

وسائل النقل بإقليم قلعة السراغنة (المغرب) وخصائصها العامة

Means of transportation in the Sraghna region (Morocco) and their general characteristicsد. زهير النامي^{1*}، الشيماء عرجوني²¹ جامعة سيدي محمد بن عبد الله (المغرب)، zouhair.ennamy@usmba.ac.ma² جامعة السلطان مولاي سليمان (المغرب)، achaima.arjouni@gmail.com

تاريخ الاستلام: 2020/08/27 تاريخ القبول: 2020/12/20 تاريخ النشر: 2020/12/31

ملخص: يعد النقل من أهم القطاعات الاقتصادية، فهو أساس حركية الساكنة والمنتجات، وتحدد جودة النقل من خلال نوعية وسائل النقل وجودتها، في هذا الإطار شخّصت هذه الدراسة الوسائل المستعملة بإقليم قلعة السراغنة، وخلصنا أن هذا الأخير يتوفر على وسائل نقل عمومية تتجلى بالأساس في سيارات الأجرة والنقل المزدوج والنقل السري، ثم وسائل النقل الخاصة والمتمثلة في السيارات الشخصية والدراجات النارية. بدراسة خصائص وسائل النقل يمكن القول أن الإقليم يتوفر على أسطول نقل حديث، نتيجة البرنامج الوطني لتجديد حظيرة سيارات الأجرة بالمغرب، مع ارتفاع استعمال الدراجات النارية واستفحال ظاهرة النقل السري بالمجالات القروية.

كلمات مفتاحية: النقل، الدراسة الميدانية، الوسائل المستعملة، الولوجية، قلعة السراغنة.

Abstract: Transport is one of the most important economic sectors, as it is the basis for the mobility of the population and the products, and the quality of transport is determined by the type and the quality of the means of transport. In this context, this study diagnosed the means used in the Sraghna region, and we concluded that the latter has public transport means that are mainly reflected in cars Taxi, double transport, secret transport, and private transportation. By studying the characteristics of the means of transportation, it can be said that the region has a modern transport fleet, as a result of the national program for the renewal of the taxi barn in Morocco, with much use of motorcycles and the spread of clandestine phenomenon of transport in rural areas.

Key words: transportation, field study, means used, accessibility, the castle of Sraghna.

* المؤلف المرسل

1. مقدمة

لا شك أن النقل وجد لخدمة الإنسان ومساعدته في تقليص المسافة الجغرافية، وذلك في ظل التباعد بين أماكن السكن ومختلف المرافق من عمل وخدمات صحية وإدارية وخدماتية وترفيهية... إلخ كنتيجة للتطور الديموغرافي السريع وتوسع المجالات الحضرية وتباعد المسافات بين مناطق الإنتاج ومناطق الاستهلاك. فالنقل يمثل العمود الفقري للتنمية الاقتصادية والاجتماعية، كما أن دوره أساسي لجميع القطاعات والأنشطة من فلاحة وتجارة وصناعة وسياحة...¹ فالنقل حلقة أساسية وعنصر محوري لقيام جميع الأنشطة.

ومع التطور التكنولوجي الذي عرفته الإنسانية، تطورت منظومة النقل، فبعدما كان الإنسان يتنقل مشياً، أضحت في وقتنا الحالي وسائل تنقل متنوعة (برية / بحرية / جوية)، تختلف من حيث السرعة والرفاهية والسعة.

في هذا الإطار تأتي هذه الدراسة لتشخيص واقع النقل بإقليم قلعة السراغنة، من خلال التركيز على وسائل النقل المستعملة، وإبراز خصائصها العامة، هذه الأخيرة هي التي تتحكم في جودة الخدمة النقل للركاب، فنوعية وسيلة النقل وسعتها وحالتها الميكانيكية هي العناصر الأساسية لتقييم منظومة النقل، سواء بالمجالات الحضرية أو القروية.

1.1 إشكالية الدراسة

تعد وسيلة النقل الحلقة الأساسية في منظومة التنقل، حيث تتحدد جودة القطاع بنوعية الوسائل المستعملة وخصائصها العامة، في هذا الإطار تأتي هذه الدراسة لإبراز وسائل النقل المستعملة بإقليم قلعة السراغنة، انطلاقاً من السؤال الإشكالي التالي "ما هي الوسائل المستعملة للتنقل بإقليم قلعة السراغنة وما خصائصها العامة؟" وللإجابة عن هذا السؤال المحوري قمنا بتقسيمه إلى سؤالين فرعيين:

- ما هي الوسائل المستعملة في التنقل بإقليم قلعة السراغنة؟
- ما هي الخصائص العامة لوسائل التنقل بإقليم قلعة السراغنة؟

2.1 فرضيات الدراسة

تعد الفرضية أحد أهم عناصر البحث العلمي، وتتجلى أهميتها في توجيه البحث، وللإجابة عن الإشكالية الرئيسية انطلقنا من فرضيتين وهما:

- تنقسم وسائل التنقل إلى وسائل عمومية (جماعية) ووسائل خاصة (فردية)؛
- تختلف خصائص وسائل النقل بمجال الدراسة، لكن تبقى وسائل النقل الخاصة أكثر جودة.

3.1 أهداف البحث ومنهجيته

تتعدد أهداف هذه الدراسة، ومن بينها تشخيص واقع منظومة النقل من جهة، والوقوف على وسائل النقل المستعملة من جهة أخرى، إضافة إلى تحديد جودة الخدمة المقدمة، ولبوغ هذه الأهداف اعتمدنا على:

- الدراسة الميدانية: من خلال إنجاز 5 استمارات همت 3777 عينة، ب 19 جماعة ترابية بإقليم قلعة السراغنة، والغاية منها معرفة وسائل التنقل مستعملة وكذلك خصائصها.
- الدراسة البيليوغرافية: من خلال الاطلاع على مختلف ما كتب حول موضوع النقل؛
- المعطيات الرسمية: الحصول على المعطيات الإدارية من مختلف المصالح المختصة بالنقل.

2. الوسائل المستعملة في تنقل الساكنة بإقليم قلعة السراغنة

تنقسم وسائل تنقل الساكنة إلى وسائل عمومية أو جماعية، ووسائل نقل خاصة تتمثل بالأساس في السيارات الخاصة والدراجات النارية.

1.2 وسائل النقل العمومية

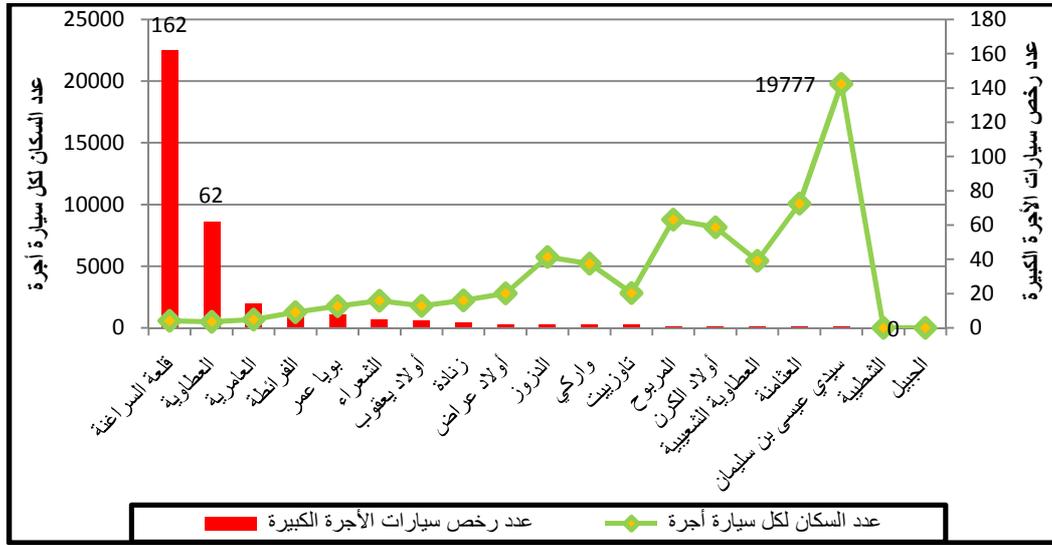
تتعدد وسائل النقل المعتمدة بمجال الدراسة، حيث نجد سيارات الأجرة من الصنف الأول وتتجلى وظيفتها في نقل الركاب من مدينتي قلعة السراغنة والعطاوية في اتجاه الجماعات الترابية الأخرى، كما نجد سيارات الأجرة من الصنف الثاني وتنشط بمدينتي قلعة السراغنة والعطاوية، إضافة إلى النقل المزدوج والحافلات والنقل السري.

- سيارات الأجرة الكبيرة الوسيلة الأكثر استعمالا من طرف الساكنة

أضحت سيارات الأجرة الأكثر استعمالا في التنقل بين مدينتي قلعة السراغنة والعطاوية والجماعات الترابية الأخرى وكذا بين مدن الإقليم والمدن الأخرى كمراكش والدار البيضاء وبني ملال وأزيلال، نظرا لجودة الخدمات الموفرة وكذلك العدد المرتفع للأسطول مقارنة بالأصناف الأخرى، كما تعتبر سيارات الأجرة الكبيرة الوسيلة الأسرع، وهذا ما يفسر الإقبال الكثيف على هذا الصنف.

يصل عدد رخص سيارات الأجرة الكبيرة بمجال الدراسة حوالي 280 رخصة، تحظى مدينة قلعة السراغنة بالنسبة الأهم بحوالي 162 رخصة تليها مدينة العطاوية ب 62 رخصة.

الشكل 1: توزيع رخص سيارات النقل من الصنف الأول وفقا لعدد ساكنة جماعات مجال الدراسة



المصدر: إنجاز شخصي اعتمادا على معطيات عمالة قلعة السراغنة

يتضح جليا من الشكل أعلاه تباين عدد الرخص حسب الجماعات، حيث لا تتوفر جماعتي الشطبية والجبل على أية رخصة، في حين أن جماعة العمارية تتوفر على 14 رخصة، مع العلم أنها أقل سكانا من الجماعتين السابقتين، وهو ما يدعونا إلى دراسة عدد سيارات الأجرة لكل نسمة.

تسجل مدينة قلعة السراغنة أفضل نسبة بسيارة أجرة لكل 489 نسمة، تليها مدينة العطاوية ب 580 نسمة لكل سيارة أجرة، ثم جماعة العمارية ب 673 نسمة لكل سيارة أجرة، في حين تسجل

جماعي الجبل والشطبية أضعف نسبة ب 0 سيارة أجرة، ثم جماعة سيدي عيسى ابن سليمان ب 19977 نسمة لكل سيارة أجرة، وهو ما يوضح كثافة الإقبال على النقل السري بالجماعات التي تعرف نقصا في وسائل النقل القانونية.

- تستعمل سيارات الأجرة من الصنف الثاني بمدينتي قلعة السراغنة والعطاوية

تعتبر سيارات الأجرة من الصنف الثاني وسيلة من وسائل النقل الحضري، تمكن الساكنة من التنقل داخل المدار الحضري بتسعيرة قارة تصل إلى 7 دراهم عن كل تنقل تضاف لها نسبة 25 % في الليل بين الساعة 20.00 مساء و6.00 صباحا.

تتركز خدمة النقل الحضري بواسطة سيارات الأجرة الصغيرة بمدينتي قلعة السراغنة والعطاوية ويصل عددها إلى 128 رخصة بمدينة قلعة السراغنة، و19 رخصة بمدينة العطاوية، وبمقارنة عدد سيارات الأجرة الصغيرة بمدن الإقليم نجد أن مدينة قلعة السراغنة تستحوذ على النسبة الغالبة وذلك راجع إلى أهمية قاعدتها الديموغرافية مقارنة بالمدن الأخرى، تليها مدينة العطاوية ثم سيدي رحال ب 3 رخص وأخيرا تملالت برخصة واحدة.

الجدول 1: توزيع عدد السكان لكل سيارة أجرة بمدن إقليم قلعة السراغنة

عدد السكان لكل سيارة أجرة	%	عدد سيارات الأجرة الصغيرة	%	عدد السكان	المدينة
733	84.77	128	62.34	93927	قلعة السراغنة
1595	12.59	19	20.12	30315	العطاوية
3302	1.98	3	6.57	9906	سيدي رحال
16539	0.66	1	10.97	16539	تملالت
822	100	151	100	150687	المجموع

المصدر: إنجاز شخصي اعتمادا على معطيات مصلحة النقل بقلعة السراغنة والمندوبية السامية للتخطيط.

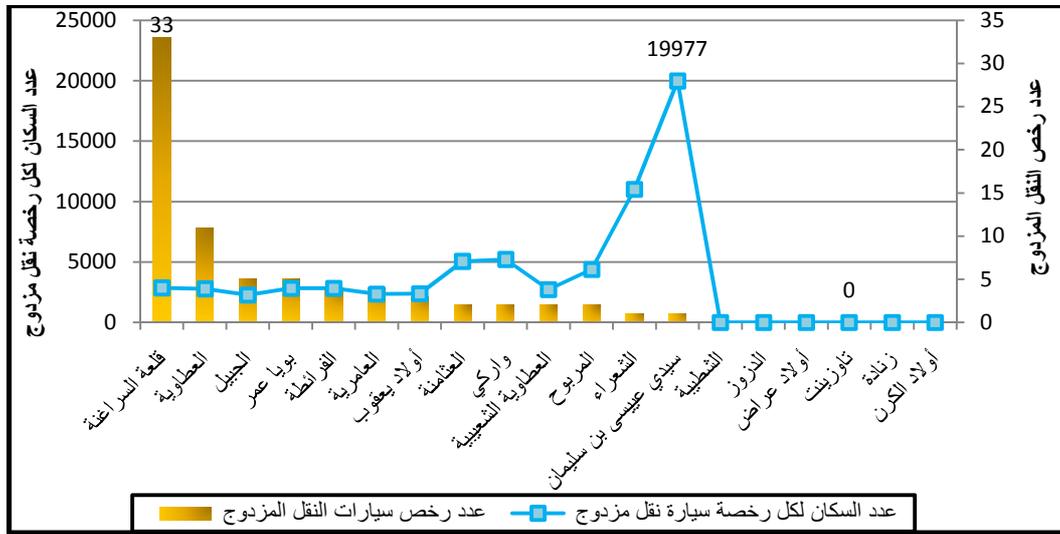
بتحليل أرقام الجدول أعلاه نلاحظ أن مدينة قلعة السراغنة تعرف أهم نسبة بسيارة أجرة لكل 733 نسمة تليها مدينة العطاوية بسيارة أجرة لكل 1595 نسمة، ثم مدينة سيدي رحال وأخيرا مدينة تملالت، وهذا راجع إلى أهمية النقل الحضري بمدينة قلعة السراغنة نظرا لاتساع رقعة المجال الحضري، مما يفرض وجود

سيارات أجرة لتوفير خدمة تنقل الساكنة، عكس مدينتي سيدي رحال وتمالت باعتبارهما مدينتين صغيرتين، يمكن التنقل بهما مشيا على الأقدام إلى جميع الأحياء. نقطة أخرى من اللازم الإشارة إليها، وهو أن سيارات الأجرة الصغيرة بمدينة قلعة السراغنة يتم استعمالها بكثرة من طرف ساكنة الجماعات القروية التي تقبل على المدينة لقضاء مختلف أغراضها، وهذا ما يفسر العجز الحاصل على مستوى هذا الصنف أيام انعقاد السوق الأسبوعي (الاثنين) إذ تصبح عملية الحصول على خدمة النقل الحضري جد صعبة.

- النقل المزدوج وسيلة للربط بين المجالات القروية والحضرية

في إطار توفير وسائل النقل للوسط القروي بالمغرب، تم إحداث النقل المزدوج سنة 1986، في هذا الصدد تم منح 3050 رخصة نقل من هذا الصنف،² تتجلى أهميته في الربط بين المجالات القروية فيما بينها والمجالات الحضرية، تتسع سيارات النقل المزدوج لما بين 9 و15 راكب حسب الرخصة، وغالبا ما يتم تجاوز عدد المقاعد القانونية في ظل ضعف مراقبة الأمن. خلال سنة 2016 تم تحديث بعض سيارات النقل المزدوج، من خلال استبدالها بسيارات نقل جديدة تتسع لـ 9 مقاعد، مما أدى إلى منافسة قوية بين سيارات النقل المزدوج وسيارات الأجرة من الصنف الأول.

الشكل 2: توزيع رخص سيارات النقل المزدوج وفقا لعدد ساكنة جماعات مجال الدراسة



المصدر: إنجاز شخصي اعتمادا على معطيات عمالة قلعة السراغنة

يصل عدد رخص سيارات النقل المزدوج بمجال الدراسة إلى 75 رخصة، 33 منها بمدينة قلعة السراغنة و 11 بالعطاوية و 31 رخصة ب 11 جماعة قروية، في حين أن 6 جماعات لا تتوفر على أية رخصة، ويعد مؤشر عدد سيارات النقل المزدوج لكل نسمة مهما، فهو يوضح مدى انسجام أسطول النقل مع تركيز الساكنة، وتحظى جماعة العامرية بأهم نسبة، بسيارة نقل مزدوج لكل 2355 نسمة، تليها جماعة أولاد يعقوب بسيارة نقل مزدوج لكل 2381 نسمة، في حين أن جماعة سيدي عيسى تسجل أضعف نسبة بسيارة نقل مزدوج لكل 19977 نسمة، فإذا كانت الدولة تمنح رخص النقل لفائدة قدماء جيش التحرير، والموظفين والنساء المعوزات، وبعض الرياضيين والشخصيات التي أسدت خدمة للوطن...³، فيجب أن تراعي التوزيع الجغرافي بناء على عدد الساكنة وتركزها.

- الحافلات وسيلة نقل تربط بين مدن الإقليم وباقي المدن على الصعيد الوطني

يقتصر استعمال الحافلة في التنقلات الطويلة بين مدينتي قلعة السراغنة والعطاوية والمدن الأخرى على الصعيدين الجهوي (مراكش آسفي، الصويرة...) والوطني خاصة مدينة الدار البيضاء التي تربطها علاقة قوية مع مدينة قلعة السراغنة. وبالمغرب يمكن التمييز بين ثلاثة أنواع من الحافلات:

- النوع الأول: يضمن التنقل بين المدن، تتسع ل 48 مقعد لضمان رفاية تنقل الركاب، مع مواعيد تنقل مضبوطة، يندرج في هذا النوع حافلات الساتيام والسويتور.
- النوع الثاني: تتوقف في جميع المحاور الطرقية لتسهيل تنقل الساكنة القروية، وتتسع ل 54 مقعد، ويمكن أن تنقل طنين من السلع، هذا النوع هو السائد والمستعمل بكثرة في جميع المدن.
- النوع الثالث: حافلات الأسواق، ويمكن أن تنقل 70 راكب وكذلك السلع.⁴

تنطلق من مجال الدراسة 10 حافلات، 8 منها من مدينة قلعة السراغنة وحافلتين من مدينة العطاوية، وتشكل الدار البيضاء الوجهة الأولى للحافلات التي تنطلق من مجال الدراسة ب 3 حافلات تليها الرباط بحافلتين، علما أن جل هذه الحافلات تمر بمدينة الدار البيضاء. وبصفة عامة يمر من إقليم قلعة السراغنة حوالي 173 حافلة تتجه لمختلف المدن المغربية.

من خلال حساب عدد الحافلات التي تعبر إقليم قلعة السراغنة نسبة لعدد الساكنة نجد (535753 / 173 = 3096) أي أن معدل الحافلات هو حافلة لكل 3096 شخص، وهو رقم مرتفع مع أخذ بعين الاعتبار عدم وجود خدمة النقل السككي بالإقليم.

- ينتشر النقل السري بحددة بإقليم قلعة السراغنة

"تعتبر تنقلات السكان مرآة تعكس بنية المجال، وتعتبر مدن وأرياف دول الجنوب ميدان استعمال وسائل خاصة لتغطية حاجيات سكانها من التنقل، حيث أنها استحدثت وسائل تكيف مع وضعيات شاذة تجمع بين ما هو عصري وما هو عتيق، بين ما هو منظم وما هو غير منظم، بين ما هو قروي وبين ما هو حضري"⁵، بين ما هو قانوني وبين ما هو غير قانوني.

"إن النقل السري لا يتعلق الأمر بنشاط فوضوي أو عشوائي بل يشكل قطاعا منظما يخضع لأعراف داخلية ينظمها أصحاب الحرفة"⁶ لذلك نجد أن أغلبية المشتغلين في النقل السري مهنيون سابقون قد اشتغلوا في النقل سواء بالصنف الأول أو الثاني أو النقل المزدوج. وينقسم النقل السري إلى نوعين: عاملون دائمون وعاملون موسميون (الجالية، موظفون...) من أجل تغطية مصاريف السيارة.

لقد أضحى النقل السري من بين أكبر الإشكاليات التي تفرق قطاع النقل بمجال الدراسة على وجه خاص والمغرب بشكل عام. إنه ظاهرة بوجهين متناقضين، جانب إيجابي يتضح من خلال توفير خدمة النقل في المجالات الهامشية والتي لا تصلها سيارات النقل العمومية، ووجه سلبي يتجلى في رداءة نوعية الخدمات المقدمة واستعمال سيارات مهترئة إضافة إلى غياب شروط السلامة وتجاوز الحد القانوني لعدد الركاب.

من صعوبات دراسة النقل السري، غياب المعطيات الرسمية بقطاع يتغير باستمرار. ولتجاوز هذا الإشكال قمنا بإعداد استمارة خاصة بمهنيي النقل السري شملت 100 مهني، تشخص حالة القطاع وظروف الاشتغال ووضعية الأسطول المستعمل والتوزيع الجغرافي لهذه الظاهرة. حسب الاستمارة الميدانية نجد أن عدد مهنيي النقل السري الذين يشتغلون بصفة دائمة حوالي 212 مهني، وتتوفر جماعة بويا عمر على أكبر عدد من سيارات النقل السري بحوالي 29 سيارة، تليها جماعة العامرية ب 25 سيارة ثم الدوز

ب 19 سيارة وجماعة سيدي عيسى بن سليمان ب 17 سيارة فالعطاوية الشعبية ب 16 سيارة. في حين أن جماعات الشطبية وزنادة تتوفر على أقل عدد ب 5 سيارات لكل جماعة. وينتشر النقل السري بحدّة بالجماعات المحيطة بمدينة العطاوية نظرا لمحدودية وسائل النقل القانونية.

إضافة إلى السيارات تستعمل الدراجات ثلاثية العجلات في نقل الركاب خاصة بجماعتي العامرية وجماعة الفرائطة، كما تعتبر العربات المحرورة بواسطة الدواب من وسائل النقل الرئيسية يوم انعقاد الأسواق الأسبوعية، حيث يتكفل مجموعة من الأشخاص بنقل الأفراد من الأحياء السكنية في اتجاه السوق الأسبوعي، وتنتشر هذه الظاهرة بكثرة بمدينتي قلعة السراغنة والعطاوية يومي الاثنين والخميس، بضمن مناسب لا يتجاوز درهمين في جميع الاتجاهات. وتعرقل هذه العربات حركية السير، كما تؤثر على جمالية المدينة من خلال المخلفات التي تتركها بالشوارع.

الصورتان رقم 1 - 2: بعض وسائل النقل العمومية المستعملة بإقليم قلعة السراغنة



المصدر: عدسة شخصية 2019

2.2 تنوع وسائل النقل الخاصة

إضافة إلى وسائل النقل العمومية، تستعمل بمجال الدراسة وسائل تنقل خاصة متعددة، تتجلى بالأساس في السيارات الشخصية والدراجات النارية.

- تستعمل السيارة الشخصية بشكل كبير بمدن الإقليم

منذ قرن من الزمن غيرت السيارة الشخصية نمط حياة الفرد وطريقة تنقله، إذ مكنته من الحركة بسرعة أكبر وراحة أحسن، لقد شكلت السيارة وسيلة التنقل لولوج مختلف الأنشطة البشرية،⁷ ولا شك أن السيارة الشخصية من أحسن وسائل التنقل وأكثرها مرونة ورفاهية، لقد أضاف اختراع هذه الوسيلة الشيء الكثير للنقل حيث زادت سرعة التنقل مما أدى إلى اختصار المسافات، كما ازداد حجم الحمولة المنقولة بدرجة كبيرة، وتعد هذه الوسيلة من أهم وسائل النقل استخداما للمسافات القصيرة.⁸

تختلف نسبة تملك الأسر للسيارات الخاصة بين المدن المغربية، حيث يتأثر هذا المؤشر بمستوى الدخل (مرتفع/ متوسط/ منخفض)، ووسط العيش (حضري / قروي) ومدى وفرة وسائل النقل العمومية (متوفرة / غير متوفرة) ووضعية الشبكة الطرقية (جيدة/ رديئة) والمستوى التعليمي للفرد (متمدرس/ غير متمدرس) وكذلك حسب الجنس (ذكر / أنثى) كلها عوامل تؤثر على نسبة تملك السيارة الشخصية.

الجدول 2: توزيع معدل الأسر المتوفرة على سيارة حسب وسط الإقامة (%)

الوسط القروي				الوسط الحضري				
المجموع %	أكثر	واحدة	غير متوفر	المجموع %	أكثر	واحدة	غير متوفر	
100	0.4	11.6	88	100	3	32	65	مجال الدراسة
100	0.9	8	91.1	100	3	20.5	76.5	المغرب

المصدر: البحث الميداني والمندوبية السامية للإحصاء

انطلاقا من البحث الميداني يتضح أن معدل تملك السيارة بمجال الدراسة يصل إلى 23.5 سيارة لكل 100 أسرة، تختلف هذه النسبة حسب الوسط، حيث نجد 35 سيارة لكل 100 أسرة بالمجال الحضري، في حين لا تتعدى 12 سيارة لكل 100 أسرة بالوسط القروي، بمقارنة معدل تملك السيارة الخاصة بمجال الدراسة مع المعدل الوطني، نجد أن مجال الدراسة يفوق المعدل الوطني الذي يصل إلى 16.2 سيارة لكل 100 أسرة، ويصل المعدل بمدينة فاس إلى 35 سيارة لكل 100 أسرة و43 سيارة لكل 100 أسرة بمدينة الدار البيضاء، في حين أن الرقم بفرنسا يصل إلى 125 سيارة لكل 100 أسرة.⁹

يختلف عدد السيارات المملوكة للأسرة الواحدة حيث نجد أن 21.8% من الأسر تمتلك سيارة واحدة فقط في حين أن 1.7% من الأسر تمتلك سيارتين فأكثر، وحسب البحث الميداني تأتي مدينة قلعة السراغنة في المرتبة الأولى من حيث معدل تملك السيارة الشخصية بـ 38 سيارة لكل 100 أسرة تليها مدينة العطاوية بـ 32 سيارة لكل 100 أسرة في حين أن أضعف معدل يسجل بجماعة أولاد يعقوب بـ 6 سيارات لكل 100 أسرة.

- تستعمل الدراجات النارية بشكل كبير بالجماعات القروية

تعد الدراجات النارية وسيلة تنقل أساسية بالنسبة للسكان، تطور استعمالها منذ فترة الحماية، حيث ذكر كلود كامبو CLAUDE Cambau بأن عدد الدراجات المستوردة انتقل من 770 دراجة سنة 1920 إلى 7500 سنة 1950، و14676 سنة 1953. هذا الارتفاع جاء نظرا لارتفاع مستوى المعيشة بصفة خاصة.¹⁰

ترتفع نسبة استعمال الدراجات النارية بمجال الدراسة بشكل كبير وملفت للنظر، فمن خلال مقارنة معدل تملك الدراجات النارية بإقليم قلعة السراغنة مع معدل تملك الدراجات النارية بالمغرب، نجد أن المعدل الوطني يصل إلى 14.1 دراجة لكل 100 أسرة، منها 12.4 بالوسط الحضري و15.8 دراجة لكل 100 أسرة بالوسط القروي. وعلى مستوى مجال الدراسة يصل المعدل إلى 51 دراجة لكل 100 أسرة، وهو رقم جد مرتفع.

يرجع تفسير ارتفاع معدل تملك الدراجات النارية بمجال الدراسة كونها ظاهرة اجتماعية، نتجت عن عدة عوامل، منها محدودية وسائل النقل العمومية، وهو ما يدفع الأفراد لشراء دراجة نارية، وكذلك انخفاض أثمان الدراجات النارية، كما أن ظهور شيء مستحدث بمجال ما سرعان ما ينتشر بسرعة كبيرة، فبعض الجماعات لا يكاد يخلو بيت من دراجة نارية، فحوالي 93% من مجموع الأسر التي تمتلك دراجة نارية تتوفر على دراجة واحدة في حين أن 5% يتوفرون على دراجتين و2% على ثلاث دراجات فأكثر.

يتباين التوزيع الجغرافي لمعدل تملك الدراجات النارية بين جماعات مجال الدراسة، حيث نجد أن جماعة المربوح تأتي في المرتبة الأولى ب 88 دراجة لكل 100 أسرة، نتيجة قريها من مدينة قلعة السراغنة، تليها جماعة زنادة بمعدل 70 دراجة لكل 100 أسرة لنفس السبب، ثم الفرائطة ب 68 دراجة لكل 100 أسرة، في حين أن أضعف النسب تسجل بجماعة العامرية ب 38 دراجة لكل 100 أسرة، وبويا عمر بنفس المعدل وقلعة السراغنة ب 44 دراجة لكل 100 أسرة.

- الدراجات الهوائية

تعتبر الدراجات الهوائية وسيلة تنقل مهمة بالنسبة للمسافات القصيرة، حيث يكثر استعمالها من طرف التلاميذ في تنقلهم نحو المؤسسات الإعدادية والثانوية بالمجال القروي، كما تستعمل أيضا بالمجال الحضري، ويبلغ معدل تملك الدراجة الهوائية إلى 56 دراجة لكل 100 أسرة نظرا لمحدودية تكلفتها وكذلك طابع الانبساط الذي يميز مجال الدراسة، ويختلف عدد الدراجات المملوكة من طرف الأسر حيث نجد أن 44% من الأسر يتوفرون على دراجة هوائية واحدة، و 9% من الأسر يتوفرون على دراجتين في حين أن 3% يتوفرون على ثلاث دراجات هوائية أو أكثر.

3. الخصائص العامة لوسائل النقل بإقليم قلعة السراغنة

تختلف خصائص وسائل النقل من دولة إلى أخرى، كما تختلف حسب الأصناف، فوسائل النقل العمومية ذات خصائص تميزها عن وسائل النقل الخاصة.

1.3 الخصائص العامة لوسائل النقل العمومية

نقصد بالخصائص العامة لوسائل النقل، النوع وتاريخ التصنيع والملكية ونوعية الاستغلال، كل هذه الخصائص تتحكم في جودة الخدمة المقدمة للركاب.

- تعدد أنواع وسائل النقل العمومية

تتعدد أنواع وسائل النقل المستعملة في نقل الركاب بالمغرب، وتختلف حسب أصناف النقل المتعددة، وفي الآونة الأخيرة عرفت أنواع وسائل النقل تغييرا ملحوظا مع البرنامج الوطني لتجديد حظيرة سيارات الأجرة من الصنف الأول والثاني، وكذلك برنامج تحديث أسطول النقل المزدوج.

يعد نوع "داسيا" النوع الغالب بنسبة 35.2%، نظرا لاستعمالها كسيارات للنقل للصنفين الأول والثاني، يليها نوع "مرسدس" وهو النوع السائد في سيارات النقل من الصنف الأول القديمة، كما نجد فيات وبيجو وستروين والكولف ونيسان، من الأصناف الجديدة التي تم إدخالها لقطاع نقل الركاب بالصنفين الأول والثاني مع برنامج تجديد حظيرة سيارات الأجرة، كما أضحى نوع "هيونداي" هو الآخر يستعمل في النقل المزدوج، في حين أن "المان" و"إرزار" تستعمل في النقل بواسطة الحافلات. بالنسبة للنقل السري ف 87% من السيارات هي من نوع "رونو" و3% هي من نوعي "مرسدس" وأودي"، في حين أن الأنواع الأخرى لا تتجاوز نسبتها 1%.

- تاريخ صنع وسيلة النقل

يعتبر تاريخ إنتاج وسيلة النقل ذو أهمية بالغة، فهو يحدد مدى جودة وسيلة النقل والراحة التي توفرها للركاب، كما يؤثر عمر وسيلة النقل على تلوث الهواء وعلى استهلاك الوقود، وتأتي سيارات النقل من الصنف الأول في المرتبة الأولى من حيث حداثة الأسطول، إذ نجد أن 71% من مجموع سيارات هذا الصنف يعود تاريخ صناعته إلى ما بعد 2015، أي أقل من 5 سنوات، وذلك راجع لبرنامج تجديد حظيرة سيارات الأجرة، وبشكل عام فأغلب وسائل النقل العمومي يعود تاريخ صنعها إلى ما بين 2001 و2010 خاصة الحافلات والنقل المزدوج في حين أن سيارات النقل السري هي الأقدم حيث أن نسبة 39% من سيارات هذه الصنف صنعت قبل 1990.

على العموم يمكن القول بأن النقل العمومي المرخص بمجال الدراسة، يتميز بأسطول حديث ويرجع الفضل إلى البرنامج الوطني لتجديد حظيرة سيارات الأجرة، الذي دعم المهنيين من أجل اقتناء سيارات جديدة، في حين أن النقل المزدوج بات يستعمل سيارات سياحية من نوع هيونداي تتسع ل 9 مقاعد، وقد لاقت هذه الفكرة نجاحا كبيرا.

تتفاوت نسبة المستفيدين من برنامج استبدال حظيرة سيارات الأجرة، حيث نجد أن الصنف الأول هو الأكثر إقبالا ب 79%، في حين يصل الرقم إلى 76% بالنسبة للصنف الثاني، خاصة بمدينة قلعة

السراغنة، ويرجع سبب عدم استبدال جميع المهنيين لسياراتهم إلى وجود مشاكل مع مالك الرخصة بسبب العقد النموذجي.

- ملكية وسيلة النقل

تختلف ملكية وسيلة النقل حسب أصناف النقل، وترتفع نسبة تملك وسيلة النقل الخاصة بالنقل السري إلى 95% وكذلك سيارات الأجرة الكبيرة بنسبة 49%، في حين أن استغلال وسيلة النقل كسائق فقط ترتفع لدى صنف الحافلات بنسبة 86% والصنف الثاني بنسبة 57%، وذلك راجع إلى تكلفة وسيلة النقل، بالنسبة للنقل السري يتم استعمال سيارات قديمة، أما بصنف الحافلات فيتطلب الأمر استثمارا مهما، فجل الحافلات تعود ملكيتها لأشخاص من الطبقة الميسورة.

- نوعية استغلال مأذونية النقل

لا شك أن مأذونية النقل (Agrément) تعتبر أكبر إشكالية يعاني منها النقل بالمغرب، حيث يتم منحها لأشخاص خارج القطاع، قد لا تتوفر فيهم شروط الاستحقاق إذ نجد امتلاك فئات غنية لمأذونية النقل. من خلال الدراسة الميدانية حول ملكية مأذونية النقل، خلصنا أن الكراء يأتي في المرتبة الأولى بنسبة 49% لمجموع وسائل النقل العمومية خاصة الحافلات بنسبة 70%، وفي المرتبة الثانية نجد استغلال المأذونية كسائق بنسبة 38% ترتفع هذه النسبة لدى مهنيي الصنف الثاني، في حين أن 11% فقط من المهنيين من يملكون مأذونية النقل.

تختلف الأنشطة الموازية من طرف مالكي مأذونية النقل، تنصدرها الفلاحة بالمرتبة الأولى ب 21%، ويفسر ذلك كون الإقليم ذو طبيعة فلاحية وأغلب الساكنة تشتغل في هذا القطاع، في حين تأتي الوظيفة العمومية في المرتبة الثانية ب 19%، كما نجد أن 36% لا يمارسون أي نشاط منها 18% متقاعدین وربات البيوت بنفس النسبة، وهو ما يفرض إعادة النظر في توزيع مأذونيات النقل، من خلال تمليكها للمهنيين.

2.3 الخصائص العامة لوسائل النقل الخاصة

بعد دراسة الخصائص العامة لوسائل نقل الركاب، سنخصص هذه النقطة لدراسة الخصائص العامة لوسائل النقل الخاصة.

- نوعية وسائل النقل

تتعدد أنواع علامات السيارات الخاصة المستعملة بمجال الدراسة، وتتصدر علامة "رونو" قائمة السيارات الأكثر استعمالاً بمجال الدراسة بنسبة 23 % تليه علامة "داسيا" المغربية الصنع بنسبة 16%، وتستعمل هذه العلامة بكثرة بمدينة قلعة السراغنة خاصة من طرف الموظفين، تليها علامة "كولف" الألمانية الصنع بنسبة 12 %، ويتأثر اختيار علامة السيارة اعتماداً على مجموعة من المحددات كالدخل والجنس والوضعية العائلية.

- تاريخ صنع وسيلة النقل

يحدد تاريخ صنع وسيلة النقل جودتها وكذا حجم الانبعاثات التي تصدرها، من خلال نتائج الاستثمار الموجهة للملكي السيارات الخاصة، يتضح أن أسطول السيارات المستعمل بمجال الدراسة حديث الصنع، حيث أن حوالي 31.3 % من السيارات الخاصة بمجال الدراسة يعود تاريخ صنعها إلى ما بين 2006 و2010، في حين أن 76.9 % من مجموع السيارات الخاصة صنعت بعد 2001، أي أقل من 18 سنة، بينما 6 % صنعت قبل 1990.

يختلف شكل اقتناء السيارة الخاصة حسب المستوى المادي وكذلك حسب المستوى التعليمي، فالفئات الميسورة ذات الدخل المرتفع تقبل على السيارات الجديدة، في حين أن الأسر ذات الدخل المتوسط أو الضعيف تشتري السيارات المستعملة سواء عن طريق التسديد المباشر أو عن طريق الاقتراض البنكي، وحسب البحث الميداني نجد أن 27 % من الأسر قامت باقتناء سيارة جديدة، في حين أن 73 % اقتنوا سيارة مستعملة.

تحتل مدينة قلعة السراغنة المرتبة الأولى كأول مدينة يقتني منها مالكو وسائل النقل الخاصة بمجال الدراسة سياراتهم الشخصية بنسبة 45 %، خاصة المستعملة منها، في حين تأتي مدينة مراكش بنسبة

17%، باعتبارها أقرب مدينة إلى الإقليم وكذا متانة العلاقات بينها وبين جماعات الإقليم، في حين تحتل مدينة الدار البيضاء المرتبة الثالثة بـ 13% ومدن أخرى كسطات وبني ملال والرباط والناظور... إلخ بنسبة 25%.

وتشكل دراسة الوقود المستعمل في تشغيل السيارات الخاصة أهمية بالغة، فالكازوال الممتاز أقل تلويثا للبيئة عكس الكازوال العادي، انطلاقا من الدراسة الميدانية خلصنا أن أغلب السيارات بمجال الدراسة (82%) تشتغل بالوقود العادي، في حين أن نسبة السيارات المشتغلة بالوقود الممتاز لا تتجاوز نسبتها 18%.¹¹

تتعدد دوافع اقتناء السيارة الشخصية حسب الأفراد، وتتأثر بمستوى الدخل وكذلك جودة وسائل النقل العمومية، ويأتي طول المسافة بين المنزل ومقر العمل السبب الرئيسي وراء اقتناء السيارة الشخصية بنسبة 38%، في حين أن 30% من مالكي السيارات الخاصة أجابوا أن السبب الرئيسي في اقتناء السيارة الشخصية يعود إلى توفر إمكانيات مالية جيدة وكذلك أهمية السيارة الشخصية التي أضحت من أساسيات العيش، كما عبرت نسبة 26% من المستجوبين أن ضعف وسائل النقل العمومية هو الدافع وراء شراء السيارة الشخصية.

لقد عرفت وسائل النقل المستعملة بالمغرب عموما، وإقليم قلعة السراغنة على وجه الخصوص تغيرات جوهرية خلال العقدين الأخيرين، حيث أضحت أكثر جودة ورفاهية، كما أضحت أكثر وفرة، وقد تطورت مع مختلف التحولات التي شهدتها المجال المغربي.

4. خاتمة:

عالج هذا المقال العلمي إشكالية وسائل النقل المستعملة بإحدى المجالات المغربية، فواقع وسائل النقل بإقليم قلعة السراغنة يمكن تعميمه على باقي المجالات المغربية مع تغيرات طفيفة بالمجالات الحضرية الكبرى التي تستعمل أنواع متطورة كالقطار الفائق السرعة (TGV) والحافلات العالية الجودة والطرامواي الذي أضحي من بين وسائل النقل الحضري بمدنتي الرباط والدار البيضاء.

تتنوع وسائل النقل بمجال الدراسة، وتنقسم إلى وسائل عمومية (سيارات الأجرة، النقل المزدوج، الحافلات...) ووسائل النقل الخاصة (السيارات الشخصية، الدراجات النارية...) وعلى العموم فهي حديثة من حيث الصنع.

من بين أكبر إشكاليات النقل بمجال الدراسة هو ضعف العدالة المجالية في توزيع وسائل النقل العمومية، الأمر الذي يؤدي إلى نشاط النقل السري، هذا الأخير يفتقر إلى شروط النقل المريح والآمن، ولتجويد النقل بمجال الدراسة نقترح ما يلي:

- توفير وسائل النقل بشكل كاف بالجماعات القروية، مع مراعاة توزيع الرخص وفقا للكثافة السكانية؛
- توفير خدمة النقل الحضري بواسطة الحافلات، عبر خطوط حضرية - ريفية، لتجاوز النقل الحاصل في عدد وسائل النقل واستكمال تجديد أسطول النقل العمومي؛
- تحسين جودة الشبكة الطرقية خاصة بالجماعات القروية؛
- الاهتمام بمهنيي النقل وتحسين ظروفهم الاجتماعية (الضمان الاجتماعي، التغطية الصحية...) وكذلك الرقي بظروف اشتغالهم (المحطات الطرقية)؛
- معالجة إشكالية النقل السري من خلال إدماج هذه الفئة ضمن منظومة النقل؛
- المراقبة الحازمة لوسائل النقل ووضعيتها الميكانيكية لضمان سلامة الركاب.

5. الهوامش

1. زهير النامي، 2020، "النقل: الفاعلون والتنمية الترابية"، مطبعة سيكمافورنوتير، ص 4.
2. Julien LE TELLIER, 2005, « *les grands taxis : approche du système de transport et de la mobilité au Maroc* », Annales de géographie, N° 642, p 167.
3. Julien LE TELLIER, 2006, « *Les recompositions territoriales dans le Maroc du Nord. Dynamiques urbaines dans la péninsule tingitane et gouvernance des services de base à Tanger et à Tétouan (Maroc), L'inclusion des quartiers pauvres à travers l'accès aux transports et à l'eau potable* », Thèse de doctorat, Université d'Aix en Provence - Marseille I, p 265.
4. Julien LE TELLIER, 2006, « *Les recompositions territoriales dans le Maroc du Nord. Dynamiques urbaines dans la péninsule tingitane et gouvernance des services*

de base à Tanger et à Tétouan (Maroc), L'inclusion des quartiers pauvres à travers l'accès aux transports et à l'eau potable », Thèse de doctorat, Université d'Aix en Provence - Marseille I, p 265.

5. رقية حاكمي، 2006، "وسائل النقل غير المهيكل بالمجال الحضري للدار البيضاء"، ورد في شويكي المصطفى (تنسيق) "النقل الحضري بالدار البيضاء، منشورات الاتحاد الجغرافي المغربي، فرع الدار البيضاء عين الشق، ص 31.
6. رقية حاكمي، 2006، "وسائل النقل غير المهيكل بالمجال الحضري للدار البيضاء"، ورد في شويكي المصطفى (تنسيق) "النقل الحضري بالدار البيضاء، منشورات الاتحاد الجغرافي المغربي، فرع الدار البيضاء عين الشق، ص 40.
7. Mathias GLAUS, 2007, « *Approche Multimodale de la Mobilité Urbaine : développement d'un outil d'aide à la prise de décision* », Thèse du Doctorat en Sciences de l'environnement, Université du Québec, p 1.
8. فضل إبراهيم الأهود، 1997، "المدخل إلى جغرافية النقل"، دار الكتب الوطنية، الدار العربية للنشر والتوزيع، ليبيا، ص 3
9. مخلص الدرقاوي العلوي وعلي فالخ، 2015، "حركية السكان بمدينة فاس: دراسة حول التنقلات الحضرية" بكتاب الديناميات الترابية والتحولات السوسيو اقتصادية بالمغرب: دراسة نماذج، منشورات مختبر الأبحاث والدراسات الجغرافية والتهئية والخرائطية، رقم السلسلة 35، مطبعة سايس - فاس، الطبعة الأولى، ص 142.
10. ألبير عياش، 1985، "المغرب والاستعمار حصيلة السيطرة الفرنسية"، ترجمة عبد القادر الشاوي ونور الدين سعودي، سلسلة معرفة الممارسة، دار الخطابي للطباعة والنشر، الطبعة الأولى، ص 323.
11. زهير النامي، 2019، "تيارات النقل بين المدن والأرياف وانعكاساتها على التنمية الترابية: حالة بعض الجماعات الترابية بإقليم قلعة السراغنة" أطروحة لنيل الدكتوراه في الجغرافيا، جامعة سيدي محمد بن عبد الله، كلية الآداب والعلوم الإنسانية سايس فاس ص 89.

6. قائمة المراجع:

- ألبير عياش، 1985، "المغرب والاستعمار حصيلة السيطرة الفرنسية"، ترجمة عبد القادر الشاوي ونور الدين سعودي، سلسلة معرفة الممارسة، دار الخطابي للطباعة والنشر، الطبعة الأولى، ص 323.
- رقية حاكمي، 2006، "وسائل النقل غير المهيكل بالمجال الحضري للدار البيضاء"، ورد في شويكي المصطفى (تنسيق) "النقل الحضري بالدار البيضاء، منشورات الاتحاد الجغرافي المغربي، فرع الدار البيضاء عين الشق، ص 31.
- زهير النامي، 2019، "تيارات النقل بين المدن والأرياف وانعكاساتها على التنمية الترابية: حالة بعض الجماعات الترابية بإقليم قلعة السراغنة" أطروحة لنيل الدكتوراه في الجغرافيا، جامعة سيدي محمد بن عبد الله، كلية الآداب والعلوم الإنسانية سايس فاس، غير منشورة، ص 89.

- زهير النامي، 2020، "النقل: الفاعلون والتنمية الترابية"، مطبعة سيكمافورنوتير، ص 4.
- فضل إبراهيم الأجود، 1997، "المدخل إلى جغرافية النقل"، دار الكتب الوطنية، الدار العربية للنشر والتوزيع، ليبيا، ص 37.
- مخلص الدرقاوي العلوي وعلي فالخ، 2015، "حركية السكان بمدينة فاس: دراسة حول التنقلات الحضرية" بكتاب الديناميات الترابية والتحولات السوسيو اقتصادية بالمغرب: دراسة نماذج، منشورات مختبر الأبحاث والدراسات الجغرافية والتهيئة والحرائطية، رقم السلسلة 35، مطبعة سايس - فاس، الطبعة الأولى، ص 142.
- Direction régionale de l'équipement et des transports région de Marrakech Tensift Al Haouz, 2011, « *étude de proximité relative à l'établissement du plan d'action pour l'amélioration des conditions de transport dans les communes rurales de la province d'El Kelaa des Sraghna* », p 4.
- Julien LE TELLIER, 2005, « *les grands taxis : approche du système de transport et de la mobilité au Maroc* », Annales de géographie, N° 642, p 167.
- Julien LE TELLIER, 2006, « *Les recompositions territoriales dans le Maroc du Nord. Dynamiques urbaines dans la péninsule tingitane et gouvernance des services de base à Tanger et à Tétouan (Maroc), L'inclusion des quartiers pauvres à travers l'accès aux transports et à l'eau potable* », Thèse de doctorat, Université d'Aix en Provence - Marseille I, p 265.
- Mathias GLAUS, 2007, « *Approche Multimodale de la Mobilité Urbaine : développement d'un outil d'aide à la prise de décision* », Thèse du Doctorat en Sciences de l'environnement, Université du Québec, p 1.