

2000

النقل الحضري الجماعي بأكادير الكبير، القطاع العمومي والقطاع الخاص في مواجهة النمو الحضري، نموذج الحافلات

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 [Geography Commons](#), and the [Urban Studies and Planning Commons](#)

Recommended Citation

Ben Attou, Mohamed (2000) "النقل الحضري الجماعي بأكادير الكبير، القطاع العمومي والقطاع الخاص في مواجهة النمو الحضري، نموذج الحافلات", *Dirassat*: Vol. 10 , Article 4.

Available at: <https://digitalcommons.aaru.edu.jo/dirassat/vol10/iss10/4>

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.

النقل الحضري الجماعي بأكاير الكبير القطاع العمومي والقطاع الخاص في مواجهة النمو الحضري : نموذج الحافلات

ذ. محمد بنعتو

كلية الآداب والعلوم الإنسانية، أكادير

ملخص

إن التوسع الحضري الناتج عن النمو الديمغرافي الهائل لأكاير الكبرى ومركزية الأنشطة الاقتصادية والاجتماعية بمدينة أكادير منذ 1975، نتج عنهما طلب متزايد كمي ونوعي على النقل الجماعي الحضري.

لكن نظرا لأشكال التوسع الحضري وثنائية المركز - الهامش الذي تعرفه أكادير الكبرى من الناحية الوظيفية من جهة، والوضعية المتأزمة التي تعيشها المقاولات العمومية من خلال الوكالة المستقلة للنقل الحضري بأكاير من جهة ثانية، دفعا تدريجيا بانفتاح النقل الجماعي على القطاع الخاص.

إلا أنه قد تبين من خلال دراسة تحركات مستقلي النقل الجماعي خاصة بالحافلات (عينة 200 فرد)، مدى هشاشة هذا القطاع على الرغم من كونه الدعامة الأساسية لتنظيم المجال والموجه الرئيسي لكل توسع حضري.

إن الثغرات القانونية التي تعترى تنظيم النقل الجماعي بأكاير الكبرى والمتمثلة في وجود نظامين مختلفين (نظام التعاقد مع الجماعات المحلية ونظام الترخيص «l'agrément»)

إضافة الى سوء التسيير والمفارقة الزمنية بين عملية التخطيط (بما فيها تخطيط أسيسة النقل) رغم قصر بعد نظرها على المدى البعيد ومراحل الانجاز، جعلوا من تخطيط النقل الجماعي رغم الحلول التقنية الآنية مسألة متجاوزة تعمق تدريجيا أزمة التواصل داخل المجال الحضري وتكرس أكثر من أي وقت مضى خاصية أكادير الكبرى، التجمع الحضري المتعدد النواة.

مقدمة

إن إعادة بناء أكادير بعد زلزال 29 فبراير 1960 تعتبر تحديا وطنيا ودوليا لا يمكن نكرانه. فعلاوة على أن إعادة البناء حددت مستقبل الهندسة المعمارية الحديثة بالمغرب (T. NADAU, 1992) فقد رسمت الخطى نحو الحداثة. فالحلول أتت مغربية بالدرجة الأولى وطبعت الذاتية المغربية الفردية المبعدة - المسنودة بالتضامن الجماعي - نموذج العمارة الجديد من خلال أكادير.

عدة وسائل قانونية أحدثت لفائدة التعمير⁽¹⁾، وساهمت في إعادة بناء المدينة خاصة في مرحلة 1960-1971 مع المندوبية السامية لإعادة بناء مدينة أكادير. لكن التداخل بين التصميم الحضري كما تصوره سنة 1961 كل من P. Mas و J. CHALLET في إطار سلم مصغر يعتبر المدينة كوحدة نموذجية مستقلة ويرتكز على التنطبق «Zoning» كأساس للتهيئة وبين التهيئة المحلية والجهوية التي تتعامل مع أكادير بنظرة مستقبلية في إطار سلم كبير يدرج المدينة في محيطها الجهوي ويرتكز على منطق تهيئة خطي «Lénaire» يوجه أكادير تدريجيا نحو المراكز الهامشية، أدى الى كثير من الانتقادات على مستوى تطبيقهما (J. DETHIER, 1970) خاصة وأن وثائق التعمير التي ستأتي فيما بعد⁽²⁾ سوف تتأثر كثيرا بهذين المنطقتين، مما سيؤدي الى بعض التضارب من أبرز نتائجه عدم احترام مقتضيات وثائق التعمير.

(1) أهم إجراء قانوني يتعلق بقانون نزع الملكية الذي هم أزيد من 400 هكتار بموجب ظهير 17 يناير 1961 المتعلق بإعادة بناء أكادير بعد الزلزال، وكذا المرسوم رقم 2-60-893 الصادر في 21 دجنبر 1960 والمتعلق بتدابير مقاومة الزلزال في ميدان البناء بأكادير.

(2) التصميم الإداري لأكادير 1978-1980.

مشاكل التخطيط والتهيئة هاته أثرت كثيرا على النقل الجماعي⁽³⁾ بأكادير الكبرى. من جهة المنطق الخطي جعل الشبكة الطرقية الناجمة تركيز على المحاور الأساسية الكبرى (شارع محمد الخامس) الخطية على حساب الشوارع والأزقة المتعامدة معها. مما جعل المحاور تخترق المدينة دون الالتقاء بها. من جهة ثانية التنطيق أدى الى عزل المجالات بعضها عن البعض، المجال السياحي المنفصل عن المدينة خير دليل.

وضعية الشبكة الطرقية هاته أثرت بدورها الى حد بعيد على النقل الجماعي بالحافلات ووضعيته أمام إشكاليات عديدة ترتبط تارة بالتهيئة وتارة أخرى بهشاشة الإطار القانوني إضافة الى مشاكل التسيير والتدبير.

هذا وإن التوسع الحضري الناتج عن النمو الديمغرافي الهائل لأكادير الكبرى ومركزية الأنشطة الاقتصادية والاجتماعية بمدينة أكادير منذ 1975، نتج عنهما طلب متزايد كمي ونوعي على النقل الجماعي الحضري.

لكن نظرا لأشكال التوسع الحضري وثنائية المركز - الهامش الذي تعرفه أكادير الكبرى من الناحية الوظيفية من جهة، والوضعية المتأزمة التي تعيشها المقاولات العمومية من خلال الوكالة المستقلة للنقل الحضري بأكادير من جهة ثانية، عمقا تدريجيا إشكالية النقل الحضري الجماعي التي تتخذ صبغة قانونية ومالية في الوقت ذاته صبغة تقنية وإدارية ووظيفية.

وقد تبين من خلال دراسة تحركات مستقلي النقل الجماعي خاصة بالحافلات (عينة 200 فرد)، مدى هشاشة هذا القطاع على الرغم من كونه الدعامة الأساسية لتنظيم المجال والموجه الرئيسي لكل توسع حضري.

إن الثغرات القانونية التي تعترى تنظيم النقل الجماعي بأكادير الكبرى والمتمثلة في وجود نظامين مختلفين (نظام التعاقد مع الجماعات المحلية ونظام الترخيص «l'agrément»

(3) النقل الجماعي الحضري بالحافلات مر منذ نشأته بالمغرب بمرحلتين : مرحلة أولى الى حدود الستينات كان النقل الجماعي امتيازًا تجاريًا يتولاه الخواص بموافقة من البلديات، ومرحلة ثانية خول هذا الامتياز مع تعديلات تهم الجانب الاجتماعي التي وكالات مستقلة : الدار البيضاء (1964)، الرباط (1965)، طنجة (1965)، مكناس (1968)، مراكش (1969)، فاس (1971)، أسفي (1977) وأكادير (1978).

إضافة الى سوء التسيير والمفارقة الزمنية بين عملية التخطيط (بما فيها تخطيط أسيسة النقل) رغم قصر بعد نظرها على المدى البعيد ومراحل الإنجاز، جعلوا من تخطيط النقل الجماعي رغم الحلول التقنية الآنية مسألة متجاوزة تعمق تدريجيا أزمة التواصل داخل المجال الحضري وتكرس أكثر من أي وقت مضى خاصية أكادير الكبرى، التجمع الحضري المتعدد النواة.

1. الإطار القانوني والإداري لوكالة النقل الحضري إطار يكتنفه الغموض

إن تمعنا في الشخصية القانونية والإدارية التي تتميز بها وكالات النقل الحضري بالمغرب عامة وبأكادير بصفة خاصة، والعلاقات التي تربطها بالمصالح الخارجية والإدارية الوصية مثل وزارات الداخلية والمالية والنقل، سنلاحظ أن مبدأ الاستقلالية⁽⁴⁾ الذي تتصف به هذه الوكالة يكتنفه كثير من الغموض. صحيح أن ميزانية الوكالات المستقلة هي منفصلة عن ميزانية الدولة لكن عندما تتدخل الوزارات الوصية عبر أجهزتها في تشكيل اللجنة التقنية وتعيين رئيسها وفي تعيين المراقب المالي وتحديد الأسعار علاوة على توقيف التوظيفات في إطار المناصب الرسمية بمختلف وكالات النقل الحضري، إضافة الى التحكم في حركة الرواتب الأساسية بالنسبة للمستخدمين الرسميين تبعا للقانون الأساسي للوظيفة العمومية، فالاستقلالية تصبح مشروطة.

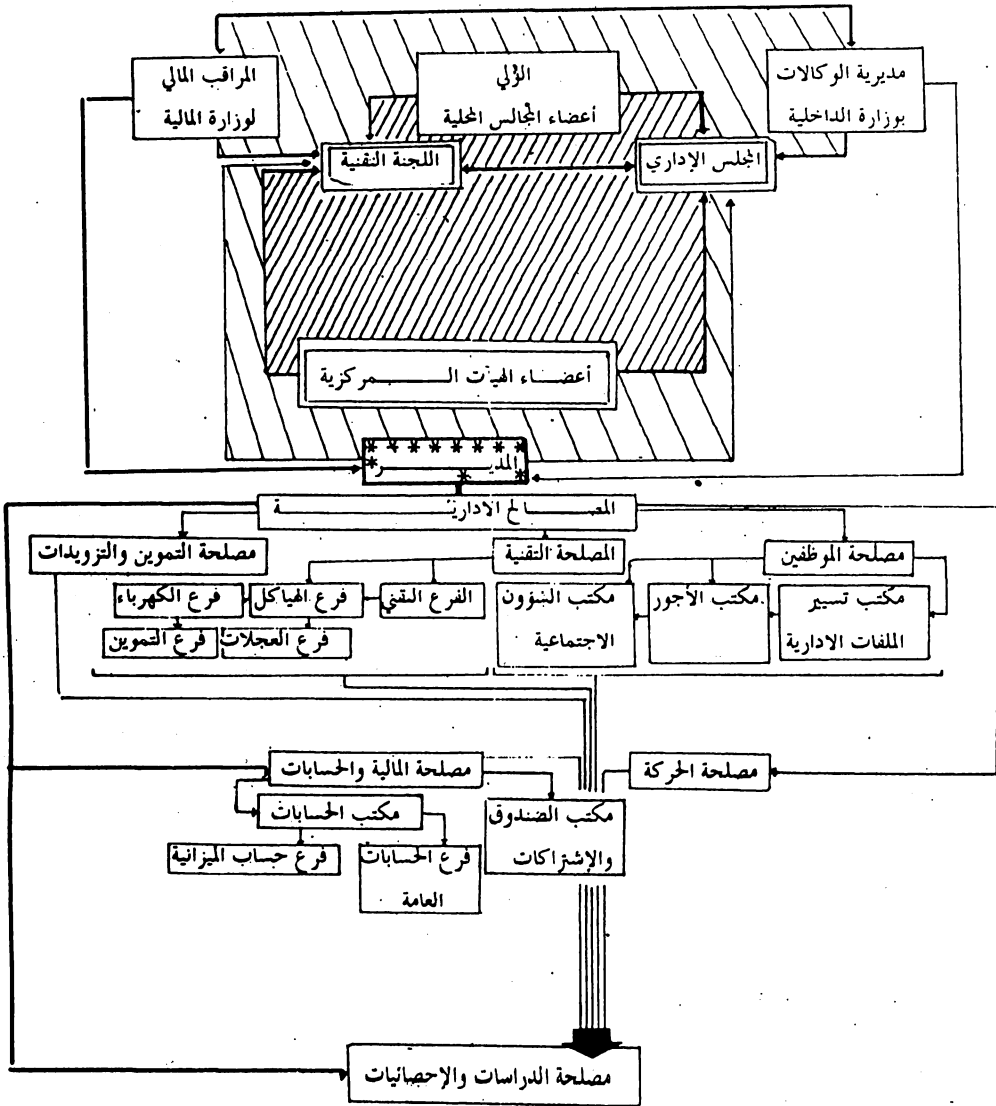
إن البنية والتراتب الإداريين للوكالة المستقلة للنقل الحضري (شكل 1) وكذا وظيفية مصالحها الإدارية (جدول 1) يسمحان بملاحظات أساسية : من جهة مدى التراتب الإداري المعقد الذي يميز نظام عمل الوكالة. هذا النظام الذي فقد كثيرا من محتواه في ظل الأزمة المالية التي تعيشها المقاولات العمومية مما سمح بالارتجالية في التسيير وبسلطة شبه مطلقة للإدارة المباشرة التي «تخترق» بشكل أو بآخر المجلس الإداري واللجنة التقنية باختصاصاتها، في حين دورها كما ينص عليه القانون الأساسي هو استشاري فقط فيما يتعلق بتنفيذ قرارات المجلس

(4) مبدأ الاستقلالية يعني التمتع بالشخصية المعنوية للوكالة منفصلة عن الهيآت والجماعات العامة المراقبة لها سواء على الصعيد الوطني أو المحلي. - وسند الاستقلالية القانوني هو المرسوم رقم 666 مكرر- 1978 القاضي بإنشائها كمؤسسة عمومية (الفصل 45 من دستور 1972). وبهذا تكون الوكالة تتمتع بالذاتية الإدارية والمالية والذاتية القانونية... وبالنسبة للذاتية المالية فالوكالة بخلاف الإدارة العمومية التي تندرج ميزانيتها ضمن ميزانية الدولة، فهي باعتبارها مؤسسة عمومية مشخصة، تتمتع باستقلال من الناحية المالية ويتجلى ذلك في كونها تتوفر على ميزانية خاصة بها مستقلة عن ميزانية الدولة وتمول من جميع المداخل اليومية التي تحققها الوكالة. لكن هذا الاستقلال هو ليس كلي باعتبار أن نشاطها يخضع للمراقبة المستمرة من طرف وزارة الداخلية التي تمارس وصايتها عليها كما هو الشأن بالنسبة لباقي وكالات النقل الحضري، إضافة لذلك هناك مراقبة من طرف المصالح المختصة بوزارة المالية.

الإداري (جدول 1). ومن جهة ثانية هذا المزج (من طرف الإدارة المباشرة) بين التخطيط ومناقشة الميزانية والتسيير التي هي من اختصاص المجلس الإداري وبين السلطة التنفيذية يمكن اعتباره بمثابة ثغرة قانونية إذ تنعدم تمثيلية المهنيين والمختصين في التخطيط على مستوى العالية أي في المجلس الإداري، في حين يكتفى بدورهم الاستشاري في السافلة أي عند تنفيذ قرارات المجلس الإداري مما ينقص هذا الأخير كثيرا من الفعالية. نفس الشيء نلاحظه بالنسبة لممثلي المستخدمين الذين يقتصر دورهم على الاستشارة فيما يتعلق بالعدل الإدارية والمرضية فقط وفي إعداد الملفات التأديبية (جدول 2) مما يخل كثيرا بالتوازن الاجتماعي داخل مديرية الوكالة.

الغموض يزيد أكثر عندما نحاول فهم ذاتية الوكالة في الملكية. إذ ينص القانون الأساسي على أن الوكالة تملك أشياء وأموالا خاصة بها. فعتها بمختلف أشكالها وبنياتها وجميع مرافقها تعد ملكا خاصا بها لا تتقاسمها معها أية جهة من الجهات، لكن في الوقت ذاته ينص القانون على أنها مؤسسة عمومية رأسمالها يعتبر ملكا لها وهو في ذات الوقت ملك للدولة لإبعاد الرأسمال الخاص عن إدارتها. عندما تصنف الوكالة ضمن المؤسسات العمومية التجارية باعتبارها تقوم ببيع خدمة للمواطنين فإنها تكرر الطابع التجاري مما يجعلها تقترب من المقولة الخاصة خاصة عندما تخلص ولو نسبيا بالمصلحة العامة التي تعني فقط توفير نقل حضري جيد بل عام أيضا لا تتم فيه حلول مشاكل خطوط تجارية على حساب خطوط أخرى عادة ما تكون ذات بعد اجتماعي.

هذه الثغرات القانونية التي يكتنفها الغموض لا تسمح بتسطير خط واضح بين الاستقلالية مثلا والوصاية، بين المقولة العمومية والمقولة الخاصة، بينما هو بعد تجاري وبين ما هو مصلحة عامة ذات خدمة اجتماعية. إذا ما أضيف هذا للإعاقات المالية تصبح إشكالية النقل الجماعي بالحافلات إشكالية تخطيط وتسيير بالدرجة الأولى أمام الضغط الديمغرافي الذي تعرفه أكادير الكبرى والمترتب عنه طلب كبير جدا يفوق بكثير العرض.



شكل 1: البنية والتراتيب الإداريين للوكالة المستقلة للنقل الحضري

جدول 1 : وظيفة المصالح الإدارية لوكالة النقل الحضري

الإطار	المصلحة	الفرع	العناصر المكونة	الوظيفة
المجلس الإداري	-	-	الوالي 4. أعضاء من المجلس البلدي 4. أعضاء من المجالس الأخرى المكوتة أكادير الكبرى ممثل عن وزارة الداخلية ممثل عن وزارة المالية ممثل عن وزارة النقل	التخطيط مناقشة الميزانية التسيير
لجنة التسيير أو التقنية	-	-	عضو من المجلس الإداري معين من الداخلية (رئيس) 2. أعضاء منتخبين من المجلس البلدي المهندس البلدي (مستشار) المراقب البلدي (مستشار) مدير الوكالة (مستشار)	تنفيذ قرارات المجلس الإداري
مديرية الوكالة	مصلحة الموظفين	مكتب تسيير الملفات الإدارية	المدير (معين بمرسوم من طرف الوزارة الوصية) ملحق إداري الكتابة ممثلين عن المستخدمين (دور استشاري فقط، الفصل 25 من القانون الأساسي) -	التسيير والتنسيق بين المصالح الإدارية والوزارات الوصية تفعيل القاتونية التوظيف - التبرقيات والإعفاءات تسيير عقود العرضيين المعطى الإدارية والمرضية إعداد الملفات التأديبية
		مكتب الأجور		صرف الأجور والمنح والعروضات إعداد بطاقات الأجور السنوية للمصالح الضريبة
		مكتب الشؤون الاجتماعية	2. ممثلين للمستخدمين منتخوبون واللجنة 1 السلم الإداري 2 ممثلين واللجنة 2 السلم الإداري 9-5) 3. ممثلين (اللجنة 3 السلم الإداري 1-4) - -	تتبع القروض الممنوحة من صندوق الشؤون الاجتماعية تنفيذ قرارات لجنة الشؤون الاجتماعية تتبع ملفات الانخراط في النظام الجماعي لمنح رواتب التقاعد ... تتبع ملفات الانخراط في هيئات اقتصادية
	مصلحة الحركة			تنظيم حركة الحافلات عبر شبكة وكالة إعداد الجداول الأسبوعية واليومية التنسيق مع مكتب المراقبة تسليم تقارير المراقبين التنسيق مع مكتب التزاعف والحوادث
	المصلحة التقنية	- الفرع التقني - فرع الهياكل والصيانة - فرع الكهرباء - فرع المحلات - فرع التموين		إصلاح وصيانة العتاد المراجعة الدورية للمحركات
	مصلحة التموين والتزويدات			تحديد العتاد والمستهلكات بعث الطلبات للمموين واختيار العرض إعداد دقاتر التحملات والصفقات إعداد وصلات الاستلام مراقبة مخزونات مخزن الوكالة
	مصلحة المالية والحسابات	-مكتب الصندوق والإشتراكات - مكتب الحسابات - فرع الحسابات العامة - فرع حساب الميزانية	- المراقب المالي - المعلن المحاسب	تسيير مخزون التذاكر تسليم المداخل المحصل عليها إعداد البطاقات السنوية المدرسية إعداد قاتورة المموين مراجعة الحساب الختامي وحساب الاستغلال والنتيجة تتبع المصاريف تصنيف المداخل حصر حالات الميزانية

تتمة-

استثمار المعطيات الإحصائية لكل المصالح إعداد دراسات وتسليم نسخ للمصالح الخارجية (الوزارة الوصية، الولاية، صندوق التجهيز الجماعي...) استثمار أوراق الطريق وترجمتها الى معطيات إحصائية (مداخليل الوكالة، عدد الركاب، المسافة...) تحديد ثمن تكلفة الحافلة	-	-	مصلحة الدراسات والإحصائيات	
---	---	---	----------------------------	--

II. الوضعية المالية للوكالة : اختناق وصعوبة في الحصول على القروض

إن التراجع الكبير الذي عرفه رقم معاملات الوكالة المستقلة للنقل الحضري بأكادير إضافة الى حالة التردّي ونسبة العطالة التي تصيب أسطولها لا يعزى أساسا للسياسة الاجتماعية التي تنهجها الوكالة من خلال المنخرطين الذين ينقلون «بكلفة رمزية». أيضا لا يعزى للخدمات المجانية التي تقدمها الوكالة في المناسبات الوطنية أو من خلال تدعيمها لبعض المنظمات الغير حكومية. لكن يرجع بالأساس الى غياب دينامية حقيقية للوكالة التي تعرف تراجعا ملحوظا بفعل مشاكل تتعلق بالتسيير والتدبير تجعلها مشلولة أمام الطلب المتزايد والهائل على النقل الحضري الجماعي. صحيح أن ما يقرب من 60% من المداخليل تصرف في تأدية الأجور (أكثر من 500 منصب)⁽⁵⁾. صحيح أيضا أن استقرار ثمن التعرفة لدواعي أمنية مفارق لتطورها السنوي الهزيل أمام تطور ثمن المحروقات وقطاع الغيار... لكن تسيير أسطول متقادم وتدعيمه بأسطول مستعمل مستورد من البلاد الباردة (الأراضي المنخفضة) ليشغل في مجال شبه جاف (أكادير)، إضافة الى اعتماد أكثر من تعرفه في خط واحد كلها عمليات معقدة على العموم أقل وضوحا وأكثر ارتجالية ومحدودة الفعالية أمام ضخامة الطلب الفعلي والطلب الإمكان.

(5) حجم الأجور بالنسبة للوكالة وإن كان مهما لا يستنزف مداخلها لما قد يتصور ذلك لأن الوضعية المادية لمستخدميها بما فيهم الأطر وضعية صعبة. فالرواتب الأساسية بالنسبة للمستخدمين الرسميين لا تتحرك إلا إذا قررت الدولة ذلك رسميا لكون الأرقام الاستدلالية المسطرة في القانون الأساسي هي نفسها المعمول بها في قطاع الوظيفة العمومية. كما أن التعويضات المخولة لهؤلاء تبقى جد هزيلة مقارنة بالظروف المعيشية الحالية. مما يؤثر سلبا على مردودية المستخدمين. علاوة على ذلك فقد تقرر توقيف التوظيفات في إطار المناصب الرسمية بمختلف وكالات النقل الحضري، مما أكثر من عدد المستخدمين العرضيين.

حسابات التسيير والقروض للوكالة المستقلة للنقل الحضري

بأكادير 1978-1995

جدول 2 : حساب التسيير بالآلاف درهم

السنوات	رقم المعاملات	معدل التطور	المصروفات	الحاصل
1979	6811	54,7%	5291	1520
1984	30255	11,2%	32174	-1919
1985	33501		33862	-361
1986	38989		38835	154
1987	40810		39207	1603
1988	44618		41768	2850
1989	46939	0,7%	44424	2515
1990	50252		47808	2444
1993	46250		46197	53

المصدر : إحصائيات وم ن ح بأكادير

جدول 3 : القروض الممنوحة للوكالة ما بين 1978 و 1986 (بالآلاف درهم)

السنوات	مبلغ القرض	مدة التغطية
1978	3750	7 سنوات
1982	1915	8 سنوات
1986	5000	8 سنوات
المجموع	10655	

المصدر : صندوق التجهيز الجماعي

جدول 4 : عجز التسيير في ميزانية الوكالة المستقلة للنقل الحضري بأكادير

(1990-1995)

السنوات	العجز بالدرهم
1990	1328583
1991	1044854
1992	988995
1993	988995
1994	988995
1995	988995
المجموع	6329417

المصدر : حسابات الوكالة

إن تفحص الوضعية المالية للوكالة (جدول 2-3-4) يبين مدى الاختناق المالي للوكالة ويبين كذلك الصعوبات التي تعرفها في الحصول على القروض اللازمة من صندوق التجهيز الجماعي. فلقد تراجع رقم معاملاتها بنسبة ملحوظة : ففي السنوات الأولى التي تلت ظهور الوكالة استطاعت أن تحقق رقم معاملات مهم جدا تبلغ نسبة تطوره السنوي المتوسط الى 54,7% في ظرف 6 سنوات (1978-1983). لكن سرعان ما تراجع هذا التطور منذ ظهور الخواص الى 11,2% ما بين 1984 و1988 ليصل أدنى مستوى (0,7%) ما بين 1989 و1993. هناك عدة سيناريوهات لتفسير هذه الوضعية المتأزمة. من جهة المنخرطون يؤثرون سلبا على مداخيل الوكالة بحيث ينقلون بضمن رمزي (0,40 درهم) في حين كلفة النقل تقدر بـ 1,54 درهم، إذا ما علمنا أن حركية السكان خلال السنة الواحدة تقدر بـ 8,7 مليون حركة فهذا يعني خسارة ما مقداره 9,9 مليون درهم في السنة، أي ما يفوق ثمن 5 حافلات أخرى.

أول ما يمكن أن يتبادر الى أذهاننا هو أن هذه الوضعية الصعبة هي نتيجة منافسة حادة بين القطاع العمومي المتمثل في الوكالة وما بين القطاع الخاص. لكن في الواقع هذه المنافسة وإن كانت ضعيفة لا تؤثر الى هذا الحد من جهة لأن شركة حافلات أكادير الكبرى وشركة أطلس أكادير تربط فقط أكادير بالمراكز المحيطة بها ولا تملك خطوطا داخل مدينة أكادير. من جهة ثانية حتى وإن كان الخواص يوفر النقل داخل أكادير فالطلب الفعلي والإمكانية على النقل الجماعي يفوق بكثير ما توفره المقاولتين من أسيسة نقل.

عندما نتمحص القروض الممنوحة من طرف صندوق التجهيز الجماعي لوكالة النقل الحضري بأكادير ما بين 1978 و1986 (جدول 2) نلاحظ على أنها لم تتعدى على مدى تسع سنوات 10,6 مليون درهم الأكثر من هذا أن هذه القروض جمدت الى حدود 1995 في حين الأسطول يتقادم والطلب يتزايد على النقل الجماعي. هذه المفارقة كانت لها نتائج سلبية على ميزانية الوكالة التي أصبحت عاجزة حتى 1995 بما يقدر بـ 632 مليون درهم.

وضعية الأزمة هاته التي أفرزها بتر وظيفي «Disfonctionnement» في منظومة النقل الجماعي بأكادير بين ما هو إطار إداري ومالي وبين ما هو إطار قانوني وذاتية في الملكية. هذا البتر الوظيفي ساهم بدوره في إفرازات سلبية ترتبط بتسيير أسطول متقادم مترتب عنه تجاوزات مالية ومصاريف خيالية لا تركز على سند سليم. وقد تتخذ التجاوزات أحيانا شكلا تنظيميا يتمثل في اعتماد عدة تسعيرات في الخط الواحد.

III. إشكالية النقل الجماعي بالحافلات بأكادير إشكالية تخطيط وتسيير

إن التوسع الحضري الناتج عن النمو الديمغرافي الهائل لأكادير الكبرى (550200 نسمة سنة 1994) ومركزية الأنشطة الاقتصادية والاجتماعية بمدينة أكادير منذ 1975، نتج عنها طلب متزايد كمي ونوعي على النقل الحضري الجماعي.

لكن نظرا لأشكال التوسع الحضري الناتجة عن إعادة بناء أكادير بعد زلزال 1960 والتي تتسم بنوع من الارتجالية وقصر النظر المستقبلي، إضافة الى كون التدبير والتسيير الحضريين تتشاطرهما مؤسسات ذات استراتيجيات مختلفة (المؤسسة الجهوية للبناء، البلديات، مندوبية السكنى والتعمير، المندوبية السامية، شركة إعداد خليج أكادير، العمالات...) نادرا ما يحكمها التنسيق في عمليات البناء أو التخطيط، مما أفرز إطارا حضريا متعدد النواة ذا مورفولوجية غير متناسقة ويصعب اختراقها في حين وحداتها تعرف نموا متزايدا سريعا ومطردا في آن واحد. أيضا، أن ثنائية المركز - الهامش الذي تعرفه أكادير الكبرى من الناحية الوظيفية من جهة والوضعية المتأزمة التي تعيشها المقاولات العمومية من خلال الوكالة المستقلة للنقل الحضري بأكادير من جهة ثانية، دفعا تدريجيا بانفتاح النقل الجماعي على القطاع الخاص.

إلا أنه قد تبين من خلال دراسة تحركات مستقلي النقل الجماعي خاصة بالحافلات مدى هشاشة هذا القطاع على الرغم من كونه الدعامية الأساسية لتنظيم المجال والموجه الرئيسي لكل توسع حضري.

1. شبكة النقل الجماعي الحضري بأكادير شبكة موروثية

الى جانب الثغرات القانونية والإعاقات التنظيمية، يبقى المشكل الرئيسي الذي يحد من فعالية الوكالة المستقلة للنقل الحضري بأكادير هو كونها تشتغل بشبكة موروثية عن نهاية السبعينات لا تتلاءم وتوسع مجال أكادير الكبرى الراهن.

فالشبكة الحالية هي نسبيا نتيجة الدراسة حول إعادة هيكلة النقل الجماعي بأكادير الكبرى التي قام بها مكتب الدراسات بباريس (SERETE) بإيعاز من وزارة الأشغال العمومية والمواصلات في الفترة ما بين 1976 و1980⁽⁶⁾.

SERETE 1978 : «Etude de restructuration du réseau de transports collectifs du grand Agadir (6)»

جدول 5 : ساكنة أكادير الكبرى ما بين 1978 و1994 حسب الأحياء

مديرية الإحصاء			مكتب الدراسات SERETE		
الإحصاء العام للسكان والسكنى (1994)			تقديرات مكتب UARIF (1978)		
عدد الأسر	عدد السكان	الوحدات	عدد الأسر	عدد السكان	الوحدات
1197	4766	المدينة الجديدة	796	3983	1. مركز المدينة
479	2204	حي السويس	604	265	2. حي الإقامة
1263	6088	تاليرجت	1377	781	3. تاليرجت
171	824	المجال المزدوج	115	505	4. المجال المزدوج
153	6653	الحي الصناعي	5683	34931	5. 6. الحي الصناعي ش / ج
1656	8394	الحي الحسني			
1332	6641	امسرنات			
304	1594	تلضي			
2223	11083	حي ولي العهد	4640	14092	8. 7. حي ولي العهد والتمديد هـ س
2540	11083	إيرك-بواركان	153	8157	9. إيرك بواركان
2771	13284	حي الأصدقاء-الموظفون	1550	8216	10. حي الأصدقاء - الموظفين
374	1384	المجال السياحي	16351	80351	أكادير (1978)
952	4250	حي الشرف			
150	555	الشرف التمديد			
358	1571	تدارت			
288	1367	النهضة			
205	876	أنوار			
381	2020	الفرحة			
96	462	التجاح			
4196	22266	الخيام			
848	3961	بوتشكات			
412	2086	أيفولكي			
264	1293	واد لحوار			
929	4762	مولاي رشيد			
141	710	أومولود			
800	4208	دوار رجافال			
176	836	زراكددي			
488	2437	القدس			
2687	11646	الداخلية			
197	7947	المسيرة			
345	1450	السلام			
283	1048	دوار الزبالة			
8254	30291	انزا لمدينة	2263	13935	11. انزا المدينة
8254	39289	بن سركاو	181	9360	12. بن سركاو
14340	72479	الدشيرة الجهادية	521	28971	13. الدشيرة
79911	92534	انزكان	286	14368	14. انزكان
-	12556	الجرف	1004	5834	15. الجرف
-	50986	تراست	1728	8480	16. تراست
4976	26796	تيكويين	966	5683	17. تيكويين
16446	82825	أيت ملول	2064	11207	18. أيت ملول
110440	550200	المجموع	31884	178288	أكادير الكبرى (1978)

المصدر : تقديرات SERETE، 1978 وإحصاء السكن والسكان 1994

نتائج هذه الدراسة اعتمدت مرحليا في مجال النقل الجماعي عامة، لكنها وإن كانت نسبيا إيجابية لساكنة لا تتعدى 1 78000 ساكنة بالنسبة لأكادير الكبرى، وقد ارتكز التصميم على معدل نشاط لا يزيد عن 25% وساكنة متمدرسة في حدود 30%. حسب إحصاء سنة 1994، ساكنة أكادير الكبرى تنيف عن 550.000 نسمة ومعدل النشاط يفوق 41% مقابل ساكنة متمدرسة بمعدل 89%. المفارقة الأساسية أنه على صعيد مدينة أكادير وحدها ما يقرب من 70 ألف نسمة غير معنية بالشبكة الموروثة. بتعبير آخر ما يقرب من 45% من ساكنة أكادير، أي الأحياء الجديدة التي ظهرت بعد 1980 - مرحلة بداية انفجار المجال الحضري لأكادير مع الجيل الثاني والثالث الذي لم يتأثر بزلزال 1960 وحتى الجيل الأول خاصة المهاجرون الى الخارج الذين استطاعوا أن يتخلصوا من بيسيكولوجية الزلزال - وحتى الأحياء السابقة لسنة 1980 والتي عرفت استقطاب المهاجرين بعد 1980 بفعل المركزية الاقتصادية لأكادير، غير معنية مباشرة بشبكة النقل الجماعي بالحافلات، اللهم ارتجال بعد الخطوط في السنوات الأخيرة.

إن مشكل ملائمة العرض للطلب أو بتعبير أصح الاشتغال بشبكة موروثة لا تغطي المجال الأكاديمي الحالي يحد من فعالية الوكالة ويؤثر سلبا على مداخيلها ورقم معاملاتها رغم الطلب الهائل على خدماتها من طرف جمهور عريض من ذوي الدخل المحدود من يد عاملة صناعية، سياحية⁽⁷⁾ وتجارية... علاوة على شرائح لا بأس بها من الموظفين ومن يقصد الترفيه في عطلة نهاية الأسبوع.

أظف الى ذلك كون الشبكة الموروثة هي شبكة مركزية ذات خطوط إشعاعية بسيطة مركزة حول ساحة السلام بأكادير وساحة المسيرة بانزكان وذلك منذ أواسط السبعينات. اللهم خطين قطريين يربطان الضاحية القريبة بالميناء ومستشفى الحسن الثاني عبر الطريق الرئيسية رقم 40 والطريق الرئيسية رقم 32.

== مكتب الدراسات «SERETE»، لإعادة هيكلة النقل الجماعي تأثرت كثيرا بمقتضيات التصميم الإداري الذي راهن على التطور السريع الممكن الذي ستعرفه بعض المجالات الحضرية (الأحياء الجنوبية - الشرقية وقدم الجبل بأكادير، تاسيلا 100.000 نسمة سنة 2002 حسب تقديرات التصميم الإداري)، آيت ملول، انزا، فونتي). اعتمادا على تطور ساكنة أكادير الكبرى ومناصب الشغل الممكنة أتت اقتراحات المكتب «SERETE» لتعزيز النقل الجماعي على محور الطريق الرئيسية رقم 40 انتضاما من تكوين، والتركيز على الطريق الرئيسية رقم 32 كمحور جد متداول وأساسي بالنسبة للنقل الجماعي. اعتماد منطق التهيئة الخطي هذا ساهم في تناسي مجال أكادير بواركان والمجال المركزي (انظر التصميم الإداري، ص. 82).

(7) للتذكير اليد العاملة السياحية تقدر بحوالي 7 آلاف عامل.

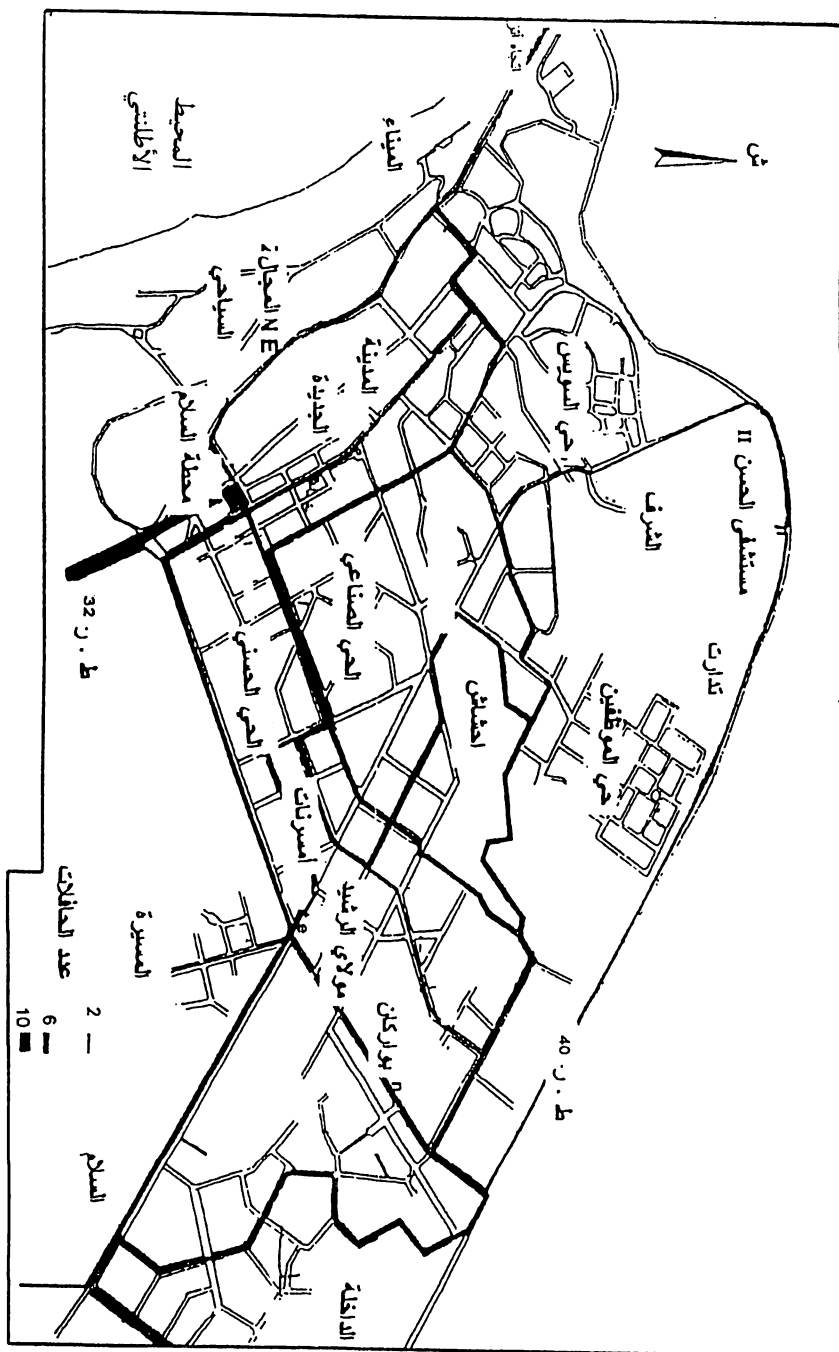
جدول 6 : شبكة حافلات وكالة النقل الحضري لأكادير (1997)

الخطوط الحضرية				
الخطوط	المنتهيات	العبور	المنتهيات	طول الخطوط بالكلم
1	ساحة السلام (أكادير)	وسط المدينة	انزا	09
2	ساحة السلام	الحي الصناعي -	مستشفى الحسن الثاني	09
3	ساحة السلام	تالبورجت	مستشفى الحسن الثاني	08
4	ساحة السلام	بواركان	الداخلية الجامعة	07
5	ساحة المسيرة انزكان	القدس	ساحة السلام	11
6	ساحة المسيرة	لشالي	ساحة السلام	10
7	ساحة السلام	الدشيرة	تاراست	10
9	ساحة المسيرة		تكيوين	07
10	ساحة المسيرة	أيت ملول	دوار لمزار	10
15	حي الداخلية (الجامعة)	أيت ملول	العمالة	08
17	إبراك	إبراك - الأصدقاء	الميناء الجديد	10
18	ساحة المسيرة	وسط المدينة	دوار الشهداء	06
20	أيت ملول	أيت ملول	الميناء الجديد	22
21	ساحة السلام	بن سركاو	أيت ملول	17
23	ساحة المسيرة	الداخلية - تيكوين	قصبة الطاهر	07
24	أزرو	-	الميناء	23
25	ساحة السلام	-	الداخلية	07
27	ساحة السلام	المسيرة	بن سركاو	06
		-		

الخطوط الشبه حضرية				
الخطوط	المنتهيات	العبور	المنتهيات	طول الخطوط بالكلم
8	ساحة المسيرة	-	القلعة	12
12	ساحة السلام	شارع محمد الخامس	تغازوت	21
13	ساحة السلام	وسط المدينة	ايمي ميكي	18
13 مكرر	ساحة السلام	-	اسر سيف	18
14	ساحة السلام	شارع محمد الخامس	تامري	55
23	المجموع			311 كلم

المصدر : إحصائيات الوكالة المستقلة للنقل الحضري بأكادير ، مصلحة الحركة ، وضعية 1997

شكل 2 : شبكة النقل الحضري بالحافلات بأكادير، وضعية 1996



2. أسطول وكالة النقل الحضري بأكادير : أسطول متقادم وعرض محتشم

رغم الجهود المبذولة حاليا من طرف الجماعات المحلية في إطار الشراكة الدولية والتعاون لمعرفة خصوصيات حركية السكان الأكاديميين (عربة الشمس 1995 ، استطلاع الرأي 1998) من أجل تصميم عام للنقل الجماعي بالحافلات بأكادير الكبرى ، فالوضعية تظل متأزمة .

فالطلب الفعلي الحالي على النقل الجماعي بحافلات الوكالة مهم جدا ، لكن الأسطول المعروض لا يتعدى 65 حافلة مشغلة بالنسبة لما يزيد عن 550 ألف ساكنة أي بمعدل حافلة لكل 8000 نسمة . هذا الرقم يبقى بعيدا عن المعدل الوطني (حافلة لكل 5000 شخص) وأكثر بعدا عن المعدل العالمي (حافلة لكل 2000 شخص) .

إذا ما أضفنا عدد الحافلات المشغلة التابعة للخواص فإننا نصل الى عدد حافلات إجمالي يصل الى 125 حافلة . بمعنى أننا نقرب من المعدل الوطني بما يقارب من 4 400 نسمة لكل حافلة .

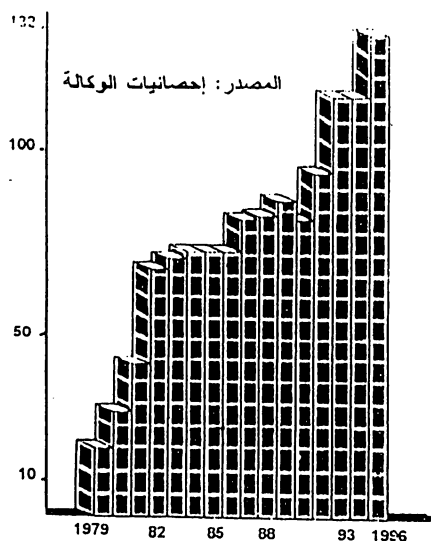
يتبين من خلال هذه الإحصائيات أن الوكالة المستقلة للنقل الحضري الجماعي بأكادير لا يمكنها في وضعيتها الحالية أن تجيب على الطلب المتوسط . هذا الأخير لا يمكن الاستجابة له إلا بأسطول يصل الى 200 وحدة مشغلة . قياسا على الوثيرة الاعتيادية التي « جددت » بها الوكالة أسطولها الى حدود منتصف 1998 ، لا يمكن بلوغ هذا الهدف إلا سنة 2010 اللهم إذا تم تدعيم الوكالة بصورة مهمة ومركزة .

جدول 7 : تطور أسطول الوكالة المستقلة للنقل الحضري بأكادير (1996-1998)

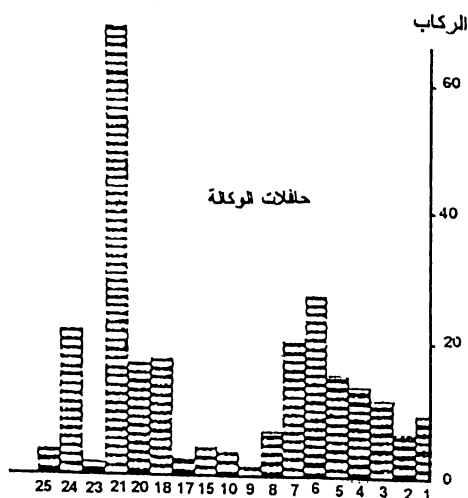
السنوات	عدد الحافلات	عدد الخطوط	طول الشبكة (بالكلم)	عدد العاملين	عدد الزبناء
1978	12	4	34	83	153
1979	18	9	75	193	10852
1980	28	14	245	264	17802
1981	41	16	285	350	22047
1982	68	24	355	432	25209
1983	71	25	449	460	27725
1984	73	23	394	471	26856
1985	73	19	319	472	25291
1986	73	20	371	477	26724
1987	82	19	223	508	28612
1988	83	16	201	509	27860
1996	132	25	216	745	30127

المصدر : إحصائيات الوكالة

شكل 3 : تطور أسطول الوكالة المستقلة للنقل الحضري (1979-1996)



شكل 4 : توزيع مستقلي حافلات الوكالة المستقلة للنقل الحضري حسب الخطوط



قراءة الجدول 7 تمكن من عدة ملاحظات . فعلى مدى 18 سنة منذ ظهور الوكالة تطور الأسطول بوثيرة 15,1% في السنة مقابل طلب متوسط للزبناء يناهز 34,1% في حين ظل معدل الزيادة السنوي للخطوط وكذا طول الشبكة في حدود 10% . المفارقة الصارخة بين العرض والطلب جعل هذا الأخير يتسم « بالاحتمية »⁽⁸⁾ ويعرف منذ 1984 تذبذبا بين 27 و 30 ألف زبون .

مما يزيد حدة ويعمق أكثر مفارقة العرض للطلب هو عدم توازن الخطوط (شكل 4) . فنظرا للشكل الخطي الذي تتطور أكادير الكبرى على منواله ، ونظرا للضغط الكبير الذي تعرفه بعض الخطوط التجارية الرابطة بين مجالات السكن ومجالات العمل (الخط 21 الرابط بين أكادير وآيت ملول عبر الداخلة وتكويين ، الخط 6 الرابط بين أكادير وانزكان عبر الدشيرة ، و تراست ...) ونظرا أيضا لنسيج الشبكة الموروثة تلجأ الوكالة المستقلة لضمان المردودية لتدعيم خطوط على حساب خطوط أخرى لا تخلوا من أهمية بالنسبة للسكان ويتعلق الأمر مثلا بالخطوط المدرسية والخطين 2 و 3 الرابطين بين أكادير ومستشفى الحسن الثاني .

IV. قطاع النقل العمومي بالحافلات بأكادير قطاع مريح رغم الإعاقات القانونية - التنظيمية والتقنية

إن المركزية الوظيفية التي تتمتع بها مدينة أكادير تجعلها قطبا للتراقصات اليومية والأسبوعية سواء داخل محيطها الحضري أو بينها وبين المراكز التي تسبح في فلكها (شكل 5) .

من الأكيد أن عدم مراجعة شبكة النقل الخطية الحالية لتستجيب للطلب الإمكان (9) أو حتى الفعلي يؤثر سلبا على المردودية المثلى للوكالة . لكن رغم نقصها فالشبكة الحالية يمكن اعتبارها وسيلة مربحة لقطاع النقل العمومي بالحافلات .

(8) نقصد بالطلب الحتمي ، العدد الإجمالي السنوي الأقصى لمستعملي حافلات الوكالة المستقلة الذي يسمح به أسطولها في ظروف تتسم بالاكتضاض .

(9) الطلب الإمكان : الحركة X سكان السنة x 3,65x النسبة المئوية من السوق التي تعود للنقل الجماعي في نفس السنة .

إن التحري الميداني حول حركية السكان المستقلين لحافلات الوكالة سنة 1996 (عينة 200 شخص) مكنت من تحديد خصائص مستعملي حافلات النقل العمومي وكذا مميزات التردد اليومي والأسبوعي ودوافع التنقل.

1. أكثر من 50% من مستعملي حافلات الوكالة من النشيطين

الدراسة التي قام بها مكتب «SERETE» سنة 1978 حول الحركية المتوسطة «La mobilité moyenne» (10) للسكان الأكاديريين وأسبابها، خلصت الى كون التمدرس يعتبر أهم باعث للحركية (1,34 حركة في اليوم لكل شخص) سواء تعلق الأمر بمدينة أكادير، مراكش أو الرباط.

جدول 8 : الحركية المتوسطة الفردية اليومية لسكان بعض العواصم الجهوية

المغربية حسب دواعي التنقل

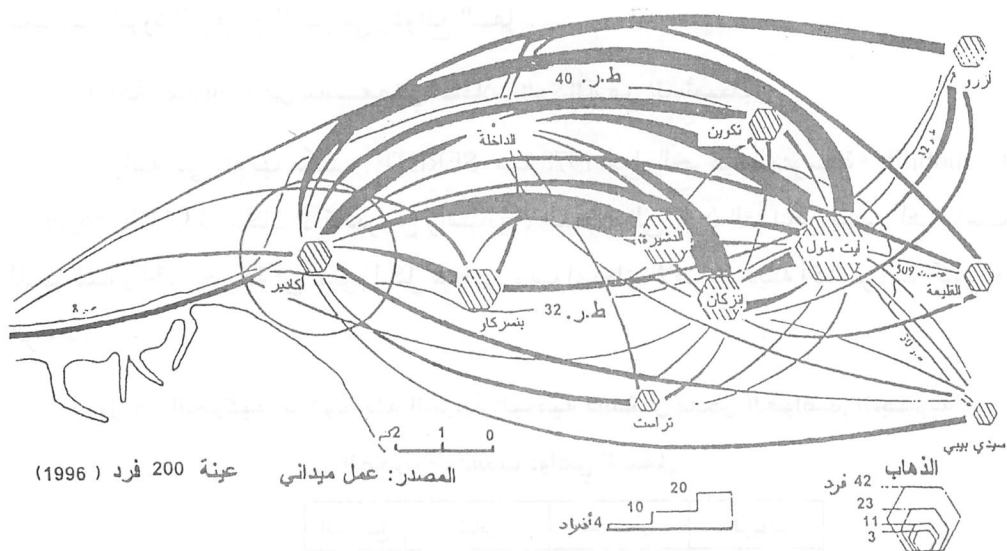
الدوافع	أكادير	مراكش	الرباط
الدراسة	1.34	1.23	1.05
العمل	0.88	0.62	0,77
الصناعة	0.07	0,17	0,10
آخر	0.52	0.79	0,45
المجموع	2.81	2.81	2,37

المصدر : مكتب الدراسات «SERETE» 1980-1978

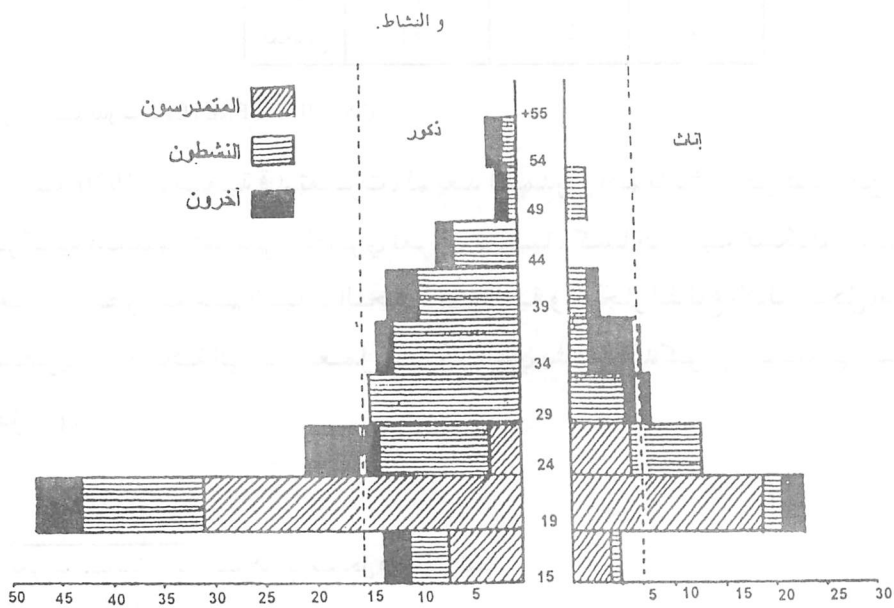
سنة 1996 الوضعية قد تغيرت، لم يعد التمدرس أهم باعث للحركية. من جهة اللامركزية التعليم الأساسي والثانوي تعززت نسبيا، كما أن نسبة السكان النشيطين ارتفعت⁽¹¹⁾، نظرا لتدعيم البنيات التحتية الإنتاجية وانفجار القطاع الثالث بكل أشكاله ومستوياته. إضافة الى سن العمل المبكر الذي يشمل الذكور والإناث على السواء (شكل 6).

(10) الحركية المتوسطة : عدد التنقلات اليومية لكل فرد خلال السنة.

(11) انظر المقال أسفله، ص. 69.



شكل 6 : حركية سكان أكادير الكبرى المستقلين لحافلات الوكالة حسب فئة الأعمار



المصدر: عمل ميداني عينة 200 فرد (1996)

جدول 9 : حركية سكان أكادير الكبرى المستعملين لحافلات الوكالة حسب دوافع التنقل

السكان				النشطون المشتغلون			المتدربون			آخرون	
قطاعات الأنشطة				المستويات			المستويات			الأنواع	
	I	II	III	الجامعي	الثانوي	المعاهد	ربات البيوت	الميامون	المعطلون		
الأعداد	2	8	91	56	15	2	8	10	8		
النسبة	1%	4%	45,5%	28%	7,5%	1%	4%	5%	4%		
المجموع	101			73			26				
النسبة العامة	50,5%			36,5%			13%				

المصدر : التحري الميداني أكتوبر 1996 (عينة 200 شخص)

ما يمكن أن يفهم من خلال الجدولين 8 و 9 أن الوضعية الصعبة بالنسبة لمالية الوكالة هي مرحلة 1978 منتصف الثمانينات . نظرا للحيز الهام الذي كان يتطلبه النقل المدرسي بكلفة رمزية إضافة الى أن هذه المرحلة هي مرحلة توفير الأسطول الممكن لساكنة تتطور بوثيرة سريعة . أما بعد منتصف الثمانينات فالوضعية على العكس مما يصرح به تبدو مريحة نسبيا لمالية الوكالة باعتبار الطلب العريض للسكان النشطين من جهة ونظرا لتجميد الأسطول في حدود 73-93 حافلة مشغلة منذ 1984 الى سنة 1996⁽¹²⁾ . مما يعني قلة تكاليف الصيانة المطلوبة وهزالة ميزانية تجديد الأسطول .

2. حافلات النقل العمومي بأكادير وسيلة عمل وترفيه

دراسة التردد اليومي والأسبوعي «fréquence» لمستقلي حافلات الوكالة المستقلة لا تخلو من أهمية سواء تعلق الأمر بتخطيط النقل الجماعي لدواعي تخص المقاولات العمومية أو لتحسين عملية المرور بالنسبة للجماعات المحلية قصد تخفيف الضغط على بعض المحاور الأساسية التي تعرف نوعا من التشبع والاختناق .

بالنسبة لحالة أكادير الكبرى (المدينة القطب والضاحية المتعددة الوظائف) (13) دراسة التردد اليومي والأسبوعي وتحديد مواقيت التردد المرتفع تكتسي أهمية بالغة .

(12) تجدر الإشارة الى كون نسبة عطالة الحافلات سنة 1996 بلغت 30% .

(13) حول هذه النقطة انظر محمد بنعمر 1996 «المدن الصغرى بسوس بين اللامركزية والتمددين المنبثق» ، ضمن أعمال ندوة أكادير «التنمية القروية بسوس» ، 15-16 مارس ، 18 صفحة (بالفرنسية) ، قيد الطبع .

جدول 10 التردد الأسبوعي لساكنة أكادير المستعملة للحافلات العمومية

الأيام	الاثنين	الثلاثاء	الأربعاء	الخميس	الجمعة	السبت	الأحد
العدد	25	40	15	19	17	62	81
النسبة المئوية	9,6	15,5	5,8	7,3	6,6	23,9	31,3
النسبة العامة	44%				55,2%		

المصدر : عمل ميداني، أكتوبر 1996 (عينة 200 شخص + أفراد عائلتهم المستعملة للحافلات)

جدول 11 : التردد اليومي الفردي لساكنة أكادير المستعملة للحافلات العمومية

الحركة الفردية في اليوم					
الفترة 6 صباحا - 6 مساء			9-7 مساء		
عدد الترددات	1	2	4	1	2
العدد	18	107	77	18	2
النسبة %	8,1	48,2	34,7	8,1	0,9
العدد الإجمالي	202		20		
النسبة العامة	91%		9%		

المصدر : عمل ميداني، أكتوبر 1996 (عينة 200 شخص + أفراد عائلتهم المصرح بهم)

جدول 12 : مواقيت التردد العالي لساكنة أكادير المستعملة للحافلات

ساعات التردد المرتفع	9-7 صباحا	2-12 زوالا	8-6 زوالا
العدد	95	50	114
النسبة	36,6%	19,3	44,4

المصدر : عمل ميداني، أكتوبر 1996 (عينة 200 شخص + أفراد عائلتهم)

نتيجة التقصي الميداني تمكن من معرفة بعض خصائص تنقل الأكاديميين وتعطي فكرة ملموسة عن المستوى المادي والاجتماعي لمستقلي الحافلات العمومية .

هذه الأخيرة تعتبر وسيلة عمل أساسية باعتبار 55,5% تستعمل الحافلات العمومية من أجل العمل (جدول 9) . فئة مهمة من الموظفين تتردد 4 مرات في اليوم إضافة للمتمدرسين ، بينما القسط الأوفر من نشطين القطاع الثاني والثالث يترددون مرتين على الحافلات العمومية في الصباح والمساء (جدول 11) . مع الإشارة أن أقصى التردد العالي تسجل ابتداء من السادسة

مساء. أيضا الحافلات العمومية بالنسبة لحالة أكادير الكبرى تعتبر وسيلة الترفيه الممكنة بالنسبة لفئة اجتماعية عريضة دخلها محدود. فما يقرب من 55,2% من العينة المستجوبة تتردد على الحافلات في عطلة نهاية الأسبوع (جدول 10).

نستنتج من كل هذه المعطيات أن قطاع النقل العمومي بالحافلات من خلال نموذج أكادير هو قطاع مربح لما عليه من طلب متزايد يستوعب بكثير تكاليف «الصيانة المطبقة» وهزالة ميزانية تجديد الأسطول. إذا ما أضيف إلى هذا اعتماد أكثر من تسعة في الخط الواحد وضعف المنافسة الحقيقية للقطاع الخاص بنوعيه الحافلات وسيارات الأجرة الكبيرة فالوضعية تظهر مريحة أكثر.

3. ضعف المنافسة الحقيقية للقطاع الخاص

بالنسبة لحالة أكادير يمكن القول أن منافسة القطاع الخاص سواء تعلق الأمر بحافلات أكادير الكبرى، أطلس أكادير أو سيارات الأجرة الكبيرة، هي قليلة الحدة لعدة أسباب.

بالنسبة لشركتي أطلس - أكادير وحافلات أكادير الكبرى المسألة تكاد لا تطرح أولا لأن شبكة هذه الشركات لا تتقاطع الواحدة مع الأخرى ولا تتداخل مع شبكة الوكالة المستقلة اللهم في بعض الخطوط الطويلة التي لا تصل الوكالة إلى مداها (الخطي 12 و 14 لشركة أطلس - أكادير اللذان يربطان أكادير بتاغزوت وتامري).

جدول 13 شبكة حافلات أكادير - الكبرى الخاصة (1996)

لخطوط	تاريخ بدء الاستغلال	الاتجاه	طول الخط	عدد الحافلات
8	1991	انزكان - القليعة	12	9
11	1991	انزكان - تمسية	12	12
13	1991	انزكان - بيوكري	22	4
14	1991	انزكات - أيت عميرة	22	4
15	1996	انزكان - تكاض	15	2
20	1996	انزكان - أولاد داحو	15	2
22	1992	انزكان - مطار المسيرة	25	3
7	المجموع		123 كلم	36

المصدر: إحصائيات شركة حافلات أكادير - الكبرى، وضعية 1996

جدول 14 شبكة حافلات أطلس - أكادير الخاصة (1996)

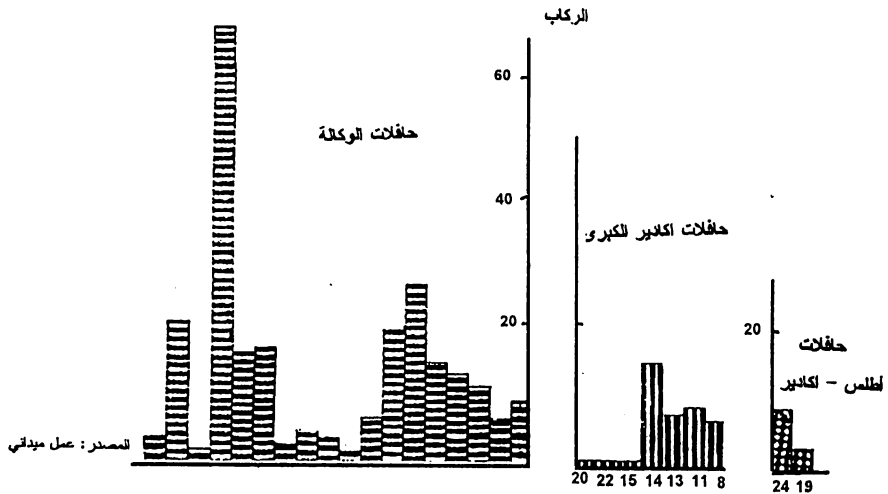
الخطوط	تاريخ بدء الاستغلال	الاتجاه	طول الخط	عدد الحافلات
12	1992	أكادير - تاغزوت	25	4
14	1992	أكادير - تامري	55	3
19 (د)	1992	انزكان - الداركة	12	5
19 (ط)	1992	انزكان - تامعيت	12	1
19 (د)	1992	انزكان - تاكدريت	12	1
19 (أ)	1992	انزكان - امسكروود	30	1
24	1992	أكادير - أيت ملول	17	9
7	المجموع		163 كلم	24

المصدر : إحصائيات شركة حافلات أطلس - أكادير ، وضعية 1996

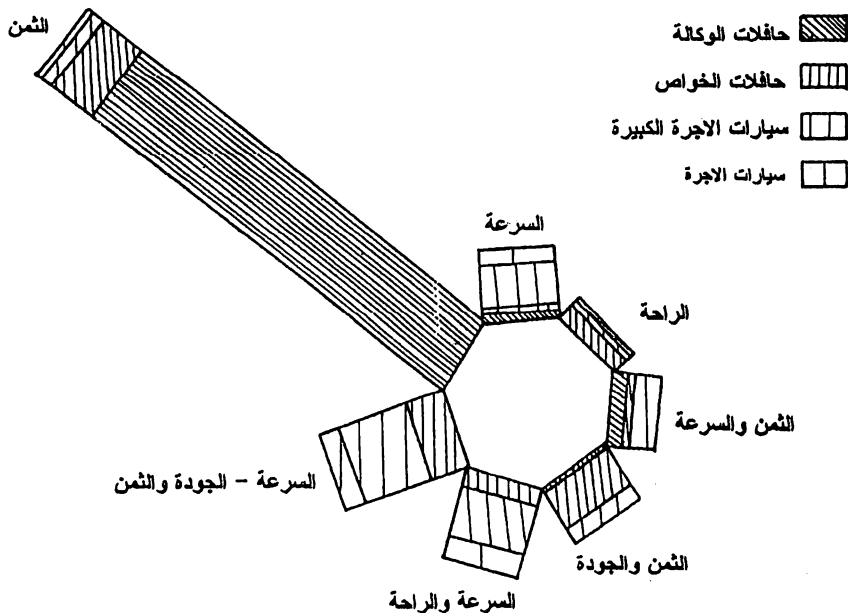
كما يبين الجدولان 13 و 14 فالترخيص الذي يسمح للخواص بالاستغلال هو جد «مقنن» تتحكم فيه الوكالة المستقلة عن طريق أجهزتها خاصة المجلس الإداري بطريقة مباشرة أو غير مباشرة في تحديد تسعرة النقل الخاص وحصر عدد خطوط الاستغلال في 7 خطوط لكل شركة بحيث تربط شركة حافلات أكادير الكبرى انزكان بالضاحية الجنوبية والجنوبية الشرقية وتربط شركة أطلس أكادير كل من انزكان وأكادير بالضاحية الشمالية والشمالية الشرقية . في حين تسمح بالتدخل في شبكتها شريطة أن يبلغ خط الخواص المتداخل أبعد مدى (الخطين 12 و 14) . وأحيانا تتخلى على بعض الخطوط لفائدة الخواص لدواعي التكلفة (الخط 8 الرابط بين انزكان والقليلة) .

بالنسبة لسيارات الأجرة الكبيرة فالمنافسة لا تخص إلا بعض المحاور التجارية الرئيسية المشبعة التي تخصص لها الوكالة أكبر عدد من الحافلات لدرجة الاكتضاض والعرقلة والتلوث الأقصى (الخطوط 7, 6, 21) . مع ذلك الكثير من السكان يستعملون الحافلات العمومية لثمنها المنخفض نسبيا مقارنة مع أثمانه الخواص (شكل 8) وأحيانا كونها الوسيلة الوحيدة المتاحة لهم تبعا لوضعيتهم المادية ، وغالبا ما يتحقق ذلك على حساب وقتهم وراحتهم وأحيانا سلامتهم .

شكل 7 : توزيع مستقل حافلات الوكالة وحافلات الخواص حسب الخطوط (1996)



شكل 8 : التردد على النقل الجماعي بأكادير - الكبرى حسب دوافع الاختيار



المصدر: عمل ميداني عينة 200 فرد (1996)

الخلاصة

إن قطاع النقل الجماعي بالحافلات هو خدمة وليست تجارة، له أبعاد اجتماعية وأمنية قبل أن تكون اقتصادية. لذى يجب تدعيمه من طرف الجماعات المحلية عوض التفكير في تفويته للخواص خاصة إذا ما علمنا أنه منذ سنة 1986 عرفت القروض الممنوحة من طرف صندوق التجهيز الجماعي لدعم القطاع العمومي نوعاً من التذبذب والغموض إن لم نقل الجمود، مما ساهم أكثر في تأزم الوضعية المالية للوكالة لتصبح هيكلية وأخرى ظرفية تتعلق بالتسيير والتدبير. لكن السؤال الذي يطرح نفسه بالحاح هو هل خصوصية قطاع النقل الجماعي حل ملائم لوضعية أكادير، المدينة الجامعية التي تأوي آلاف الطلبة خاصة إذا علمنا أنه من خلال تجربة الخواص بالدار البيضاء النقل المدرسي والجامعي لا محل له من الإعراب في دفتر تحملات الخواص؟

هذا الأخير لا يحترم لأسباب تجارية وأخرى تتعلق بنظام الترخيص نفسه والعلاقة التي تربطه بالإدارة الوصية إن على مستوى التعرف وإن على مستوى الضرائب. وكذا اللبس الذي يكتنف تجديد الرخص بعد عشر سنوات الاستغلال الممنوحة.

النتيجة أنه من خلال نموذج قطاع النقل الجماعي بأكادير الكبرى، تتضح معالم قطاع هامشي يقتصر على ربط مدينتي أكادير وانزكان بالضاحية الشمالية والجنوبية دون التمكن من تغطية المجال الحضري لأي من المدينتين. كما هو الشأن بالنسبة لأسطول الوكالة فحافلات أطلس أكادير وأكادير الكبرى على نسبة كبيرة من الترددي لا يليق بمدينة سياحية من حجم أكادير.

جملة يمكن القول إن الطلب المتوسط الآتي على النقل الحضري الجماعي بواسطة الحافلات لا يمكن الاستجابة له إلا بتكامل بين القطاع العمومي والقطاع الخاص. بحيث يحتفظ الأول بخطوطه الرئيسية التي استثمارها عبر عدة سنوات واستطاع من خلالها أن ينشر ثقافة استعمال النقل الجماعي على أن يدعم من طرف الجماعات المحلية كخدمة اجتماعية. في حين يسمح للخواص بدخول مدينة أكادير وإنشاء خطوط نصف دائرية جديدة تربط الأحياء المنفصلة عرضياً فيما بينها وبين المجالات الإدارية من جهة والشريط السياحي من جهة ثانية.

على أساس أن يعتمد الخواص أسطولا جديدا من الحافلات الصغيرة «Mini-bus» تراعى فيها الجودة والشروط البيئية الضرورية والمقاعد الجلوس . في مقابل ذلك تمدد مدة الرخص الممنوحة وتضبط التسعرة في مستوى العرض المقدم .

لقد أثبتت الدراسات الميدانية أن هناك طلب عريض على النقل الجماعي الكيفي من طرف فئة اجتماعية لا بأس بها من ذوي الدخل المتوسط التي لا يمكنها إقالة سيارات الأجرة الصغيرة بصفة مستمرة ، كما أن العرض الحالي للنقل الجماعي بالحافلات لا يلائمها لا من حيث الجودة ولا من حيث المدة الزمنية التي تسغرقها الحافلات عبر خطوط إشعاعية طويلة . علاوة على ذلك فالسياح الأجانب لم يعودوا يطلبون فقط البحر كمنتوج سياحي بل يحدون الاختلاط بالمجتمع والتعرف على طبائعه وصيرورة حياته اليومية . مما يعزز أكثر الطلب النوعي على النقل الحضري الجماعي .

Résumé :

Alors que dans les pays en développement, la croissance urbaine est un phénomène remarquable influant l'économie et la société urbaines, le Maroc comme les pays du Maghreb d'ailleurs dérive, en matière du transport collectif urbain, vers la «déréglementation» de ce secteur.

Les formes de croissance urbaines caractérisant les métropoles nationales marocaines et les capitales régionales (Casablanca, Rabat, Agadir, Marrakech, Kénitra, Tanger...) accusent de la dualité centre-périphérie. D'où la prolifération des réseaux radiaux et radiaux-centriques du transport urbain collectif. Ces réseaux ne sont plus compatibles avec les nouvelles structures urbaines résultant d'un marché foncier extrêmement spéculatif et d'une planification urbaine dépassée dans le temps et dans la pratique.

Le désengagement de l'Etat-providence du Maroc dans le cadre de la politique d'ajustement structurel délègue beaucoup de pouvoir au secteur privé. Ce dernier, profitant de la déréglementation par voie de fait, souvent par provocation, essaye d'accaparer le marché des transports collectifs au

détriment de l'entreprise publique peu dynamique et surtout déficitaire. Les cas les plus significatifs sont ceux de Tanger (1987) et de Marrakech (1998) totalement privatisés.

Or, dans une agglomération comme le grand-Agadir, en plein essor économique et surtout fort polarisatrice de classes sociales en majorité à revenu limité, le transport urbain collectif, plus qu'une activité économique, est un service social fort conséquent nécessitant davantage d'attention de la part des pouvoirs publics.

Références Bibliographiques

AGDAL (S) : «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.

BEL HARETH (T.), 1989 : «Structures et genèse des réseaux de transport collectif des grandes villes tunisiennes», R.G.M.V. 13 n° 1, p. 2-23.

BEN ATTOU (M.), 1997 : «Les ressortissants marocains à l'étranger et l'immobilier : dynamisme ou investissement défensif ?, le cas d'Agadir» in «La ville d'Agadir, reconstruction et politique urbaine», publication du G.E.R.S. et de la Faculté des Lettres d'Agadir, 217 p. Cf., p. 60-79.

DAR AL OUMRAN, 1992 «Restructuration des transports publics à Fès», Rapport 2, propositions.

DETHIER (J.), 1970 : «Soixante ans d'urbanisme au Maroc, l'évolution des idées, des doctrines et des stratégies d'intervention de 1910 à 1970», publication de l'Université de Princeton. Programme of Eastern Studies, Avril, 1970, p. 22-31.

INRETS, 1993 : «Secteur privé et secteur public : résultats et perspectives, les expériences africaines et brésiliennes des transports collectifs urbains», CODATU.

L'OEIL (N.), 1990 : «Casablanca, privatisation succès contre l'avis des experts», CODATU-CITE UNIE.

MUSETTE (M.), 1992 : «La ville d'Alger face aux défis du transport urbain», Colloque International de Paris, 8-10 octobre, in «villes, transports et déplacements aux Maghreb, GREMAMO».

RACHIDI (B.), 1989 : «L'impact de la privatisation sur le secteur des transports urbains collectifs au Maroc», in Revue Marocaine de Droit et d'Economie du Développement, n°9, Rabat.

REMY (P.), 1986 : «La demande des transports publics en situation d'entassement, le cas de Casablanca».

SENHAJI (M.), 1993 : «Le transport urbain collectif public et privé : complémentarité ou substitution, le cas de Meknès», DES, INAU.

TEURNIER (P.), 1996 : «L'expérience et les perspectives de la complémentarité intermodale dans le réseau public de transport urbain à Dakar», Actes de CODATU VII, New-Delhi, p. 25-36.

YOBOUE (K.), 1990 : «La coordination des différents systèmes de transports urbains à Abidjan», CODATU V, San Paulo, Brésil, p. 46-57.

ZINE-LABIDINE (E.), 1992 : «Caractérisation de la demande de transport dans une zone d'habitat péri-urbaine à Tunis», Colloque International de Paris, 8-10 octobre, in «villes, transports et déplacements aux Maghreb, GREMAMO».