

2015

النقل السري بمدينة فاس

مخلص الدرقاوي العلوي

جامعة سيدي محمد بن عبد الله، فاس، المغرب

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



Part of the [Social Policy Commons](#), [Transportation Commons](#), and the [Urban Studies Commons](#)

Recommended Citation

"النقل السري بمدينة فاس" مخلص (2015) Dirassat: Vol. 18 : No. 18 , Article 3.

Available at: <https://digitalcommons.aaru.edu.jo/dirassat/vol18/iss18/3>

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.

تحليل المعطيات البيبليوغرافية تارة، وعلى آراء الفاعلين تارة أخرى، محاولين الربط بين المعطيات المتعلقة بالإطار العام لمنظومة النقل في تقاطعها مع إستراتيجية الفاعلين. وذلك لنتمكن في الأخير من إيجاد عناصر الإحاطة بانعكاسات ظاهرة النقل السري إما كطلب اجتماعي له مبرراته أو كخلل يعمق أكثر أزمة النقل بمدينة فاس.

ونظرا للغياب التام لأي معطيات حول النقل السري بمدينة فاس، وبما أن الملاحظات الميدانية تثبت حضور الظاهرة وانتشارها بالمجال الحضري، فإن التحقيق الميداني يمثل حجر الزاوية كمقاربة منهجية لهذا المقال. لقد تم في مرحلة أولى تحديد مسارات النقل السري بواسطة نظام تحديد المواقع العالمي (GPS) وذلك باعتماد ثلاثة طبقات خصصت كل واحدة منها لسيارات الأجرة الصغيرة والكبيرة وما يصطلح عليه "بالخطافة"². في مرحلة ثانية تم إنجاز استمارة موجهة لزيناء النقل السري وزعت على مختلف محطات النقل السري، وقد شملت عينة من حجم 200 زبونا لهذا النوع من النقل. وذلك لنتمكن من معرفة خصائصهم السوسيو-اقتصادية، وكيفية تنقلهم والدوافع الكامنة وراء اختيارهم لشبكة النقل السري. كما تم موازاة مع ذلك، إنجاز استمارة موجهة لمائة سائق سيارة الأجرة الصغيرة لمعرفة الأسباب التي تدفعهم للاشتغال بطريقة غير قانونية. بعد معرفة كل خطوط ومحطات النقل السري. تم إحصاء عدد التنقلات التي تتم انطلاقاً من مجموع محطات النقل السري، عبر إحصاء عدد الرحلات المنجزة حسب الاتجاهات، سواء من طرف سيارات الأجرة الصغيرة أو الكبيرة أو ما يسمى "بالخطافة"، وذلك في مدة زمنية تصل إلى 16 ساعة/يوم عادي لكل محطة على حدة. مما مكنا من معرفة حجم التنقلات التي تتم بواسطة النقل السري، وتوزيعها الجغرافي على مختلف المحطات بالمجال الحضري لمدينة فاس.

1 - النقل السري : تعريفه وأنواعه

نستعمل في هذا المقال النقل السري في مفهومه الواسع. إذ نقصد بالنقل السري نقل الأشخاص والبضائع بطريقة غير قانونية قد تشمل وسيلة نقل غير مرخص لها مثل السيارات الشخصية والدراجات ثلاثية العجلات...، أو وسيلة نقل قانونية، لكن تشتعل

²- تم إنجاز ذلك خلال شهر فبراير 2013.

بطريقة غير قانونية بالمشاركة (covoiturage) أو عبر اقتناص الزبناء (racolage) دون استخدام العداد ونقل عدد أكبر مما هو مسموح به عبر مسار غير مرخص له. يطلق أيضاً على النقل السري مصطلح النقل غير المهيكل. وذلك لكونه يندرج في القطاع الاقتصادي غير المنظم وغير الخاضع للرسوم المرتبطة بطبيعة النشاط المزاوّل. وقد يطلق عليه أيضاً مصطلح النقل غير القانوني (irrégulier transport)، نظراً لكونه يتم بدون ترخيص، أو بطريقة لا تحترم القوانين المنظمة لقطاع النقل.

تعرف مدينة فاس تواجد ثلاثة أنواع من النقل السري كما تمت الإشارة لذلك في مستهل هذا المقال:

- النقل السري بواسطة سيارات الأجرة الصغيرة: هو نقل يتم بوسائل قانونية وهي سيارات الأجرة الصغيرة، لكن يشغل بطريقة غير قانونية. فقد يحدث أن يقوم سائق سيارة الأجرة بنقل عدد أكبر مما هو مسموح به، أو قد لا يستخدم العداد، غير أن هذه الأمثلة تبقى معزولة ولا تمثل ظاهرة في حد ذاتها. إن ما يمثل ظاهرة جماعية هو استخدام سيارة الأجرة بالمشاركة بين ثلاثة أشخاص عبر مسارات معلومة متفق عليها ضمناً بين الزبناء وصاحب الخدمة، عبر أداء تسعيرة فردية محددة، يساوي أو يفوق مجموعها ثمن الرحلة في حال استخدام العداد.

تنتشر هذه الممارسة على مجموع تراب مدينة فاس، حيث تصطف سيارات الأجرة الصغيرة في محطات معلومة، ولا ينطلق السائق إلا بعد اكتمال عدد الركاب. كما أن مسار الرحلة محدد مسبقاً من طرف السائقين، ولا يمكن للزبون طلب تغيير مسار أو اتجاه الرحلة. تشكل مجموع المحطات والمسارات شبكة نقل شبيهة وموازية لشبكة النقل الحضري الجماعي.

- النقل السري بواسطة سيارات الأجرة الكبيرة: باستثناء الخط الرابط بين حي بنسودة ومحطة القطار، والذي يحظى بترخيص استثنائي، فإن مدينة فاس تعرف حضوراً قوياً لسيارات الأجرة الكبيرة، رغم أن القانون لا يسمح بذلك. تقوم سيارات الأجرة الكبيرة بنقل 6 أشخاص خلال رحلة محددة بين محطتين داخل المجال الحضري، وبذلك فهي تشغل بنفس الطريقة التي تشغل بها سيارات الأجرة الصغيرة بالمشاركة.

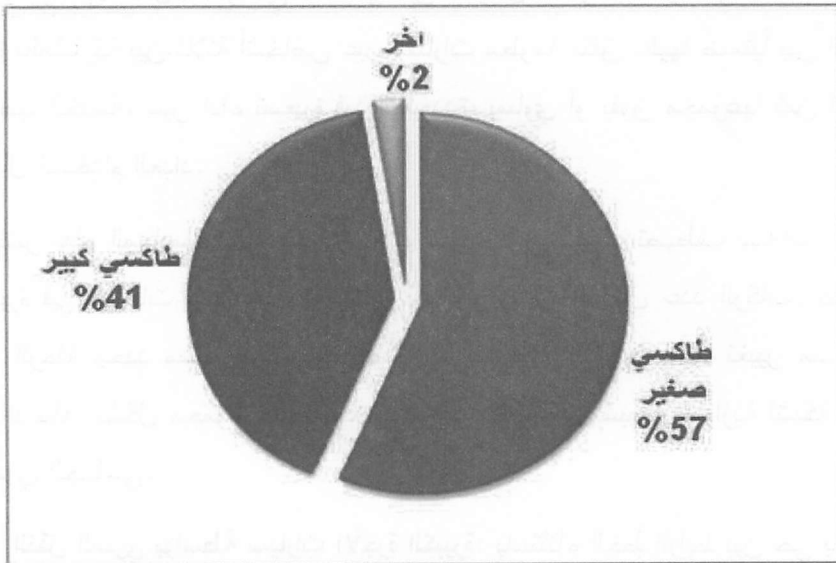
- "الخطافة": وهو نقل يتم بواسطة وسائل نقل غير مرخص لها، كالسيارات الشخصية، أو الدراجات ثلاثية العجلات، أو عربات نقل البضائع. إذ تقوم مجموعة من الأشخاص بنفس دور سيارات الأجرة، وذلك عبر نقل الأفراد على نفس المسارات التي تسلكها سيارات الأجرة بالمشاركة. وقد يتخذ البعض من هذه الممارسة حرفة يومية له، لدرجة أنهم يقومون باستخدام سيارات تشبه في نوعها ولونها سيارات الأجرة الصغيرة أو الكبيرة.

2 - أهمية وحجم النقل السري بمدينة فاس

2-1 - حجم الحركة بواسطة النقل السري

بالاعتماد على إحصاء عدد رحلات النقل السري المنطلقة من مختلف المحطات بمدينة فاس، من الساعة السادسة صباحاً إلى الساعة التاسعة مساءً، فإن عدد التنقلات التي يتم إنجازها تصل إلى 51000، موزعة على الشكل التالي:

شكل رقم 1: توزيع عدد مستخدمي النقل السري حسب النوع



المصدر: بحث ميداني، 2013

يتبين من خلال المبيان أهمية وحجم التنقلات التي تتم عبر النقل السري. يأتي في المقدمة التنقل بالمشاركة عبر سيارات الأجرة الصغيرة بحوالي 28900 شخص، ثم

20840 شخص تنقلوا بواسطة سيارات الأجرة الكبيرة، رغم أن عدد الرحلات المنجزة بواسطة سيارات الأجرة الصغيرة تضاعف مثلما الرحلات المنجزة بواسطة سيارات الأجرة الكبيرة، يظل هناك اختلاف في الحمولة بين الوسيّلتين، إذ يبلغ ثلاثة ركاب بالنسبة لسيارة الأجرة الصغيرة وستة بالنسبة للكبيرة.

أما بالنسبة لما يسمى ب"الخطافة"، فإن حمولة التنقلات التي يتم إنجازها بواسطتهم تبلغ 1260 شخصا يوميا، باستخدام سيارات لنقل البضائع من نوع هوندا Honda، أو سيارات شخصية من أنواع مختلفة، أبرزها، سيارات من نوع رونو كونغو Renault Kangoo، أو سيارات تشبه في لونها وشكلها سيارات الأجرة، سواء الصغيرة أو الكبيرة، ويصل معدل التنقلات عبر كل رحلة إلى ثمانية أشخاص. وعموماً، فإن هذا النوع من النقل ينتعش أكثر عند غياب وسائل النقل الأخرى، وقد يلجأ الأفراد إلى استخدام الدراجات ثلاثية العجلات في حال انعدام كل الوسائل الأخرى.

2-2- بنية شبكة النقل السري

تمثل خطوط النقل السري شبكة موازية لشبكة النقل الحضري الجماعي (شكل 2)، فهي تتكون من محطات ثابتة وخطوط ذات مسارات مرسومة بأثمنة محددة. كما يمكن وصف خطوطها بكونها مكمل لخطوط القطاع المهيكل، مما يدلّ على أن وجودها ناتج بالضرورة عن عجز النقل الحضري الجماعي عن تلبية احتياجات السكان من التنقل وكذلك عدم استطاعتها تغطية كل المجالات الحضرية وشبه الحضرية.

يظهر توزيع خطوط ومحطات شبكة النقل السري بمدينة فاس، انتعاش هذا النمط من النقل بالهوامش الحضرية ذات الكثافة السكانية والسكنية المرتفعة، وهي الأحياء التي تعيش وضعية هشاشة سوسيو-اقتصادية. وبذلك، فإن النقل السري مؤشر على الإقصاء والتهميش الذي تعرفه غالبية الهوامش الحضرية من جهة أولى، ورد فعل اجتماعي لمواجهة العزلة الناتجة عن البعد الجغرافي وضعف خدمات النقل العمومي المهيكل من جهة ثانية.

لذلك، فنحن نلاحظ غياب النقل السري في الأحياء الجنوبية والجنوبية الغربية، والواقعة

بين طريق صفرو وطريق عين الشقف. ويرجع ذلك أولاً إلى كون هذه الأحياء تعرف تركز الفئات ذات المستوى الاقتصادي المتوسط والمرتفع، مما يجعلها تتوفر أكثر من غيرها على وسائل النقل الخاصة أو أنها تنتقل بواسطة سيارات الأجرة الصغيرة. وثانياً، فإن هناك عدداً لا بأس به من خطوط النقل الحضري الجماعي التي تجوب كلا من طريق صفرو وطريق عين الشقف وتخدم الأحياء المجاورة لهما.

يتبين أيضاً من خلال الشكل 2 أن خطوط سيارات الأجرة الصغيرة بالمشاركة تختلف عن خطوط سيارات الأجرة الكبيرة من حيث توزيعها وطولها، فاشتغال سيارات الأجرة الصغيرة بالمشاركة يتركز في المناطق الشمالية والشرقية للمدينة، ويهدف إلى ربط أحيائها بمركز المدينة. كما أن مسارات سيارات الأجرة الكبيرة أكثر طولاً من مثيلتها الصغيرة. بحكم قدرتها على نقل عدد من الزبائن يضاعف قدرة سيارات الأجرة الصغيرة، مما يجعلها قادرة على تعويض كلفة استهلاكها من الوقود، مع توفير تنقل بثمن منخفض.

يبدو كما لو أن هناك توزيعاً منطقياً في تقديم خدمة النقل السري بالمجال الحضري الفاسي بين كل من سيارات الأجرة الصغيرة بالمشاركة وسيارات الأجرة الكبيرة، مشكلين معاً شبكة حقيقية للنقل الحضري. تغطي غالبية تراب المدينة. فهذه الشبكة تحقق الربط بين مختلف الوحدات الحضرية الكبرى (شكل 3)، فتعوض ضعف تغطية النقل الحضري الجماعي حيناً، وتنافس بطريقتة غير مشروعة حيناً آخر.

يعتبر النقل السري بمدينة فاس بمثابة ظاهرة جغرافية تتفاعل عدة عوامل في إنتاجها. فمنها ما يرتبط بالسياق الحضري العام، كضعف النقل الحضري المهيكل وغياب الرقابة، ومنها ما له علاقة بالفاعلين المباشرين المعنيين بالظاهرة وهم زبناء النقل السري من جهة أولى وأصحاب الخدمة من جهة ثانية.

3 - عوامل إنتاج النقل السري

3-1 - عجز النقل العمومي الجماعي

يعتبر ضعف خدمات النقل العمومي الجماعي السبب الرئيسي في ظهور النقل السري. تتجلى مظاهر هذا الضعف في عدم مواكبة شبكة النقل الحضري الجماعي للنمو السكاني والتوسع الحضري الذي تعرفه مدينة فاس. تتمثل أهم تجليات هذا الضعف في العناصر التالية:

- سوء توزيع خطوط النقل الحضري الجماعي.
 - ضعف أو غياب تغطية بعض الأحياء، خاصة تلك الواقعة بهوامش المدينة.
 - عدم كفاية عدد الحافلات مما يؤدي إلى ضعف ترددها.
 - طول مدة التنقل عبر النقل الحضري الجماعي: تنقلًا نحو المحطات. وانتظارًا لمرور الحافلات، وطول مدة الرحلات.
 - تدهور صورة خدمة النقل الحضري الجماعي في تمثيلات السكان.
 - غياب الإخبار بخصوص توقيت مرور الحافلات ومساراتها.
 - اهتراء الحالة الميكانيكية للعديد من الحافلات.
 - الازدحام وغياب الأمن.
 - سوء تعامل المراقبين.
- إن العلاقة بين النقل المهيكل والنقل السري هي علاقة سببية مباشرة، فحضور أو غياب أحدهما يؤثر على وجود الآخر، والأمثلة المركزة أسفله تؤكد ذلك:

جدول رقم 1: استغلال النقل السري لمسارات الخطوط العمومية المحذوفة

رقم الخط المحذوف	مسار الحافلة	مسار النقل السري
24	من محطة القطار إلى عوينة الحجاج	استغلال نفس مسار الحافلة
7	من ساحة الجباري إلى حي أكادير	من فلورانس إلى بن دباب
12	من باب الفتوح إلى بوجلود	من سيدي بوجيدة إلى بوجلود

أدى حذف الخطوط 7 و 12 و 24 إلى ظهور ثم الرفع من دينامية خطوط النقل السري في نفس المسارات المتبعة من طرف الحافلات، مما يبين أن خدمات النقل السري جاءت لتعوض غياب النقل المهيكل وتستجيب لحاجيات السكان. في مثال آخر، أدى تمديد الخط رقم 25، الذي كان يربط بين بنسودة ومحطة القطار، والذي أصبح يربط بين تجزئة المسيرة أقصى الجنوب الغربي وباب الفتوح أقصى شرق المدينة، إلى تراجع حركية النقل السري بين هاتين المحطتين، خاصة أن ثمن تذكرة الحافلة في هذه الحالة أقل بكثير من تكلفة النقل بواسطة سيارة الأجرة الكبيرة.

3-2- ارتفاع عدد سيارات الأجرة

تشكل سيارات الأجرة بنوعها غالبية وسائل النقل المستخدمة في النقل السري، إذ تخضع سيارات الأجرة الصغيرة لمنطق أصحاب المؤذونيات أو مكترها الذين يحددون مسار الرحلة وكذا التعرفة في غياب استعمال العداد. في حين لا يحق لسيارات الأجرة الكبيرة الاشتغال داخل المجال الحضري، الشيء الذي يدفعنا إلى التساؤل حول لوبيات الضغط المتحكم في كيفية اشتغال النقل السري عبر المحاور وعبر كلفة النقل.

يظهر تطور عدد سيارات الأجرة بالمقارنة مع عدد السكان بمدينة فاس، خلال الفترة الممتدة ما بين سنتي 1987 و 2012، أن عدد سيارات الأجرة الصغيرة تضاعف 7 مرات خلال 25 سنة، في حين لم يتضاعف عدد السكان إلا 1,7 مرة خلال نفس الفترة، أي أنه إذا كانت مدينة فاس تتوفر على سيارة أجرة صغيرة واحدة لكل 1608 نسمة سنة 1987،

فإنها أصبحت سنة 2012 تتوفر على سيارة أجرة صغيرة لكل 462 نسمة، الشيء الذي يبين التطور الكبير وغير المتناسب بين عدد السكان وعدد سيارات الأجرة.

جدول رقم 2: تطور عدد سيارات الأجرة بنوعيتها بين 1987 و2012

متوسط الزيادة السنوية	2012	2009	2004	1987	
%8.10	2400	2153	2100	342	عدد سيارات الأجرة الصغيرة*
%6.46	** 1340	840	-	280	عدد سيارات الأجرة الكبيرة

المصدر: *مونغرافية فاس بولمان 2010، **حوار مع أحد نقابيين سيارة الأجرة الكبيرة

أدت وثيرة ارتفاع عدد سيارات الأجرة الصغيرة (8.10% سنوياً) ما بين سنتي 1987 و2012 وكذا عجز غالبية السكان عن التنقل اليومي بالتسعيرة القانونية اعتماداً على العداد، إلى اضطرار أصحاب سيارات الأجرة الصغيرة إلى الاشتغال وفق طريقة "الركولاج"، أو نقل الزبناء بالمشاركة. مع مرور الزمن، تحولت هذه الممارسة إلى ظاهرة حضرية يومية بمدينة فاس، تمارس من طرف سيارات الأجرة الصغيرة والكبيرة على حد سواء. خصوصاً في ظل عجز النقل الحضري الجماعي عن تلبية حاجيات السكان إلى التنقل في ظروف آمنة، سريعة وملائمة زمكانياً ومادياً.

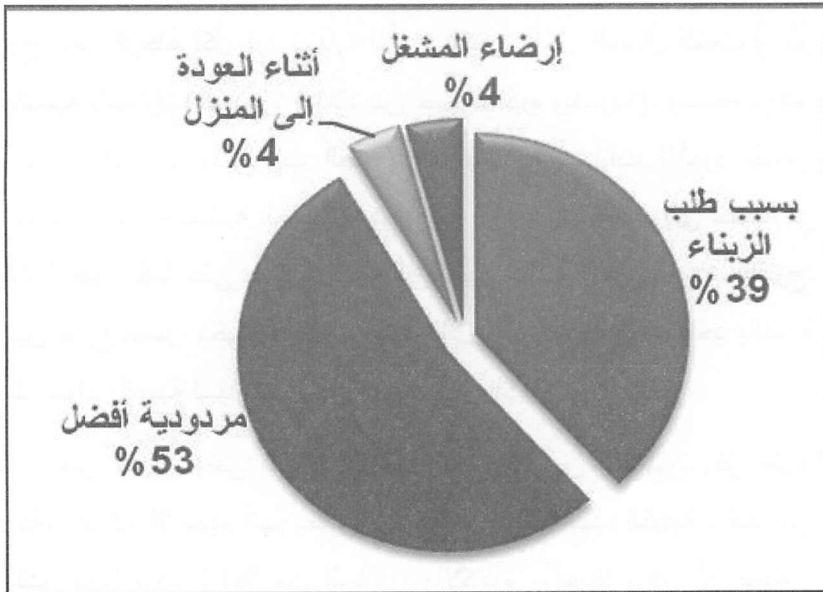
كما أن تضاعف عدد سيارات الأجرة الكبيرة المسجلة بمدينة فاس ما بين 1987 و2012 (6.46% سنوياً) وعدم تقدير حجم الطلب عليها للتنقل بين المدينة والجماعات القروية والحضرية المجاورة، أدى بأصحابها إلى الاشتغال داخل المجال الحضري، رغم عدم قانونية ذلك، مستجيبين في نفس الوقت لحاجتهم المهنية والمعيشية ولحاجيات السكان إلى نقل مباشر بثمن مناسب.

3-3- هامش ربح أكبر

يتراوح سعر الرحلة لكل فرد بسيارة الأجرة الكبيرة داخل المجال الحضري بين ثلاثة دراهم بالنسبة للمسارات القصيرة (مثلاً: بين حي المسيرة وبنسودة)، وسبعة دراهم بالنسبة لأطول مسار (بين بنسودة وباب الفتوح). أما بالنسبة لسيارات الأجرة الصغيرة، فإن السعر الفردي بالنسبة لغالبية المسارات هو أربعة دراهم، وقد يصل إلى خمسة في بعض المسارات الأطول كما على مستوى الخط الرابط بين ساحة المقاومة وباب الفتوح، والخط الرابط بين شارع مصر وحي واد فاس. أثناء الليل، تتم إضافة درهم واحد بالنسبة لغالبية الخطوط، سواء بالنسبة لسيارات الأجرة الصغيرة أو الكبيرة.

فيما يخص نسبة سائقي سيارات الأجرة الصغيرة الذين يشتغلون وفق طريقة النقل بالمشاركة، أكد 32% منهم أنهم يعملون بصفة شبه دائمة بهذه الكيفية، فيما نفى 53% منهم ذلك، بينما تردد 15% من السائقين بالإكتفاء بـ"أحياناً"، أي أن نسبة السائقين المشتغلين وفق طريقة النقل بالمشاركة قد تصل إلى 47%، مما يدل على أهمية وحضور هذه الممارسة داخل اقتصاد سيارات الأجرة الصغيرة. في سؤال موجه لسائقي سيارات الأجرة الصغيرة حول السبب الذي يجعلهم يشتغلون عبر نقل الزبائن بالمشاركة، نجد أن 53% من المستجوبين يعتبرون أن الحصول على دخل أكبر من الاشتغال بواسطة العداد هو السبب الرئيسي الذي يدفعهم إلى ذلك. بينما يرى 39% من السائقين أن السبب يكمن في الاستجابة لطلب الزبناء، والذين يرغبون في التنقل بثمن يناسبهم، فيما تتوزع النسبة المتبقية بين الرغبة في إرضاء المشغل (4%) والاشتغال بهذه الطريقة أثناء العودة إلى المنزل.

شكل رقم 4: أسباب النقل السري حسب سائقي سيارات الأجرة الصغيرة



المصدر: البحث الميداني، 2013

إذا اعتبرنا أن رغبة المشغل هي الحصول على مردودية أفضل، فإن العامل الاقتصادي يبقى السبب الرئيسي لاشتغال السائقين وفق ما يسمونه بـ"الراكولاج" (57%). وبالفعل، فإن ثمن الرحلة بالمشاركة أكبر من ثمنها باستخدام العداد. مثلاً: سعر الرحلة بين ساحة فلورنسا ومدار بن دباب باستخدام العداد هو تسعة دراهم، أما عبر المشاركة فتساوي 12 درهماً. كذلك الأمر بالنسبة لغالبية الخطوط الأخرى. بحيث توفر هامشاً ربحياً يشجع أصحاب سيارات الأجرة الصغيرة على الالتزام بالاشتغال عبر هذه الخطوط. وفق طريقة المشاركة بين الزبناء. وإذا كان 39% من السائقين يعتبرون أنهم يشتغلون وفق طريقة نقل الزبناء بالمشاركة نتيجة لطلب هؤلاء، فإن ذلك راجع إلى كون الخدمة التي يقدمها هذا النوع من النقل تستجيب لجزء من حاجياتهم. فمن جهة هناك ضعف تغطية شبكة النقل العمومي الجماعي، ومن جهة، فإن ملائمة خدمة النقل بطريقة سرية أفضل من خدمة النقل العمومي.

3-4- تقديم خدمة أفضل بالنسبة للزبناء

تدهورت صورة النقل العمومي الجماعي بشكل كبير، نظراً لسوء خدماته خلال مدة طويلة مما يعكس الارتباك الذي يسود تدبير المرفق العمومي إما بسبب سوء التدبير أو بهدف الضغط للمرور لنظام التدبير الخصوصي المفوض. لقد ارتبطت صورة هشاشة المرفق العمومي بمشاهد الازدحام والعنف والسرقة، بالإضافة إلى الانتظار الطويل بمحطات الحافلات غير المجهزة في وقت الذروة والحالة الميكانيكية المتدهورة وسوء تعامل المراقبين. في المقابل، فإن النقل السري، وبحكم قدرته على التكيف مع حاجيات السكان، استطاع أن يجد له مكاناً داخل منظومة النقل الحضرية.

في سؤال موجه لمستخدمي النقل السري حول أسباب لجوئهم لهذا النوع من النقل، نجد أن نسبة 45% تؤكد غياب النقل الحضري العمومي بالنسبة لتردداتهم لذا يلجئون لسيارات الأجرة بنوعيتها. إلا أن السبب الرئيسي المعبر عنه هو قصر مدة الانتظار، إذ يكفي أن يكتمل عدد الركاب حتى ينطلق السائق. توسع النسيج الحضري بفاس بشكل مطرد طرح إشكالية النقل والتجول إذ أن نسبة 40% إلى 45% تشتكي من طول مدة الرحلة وإن عبر سيارات الأجرة. لكن نسبة كبيرة صرحت بقصر مسافة الرحلة. في حين يشتكي مستعملوا النقل الحضري الجماعي من طول مدة انتظارهم بالمحطات، وذلك في غياب أي إشهار بتوقيت مرور الحافلات.

جدول رقم 3: أسباب استخدام السكان للنقل السري بواسطة سيارات الأجرة بنوعيتها

الأسباب		سيارة الأجرة الصغيرة		سيارة الأجرة الكبيرة	
		لا	نعم	لا	نعم
غياب النقل الحضري الجماعي		55%	45%	55%	45%
قصر مدة الانتظار		20%	80%	19%	81%
قصر مدة الرحلة		45%	55%	40%	60%

المصدر: البحث الميداني، 2013

إن حافلات النقل العمومي تقطع وقتاً أطول بكثير مقارنة مع سيارات النقل السري. لأنها تتوقف بعدة محطات. وتسير وفق مسارات أطول أخذاً بعين الاعتبار هندسة الشبكة الطرقية والأحياء التي ينبغي تغطيتها كما أن حجم الحافلات لا يساعدها كثيراً على السير بسهولة أثناء وقت الذروة. خاصة في ظل غياب مسارات خاصة بها. أما سائقوا سيارات النقل السري فينتقلون بسرعة أكبر من الحافلات وباقي السيارات الأخرى، إذ تتصف طريقة قيادتهم بالسرعة والقدرة على المناورة وعدم احترام قانون السير في الكثير من الأحيان، مما يمكنهم من ربح الكثير من الوقت. أسلوب ينم عن إمكانية إسناد هذا النوع من النقل من طرف السلطات التي تعنى بالنقل والجولان والتي ربما تتجنب اعتماد الزجر وسحب المأذونيات ورخص السياقة إما عبر استراتيجيات نفعية أو اضطراراً في غياب البديل.

وفي حال نقص أو غياب النقل الحضري الجماعي وسيارات الأجرة بنوعيتها، فإن السكان يضطرون إلى استخدام ما يسمى بالخطافة بهدف التنقل، إذ لا خيار لهم في ظل غياب وسائل النقل القانونية (نسبة تصل إلى 70%) سوى اللجوء إلى وسائل النقل غير المشروعة، رغم خطورتها، لكونها لا تتوفر على التأمين اللازم لعدد الركاب، أو أنها غير مخصصة لنقل الأشخاص، بل لنقل البضائع.

إن لجوء السكان إلى استخدام النقل السري مرده إلى كون خدمته أسرع (52% من المستجوبين) وأحسن من خدمة النقل الحضري الجماعي، فهو يوفر درجة أريحية أفضل ويمكن مستخدميه من ربح الوقت، ويجنب مستخدميه الازدحام والانتظار.

4 - انعكاسات النقل السري

الحديث عن انعكاسات النقل السري على الإنسان والمجال بمدينة فاس، هدفه فهم طريقة اشتغال منظومة النقل والعوامل المتحركة بها وكذلك انعكاساتها المجالية والاجتماعية. ليس موضوعنا هنا تحديد المسؤوليات بل تقييم نتائج الظاهرة على مستوى استعمال المجال الحضري كما وكيفا بهدف إمكانية بلورة توجيهات محددة وذات بعد مجالي تساهم في بناء سياسة عمومية حول النقل والتنقل بمدينة فاس.

4-1- النقل السري استجابة لمتطلب اجتماعي

النقل السري بمدينة فاس استجابة لمتطلبات اجتماعية ومجالية متعددة. إذ يعتبر حضور القطاع غير المهيكل في المجتمعات تعبيرا عن اختلال في التوازن المجالي ومؤشرا على الإقصاء الاجتماعي، خاصة في المدن، والنقل السري ليس استثناء عن هذا التعميم. إنه نتيجة مباشرة لعجز قطاع النقل المهيكل عن تلبية حاجيات السكان الحضريين في غياب إيجاد سبل مناسبة لحل معضلة النقل والجولان. رغم كون النقل الجماعي يعتبر عصب التخطيط الحضري إلا أنه يظل يتخبط في مشاكل جمة تجعله لا يرقى إلى مستوى تطلعات السكان، هذه المشاكل تفاعلت فيما بينها مكونة صورة سلبية عن خدمة النقل الحضري الجماعي. تتمثل هذه المشاكل في عدم مواكبة شبكة النقل الجماعي للنمو الحضري للمدينة وتراجع جودة خدماته.

التردد الاضطراري على وسائل النقل السري بأنواعه بمدينة فاس (تعليم، شغل، تسوق، ترفيه..) ليست مسألة خيارات بل مسألة تتعلق بعنصر من عناصر الإنتاج الخاضعة لمنطق العرض والطلب بغض النظر عن شرعية النقل هل هو مهيكل أم لا. فهي مسألة ملائمة وتكيف تدفع المهيكل في اتجاه إنتاج غير المهيكل كما في السوق العقارية مما يؤدي إلى ظهور ميكانيزم تكيف وتعاقد ضمني بين المستهلك ومالك الخدمة والمسؤول عن تدبيرها وتدبير المجال الحضري برمته.

في نفس السياق، فإن النقل السري، وبفعل حيويته وقدرته على التكيف في الزمان والمكان، يوفر مناصب شغل مباشرة وغير مباشرة داخل المدينة. لقد أدى ارتفاع رخص سيارات الأجرة، في مرحلة أولى، ودون تقدير للحاجيات، إلى التخفيض من مردودية العاملين في القطاع، غير أن قدرتهم على الانخراط مع الزبناء في إبداع آلية النقل بالمشاركة جنب الكثير منهم وضعية البطالة. لقد رفع من مداخيلهم ووفر مناصب عمل إضافية بطريقة قانونية أو غير قانونية مثل عدم التوفر على تلك الرخصة في حالة ما يسمى بـ"الخطافة".

وإذا كانت السلطات العمومية تغض الطرف عن الحضور القوي للنقل السري بمدينة فاس، فإن ذلك ناتج عن عدة أسباب، أولها عجز السلطات العمومية عن توفير نقل

قانوني منظم ولائق لفائدة السكان، ثانيها، مساهمته في النشاط الاقتصادي داخل المدينة، وثالثها، استفادة أطراف مرتبطة بالسلطات العمومية، بطريقة مباشرة أو غير مباشرة، من وضعية اللانظام التي يعرفها هذا القطاع.

لقد ساهم النقل السري في فك العزلة عن الهوامش الحضرية ذات الكثافة السكانية المرتفعة، كما شجع على تعمير أطراف المدينة، الشيء الذي يفسر حيويته بهذه المناطق التي تعاني من الهشاشة والإقصاء الاجتماعي. لقد مكن استعمال النقل السري شرائح واسعة من السكان الحضريين من التنقل بسهولة لقضاء أغراضهم، رغم تباعد المسافة بين محل إقامتهم وباقي الأنشطة الحضرية، وبذلك ساعد النقل السري على الرفع من سرعة التمدن، كما شجع على الاندماج الاجتماعي والحضري.

4-2- انعكاسات النقل السري على البيئة الحضرية

4-2-1- الرفع من شدة الازدحام

يعد الاختناق المروري أول مشكلة يعاني منها النقل الحضري بمدينة فاس، ولعل أهم العوامل التي تساهم في هذه المشكلة تتمثل في تركيز الأنشطة الإدارية والأعمال والخدمات في مركز المدينة. يمكن تفسير ذلك بعجز شبكة الطرق عن تلبية متطلبات حركة المرور. ثم الارتفاع المستمر لامتلاك وتداول السيارات الخاصة. وأيضاً تفشي ظاهرة سيارات النقل السري إضافة إلى قلة مواقف السيارات بمركز المدينة.

تعاني العديد من مدن العالم من مشكلة الاختناقات المرورية، لذلك يتم توجيه السكان نحو استخدام وسائل النقل الجماعي عبر إقامة مشاريع كبرى لنقل أكبر عدد ممكن من الأشخاص عبر وسائل نقل عالية الجودة (ميترó الأنفاق، طرامواي..). وكذلك الرفع من رسوم التوقف بمركز المدينة بالنسبة للسيارات الشخصية. إذا أخذنا على سبيل المثال، حافلة عادية، فإن طولها يعادل طول ثلاث سيارات، في حين أن قدرتها الاستيعابية (100 شخص) تعادل القدرة الاستيعابية لـ 84 سيارة شخصية³. أي ما يعادل صفّاً طوله 500 متر، أو ما يعادل 34 سيارة أجرة صغيرة تشغل وفق طريقة المشاركة، أي ما

³ - إذا اعتبرنا أن متوسط كل تنقل بواسطة السيارة هو 1,2 شخص.

يكافئ صفاً طوله 200 متر.

إن تشجيع استخدام النقل الجماعي هو الحل الوحيد أمام التجمعات السكانية الكبرى لتجاوز المشكلات الناجمة عن الاختناقات المرورية كضيق الوقت وارتفاع كلفة الوقود المستهلك والتلوث.

4-2-2- تشويه المشهد الحضري

ينعكس الطابع غير المهيكل على المشهد الحضري للمدن، كيفما كانت طبيعة النشاط السكاني. من أمثلة ذلك السكن غير القانوني وتجارة الرصيف والباعة المتجولون. الأمر نفسه ينطبق على النقل السري الذي لم يعد "سرياً"، إذ اكتسبت محطاته شرعية بحكم الممارسة الاجتماعية اليومية داخل مختلف أرجاء المدينة. لقد أصبحت هذه المحطات كما لو أنها محطات قانونية، رغم تواجدها أحياناً في مركز بعض المداخلات الطرقية، أو في محطات حافلات النقل العمومي الجماعي.

يمكن التمييز بين نوعين من محطات النقل السري: يتمثل النوع الأول في محطات شبيهة في موقعها وتنظيمها بالمحطات القانونية، بحيث تصطف سيارات الأجرة بانتظام، ويظل السائق داخل السيارة منتظراً اكتمال عدد الركاب للانطلاق، ولا حاجة للحديث مع السائق، فالثمن معلوم والوجهة محددة. مثلاً: محطة الفندق الكبير، ومحطة شارع مصر. أما النوع الثاني، فهي محطات تعرف نوعاً من الفوضى بسبب عدم انتظام السائقين وعدم احترامهم للطاير، إذ يرغب بعضهم في الانطلاق رغم أن دوره لم يحن بعد، الشيء الذي يجعلهم يقفون متفرقين على جوانب ملتقى طرق معين، مع المناداة بصوت مرتفع باسم الوجهة. وتخلق هذه الوضعية نوعاً من التشويه للمجال العام.. من أمثلة ذلك محطة ساحة فلورانس، حيث تحتل سيارات الأجرة جميع جوانب ملتقى طريقي للامير ومحمد الوكيل، ومحطة شارع الحسن الثاني، حيث يؤدي اصطافاف سيارات الأجرة بشكل عشوائي إلى إغلاق زنقة لخضر غيلان. وتبقى أكبر المحطات عشوائية هي محطة باب الفتوح التي تعرف صراعاً بين كل أنواع المتقلين والعربات، ثم محطة عوينات الحجاج حيث لم تعد حافلات النقل العمومي قادرة على الدخول إليها بفعل احتلالها من طرف سيارات الأجرة الصغيرة والكبيرة والباعة.

يبقى القاسم المشترك بين هذه المحطات تواجدها بجوار محطات النقل العمومي الجماعي، مما يدل على أن نشأتها جاءت نتيجة لضعف خدمات هذا الأخير، بل إن بعض سيارات النقل السري تقف بالضبط داخل محطات الحافلات، مما يجعلها اليوم منافساً قوياً لشبكة النقل الجماعي التي قررت بشأنها السلطات العمومية أن لا تقرر.

خاتمة:

يشكل النقل السري شبكة موازية للنقل الحضري المهيكل، إنه استجابة لحاجة اجتماعية وتغطية للعجز الحاصل في النقل العمومي، غير أنه يضيف مشاكل أخرى إلى واقع النقل الحضري بمدينة فاس، كالأزدحام والتلوث وتشويه المشهد الحضري. لذلك، لا بد من ضبط العلاقة بين مختلف الفاعلين داخل مجال النقل العمومي (النقل بالحافلات، سيارات الأجرة). وإخراجها من دائرة التنافس إلى فضاء التكامل. أو على الأقل، الإبقاء على التنافس في حدوده الشرعية والمقبولة. والتي تراعي دائماً مصلحة السكان الآتية والمستقبلية.

للقيام بذلك، ينبغي الخروج بالنقل بواسطة سيارات الأجرة من دائرة الربيع، وربط عدد رخص سيارات الأجرة بالحاجيات. وإعادة هيكلة وتنظيم قطاع النقل بواسطة سيارات الأجرة الصغيرة والكبيرة، وتحديث شبكة النقل الحضري الجماعي لتواكب النمو الديموغرافي والتوسع العمراني للمدينة، وأخيراً إعمال القانون وزجر المخالفين. ولا يمكن أن يتأتى ذلك إلا من خلال مخطط للنقل والجولان يأخذ بعين الاعتبار خصوصية المجال الجغرافي والطلب الاجتماعي عبر تقنين وفتح النقل العمومي للمقولة الخصوصية بمواصفات مضبوطة في إطار التدبير المفوض تفادياً للإنزلاقات النفعية وتوجها نحو حكمة حضرية منطقتها تنموي.

البيئيوغرافيا

- AUSF (2010), *Rapport Analyse Diagnostic du plan d'Aménagement de la ville de Fès*.
- Barmaki, E (2003), *Transport informel à Kenitra*, mémoire présenté pour l'obtention d'un Master spécialisé en management et service public, iscae/ESSEC, Casablanca.
- Ben Attou, M (2004), *Aménagement des transports collectifs dans le grand Agadir: de la triple crise de la structuration, du financement et de la gestion à l'adaptation modade*, Revue GéoMaghreb n°2, Fès, pp.11-24.
- Lahbaili, H (2005) : *Transports collectifs urbains à Fès : éléments d'analyses*, mémoire de troisième cycle, INAU, Rabat.
- Ministère de l'Intérieur, (1991), *Schéma Directeur de Fès, Rapport justificatif*.
- Ministère du plan (1989), *Enquête sur le transport urbain collectif à Fès*, Délégation Régionale du Centre Nord.
- Monographie de Fès-Boulemane, 2011.
- RATUF (2008), *La restructuration du réseau du Transport Urbain Collectif à Fès*, étude réalisée par le LAGEA, FLSH Sais Fès.
- Tachefine, Y (2009), *Les relations transport en commun-urbanisation et leur prise en compte pour une meilleure économie de l'aménagement public urbain : cas de l'agglomération de Fès*, thèse de doctorat en sciences économiques, Université Cadi Ayyad, Marrakech.