماعي في المدن السياحية. غير أنه من الواضح أن أكادير ليست مدينة سياحية فحسب وإنما هي مدينة صناعية، فلاحة ومدينة ساحلية تعتمد الاقتصاد البحري وكذا هي مدينة إدارية وعاصمة جهوية تربط بين مغرب الشمال ومغرب الجنوب بالإضافة إلى كونها قطبا اقتصاديا معولما.

لا يمكن إغفال، كذلك، مراكز بعث الحركية الصحيحة. فقد سبق للتصميم المديرية لأكادير، وكذا مخطط النقل الذي أنجز لأكادير في سنوات الثمانينيات أن راهن على مراكز بعث حركية خاطئة أو ربما غير أساسية كالمطار مثلا، في حين أن الميناء (80 ألف شخص تتداوله يوميا) والمجال السياحي (8000 عامل يدخله يوميا) وسوق الأحد، بالإضافة إلى الجامعة والمركب الرياضي الانبعاث، هي اليوم المراكز الحقيقية الباعثة على الحركية والتنقل. ويشمل المقترح عدة خطوط و شبكات جديدة تكون الأكثر ملائمة للطلب على النقل الجماعي،

طلب يشمل السرعة والراحة والفعالية.

شكل 1 : الجهاز الحضري بسوس ومجال تردد النقل العمومي



1-6- التدبير المفوض للنقل العمومي عن طريق الخوصصة عبر شبكة حافلات ألزا الإسبانية ليس حلا هيكليا بل مرحليا

لم يخل الانتقال من نظام الترخيص إلى نظام التدبير المفوض للنقل الجماعي بأغادير الكبير من مشاكل هيكلية تؤثر بشكل كبير على منظومة النقل برمتها، إن على المستوى الوظيفي وإن على المستوى التنظيمي، مما يؤثر بدوره على أداء سيارات الأجرة شكلا ومضمونا، خاصة وأن نظام الامتياز الممنوح على مدى 15 سنة لشركة ألزا الإسبانية (2010-2025) بُني على عقدة استغلال أقرب ما تكون افتراضية منها واقعية. إن الالتزام بتوفير 300 ألف مقعد جلوس في اليوم من خلال أسطول يتألف من 80 حافلة "بمواصفات عصرية" وتوظيف أزيد من 450 عاملا من طاقم الوكالة المنحلة، والسماح لشركة GAB باستغلال بعض الخطوط شبه الحضرية إلى حدود 2015 دوفا إنجاز دراسة جدوى حقيقية للمشروع انطلاقا من الإشكالية الدقيقة التي يتخبط فيها النقل الجماعي بأغادير الكبير على مستوى المنافسة النوعية والتغطية المجالية، كلها مناورات كان الهدف منها انتزاع عقدة الامتياز ليس إلّا. ذلك أن السلطة المانحة لم تنطلق في مفاوضاتها من موقع تدبير كفاءة في مجال النقل العمومي، بل من موقع تسيير أزمة أنهكتها الإضرابات المتكررة والاحتجاجات المستمرة من طرف نقابة أرباب النقل تارة، ومن طرف نقابة ممتهني النقل بسيارة الأجرة تارة

أخرى، مع احتلال المحاور الرئيسة، سواء على مستوى أكاڤير أو إنزكان، كرت فعل على إجراءات تنظيمية شبه انطباعية غالبا ما كانت تتورط فيها السلطات العمومية في محاولة لتدبير الضغط الناتج عن منافسة غير مشروعة أو استغلال مفرط للنفوذ أو للمأذونيات. فمشروع الخصوة استهدف الجانب المادي المتمثل في إنتاج حقوق الاستغلال المتمثلة في استحقاق إتاوة لا تقل عن 0.5% من رقم أعمال الشركة أي ما ينيف عن 750 ألف درهم سنويا في أضعف الحالات.

مهما يكن من أمر، فإحداث شركة خصوصية على أسس تجارية قد يعقد أكثر إشكالية منظومة النقل الجماعي أكثر في غياب مخطط حقيقي للسير والجولان، خاصة في وقت تسارعت فيه وثيرة حظيرة السيارات الخصوة والنفعية على حد سواء، بفعل سياسة تشجيع تداول السيارة الفردية بكل الوسائل المالية والدعائية. وتبين مقارنة شبكات النقل بالحافلات في زمن الوكالة المستقلة للنقل الحضري وحاليا مع شركة ألزا، أن الأمر لم يتعلق بإحداث شبكة جديدة تراعى فيها الملاءمة النوعية على مستوى مجال أكاڤير الكبير للحد من المنافسة وتجاوزات الفاعلين في هذا القطاع سواء أكانوا مالكين، مدبرين أو ممتهين، عبر ابتكار نموذج فعال وخطة نقل جديدة في مستوى طموحات ساكنة وزوار مدينة معولة اقتصاديا ومجتمعيا. ففي سنة 2011، نجد نفس الشبكة الموروثة مع تعديلات طفيفة على بعض الخطوط التي تم تغيير اسم منتهياتها لكن تم الحفاظ على اتجاهها. ما يمكن تسجيله هو كون الشبكة الجديدة - القديمة ركزت أكثر من سابقتها على المحاور التجارية الأكثر ترددا، وتحويل بعض العقد من ساحة السلام في اتجاه الولاية والميناء التجاري، ومن ساحة المسيرة بإنزكان في اتجاه مركز مدينة أيت ملول. بمعنى آخر، تم تمديد المحور التجاري الرئيسي من أيت ملول جنوبا حتى تغازوت شمالا عوض اقتصره على ساحة السلام وساحة المسيرة، مما يركّز الضغط أكثر على محور تقاطع مع سيارات الأجرة الكبيرة والصغيرة الرابطة بين مختلف التجمعات السكنية على امتداد 30 كلم قي تردداتها المتكررة على منشآت بواعث الحركة مثل الفضاء التجاري مرجان وغيره. هذا بالإضافة إلى كون المحور هو ممر رئيسي للتراقصات اليومية المتكررة لمستعملي السيارات الخصوة والنفعية والمصلحية بين أجزاء أكاڤير الكبير.

الجدول 11- مقارنة شبكات الوكالة وشركة ألزا عبر الخطوط (1997 - 2011)

شبكة حافلات الوكالة المستقلة المنحلة 1997 -		شبكة حافلات ألزا المفوضة - 2011	
الخطوط الحضرية	الإتجاه	الخطوط الحضرية	الإتجاه
1	ساحة السلام - أنزا	1	ساحة السلام - مستشفى الحسن الثاني
2	ساحة السلام - مستشفى الحسن الثاني	2	الحي المحمدي - فونتي
3	ساحة السلام- بواركان - المستشفى	3	الولاية - الهدى
4	ساحة السلام- الداخلة- الجامعة	4	أنزا - الحي المحمدي
5	ساحة المسيرة - لشالي- ساحة السلام	5	الولاية - الداركة
6	ساحة المسيرة - الدشيرة - ساحة السلام	6	ساحة السلام - مستشفى إنزكان
7	ساحة السلام - تراست	7	ساحة السلام - الولاية
9	ساحة المسيرة - أيت ملول- تكوين	8	إنزكان - تدارت
10	ساحة المسيرة - أيت ملول- المزار	9	الميناء - الداركة
15	الداخلة - ليراك - الولاية	10	الولاية - تراست
17	ليراك - الميناء التجاري	11	الميناء - تراست
18	ساحة المسيرة - أيت ملول- الشهداء	12	أيت ملول- مستشفى الحسن الثاني
20	أيت ملول- بنسركاو- الميناء	13	الميناء - أركانة - أيت ملول

إنزكان - قسبة الطاهر	14	ساحة السلام- الداخلة- تكوين-أيت ملول	21
ساحة السلام- أزرو	15	ساحة المسيرة - الداخلة - تكوين- قسبة الطاهر	23
أزرو- أركنة - سيدي ميمون	16	أزرو - الداخلة- تكوين - الميناء	24
الميناء - كلية الشريعة	21	ساحة السلام- المسيرة - السلام- الداخلة	25
الميناء - تكوين	22	ساحة السلام- المسيرة- السلام-بنسركاو	27
الميناء - لمزار	23		
إنزكان - الكليات	211		
الإتجاه	الخطوط شبه الحضرية	الإتجاه	الخطوط شبه الحضرية
أكادير- إمي ميكي	31	ساحة المسيرة - القليعة	8
أكادير - تغازوت	32	ساحة السلام - تغازوت	12
أكادير - تامري	33	ساحة السلام - إمي ميكي	13
إنزكان - قسبة	35	ساحة السلام - أسرسيف	13
إنزكان - أولاد حو	36	ساحة السلام - تامري	13 مكرر
إنزكان - الكيفيات	37		14

المصدر: الوكالة المستقلة / شركة ألزا

رغم انفجار النسيج الحضري لأكادير الكبير في اتجاه الجنوب الشرقي (الدراركة-أدرار-تليلا...) والغربي (القليعة) وفي اتجاه الشمال (الحي المحمدي- إغيل ودردور- إمونسي...) والشمال الشرقي (أنزا-أورير...), ما زالت خطة النقل الجماعي خبيسة مخطط 1978 بشكل موازي لخط الساحل في حين يجب المرور اليوم لخطة متعامدة مع خط الساحل.

إذن، عوض فك الضغط على المحور التجاري الرئيسي بإعادة توازن الشبكة وتوجيهها بشكل مزدوج موازي- متعامد عبر مرحلة أولى اعتمادا على الملاءمة النوعية، أو تدريجيا عبر خلق ممرات خاصة بالحافلات انطلاقا من توسيع المحور أيت ملول - تغازوت، نجد أنّ الشركة توسع مدى خطوطها لكن على نفس المحور الإشكالية، مما يساهم أكثر في تدني السرعة التجارية لسيارات الأجرة الكبيرة على الخصوص لأن توسع خطوط ألزا تمّ على حساب محاور ترددها البيحضرية وشبه الحضرية. وسيؤثر تدني السرعة التجارية، حتما، حتى على مردود الشركة مما سيدفعها بالتدريج عن التخلي عن التزاماتها المتمثلة في تقديم خدمات النقل ل 80% من ساكنة أكادير الكبير عبر 156 مستوقفاً وتعريفة تتراوح ما بين أربعة وتسعة دراهم. مما سيجعل من مقتضيات الفصل 12 من قانون 05/54 المتعلق بالتدبير المفوض مسألة عمليا متجاوزة وعقد التسيير المفوض محل تجاوزات يدبر إما أمنيا أو إكراها وليس كفاءة وبصفة قانونية.

إذا كانت الوكالة المستقلة للنقل الحضري لم تستطع تجاوز الإشكالات الجوهرية لمنظومة النقل الجماعي بأكادير الكبير على الرغم من أسطول يتجاوز 130 حافلة وشبكة تتعدى 300 كلم عبر أزيد من 27 خطاً؛ فلأن الطلب الفعلي على النقل الجماعي مهم جدا: 4400 نسمة لكل حافلة¹². والمعدل مرشح للارتفاع كلما انتشرت رقعة أكادير الكبير وضواحيه الحضرية وشبه الحضرية. وتستغل ألزا، اليوم، 22 خطا فقط في حين الستة أشهر الممتدة من شتنبر إلى فبراير من سنة 2011 سجلت مجموع ركاب تجاوز 10 مليون راكب، 19% منهم طلبة و81% ركابا بتذكرة. هذا التزايد يتميز بالتذبذب من شهر لآخر تبعا للعطل والمواسم غير أنه يبقى في حدود مرتفعة مقارنة بالأسطول المشتغل وبالشبكة الحالية مما يعني استقطاب زبناء سيارات الأجرة الكبيرة من جهة واكتظاظ الحافلات من جهة أخرى. فقد كان لتقديم المنطق الاستثماري عن المنطق التنموي في مجال النقل العمومي انعكاسات سلبية على النقل والتنقل عبر الفضاء الحضري وعلى منظومة الإنتاج برمتها، إذا ما اعتبرنا النقل عصب التخطيط. كما أنّ تفضيل خطوط على أخرى بدافع الربح (10 حافلات لكل من

¹² - انظر محمد بنعتو، 1999: مرجع المذكور، ص18.

خط أيت ملول - الحسن الثاني و إنزكان - تمسية - أولاد دحو والميناء - الداركة) بينما حافظتين إلى حافلة واحدة لكل من خط ساحة السلام - المستشفى والحي المحمدي - فونتي)، بينما تنعدم الخطوط بين أحياء أخرى بكيفية مباشرة والاقتصار على خطوط قطرية طويلة كخط 5 الرابط بين الداركة والولاية عبر تليلا والداخلة والخيام وليرك وسوق الأحد والباطوار ثم شارع محمد الخامس في مدة زمنية تنيف عن 60 دقيقة.

6-2- حل ملائم يمكن أن يكون مستداما: خط دائري مزدوج خاص بالطرمواي الخفيف وإعادة رسم خطة النقل الجماعي برمتها

تعتبر هذه الوسيلة، اليوم، من أهم وسائل النقل المطلوبة، من جهة لقيمتها البيئية، ومن جهة ثانية لدورها الأساسي في مجال السياحة كعنصر من المشهد السياحي الحديث. إن انتشار المترو في المدن الكبيرة والسياحية أضاف اليوم، على الرغم مما يسديه من خدمات، نوعاً من التذمر والإحساس بالاكثاب نظرا لرتابة محتواه ورائحة أنفاقه ناهيك عن احتجاب الرؤيا بالنسبة للسائح والمواطن ساعة الترفيه. ونجد اليوم في الدول الأوروبية، حتى الصغيرة منها، جمعيات مدنية تناضل من أجل اعتماد الطرمواي كوسيلة نقل جماعي. من الأكيد أن كلفتها مهمة لكن على المدى المتوسط والبعيد هي بمثابة استثمار إيجابي بيئيا وسياحيا و حتى وظيفيا.

على مستوى البلدان المغاربية، استطاعت تونس أن تدمج الطرمواي في مشهدها السياحي وجعله ثقافة جماعية لها أهميتها وخصوصياتها. وبخصوص المغرب، لاحظنا من خلال حالة ميترو البيضاء أن هناك جملة من المشاكل الهيكلية التي تعترض كل مشروع مترو ببلادنا: من جهة، المشاكل العقارية إضافة إلى خصوصيات شبكات التطهير المياه العادمة وكذا وضعية الفرشة الباطنية المائية. كل هذا حوّل مشروع المترو بالبيضاء إلى مشروع البيضاوي في المرحلة الأولى، وهي شبكة مرتجلة من مترو أنفاق مصغر مهيكّل حول شبكات سكة حديدية موروثة سرعان ما أبانت عن عدم وظيفتها شكلا ومضمونا: مدة استغراق الرحلة، اتجاه الشبكة عموما إشعاعي، تكلفة التنقل المرتفعة، إشكالية التحفيز على استعمال البيضاوي...، مما دفع في اتجاه اختيار طرمواي الدار البيضاء. أمّا تجربة طرمواي الرباط، على الرغم مما تمخض عنها من توقعات سياسية وما أفرزته من انتقادات سابقة لأوانها، بدأ ينشر ثقافة تداول النقل

الجماعي بمواصفات الجودة والسرعة والملاءمة، وإن كانت التعريفات على الرغم من المحاولات التحفيزية ما زالت غير مناسبة للقادرة الشرائية للمواطن المغربي.

يتم اقتراح خط طوروماوي دائري بأغادير في اتجاهين: حول الطريق الرئيسية رقم واحد نحو الميناء، ثم يخترق المجال السياحي على مستوى الكورنيش، ويحيط بحي فونتي ليتبع محور الحاجز الشرقي- الغربي ليلتقي مجددا بالطريق الوطنية رقم واحد عند مستوى مدخل تليلا الشمالي. ويربط هذا الخط الدائري السريع الجزأين الكبيرين المكونين لأغادير المفصولين بالحاجز الشرقي-الغربي، وسيربط حي الهدى والسلام وتليلا والمنطقة الصناعية، وكذا إيلغ ومستقبلا تليلا والحي المحمدي بأغادير الواجهة الأخرى للحاجز الشرقي - الغربي. وسيسمح هذا الخط، كذلك، بربط المنطقة السياحية بباقي عناصر المجال الحضري لمدينة أغادير، كما سيفك الضغوط، كذلك، على مدينة أغادير المتمثلة في كل الخطوط الإشعاعية للنقل الجامعي التي تقصد وسط مدينة أغادير من كل الاتجاهات. ومن جهة أخرى، ستسمح المجالات الفارغة حول فونتي العليا والهدى وتليلا والحي المحمدي وإيلغ والفضاء السياحي بإنشاء البنية التحتية الأساسية من محطات تتوفر على المواصفات الدولية وتجمع بين خط الطوروماوي وشبكة الحافلات وسيارات النقل الجماعي. إضافة إلى ذلك، فالخط السريع سيكون مفتوحا على المحطة الطرقية الجديدة بواسطة "correspondance" سريعة تعبر شارع عبد الرحيم بوعبيد في خمس دقائق. كما ستسمح بامتصاص الضغط الآتي من المراكز الجنوبية والشمالية وتعيد توزيعها. فالمحطات الحديثة التي ستنشأ في استطاعتها استيعاب عدد كبير من السيارات الفردية لكي يستعمل أصحابها الطوروماوي السريع للعمل أو الترفيه وسط أغادير، وهي ثقافة جديدة أبانت عن وظيفيتها في المدن الغربية مثل باريس ولندن.

في نفس الوقت تربط عرضيا أحياء أغادير فيما بينها وتربط بين مراكز بعث الحركية القصوى. وفي نفس الوقت هي خيار على مستوى وسائل النقل لمن أراد التنقل داخل وبين أغادير والمراكز الأخرى.

4-6- شبكة سيارة الأجرة الصغيرة (العداد) تقاطع مع شبكة الحافلات

نظرا للعدد الهائل من سيارات الأجرة الصغيرة (أكثر من 100 سيارة)، ونظرا للتنافس الشديد بينها وبين الحافلات من جهة وسيارات الصنف الأول وباعتبار الثغرات القانونية التي تعتري الإطار القانوني والمؤسسي وكذا التنظيمي للنقل الجماعي؛ يمكن تفضيل سيارات الأجرة الصغيرة بتنظيمها في شبكة قطرية تربط أحياء المدينة من الشرق إلى الغرب وتصل خط الطرمواي في أجزائه كما تربط وسط المدينة بالأحياء التي تنتشر ما بعد الطريق الرئيسة رقم 1 على طول قدم الجبل. هذا التقاطع بين سيارات الأجرة الصغيرة والحافلات يؤلف شبكة نقل جماعية تغطي مختلف أجزاء المدينة التي لم تكن يوما ما موجودة وذلك على شكل خطة شطرنجية تغطي كل المدينة. فقليل من الترميمات يمكن أن تجعل كل من شارع عبد الرحيم بوعبيد وشارع 11 نونبر وكذا شارع المقاومة و18 نونبر... كلها محاور سريعة تربط الأحياء بمراكز الحركية الوظيفية. وهي خيار ثالث وعرض نوعي للمستهلك الذي حسب غرض تنقله له حق الاختيار في الوسيلة الملائمة لطلبه الملح والضروري والاعتيادي والموسع. أي يمكن تغيير وسيلة النقل الجماعي حسب الحاجة الملحة بالنسبة للزبون والمستهلك. ذلك أن الطلب على النقل الجماعي هو طلب نسبي حيث يتحكم فيه عامل الزمن وحيثيات التنقل وذلك إلى حد بعيد.

5-6- شبكات شعاعية تربط أغادير بالمراكز الحضرية الأخرى

اعتبارا للإمكانيات المادية المتاحة، لا يمكن بلورة مخطط نقل شامل يمتد على أكثر من 100 كلم المسافة التي تمتد عليها المدينة الحضرية من شمال أغادير إلى جنوبه. لذا سيحتفظ بالشبكات الشعاعية للحافلات وسيارات الأجرة الكبيرة لتربط كل عناصر وأجزاء المدينة بكيفية تعاد فيها هيكلية شبكة الحافلات لكي لا تقتصر فقط على المحاور التجارية، مما يزي ناز المنافسة غير المشروعة بين كل وسائل النقل الجماعي. فسواء تعلق الأمر بالحافلات أو سيارات الأجرة الكبيرة لا بد من اتفاق حول اقتسام المحاور بشكل يقنن وينظم المنافسة الشريفة

المنتجة. فالخطوط الشعاعية، سواء بالحافلات أو سيارات الأجرة الكبيرة، سيكون دورها الربط بين المراكز الحضرية لسوس بمدينة أكادير، لكن كلها توجه نحو الخط الدائري للطرمواي لا يمكنها اختراقه حتى لا ندخل في منافسة جديدة تكسر وظيفية منظومة النقل الجماعي برمتها. ونظرا للطلب العريض الخارج عن أكادير ونظرا أيضا للطلب الكبير على النقل الجماعي من أكادير نحو المراكز الخارجية، فهذا يضمن العمل للجميع ويضمن الاستمرارية لكل الأطراف.

خلاصة

لا يمكن لمنظومة النقل هاته أن تتحقق إلا إذا آمنا بأهميتها على المدى القصير والأمد المتوسط. ولا يمكنها كذلك أن تكون وظيفية إذا لم توفر شروط عملها وذلك بضمان الإطار التنظيمي الأمثل لها. فرغم كلفتها هي مشروع له أبعاد مستقبلية وتحمل في طياتها الحداثة لبلد سياحي يهدف جلب 18 مليون سائح في أفق 2020. فبالجانب التنظيمي أساسي لابد من بلورة وتحديد أهدافه. فسواء على مستوى التعبئة أو على مستوى البنيات التحتية وكذا فيما يخص الممارسة أيضا؛ لابد من موازنة العرض للطلب في نفس الوقت كما وكيفياً. وعض اتباع أسلوب الزجر، لابد من تغليب أسلوب التحسيس والترغيب وضمان شروط وجود ركن المقابلة حتى تطبق علينا بحق وحقيقة بنود مدونة التجارة دون المساس بالمستثمر والمستهلك على حد سواء .

ولابد من تطوير النقل الاحترافي المتعلق بالموظفين والعمال، وهذا جانب آخر يمكن للمقابلة الخصوصية استثماره، خاصة وأن أكادير مدينة إدارية وصناعية. وتطوير مثل هذا النقل سيحمي النقل الجماعي من عدة نقائص عملية على مستوى الممارسة، وسيعمل على نشر ازدواجية استعمال وسائل النقل الجماعية، كما سيساهم في تنظيم النقل الجماعي حتى يكون هناك توجيه ضمني للطلب النوعي. مثلاً توفير النقل الاحترافي واللعب على التعريفة، وكذا على أوقات التردد وذلك بتفاوت حدتها باعتماد زمن مختلف تحفيزي (لكل مجموعة) لمجموعات اقتصادية - إدارية كبرى. هذا الاجتهاد سيكون كفيلاً بأن يوجه عامل سمك، مثلاً، عند خروجه من المعمل أن يفضل النقل الاحترافي عن النقل الجماعي بسبب كلفته المنخفضة أو سيفضل اللجوء إلى حافلة تمر في ساعة معينة كلفتها أقل من ثمن الطرمواي أو سيارة العداد، هذا الإيراد سيحمي مثل

هذه الوسائل من التلوث لكن في نفس الوقت ستكون حافزا لكي يستعمل العامل الطرمواي في وقت فراغه وسيارة العداد عند القيام بغرض إداري. فالنقل الجماعي ثقافة قبل كل شيء استطاع الغرب أن يتفاعل معها ولم نحن لا؟

وهناك مسألة أخرى لا يجب إغفالها وهي كيفية جعل الطلب المدرسي والجامعي على النقل الجماعي طلبا منتجا لقيمة مضافة وحافزا يضمن للنقل سوقا منتجة على غرار التنظيمات التي تعرفها الدول المتقدمة إذ استطاعت أن تجعل من النقل المدرسي والجامعي سوقا تحقق أرباحا للمقاوله المستثمرة والعمومية على حد سواء. لم تستطع سوق الطلبة والتلاميذ أن تكون منتجة لأنه دائما تم النظر إليها كعبء وليست كسوق. شبكة النقل الجماعي لمدينة جامعية كان كفيلا بأن يجعل منه سوقا منتجة يتنافس عليها كل من القطاع العمومي والقطاع الخاص، مع التركيز على دعم كل من المقاوله العمومية والخواص المعتمدين النقل الجماعي المدرسي والجامعي ليس لكونه يحقق عجزا ولكن لمزيد من توفير شروط الراحة في التنقل لتلامذتنا وطلبتنا في ظروف تحفظ وتصون الكرامة لمن هم أطرنا وقواتنا الحية. فالاجتهاد في ملاءمة التعريفه إضافة إلى إعادة هيكلة الشبكة وتوفير الأسيسة، كما وكيفا، كفيل بإنتاج سوق النقل الجماعي والمدرسي والجامعي. انطلاقا من هنا يمكن لإعادة هيكلة النقل الجماعي على أسس الاستدامة أن تمكن بفعل التأثير والتأثر من تحسين ولوجية المواطن لمنطق مدونة السير الجديدة وليس العكس.

مراجع باللغة العربية

- توفيق بلحارث، 1998: تهيئة النقل الحضري بتونس، أية وضعية؟ مجلة الجغرافيا والتنمية عدد 14 ص ص: 7-24.
- محمد بنعتو، 1999: إشكالية النقل الحضري الجماعي بأغادير الكبرى، منشورات الجمعية المغربية لحماية المستهلك والمحافظة على البيئة، أغادير 170ص.

مراجع باللغة الفرنسية والإسبانية

- A.D.T.C.T, 2002: Le tour de France des Tramways, dossier spécial: Douze villes en rail, Association pour le Développement du Transport Collectif en Touraine, n°13, 10 p.
- AGDAL Saïd, 1995: Quelques aspects des problèmes de transport urbain à Casablanca, in METMED 3, Rapport inter-villes: complémentarité et coopération entre exploitants publics et privés des transports collectifs, Casablanca, 25 p.
- BEN ATTOU Mohamed, 2004: Aménagement des transports urbains collectifs dans le grand Agadir: de la triple crise de la saturation, du financement et de la gestion à l'adaptation modale, Revue GéoMaghreb n°2, Fès Saïs, pp. 11-24.
- BENDJELID Abid, 2002: L'émergence de petits entrepreneurs privés dans le transport collectif en Algérie, Revue Insaniyat n°6, CRESC, Oran, pp. 1-6.
- CARBO VALVERDE José Manuel, 1989: Determinación de la Influencia del Sistema de infraestructuras de transporte en el modelo territorial del Marruecos postcolonial, metodología y aplicación, Thèse de Doctorat de l'Université polytechnique de Valence, 195 p.

- El MIDAOU Ahmed, 1981: «Les entreprises publiques au Maroc et leur participation au développement», Afrique Orient, Casablanca, p.203
- NACIRI Zin, 2002: Déplacement, transport et circulation dans les wilayas de Casablanca et Rabat, L'Economiste, n°1280, 30 mai, pp. 6-7.