

المملكة المغربية



المندوبية السامية للتخطيط

+٥٥٤٤٥٤٤+ +٥٤٥++٥٥٤+ | %٥٤٤٤٤
HAUT-COMMISSARIAT AU PLAN

وسائل تنقل السكان النشطين المشتغلين بين السكن ومكان العمل

حسب نتائج الإحصاء العام للسكان والسكنى لسنة 2024

يونيو 2026

مقدمة

وتهدف هذه المذكرة إلى إبراز وسائل النقل التي يستخدمها المشتغلون النشطون البالغون من العمر 15 سنة فأكثر للتنقل إلى أماكن عملهم، مع تسليط الضوء على توزيعهم حسب وسيلة النقل الرئيسية المستعملة، وكذا إبراز الفوارق المسجلة وفق وسط الإقامة والجنس والجهة والمدن الكبرى.

وفقًا لنتائج الإحصاء العام للسكان والسكنى لسنة 2024، يتيح تحليل وسائل النقل التي تستخدمها الساكنة النشيطة المشتغلة والبالغة من العمر 15 سنة فأكثر، إبراز ظروف الولوج إلى أماكن الشغل، والتوزيع المجالي للأنشطة الاقتصادية، ومستوى تطور البنيات التحتية للنقل. كما يساهم هذا التحليل في فهم أوجه التفاوتات المجالية والاجتماعية المرتبطة بالتنقل بين السكن ومكان العمل.

هيمنة المشي كوسيلة للتنقل بين السكن والعمل وضعف استعمال النقل الجماعي

أما استعمال الحيوانات كوسيلة للتنقل، فرغم طابعه الهامشي (0,9%)، فإنه لا يزال حاضرًا في بعض المجالات القروية حيث تظل البنيات التحتية ووسائل النقل الحديثة محدودة.

تبرز نتائج الإحصاء العام للسكان والسكنى لسنة 2024 هيمنة واضحة لوسائل التنقل الفردية وكذا وسائل القرب المستعملة من طرف السكان النشطين المشتغلين البالغين من العمر 15 سنة فأكثر. ويُعد المشي الوسيلة الرئيسية المستعملة، حيث يمثل 35,8% من مجموع النشطين المشتغلين سنة 2024. وتأتي السيارة الخاصة في المرتبة الثانية بنسبة 14,6%، تليها الدراجات النارية والهوائية بنسبة 12,3%، ثم سيارات الأجرة بنسبة 10,0%.

وأخيرًا، صرح 6,8% من السكان النشطين المشتغلين بأنهم لا يتنقلون إلى مكان العمل، وذلك لكونهم يزاولون أنشطتهم المهنية بمحل سكنهم، أو في إطار العمل عن بُعد، أو من خلال أنشطة تُمارس في محل الإقامة.

ويستفيد 9,5% من النشطين المشتغلين من وسائل النقل التي يوفرها المشغل أو المؤسسة، في حين يظل استعمال وسائل النقل الجماعي المنظمة محدودًا بصفة عامة، إذ لا تتجاوز نسبة مستخدمي الحافلات 6,0%، والترامواي 0,5%، والقطار 0,4% فقط. مما يعكس من جهة اعتماد بعض المقاولات والإدارات على وسائل نقل منظمة لفائدة مستخدميها، خاصة بالمناطق الصناعية أو البعيدة عن المراكز الحضرية، ومن جهة أخرى محدودية توفر النقل الجماعي بسبب ضعف التغطية المجالية في عدد من المناطق.

وبصفة عامة، تكشف هذه النتائج عن بنية تنقل تتسم بهيمنة التنقلات القريبة ووسائل النقل الفردية، وهو ما يعكس في الآن ذاته الخصائص المجالية والأوضاع السوسيو-اقتصادية للنشطين المشتغلين، فضلًا عن التفاوتات في الولوج إلى البنيات التحتية للنقل الجماعي بالمغرب.

كما يستعمل 2,5% من النشطين المشتغلين النقل غير المنظم، وهو ما يعكس استمرار اللجوء إلى طول بديلة للتنقل، خاصة في المناطق التي تعاني من ضعف خدمات النقل المنظم.

جدول 1: توزيع السكان النشطين المشتغلين البالغين 15 سنة فما فوق حسب وسيلة التنقل المستعملة للوصول إلى مكان العمل ووسط الإقامة سنة 2024

وسيلة النقل المستعملة للتنقل إلى مكان العمل	حضري	قروي	المجموع
المشي	32,7	42,4	35,8
دراجة نارية / دراجة هوائية	11,1	14,8	12,3
سيارة خاصة	18,8	5,9	14,6
الحافلة	6,6	4,6	6,0
سيارة أجرة	11,7	6,4	10,0
النقل الذي يوفره المشغل أو المؤسسة	11,4	5,5	9,5
القطار	0,5	0,1	0,4
الترامواي	0,8	0,0	0,5
النقل غير المنظم	0,9	5,7	2,5
الميوانات	0,1	2,4	0,9
أخرى	0,8	1,0	0,8
يعمل بمنزله	4,7	11,1	6,8
المجموع	100,0	100,0	100,0
العدد (بالآلاف)	5.938	2.822	8.760

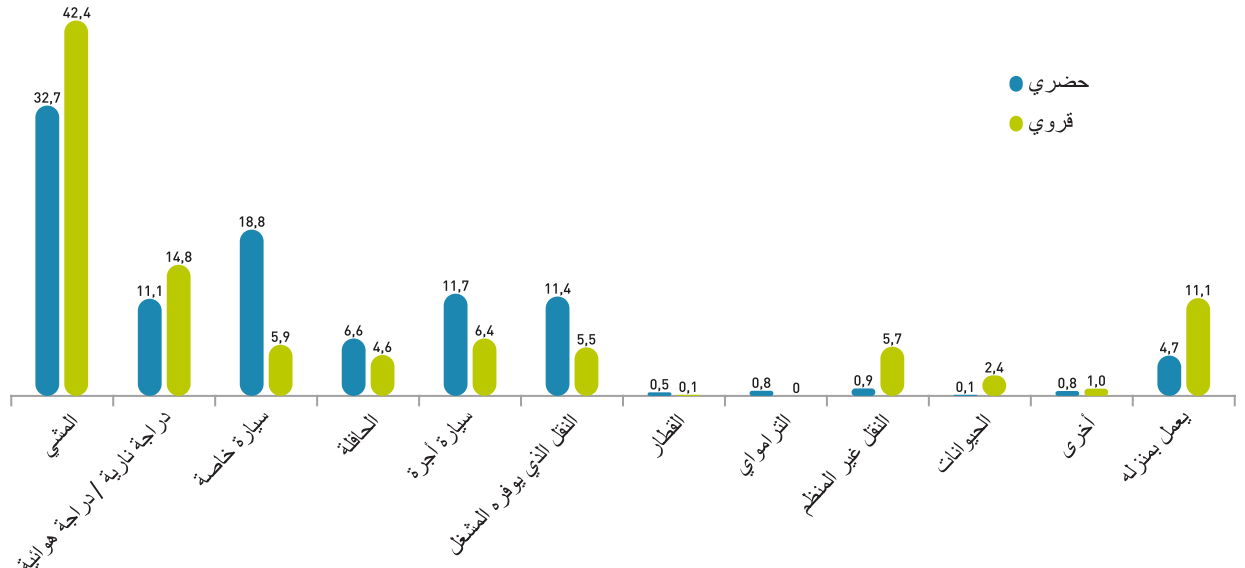
المصدر: المندوبية السامية للتخطيط، الإحصاء العام للسكان والسكنى لسنة 2024

للوصول إلى مكان العمل. فالمشي يظل الوسيلة الرئيسية في كلا الوسطين، إلا أن أهميته أكبر بالوسط القروي (42,4%) مقارنة بالوسط الحضري (32,7%)، وهو ما يعكس القرب النسبي لأماكن العمل أو خصوصيات الأنشطة وبنيات التنقل بالمناطق القروية.

تفاوت واضح بين الوسطين الحضري والقروي: اعتماد أكبر على المشي بالقرى وتنقل أكثر اعتماداً على الوسائل الميكانيكية في الحواضر

تبين معطيات الإحصاء العام وجود اختلافات بارزة بين الوسط الحضري والوسط القروي فيما يتعلق بوسائل النقل المستعملة

رسم توضيحي 1: توزيع السكان النشطين المشتغلين البالغين 15 سنة فما فوق حسب وسيلة التنقل المستعملة للوصول إلى مكان العمل ووسط الإقامة سنة 2024



المصدر: المندوبية السامية للتخطيط، الإحصاء العام للسكان والسكنى لسنة 2024

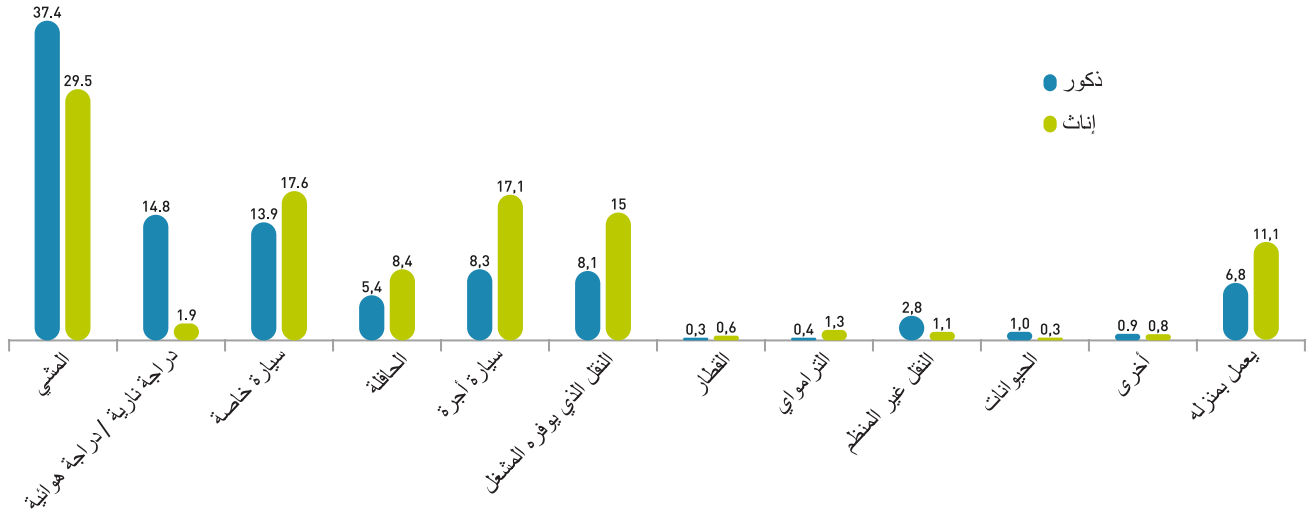
وأخيرًا، تصل نسبة النشطين المشتغلين الذين لا يتنقلون إلى أماكن عملهم 11,1% في الوسط القروي مقابل 4,7% في الوسط الحضري، وهو ما يمكن تفسيره بأهمية الأنشطة المزاولة بمكان الإقامة في المناطق القروية.

وتعكس هذه النتائج وجود تفاوتات مهمة في إمكانية الولوج إلى وسائل النقل وأنماط التنقل بين الوسطين الحضري والقروي.

فوارق واضحة بين الرجال والنساء في وسائل التنقل بين السكن ومكان العمل

يبرز التحليل حسب الجنس وجود اختلافات مهمة في وسائل النقل المستعملة للوصول إلى مكان العمل. فالمشي يظل الوسيلة الرئيسية لدى الرجال والنساء على حد سواء، غير أنه أكثر وسيلة مستعملة لدى الرجال (37,4%) مقارنة بالنساء (29,5%).

رسم توضيحي 2: توزيع السكان النشيطين المشتغلين البالغين 15 سنة فما فوق حسب وسيلة التنقل المستعملة للوصول إلى مكان العمل والجنس سنة 2024



المصدر: المندوبية السامية للتخطيط، الإحصاء العام للسكان والسكنى لسنة 2024

أما وسائل النقل الجماعي المنظمة، وخاصة الحافلات، فتظل مقتصرة الاستخدام لدى الجنسين، رغم أن استخدامها يبقى أعلى قليلاً لدى النساء (8,4% مقابل 5,4%). في حين يظل استعمال الترامواي والقطار هامشيًا ضمن وسائل التنقل بين السكن والعمل.

وأخيرًا، فإن نسبة النشطين المشتغلين الذين لا يتنقلون، حيث يزاولون أنشطتهم في مكان الإقامة تكاد تكون متشابهة بين الرجال والنساء، وتتراوح بين 6,5% و 6,8%، وهو ما يعكس وجود أنشطة مهنية تُمارس داخل المنزل.

وتُستعمل السيارة الخاصة بشكل أكبر في الوسط الحضري (18,8% مقابل 5,9% في الوسط القروي)، وكذلك سيارات الأجرة (11,7% مقابل 6,4%) ووسائل النقل التي يوفرها المشغل أو المؤسسة (11,4% مقابل 5,5%). مما يعكس توفر عرض أكثر تطورًا لخدمات التنقل في المجالات الحضرية. أما وسائل النقل الجماعي المنظمة، وخاصة الحافلات، فتظل محدودة الاستعمال، إذ يستعملها 6,6% من النشطين المشتغلين في الوسط الحضري مقابل 4,6% في الوسط القروي.

في المقابل، تحتل الدراجات النارية أو الهوائية مكانة أكبر في الوسط القروي (14,8%) مقارنة بالوسط الحضري (11,1%). نظرًا لتكلفتها المعقولة ولملئمتها للتنقلات المحلية، كما يظل اللجوء إلى النقل غير المنظم واستعمال الحيوانات أكثر شيوعًا في الوسط القروي (5,7% و 2,4% على التوالي مقابل 0,9% و 0,1% في الوسط الحضري).

وتلجأ النساء بدرجة أكبر إلى وسائل النقل الميكانيكية المنظمة أو الجماعية. إذ تستعمل النساء السيارة الخاصة بنسبة 17,6% مقابل 13,9% لدى الرجال، كما يستخدمن سيارات الأجرة بنسبة 17,1% مقابل 8,3%، ووسائل النقل التي يوفرها المشغل أو المؤسسة بنسبة 15,0% مقابل 8,1%. وقد يعكس ذلك اعتبارات مرتبطة بخصوصيات أمنية، أو بعدد أماكن العمل، أو بالحاجة إلى التوفيق بين الحياة المهنية والمسؤوليات الأسرية.

في المقابل، يستعمل الرجال الدراجات النارية أو الهوائية بشكل أكبر (14,8% مقابل 1,9% فقط لدى النساء) مما يعكس اختلافات في الولوج إلى بعض وسائل النقل أو في تقبلها اجتماعيًا. كما أن اللجوء إلى النقل غير المنظم أكثر استعمالًا من طرف الرجال (2,8% مقابل 1,1%).

في المقابل، تعرف بعض الجهات استعمالاً أكبر لوسائل النقل الفردية الميكانيكية، فالدرجات النارية أو الهوائية تحتل مكانة بارزة بجهات مراكش-آسفي (26,2%)، وسوس-ماسة (20,6%)، ودرعة-تافيلالت (18,4%)، باعتبارها وسائل تنقل ميسرة وملائمة للتنقلات اليومية. أما السيارة الخاصة فتنتشر بشكل أكبر في الجهات الأكثر تمدناً ودينامية اقتصادية، خاصة الدار البيضاء-سطات (19,3%)، والرباط-سلا-القنيطرة (18,0%)، والعيون-الساقية الحمراء (16,2%).

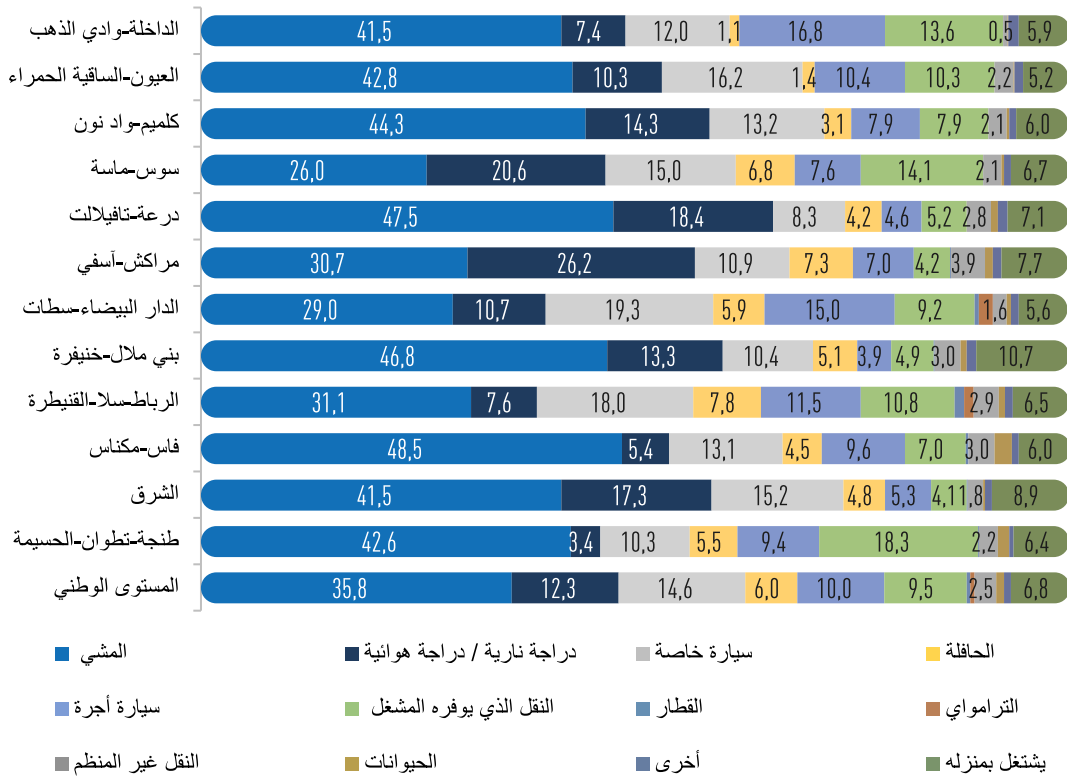
وتظل وسائل النقل الجماعي المنظمة محدودة الاستعمال عموماً، رغم أن الحافلات تسجل نسباً أعلى نسبياً في جهات الرباط-سلا-القنيطرة (7,8%)، ومراكش-آسفي (7,3%)، وسوس-ماسة (6,8%)، كما تحتفظ سيارات الأجرة بمكانة مهمة في عدة جهات، خاصة الداخلة-وادي الذهب (16,8%)، والدار البيضاء-سطات (15,0%)، والرباط-سلا-القنيطرة (11,5%).

تفاوتات جهوية في وسائل التنقل بين السكن ومكان العمل تعكس الخصائص البنيوية للجهات

يُظهر التحليل الجهوي لوسائل التنقل بين السكن ومكان العمل تفاوتات مجالية كبيرة تعكس اختلاف مستويات التمدين، وتجهيز البنيات التحتية للنقل، وتنظيم النشاط الاقتصادي.

ويظل المشي الوسيلة الرئيسية على الصعيد الوطني (35,8%)، مع نسب مرتفعة بشكل خاص في جهات فاس-مكناس (48,5%)، ودرعة-تافيلالت (47,5%)، وبنى ملال-خنيفرة (46,8%)، كما تسجل هذه الوسيلة نسباً مهمة في جهات كلميم-واد نون (44,3%)، والعيون-الساقية الحمراء (42,8%)، وطنجة-تطوان-الحسيمة (42,6%)، ويعكس ذلك هيمنة التنقلات القريبة وضعف الاعتماد على وسائل النقل الميكانيكية في عدد من الجهات ذات الطابع القروي.

رسم توضيحي 3: توزيع السكان النشطين المشتغلين البالغين 15 سنة فما فوق حسب وسيلة التنقل المستعملة للوصول إلى مكان العمل والجهات سنة 2024



المصدر: المندوبية السامية للتخطيط، الإحصاء العام للسكان والسكنى لسنة 2024

داخل أكبر سبع مدن بالمملكة: أنماط تنقل متنوعة تعكس خصوصية كل فضاء حضري

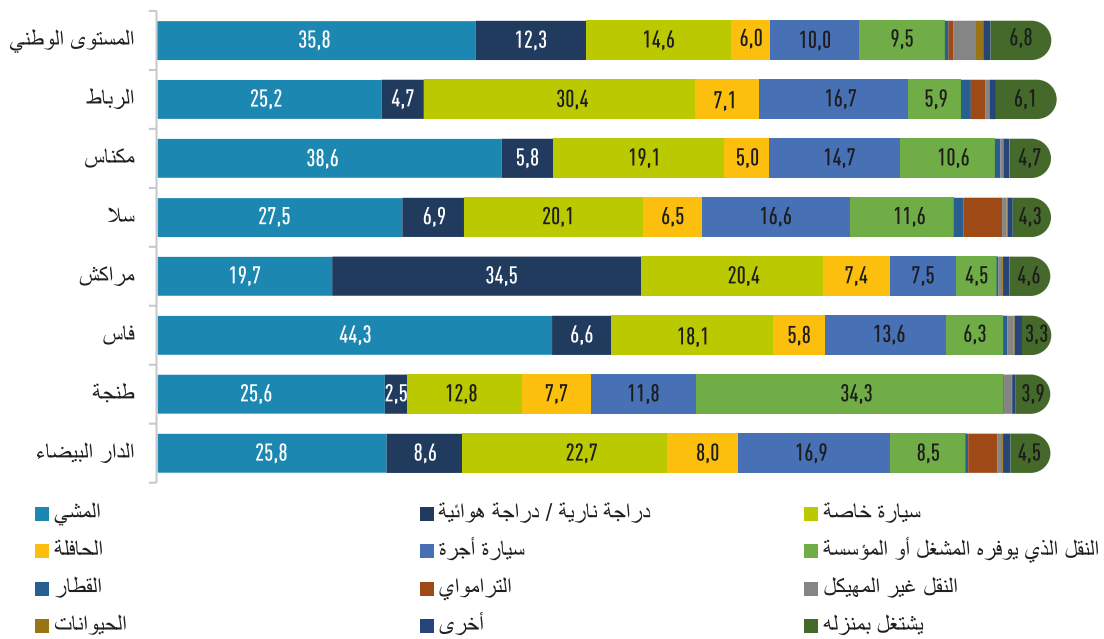
يُبرز تحليل وسائل التنقل بين السكن ومكان العمل داخل المدن السبع الأكثر سكانًا، وهي الدار البيضاء وطنجة وفاس ومراكش وسلا ومكناس والرباط، تفاوتات حضرية مهمة تعكس الاختلافات في التنظيم المجالي ومستوى تجهيز البنيات التحتية للنقل وطبيعة الأنشطة الاقتصادية.

ويظل المشي الوسيلة الرئيسية في أربع مدن، مع نسب مرتفعة بشكل خاص في فاس (44,3%) ومكناس (38,6%)، مما يعكس أهمية التنقلات القريبة والاعتماد النسبي على وسائل النقل غير الميكانيكية. كما تظل هذه النسبة مهمة في سلا (27,5%) وطنجة (25,6%) والدار البيضاء (25,8%) والرباط (25,2%).

أما النقل الذي يوفره المشغل أو المؤسسة فيعرف استعمالًا مرتفعًا نسبيًا في بعض الجهات ذات النشاط الصناعي أو الفلاحي المكثف، خاصة جهة طنجة-تطوان-الحسيمة (18,3%)، وسوس-ماسة (14,1%)، والداخلة-وادي الذهب (13,6%). في حين يظل استعمال القطار والترامواي محدودًا على المستوى الوطني، ومتمركزًا أساسًا في الجهات التي تتوفر على هذه البنيات.

وأخيرًا، تبلغ نسبة النشطين المشتغلين الذين لا يتنقلون إلى مكان العمل مستويات مرتفعة نسبيًا في جهات بني ملال-خنيفرة (10,7%)، والشرق (8,9%)، ومراكش-آسفي (7,7%)، مما يعكس أهمية الأنشطة الممارسة داخل المنزل.

رسم توضيحي 4: توزيع السكان النشطين المشتغلين البالغين 51 سنة فما فوق حسب وسيلة التنقل المستعملة للوصول إلى مكان العمل داخل المدن الكبرى سنة 2024



المصدر: المندوبية السامية للتخطيط، الإحصاء العام للسكان والسكنى لسنة 2024

ويكتسي النقل الذي يوفره المشغل أو المؤسسة أهمية خاصة بمدينة طنجة، حيث يستفيد منه 34,3% من النشيطين المشتغلين، مقابل 9,5% على المستوى الوطني، وهو ما يعكس ثقل المناطق الصناعية بالمدينة واعتماد المقاولات على طول نقل منظمة لفائدة العمال.

وأخيراً، تبقى نسبة النشطين المشتغلين الذين يعملون بمنزلهم محدودة نسبياً في مختلف المدن الكبرى، إذ تتراوح بين 3,3% في فاس و 6,8% على المستوى الوطني، مما يدل على محدودية الأنشطة المهنية الممارسة في المنزل داخل هذه الفضاءات الحضرية.

وبصفة عامة، تُظهر هذه النتائج أن المدن الكبرى تتميز بتنوع أكبر في وسائل النقل وبأنماط حركية أكثر تنوعاً مقارنة بما هو مسجل على المستوى الوطني أو باقي مناطق المغرب.

كما يبين تحليل التنقلات داخل أكبر سبع مدن بالمملكة أن الأقطاب الحضرية الكبرى تتميز بأنماط حركية أكثر تنوعاً مقارنة بالمعدل الوطني. فبينما يحتفظ المشي بمكانة مهمة في بعض المدن، تتميز مدن أخرى بارتفاع الاعتماد على السيارة الخاصة أو سيارات الأجرة أو النقل الذي يوفره المشغل، وهو ما يعكس تفاوت مستويات التجهيز بالسيارات وإمكانية الولوج إلى خدمات النقل.

وعموماً، تؤكد هذه النتائج ضرورة تعزيز سياسات التنقل المستدام والشامل من خلال تحسين عرض النقل الجماعي، وتطوير البنيات التحتية للقرب، والحد من التفاوتات المجالية في الولوج إلى خدمات التنقل.

وتحتل وسائل النقل الفردية مكانة مهمة في عدد من المدن. وتتميز مراكش بشكل خاص بارتفاع نسبة استعمال الدراجات النارية أو الهوائية التي تمثل 34,5% من التنقلات، مقابل 12,3% على المستوى الوطني، مما يعكس اعتماداً كبيراً على وسائل تنقل مُيسرة وملائمة للحركية اليومية. أما السيارة الخاصة فتسجل أعلى نسب الاستعمال في المدن التي تعرف معدلات مرتفعة من حيث التوفر على السيارات، وخاصة الرباط (30,4%)، والدار البيضاء (22,7%)، ومراكش (20,4%).

وتختلف أهمية وسائل النقل الجماعي من مدينة إلى أخرى. وتلعب سيارات الأجرة دوراً مهماً في التنقل الحضري، خاصة في الدار البيضاء (16,9%)، والرباط (16,7%)، وسلا (16,6%). أما الحافلات فتظل محدودة الاستعمال نسبياً، رغم تسجيل نسب أعلى في الدار البيضاء (8,0%)، وطنجة (7,7%)، ومراكش (7,4%). ويظل استعمال القطار والترامواي محدوداً ومتركزاً أساساً في المدن التي تتوفر على هذه الوسائل.

الخلاصة: تنقلات السكن-العمل لا تزال خاضعة لهيمنة المشي وتتميز بتفاوتات مجالية واجتماعية كبيرة

كخلاصة، يبرز تحليل وسائل التنقل بين السكن ومكان العمل هيمنة واضحة للمشي على الصعيد الوطني، خاصة في الوسط القروي وفي عدد من الجهات ذات الطابع الفلاحي أو التي تعاني من ضعف تجهيزات النقل. ويعكس ذلك في الوقت نفسه قرب أماكن العمل، وأهمية الأنشطة غير المنظمة أو الفلاحية، ومحدودية الولوج إلى وسائل النقل الحديثة.

كما تكشف النتائج عن تفاوتات مهمة حسب وسط الإقامة والجنس والجهة. فالنشيطون المشتغلون في الوسط الحضري يعتمدون أكثر على وسائل النقل الميكانيكية، ولا سيما السيارة الخاصة وسيارات الأجرة ووسائل النقل التي يوفرها المشغل. بينما تلجأ النساء بدرجة أكبر إلى وسائل النقل الجماعية أو المنظمة مقارنة بالرجال. وتعكس الفوارق الجهوية اختلاف مستويات التمدين والتنمية الاقتصادية وتوفر خدمات التنقل. ومن جهة أخرى، تظل وسائل النقل الجماعي المنظمة محدودة الاستعمال على المستوى الوطني، في حين يظل النقل غير المنظم ذا أهمية خاصة في الوسط القروي.

