

مركز دراسات الدكتوراه: اللغات والتراث والتهيئة المحلية
تكوين الدكتوراه: الموارد والتهيئة المحلية والتنمية المحلية
محور: الجغرافيا
مختبر: الأبحاث والدراسات الجغرافية والتهيئة والخرائطية

أطروحة لنيل الدكتوراه في الآداب والعلوم الإنسانية

في موضوع:

تيارات النقل بين المدن والأرياف وانعكاساتها على التنمية الترابية: حالة بعض الجماعات الترابية بإقليم قلعة السراغنة

تحت إشراف الأستاذين:
▪ الدكتور ألفة حاج علي
▪ الدكتور محمد حزوي

إعداد الطالب الباحث:
▪ زهير النامي

تاريخ المناقشة: 2019/06/28

لجنة المناقشة

- الدكتور محمد الميوسي (كلية الآداب والعلوم الإنسانية بني ملال) رئيسا
- الدكتور علي فالح (كلية الآداب والعلوم الإنسانية سايس فاس) عضوا
- الدكتور محمد البغدادي (المدرسة العليا للأساتذة بنسودة فاس) عضوا
- الدكتور حسن الكتومور (كلية الآداب والعلوم الإنسانية سايس فاس) عضوا
- الدكتورة ألفة حاج علي (كلية الآداب والعلوم الإنسانية سايس فاس) مشرفة
- الدكتور محمد حزوي (كلية الآداب والعلوم الإنسانية سايس فاس) مشرفا

السنة الجامعية: 2018 / 2019

كلمة شكر

من لم يشكر الناس لن يشكر الله، الحمد لله رب العالمين حمدا يليق بجلاله، الحمد لله والشكر لله الذي أعانني على إكمال هذا البحث، الحمد لله الذي يسر طريقي. في نهاية هذا العمل لا يسعني إلا أن أتقدم بالشكر الجزيل إلى كل من أعان على إنجاز هذا البحث، وفي مقدمتهم الأستاذين الكريمين الدكتوراة ألفتة حاج علي والدكتور محمد حزوي اللذين رافقا هذا العمل منذ خطواته الأولى، وكان لهما الفضل بعد الله في إخراج هذا البحث على صورته النهائية هذه، فجزاهما الله عنا خير الجزاء، شكرا للوالدين العزيزين اللذين تحملا نفقات دراستي بدون كلل ولا ملل لأزيد من 20 سنة متواصلة.

الشكر والتقدير لكل من الأستاذ رشيد إفيس على مساعدته الجبارة، والمهندس يوسف العلوي من مديرية النقل الذي كان دائما مساعدا وعونا، شكرا لهذه الأسماء التي أعانتي كثيرا، إلهام كريم، ابتسام كمال، سكينه العمري، حذامي الكامل، وجدان الصفاحي، عبد الحكيم العروصي... شكرا لجميع المصالح الإدارية التي أمدتنا بالمعلومات ومن بينها عمالة إقليم قلعة السراغنة ومديرية النقل وملحقة مركز الاستثمار الفلاحي الحوز بقلعة السراغنة وغرفة التجارة والصناعة وبلدية قلعة السراغنة.

الشكر كذلك لجميع الأصدقاء الذين أعانونا في البحث الميداني، كما أشكر الساكنة على تجاوبها والمهنيين على مساعدتهم، وفي الختام نسأل الله العلي القدير أن يوفقنا لما فيه خير للبحث العلمي بالمغرب.

وما يوفقني إلا بالله

إهداء

إلى أستاذي الدكتور ألفتة حاج علي والدكتور محمد حزوي

إلى والدي الكريمين أطال الله في عمرهما

إلى إخوتي محمد، نادية، نعيمة، إلهام وسلمى

إلى جميع الأشخاص الذين أعانوني في هذا البحث

إلى جميع مهنيي النقل بإقليم قلعة السراغنة

إلى جميع الأساتذة الذين تتلمذت على أيديهم

إلى جميع أساتذة وطلبة وموظفي كلية الآداب والعلوم الإنسانية سايس - فاس

إلى ساكنة إقليم قلعة السراغنة

أهدي هذا البحث عربون محبة صادقة

نهيير النامي

تقديم عام

خلال العقود الأخيرة تزايدت أهمية النقل مع تطور الأنشطة الاقتصادية والنمو الديموغرافي التي عرفت المجالات الجغرافية في مختلف بقاع العالم، حيث أضحت تقاس جاذبية التراب وتطوره بوسائل النقل المتوفرة به ومدى وجودتها، كما يعتبر النقل من العمليات الأساسية للإنتاج الاقتصادي، إذ تتوقف كميات الإنتاج على جودته، كما يقرب الجهات البعيدة ويعمل على استغلال موارد الثروة على أكمل وجه. وعليه؛ فمدنية دول العالم تقاس بما وصلت إليه وسائل النقل المختلفة، من تطور وانتشار ودقة النظم التي تسير عليها، حيث أنها تعتبر الشرايين الحيوية في جسم الإنسان التي تصل أطرافه المختلفة وتحمل إليها الحياة.¹

لقد سعت الحضارات القديمة إلى العناية بالنقل وتطويره من أجل تسهيل ضبط نفوذها وتسهيل المعاملات التجارية، مما أدى إلى تطور وسائل النقل وسعتها وسرعتها، الشيء الذي انعكس إيجاباً على تطور الملاحة البحرية. هذه الأخيرة كانت من بين أبرز عوامل الاكتشافات الجغرافية في القرن 15، والتي أدت إلى اكتشاف القارة الأمريكية وجلب مواد جديدة كالبن والتوابل والذهب والملح... إلخ من مختلف قارات العالم.

وفي المغرب عرف قطاع النقل تطوراً سريعاً خصوصاً بعد استقلال البلاد، حيث شيدت الطرق لفك العزلة عن المناطق النائية كطريق الوحدة، كما تم تطوير النقل بمختلف أنواعه عبر تشييد أو توسيع مجموعة من المطارات والموانئ كميناء طنجة المتوسطي، وخط السكة الحديدية للقطار الفائق السرعة "البراق" الرابط بين طنجة والدار البيضاء، كل هذا يبرز الأهمية الإستراتيجية للنقل في تسريع عجلة التنمية.

وبإقليم قلعة السراغنة يعتبر النقل قطاعاً محورياً يضمن حركية الساكنة نحو مختلف الخدمات، ومع النمو الديموغرافي السريع الذي شهدته مختلف جماعات الإقليم، تزايد الطلب على التنقل خاصة بين المدن والأرياف، فالمدن تتركز بها جل الخدمات من مؤسسات إدارية كالعمالة والمؤسسات القضائية كمحكمة الأسرة والمحكمة الابتدائية والمرافق الخدماتية كالأبنك، والمرافق الاقتصادية كالمتاجر والأسواق، إضافة إلى المرافق الاجتماعية كالمستشفى الإقليمي والمركز الجامعي، كلها مرافق تجذب ساكنة الجماعات القروية إلى المدينة مما يتولد عليه تيارات نقل يومية.

إن النمو الديموغرافي السريع يترتب عنه إشكاليات على مستوى التنقل، فالطلب لا يوازي العرض، والتوزيع الجغرافي لوسائل النقل لا يتماشى والكثافة السكانية، وتعدد إشكاليات النقل بإقليم قلعة السراغنة، حيث نجد ضعف الشبكة الطرقية واستفحال ظاهرة النقل السري ومحدودية وسائل النقل وضعف مرافق النقل المتمثلة في المحطات الطرقية، وهذه كلها عوامل تؤثر على القطاع مما يتطلب دراسة دقيقة لجميع إشكاليات هذا القطاع لبلورة حلول واقتراحات كفيلة بمعالجة هذه الإشكاليات.

¹ سالم الشواورة علي والحلاق جابر، 2012، "الجغرافيا الطبيعية والبشرية"، دار المسيرة للنشر والتوزيع والطباعة، الطبعة الأولى، ص 489.

ويعتبر النقل من مداخل التنمية الترابية، فهو يساهم في ضمان حق تنقل الساكنة ويشغل فئات متعددة كما يسوق المنتجات الفلاحية والمصنعة، ويساهم في دينامية القطاع التجاري بالمدن ويفك العزلة فالنقل من بين سبل تنمية الأرياف، كما يساهم في تشكيل وإعادة تشكيل السكن والأنشطة تبعاً للمحاور الطرقية الرئيسية، وخلال هذه الأطروحة سنتطرق إلى العلاقة بين النقل والتنمية الترابية من خلال حالة إقليم قلعة السراغنة.

ولا شك أن التنمية الترابية نتاج لتدخل مجموعة من الفاعلين، من خلال استراتيجياتهم المتعددة، كل حسب مجال تدخله، ويتعدد الفاعلون بالنقل في المغرب عموماً وإقليم قلعة السراغنة على وجه الخصوص. إن دراسة الفاعلين في ميدان النقل سيبرز لنا استراتيجياتهم وتوجهاتهم وطريقة اشتغالهم مما سيمكننا من معرفة أوجه القصور، والتي تؤثر على جودة الخدمة المقدمة.

لقد بات البحث الجغرافي اليوم مطالبا بتقديم أجوبة عن الإشكاليات المطروحة، والانتقال من الوصف السطحي إلى التحليل العميق، وقد حاولنا في هذه الدراسة اقتراح حلول للإشكاليات التي يعرفها قطاع النقل بإقليم قلعة السراغنة، من أجل نقل مريح وبجودة عالية يضمن سلاسة التنقل ويساهم في التنمية الترابية.

إن معالجة موضوع معين يستوجب الإطلاع على مختلف ما كتب حوله، من أجل تحقيق التراكم العملي، وفي هذا الإطار؛ وفي معالجتنا لإشكالية النقل قمنا بدراسة مختلف ما كتب حول الموضوع الدراسة "النقل" ومجالها "إقليم قلعة السراغنة".

بالنسبة للمؤلفات العلمية التي تناولت موضوع النقل باللغة الفرنسية، نجد كتاب رائد جغرافية النقل WOLKOWITSCH Maurice تحت عنوان «*Géographie des transports*» كما نجد كتاب MERENNE Emile تحت عنوان «*Géographie des Transports : contraintes et enjeux*» وكتاب «*Géographie des transports*» لمؤلفيه BAVOUX Jean – Jacques, BEAUCIRE François, CHAPELON Laurent, ZEMBRI Pierre، هذه الكتب الثلاثة تؤصل لمفهوم النقل وأنواعه ومناهج دراسته.

وباللغة العربية، نجد كتاب كل من أزهر السماك محمد والعبيدي أحمد حامد والحيالي محمد هاشم، تحت عنوان "جغرافية النقل بين المنهجية والتطبيق"، وكتاب "المدخل إلى جغرافية النقل" لصاحبه الأجود فضل إبراهيم، وكتاب "جغرافية المواصلات والاتصالات" لمؤلفه الطفيلي أحمد، إضافة إلى كتب كل من خميس الزوكة محمد "جغرافية النقل" وزين العابدين علي صفر "جغرافية النقل"، هذه الدراسات العلمية تناولت مفهوم جغرافية النقل، ومناهجها وكيفية دراستها، وعلى المستوى المغربي نجد الغياب التام لكتب حول جغرافية النقل.

بخصوص الدراسات الأكاديمية، فقد أنجزت مجموعة من الأطروحات في الجغرافيا، أبرزها أطروحة الباحث الدرقاوي العلوي تحت عنوان "النقل بمدينة فاس دراسة حول التنقلات الحضرية والولوجية نحو

المرافق العمومية باستخدام نظم المعلومات الجغرافية"، وأطروحة الباحث بوبرية عبد الواحد، تحت عنوان "النقل وتنظيم المجال بالأطلس المتوسط الشمالي الشرقي، حالة الطريق الرابطة بين مطماطة ورباط الخير".

وعلى مستوى الدراسات التي اهتمت بمجال الدراسة، نجد مجموعة من المؤلفات، جلها حول تاريخ المنطقة للباحث شوقي الحسن، وبالجغرافيا، نجد كتاب الباحث حفار عبد الكريم، تحت عنوان "قلعة السراغنة جوانب من مدينة في تحول"، أما بالنسبة للدراسات الأكاديمية فنجد أطروحة الباحث عبد الجليل لحمادي « *Les interrelations entre ville et campagne dans la Tassaout (Maroc) le cas d'El Kelaa des Sraghna dans un espace rural en transformation* » كما نجد أطروحة الباحث أبو الخير نبيل تحت عنوان "التنمية الترابية والفاعلون حالة إقليم قلعة السراغنة"، إضافة إلى عشرات المقالات والتقارير الرسمية.

إن الاطلاع على مختلف ما كتب حول الموضوع، مكننا من الفهم الجيد للإشكالية المعالجة، لكن تجدر الإشارة أن هذه الدراسة تعتبر أول أطروحة تدرس وتعالج إشكالية تيارات النقل بين المدن والأرياف في علاقتها بالتنمية الترابية.

1. إشكالية البحث

تشكل المدينة فضاء للعيش، تتركز بها الأنشطة والخدمات التي تستقطب الساكنة مما أدى إلى ارتفاع الساكنة الحضرية بالمغرب على حساب الساكنة القروية، وفي نفس السياق تعتبر قلعة السراغنة والعطاوية مدينتين متوسطيتين بوظائف إدارية وصحية وتعليمية واقتصادية... إلخ، تستقطبان ساكنة الجماعات الريفية المجاورة مما يؤدي إلى نشوء تيارات نقل يومية تنعكس إيجابا على تراب إقليم قلعة السراغنة على مستويات عدة؛ اقتصاديا تساهم في تشغيل اليد العاملة ودينامية القطاع التجاري وتسهل تسويق المنتوجات الفلاحية إقليميا وجهويا ووطنيا، واجتماعيا تضمن وسائل النقل حق التنقل والمساهمة في ولوجية الساكنة نحو الخدمات الصحية والتعليمية وفك العزلة، ومجاليا كذلك؛ حيث أن المحاور الطرقية تشكل خطوطا تتركز حولها الأنشطة البشرية، فهي عنصر مهيكّل ومنظم للمجال.

رغم أهمية هذه الانعكاسات التنموية، فمنظومة النقل بإقليم قلعة السراغنة تعاني من مجموعة من الإشكاليات تعيق تطورها من قبيل ضعف البنية التحتية الطرقية ومحدودية الأسطول المخصص للنقل العمومي وتقادمه مما شجع على استفحال ظاهرة النقل السري، الشيء الذي يفرض دراسة علمية دقيقة من أجل بلورة حلول لتجاوز مختلف المشاكل التي يعاني منها النقل وبالتالي تحقيق التنمية الترابية المنشودة بإقليم قلعة السراغنة. هذا الأخير، عرف تحولات مجالية مهمة خلال السنوات الأخيرة نتيجة عائدات الهجرة الدولية بكل من إيطاليا وإسبانيا وانعكاساتها على المنطقة، كما عرف سهل السراغنة سياسة الإعداد الهيدروفلحي خلال سبعينيات القرن الماضي، إذ أضحي من المناطق السقوية المهمة بالجهة، كما عرفت مدينتي قلعة السراغنة والعطاوية توسعا عمرانيا مهما، مما يفرض توفير قطاع نقل يلبي حاجيات الساكنة في التنقل.

من هذا المنطلق تتبع الإشكالية المحورية لهذا البحث والتي يمكن صياغتها في السؤال الإشكالي التالي:
"ما هي خصوصيات تيارات النقل بين المدن والأرياف ببعض الجماعات الترابية بإقليم قلعة السراغنة؟
وأية انعكاسات لتيارات النقل الحضرية - الريفية على التنمية الترابية؟" من أجل الإجابة عن هذه الإشكالية المركزية قسمناها إلى الأسئلة الفرعية التالية:

- ✧ هل تساعد الظروف الطبيعية على سلاسة التنقل بإقليم قلعة السراغنة؟
- ✧ كيف ساهم النمو الديموغرافي بمجال الدراسة في ارتفاع الطلب على التنقل، وما واقع الشبكة الطرقية به؟
- ✧ ما هي مختلف وسائل النقل المستعملة بإقليم قلعة السراغنة وكيف هو توزيعها الجغرافي؟
- ✧ ما هي أسباب ودوافع التناقص بين المدن والأرياف بإقليم قلعة السراغنة وكيف يؤثر هذا التناقص على المجال الريفي والحضري؟
- ✧ إلى أي حد يؤثر التركيز الإداري (العمالة، البلديات...) والاقتصادي (الأسواق، العمل) والخدمات (الأبنك، المدارس، المستشفيات...) بالمدن في جذب ساكنة الأرياف المجاورة؟
- ✧ أي انعكاسات لتيارات النقل الحضرية - الريفية على التنمية الترابية بمجال الدراسة في ظل تعدد الفاعلين؟
- ✧ ما هي أهم الإكراهات التي يعاني منها قطاع النقل بمجال الدراسة وكيف يمكن تجاوزها من أجل النهوض بالتنمية الترابية بإقليم قلعة السراغنة؟

2. فرضيات البحث

تعتبر الفرضية جوابا لسؤال لم ننته من دراسته بعد وسنتأكد من صحتها في آخر البحث، وتتجلى فرضيات البحث في:

- ✧ يتوفر إقليم قلعة السراغنة على ظروف طبيعية لا تؤثر على النقل وبنياته؛
- ✧ أدى النمو الديموغرافي بمجال الدراسة إلى ارتفاع الطلب على التنقل، لكن هذا النمو الديموغرافي لم يواكبه تطور على مستوى أسطول النقل؛
- ✧ يتميز إقليم قلعة السراغنة بوجود شبكة طرقية كثيفة إلا أنها تعاني من إشكاليات متعددة؛
- ✧ تتعدد وسائل النقل المستعملة بإقليم قلعة السراغنة بين وسائل نقل خاصة ووسائل نقل عامة لكنها لا تلبي حاجيات الساكنة في التنقل نظرا لضعف الأسطول وغياب التنظيم؛
- ✧ تتجلى عوامل التناقص بين المدن والأرياف بالأساس في الإقبال على الأسواق الأسبوعية خاصة سوق الخميس بالعطاوية والاثنتين بقلعة السراغنة، والخدمات الإدارية والبنكية والتعليمية والصحية والأنشطة الاقتصادية؛
- ✧ تتعدد انعكاسات تيارات النقل على التنمية الترابية بإقليم قلعة السراغنة ويتجلى ذلك بالأساس في انعكاسات اقتصادية وانعكاسات اجتماعية وانعكاسات مجالية؛
- ✧ يعاني قطاع النقل بإقليم قلعة السراغنة من إكراهات متعددة على الفاعلين إيجاد حلول لمعالجتها.

3. أهداف البحث

تتعدد أهداف هذه الأطروحة وتتجلى في:

- ✧ إغناء الخزانة الوطنية والمحلية بمواضيع جغرافية محورية من قبيل إشكالية النقل، الذي يلعب دورا أساسيا في النشاط الاقتصادي؛
- ✧ بلورة حلول ناجعة لتجاوز بعض الإكراهات التي يعاني منها النقل بالمغرب عموما وإقليم قلعة السراغنة على وجه الخصوص؛
- ✧ العمل على تحديد الآليات المتحكممة في تنشيط تيارات النقل بين المدن والأرياف من خلال دراسة مقارنة بين مدينتي قلعة السراغنة والعطاوية في علاقتهما ب 17 جماعة ترابية قروية؛
- ✧ الوقوف على أهم انعكاسات النقل، وما يفرزه من تيارات يومية وأسبوعية بين المناطق الحضرية والمناطق الريفية، على التنمية الترابية بإقليم قلعة السراغنة؛
- ✧ فتح آفاق البحث العلمي لمناقشة إشكاليات جديدة تهم تطور وتنوع وسائل النقل وآثار ذلك على التنمية بمختلف جهات وأقاليم المملكة.

4. دوافع اختيار موضوع البحث

إن اختيار هذا الموضوع لم يأت اعتباطيا أو عشوائيا، بل جاء انطلاقا من رغبة جغرافية في التطرق إلى مواضيع حديثة لها تأثير على المجال الجغرافي والتي من بينها النقل، هذا الأخير يحظى بأهمية بالغة بدول أوروبا الغربية وأمريكا الشمالية والشرق الأوسط عكس البحث الجغرافي المغربي الذي لم يعط الاهتمام اللازم لدراسة النقل، وتتجلى دوافع اختيار موضوع الدراسة في:

- ✧ محدودية البحوث التي تطرقت إلى إشكالية النقل وتياراته داخل المغرب عموما وبجهة مراكش أسفي خصوصا، مما دفعنا إلى التفكير في إغناء الخزانة المغربية فيما يتعلق بالبحوث التي تندرج ضمن تخصص جغرافية النقل؛
- ✧ أهمية قطاع النقل داخل المجال الجغرافي، فلا يمكن تصور مجال بدون وسائل النقل العمومية منها والخاصة؛
- ✧ تزايد وتيرة تيارات النقل بين المدن والأرياف بإقليم قلعة السراغنة مما يفرض دراسة هذه الظاهرة دراسة جغرافية متعمقة في ظل التحولات التي يعرفها المجال الريفي؛
- ✧ العلاقة الوطيدة لمدينتي قلعة السراغنة والعطاوية بالتجمعات البشرية المتواجدة بسهل السراغنة، والتي تتسم بالتكامل؛ فالمدينة هي نتاج لتيارات الهجرة القروية التي عرفت طيلة القرن العشرين.
- ✧ أهمية القطاع الفلاحي بسهل السراغنة وارتباطه بوسائل نقل السلع والبضائع من أجل تصريف هذه المنتجات الفلاحية خصوصا منتوجي الزيتون والحبوب؛
- ✧ أهمية شبكة الأسواق بمجال الدراسة، إذ تعتبر وسائل النقل العمود الفقري للقطاع التجاري؛

- ✧ خطورة ظاهرة حوادث السير بالمغرب عموما وبإقليم قلعة السراغنة خصوصا حيث تسجل سنويا آلاف الحوادث، وبالتالي وجب الوقوف على أسباب هذه الظاهرة واقتراح حلول ناجعة من أجل تجاوزها؛
- ✧ الوقوف على مسلسل التنمية الترابية واستراتيجيات الفاعلين بإقليم قلعة السراغنة في علاقتها بتيارات النقل الحضرية - الريفية.

5. **مناهج البحث**

لدراسة إشكالية النقل وجب علينا لزاما إتباع مناهج ومقاربات متعددة ومتنوعة تتماشى وطبيعية الإشكالية المدروسة، ويمكن تعريف المنهج العلمي بأنه "وسيلة علمية تمكن الباحث من الكشف عن المعارف والحقائق والقوانين التي يسعى إلى إبرازها وتحقيقها مع محاولة اختبارها للتأكد من صلاحيتها في مواقف أخرى، وتعميمها للوصول إلى "النظرية" التي هي هدف كل بحث علمي،"² وفي هذا الإطار تبيننا المناهج التالية:

✧ **المنهج الاستنباطي:** من خلال الانطلاق من العام نحو الخاص، أي من مقياس صغير إلى مقياس كبير وذلك من أجل الإحاطة بمختلف جوانب إشكالية قطاع النقل، من المستوى الوطني فالجهوي فالإقليمي وأخيرا بمقياس كبير يغطي جماعة معينة أو دوارا.

✧ **المنهج المقارن:** تمكن المقارنة من معرفة أوجه التشابه والاختلاف لظاهرة معينة بمجالين مختلفين، وقد اعتمدنا هذا المنهج في مقارنة خصائص التنقل بين مدينتي قلعة السراغنة والعطاوية.

✧ **المنهج التاريخي:** تكمن أهمية هذه المقاربة في تتبع تطور الظاهرة المدروسة على مستوى مجال معين، من أجل معرفة وضعية إشكالية بات لزاما البحث عن جذورها التاريخية، وقد اعتمدنا على هذا المنهج في دراسة تطور كثافة السير بمجال الدراسة.

✧ **المنهج الإحصائي:** خلال العقود الأخيرة تطورت مناهج جغرافية النقل إذ انتقلنا من الدراسات الوصفية السطحية التي تنسم بالطابع المنوغرافي إلى الدراسات التحليلية التي تتميز بالطابع التركيبي والكمي، وهنا تكمن أهمية المنهج الإحصائي من خلال تكميم المعطيات المتعلقة بحركية النقل والتيارات الحضرية - الريفية والوسائل المستعملة في التنقل... إلخ، وقد استعنا بهذا المنهج في دراسة الشبكة الطرقية وكذا التطور الديموغرافي وفي معرفة تيارات النقل.

هذه نظرة موجزة عن أهم المناهج التي استعنا بها، كل هذا من أجل دراسة علمية متناسقة تهدف إلى الحصول على نتائج دقيقة تمكننا من تشخيص موضوعي لواقع تيارات النقل بمجال الدراسة.

² كرزاي موسى وأيت حمزة محمد (تنسيق)، 2004، "مناهج البحث في الأرياف من خلال تطبيقات الهجرة"، مجلة مناهج البحث في الوسط الريفي المغربي، منشورات كلية الآداب والعلوم الإنسانية بالرباط، سلسلة ندوات ومناظرات رقم 113، ص 40.

6. النظرية المعتمدة

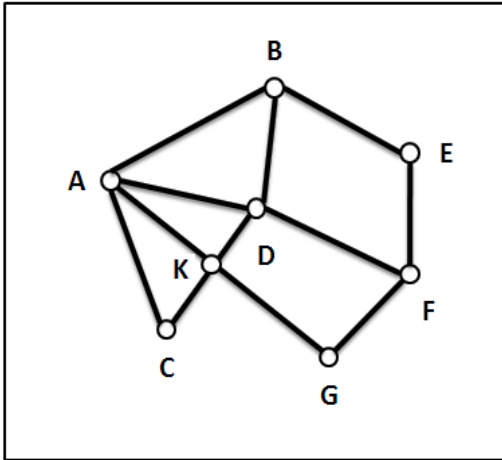
تعتبر النظرية إطارا تصوريا عاما يفسر الإشكالية تفسيراً علمياً ومنطقياً مقبولا، وفي غياب القاعدة النظرية يصبح الباحث عاجزا عن تحديد إطار البحث الذي يرغب به،³ وقد تناولت مجموعة من النظريات إشكالية النقل، كنظرية "فون تنن" ونظرية "ألفريد فيبر" التي تدرس تكلفة عامل النقل في الصناعة، إذ سعى إلى تحديد الموقع الملائم للمنشأة الصناعية، من أجل تخفيض كلفة نقل للمواد الأولية الخام وكذلك تصريف المنتجات المصنعة، إضافة إلى نظرية الأماكن المركزية لصاحبها "كريستالير" والتي تركز على عامل المسافة، حيث تزداد القيمة الاقتصادية كلما اقتربنا من مركز المدينة.

إن الإشكالية التي نتناولها تتميز بالتداخل، فهي تجمع بين المجال الحضري والمجال الريفي، كما تجمع بين نقل الركاب ذو البعد الاجتماعي ونقل السلع والبضائع ذو البعد الاقتصادي، مما يجعل تطبيق نظرية معينة أمرا صعبا، ولكن رغم هذه العوائق سنخضع مجال الدراسة لنظرية الشبكات.

نظرية الشبكات (Théorie des graphes): يعتبر الجغرافي جاريسون Garrison أول من استخدم نظرية الشبكات لتحليل بنية شبكات النقل سنة 1960⁴ وهي تعبر عن مدى ولوجية شبكة النقل وترابطها، حيث يتم تحويل الشبكة الطرقية إلى شكل طبولوجي (كما في الشكل 1) دون الأخذ بعين الاعتبار هندسة الطريق والمسافات بين العقد حيث نحصل على العُقد (Nœuds) وهي نقطة التقاء طريقين ويرمز لها بحرف معين والوصلات وهي الضلع الرابط بين نقطتين.

بعد تحويل الشبكة الطرقية إلى شكل طبولوجي يتم وضع مصفوفة (Matrice) تضم العقد في المحور العمودي ويتم إعادة ترتيبها في المحور الأفقي، بعد وضع المصفوفة يتم عد عدد العقد بين نقطتين مع الحرص على إتباع أقصر مسافة كما هو موضح في الشكل التوضيحي أسفله.

شكل رقم 1: شكل طبولوجي لشبكة نقل



جدول رقم 1: مصفوفة الشبكة للشكل التوضيحي

المجموع	K	G	F	E	D	C	B	A	
10	1	2	2	2	1	1	1	-	A
12	2	3	2	1	1	2	-	1	B
15	1	2	3	4	2	-	2	1	C
8	1	2	1	2	-	2	1	1	D
15	3	2	1	-	2	4	1	2	E
12	2	1	-	1	1	3	2	2	F
13	1	-	1	2	2	2	3	2	G
11	-	1	2	3	1	1	2	1	K

المصدر: إنجاز شخصي 2016

³ الخير صفوح، 2000، "الجغرافية موضوعها ومناهجها وأهدافها"، دار الفكر، ص 152.
⁴ حداد عوض يوسف، 2002، "الطرق الفردية وشبكات النقل"، منشورات قاريونس، ط 1، ص 105.

إذن من خلال هذا المثال التوضيحي، يتبين جليا أن المسافة بين (A) و (F) عقدتين، والمسافة بين (E) و (C) أربع عقد، عند الانتهاء من تحديد المسافة بين جميع العقد، يتم جمع عدد العقد بالنسبة لكل محور، فمثلا عدد العقد بالنسبة للنقطة (A) 10 عقد، وبناء على مجموع العقد تكون النقطة التي حصلت على أقل عدد هي النقطة الأكثر ولوجية والأكثر ترابطا وهو ما يصطلح عليه بمؤشر شيمبل (Shimbel). من خلال هذا المثال الذي قدمناه تعتبر النقطة (D) أكثر ترابطا وأكثر ولوجية في حين أن النقطة (E) النقطة الأكثر هامشية. سيتم الاستعانة بنظرية الشبكات لدراسة الشبكة الطرقية بمجال الدراسة كما سيتم الاستعانة بمجموعة من المعادلات الرياضية لدراسة مجموعة من المؤشرات كمعدل الانحراف.

7. مجال الدراسة

ينتمي إقليم قلعة السراغنة لجهة مراكش آسفي، تبلغ مساحته الإجمالية حوالي 4193.58 كلم²، تم إحداثه سنة 1973 بمقتضى الظهير الشريف 1-73-423 بتاريخ 5 غشت 1973، وإلى حدود سنة 2009 كان يضم منطقتي السراغنة والرحامنة قبل أن تصبح هذه الأخيرة إقليما مستقلا بذاته سنة 2009.

نظرا لشساعة مساحة إقليم قلعة السراغنة والعدد الكبير لجماعاته والبالغ عددها 43 جماعة ترابية ارتأينا الاقتصاد على دراسة 19 جماعة ترابية. إن اختيار هذه الجماعات جاء وفق مجموعة من المعايير تتمثل في الآتي:

✧ **الحجم الديموغرافي:** فالمجال الذي تم اختياره يمثل 54.20 % من ساكنة الإقليم ويضم جماعتين حضريتين هما مدينتي قلعة السراغنة ب 93927 نسمة، والعطاوية ب 30315 نسمة حسب الإحصاء العام للسكان والسكنى لسنة 2014. تتركز بهاتين المدينتين مجمل الأنشطة الاقتصادية والإدارية والاجتماعية والترفيهية، مما يجذب ساكنة الجماعات القروية المجاورة لهما وبالتالي تتولد على ذلك مجموعة من التيارات اليومية تنشط من خلالها مختلف وسائل النقل.

✧ **أهمية وسائل النقل العمومية:** والتي تعتبر الركيزة الأساسية في نشاط تيارات النقل بين المدينة وأريافها، حيث نجد أن مجال الدراسة يضم 280 سيارة أجرة كبيرة من أصل 435 المتواجدة بالإقليم أي 64.36 % و 147 سيارة أجرة صغيرة من أصل 151 أي 97.35 % و 75 سيارة نقل مزدوج من أصل 131 المتواجدة بالإقليم أي ما نسبته 57.25 %.

✧ **أهمية الشبكة الطرقية:** إن المجال الذي تم اختياره يضم جميع أصناف الطرق المتواجدة بالإقليم حيث نجد طريقتين وطنيتين هما الطريق الوطنية رقم 8 والطريق الوطنية رقم 23، و 3 طرق جهوية رقم 206، 208، 210، إضافة إلى أغلب الطرق الإقليمية وكذا الطرق القروية، كما أن هذه الشبكة تتركز حولها مجموعة من الأنشطة الاقتصادية والتجمعات السكانية.

❖ أهمية الأنشطة الاقتصادية والتي تتمثل في:

- النشاط الفلاحي: التركيز على الجماعات التي عرفت سياسة الإعداد الهيدروفلاحي، وكذا تنوع المنتوجات الفلاحية خصوصا منتوج الزيتون مما ينتج عنه دينامية قطاع نقل السلع والبضائع.
- تواجد الأسواق الكبرى: بمدينة قلعة السراغنة والعطاوية إضافة إلى أسواق أخرى بجماعات الإقليم، تجذب هذه الأسواق ساكنة الجماعات القروية، فخلال انعقاد الأسواق الأسبوعية يكثر الطلب على وسائل النقل العمومية، المرخصة والغير مرخصة (النقل السري).
- أهمية الحركة التجارية: تهيمن مدينتا قلعة السراغنة والعطاوية على القطاع التجاري، فهما المزودتان لجميع جماعات الإقليم بالمواد الضرورية خصوصا المصنعة منها.

❖ الإشعاع الترابي: ترتبط جميع الجماعات التي تم اختيارها ضمن مجال الدراسة بمدينة قلعة السراغنة

والعطاوية، وبدرجة أكبر مدينة قلعة السراغنة (عاصمة الإقليم)، على عكس الجنوب الشرقي من الإقليم، حيث نجد الجماعة الحضرية لسبيدي رحال ترتبط كليا بعاصمة الجهة مراكش نظرا للقرب الجغرافي وكذلك توفر خدمة النقل الحضري (شركة Alsa)، إضافة إلى الارتباط الاقتصادي لساكنة تملالت بمدينة مراكش، وبدرجة أقل ترتبط جماعات أولاد خلوف والصهريج بمدينة دمنات التي تقع ضمن جهة بني ملال خنيفرة، وبالتالي فالجماعات التي تم اختيارها لها ارتباط كلي بمدينة قلعة السراغنة والعطاوية.

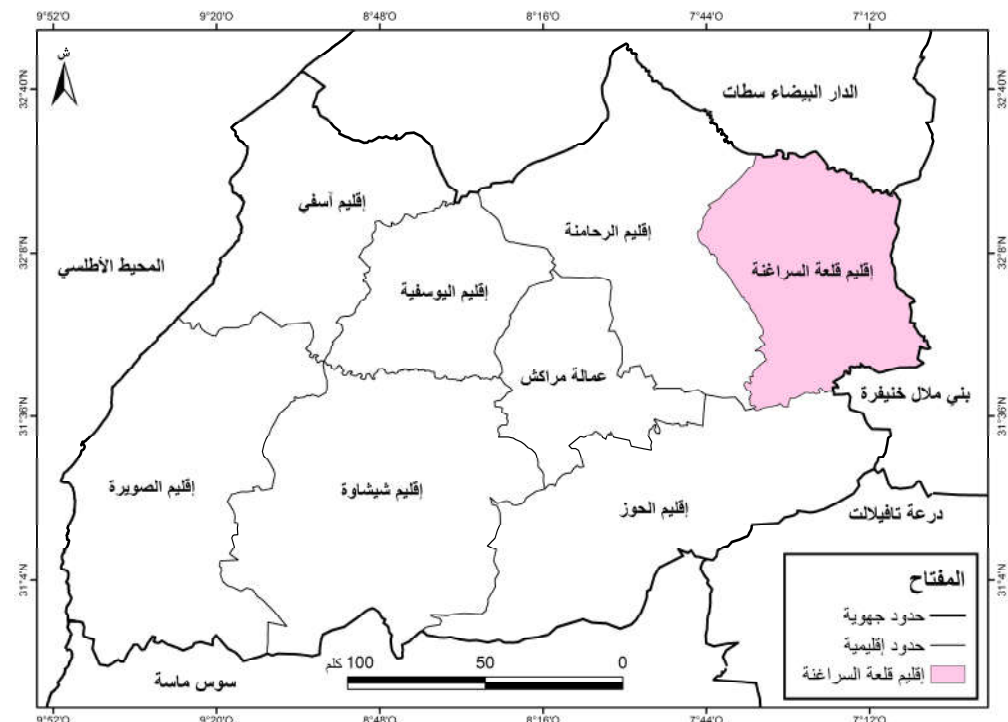
والخرائط التالية توضح مجال الدراسة داخل إقليم قلعة السراغنة وجهة مراكش أسفي وأيضا على الصعيد

الوطني.

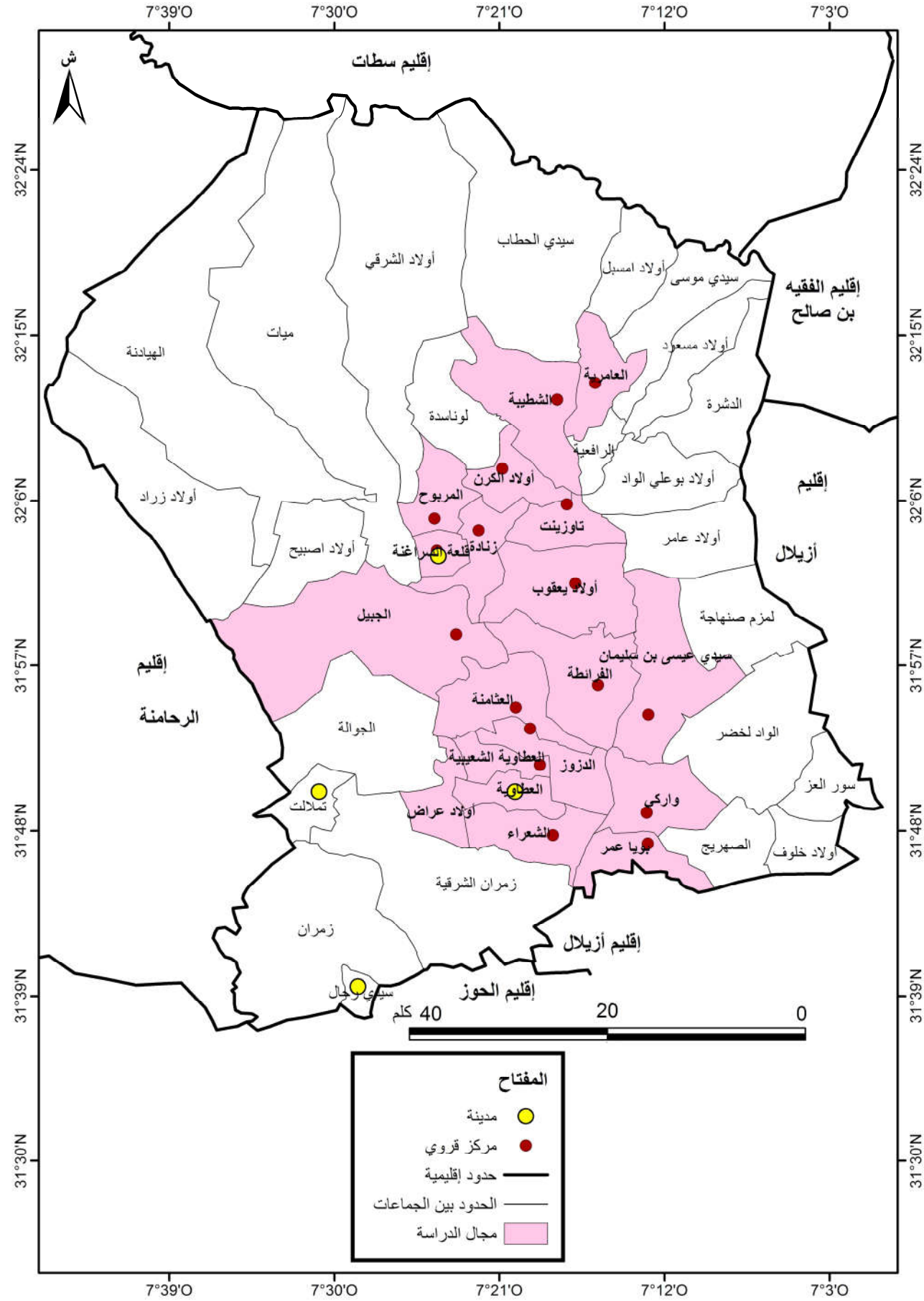
خريطة رقم 1: توطين جهة مراكش آسفي وطنيا



خريطة رقم 2: توطين إقليم قلعة السراغنة ضمن جهة مراكش آسفي



خريطة رقم 3: توطين موقع مجال الدراسة على مستوى إقليم قلعة السراغنة



المصدر: إنجاز شخصي 2018

لا يمكن استيعاب الحاضر دون فهم الماضي، ولا يمكن استشراف المستقبل دون الإلمام بالحاضر، وفي هذا السياق كان من الضروري البحث عن تاريخ المنطقة وتطوره، فالمعطيات التاريخية تمكننا من معرفة سبب الاستقرار وكيفية نشأة المدن والمراكز وتطورها.

اتفقت المصادر التاريخية على أن تعمير المنطقة يعود إلى قرون عدة مضت إذ احتلته في بادئ الأمر اتحادية هسكورة المصمودية التي امتد نفوذها من السفوح الشمالية للأطلس الكبير حتى حدود دكالة الحالية⁵، وعلى ما يبدو فالسراغنة عبارة خليط سكاني ليسوا من أصل ونسب واحد مشترك، وإنما هم من فروع مختلفة انسجمت تحت ضغط قبائل غازية واتحدت فيما بينها لتوفير الأمن.⁶ فبالإضافة إلى العرب، هناك الأفارقة السود والصحراويون وعناصر من قبائل مجاورة كتادلة والرحامنة والحوز.

تتعدد تفسيرات أصل تسمية السراغنة ومن بينها فرضية ترجع أصل الكلمة إلى "سر الغنى"، أي أن المنطقة تتميز بالغنى الطبيعي، ومع تداول الاستعمال أصبحت تنطق السراغنة، في حين فرضية ثانية ترجع السراغنة إلى كلمة أسرغين أي الشرفاء بلهجة المصامدة، وطرح ثالث يرجع أصل الكلمة إلى سرغين وهو جد السراغنة⁷.

لقد لعب عنصر الماء دورا محوريا في الاستيطان بالمنطقة، حيث نجد أن الاستقرار البشري يمتد على طول المجاري المائية (خصوصا واد تساوت) حيث عمدت ساكنة المنطقة على تحويل مياه الوادي عبر سواقي تقليدية لري الأراضي الفلاحية كالساقية اليعقوبية والفظناسية والعيساوية والسلطانية والصنهاجية والعبوبية... إلخ. وتعتبر مدينة قلعة السراغنة أقدم تجمع حضري ببلاد السراغنة حيث يختلف المؤرخون على تاريخ تأسيس هذه المدينة فالباحث PEGURIER Jacques يرجع تاريخ تأسيس القلعة إلى فترة حكم السلطان العلوي المولى إسماعيل 1672 - 1727⁸، في حين أن الحسن شوقي يقول أن "القلعة بناء مرابطي أسسها يوسف ابن تاشفين (1061 - 1107) منذ القرن الحادي عشر الميلادي قصد حراسة الطريق وتعمير البلاد وتأمين المارة"⁹، إذن فالطريق كان لها دور أساسي في تأسيس القلعة، ولم تسمى مدينة قلعة السراغنة بهذه التسمية إلا بعد وفاة مولاي إسماعيل في العصر العلوي حيث أضيفت كلمة السراغنة، إذ كانت تسمى قبل ذلك قلعة لكرار.

تستوطن الإقليم قبيلتان وهما قبيلة السراغنة (مجال دراستنا) وقبيلة زمران، فبالنسبة لقبيلة السراغنة تضم مجموعة من القبائل العربية كفظناسية وأهل الغابة والعرارشة وأولاد اصبيح والعثامنة. وأربعة قبائل ذات

⁵ المبارك حسن، 2003، "التحديث الريفي: انتشاره ومظاهره التقنية، الاقتصادية والسوسيو مجالية بسهل تساوت الوسطى (الحوز الشرقي)"، أطروحة دكتوراه دولة في الجغرافيا، جامعة سيدي محمد بن عبد الله فاس، كلية الآداب والعلوم الإنسانية فاس - سايس، ص 48.

⁶ شوقي الحسن، 2006، "تاريخ قبيلة السراغنة الأصول - المجال - السكان"، المطبعة والوراقة الوطنية مراكش، الطبعة الأولى، ص 20.

⁷ شوقي الحسن، 2010، "تاريخ قبيلة السراغنة الزعامات المحلية - القواد والعمال"، المطبعة والوراقة الوطنية مراكش، الطبعة الأولى، ص 21.

⁸ حفار عبد الكريم، 2010، "قلعة السراغنة جوانب من مدينة في تحول"، مطبعة خير الله بلوط إمليل قلعة السراغنة، الطبعة الأولى، ص 19-20.

⁹ شوقي الحسن، 2006، مرجع سابق ص 146.

أصول بربرية، وهي قبيلة ركراكة في بني عامر والتي تنتسب بقرابة الدم إلى قبيلة ركراكة بالشيظمة وركراكة "من أشرف قبائل مصمودة لسبقهم إلى الإسلام وجهادهم في سبيله حتى يقال أن قدماءهم شذوا الرحلة إلى النبي محمد صلى الله عليه وسلم بمكة في أول ظهوره"¹⁰، وقبيلة صنهاجة التي تنتسب بقرابة الدم إلى قبيلة صنهاجة الريف، وقبيلة أولاد سيدي امحمد التومي تنتسب إلى قبيلة التوامة بالأطلس الكبير، ثم قبيلة أولاد الطوك، إلا أن هذه القبائل كلها تتحدث باللغة العربية¹¹. وفي حين أن قبيلة زمران تتكون من ثلاثة فروع وهي أولاد سعيد واهراوة وسيدي رحال.

خلال فترة الحماية شهد مجال الدراسة ثلاث تحولات رئيسية، التحول الديموغرافي والتحول على مستوى السكن والتحول في التجهيزات¹²، حيث ارتفعت ساكنة المنطقة بشكل سريع خلال فترة الحماية، كما تغير شكل السكن من الشكل القروي التقليدي المبني بالطين والحجارة إلى السكن العصري خصوصا بعاصمة الإقليم، وقد شكل تشييد الطريق الرابطة بين مراكش وفاس نقطة تحول بالمنطقة من خلال انتعاش التجارة المحلية، وظهور مجموعة من المراكز السكنية والأسواق القروية.

8. أدوات البحث

اعتمدنا في إنجاز هذه الأطروحة على مجموعة من الأدوات وهي على الشكل التالي:

أ. الاستثمار الميطانية

تعتبر الاستثمار الميدانية من بين أهم أدوات البحث الجغرافي التي تمكن من جمع معطيات متنوعة حول ظاهرة اجتماعية معينة، وقد قمنا بانجاز 5 استثمارات متكاملة كل استثمار موجهة لفئة معينة وتعالج محور من محاور الإشكالية الرئيسية، وقد تمت تعبئة استثمارات البحث من طرف فريق علمي¹³ في الفترة الممتدة من شهر يناير إلى شهر أكتوبر 2017 أي طيلة 10 أشهر، وفيما يلي أنواع الاستثمارات المنجزة وكذلك طريقة اختيار العينات.

¹⁰ بن منصور عبد الوهاب، 1968، "قبائل المغرب"، الجزء الأول، المطبعة الملكية الرباط، ص 324.

¹¹ اعرية مصطفى، 1996، حوار تلفزيوني في برنامج "من وحي الطبيعة" على الإذاعة والتلفزة المغربية.

¹² LOUHMADEI Abdeljalil, 2007, « Les interrelations entre ville et campagne dans la Tassaout (Maroc) le cas d'El Kelaa des Sraghna dans un espace rural en transformation », Thèse de Doctorat d'Etat, Université Chouaib Doukkali, Faculté des Lettres et des Sciences Humaines El Jadida, p 38.

¹³ نظرا للعدد الكبير لعينة البحث تمت الاستعانة بفريق علمي في تعبئة الاستثمار، وضم هذا الفريق 7 طلبة باحثين بسلك الدكتوراه تخصص جغرافيا، و12 فرد حاصل على الماستر في الجغرافيا، و 5 طلبة يتابعون دراستهم بسلك الماستر جغرافيا، و 15 فرد حاصل على الإجازة في الجغرافيا، إضافة إلى 6 أفراد حاصلين على الإجازة في العلوم الاقتصادية.

- استثمار موجهة لأرباب الأسر

من أجل التعرف على وتيرة تيارات النقل بين المدينة وأريافها، قمنا بإنجاز استثمار موجهة إلى أرباب الأسر تتضمن مجموعة من المحاور، وقد تم اختيار عينة 5 % من أسر مجال الدراسة أي 2788 أسرة مع الحرص على توزيع عادل بين الجماعات طبقا للحجم الديموغرافي.

جدول رقم 2: توزيع عينات الاستثمار الموجهة لأرباب الأسر بمجال الدراسة

العينة	الاستثمارات المختارة	عدد الأسر حسب إحصاء 2014	الجماعة الترابية
% 5	1007	20 139	بلدية قلعة السراغنة
	307	6 125	بلدية العطوية
	78	1 545	الشطبية
	78	1 551	العامرية
	82	1 621	المربوح
	67	1 333	أولاد الكرن
	65	1 289	أولاد يعقوب
	49	964	تاويزنت
	64	1 261	زنادة
	130	2 587	بويا عمر
	102	2 026	الشعراء
	97	1 928	الدروز
	99	1 968	الفرانطة
	89	1 772	العثامنة
	50	982	العطوية الشعبية
	95	1 881	واركي
	50	981	أولاد عراض
	179	3 578	سيدي عيسى بن سليمان
	100	1 999	الجبيل
	-	97 874	إقليم قلعة السراغنة
	2788	55 530	مجال الدراسة

المصدر: إنجاز شخصي اعتمادا على نتائج الإحصاء العام للسكان والسكنى 2014

- استثمار موجهة لمهنيي نقل الركاب

يعتبر مهنيو نقل الركاب فاعلين رئيسيين بالنقل بمجال الدراسة، حيث يؤثرون على تنظيم القطاع، ومن أجل معرفة الوضعية السوسيو مهنية لهذه الفئة أنجزنا استثمار ميدانية تتضمن أسئلة تشخص الحالة المهنية والعائلية للمهنيين وكذلك ظروف الاشتغال، وقد حاولنا اختيار عينة الاستجواب من جميع مهنيي الإقليم نظرا لتداخل مجال اشتغال سيارات الأجرة بين جماعات الإقليم، وهم الاستبيان نسبة 14.71 % من مجموع المهنيين، حيث شملت 131 استثمار موزعة على مهنيي النقل، منها 71 استثمار 71 للصنف الأول و25

استمارة لمهنيي الصنف الثاني و28 استمارة لمهنيي النقل المزدوج و7 استمارات لمهنيي الحافلات، والجدول التالي يوضح طريقة اختيار عينة البحث.

جدول رقم 3: توزيع عينات الاستمارة الموجهة لمهنيي نقل الركاب

النوع	عدد وسائل النقل	الاستمارات المختارة	نسبة العينة %
الصنف الأول	435	71	16
الصنف الثاني	151	25	16.5
النقل المزدوج	131	28	21
الحافلات	173	07	4
المجموع	890	131	% 14.71

المصدر: إنجاز شخصي اعتمادا على معطيات عمالة إقليم قلعة السراغنة، مصلحة النقل 2016

- استمارة موجهة لمالكي السيارات الخاصة

لمعرفة طبيعة التنقل بواسطة السيارة الشخصية، قمنا بتحضير استمارة ميدانية تعالج طبيعة تنقلات مالكي السيارات ودوافعها واتجاهاتها... إلخ، لكن الإشكال المطروح هو تحديد عدد السيارات الشخصية بإقليم قلعة السراغنة عموما ومجال الدراسة على وجه الخصوص، فالرقم الوحيد المتوفر يمثل عدد السيارات المسجلة بإقليم قلعة السراغنة تحت لوحة ترقيم أ - 31 مع غياب تام لإحصائيات حول السيارات التي تم شراؤها من مدن أخرى، وحسب الرقم المتوفر نجد أن عدد السيارات المسجلة بالإقليم هو 13065 سيارة إلى حدود شهر أكتوبر من سنة 2016، وقد اعتمدنا على عينة 5 % وبالتالي حصلنا على 654 استمارة.

- استمارة موجهة لمهنيي نقل السلع والبضائع

تعالج هذه الاستمارة الوضعية السوسيو مهنية لشغيلة نقل السلع والبضائع وتتضمن أسئلة حول السائق ووسيلة النقل ونوعية المنقولات وكذلك مناطق الجذب... إلخ، وحرصنا على اختيار عينة الدراسة من جميع مهنيي النقل بالإقليم نظرا لخصوصية اشتغال هذا الصنف المرتبط بالأنشطة الاقتصادية كالأسواق والمواسم الفلاحية والأنشطة التجارية وفيما يلي طريقة اختيار العينة.

جدول رقم 4: توزيع عينات الاستمارة الموجهة لمهنيي نقل السلع والبضائع

العينة	مجموع الاستمارات	عدد وسائل النقل	
		النقل لحساب الغير	النقل للحساب الخاص
% 6	104	1205	475
		1680	

المصدر: إنجاز شخصي اعتمادا على معطيات المديرية الإقليمية للتجهيز والنقل واللوجستيك والماء 2016

انطلاقا من الجدول رقم 4 يتبين أن عدد الاستمارات المختارة هو 104 استمارة، شملت مهنيي النقل للحساب الخاص ومهنيي النقل لحساب الغير مع الحرص على تغطية الاستمارة لمعظم تراب مجال الدراسة.

- استمارة موجهة لمهنيي النقل السري

يعد النقل السري من أبرز وسائل النقل المستعملة بمجال الدراسة، ففي ظل محدودية وسائل النقل القانونية تلجأ الساكنة لاستعمال وسائل النقل غير المهيكل، ومن أجل معرفة واقع هذا النوع من النقل وكذا الظروف السوسيو مهنية لمهنييه، قمنا بإنجاز استمارة ميدانية وجهت إلى 100 شخص، وقد حرصنا على توزيع متكافئ لعينة البحث على مجموع مجال الدراسة.

وبالتالي يكون مجموع الاستمارات الميدانية الخمس هو **3777** استمارة، تمت تعبئتها بطريقة علمية ودقيقة.

ب. البرامج المعلوماتية الحديثة

أحدثت نظم المعلومات الجغرافية (SIG) طفرة كبيرة في دراسة النقل، فالبرامج المعلوماتية الحديثة تمكن من التمثيل الكارطوغرافي لحركة النقل (الخرائط الانسيابية أو خرائط الحركة) كما يمكن تمثيل عدد وسائل النقل وطول الشبكة الطرقية....إلخ، من خلال بناء قاعدة معلومات لمجموع عناصر الظاهرة المدروسة كعدد الساكنة وعدد وسائل النقل وطول الطرق...إلخ، تتم معالجتها وتحليلها من طرف البرامج المعلوماتية وإظهارها في خرائط تمكن متخذ القرار من توطين المشاريع والبنى التحتية والمرافق المتعددة بمجالات ملائمة.

في هذا الصدد اعتمدنا على مجموعة من البرامج المعلوماتية لرسم الخرائط كبرنامج Arc Gis وكذلك برامج لتفريغ الاستمارة كبرنامج SPSS (Statistical Package on Social Science)، كما تمت الاستعانة بالنظام العالمي لتحديد المواقع GPS لتحديد مواقع بنىات النقل. إن تنويع البرامج المعتمدة سيمكن من الرفع من جودة البحث ومحاولة الاستفادة من الخيارات التي تتيحها من أجل الحصول على نتائج أدق وبسرعة أكبر.

ج. العد الميطني

في ظل محدودية وغياب الإحصائيات المتعلقة بحجم حركة التنقل بالطرق قيد الدراسة، استعنا بالعمل الميداني من أجل تجاوز هذا النقص من خلال عد وسائل النقل بأهم المحاور الطرقية بمجال الدراسة. وفي هذا الصدد قمنا بتحديد ثمانية نقط للعد، أربعة بمدينة قلعة السراغنة وأربعة بمدينة العطاوية (مخارج المدينة)، وتمت عملية العد انطلاقا من الساعة 7.00 صباحا إلى غاية الساعة 19.00 مساء بشكل متواصل، مع تغيير ورقة العد كل ساعة لمعرفة التغيرات الزمنية لحركة المرور. وقد خصص لكل نقطة يومان، يوم عادي ويوم السوق، الاثنين والأربعاء بالنسبة لقلعة السراغنة، والثلاثاء والخميس بالنسبة لمدينة العطاوية، مع تجنب عطلة نهائية الأسبوع (السبت والأحد) وكذلك تجنب العطل الدراسية، مع الحرص على توفر جو ملائم وعادي، نظرا لتأثير الظروف المناخية على حجم الحركة، مكنتنا هذه العملية من معرفة حجم حركة النقل وتوزيعها الزمني وكذا نوعية وسائل النقل واتجاهاتها.

9. المفاهيم المؤطرة للبحث

تشكل دراسة المفاهيم مرحلة أساسية من أجل الاستيعاب الجيد للمفاهيم المحورية المؤطرة للبحث، ومن خلال هذه النقطة سنقوم بدراسة ثلاثة مفاهيم رئيسية، وهي مفهوم النقل ومفهوم التنمية الترابية ومفهوم الفاعل الترابي، فالمفهوم الأول يعتبر بمثابة الإشكالية الرئيسية التي نعالجها خلال هذه الأطروحة، أما المفهوم الثاني فهو الشق الثاني من الإشكالية، في حين المفهوم الثالث ضروري من أجل فهم مسلسل التنمية الترابية بمجال الدراسة. إن دراسة المفهوم تمكننا من الاطلاع على مختلف تعريفاته ووجهات النظر العلمية التي تطرقت إليه.

أ. مفهوم النقل وأصنافه

يعرف النقل "كمجموع الوسائل المتاحة لنقل الأفراد والسلع والبضائع من مجال إلى آخر في مدة زمنية محدودة"¹⁴ كما أنه "مجموعة من الطرق والوسائل والوسائط والتكنولوجيا والإجراءات التنظيمية والاقتصادية التي تهدف إلى نقل الإنسان وإنتاجه من مكان لآخر".¹⁵ في حين يعتبره مجيد ملوك السمرائي "نشاطا بشريا اقتصاديا يعتمد على أساس تحريك البضائع والأشخاص من مكان إلى آخر وذلك لقطع مسافة معينة خلال فترة زمنية محددة، بالاعتماد على عناصر متعددة كحركة الإنسان العضلية والحيوانات والسيارات والسفن والقطارات والطائرات،¹⁶ وعلى العموم فالنقل هو "تغيير مواقع الأفراد والأشياء ببذل طاقة واستخدام إحدى وسائل الانتقال، وذلك بغرض الحصول على منفعة أو زيادتها على أن يتم ذلك في زمن معين ومكان محدد".¹⁷ وتتنوع دوافع تنقل الأفراد من عمل ودراسة وتطبيب...إلخ، في حين أن نقل السلع والبضائع يؤدي إلى الرفع من قيمتها، فحسب المعيار الاقتصادي تعد السلعة عديمة النفع وليس لها قيمة اقتصادية ما لم تكن متوافرة في المكان والزمان المطلوبين، وينقسم النقل إلى ثلاثة أنواع رئيسية:

❖ **النقل البري:** يعد تنقل الإنسان عبر اليابسة من أقدم أنماط النقل التي عرفت البشرية، وهو أمر طبيعي حيث يعد اليابس موطن الإنسان ومسرح الحياة البشرية والمجال الرئيسي للأنشطة الاقتصادية المختلفة.¹⁸ ففي البداية تنقل الإنسان مشيا قبل أن يستأنس الحيوان ويستعمله كوسيلة للنقل (الخيول). لقد أدى اختراع العجلة من طرف السومريين (العراق) سنة 3000 قبل الميلاد،¹⁹ إلى إحداث ثورة في ميدان النقل حيث تم استعمال العربات في الميدان التجاري، وخلال الثورة الصناعية عرف النقل ثورة مفصلية إذ انتقلنا من الاعتماد على قوة دافعة عضلية (الإنسان أو الحيوان) إلى قوة دافعة آلية تعتمد على الطاقة البخارية أو

¹⁴ THOREZ P, EMANGARD P.H, 2009, « les échelles et leur articulation », Transport et territoires Enjeux et débats, sous la direction de Madeleine Brocard, édition Ellipses, p 33.

¹⁵ حبيب رسول أحمد، 1986، "دراسات في جغرافية النقل"، دار النهضة العربية، بيروت، ص 22.

¹⁶ ملوك السامرائي مجيد، 2015، "جغرافية النقل المعاصرة وتطبيقاتها الحاسوبية"، دار اليازودي العلمية للنشر والتوزيع، مطبعة رشاد برس، ص 15.

¹⁷ عفيفي أحمد كمال الدين، فؤاد حسن، 2006، "تخطيط الطرق والنقل والمرور في المدينة"، ص 69.

¹⁸ خميس الزوكة محمد، 2000، "جغرافية النقل"، دار المعرفة الجامعية، الطبعة الثانية، ص 99.

¹⁹ الطفيلي حميد، 2009، "جغرافية المواصلات والاتصالات"، دار المنهل اللبناني، ط 1، ص 11.

الأحفورية ومعه تطورت سرعة وسائل النقل وسعتها والمسافة التي تقطعها، كما تراجعت التكلفة نظرا لإمكانية نقل حمولة كبيرة.

مع التطور التكنولوجي أضحت وسائل النقل البرية أكثر سرعة وأمناء، ففي سنة 1880 ظهر الترامواي البخاري ثم الترامواي الكهربائي سنة 1887 وظهرت أول حافلة في فرنسا سنة 1907.²⁰ أما في المغرب فكان النقل يقتصر على الحيوانات، بالاعتماد على الجمال والخيول في التنقلات الطويلة كالقوافل التجارية والتحركات العسكرية وعلى الحمير والبغال في التنقلات القصيرة، وتسجل بعض الأحداث التاريخية رفض المغاربة لوسائل النقل الحديثة كالسكة الحديدية سنة 1907 بمنطقة الدار البيضاء. ويمكن التمييز بين نوعين من النقل البري.

- **النقل الطرقي:** التنقل عبر الطرق سواء المعبدة منها أو الغير معبدة.
- **النقل السككي:** النقل بواسطة القطار وقد استعمل بكثافة في الولايات المتحدة الأمريكية وأوروبا الغربية، وقد لعب القطار دورا محوريا في التقدم الاقتصادي التي شهدته أوروبا بعد الثورة الصناعية، حيث كان يستعمل في نقل المواد الصناعية كما ساهم في تطور السياحة، ويعتبر النقل السككي أقل تكلفة مقارنة بالنقل الطرقي.

☆ **النقل المائي:** تنقل الإنسان عبر البحار والمحيطات والأنهار، وهو النوع الثاني من أنواع النقل الأكثر استعمالا بعد النقل الطرقي والأقل تكلفة مقارنة بالأنواع الأخرى، نظرا لعدم وجود تكلفة تشييد الطرق وصيانتها، كما يمكن هذا النوع من نقل الحمولات الكبيرة كالنفط والغاز والحديد والأخشاب... إلخ ولمسافات طويلة. لقد كان النقل المائي الوسيلة الرئيسة للربط بين جزر العالم القديم، فقد ارتكزت عليه كل الحضارات القديمة في البحر الأبيض المتوسط، كالحضارة السومرية بالعراق والحضارة الفرعونية بالنيل واليونانية والرومانية على امتداد شواطئ البحر الأبيض المتوسط.²¹ في البداية كان يعتمد على التجديف اليدوي ثم السفن الشراعية قبل استعمال المحرك البخاري في القرن التاسع عشر، وقد تطورت حمولة وسرعة وسائل النقل المائية بشكل كبير خصوصا في القرن العشرين، وينقسم النقل المائي إلى نوعين:

- **النقل البحري:** أكثر الأنواع استعمالا، كما يصطلح عليه بالنقل الخارجي حيث يربط بين الدول والقارات، ويمكن من تنقل سفن عملاقة، إلا أنه يتأثر بعمق المياه خصوصا بالموانئ، كما تتعرض هذه الأخيرة إلى الإرسابات البحرية.

- **النقل النهري:** يسمى أيضا النقل الداخلي، وينشط بالأساس في أوروبا وآسيا، ويتطلب وجود عمق مهم للمياه وكذا انحدار طفيف للمجرى وصبيب مهم طيلة فصول السنة لتنقل السفن.

²⁰ علمي أحمد، 2000، "النقل والتنقل في المغرب خلال القرن التاسع عشر"، أطروحة لنيل دكتوراه الدولة في التاريخ المعاصر، جامعة سيدي محمد بن عبد الله، كلية الآداب والعلوم الإنسانية ظهر المهرز، الجزء الأول، ص 7.

²¹ سالم الشواورة علي والحلاق جابر، 2012، مرجع سابق، ص 490.

☆ **النقل الجوي:** أحدث أنواع النقل وأسرعهم وأكثرهم تكلفة إذ يتطلب تكنولوجيا عالية وتجهيزات متطورة، ويستعمل هذا الصنف في التنقلات الطويلة على المستويين الوطني والدولي.

ويتحدد النقل من خلال مجموعة من العناصر:

- ✓ حسب النوع: طرق/ سككي/ جوي/ مائي؛
- ✓ حسب طبيعة المنقولات: أفراد/ سلع وبضائع؛
- ✓ حسب الملكية: خاصة/ عامة؛
- ✓ حسب المستعمل: فردي/ جماعي؛
- ✓ حسب الوسط: حضري/ قروي/ بين المجالات القروية/ بين المجالات الحضرية؛²²
- ✓ حسب المسافة: قريبة/ متوسطة/ بعيدة/ بعيدة جيدا؛
- ✓ حسب المدة: قصيرة/ متوسطة/ طويلة؛
- ✓ حسب التكلفة: منخفضة/ مناسبة/ مرتفعة.

- يرتبط مفهوم النقل بمفاهيم متعددة

يرتبط النقل بمجموعة من المفاهيم ومن بينها مفهوم الحركة (Mobilité) ومفهوم الولوجية (Accessibilité) فماذا نقصد بهذين المفهومين؟

■ **الحركية (Mobilité):** مفهوم الحركية مفهوم متعدد الدلالة جغرافيا واقتصاديا واجتماعيا وثقافيا وتقنيا، مع الأخذ بعين الاعتبار مختلف المقاييس في التحليل، ويمكن القول أن الحركية هي عدد التنقلات المنجزة من طرف شخص معين خلال يوم واحد، نجد الفرنسي مارك ويل (WIEL Marc) يحدد ثلاثة أشكال للحركية:

- الحركية ضمن مجال جهوي أو بين المدن؛
- الحركية ضمن مدينة كبيرة أو حوض تشغيل؛
- حركية القرب أو التنقلات اليومية الاعتيادية،²³ كالتنقل إلى العمل والمدرسة والسوق...إلخ.

في حين يعتبر إميل ميرين (Emile MERENNE) الحركية هي الطلب على التنقل يوميا وأسبوعيا وشهريا وسنوياً، يعني عدد تنقلات الفرد من نقطة إلى أخرى مع وجود الحافز نحو التنقل.²⁴ أما الباحث عبد

²² MERENNE Emile, 2013, « Géographie des Transports : contraintes et enjeux », presses universitaires de Rennes, p 12.

²³ PRIGENT Lionel, 2012, « des Taxis motos au tramway... penser la mobilité urbaine dans les villes africaines », ville et environnement durable en Afrique et au Moyen – Orient, publications de la Faculté des Lettres et des Sciences Humaines, Rabat, Colloques et séminaires N° 171, édité par AGOUMY Taoufik et RAFASS M, p 284.

²⁴ MERENNE Emile, 2013, « géographie des transports », presses universitaires de Rennes, p 109.

الغني النخلي فيقسم الحركية إلى نوعين، حركية مادية (Physique) وحركية خفية أو غير مرئية (Occulte) من خلال تيارات (Flux) المعلومات والأشخاص والأموال والسلع والبضائع.²⁵

■ **الولوجية (Accessibilité):** تمثل الولوجية درجة سهولة أو صعوبة وصول الأشخاص والسلع والبضائع إلى مكان معين²⁶ انطلاقاً من وجهة محددة من خلال استعمال وسائل النقل المتوفرة؛ إنها الولوج إلى خدمة معينة كالعمل والدراسة والتطبيب والخدمات الإدارية والترفيه والزيارات العائلية... إلخ، وتكون إما نقطية (إدارة معينة) أو مساحية (حي معين). وتتأثر الولوجية بوسيلة النقل ووفرته وسرعتها، فالأحياء التي تتوفر على أنواع متعددة من وسائل النقل كالحافلات الحضرية وسيارات الأجرة والترامواي... إلخ تعتبر أكثر ولوجية مقارنة بأحياء ذات وسائل نقل محدودة أو منعومة، كما تتأثر الولوجية بشكل الطريق وحجم الحركية.

■ **المسافة (Distance):** لا شك أن ابتكار وسائل النقل جاء "للتغلب على عائق المسافة وتجاوز البعد الذي يفرضه المجال، غير أن المسافة التي يواجهها الفاعل الجغرافي، ليست بالضرورة تلك المحددة من طرف الهندسة الإقليدية، بل هناك تحديدات مختلفة لمفهوم المسافة"²⁷ ويمكن التمييز بين ثلاثة أنواع من المسافات وهي:

✧ **المسافة الهندسية:** هي المسافة بين نقطة أو أخرى بالمتر أو الكيلومتر، فمثلاً المسافة بين مدينة وأخرى هي 60 كلم، وقد أضحى هذا المفهوم اليوم متجاوزاً نظراً لعدم تجانس المجال الجغرافي، فالمسافة بين نقطتين تختلف حسب الوسيلة المستعملة في النقل (سيارة، طائرة، قطار...) إذ تم الانتقال إلى مفهوم المسافة الزمن.

✧ **المسافة - الزمن Distance - temps:** المسافة الفاصلة بين نقطتين اعتماداً على مدة التنقل، مثلاً يبعد المركز التجاري بـ 10 دقائق بواسطة السيارة، لقد أضحى المفهوم العادي للمسافة متجاوزاً نظراً لتطور وسائل النقل وسرعتها، حيث أن مجموعة من التجزئات السكنية والخدمات الترفيهية والبنيات الصناعية تتوطن خارج المدينة مستفيدة من انخفاض ثمن العقار، وبالتالي فوسائل النقل تلعب حلقة وصل بين المدينة وضاحيتها.

✧ **المسافة - الثمن Distance - coût:** تكلفة نقل الفرد أو البضاعة في كل كيلومتر، وتحدد هذه التكلفة حسب نوع المنقولات (خام، ثمينة، سريعة التلف...) وطبيعة وسيلة النقل من حيث السرعة والحمولة

²⁵ NAKHLI Abdelghani, 2015, « La mobilité urbaine à Marrakech enjeux et perspectives », Thèse de Doctorat, Université Bordeaux Montaigne, p 21.

²⁶ BAVOUX Jean – Jacques, BEAUCIRE François, CHAPELON Laurent, ZEMBRI Pierre, 2014, « Géographie des transports », Armand Colin, p 41.

²⁷ الدرقاوي العلوي مخلص، 2014، "النقل بمدينة فاس دراسة حول التنقلات الحضرية والولوجية نحو المرافق العمومية باستخدام نظم المعلومات الجغرافية، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في الجغرافيا، جامعة سيدي محمد بن عبد الله، كلية الآداب والعلوم الإنسانية سايس - فاس، ص 27.

وكذا جودة الشبكة الطرقية وانسيابيتها بالنسبة للنقل الطرقي (الاكتظاظ) وهذه كلها عوامل تحدد تكلفة نقل المنتج من مكان إلى آخر.

- جغرافية النقل

اهتمت مجموعة من العلوم بدراسة النقل كالعلوم الاقتصادية والجغرافيا وعلم الاجتماع والتاريخ والقانون والهندسة... إلخ، وكل علم تناول إشكالية التنقل من وجهة مختلفة، فالعلوم الاقتصادية تحاول تبيان العلاقة بين النقل والنمو الاقتصادي وتأثير خفض تكلفة النقل على تركيز الأنشطة الاقتصادية داخل المجال الجغرافي، في حين يدرس علم التاريخ تاريخ المقاولات والسياسات العمومية المتعلقة بالنقل وتاريخ البنية التحتية الطرقية كما يهتم بدراسة تنقلات الأفراد في مختلف الأزمنة والعوامل المؤثرة فيها، أما علم الاجتماع فيتناول النقل من الجانب الاجتماعي كدراسة العوامل المتحركة في تنقل الأفراد واختيارهم لوسائل نقل محددة (جماعية، فردية)²⁸ في حين أن العلوم القانونية تدرس النقل من الجانب القانوني كالوضعية القانونية لشركات النقل ووضعية الرخص.

يلاحظ إذن أن كل علم اهتم بدراسة هذه الإشكالية من زاوية معينة، ولعل العلم الشمولي التركيبي الذي يقارب إشكالية النقل من مختلف الزوايا هو علم الجغرافيا فهو يتناول إشكالية النقل من مقاربة اقتصادية وسوسولوجية وقانونية وتاريخية وتقنية ونفسية... إلخ، إنها مقاربة نسقية تمكن من الفهم العميق لمختلف العناصر المرتبطة بالنقل، وفي هذا الإطار ظهر فرع خاص من الجغرافيا البشرية يدرس النقل وهو فرع جغرافية النقل.

إلى عهد قريب كانت جغرافية النقل فرعا من فروع الجغرافيا الاقتصادية، ومع نهاية سنوات الخمسينيات أضحت فرعا مستقلا نظرا لعدة عوامل كتطور وسائل النقل ونمو المبادلات الاقتصادية بعد الحرب العالمية الثانية، وظهور مشاكل تتعلق بالتنقل بالوسط الحضري، وتطور حجم الشبكة المتعلقة بالنقل من طرق وموانئ ومطارات، كلها عوامل أعطت لجغرافية النقل خصوصيتها واستقلاليتها أيضا.²⁹

تتعدد تعريفات جغرافية النقل ومن بينها تعريف إبراهيم فضل الأجود الذي يعتبر جغرافية النقل "العلم الذي يعنى بوصف عملية الانتقال والحركة وتحليلها وتعليلها وتوزيعها أكانت حركة أفراد أم نقل بضائع ومعلومات مع التركيز على دراسة التوزيع الجغرافي لشبكات طرق النقل المختلفة وأنواعها وخصائص كل

²⁸ BROCARD Madeleine (Direction), 2009, « Transport et territoires Enjeux et débats », édition Ellipses, p 12.

²⁹ PINI Giuseppe, 2001, « Géographie de Transport, les concepts de la géographie Humaine », coordination BAILLY Antoine, Armand colin, p 175.

منها والعوامل التي تؤثر فيها.³⁰ كما أنها تبحث في نظم النقل المختلفة وأنماطها المكانية من حيث تحليلها وتوزيعها وعلاقاتها المجالية بالظواهر الأخرى.³¹

لقد ركزت جغرافية النقل على دراسة التوزيع الجغرافي لشبكات النقل المختلفة وخصائصها وأنماطها وأحجامها، فضلا عن دراسة حركة السكان والسلع والخدمات، فهي بمثابة علم هندسة الحركة الذي يدرس الحركة من حيث خصائصها، والأفراد (خصائصهم وسلوكياتهم) فهي تجمع بين الدراسة الاقتصادية والاجتماعية.³²

وقد تطورت جغرافية النقل بشكل كبير خلال القرن العشرين من خلال المدرستين الأمريكية والأوروبية، فبالنسبة للأولى اهتمت بدراسة الطرق وتصنيفها وحجم الحركة عليها وتمثيلها خرائطيا، أما المدرسة الأوروبية فقد ركزت على دراسة وسائل النقل المختلفة والسلع المنقولة، وتميزت هذه المرحلة بطغيان طابع الوصف لظاهرة النقل، إلا أنه مع منتصف القرن العشرين حصلت تغيرات عميقة في مجال جغرافية النقل، فحل المنهج الرياضي والإحصائي محل المنهج الوصفي وظهرت معه مجموعة من النظريات والنماذج مثل نظرية الشبكات ونموذج الجاذبية. وخلال العقدين الأخيرين ظهرت الاتجاهات السلوكية بجانب التحليلات الكمية، لتنتقل جغرافية النقل من التركيز فقط على شبكات النقل والاهتمام المفرط بالتحليلات المجالية إلى دراسة نسقية شمولية تأخذ بعين الاعتبار الظروف البشرية وسلوك الإنسان والإطار الاجتماعي وتأثيرهم على النقل.³³

إن اهتمام الأوروبيين بدراسة النقل كان عقب الحرب العالمية الثانية وما خلفته من دمار على مستوى البنيات التحتية. أما الأمريكيون فكان اهتمامهم بالنقل في القرن التاسع عشر، نظرا لشساعة مساحة البلاد، حيث تم مد الآلاف من الكيلومترات من السكك الحديدية، ويعزي بعض الباحثين التقدم الذي عرفته البلاد إلى تأثير شبكة السكة الحديدية ودورها في تطوير النشاط الصناعي.

وفي سنة 1944 صدر أول كتاب متخصص في جغرافية النقل*، وعلى الصعيد العربي كان أول مؤلف حول جغرافية النقل سنة 1947**،³⁴ أما على المستوى المغربي نلاحظ غياب تام لأي مؤلف متخصص حول جغرافية النقل.

³⁰ الأجود فضل إبراهيم، 1997، "المدخل إلى جغرافية النقل"، دار الكتب الوطنية، الدار العربية للنشر والتوزيع، ص 15.

³¹ ملوك السامرائي مجيد، 2015، مرجع سابق، ص 16.

³² زين العابدين علي صفر، 2014، "جغرافية النقل"، منشورات جامعة عمر المختار البيضاء، ص 1.

³³ زين العابدين علي صفر، 2014، مرجع سابق، ص 8 - 9.

³⁴ ملوك السامرائي مجيد، 2015، مرجع سابق ص 26.

* Broklings Institue, 1944, « *Geography of Word Air Transport* », Washington, Dc.

** نصر سيد، 1947، "جغرافية النقل"، مكتبة النهضة، القاهرة.

- تتنوع مواضيع جغرافية النقل

تعددت مواضيع وإشكاليات جغرافية النقل حسب الفترات الزمنية، وحسب المجتمعات وتطورها، وعموما تدرس جغرافية النقل التوزيع الجغرافي لشبكات النقل المختلفة وخصائصها وأنماطها، إلى جانب دراسة حركة السلع والمنتجات والأفراد على حد سواء من مكان إلى آخر.³⁵ واليوم أضحت جغرافية النقل تدرس مواضيع حديثة ومتنوعة:

- ✓ بنيات النقل وتوزيعها الجغرافي وتهتم كل من الطرق والموانئ والمطارات... إلخ؛
- ✓ النقل والتنمية من خلال التطرق إلى تأثير النقل وبنياته على التنمية بمختلف أشكالها الاقتصادية والاجتماعية والمستدامة... إلخ؛
- ✓ سياسة النقل والعوامل المتحركة فيها؛
- ✓ تأثير النقل على جودة الحياة الحضرية؛
- ✓ المشاكل المترتبة عن النقل كالتلوث والضجيج والاختناقات المرورية وحوادث السير؛
- ✓ النقل واللوجستيك الصناعي؛
- ✓ استعمال وسائل الاتصال الجديدة كالأقمار الاصطناعية في النقل؛³⁶
- ✓ توزيع وسائل النقل بالمدن والأرياف؛
- ✓ تخطيط وتهيئة النقل؛
- ✓ العوامل المتحركة في التنقل؛
- ✓ النقل والتغيرات المناخية... إلخ.

ب. التنمية الترابية

قبل الشروع في دراسة مفهوم التنمية الترابية من اللازم دراسة مفهوم التنمية وتطوره، إذن ماذا نقصد بمفهوم التنمية؟ ما هي أصناف التنمية؟ كيف تم الانتقال من مفهوم التنمية المحلية إلى مفهوم التنمية الترابية؟

- تطور مفهوم التنمية

تتعدد تعريفات التنمية حسب الباحثين وحسب التخصصات العلمية، ويمكن القول أنها مسلسل تحقيق تراكم كمي على جميع المستويات الاقتصادية والاجتماعية والسياسية والثقافية... إلخ من أجل تحسين ظروف حياة الأفراد والمجموعات أينما وجدوا، وقد تطور هذا المفهوم عقب فترات متعددة:

- ✓ من 1940 إلى 1960: مع النمو السريع الذي رافق الثورة الصناعية بأوروبا والولايات المتحدة في نهاية القرن التاسع عشر، ارتكز مفهوم التنمية على القيم الاقتصادية فقط، حيث أضحى النمو الاقتصادي يقاس

³⁵ خميس الزوكة محمد، 2000، مرجع سابق، ص 24.

³⁶ PINI Giuseppe, 2001, Op Cit, p 180.

بحجم التطور الصناعي،³⁷ خلال هذه الفترة ساد المنطق الاقتصادي، حيث كان يعزى تحقيق التنمية إلى النمو الاقتصادي، كما كان الاعتماد على الدولة الوطنية كمتدخل وحيد لتحقيق التنمية، وظهرت خلال هذه الفترة مجموعة من النظريات الماكرو اقتصادية كنظرية المركز والمحيط ونظرية الدائرة المفرغة للفقر ونظرية النمو المتفاوت.

✓ **من 1961 إلى 1970:** من أجل تجاوز التباينات المجالية التي خلفتها المرحلة السابقة والتي كانت تعتمد على الدولة كمدخل وحيد تم الاعتماد على مفهوم التنمية الجهوية كإطار للتدخل حيث ظهرت نظريات متعددة كنظرية التنمية الجهوية ونظرية أقطاب النمو، هذه الأخيرة اعتمدها المغرب في سياسة التقطيع الجهوي لسنة 1971 الذي قسم بموجبه المغرب إلى 7 جهات اقتصادية، وكان الرهان على خلق أقطاب للنمو (مدن كبيرة) تساهم في نشر التنمية داخل الجهة، إلا أن التنمية الجهوية باءت بالفشل حيث تعمقت الاختلالات الجهوية مع تراتبية ترابية غير متوازنة وظهور فوارق اجتماعية صارخة.

✓ **من 1971 إلى 1980:** نتيجة أزمة البترول العالمية سنة 1973 وتراجع الدعم الأوروبي (الاستثمارات، القروض...) وتراجع أئمة الفوسفاط وكذلك عدم قدرة الدولة على التدخل وتزايد حاجيات الناس، ظهر مفهوم التنمية المحلية كبديل للتنمية العمودية من خلال الاعتماد على تكثيف القوى المحلية وتدعيم الفاعل المحلي كالجماعات المحلية وجمعيات المجتمع المدني وتنمين الموارد المحلية.

ويمكن تعريف التنمية المحلية "كمسلسل تنويع وإغناء الأنشطة الاقتصادية والاجتماعية فوق تراب معين من خلال تعبئة الموارد المحلية"³⁸ لقد كان خطاب التنمية المحلية هو الخطاب السائد في السبعينات والثمانينات من القرن الماضي وقد لاقى عدة اعتراضات تتمثل في:

✓ "خطاب يقوم على مبدأ الازدواجية أي الذات مقابل الآخر والأسفل مقابل الأعلى والتنمية الصاعدة مقابل التنمية النازلة والهامش مقابل المركز؛

✓ عدم واقعية التنمية الذاتية لأنها تقوم على أساس مبدأ الانغلاق، في حين أن العصر الحالي عصر العولمة والتي تقوم على الانفتاح والترابط والتلاقح والتفاعل؛

✓ عدم استطاعة الفاعل المحلي إنجاز كل المشاريع نظرا لمحدودية موارده المالية مقارنة بانتظارات الساكنة المتزايدة"³⁹؛

✓ عدم تكافؤ المجالات من حيث الموارد البشرية والطبيعية؛

³⁷ TREMBLAY Solange, 2007 (direction), « Développement durable et communications Au-delà Des mots, pour un véritable engagement », Presses de l'Université du Québec, p 11.

³⁸ TOURJANSKY – CABART L, 1996, « Le développement économique local ». Que sais-je? Ed : PUF, p 127.

³⁹ حسني المصطفى، 2009، "إشكالية التنمية الترابية بالمغرب نموذج جهة عبدة دكالة"، أطروحة لنيل شهادة دكتوراه الدولة في الجغرافيا، جامعة القاضي عياض، كلية الآداب والعلوم الإنسانية مراكش، ص 45 - 46.

✓ عدم استطاعة المجالات تنمية ذاتها بذاتها في ظل حجم الخصائص التي تعاني منه في البنيات التحتية وانتشار الأمية والفقر والهشاشة...إلخ.

وقد ارتبط مفهوم التنمية المحلية بالمغرب بالميثاق الجماعي لسنة 1976 من خلال منح المجالس المنتخبة مجموعة من الصلاحيات كإمكانية القيام بشراكات والحصول على قروض والتعاون البيجماعي.

✓ من 1981 إلى 1992: تميزت هذه الفترة بظهور مفهومين مهمين وهما مفهوم التنمية البشرية ومفهوم التنمية المستدامة، فالأول جاء كنتيجة حتمية لتصحيح الاختلالات الناتجة عن سياسة التقويم الهيكلي التي تعرضت له دول العالم الثالث ومن بينها المغرب، وتضع التنمية البشرية الإنسان في صلب اهتمامها، إذ تركز على أربعة ركائز:

- الحياة طويلا وفي صحة جيدة (الصحة)؛
- التوفر على موارد مالية كافية من أجل حياة كريمة (الدخل)؛
- الولوج إلى المعرفة (التعليم)؛
- المشاركة في الحياة المجموعائية والعمومية (الانخراط في تطوير المجتمع).⁴⁰

فيما يخص مفهوم التنمية المستدامة فجاء استجابة للتحديات البيئية التي يعرفها العالم خصوصا بعد قمة ريو دي جانيرو سنة 1992 ويستند مفهوم التنمية المستدامة على إشباع حاجيات الحاضر دون الإضرار بحاجيات الأجيال القادمة.

✓ بعد 1992: ظهر مفهوم التنمية الترايبية كمفهوم شمولي يجمع بين المقاربات السابقة، أي التنمية الاقتصادية والاجتماعية والسياسية والثقافية والمستدامة... مع التركيز على دينامية الفاعلين لتعبئة الموارد الترايبية من خلال إرساء أسس الحكامة والجاذبية الترايبية عبر خلق تراب يوفر شروط ملائمة لاستقطاب المشاريع والاستثمارات أكثر من أي تراب آخر.⁴¹

ويمكن التمييز بين التنميات المختلفة حسب زوايا متعددة:

- "التنمية حسب الحقل المجتمعي: التنمية الاقتصادية والتنمية الاجتماعية والتنمية الثقافية...
- التنمية حسب القطاع الاجتماعي: التنمية الفلاحية والتنمية الصناعية والتنمية السياحية...
- التنمية حسب الوسط الجغرافي: التنمية القروية والتنمية الحضرية والتنمية الجبلية...
- التنمية حسب الأسلوب: التنمية المستديرة والتنمية المندمجة...
- التنمية حسب مستوى التدخل: التنمية الوطنية والتنمية الجهوية والتنمية المحلية...

⁴⁰ حسني المصطفى، 2009، المرجع السابق نفسه، ص 47.

⁴¹ HATEM Fabrice, 2004, « Attractivité : de quoi parlons nous ? », Pouvoirs Locaux, n°61 II, p 39.

- التنمية حسب المساطر والفاعلين: التنمية التشاركية (partenarial) والتنمية الجماعية والتنمية المجموعائية (communautaire)....

- التنمية حسب المصدر: التنمية الصاعدة والتنمية النازلة والتنمية الذاتية...

- التنمية حسب درجة الأداء: التنمية السريعة والتنمية المعاقة...⁴²

على مستوى التراب الوطني سعى المغرب إلى تحقيق التنمية بمختلف جهاته. وبلوغ هذا الهدف تعددت التدخلات وأشكالها، فتارة عبر مشاريع قطاعية (سقي مليون هكتار، الإعداد الهيدروفلاحي، رؤية 2010 و2020 السياحيين، مخطط المغرب الأخضر، مخطط بزوغ) وتارة عبر التقسيمات الجماعية (1959، 1992) وتارة عبر التقسيمات الجهوية (1971، 1997، 2015) وتارة عبر سياسات حكومية كسياسية إعداد التراب الوطني والمبادرة الوطنية للتنمية البشرية سنة 2005، وتارة عبر إرساء أسس اللاتمرکز من خلال تفويض بعض صلاحيات المركز إلى الإدارات في المستوى الأسفل من أجل تقريب الإدارة إلى المواطن وتجاوز عراقيل طول المساطر الإدارية التي تهدر فرصا حقيقية للتنمية، كما قام باستحداث مجموعة من الوكالات والبرامج التنموية كوكالات الأحواض المائية وبرنامج الكهرباء القروية. إلا أن هذه السياسات لم تنجح في معالجة الاختلالات التي تشوب التراب الوطني، حيث يسجل ارتفاع نسب الفقر والهشاشة والبطالة والأمية وتعمق الفوارق الجهوية وضعف البنية التحتية وبالتالي أضحت المقاربة الترايبية ضرورية لمعالجة الظواهر السابقة.

- الانتقال من المجال إلى التراب

يعتبر مفهوم التراب حديثا في المعاجم المتخصصة في الجغرافيا وكذلك في باقي العلوم الاجتماعية، وفي الكتابات العلمية الفرانكفونية نجد أن أول استعمال رسمي كان سنة 1982، ومنذ تلك الفترة تعددت استعمالات ودلالات هذا المفهوم.⁴³

إن الاستعمال المتزايد لمفهوم التراب تقابله ضبابية في التعريف والتحديد، نظرا لتعدد دلالات هذا المفهوم حسب الحقول العلمية كالجغرافيا والاقتصاد وعلم الاجتماع والأنثروبولوجيا والعلوم السياسية... إلخ، فحسب الباحث سعيد بوجروف "ينحدر مصطلح التراب من أصل لاتيني "Terra" ... ويعد التراب جزءا من سطح الأرض متملكا من طرف مجموعة بشرية، يتشكل في المجال بناء على مجموعة من التجهيزات والشبكات والمسالك المنجزة من طرف تلك المجموعة، بذلك فهو يتكون من مجموع العلاقات الفردية

⁴² حسني المصطفى، 2009، مرجع سابق ص 39.

⁴³ LEVY Jaques et LUSSAULT Michel (Direction), 2003, « Dictionnaire de la Géographie et de l'espace des Sociétés », éditions Belin, p 907.

والجماعية التي تروم استغلال إمكانياته وجعلها موارد ترابية تضمن استمراريته واستمرارية المجموعة المتملكة له".⁴⁴

لقد ارتبط مفهوم التراب منذ البداية عند الأنثروبولوجيين بحاجة وسلوك الحيوانات المختلفة على تسجيل حدود ترابها والدفاع عنه، وقد لوحظ هذا السلوك أيضا لدى الجماعات البشرية "البداية" التي تتماها في كيانها الاجتماعي مع بعض المجالات الترابية لتجعل منه مجالا حيويا بدونه لا تستمر في الوجود والاستمرار كوحدات قائمة الذات،⁴⁵ ويعرف موان (Alexandre Moine) التراب كنظام مركب ناتج عن دينامية بين مجموعة من الفاعلين بمجال معين من خلال استعماله وتهيينه وتديره.⁴⁶

فإذا كان المجال رقعة من سطح الأرض تحكمها الأبعاد الثلاثة، الطول والعرض والارتفاع،⁴⁷ فإن التراب عبارة على تملك اقتصادي وإيديولوجي وسياسي لمجال معين من طرف مجموعة بشرية تعطيه تمثلا خاصا بها تبعا لتاريخها وخصوصياتها الفردية.⁴⁸ إذن فالتراب مفهوم حي عبارة عن تركيب اجتماعي ذو هوية ودلالة رمزية مع بروز فاعلين (مؤسستين، الساكنة) يشكلون التراب حسب خصوصياتهم الفردية.

جدول رقم 5: الفرق بين الوسط والمجال والتراب

التراب	المجال	الوسط	الفعل المجالي
تنظيم	استخدام	تكيف	العلاقة الاقتصادية
تحويل	استعمال	استغلال	طبيعة التملك
خاص	ملكية	طبيعية	المرجعية
الإنسان/ المجال	حياد	الحتمية الطبيعية	طبيعة العلاقة
سوسيو سياسية	هندسية	طبيعية	الانتماء
نفسي اجتماعي	بدون انتماء	بيئي	

المصدر: أبو الخير نبيل، 2016، "التنمية الترابية والفاعلون حالة إقليم قلعة السراغنة"، الجزء الأول، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في الجغرافيا، جامعة القاضي عياض، كلية الآداب والعلوم الإنسانية مراكش، ص 24.

"يمكن للتراب أن يعني على الأقل 3 مضامين أساسية:

- 1- المجالات الإدارية والمتراكبة أو المدمجة الواحدة في الأخرى؛
- 2- الامتداد الأرضي الذي يتطابق مع المجال الوطني أي الدولة؛
- 3- المجال الاجتماعي المتملك من طرف سكانه كيفما كانت مساحته.⁴⁹

⁴⁴ بوجروف سعيد، 2012، "الجهة والجهوية بالمغرب أي مشروع لأي تراب"، المطبعة والوراقة الوطنية، الطبعة الأولى، ص 44.

⁴⁵ حسني المصطفى، 2009، ص 22.

⁴⁶ MOINE Alexandre, 2005, « Le territoire comme un système complexe », Des outils pour l'aménagement et la géographie, Septièmes Rencontres de Théo Quant, p 5.

⁴⁷ DI MEO Guy, 1998, « De l'espace aux territoires : éléments pour une archéologie des concepts fondamentaux de la géographie », L'information géographique, volume 62, n°3, p 99.

⁴⁸ DI MEO Guy, 1998, « Géographie sociale et territoires », Paris : Nathan Université, p 317.

⁴⁹ بوجروف سعيد، 2012، مرجع سابق ص 44.

لقد كانت البحوث الجغرافية تعطي أهمية كبرى للمجال، فقبل سبعينيات القرن الماضي كان المجال أولاً ثم الإنسان ثانياً (الحتمية الطبيعية) ومع التطور العلمي والتقني ظهرت نظرية الإمكانية حيث أضحى الإنسان أولاً ثم المجال ثانياً، لكن خلال العقود الأخيرة فرضت المقاربة الترايبية التكامل ما بين الإنسان والتراب من أجل تحقيق تنمية ترايبية تقوم على أساس التكامل والانسجام بين مختلف الفاعلين مع مراعاة مبدأ الاستدامة، وعموماً يضم التراب مجموعة من الدلالات:

- ✓ أنثروبولوجيا: سيادة ثقافة معينة؛
- ✓ سياسيا: حدود سلطة معينة، الشرعية؛
- ✓ اقتصاديا: استغلال وتدير الموارد لسد الحاجيات، مجال للتنافس، سوق خاص لشركة معينة؛
- ✓ اجتماعيا: نظام اجتماعي تحدده مجموعة اجتماعية (قبيلة، مدينة...)
- ✓ قانونيا: مجال لوضع القوانين / الأعراف.⁵⁰

نستنتج مما سبق أن التراب عبارة عن رقعة جغرافية محددة تملكها مجموعة بشرية تعطيه تمثلاً خاصاً بها تبعاً لتاريخها وخصوصياتها الفردية، مع وجود فاعلين يهيئون ويدبرون هذا التراب وفقاً لاستراتيجياتهم، ويحمل التراب دلالات أنثروبولوجية وسياسية واقتصادية واجتماعية وقانونية... فالتراب مفهوم حي وديناميكي وبالتالي فهو الإطار الأمثل لتنزيل مفهوم التنمية.

- التنمية الترايبية

أضحى "براديكم" التنمية الترايبية يفرض نفسه اليوم في جل السياسات العمومية والبرامج التنموية واستراتيجيات الدولة، وتتعدد تعريفات التنمية الترايبية حسب الباحثين، حيث نجد أن الباحث حسني المصطفى يعرف التنمية الترايبية كونها "نموذج تنموي يقوم على أساس الديناميات المجالية والديناميات المؤسسية والديناميات الاجتماعية والاقتصادية المندمجة والمتفاعلة والإيجابية على المستوى المحلي والجهوي قصد الرفع من القدرات البشرية والزيادة في القيم المضافة الاقتصادية... من أجل تلبية حاجيات السكان الحقيقية وتحقيق الرفاهية لهم".⁵¹

في حين يعرفها الأستاذان حاج علي ألفة وحزوي محمد أنها عبارة عن "مقاربة تهتم بالتراب في شموليته وتأخذ بعين الاعتبار كل مكوناته الديموغرافية والاقتصادية والاجتماعية والثقافية والسياسية والبيئية... إلخ، وتعمل على بلورة مخططات عملية للمجالات المستهدفة، وفقاً للخصوصيات الذاتية والمحلية لكل تراب على حدة. وتمكن هذه المقاربة مختلف الفاعلين والمهتمين بالشأن المحلي من تبني سياسة تنموية تعتمد

⁵⁰ حسني المصطفى، 2009، مرجع سابق ص 22.

⁵¹ حسني المصطفى، 2009، مرجع سابق، ص 4.

على الواقع الترابي، وما يختزله هذا الأخير من مؤهلات وفرص تشكل مصدر قوته، وما يواجهه من اختلالات ومعوقات تشكل مواطن ضعفه"⁵².

وكتعريف ثالث يعتبر فريمون التنمية الترابية "نظرة إدماجية للمجالات وللفاعلين الاجتماعيين ولسياسيات التدخل العمومية... هكذا فإن الهدف الرئيسي للتنمية الترابية هي خلق الالتحام الاجتماعي والترابي كعنصر لتجانس مسلسلات التخطيط والتهيئة والتنمية المنبعثة من الأعلى والأسفل"⁵³.

نستنتج مما سبق أن التنمية الترابية عبارة عن مسلسل شمولي يدمج الأبعاد الاقتصادية والاجتماعية والسياسية والبيئية للرفي بتراب معين عبر تجميع موارد الترابية وخصوصياته المحلية في إطار رؤية تنموية إستراتيجية تدمج مختلف توجهات الفاعلين من أجل تطوير مؤهلاته ومعالجة اختلالاته.

ج. الفاعل الترابي

"يعرف مفهوم التراب والفاعلين أهمية متزايدة في النقاشات التي تخترق العلوم الاجتماعية عامة ومنها الجغرافيا، فهما مترابطين عضويا إلى درجة أن الإحالة على أحدهما يؤدي آليا إلى الإحالة الثانية"⁵⁴. "والفاعل هو من يقرر ويقوم بالفعل، عمل باستعمال وسائل واستراتيجيات والتي ترتبط هي الأخرى بتمثلات الفاعل ومصلحه التي يهدف من خلالها سد حاجياته وتقوية تأثيره حتى يكون قادرا على مراقبة المحيط الذي يعيش فيه"⁵⁵.

وتجدر الإشارة إلى أن استعمال مفهوم الفاعل حديث جدا في الأدبيات الاجتماعية ببلادنا، أما استعمال الفاعل الترابي فهو شبه منعدم إن لم يكن منعدم فعلا؛ وقد جرت العادة أن يتم الحديث في المقابل عن النخبة المحلية والأعيان والوجهاء و"المنتخبون" كمفهوم عام وليس كمفهوم سياسي.⁵⁶ "فالفاعل الترابي متعدد التدخلات والرهانات، تحركه تارة رغباته ومصلحه وقدراته العقلية والمعرفية، وتارة أخرى حاجيات ومصلح الجماعة التي يعيش فيها، ويمكن له أن يغير مهامه وأدواره حسب السياقات الزمنية والمكانية"⁵⁷.

إن كل فاعل يرى التراب من خلفية معينة انطلاقا من تمثلاته ومصلحه، مما يؤدي إلى صراعات واختلالات ترابية، كما يتحرك الفاعل وفق موقعه (سياسي، اقتصادي، اجتماعي، خاص...) إذ يبحث على أكبر قدر من الربح (المنافسة) في حين أن الأفراد لديهم الرغبة في التملك مما يؤدي إلى الصراع.

⁵² حاج علي ألفة، وحزوي محمد، 2013، "سياسة المدينة بالمغرب: من تدبير الأزمة الحضرية إلى إرساء مقومات التنمية الترابية"، مجلة المصباحية، منشورات كلية الآداب والعلوم الإنسانية سايس فاس، العدد 10، ص 18.

⁵³ FREMONT A, 1998, « les territoires des hommes », in la dynamique des territoires, Revue projet, n° 254, p 30.

⁵⁴ حسني المصطفى، 2009، مرجع سابق، ص 29.

⁵⁵ بوجروف سعيد، 2012، مرجع سابق ص 46.

⁵⁶ حسني المصطفى، 2009، مرجع سابق ص 29.

⁵⁷ حسني المصطفى، 2009، مرجع سابق ص 29.

"ويعتبر النقل أساسيا في تطوير المجتمعات والبلدان اقتصاديا واجتماعيا وثقافيا وسياسيا. ومجالا لتدخل مجموعة من الفاعلين أهمهم الدولة بترسانتها القانونية وتوزيعها للرخص وإنشاء البنيات التحتية كالطرق، وتنظيم سوق النقل وتدبيره، والمهنيون بكل العناصر الفاعلة من مقاولات ومهنيين ومنظمين وأخيرا الزبناء"⁵⁸، وفيما يلي الفاعلون بقطاع النقل ومجال تدخلاتهم:

❖ الدولة ومصالحها

تتدخل الدولة في تدبير وتطوير النقل من خلال مجموعة من المصالح الإدارية وهي على الشكل التالي:

- **المديرية الإقليمية للنقل:** يتجلى دورها في تشييد البنية التحتية الطرقية خارج المدار الحضري ومنح رخص الثقة للمهنيين وتدبير النقل المزدوج والنقل بواسطة الحافلات وكذا وضع لوحات التشوير الطرقي (Signalisation routière) وصيانة الشبكة الطرقية وتكوين المهنيين.
- **مصلحة النقل بالعمالة:** تدبير النقل من الصنف الأول والثاني عبر منح الرخص (Agrément) وتحدد تسعيرة النقل، وتجديد أسطول النقل الجماعي للصنفين الأول والثاني؛
- **الجماعات الترابية:** التخطيط لقطاع النقل وتهيئة الشبكة الطرقية وتوفير التشوير الطرقي وتفويض النقل الحضري للشركات الخاصة وكراء مواقف السيارات وكراء المحطات الطرقية وكذا تفويض النقل المدرسي لفائدة الجمعيات؛
- **الأمن الوطني والدرك الملكي:** المراقبة الطرقية وإحصاء حوادث السير؛
- **وزارة العدل:** الفصل في منازعات حوادث السير؛
- **وزارة المالية:** استخلاص ضرائب السيارات الخاصة والعامة وكذلك استخلاص الغرامات المالية الناتجة عن عدم احترام قانون السير؛
- **مديرية مراقبة الطرق:** مراقبة حركة السير بالطرق من أجل ضمان احترام قانون السير وتجنب الحوادث؛

❖ المهنيون

- **السائقون:** سائقو وسائل النقل العمومية كسيارات الأجرة والحافلات أو الخاصة كالشاحنات؛
- **المنظمون:** داخل المحطات يناط بمجموعة من الأفراد مهمة تنظيم عملية النقل كاستخلاص واجب النقل والحراسة الليلية بالمحطات الطرقية.

⁵⁸ بوبرية عبد الواحد، 2002، "النقل وتنظيم المجال بالأطلس المتوسط الشمالي الشرقي، حالة: الطريق الرابطة بين مظمطة ورباط الخير"، أطروحة لنيل الدكتوراه في الجغرافيا الاقتصادية، جامعة سيدي محمد بن عبد الله، كلية الآداب والعلوم الإنسانية ظهر لمهراز، ص 94.

- **شركات النقل:** يبرز دور الشركات الخاصة في النقل بواسطة الحافلات، حيث تقوم الشركات بكراء الحافلات وكذا الرخص بخط أو مجموعة خطوط، كما تدبر بعض الشركات مرفق النقل الحضري داخل مدينة معينة، في حين تتدخل بعض الشركات في نقل المستخدمين.
- **الجمعيات المهنية:** تنظيمات مهنية تعنى بخلق إطار يوحد المهنيين من أجل الدفاع عن مطالبهم وكذلك كهيئة تمثيلية للتفاوض مع الدولة.

☆ المتدخلون الخواص

- **مكاتب الدراسات:** عقد شراكات مع مختلف مصالح الدولة كالمديرية الإقليمية للنقل والجماعات الترابية.... إلخ، للقيام بدراسات حول النقل سواء لتشييد البنية التحتية الطرقية أو إنجاز مخطط التنقلات الحضرية PDU⁵⁹؛
- **المستثمرون الخواص:** المستثمرون في الأنشطة الموازية للنقل كالشركات المصنعة للسيارات والشاحنات ووكالات بيع وسائل النقل وورشات إصلاح وسائل النقل ومالكي محطات البنزين وشركات التأمين، إضافة إلى بعض الجهات التي تقوم بكراء مواقف السيارات والمحطات الطرقية.

☆ الزبناء أو المستعملون: استعمال وسائل النقل بمختلف أنواعها.

نستنتج مما سبق تعدد الفاعلين بقطاع النقل، وفي الفصل الثالث سنتطرق بالتفصيل إلى تدخلات هؤلاء الفاعلين.

⁵⁹ Plan de Déplacement Urbain.

الفصل الأول:

الظروف الطبيعية والبشرية المتحركة في
تهيئة الطرق والوسائل المستعملة في تيارات النقل
الحضرية - الريفية

مقدمة الفصل

تتميز الدراسات الجغرافية للنقل عن مثيلاتها بطابع الشمولية والنسقية، فهي لا تفسر النقل من مقارنة اقتصادية فقط أو اجتماعية أو نفسية أو قانونية أو تقنية... بل تستحضر العوامل الطبيعية والبشرية وتأثيرهما على النقل وبنياته وهذا ما يتم تغييره في الدراسات الاقتصادية والاجتماعية والقانونية، إذ تتفاعل العوامل الطبيعية والبشرية فيما بينها لتحديد وسائل النقل وخصائصها وتوجه مساراتها، لذا فإن نمط شبكات النقل انعكاس لجملة من العوامل الجغرافية الطبيعية منها الطبوغرافيا والجيولوجيا والمناخ... والبشرية كعدد السكان وتطورهم وأنشطتهم... إلخ.⁶⁰

من خلال هذا الفصل ستتم دراسة الظروف الطبيعية ومدى تأثيرها على تيارات النقل من خلال دراسة الطبوغرافيا والجيولوجيا والمناخ والشبكة المائية، كما ستتم دراسة الظروف البشرية من خلال معرفة النمو الديموغرافي ومعدلاته وعوامل هذا النمو وتوزيع الساكنة بمجموع مجال الدراسة. وتشكل الشبكة الطرقية العنصر الرئيسي في منظومة النقل البري، فبدون طرق لا يمكن الحديث عن نقل طرقي، مما يفرض دراسة الشبكة الطرقية وتوزيعها وكثافتها وخصائصها.

وتكتسي دراسة وسائل النقل أهمية بالغة، فهي حجر الأساس الذي تقوم عليه تنقلات الأفراد، وتستعمل بمجال الدراسة وسائل نقل متنوعة، أولها سيارات الأجرة من الصنف الأول (الكبيرة) وسيارات النقل المزدوج بين الجماعات الحضرية والقروية، وسيارات الأجرة من الصنف الثاني (الصغيرة) بمدينة قلعة السراغنة والعطاوية، والحافلات في التنقلات الطويلة، ثم السيارات الخاصة والدراجات النارية والنقل السري باعتباره وسيلة نقل أساسية في ظل محدودية الوسائل الأخرى.

كما تتنوع وسائل نقل السلع والبضائع بين الشاحنات ذات الحمولة الكبيرة (40 طن) والشاحنات ذات الحمولة المحدودة (3.5 طن) إضافة إلى السيارات بمختلف أصنافها، بعضها يحتاج إلى رخصة النقل (الحمولات الكبيرة) في حين أن البعض الآخر لا يحتاج إلى رخصة للنقل. ونتيجة التطور المهم في صناعة وسائل النقل تطورت الحمولة المنقولة وكذلك نوعيتها من مواد غذائية ووقود وغاز ومواد للبناء ومواد سريعة التلف... إلخ.

وتشكل دراسة الخصائص السيوسيو مهنية لشغيلة النقل هي الأخرى حلقة أساسية لفهم منظومة النقل والظروف المحيطة بها، فالمستوى الدراسي والفئات العمرية وظروف العمل كلها عناصر تحدد جودة النقل، فلا يمكن الحديث على نقل سلس دون الاهتمام بالمهنيين وظروف اشتغالهم.

⁶⁰ زين العابدين علي صفر، 2014، مرجع سابق، ص 21.

1. ضعف تأثير الظروف الطبيعية على النقل وبنائه بإقليم قلعة السراغنة

يتأثر النقل وبنائه بمختلف الظروف الطبيعية من طبوغرافية وجيولوجية ومناخ... فالمجالات المنبسطة تنخفض بها تكلفة تشييد الطرق عكس المجالات الجبلية المتضرسة، كما أن التنقل بالمجالات السهلية المنبسطة يكون أسرع وبتكلفة أقل، والبنية الجيولوجية تتحكم من خلال صلابتها في مسارات الطرق ويؤثر المناخ من خلال التساقطات على توحل الطرق القروية في حين تؤدي الثلوج إلى انقطاع الطرق، وتحد الحرارة المرتفعة من حركية تنقل الأفراد وتجعلها مركزة في ساعات محدودة من اليوم.

يظهر تأثير العوامل الطبيعية على النقل بالمغرب من خلال عدة أمثلة، فبجبال الريف تتأثر الطرق بانهيار السفوح وانزلاق التربة، وفي جبال الأطلس المتوسط تتوقف حركة السير بين الفينة والأخرى بأزيد من 5000 كلم نتيجة تراكم الثلوج بين شهري دجنبر ومارس، وفي الجنوب المغربي بالمجالات الصحراوية تتأثر الطرق بالعواصف الرملية على طول السنة.⁶¹ كما أن التساقطات الكثيفة والحرارة المرتفعة تؤثر على حركة السير⁶²، مما يوضح تأثير الظروف الطبيعية على النقل بالمغرب. من خلال هذا المحور سندرس العوامل الطبيعية المؤثرة على النقل الطرقي بإقليم قلعة السراغنة والمتجلية في الطبوغرافيا والجيولوجيا والمناخ والشبكة المائية.

1. تتميز طبوغرافية مجال الدراسة بالانبساط

يتأثر النقل بشكل مباشر بطبوغرافية السطح، فالانبساط يساهم في سلاسة التنقل وفي انخفاض تكلفة تشييد الشبكة الطرقية، كما تساعد المجالات المنبسطة في محدودية استهلاك الوقود عكس المجالات الجبلية المتضرسة التي تتطلب تشييد الجسور والأنفاق.

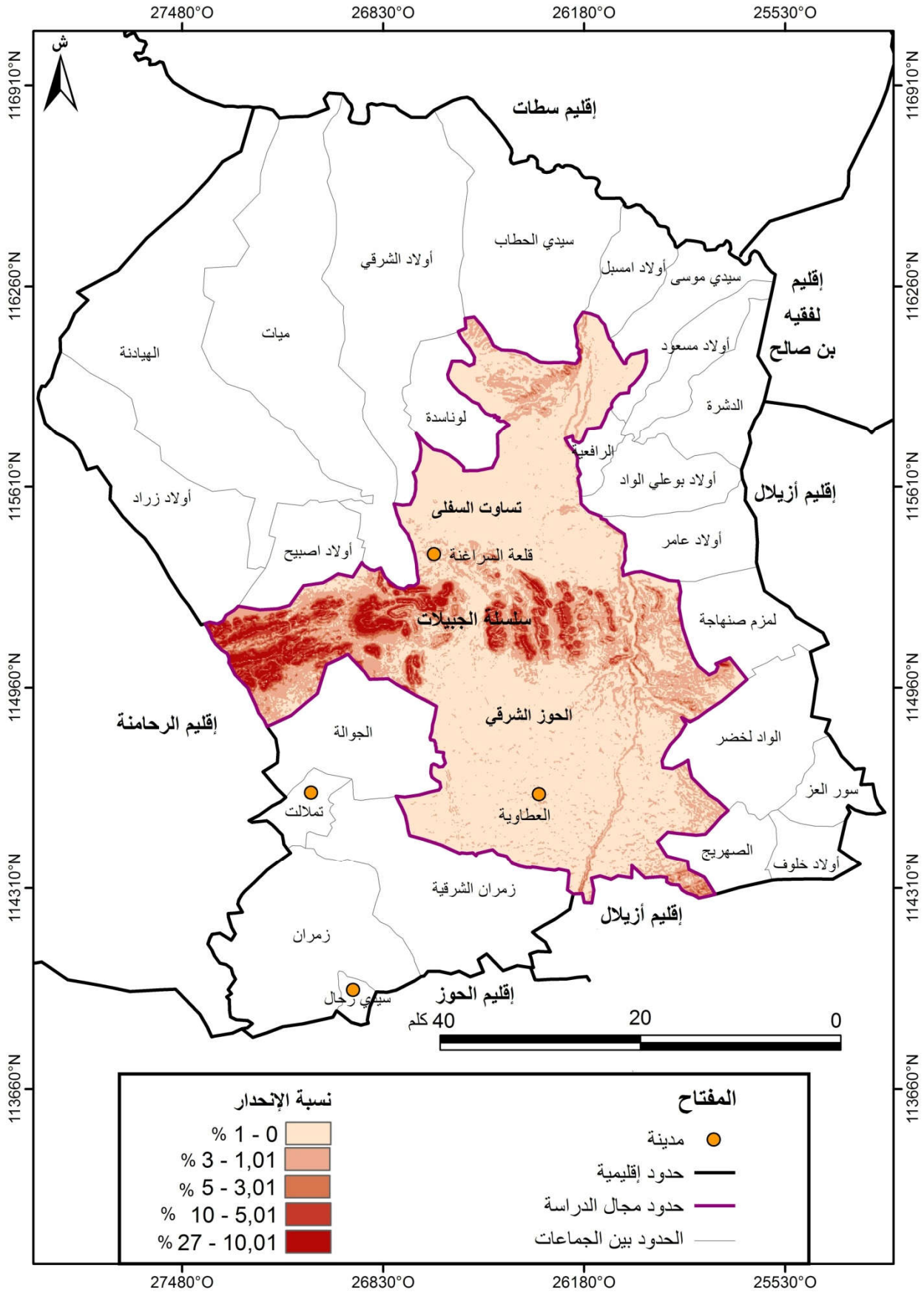
يتميز مجال الدراسة بطابع الانبساط، مع وجود تموجات خفيفة عبارة عن متون تنتمي لكتلة الجبيلات التي تقسم سهل السراغنة إلى قسمين، تساوت السفلى شمالا وتساوت الوسطى جنوبا، تدرج الارتفاعات من الجنوب نحو الشمال انطلاقا من دير الأطلس الكبير، إلى حدود سلسلة الجبيلات، لتستمر في اتجاه الانخفاض بسهل البحيرة السية التصريف.

⁶¹ JANATI IDRISSE Abdelhamid, 2013, « Routes et entretien routier au Maroc », éditions impressions Bouregreg, p 7.

⁶² ESCOUROU Gisèle, 1979, « transport, climat et pollution (transportation, climat, pollution) » Bulletin de l'association de géographes français, N° 464, p 320.

توزيع الانحدارات بمجال الدراسة

خريطة رقم 4:



المصدر: إنجاز شخصي اعتمادا على النموذج الرقمي للأراضي MNT

انطلاقاً من الخريطة رقم 4 يتضح أن المجال المدروس يتميز بطابع الانبساط، حيث أن جل نسب الانحدارات تقل عن 3 %، باستثناء سلسلة الجبيلات في الوسط والتي تتراوح نسبة الانحدارات بها بين 10 و27 %، بالنسبة للانحدار الملائم لتشبيد الطرق فلا يجب أن لا يتجاوز 5 %، وعلى العموم يمكن التمييز بين ثلاث وحدات تضاريسية بارزة:

✧ **الحوز الشرقي:** عبارة عن سهل بنيوي يمتد على مسافة 180 كلم من الشرق إلى الغرب ويتسع بحوالي 30 كلم وينحصر بين وحدات تضاريسية متنوعة، حيث يتميز بالارتفاع جنوب جبال الأطلس الكبير وبالانبساط في الوسط ليرتفع تدريجياً بسلسلة الجبيلات ذات التكوين القديم.⁶³ ينقسم سهل الحوز إلى ثلاثة أجزاء، الحوز الغربي بين واد النفيس وهوامش هضبة الصويرة والحوز الأوسط بين واد غدات وواد النفيس ثم الحوز الشرقي ويمتد بين الواد لخضر شرقاً وواد غدات غرباً، وبين الأطلس الكبير جنوباً وسلسلة الجبيلات شمالاً. تعتبر مدينة العطاوية المدينة الرئيسية بالحوز الشرقي إضافة إلى مدينة تملالت وسيدي رحال وكلها مراكز حضرية تابعة لإقليم قلعة السراغنة.

✧ **سلسلة الجبيلات:** سلسلة جبلية تمتد وسط إقليم قلعة السراغنة من الغرب نحو الشرق "وهي وحدة تضاريسية متوسطة الامتداد، طولها حوالي 170 كلم، ويتراوح عرضها بين 7 و 40 كلم، يحدها شمالاً منخفض البحيرة السهلي وهضبة الكنتور وجنوباً سهل الحوز الشرقي وتحدها غرباً هضبة المويسات الكلسية وشرقاً النهاية الغربية لأطلس بني ملال"⁶⁴، تتميز الجبيلات بضعف الغطاء النباتي وارتفاع ظاهرة التآكل الناتج عن قدم تكوينها الجيولوجي. هذا الأخير يتسم بسيادة الصخور الشستية، وهي امتداد من الشرق نحو الغرب على امتداد 100 كيلومتر.

✧ **منخفض البحيرة:** يمتد شمال مدينة قلعة السراغنة، وهو عبارة عن مجال سهلي يمتد من سلسلة الجبيلات جنوباً إلى أم الربيع شمالاً.

2. عوامل جيولوجية لا تعرقل بنيات النقل بإقليم قلعة السراغنة

ترتفع تكلفة تشييد الشبكة الطرقية على البنية الهشة نظراً لارتفاع تكاليف الصيانة المتكررة عكس البنية الصلبة، فرغم ارتفاع تكلفة التشييد في بداية المشروع إلا أنها أكثر استدامة وبالتالي تجنب تكلفة الصيانة.

بنيويًا عرفت المنطقة تكون منخفض بحيري، ينحصر هذا المنخفض ما بين كتلة الرحامنة شمالاً والطينة العميقة لجبيلات جنوباً، تراكمت فيه باستمرار رواسب بحيرية، فعلى سمك هام نجد طبقات سمكية تتكون من رصيص وصلصال وكلس بحيري الذي يظهر عند سطح القسم الشمالي الشرقي من المنطقة. بعد ذلك انفتحت البحيرة لتستقبل من جديد سمكا هاما من المواد الغرينية الناتجة عن نشاط الدينامية النهرية لباليو

⁶³ الأكلع محمد، 1989، "بعض المظاهر الطبيعية للحوز"، كتاب مراكش من التأسيس إلى آخر العصر الموحدي، مطبعة فضالة، ص 28.

⁶⁴ زروال أحمد، 1998، "الجبيلات"، معلمة المغرب، الجزء التاسع، إنتاج الجمعية المغربية للتأليف والترجمة والنشر، مطابع سلا، ص 2921.

واد تساوت، بفعل تردد أواخر الزمن الثالث لاقتتران إما بنهر أم الربيع أو بوادي تانسيفت، إلى أن استقر في محوره الحالي من بداية الرباعي مشكلا مخروطه الواسع، الذي ميز السطح بسمك هام من المواد الرصيفية والرصافية المغلفة من أغلب جهات المنطقة بتوضعات غرينية حديثة.⁶⁵

وتغلب تكوينات الرباعي الحديث على التكوين الجيولوجي لمجال الدراسة، فعلى مستوى مدينة قلعة السراغنة، تتموقع فوق ركيزة متكونة من الحصى والرصيص، في حين أن المنطقة السهلية تتكون من الطمي. تخترق الطريق الوطنية رقم 8 في اتجاه جماعة الجبيلات سلسلة الجبيلات المكونة أساسا من صخور الشيست والحث، وهي ركيزة صلبة لا تؤثر على الشبكة الطرقية.

3. تأثير طفيف للعوامل المناخية على النقل وحركيته

تعد دراسة الخصائص المناخية من العوامل المهمة للتعرف على التأثير المباشر وغير المباشر للمناخ على طرق النقل ووسائله، حيث أنها تؤثر في العوامل الجغرافية الأخرى بصورها المختلفة،⁶⁶ ويتجلى هذا التأثير في مختلف عناصره، فالتساقطات الثلجية بالمناطق الجبلية تؤدي إلى إيقاف حركة المرور مما يمنع الساكنة من التنقل، كما تسهل عملية انزلاق وسيلة النقل، وللماء دور كبير في تدهور الطريق المعبدة وتوحد الطرق الترابية بالعالم القروي، هذا بالنسبة للتأثيرات السلبية، في حين يظهر دور التساقطات إيجابا على النقل وحركيته من خلال تحسين المردودية الفلاحية وبالتالي دينامية نقل المنتجات الفلاحية.

أما الحرارة فتؤثر على حركية النقل في الفترات الباردة في فصلي الخريف والشتاء، كما أن الحرارة المرتفعة تقلص عدد التنقلات في وسط النهار خلال فصل الصيف، ويظهر تأثير الضباب من خلال التسبب في حوادث السير، في حين أن الرياح تؤدي إلى قطع الطرق بالمجالات الصحراوية نتيجة الترمل.

من أجل معرفة مدى تأثير المعطيات المناخية على النقل، سنعتمد على ثلاث محطات مناخية، الأولى بجنوب مجال الدراسة (العطاوية) والثانية بوسط مجال الدراسة (الفرائطة) والثالثة بأقصى الجنوب (بويده). لمعرفة مناخ منطقة معينة لا بد من الاعتماد على سلسلة مناخية تفوق 30 سنة، وفي هذا الصدد سنعتمد على الفترة المرجعية من 1968 إلى 2017، أي تقريبا نصف قرن (49 سنة) من خلال نظام السنوات الفلاحية نظرا لطبيعة المعطيات المستقاة من المركز الجهوي للاستثمار الفلاحي بمراكش والمعهد الوطني للبحث الزراعي (ميدان التجارب بتساوت بويده)، وتبتدئ السنة الفلاحية في شهر شتنبر وتنتهي في شهر غشت. سنقتصر في دراستنا لمناخ المنطقة على التساقطات والحرارة في علاقتهما بإشكالية النقل، في حين أن غياب معطيات تخص الرطوبة والضباب حالت دون دراستهما.

⁶⁵ بنعلي عبد الرحيم، 2004، "منطقة تساوت السفلى المقومات البيئية وتدبير الموارد المائية"، كتاب "إقليم قلعة السراغنة الإنسان المجال التنمية"، منشورات كلية الآداب والعلوم الإنسانية مراكش، سلسلة ندوات ومناظرات رقم 2، تنسيق الأكلع محمد، الطبعة الأولى، ص 74 - 75.

⁶⁶ إبراهيم محمد عصام، 2003، "النقل البري في محافظة سوهاج دراسة جغرافية"، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في الجغرافيا، جامعة جنوب الوادي، كلية سوهاج، ص 51.

يندرج مناخ إقليم قلعة السراغنة ضمن النطاق الجاف والشبه الجاف، ويصنف أمبرجي (Emberger) مناخ الإقليم ضمن النطاق الجاف بين النطاقين شبه جاف والنطاق الصحراوي. نظرا للطابع السهلي لإقليم قلعة السراغنة تغيب التساقطات الثلجية، حيث يتلقى مجال الدراسة التساقطات المطرية فقط.

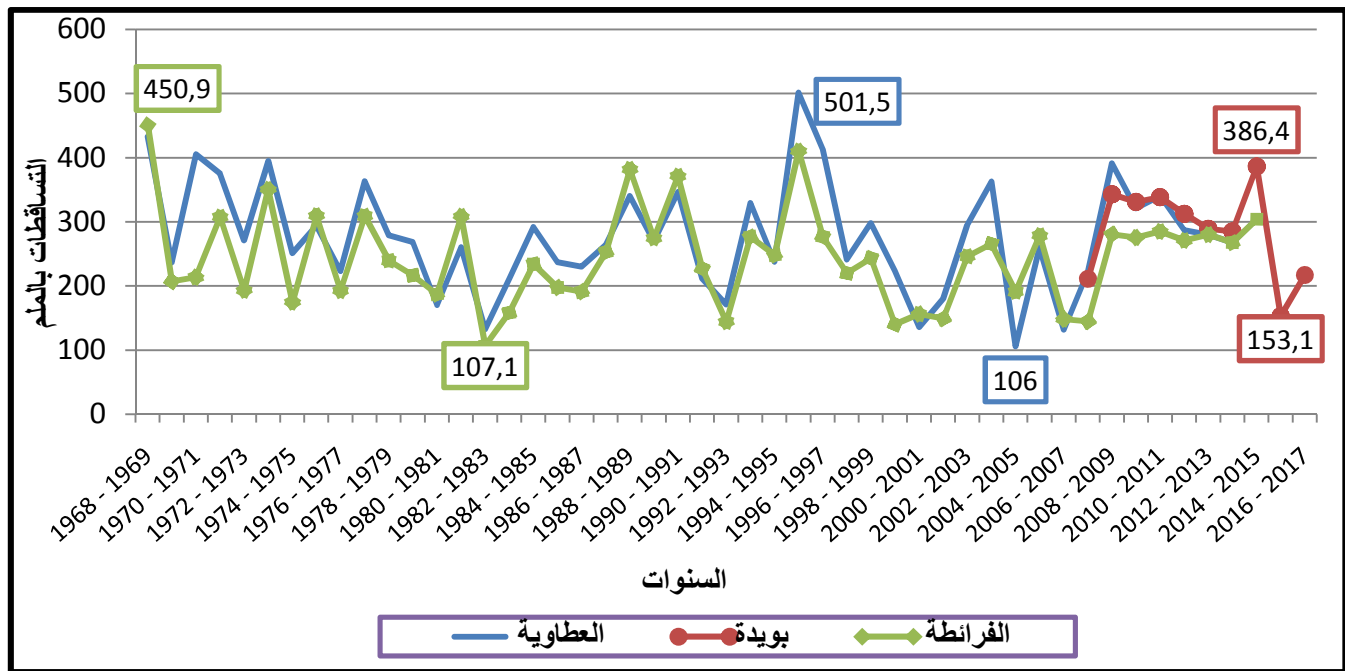
أ. ضعف التساقطات المطرية وعدم انتظامها

تتميز التساقطات المطرية بإقليم قلعة السراغنة بعدم الانتظام من سنة إلى أخرى، ويمكن التمييز بين التساقطات السنوية والفصلية والشهرية.

- تذبذب التساقطات المطرية السنوية

انطلاقا من دراسة مناخ الإقليم بين 1968 - 2017 نجد أن التساقطات المطرية تتميز بالتذبذب، وهذا ما توضحه أرقام المبيان التالي.

مبيان رقم 1: تطور مجموع التساقطات المطرية السنوية ببعض المحطات المناخية بإقليم قلعة السراغنة



المصدر: معطيات مكتب الاستثمار الفلاحي الحوز 2017 - المعهد الوطني للبحث الزراعي ميدان التجارب بتساوت 2017 ومعالجة شخصية.

من خلال تحليل معطيات المبيان يتضح أن محطة العطوية سجلت أعلى معدل سنوي خلال سنة 1995 - 1996 بمجموع تساقطات وصل إلى 501.5 ملم، في حين سجلت المحطة نفسها 106 ملم خلال سنة 2004 - 2005، وهو ما يوضح عدم انتظام التساقطات المطرية، في حين تسجل محطة الفرانطة نسب أقل ب 450.9 ملم كأعلى معدل تساقطات خلال سنة 1968 - 1969.

ويصل معدل مجموع التساقطات المطرية بين 1968 - 2015 حوالي 278 ملم بالعطاوية و246 ملم بالفرائطة، في حين يصل معدل مجموع التساقطات المطرية بمحطة بويده ما بين 2007 - 2017 حوالي 286.7 ملم. وقد سجلت محطة العطاوية أقل من 200 ملم خلال 7 سنوات فقط من مجموع 47 سنة، أقل هذه النسب كانت خلال سنوات 1982 - 1983 (132.5 ملم)، 2000 - 2001 (135.7 ملم)، 2004 - 2005 (106 ملم).

تتدرج التساقطات المطرية بإقليم قلعة السراغنة من الجنوب نحو الشمال، حيث يسجل جنوب الإقليم أعلى المعدلات، وتنخفض تدريجاً في اتجاه الشمال، والجدول التالي يبين ذلك بالاعتماد على 7 محطات مصنفة من الجنوب (أعلى الجدول) نحو الشمال (أسفل الجدول).

جدول رقم 6: توزيع معدل التساقطات المطرية بالمحطات المناخية بإقليم قلعة السراغنة بالملم

المحطة المناخية	الفترة	المعدل السنوي بالملم
سيدي رحال	2015 - 1987	301
بويده	2017 - 2007	286.7
العطاوية	2015 - 1968	278
الفرائطة	2015 - 1968	246
أولاد يعقوب	2015 - 2002	213.2
المربوح	2015 - 1988	197.7
الوناسدة	2013 - 2002	172.2

المصدر: معطيات مكتب الاستثمار الفلاحي الحوز 2017 ومعالجة شخصية.

يسجل جنوب الإقليم أعلى معدل سنوي من التساقطات ب 301 ملم بسيدي رحال في حين يسجل الشمال أضعف معدل سنوي ب 172.2 ملم بمحطة الوناسدة، ويمكن تفسير كون المنطقة الجنوبية تعتبر بمثابة منطقة ديرية لجبال الأطلس الكبير، حيث تسجل تساقطات أكبر نتيجة عامل الارتفاع.

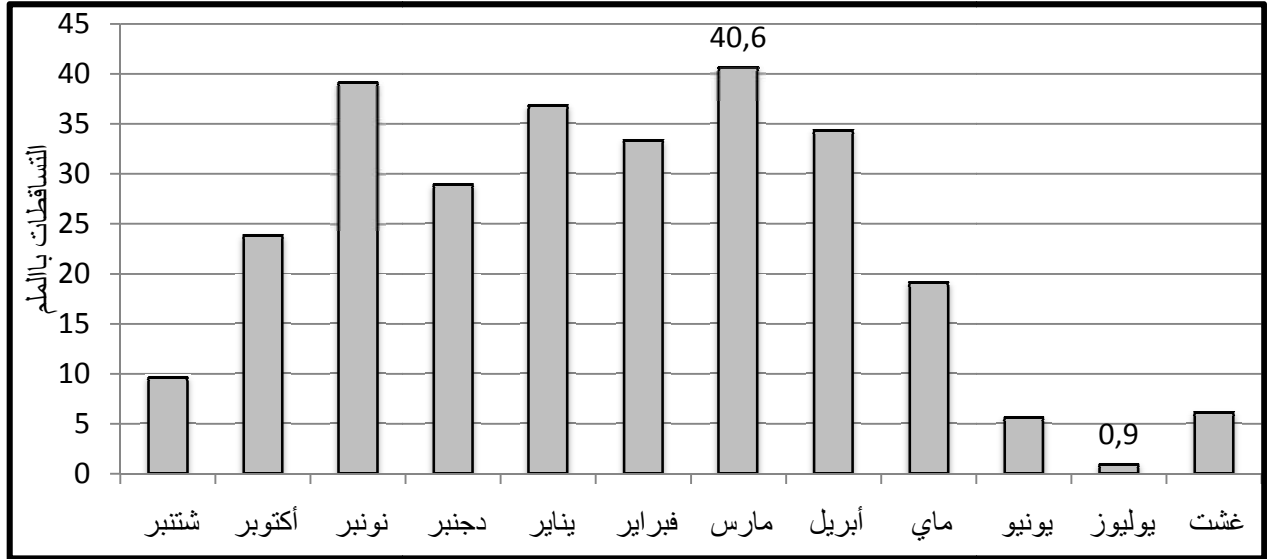
- يسجل الشتاء أعلى معدل تساقطات فصلية

يبقى التباين بين الفصول ضعيفاً باستثناء فصل الصيف الذي يسجل أدنى معدل حيث لا تتجاوز كمية التساقطات 12.6 ملم، ويسجل فصل الشتاء أعلى معدل تساقطات مطرية ب 99 ملم بالنسبة لمحطة العطاوية، يليه فصل الربيع ب 94 ملم والخريف 72.5 ملم. خلال الآونة الأخيرة بدأنا نلاحظ تمدد فصل الصيف على حساب فصلي الخريف والربيع، وخلال سنة 2017، لم تعرف المنطقة تساقطات مطرية إلى غاية نهاية شهر نونبر مما أثر على القطاع الفلاحي خاصة المجالات البورية.

- يسجل شهر مارس أعلى معدل للتساقطات الشهرية

بدراسة معدل التساقطات الشهرية لمحطة العطاوية بين 1968 - 2015، يتضح أن شهر مارس يسجل أعلى معدل بحوالي 40.6 ملم يليه شهر نونبر ب 39.1 ملم، في حين أن شهر يوليوز يسجل أضعف كمية ب 0.9 ملم أغلبها يكون عبارة عن عواصف رعدية.

مبيان رقم 2: توزيع معدل التساقطات الشهرية السنوية بمحطة العطاوية بين 1968 - 2015 بالملم



المصدر: معطيات مكتب الاستثمار الفلاحي الحوز 2017 ومعالجة شخصية

بدراستنا للتساقطات بإقليم قلعة السراغنة، نستنتج غياب التساقطات الثلجية واقتصارها على التساقطات المطرية. هذه الأخيرة تتميز بعدم الانتظام، الشيء الذي يؤدي إلى ارتفاع منسوب المياه خلال العواصف الرعدية وتنتج عنه امتطاحات فيضية تؤثر على حركية النقل، وكمثال لذلك؛ تسببت فيضانات واد كاينو يوم 30 نونبر 2017 إلى قطع الطريق الإقليمية 2127 الرابطة بين قلعة السراغنة والعطاوية.

كما تؤدي التساقطات المطرية إلى توحد الطرق القروية، وفي المقابل ساهمت التساقطات المطرية في إنعاش القطاع الفلاحي، مما أدى إلى دينامية وسائل نقل المنتجات الفلاحية خاصة الحبوب والزيوتون والخضروات والحليب، وعلى العموم يمكن القول أن للتساقطات المطرية تأثيرا ضعيفا على النقل وبنياته بإقليم قلعة السراغنة.

صورة رقم 1: تأثير الزخات المطرية على الطريق الجهوية 208 بمدينة العطاوية



المصدر: عدسة شخصية بتاريخ 17 أبريل 2017

عرف يوم الاثنين 17 أبريل سنة 2017 تساقط زخات مطرية قوية بمدينة العطاوية، حيث غمرت المياه شوارع المدينة بفعل اختناق قنوات صرف الماء، وهنا يظهر ضعف الشبكة الطرقية وعدم استجابتها للظروف المناخية، والصورة أعلاه بالشارع الرئيسي للمدينة، رغم أن هذا الأخير عرف عملية التهيئة سنة 2016.

ب. اعتطال درجات الحرارة بإقليم قلعة السراغنة

تعتبر الحرارة من بين العناصر المناخية التي تؤثر على النقل الطرقي بطريقة مباشرة أو غير مباشرة، فالحرارة المعتدلة تنشط حركة المرور وتزيد من كثافتها وهذا ما يتضح في الفترة الصباحية والمسائية، بينما تقل كثافة الحركة في فترة الظهيرة حيث ترتفع درجة الحرارة.⁶⁷ أما الحرارة المنخفضة أو الصقيع "يؤثر على شبكة الطرق حيث يلعب دورا سلبيا في تشغيل وسائل النقل وتعطيل حركيتها، كما يسهم الصقيع في حدوث الانزلاقات المرورية".⁶⁸

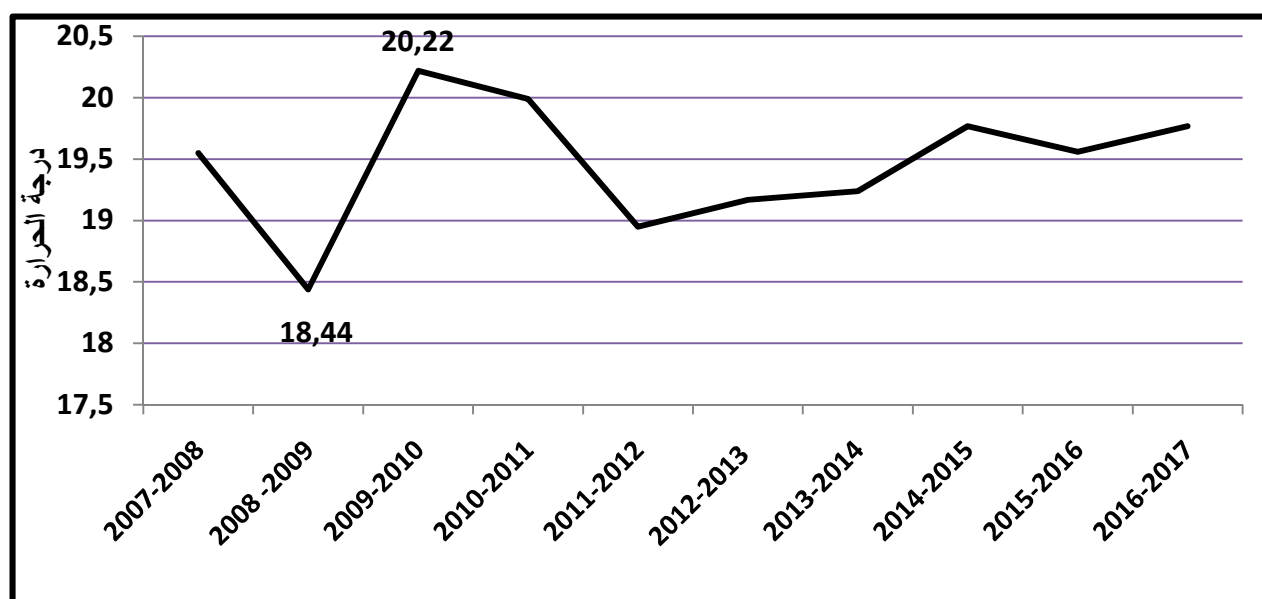
- الحرارة السنوية

نظرا لغياب معطيات حول الحرارة بالمحطات المناخية بالإقليم، سنعتمد على محطة وحيدة وهي محطة بويده ما بين 2007 - 2017.

⁶⁷ الأجود فضل إبراهيم، 1997، مرجع سابق، ص 102.

⁶⁸ المعايعة خولة عبد المهدي علي، 2003، "آثار نوبات الصقيع على المحاصيل الزراعية والمواصلات في الأردن دراسة في المناخ التطبيقي" أطروحة دكتوراه في الجغرافيا، كلية الدراسات العليا، الجامعة الأردنية، ص 132.

مبيان رقم 3: تطور متوسط درجة الحرارة السنوية بمحطة بويده ما بين 2007 - 2017



المصدر: المعهد الوطني للبحث الزراعي، ميدان التجارب بتساوت 2017 ومعالجة شخصية

يتميز إقليم قلعة السراغنة بحرارة معتدلة حوالي 19.47 درجة كمعدل سنوي، حيث سجلت سنة 2008 - 2009 أقل معدل ب 18.44 درجة في حين كان موسم 2009 - 2010 الأكثر حرارة ب 20.22 درجة، وترتبط درجات الحرارة بنوعية السنة (مطيرة، جافة) وبالكثل الهوائية التي تتردد على المنطقة خاصة رياح الشرقي في فصل الصيف.

- الحرارة الفصلية

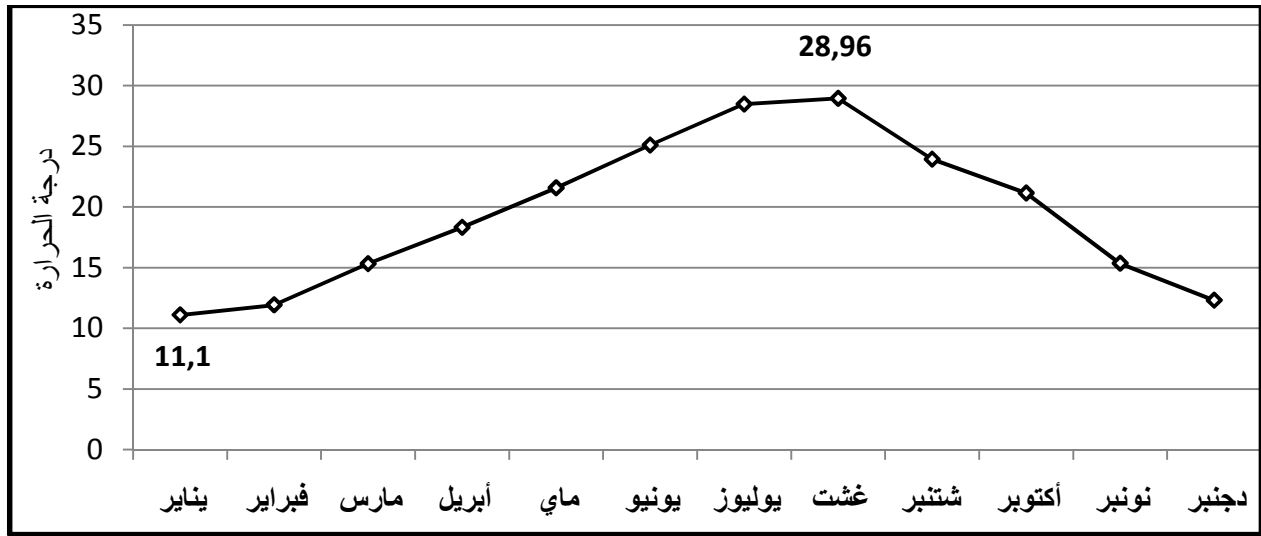
يسجل فصل الصيف أعلى درجات الحرارة بمعدل يصل إلى 27.52 درجة، يليه فصل الخريف ب 20.15 ثم فصل الربيع ب 18.4 في حين يسجل فصل الشتاء أخفض معدل ب 11.78 درجة مئوية. وتؤثر الحرارة المرتفعة في فصل الصيف على حركة التنقل، ففي ساعات منتصف النهار ينخفض الطلب على التنقل ويرتفع خلال الصباح وبعد الزوال.

- الحرارة الشهرية

بالنسبة للحرارة الشهرية، يسجل شهر غشت أعلى معدل ب 28.96 درجة، يليه شهر يوليوز بمعدل 28.49 درجة، في حين يسجل شهر يناير أقل درجة ب 11.1.

توزيع معدل درجات الحرارة الشهرية بمحطة بويدة ما بين 2007 - 2017

مبيان رقم 4:



المصدر: المعهد الوطني للبحث الزراعي، ميدان التجارب بتساوت 2017 ومعالجة شخصية.

إن دراسة معدل الحرارة العام (الحرارة الدنيا - الحرارة القصوى) لا يوضح بجلاء مقاييس درجات الحرارة المسجلة، وبالتالي لا بد من دراسة معدل الحرارة الدنيا والحرارة القصوى.

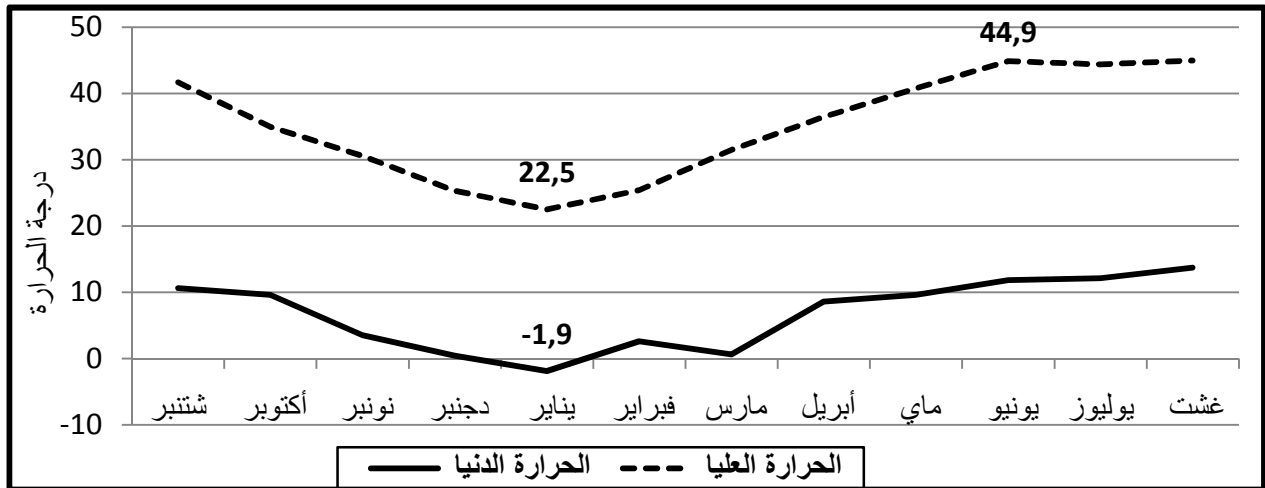
- الحرارة الدنيا والعليا

يسجل شهر يوليو أعلى معدل درجة حرارة عليا ب 37.78 درجة، في حين يسجل شهر يناير أقل درجة حرارة دنيا ب 1.5 درجة. ما يهمنا في دراسة عنصر الحرارة هو معرفة مدى تأثير درجات الحرارة على تنقل الساكنة، حسب معدل الحرارة السنوي ومعدل الحرارة الفصلي والشهري، لا يتضح أي تأثير للحرارة، حيث تتميز هذه الأخيرة بطابع الاعتدال، ولكن بدراسة درجة الحرارة المتطرفة (أعلى نسبة وأخفض نسبة مسجلة بكل شهر خلال سنة 2016 - 2017) يتضح أن المنطقة تعرف تسجيل درجات حرارة مرتفعة وكذا موجات صقيع.

- درجات الحرارة المتطرفة

يعتمد هذا المؤشر على دراسة أعلى وأخفض نسبة درجة الحرارة المسجلة بمحطة بويدة خلال سنة 2016 - 2017، والمبيان التالي يوضح ذلك:

مبيان رقم 5: تطور درجات الحرارة العليا والدنيا المسجلة بمحطة بويدة خلال موسم 2016 - 2017



المصدر: المعهد الوطني للبحث الزراعي، ميدان التجارب بتساوت 2017 ومعالجة شخصية

سجل شهر يونيو أعلى درجة حرارة ب 44.9 درجة، في حين سجل شهر يناير أخفض درجة ب 1.9 درجة، وهو ما يؤثر على حركة التنقل خلال فصل الصيف وسط النهار وفصل الشتاء في الليل والصباح الباكر.

من خلال دراستنا للحرارة بإقليم قلعة السراغنة نستنتج أنها تتميز عموماً بطابع الاعتدال، حيث ترتفع صيفاً وتنخفض في فصلي الشتاء والخريف، ويسجل فصل الصيف أعلى نسبة في شهر غشت والشتاء أقل درجة بشهر يناير، وتضعف حركة التنقل في الفترات التي تعرف ارتفاع درجات الحرارة خاصة في فصل الصيف من الساعة 12.00 إلى 16.00 زوالاً حسب ما لاحظنا من خلال المعاينة الميدانية، مما يستلزم توفير أماكن مغطاة لجلوس الركاب بالمحطات الطرقية، تقيهم حرارة الصيف وبرودة الشتاء.

4. شبكة مائية متنوعة وتأثيرها ضعيف على تيارات النقل

يتميز إقليم قلعة السراغنة بوجود مجموعة من المجاري المائية ولعل أبرزها أودية تساوت ولخضر وكاينو، إضافة إلى مجموعة من العيون كعين إيكلي وعين بسبيسة وعين غبري وعين الزرقاء... إلخ تساهم في تغذية المجاري الرئيسية، إلا أن معظمها جف بسبب تراجع كمية التساقطات والانتشار الواسع للآبار.

أ. واد تساوت

ينتمي واد تساوت للحوض النهري لأم الربيع وينبع من الأطلس الكبير الكلسي وبالضبط من جبل مكون (4071 م) يتخذ اتجاهها متعامداً مع التضاريس، اتجاه جنوبي شرقي - شمالي غربي، عند خروجه إلى

السهل عن أكادير بوعشبية يغير الواد اتجاهه نحو الشمال الشرقي راسما زاوية واضحة جدا.⁶⁹ تتفرع عن واد تساوت مجموعة كبيرة من السواقي ويبلغ عددها حوالي 49 ساقية على شكل عظام السمك خصوصا في المنطقة السهلية عند دخوله الحوز الشرقي.

خلال العقود الأخيرة أصبح واد تساوت قبل اقترانه بالواد لخضر مجرى موسميا بعد تشييد سد مولاي يوسف سنة 1969 وسد تيمنوتين سنة 1979، حيث تراجع صبيب الواد ومعه تراجعت خطورة الفيضانات بالمنطقة.

ب. الواد لخضر

من روافد الحوض النهري لتساوت، يبلغ طوله 117 كلم ومساحة حوضه 844 كلم²، ينبع من أقدام الأجراف التي تحد في الغرب بحيرة إيزورار عند منخفضات أيت بوكماز. وهو عبارة عن سيل ذي فيض عميق نظرا لتسرب المياه بسبب الصخور الشيستية البرمية، من ثم يأخذ اتجاهها جنوبيا شماليا تقريبا،⁷⁰ يلتقي بواد تساوت عند الجماعة القروية الفرائطة بالقرب من قنطرة واد تساوت على الطريق الإقليمية 2135 وبفعل نظامه الثلجي المطري يوفر صبيبا مهما في فصل الربيع نتيجة ذوبان الثلوج في العالية.

خلال عقد الثمانينات تم تشييد سدين على الواد لخضر الأول شرع في استغلاله سنة 1980 وهو سد سيدي إدريس بعلو يصل إلى 42 متر وتبلغ حقيقته 1.2 مليون متر³، والسد الثاني شرع في استغلاله سنة 1986 وهو سد الحسن الأول بعلو يصل إلى 145 متر بحقيقة تبلغ 236 مليون متر مكعب⁷¹، مما أدى إلى حماية السافلة من خطر الفيضانات.

يؤثر واد لخضر على تنقل ساكنة جماعة سيدي عيسى بن سليمان خاصة دواوير أولاد إبراهيم وأولاد يوسف، فرغم تشييد قنطرة بمنطقة الشكاكة إلا أنه يستفيد منها ساكنة جنوب الجماعة فقط، في حين يضطر ساكنة المنطقة الشمالية إلى عبور المجرى في فترات الامتطاحات من أجل التسوق وكذلك للدراسة خاصة تلاميذ المستوى الإعدادي (إعدادية سيدي عيسى) والثانوي (ثانوية الرازي بالفرائطة) والجامعي بمدينة قلعة السراغنة ومراكش.

⁶⁹ الأكلع محمد، 1989، مرجع سابق، ص 33.

⁷⁰ الأكلع محمد، 2004، "واد لخضر"، معلمة المغرب، الجمعية المغربية للتأليف والترجمة والنشر، الجزء العشرين، مطابع سلا، ص 6886-6887.

⁷¹ وكالة الحوض المائي لأم الربيع، 2012، المخطط التوجيهي للتهيئة المندمجة للموارد المائية لحوض أم الربيع والأحواض الساحلية الأطلسية، ص 14.

ج. واد كاينو

عبارة عن مجرى مائي موسمي ينحدر من سلسلة الجبيلات جنوب مدينة قلعة السراغنة، تبلغ مساحة حوضه 337.34 كلم² وطول مجراه 30 كلم، مع نسبة انحدار 1.65%⁷²، يتغذى من مجموعة من المسيلات والشعاب الموسمية، ويصل صبيبه حوالي 125 ل/ث⁷³. نتيجة ضعف التغطية النباتية لسلسلة الجبيلات، وكذلك انحدارها المهم والقرب الجغرافي من مدينة قلعة السراغنة (أقل من 5 كيلومترات)، كلها عوامل تساهم في حدة امتطاح واد كاينو، وقد عرف هذا الأخير تردد فترات فيضيه متعددة كفيضان 1996 الذي توقفت معه حركة السير بالطريق الجهوية رقم 206، وفيضان 2003، وفيضان 2009 والذان أديا بدورهما إلى قطع الطريق الوطنية رقم 8، والطريقين الجهويتين رقم 208 و 206، كما تسبب في توحل الطرق الداخلية بمدينة قلعة السراغنة خاصة شارع محمد الخامس.

يقطع واد كاينو مدينة قلعة السراغنة من خلال ثلاث قناطر، الأولى على الطريق المدارية المؤدية إلى مراكش عبر الحي الصناعي، والثانية على الطريق الوطنية رقم 8، والثالثة بغرب المدينة بالطريق الجهوية رقم 206 المؤدية إلى ابن جرير، كما تم تشييد قنطرة على الطريق الوطنية رقم 8، (5 كلم جنوب قلعة السراغنة) وقنطرة على الطريق الإقليمية رقم 2125 الرابطة بين مدينتي قلعة السراغنة والعطاوية. وقد تمت تهيئة مجرى واد كاينو من طرف وكالة الحوض المائي لأم الربيع من خلال توسعته داخل المدار الحضري بتكلفة ناهزت 10.5 مليون درهم، كما تم بناء سد بعالية المجرى المائي بقيمة مالية وصلت إلى 18 مليون درهم، إضافة إلى تشجير عالية الحوض من طرف مندوبية المياه والغابات ومحاربة التصحر بقلعة السراغنة. يبقى تأثير المجاري المائية ضعيفا، يتجلى هذا التأثير في قطع حركة المرور خلال الفترات الفيضيه كما هو الحال بوادي لخضر وكاينو، في حين لا يشكل واد تساوت أية خطورة على حركة النقل وبنياته، وتتأثر القناطر بالامتطاحات الفيضيه، حيث أدى فيضان واد تساوت خلال تسعينات القرن الماضي إلى تدمير قنطرة الطريق الإقليمية 2135.

11. مدينتا قلعة السراغنة والعطاوية نمو ديموغرافي سريع أدّى إلى دبنامبث نباراث النقل

لا شك أن خدمة النقل خدمة اجتماعية بالدرجة الأولى، تسعى إلى إشباع رغبة الأفراد في التنقل من حيز جغرافي لآخر، وتتأثر خدمة النقل بعدد الأفراد وتطورهم مقارنة بعدد وسائل النقل وتطورها، فكلما ارتفع النمو الديموغرافي كلما ارتفع معه الطلب على التنقل (الركاب) وكذلك الطلب على المواد الأساسية والحاجيات

⁷² Agence du Bassin Hydraulique d'Oum Er-Rbia, 2009, « Etude du schéma d'aménagement et suivi des travaux de protection de la ville d'El Kelaa des Sraghna contre les inondations », Mission 2, p 12.

⁷³ Agence du Bassin Hydraulique d'Oum Er-Rbia, 2008, « Etude et conception des ouvrages de collecte des eaux pluviales dans la province d'el Kelaa des Sraghna », Mission 1, p 59

الضرورية (سلع وبضائع). لهذه الغاية يبدو لنا من الضروري الوقوف على الخصوصيات السوسيو ديموغرافية لساكنة مجال الدراسة وعلاقة ذلك بزيادة الطلب على النقل.

1. دينامية ديموغرافية قوية وتطور سريع لساكنة مجال الدراسة

لمعرفة تطور ساكنة مجال الدراسة، ارتأينا الاعتماد على فترة مرجعية طويلة نسبيا تفوق مئة سنة، إلا أنه تجدر الإشارة إلى أن دقة الإحصائيات السكانية لم تبدأ حتى سنة 1960 مع أول إحصاء وطني للسكان، وخلال هذا المحور سنعتمد على النتائج الرسمية لإحصائيات 1960، 1971، 1982، 1994، 2004، 2014 التي تصدرها المندوبية السامية للتخطيط، بعد فرزها نظرا لتعدد التقسيمات الجماعية، مع الحرص على مقارنة الخصائص الديموغرافية لمجال الدراسة بالخصائص الديموغرافية على مستوى الإقليم والجهة وكذلك المغرب.

أ. ساكنة جد ضعيفة بإقليم قلعة السراغنة قبل الحماية

خلال القرن التاسع عشر وبداية القرن العشرين غابت الإحصائيات الرسمية لعدد الساكنة، ويمكن تعويض النقص الحاصل في ذلك بتقديرات بعض الرحالة الأجانب الذين عبروا المنطقة لمهمات مختلفة خصوصا مع الفترة الاستعمارية.

في سنة 1880 قدر الفرنسي إيركمان (Erckman) ساكنة مدينة القلعة بين 1000 و 1500 نسمة⁷⁴، في حين أن شارل دو فوكو (De Foucauld) خلال رحلته بالمنطقة سنة 1883، قدر ساكنة قلعة السراغنة ما بين 1500 و 2000 نسمة⁷⁵، وفي مطلع القرن العشرين قدرها بريف (Brives) ما بين 2000 و 3000 نسمة⁷⁶، ونتيجة الخراب الذي شهدته المدينة ما بين 1907 ودخول المعمر إثر تعرضها لهجوم الأمير مولاي عبد الحفيظ نظرا لمساندة ساكنة المدينة للأمير مولاي عبد العزيز، انخفضت ساكنة المدينة سنة 1912، حيث أشار القبطان كورنيه (Cornet) الذي شارك في احتلال القلعة أن ساكنتها ما بين 1500 و 3000 نسمة سنة 1912، وإجمالا يمكن القول أنه إلى غاية دخول المعمر لم تتجاوز ساكنة مدينة قلعة السراغنة 3000 نسمة⁷⁷ وعلى العموم خلال هذه الفترة لم تكن تتجاوز ساكنة الإقليم بضعة آلاف من السكان، فمدينة قلعة السراغنة كمركز رئيسي لم تتجاوز ساكنتها 3000 نسمة.

⁷⁴ ERCKMAN, J, 1885, «*le Maroc moderne*», Librairie coloniale, Paris, p 61.

⁷⁵ DE FOUCAULD Vicomte, 1883 - 1984, «*Reconnaissances au Maroc*», Librairie coloniale, Paris, p 266.

⁷⁶ BREVES A, 1901 - 1907, «*Voyages au Maroc*», Alger p 9.

⁷⁷ شوقي الحسن، 2006، مرجع سابق، ص 155، 156.

ب. تطور ساكنة إقليم قلعة السراغنة خلال فترة الحماية (1912 – 1956)

خلال هذه الفترة أيضا غابت الإحصائيات الرسمية الخاصة بساكنة المنطقة، باستثناء ساكنة مدينة قلعة السراغنة كأهم مركز سكاني بسهل السراغنة، حيث نجد أن ساكنة المدينة انتقلت من 2468 نسمة سنة 1931 إلى 8490 سنة 1956، وهذا ما يوضحه الجدول التالي:

جدول رقم 7: تطور ساكنة مدينة قلعة السراغنة ما بين 1931 و 1956

السنة	الساكنة					
	المسلمون		اليهود		الأجانب	
	العدد	النسبة	العدد	النسبة	العدد	النسبة
1931	2295	93	90	3.64	83	3.36
1936	2551	83.23	380	12.4	134	4.37
1951	5679	87.5	577	8.9	234	3.6
1956	8101	95.42	293	3.45	96	1.13

Source : LOUHMADI Abdeljalil, 2007, « Les interrelations entre ville et campagne dans la Tassaout (Maroc) le cas d'El Kelaa des Sraghna dans un espace rural en transformation », Thèse de Doctorat d'Etat, Université Chouaib Doukkali, Faculté des Lettres et des Sciences Humaines El Jadida, p 43.

انطلاقا من الجدول أعلاه انتقلت ساكنة مدينة قلعة السراغنة من 2468 نسمة سنة 1931 إلى 8490 نسمة سنة 1956 بزيادة 6022 نسمة طيلة 25 سنة، أي بزيادة سنوية لا تتجاوز 240 نسمة، وتختلف نسب النمو بين الساكنة المغربية المسلمة والساكنة المغربية اليهودية والساكنة الأوربية؛ ففي سنة 1956، ضمت التركيبة السكانية 8101 مسلما بنسبة 95.42 %، و 96 أوروبيا بنسبة 1.13 % وبلغت الساكنة اليهودية 293 نسمة بنسبة 3.45 %، بعدما كانت نسبتها سنة 1936 حوالي 12.4 %، فالى غاية منتصف القرن العشرين، ظل اليهود يشكلون حلقة أساسية في الاقتصاد السراغيني من خلال ممارستهم لأنشطة متعددة ولعل أبرزها النشاط التجاري في كل من قلعة السراغنة والفرائطة والحمادنة. فحسب الباحث محمد شوقي يذكر أن إلى حدود 1920 وصل عدد اليهود بملاح قلعة السراغنة 400 نسمة، وملاح لحدادنة 200 نسمة والفرائطة 100 نسمة وأولاد فكرون ببني عامر 144 نسمة، في حين تغيب الإحصائيات لمجموعة الملاحات كبوروطه وأولاد سلامة وأولاد يعقوب والجبيل. وحسب بعض التقديرات وصل إجمالي اليهود بالمنطقة ما بين 2000 و3000 نسمة⁷⁸، وخلال العقود الأخيرة اختفى هذا العنصر من التركيبة السكانية لمجال قلعة السراغنة نتيجة الهجرة إلى أرض فلسطين. أما بالنسبة لمدينة العطاوية فكانت عبارة عن دوار يصل تعداد سكانه 79 نسمة سنة 1936 منهم 29 أوروبيا و 50 مسلما⁷⁹، هكذا يمكن القول بأن ساكنة مجال الدراسة خلال فترة الحماية لم تكن تتجاوز 20000 نسمة كأبعد تقدير.

⁷⁸ شوقي الحسن، 2006، مرجع سابق، ص 105.

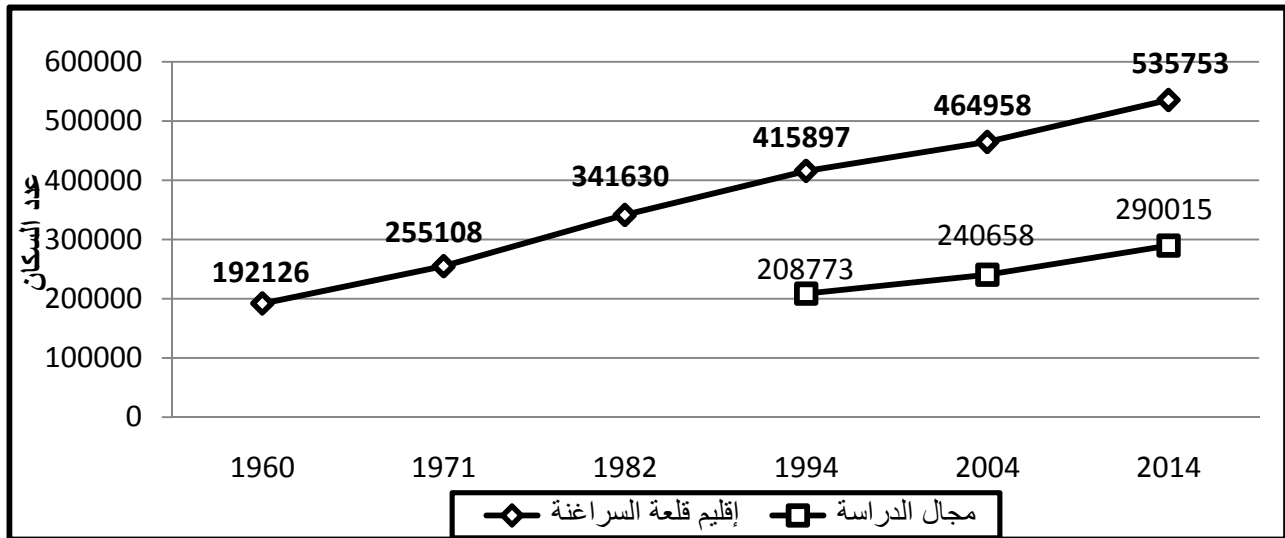
⁷⁹ الأكلع محمد، 2003، "العطاوية"، معلمة المغرب، الجمعية المغربية للتأليف والترجمة والنشر، الجزء الثامن عشر، مطابع سلا، ص 6094.

ج. تطور الساكنة بشكل سريع بين 1960 و 2014

كما هو معلوم خضع تراب إقليم قلعة السراغنة إلى مجموعة من التقسيمات الإدارية، فبعد ترقيته سنة 1973 إلى عمالة مستقلة، أصبح الإقليم مُشكلا من بلدية واحدة (قلعة السراغنة) وأربعة دوائر (القلعة، العطوية، الرحامنة، سيدي بوعثمان) و 29 جماعة محلية. وفي سنة 1992 تم تقسيم تراب الإقليم إلى 61 جماعة محلية منها خمس حضرية وهي قلعة السراغنة والعطوية وتملالت وسيدي رحال ثم ابن جرير، وفي سنة 1994 تمت إضافة جماعة العطوية الشعبية، ليصبح العدد 62 جماعة، وفي سنة 2009 أضحي إقليم الرحامنة إقليما مستقلا بذاته ليصبح عدد الجماعات الترابية بالإقليم 43 جماعة منها أربع حضرية و 39 جماعة قروية.

وكما أشرنا من قبل يتشكل مجال دراستنا من 19 جماعة ترابية تم اختيارها بناء على مجموعة من المعايير، إلا أن الإشكال الذي نواجهه هو تعدد التقسيمات الجماعية وتداخل حدود مجال الدراسة مع حدود جماعات أخرى قبل سنة 1994، وخلال تحليلنا للمعطيات الديموغرافية سنعتمد على الإحصائيات السكانية لسنوات 1960، 1971، 1982، 1994 الخاصة بإقليم قلعة السراغنة (43 جماعة) ويرجع سبب ذلك كون الإقليم قبل 1992 كان يتشكل من 16 جماعة فقط لتتفرع على الجماعات الأصلية 43 جماعة أي بزيادة 27 جماعة، كما سنعتمد على الإحصائيات السكانية لسنوات 1994 و 2004 و 2014 الخاصة بمجال الدراسة.

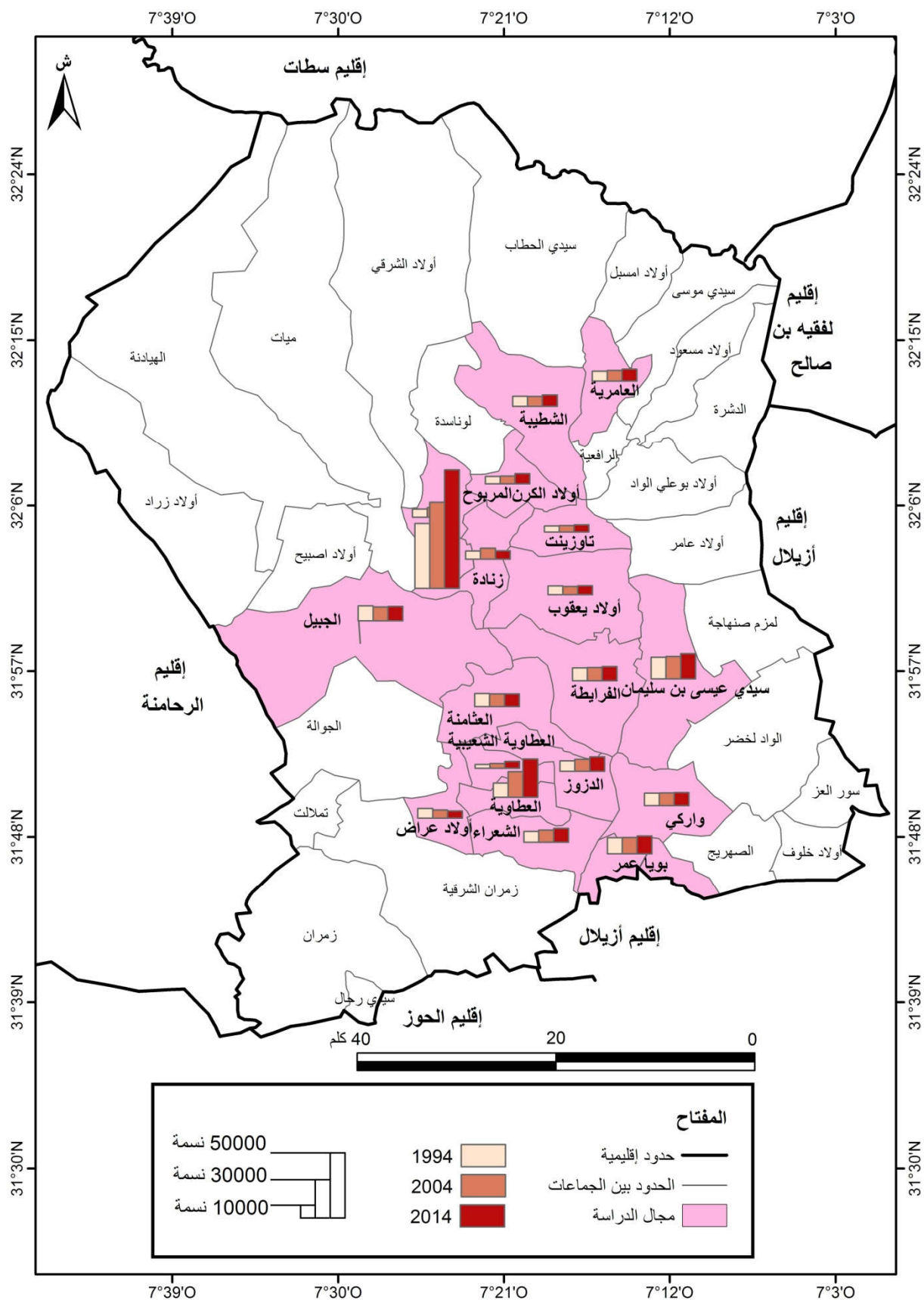
مبيان رقم 6: تطور عدد السكان بمجال الدراسة وإقليم قلعة السراغنة بين 1960 و 2014



المصدر: المندوبية السامية للتخطيط، الإحصاء العام للسكان والسكنى 1960، 1971، 1982، 1994، 2004، 2014

انتقلت ساكنة الإقليم من 192126 نسمة سنة 1960 إلى 535753 نسمة سنة 2014، كما انتقلت ساكنة مجال الدراسة من 208773 نسمة سنة 1994 إلى 290015 نسمة خلال الإحصاء الأخير لسنة 2014 أي بزيادة 81242 نسمة خلال عشرين سنة، بما معدله 4062 نسمة كل سنة. بالنسبة للتوزيع الجغرافي للساكنة فهو يتسم بالتباين، هذا ما توضحه الخريطة التالية:

خريطة رقم 5: تطور ساكنة مجال الدراسة خلال سنوات 1994 و 2004 و 2014



المصدر: إنجاز شخصي اعتمادا على إحصاءات 1994، 2004، 2014.

وصل تعداد ساكنة مجال الدراسة سنة 2014 حوالي 290015 نسمة منها 145978 ذكورا بنسبة 50.33 % و 144037 إناثا بنسبة 44.67 %، ويشكل مجال الدراسة 54.13 % من مجموع ساكنة الإقليم، و 6.43 % من ساكنة الجهة، كما يمثل 0.58 % من مجموع ساكنة المغرب. بمقارنة الزيادة الديموغرافية بين 1960 و 2014 نلاحظ اختلافا بين الفترات الإحصائية، وأرقام الجدول التالي توضح ذلك:

جدول رقم 8: تطور الزيادة السكانية بمجال الدراسة بين 1960 و 2014

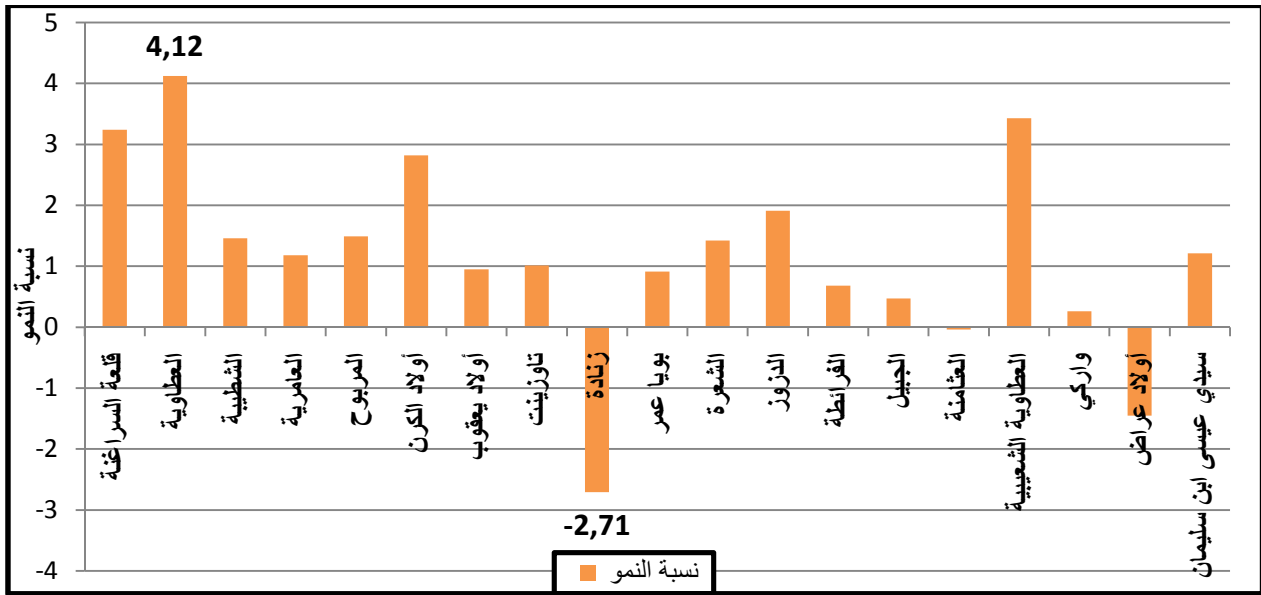
الفترة الإحصائية		1960 - 1971	1971 - 1982	1982 - 1994	1994 - 2004	2004 - 2014
مجال الدراسة	الزيادة بين الإحصاءين	-	-	-	31485	49357
	الزيادة السنوية	-	-	-	3148	4935
إقليم قلعة السراغنة	الزيادة بين الإحصاءين	62982	86522	74267	49061	70795
	الزيادة السنوية	5725	7865	6188	4906	7079

المصدر: المندوبية السامية للتخطيط، الإحصاء العام للسكان والسكنى 1960، 1971، 1982، 1994، 2004، 2014

بتحليل نتائج الجدول أعلاه نستنتج أن الفترة الإحصائية بين 1971 و 1982 عرفت أكثر زيادة ديموغرافية، نتيجة الترقية الإدارية لمدينة قلعة السراغنة كمقر لعمالة الإقليم، استقطبت معه مجموعة من المصالح الإدارية والموظفين، تلتها فترة 1982 و 1994 نتيجة مسلسل الهجرة الداخلية بسبب موجة الجفاف التي عرفها المغرب، وكذلك استقطاب مدينتي قلعة السراغنة والعطاوية لتيارات الهجرة نتيجة عائدات الهجرة الدولية التي عرفتها المنطقة في اتجاه إسبانيا وإيطاليا، إذ انتقلت أسر المهاجرين من الجماعات القروية في اتجاه مدينتي قلعة السراغنة والعطاوية.

بالنسبة لتطور معدل النمو السنوي نجد أن الفترة الإحصائية 2004 - 2014 سجلت أكبر نسبة بحوالي 1.88 % بالنسبة لمجال الدراسة، في حين لم تتجاوز 1.43 % بإقليم قلعة السراغنة و 1.27 % بالجهة و 1.25 % بالمغرب وبالتالي فمجال الدراسة يعرف نمو ديموغرافيا كبيرا، ويتميز معدل النمو السنوي هو الآخر بالتباين على مستوى الجماعات، هذا ما يوضحه المبيان التالي:

مبيان رقم 7: توزيع معدل النمو السكاني بمجال الدراسة بين سنتي 2004 و 2014 (%)



المصدر: إنجاز شخصي اعتمادا على معطيات مندوبية التخطيط، إحصاء 2004 و 2014

انطلاقا من المبيان أعلاه، يتضح أن مدينة العطاولية سجلت أعلى نمو سنوي ب 4.12 %، تليها مدينة قلعة السراغنة ب 3.12 % وهو ما يوضح أهمية النمو السكاني الحضري، في حين سجل أعلى معدل بالعالم القروي بجماعة العطاولية الشعبية ب 3.43 % تليها جماعة أولاد الكرن ب 2.28 %، فيما سجلت 3 جماعات نموا سلبيا ويتعلق الأمر بجماعة زنادة (- 2.71) تم أولاد عراض (- 1.45) وجماعة العثمانة (- 0.04) وتعرف هذه الجماعات هجرة كثيفة نتيجة قربها من المجالات الحضرية، أما على مستوى مجال الدراسة فقد بلغ معدل النمو السنوي 1.88 %.

2. ارتفاع عدد الساكنة الحضرية على حساب الساكنة القروية بإقليم قلعة السراغنة

ترتبط الظاهرة الحضرية أشد الارتباط بإشكالية التنقل، فبسبب ميزة الاستقطاب التي تتميز بها المدينة، تتوسع هذه الأخيرة بالمجالات المجاورة، مما يؤدي إلى تباعد بين مكان الإقامة ومقر العمل والخدمات والمرافق بمختلف أنواعها، الشيء الذي يصبح معه استعمال وسيلة النقل ضروريا، فكلما تباعد مكان الإقامة عن الخدمات الأساسية ازداد الطلب على التنقل.⁸⁰

أ. ارتفاع نسبة نمو الساكنة الحضرية وتراجع نسبة نمو الساكنة القروية بمجال الدراسة

يتشكل مجال دراستنا من 17 جماعة قروية وجماعتين حضريتين هما قلعة السراغنة والعطاولية، وقد تطورت وتيرة الساكنة الحضرية بشكل أسرع من الساكنة القروية، حيث انتقلت الساكنة الحضرية بمجال

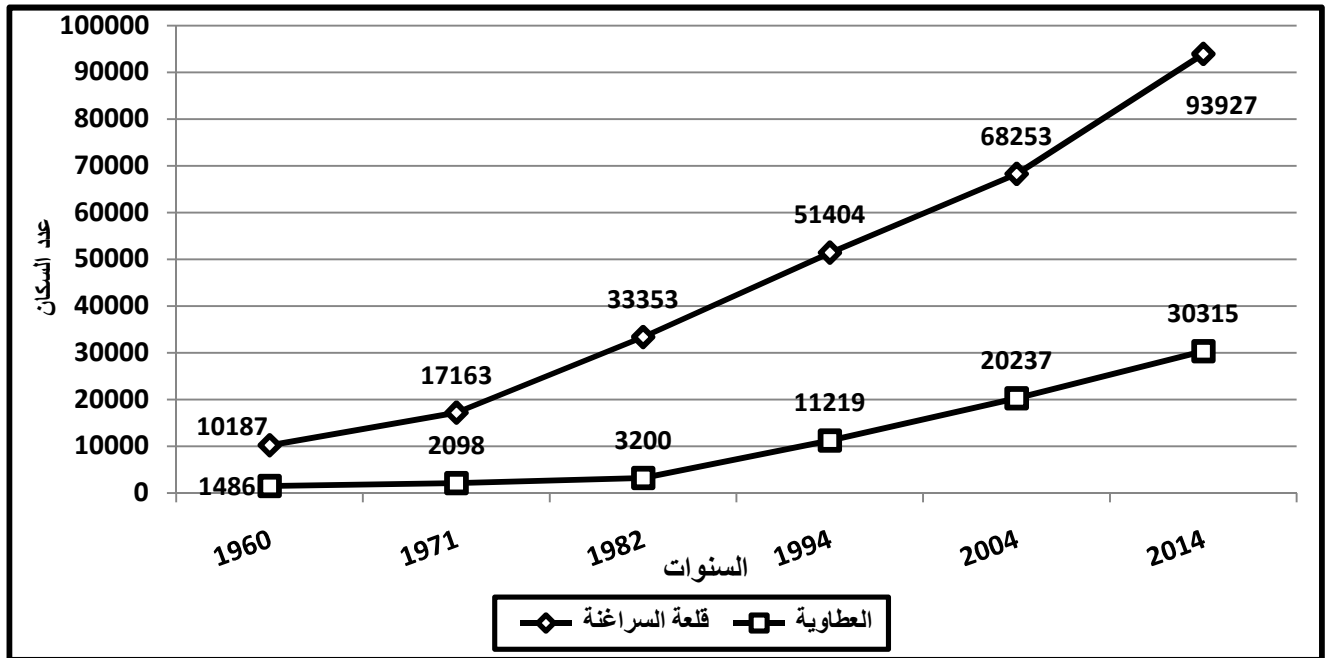
⁸⁰ WOLKOWITSCH Maurice, 1982, « Géographie Des Transports », éd. Armand Colin collection, p 294.

الدراسة من 62623 نسمة سنة 1994 إلى 124240 نسمة سنة 2014، أي بزيادة وصلت 61617 نسمة خلال 20 سنة، أي بزيادة سنوية تصل 3080 نسمة، في حين انتقلت الساكنة القروية من 146150 نسمة سنة 1994 إلى 165775 نسمة سنة 2014 بزيادة تناهز 19625 نسمة بمعدل سنوي 981 نسمة، إلا أن وتيرة تطور الساكنة الحضرية أكبر من وتيرة تطور الساكنة القروية حيث شكلت هذه الأخيرة سنة 1994 حوالي 70% من مجموع الساكنة لتتخفّض إلى 57.16 % سنة 2014، في حين ارتفعت الساكنة الحضرية من 30% سنة 1994 إلى 42.84 % سنة 2014.

ب. تختلف وتيرة تطور الساكنة الحضرية بمدينتي قلعة السراغنة والعطاوية

تختلف وتيرة تطور الساكنة الحضرية بين مدينتي قلعة السراغنة ومدينة العطاوية، بالنسبة لمدينة قلعة السراغنة انتقلت من 10187 نسمة سنة 1960 إلى 93927 نسمة سنة 2014، في حين انتقلت مدينة العطاوية من 1486 نسمة سنة 1960 إلى 30315 نسمة سنة 2014، إذ تضاعف عدد سكانها 20 مرة خلال 54 سنة.

مبيان رقم 8: تطور ساكنة مدينتي قلعة السراغنة والعطاوية بين 1960 و 2014



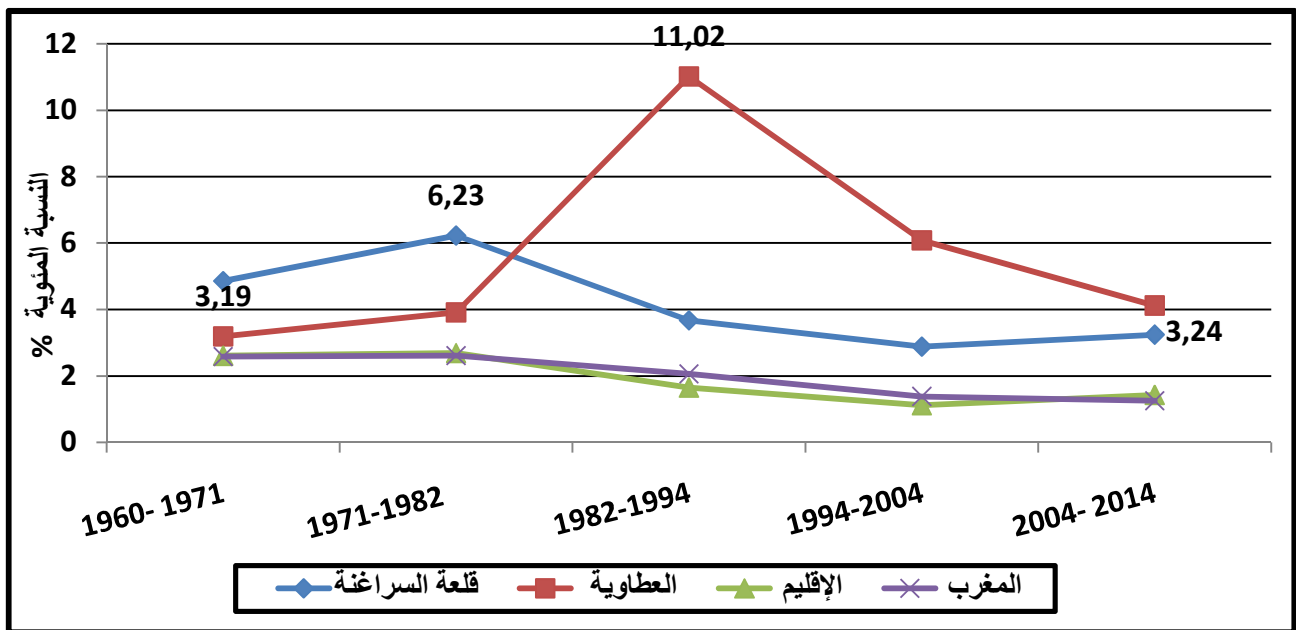
المصدر: المندوبية السامية للتخطيط، الإحصاء العام للسكان والسكنى 1960، 1971، 1982، 1994، 2004، 2014

من خلال تحليل مراحل التطور الديموغرافي للساكنة الحضرية بمجال الدراسة، يلاحظ أن مدينة قلعة السراغنة سجلت أكبر زيادة خلال الفترة البيإحصائية 1971 و 1982، وذلك راجع إلى تأثير الترقية الإدارية للمدينة كعاصمة لإقليم قلعة السراغنة، في حين سجلت العطاوية أكبر زيادة ديموغرافية خلال الفترة البيإحصائية 1982 و 1994 إذ تضاعفت ساكنتها ثلاث مرات ونصف خلال عشر سنوات فقط، وذلك راجع إلى تأثير

الهجرة الدولية، حيث عرفت نزوح عائلات المهاجرين من الجماعات القروية المجاورة لها، وهذا ما يتضح جليا في تحليل معدلات الزيادة السنوية بين 1960 و 2004.

سجلت مدينة العطاوية أعلى نمو سنوي بين 1982 و 1994 بنسبة تصل إلى 11.2 %، وهو رقم مهم جاء نتيجة مجموعة من العوامل أولها تيارات الهجرة القروية من الجماعات المجاورة بسبب عائدات الهجرة الدولية خاصة في اتجاه إيطاليا وإسبانيا واستقرار عائلات المهاجرين بهذه المدينة، وكذلك انعكاسات الإعداد الهيدروفلحي التي عرفت المنطقة في سبعينات وثمانينات القرن الماضي، في حين سجلت مدينة قلعة السراغنة أعلى نمو سنوي بين 1971 و 1982 نتيجة الترقية الإدارية للمدينة حيث أضحت عاصمة للإقليم، الشيء الذي استقطبت معه عدد كبير من الموظفين.

مبيان رقم 9: تطور نسبة النمو الديموغرافي السنوي بمدينتي قلعة السراغنة والعطاوية بين 1960 و 2014



المصدر: المندوبية السامية للتخطيط، الإحصاء العام للسكان والسكنى 1960، 1971، 1982، 1994، 2004، 2014

ارتفعت نسبة ساكنة مدينتي قلعة السراغنة والعطاوية من مجموع ساكنة الإقليم، بالنسبة لمدينة قلعة السراغنة انتقلت نسبتها من 24.62 % سنة 1994 إلى 32.38 % سنة 2014، في حين انتقلت نسبة مدينة العطاوية من 5.37 % سنة 1994 إلى 10.45 % سنة 2014. إقليميا لم تكن تمثل مدينة قلعة السراغنة سوى 5.3 % سنة 1960، لتنتقل إلى 17.53 % سنة 2014، في حين أن مدينة العطاوية كانت تشكل 0.77 % سنة 1960 لتنتقل إلى 5.65 % سنة 2014.

3. الخصائص الديموغرافية لساكنة مجال الدراسة

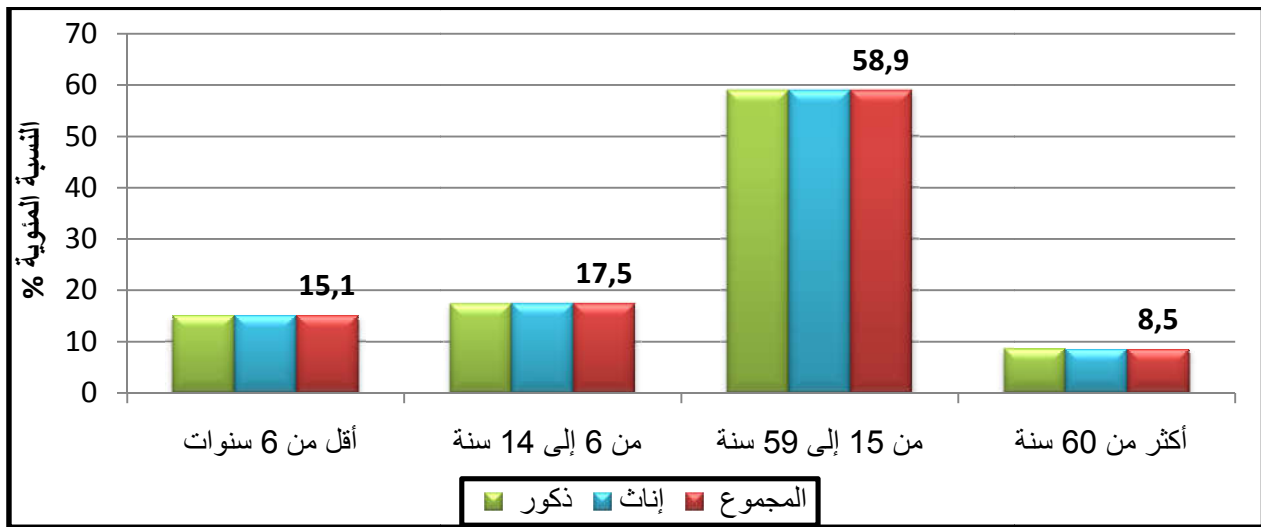
يتأثر النقل بالخصائص الديموغرافية للساكنة، والفئات العمرية وتوزيعها توضح الطلب على النقل مستقبلا في حالة سيادة الفئات الشابة، والكثافة السكانية ترتبط بتوزيع وسائل النقل وعدد التنقلات في رقعة جغرافية معينة، مما يفرض دراسة هذه الخصائص في ارتباطها بإشكالية البحث.

أ. سيادة فئة 15 - 59 سنة على الفئات العمرية بمجال الدراسة

تشكل فئة الأطفال أقل من 15 سنة حوالي 32.6 % من مجموع الساكنة سنة 2014، مقابل 34.8 % سنة 2004، وتشكل فئة 15 - 59 سنة 58.9 % سنة 2014 مقابل 57.4 % سنة 2004، في حين لا تتجاوز نسبة الشيوخ 8.5 % سنة 2014 مقابل 7.7 % سنة 2004، أي ارتفاع عدد الشيوخ بمجال الدراسة. على المستوى الوطني تشكل فئة الأطفال أقل من 15 سنة 31.2 % من مجموع الساكنة، في حين سجلت فئة 15 - 59 سنة (الساكنة النشيطة) ارتفاعا من 61.2 % سنة 2004 إلى 62.4 % سنة 2014، كما تزايدت نسبة الشيوخ (أكثر من 60 سنة) لتنتقل من 8.1 % سنة 2004 إلى 10 % سنة 2014 نتيجة ارتفاع أمد الحياة بالمغرب.

توزيع الفئات العمرية بمجال الدراسة سنة 2014

مبيان رقم 10:



المصدر: المندوبية السامية للتخطيط، الإحصاء العام للسكان والسكنى 2014.

هناك تقارب في النسب بين الذكور والإناث والتي لا تتجاوز 0.2 % كأبعد نسبة، والملاحظة العامة التي يمكن تسجيلها هو أهمية الساكنة النشيطة بمجال الدراسة، حيث تشكل فئة أقل من 15 سنة حوالي ثلث الساكنة مما يستلزم تقوية البنيات التحتية التعليمية لضمان تعليم جيد، على المدى المتوسط وكذلك توفير فرص الشغل وبنيات الإنتاج على المدى الطويل.

ب. تراجع مؤشر الخصوبة

يمكن تعريف الخصوبة أنها عدد المواليد الأحياء لكل امرأة، "وتشير الخصوبة إلى السلوك الإنجابي الفعلي لأي مجتمع، وتتأثر الخصوبة بالقدرة على الإنجاب وسن الزواج، ومدى توفر واستخدام وسائل تنظيم الأسرة ومكانة المرأة والتركيب العمري والنوعي للسكان"،⁸¹ وعلى غرار باقي دول العالم، تراجعت نسب الخصوبة بالمغرب بشكل كبير نظرا لمجموعة من العوامل كتراجع سن الزواج وخروج المرأة للعمل، وتعدد الظروف الاجتماعية والاقتصادية للأسر، ويبقى معدل الخصوبة بمجال الدراسة مستقرا بمعدل 2.7 طفل لكل امرأة سنتي 2004 و 2014.

بمقارنة معدل الخصوبة بين المستويين المحلي والوطني نجد أن مجال الدراسة يتميز بارتفاع هذا المعدل ب 2.7 طفل لكل امرأة، في حين لا يتجاوز الرقم 2.2 على المستوى الوطني.⁸²

جدول رقم 9: توزيع معدلات الخصوبة بمجال الدراسة حسب الجماعات

الجماعة	معدل الخصوبة	الجماعة	معدل الخصوبة
قلعة السراغنة	2,1	أولاد يعقوب	2,7
العطاولية	2,1	أولاد عراض	3,0
الفرائطة	2,1	الجيل	3,1
بويا عمر	2,3	الشعرة	3,1
سيدي عيسى بن سليمان	2,4	الذوز	3,1
زنادة	2,5	تاوزينت	3,2
المربوح	2,5	الشطبية	3,2
العطاولية الشعيبيية	2,6	العامرية	3,3
العثامنة	2,7	أولاد الكرن	3,5
		واركي	2,7
مجال الدراسة	2,7		
الإقليم	2,5		
الجهة	2,2		

المصدر: المندوبية السامية للتخطيط، الإحصاء العام للسكان والسكنى 2014.

تسجل جماعة أولاد الكرن أعلى معدل خصوبة ب 3.5 طفل لكل امرأة في حين أن جماعات قلعة السراغنة والفرائطة والعطاولية سجلت أضعف معدل ب 2.1 طفل لكل امرأة.

⁸¹ محمد عبد الحميد ماجدة، 2009، "دليل السكان"، المشروع العربي لصحة الأسرة والمكتب المرجعي للسكان، ط 4، ص 15.

⁸² المندوبية السامية للتخطيط، الإحصاء العام للسكان والسكنى 2004 و 2014.

4. تباين الكثافة السكانية حسب الجماعات

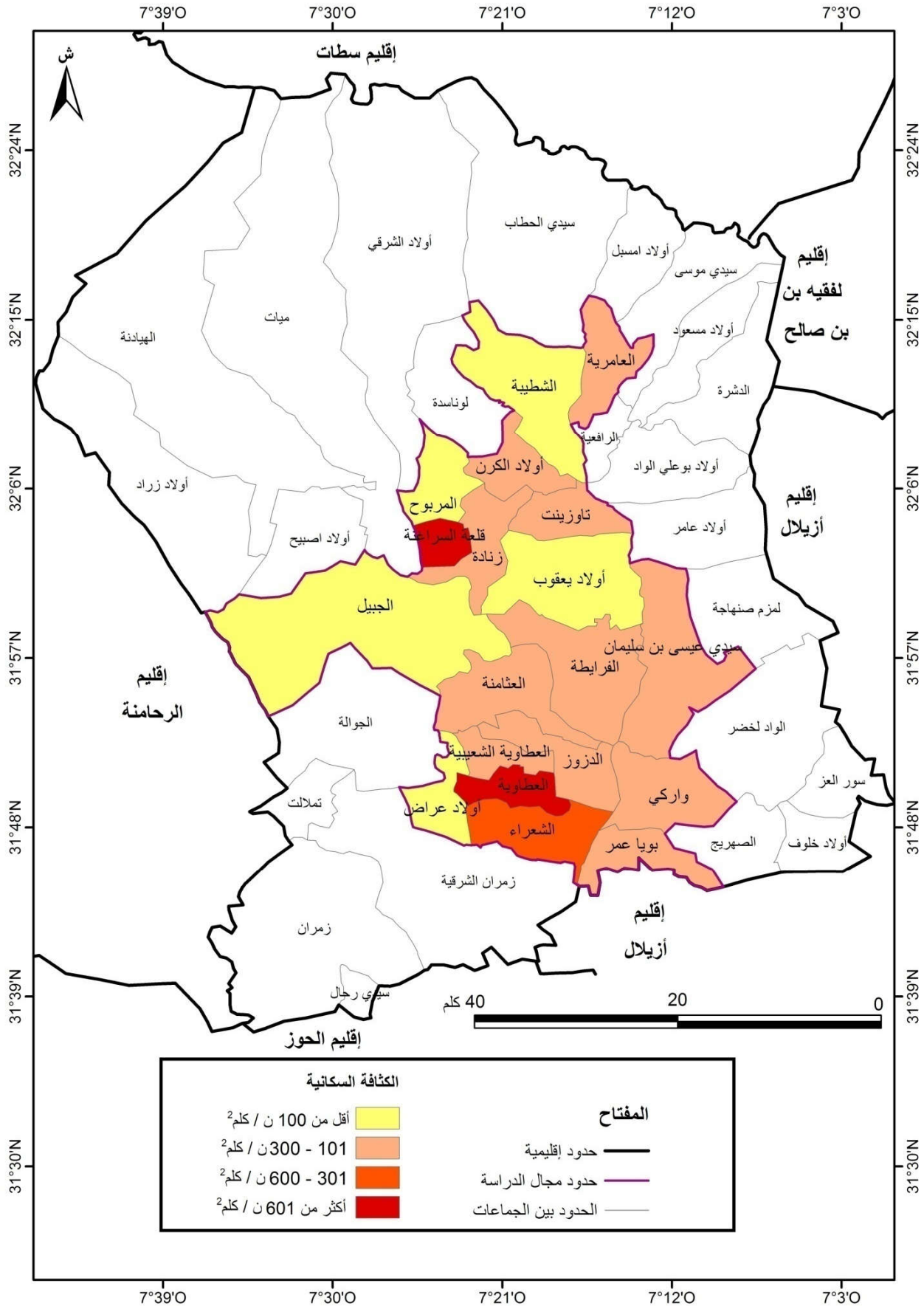
تعتبر الكثافة السكانية من بين أهم المؤشرات المؤثرة في النقل، فكلما ارتفعت الكثافة السكانية كلما ارتفع معها عدد التنقلات، إن تركيز الساكنة برقعة جغرافية ضيقة (المدن) يؤدي إلى بروز مجموعة من الإشكاليات في التنقل، كالاختناقات المرورية والتلوث، وعدم ملائمة وسائل النقل لعدد الساكنة.

ومن المعلوم، أن الحيز الجغرافي ثابت وعدد الساكنة متغير، وسنة بعد أخرى ترتفع الكثافة السكانية مع النمو الديموغرافي، بالنسبة لإقليم قلعة السراغنة انتقلت الكثافة السكانية من 46 نسمة / كلم² سنة 1960 إلى 128 نسمة / كلم² سنة 2014، حيث تضاعفت مرتين ونصف خلال 54 سنة، وهو معدل يفوق المعدل الجهوي (115 نسمة / كلم² سنة) وكذلك المعدل الوطني (47 نسمة / كلم² سنة).

على مستوى مجال الدراسة انتقلت الكثافة السكانية من 153 نسمة / كلم² سنة 1994 إلى 212 نسمة / كلم² سنة 2014 والخريطة التالية توضح التوزيع الجغرافي للكثافة السكانية بمجال الدراسة.

خريطة رقم 6:

توزيع الكثافة السكانية بمجال الدراسة سنة 2014



المصدر: إنجاز شخصي اعتمادا على معطيات المندوبية السامية للتخطيط، الإحصاء العام للسكان والسكنى 2017.

تتباين نسبة الكثافة السكانية بمجال الدراسة، إذ نجد أعلى نسبة كثافة تسجل بمدينة قلعة السراغنة بـ 11262 نسمة / الكلم²، بعدما لم تكن تتجاوز 6164 نسمة / كلم² سنة 1994. تليها مدينة العطوية بـ 5886 نسمة / الكلم²، بعدما لم تكن تتجاوز 2178 نسمة / كلم² سنة 1994، أما الجماعات التي تسجل أضعف نسب الكثافة السكانية فنجد الجماعة القروية الجبيل بـ 42 نسمة / الكلم²، نظرا لمساحتها الشاسعة والتي تصل إلى 271.4 كلم²، ثم جماعة أولاد يعقوب بـ 59 نسمة / الكلم².

نستنتج مما سبق أن الكثافة السكانية ترتفع بمدينتي قلعة السراغنة والعطوية، في حين تنخفض بالجماعات القروية الشاسعة المساحة والمحدودة الموارد كجماعة الجبيل.

5. الهجرة من بين أهم عوامل التطور السكاني

من خلال العناصر السابقة لاحظنا ارتفاع عدد الساكنة بمجال الدراسة، إذ انتقلت من 208733 نسمة سنة 1994 إلى 290015 سنة 2014، من هنا تبرز أهمية معرفة عوامل هذا التطور، وتتلخص عوامل النمو الديموغرافي في التزايد الطبيعي والهجرة، وقد تطرقنا إلى معدلات النمو والخصوبة، وخلال هذه النقطة سنتطرق إلى عنصر أساسي وهو تيارات الهجرة.

أ. إقليم قلعة السراغنة مجال طاردا للسكان

يعتبر إقليم قلعة السراغنة مجالا طاردا للسكان بامتياز، حيث غادر الإقليم ما بين 1975 - 1994، حوالي 40664 مهاجرا إلى وجهات متعددة، استقطبت مدن الدار البيضاء والمحمدية ومراكش والرباط - سلا، 8576 مهاجرا، أي 22 % من مجموع المهاجرين⁸³، ففي الفترة الممتدة بين 1989 و 1994 غادر الإقليم أكثر من 31706 مهاجرا،⁸⁴ منهم 16037 مهاجرا من الوسط القروي بنسبة 50.58 % و 15669 مهاجرا من الوسط الحضري بنسبة 49.42 %.

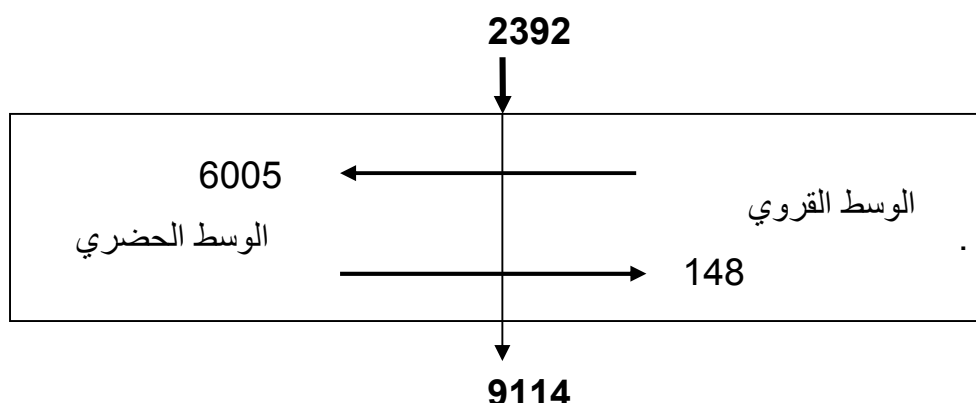
وتعد مدينة مراكش الوجهة الأولى للمهاجرين المنطلقين من إقليم قلعة السراغنة بحوالي 12570 مهاجرا، حيث يشكل هذا العدد 17.5 % من مجموع المهاجرين الذين استقطبتهم مدينة مراكش، وهذا راجع إلى القرب الجغرافي (أقل من 60 كلم) والإشعاع الترابي للمدينة الحمراء، تليها مدينة الدار البيضاء باستقطابها 6388 مهاجرا، أي 3.6 % من مجموع المهاجرين كما نجد أن مدن الرباط والعيون وبني ملال من بين أكثر المدن استقطابا للمهاجرين من إقليم قلعة السراغنة، وبالملاحق جدول رقم نبرز وجهة المهاجرين من إقليم قلعة السراغنة إلى المدن الكبرى بالمغرب بين 1989 و 1994.

⁸³ LOUHMADEI Abdeljalil, 2007, Op Cit, p 64.

⁸⁴ يتعلق هذا الرقم بحصة المهاجرين من إقليمي قلعة السراغنة والرحامنة، نظرا لغياب أرقام خاصة بالإقليم، كما أن هذا الرقم هو مجموع وجهة المهاجرين بـ 17 مدينة مغربية فقط.

شكل رقم 2:

تيارات الهجرة بإقليم قلعة السراغنة سنة 2004



المصدر: المندوبية السامية للتخطيط، الإحصاء العام للسكان والسكنى 2004.

انطلاقاً من الشكل أعلاه يتضح أن إقليم قلعة السراغنة استقبل 2392 مهاجراً في حين غادره 9114 أي فقد 6722 نسمة، هذا على مستوى التيارات الهجرية بين الإقليم وباقي المدن الأخرى، أما على المستوى الداخلي وصل عدد المهاجرين بالإقليم حوالي 6153، إذ انتقل 6005 مهاجراً من الوسط القروي نحو الوسط الحضري (97.59%) في حين انتقل 148 من الوسط الحضري نحو الوسط القروي (2.41%) ويرتبط الرقم الأخير أساساً بهجرة الأفراد من أجل الزواج أو تغيير مكان العمل الوظيفي.

جدول رقم 10: وجهة المهاجرين من قلعة السراغنة في اتجاه المدن المغربية سنة 2004

الوجهة	الدار البيضاء	مراكش	الرباط - سلا	باقي المناطق المغربية	المجموع
العدد	4387	1275	546	2906	9114
النسبة (%)	48.13	13.98	6	31.89	100

المصدر: المندوبية السامية للتخطيط، الإحصاء العام للسكان والسكنى 2004

تراجعت أهمية مدينة مراكش لتحل مكانها مدينة الدار البيضاء التي استقطبت 4387 مهاجراً بنسبة 48.13 % تليها مدينة مراكش بـ 1275 مهاجراً بنسبة 13.98 %، ثم الرباط - سلا بـ 546 مهاجراً أي ما نسبته 6 %، أما باقي المناطق المغربية فاستقبلت 2906 مهاجراً بنسبة تفوق الثلث، وترجع أسباب الهجرة إلى الالتحاق بمقر العمل الجديد بالنسبة للموظفين والمستخدمين وكذلك الزواج، في حين أن المكانة التي تحتلها مدينة الدار البيضاء راجعة بالأساس إلى أهميتها الاقتصادية وتوفرها على فرص الشغل.

- مدينتي قلعة السراغنة والعطاوية واستقطاب تيارات الهجرة القروية

تعتبر مدينتي قلعة السراغنة والعطاوية المجالات المستقطبة لتيارات الهجرة القروية نظراً لثلاثة عوامل أساسية تتجلى في:

- ✪ عائدات الهجرة الدولية بالديار الإيطالية والإسبانية وكذا دولة ليبيا، وانتقال عائلات المهاجرين من المجالات القروية للاستقرار بهاتين المدينتين؛

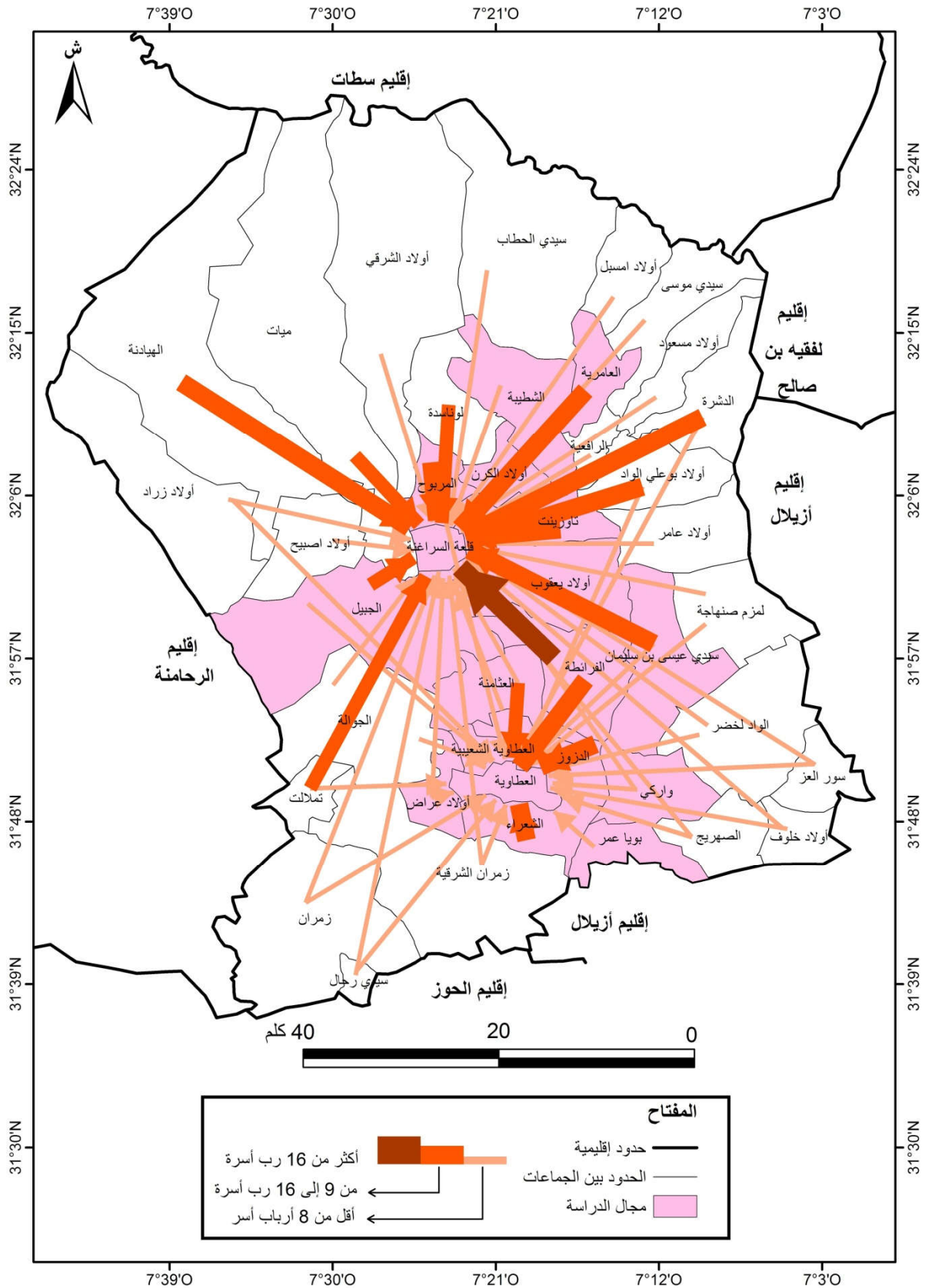
✪ عائدات التجهيز الهيدرولوجي التي عرفها الحوز الشرقي وتساوت السفلى والتي أدت إلى تحسن وضعية كبار الفلاحين وانتقالهم من الجماعات المجاورة إلى المجالات الحضرية؛

✪ موجات الجفاف خاصة ما بين 1980 و 1984 والتي ترتب عنها نزوح كبير للسكان القروية نحو المجالات الحضرية، الشيء الذي أدى إلى ظهور مجموعة من الدواوير الهامشية كدريع العياشي والبانكة وكدية الجمالة... إلخ والتي تم إدراجها ضمن المدار الحضري لمدينة قلعة السراغنة.

وقد حاولنا معرفة تيارات الهجرة القروية في اتجاه مدينتي قلعة السراغنة والعطاوية انطلاقاً من الدراسة الميدانية التي قمنا بها وذلك بالاعتماد على مكان ازدياد أرباب الأسر بالنسبة للقاطنين بمدينتي العطاوية وقلعة السراغنة.

خريطة رقم 7: تيارات الهجرة الداخلية بإقليم قلعة السراغنة في اتجاه مدينتي قلعة السراغنة والعطاوية

حسب مكان ازدياد أرباب الأسر



المصدر: البحث الميداني 2017

انطلاقاً من نتائج البحث الميداني واعتماداً على مكان ازدياد أرباب الأسر نجد أن مدينة قلعة السراغنة استقبلت 272 رب أسرة (من أصل 2788 مستجوب) من جماعات إقليم قلعة السراغنة، في حين استقبلت مدينة العطاوية 127 رب أسرة، بالنسبة للأولى جل هذا العدد من تساوت السفلى خاصة جماعات مايات والناسدة...، في حين أن مدينة العطاوية تستقبل التيارات الهجروية من تساوت الوسطى خاصة من العثامنة والذروز والشعراء وأولاد عراض.

ب. تنشط الهجرة الدولية بشكل كبير بإقليم قلعة السراغنة

تعتبر الهجرة الدولية من بين العوامل المساهمة في تطور السكان إيجاباً أو سلباً، كما يعتبر مجال الدراسة من بين المجالات التي تعرف كثافة الهجرة الدولية نحو كل من إيطاليا وإسبانيا، خلال العقدين الأخيرين بلغ عدد المهاجرين بالديار الأوروبية حوالي 38924 مهاجر.⁸⁵ انطلاقاً من الدراسة الميدانية التي قمنا بها سنة 2017، وفي سؤال موجه إلى أرباب الأسر حول وجود فرد من أفراد الأسرة بديار المهجر أجابت نسبة 36% من الأسر أن أحد أفرادها يوجد خارج المغرب وهو رقم جد مرتفع، وتظهر العلاقة بين الهجرة الدولية والنقل في كون المهاجرين خلال زيارتهم للمغرب يقومون باصطحاب سياراتهم الخاصة، ففي فصل الصيف تعرف مدينتي قلعة السراغنة والعطاوية حركة جد كبيرة للسيارات المرقمة بالخارج.

بالنسبة للدول المستقطبة للمهاجرين من إقليم قلعة السراغنة نجد إيطاليا في المرتبة الأولى بنسبة 51 % تليها إسبانيا في المرتبة الثانية بحوالي 31 % من المهاجرين، ويمكن تفسير ذلك كون هذين البلدين يمنحان الإقامة الدائمة للمهاجرين السريين، كما توفر مناصب الشغل للمهاجرين الغير مؤهلين في القطاع الفلاحي، عكس فرنسا وألمانيا وبلجيكا وهولندا، وتأتي ليبيا في المرتبة الثالثة، بحوالي 7 % وقد كانت النسبة أكبر قبل الربيع العربي، حيث تستقطب هذه الدولة المهاجرين للعمل في الجبس، في حين تشكل الدول الأخرى نسب أقل كفرنسا وألمانيا ودول الخليج خاصة قطر والسعودية، التي تستقطب الخادمت ورجال الأمن.

عموما عرف مجال الدراسة نموا ديموغرافيا سريعا أدى إلى دينامية تيارات النقل وارتفاع الطلب على التنقل، ومن المعلوم أن ارتفاع عدد الأفراد ترتفع معه بشكل موازي عدد التنقلات، وبالتالي زيادة الحاجة إلى البنية التحتية الطرقية كركيزة أساسية لنشاط النقل.

⁸⁵ البوبكرابي الحسين، والسبتي محمد، 2007، "الهجرة الدولية وانعكاساتها العمرانية والاقتصادية بقلعة السراغنة"، مجلة دراسات مجالية جهة مراكش تانسيفت الحوز، منشورات مجموعة البحث حول التدبير الجهوي والتنمية السباحية، تنسيق المبركي حسن وأيت حسو محمد، ص 44.

111. شبكة طرقية مهمة إلا أنها تعاني من إشكالات متعددة

تعتبر الشبكة الطرقية بمثابة الشرايين التي تضخ الحركة في مختلف أرجاء المجال، فهي تفتح التراب وتربط بين المجالات وبالتالي تعمل على تطوير حجم المبادلات والأنشطة، كما تخفض المدة الزمنية في التنقل وتكلفته، مع توفير ولوجية الساكنة لمختلف الخدمات. وتجذب الطريق التيارات التجارية وبالتالي خلق دينامية اقتصادية، يمكن القول بأن الطرق من العوامل التي تقلص من الفوارق بين الجهات المختلفة⁸⁶.

إن تشييد الطرق لا يستجيب فقط لحاجيات التنقل وضمان انسيابيتها، بل يندرج ضمن إطار المشاريع المهيكلية للمجال والمساهمة في التنمية من خلال ضمان التماسك الترابي والاجتماعي للدولة، وكذا تثبيت الساكنة وتطوير العرض السياحي...⁸⁷ فالشبكة الطرقية الجيدة تساعد على استقطاب الاستثمارات والمساهمة في الرفع من مدة استعمال وسائل النقل كما تخفض نسبة الاستهلاك من الوقود وقطع الغيار وتكلفة الصيانة.

1. الشبكة الطرقية بمدينتي قلعة السراغنة والعكاوية والأرياف المحيطة بهما

قبل دراسة الشبكة الطرقية لا بد من معرفة مختلف تصنيفات الطرق، هذه التصنيفات تتم وفق معايير متعددة تختلف من دولة إلى أخرى حسب درجة تقدمها، ومن بين معايير تصنيف الطرق نجد السرعة والسعة أي حجم الحركة والطول ومواد التشييد، والخدمات المرافقة من محطات الاستراحة ومحطات الوقود... وعلامات التشوير وأماكن الربط... إلخ، (انظر الملحق، جدول رقم 2) ويمكن التمييز بين ستة أصناف كبرى من الطرق وهي:

❖ الطرق السريعة أو الطرق السيارة: ظهرت الطرق السريعة في أوروبا في ثلاثينات القرن العشرين،

في كل من ألمانيا وإيطاليا، وتتميز بمجموعة من الخصائص:

- سرعة السير حيث تفوق 140 كلم/س مما يسمح بانسيابية الحركة وتقليص زمن التنقل وكذلك اقتصاد الوقود؛
- ضعف الانحدار الذي لا يتجاوز 5 % وفي حالة تجاوز هذه النسبة تزداد خطورة الطريق وتعرض المستعملين لحوادث السير؛
- ارتفاع تكلفة التشييد، الشيء الذي يدفع الدولة إلى فرض رسوم على التنقل؛
- تعدد الممرات والتي تصل في بعض الدول إلى 6 ممرات في الاتجاه الواحد؛
- وجود مرافق وخدمات موازية كمحطات الاستراحة ومحطات الوقود... إلخ؛

⁸⁶ MERENNE Emile, 2013, Op Cit, p 91.

⁸⁷ JANATI IDRISSE Abdelhamid, 2013, Op Cit p 7.

- تقديم خدمات التنقل للعربات والشاحنات والدراجات النارية، واستثناء الدراجات الهوائية والصغيرة وكذا العربات المجرورة بالحيوانات، وتخصيص أماكن محددة لقطع الطريق بالنسبة للراجلين مما يجعل الطريق آمنا وأكثر سلاسة في التنقل.

لقد أولت الدول الغربية أهمية بالغة للطرق السريعة حيث يصل طولها 80000 كلم في الولايات المتحدة الأمريكية و 8350 كلم بألمانيا و 6265 كلم بفرنسا و 6000 كلم بإيطاليا واليابان⁸⁸، في حين لا يتجاوز طولها بالمغرب 1800 كلم إلى حدود سنة 2016، علما بأن أول طريق سيار بالمغرب شيد سنة 1986 وهي الطريق الرابطة بين الرباط والدار البيضاء، وتحل شبكة الطرق السيارة بالمغرب المرتبة الثانية من حيث الطول على الصعيد الإفريقي.

❖ **الطرق الوطنية أو الرئيسية:** طرق ذات سعة كبيرة تربط بين مختلف أقاليم وجهات البلاد تتفرع عنها مجموعة من الطرق المحلية أو الإقليمية.

❖ **الطرق الجهوية:** تربط بين مجموعة من الأقاليم داخل الجهة الواحدة، تتميز بحركة كبيرة وجودة في التشييد.

❖ **الطرق الإقليمية:** هي مجموع الطرق التي تربط بين جماعات إقليم معين، وتؤدي وظيفة أساسية وهي الربط بين المجالات الحضرية والريفية.

❖ **الطرق الحضرية:** هي مجموع الطرق الرابطة بين مختلف أحياء المدينة الواحدة، وتختلف أهميتها حسب موقعها الجغرافي (مركز المدينة، ضاحية المدينة....).

❖ **الطرق القروية أو الريفية:** وهي تلك الرابطة بين المجالات القروية، تتميز بجودة ضعيفة ويتم تشييدها بواسطة الحصى والرمال.

أ. بنية تشييد الطرق المعبدة خلال الفترة الاستعمارية

قبل دخول المعمر إلى البلاد، كانت جميع المحاور الطرقية عبارة عن ممرات ترابية للقوافل التجارية التي كانت تربط بين جنوب المغرب وشماله، وبعد توقيع معاهدة الحماية ومن أجل بسط النفوذ على التراب الوطني واستغلال الثروات المحلية خصوصا المنجمية منها والفلاحية، قام المعمر الفرنسي بتشديد مجموعة من الطرق المعبدة، تنقسم إلى طرق رئيسية وطرق ثانوية وطرق ثلاثية، وبالملاحق جدول رقم 3 نقدم أرقاما حول تطور وتيرة تشييد الطرق بالمغرب بين 1916 و 1956.

وصل طول الشبكة الطرقية المشيدة من طرف المعمر الفرنسي حوالي 10930 كلم إلى حدود سنة 1956، وجل هذه الطرق كانت عبارة عن طرق رئيسية ربطت بين المحاور الإستراتيجية خاصة المناطق الفلاحية وموانئ التصدير على طول الشريط الساحلي.

⁸⁸ ملوك السامرائي مجيد، 2015، مرجع سابق، ص 44.

أما بالمنطقة الشمالية والتي كانت تحت الاستعمار الإسباني، فهي الأخرى عرفت تشييد البنية التحتية الطرقية لهدفين أساسيين، أولهما تسهيل عملية اعتماد اقتصاد جديد لتسهيل استغلال الموارد المنجمية، إضافة إلى السعي إلى خلق مناصب للشغل لفائدة الساكنة وتقليص نسب البطالة والتي تشكل خطرا حقيقيا على السياسة الاسبانية بالمنطقة.⁸⁹ وقد بلغ طول الشبكة الطرقية المشيدة من طرف الإسبان حوالي 2424 كلم منها 362 كلم معبدة.⁹⁰

وقد استفاد مجال الدراسة من تدخلات المعمر في ميدان الطرق حيث تم تشييد طريق رئيسية وهي الطريق الوطنية رقم 8 حاليا التي ربطت الجنوب الغربي بالشمال الشرقي للإقليم على طول 67 كلم، وقد كان لها دور كبير في دينامية مدينة قلعة السراغنة فبعد عملية الهدم والتدمير التي تعرضت لها قلعة السراغنة قبل الحماية، يقول الفرنسيان Hardy و Celerier "إن المدينة توجد حاليا في وضعية مخربة ومهدمة، لكنها ستسترجع نشاطها بعد إنجاز الطريق الرابطة بين فاس ومراكش".⁹¹ وباستثناء الطريق الرئيسية السالفة الذكر، كانت جل الطرق عبارة عن مسالك ترابية تعبرها الدواب، في ظل غياب تام لوسائل النقل الحديثة والتي ستظهر بعد الاستقلال.

ب. تطور وتيرة تشييد الشبكة الطرقية بعد الاستقلال

بعد حصوله على الاستقلال، سعى المغرب إلى توحيد البلاد وتحقيق تماسكها الترابي، عبر تشييد مجموعة من الطرق المهمة، كانت الانطلاقة مع تشييد طريق الوحدة سنة 1957 لفك العزلة عن مناطق الريف ولتوحيد المجالات التي قسمها المستعمر الفرنسي والإسباني، وبعد المسيرة الخضراء تم تشييد طريق الصحراء، من أجل ضمان تنمية اقتصادية بجهات الجنوب وبالتالي توحيد البلاد من خلال ربط الجنوب بالشمال، والجدول التالي يوضح طول الشبكة الطرقية بإقليم قلعة السراغنة.

جدول رقم 11: أهمية الشبكة الطرقية بإقليم قلعة السراغنة بالكلم

المعبرة	%	المجموع	%
الطرق الوطنية	138.883	00	20.84
الطرق الجهوية	105.764	00	15.87
الطرق الإقليمية	335.535	86.2	63.29
المجموع	580.182	86.2	-
النسبة المئوية (%)	87.06	12.94	-

المصدر: المديرية الإقليمية للنقل 2017

⁸⁹ MIMOUNI Aziza, 2014, « La question du développement du Rif: Une approche historique », Le Rif et la problématique du développement, Coordination : AIT HAMZA Mohamed, ALLACH Sabah, BOUDILAB Al Houssain, Publication de l'Institut Royal de la Culture Amazighe, Série Colloques et Séminaires N° 38, El Maarif Al Jadida, p 18.

⁹⁰ بوضليب الحسين، 2014، "تطور تدبير مجال الريف الشرقي"، في كتاب الريف وإشكالية التنمية، تنسيق أيت حمزة محمد، علاش صباح، بوضليب الحسين، منشورات المعهد الملكي للثقافة الأمازيغية، سلسلة ندوات ومناظرات رقم 38، مطبعة المعارف الجديدة، ص 26.

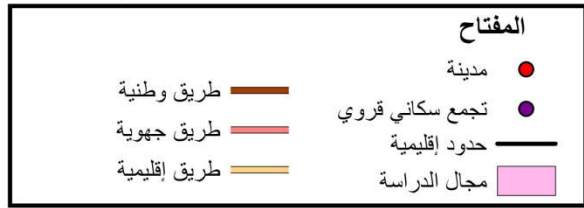
⁹¹ حفار عبد الكريم، 2010، مرجع سابق، ص 37.

يصل عدد الطرق الوطنية بإقليم قلعة السراغنة إلى طريقين هما الطريق الوطنية رقم 8 والطريق الوطنية رقم 23 الرابطة بين بوزنيقة وورززات، بطول 138.883 كلم أي بنسبة 20.84 % من مجموع الطرق المصنفة، وثلاثة طرق جهوية وهي الطريق الجهوية 206 والطريق الجهوية 208 والطريق الجهوية 210 بطول إجمالي يصل 105.764 كلم أي بنسبة 15.87 %، إضافة إلى 19 طريق إقليمية بطول 421.735 كلم أي ما نسبته 63.29 %.

هذا بخصوص إقليم قلعة السراغنة ككل، فيما يخص مجال دراستنا (19 جماعة ترابية) فيصل طول الشبكة الطرقية المصنفة 252 كلم، منها 42.7 كلم من الطرق الوطنية و 26 كلم من الطرق الجهوية و 183 كلم من الطرق الإقليمية، إضافة إلى 111 كلم من الطرق والشوارع الحضرية بمدينتي قلعة السراغنة والعطاوية، والجدول رقم 4 بالملحق يوضح المحاور الطرقية بإقليم قلعة السراغنة وطولها والجماعات التي تستفيد منها.

يصل عدد الطرق الوطنية بمجال الدراسة إلى طريقين ونسبتها هي 17 % وعدد الطرق الجهوية هو 3 ونسبتها 10 % وعدد الطرق الإقليمية هو 8 ونسبتها 73 %، وتعتبر الطريق الإقليمية رقم 2125 والرابطة بين الوسط والجنوب أطول طريق بمجال الدراسة حيث تعبر 7 جماعات، في حين أن الطريق الجهوية رقم 210 هي أقصرها والتي لا يتجاوز طولها بمجال الدراسة كيلومتر ونصف، وترتبط بين مراكش ودمنات مرورا بالجماعة الحضرية لسيدي رحال، والخريطة التالية توضح التوزيع الجغرافي للشبكة الطرقية المصنفة بمجال الدراسة:

خريطة رقم 8:



المصدر: إنجاز شخصي 2019

توضح الخريطة السابقة التوزيع الجغرافي للطرق المصنفة بمجال الدراسة وهي 14 طريق، اثنتين وطنيتين الأولى رقم 8 تخترق مجال الدراسة من الجنوب الغربي في اتجاه الشمال الشرقي والثانية رقم 23 من أقصى الشمال الشرقي وتنعطف في اتجاه شرق غرب الإقليم، بالنسبة للطريق الجهوية رقم 210 لا يتجاوز طولها بمجال الدراسة 1.5 كلم بأقصى الجنوب وبالضبط بجماعة بويا عمر، والطريق الجهوية رقم 206 والتي لا يتجاوز طولها بمجال الدراسة كيلومترين غرب مدينة قلعة السراغنة في اتجاه ابن جرير. في حين تبقى الطريق الجهوية رقم 208 أكثر أهمية تربط بين شرق وغرب مجال الدراسة بين مراكش ودمنات مرورا بمدينة العطاية.

إضافة إلى الشبكة الطرقية المصنفة يتوفر مجال الدراسة على مجموعة من الطرق القروية الغير مصنفة، وسنتطرق إليها خلال الفصل الثالث عند الحديث عن تدخلات الفاعلين في قطاع النقل، حيث شكلت الطرق القروية أهم التدخلات في إطار البرنامج الوطني للطرق القروية 1 و 2.

- تتوفر مدينتنا قلعة السراغنة والعطاية على شبكة طرقية كثيفة

تتشكل الشبكة الطرقية الحضرية من مجموعة من الطرق والشوارع تربط بين مختلف الأحياء السكنية، وتحدد كثافتها جودة النقل بالمجال الحضري وانسيابيته، فالمدن التي تتوفر على شبكة حضرية أكثر كثافة تقل بها الاختناقات المرورية، وترتفع بها السرعة التجارية.

☆ تتميز مدينة قلعة السراغنة بشبكة طرقية كثيفة

يصل طول الشبكة الطرقية الحضرية بمدينة قلعة السراغنة إلى حوالي 72 كلم، تربط بين مختلف أحياء المدينة، ويشكل كل من شارع محمد الخامس ويوسف ابن تاشفين والجيش الملكي والحسن الثاني أهم المحاور الطرقية الحضرية حيث تتمركز بها جل المرافق التجارية والأبنك والمصالح الإدارية الكبرى.

توزيع الشبكة الطرقية بمدينة قلعة السراغنة

خريطة رقم 9:



المصدر: إنجاز شخصي 2018

بدراستنا للشبكة الطرقية الحضرية بمدينة قلعة السراغنة يمكن استنتاج مجموعة من الملاحظات، أبرزها توفر الأحياء الجديدة بشمال المدينة كحي الهناء والعواطف والنخلة والرياحان والنور... إلخ، على شبكة طرقية ذات أشكال هندسية مستقيمة على شكل مربعات، كما تتميز باتساعها عكس الأحياء العتيقة بالجنوب الشرقي ووسط المدينة كحي العرصة وجنان بكار وجنان الشعبي... إلخ، التي تتميز بوجود طرق متعرجة وضيقة، كما أنها تعرف كثافة للأنشطة التجارية الشيء الذي يعيق حركة المرور خاصة خلال المساء.

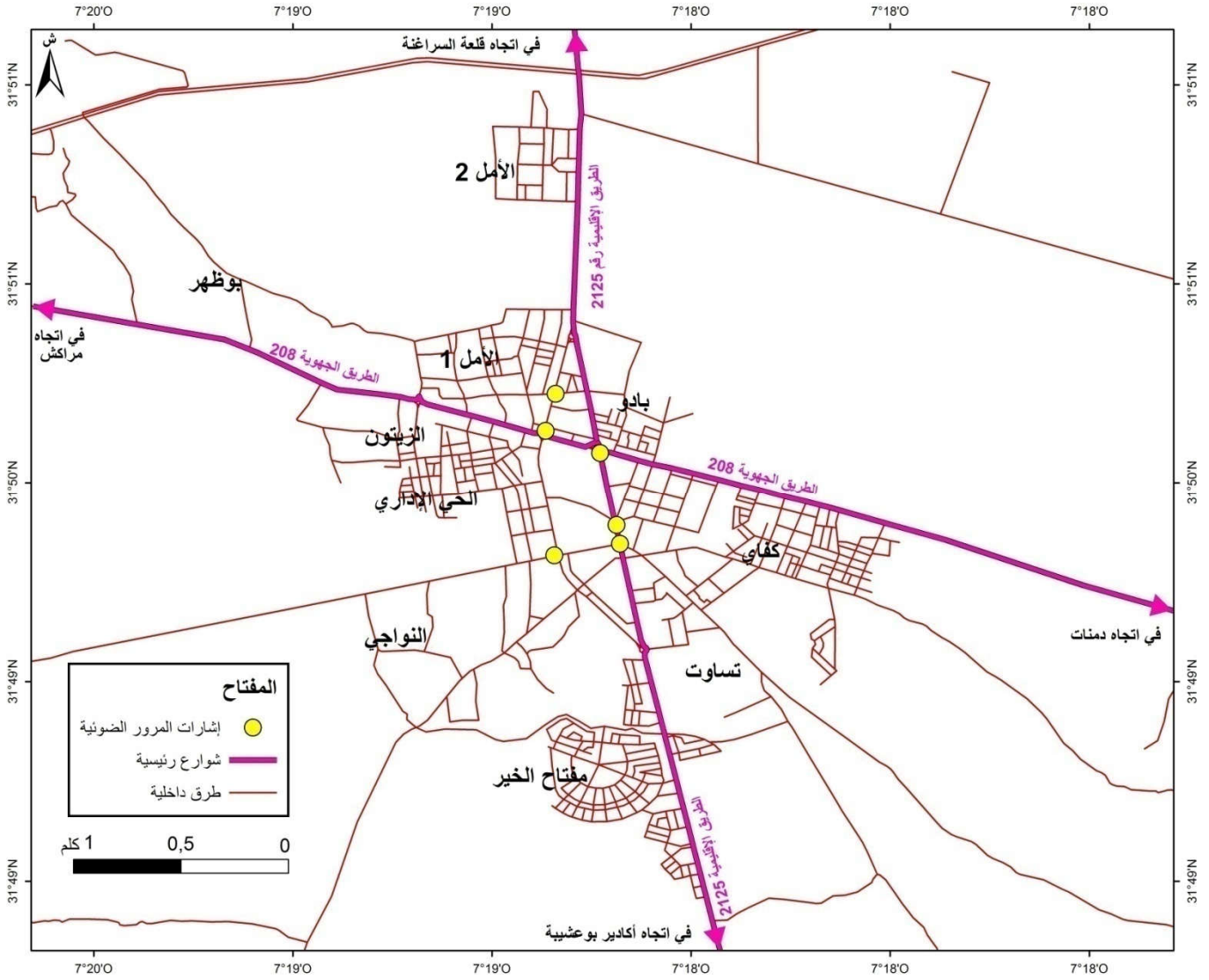
✪ الشبكة الطرقية بمدينة العطاوية

عكس مدينة قلعة السراغنة تعتبر مدينة العطاوية مدينة حديثة تتميز بطرق مستقيمة، يصل طولها 39

كلم والخريطة التالية توضح توزيعها.

توزيع الشبكة الطرقية بمدينة العطاوية

خريطة رقم 10:



المصدر: إنجاز شخصي 2018

تتمحور جل الأنشطة والتجمعات السكنية على محورين رئيسيين، الطريق الجهوية رقم 208 من الشرق في اتجاه الغرب والطريق الإقليمية 2125 من الشمال إلى الجنوب. وعلى العموم فالشبكة الطرقية بمدينة العطاوية جيدة، حيث أولى المجلس البلدي أهمية كبيرة لتعبيد الطرق وإقامة المساحات الخضراء.

صورة رقم 2: جودة الطرق الحضرية نموذج شارع يوسف ابن تاشفين بقلعة السراغنة



المصدر: عدسة شخصية 15 يناير 2019

تمثل الصورة أعلاه شارع يوسف بن تاشفين بمدينة قلعة السراغنة، والذي يمتد وسط المدينة في اتجاه الشمال الغربي نحو مدينة بني ملال، يتميز بجودة عالية في التشييد، كما يتميز هذا الشارع بممرين منفصلين، يفصل بينهما حاجز، كما يتوفر على مساحات خضراء على الجانبين، ويعرف حركة سير جد مرتفعة.

صورة رقم 3: وضعية الشبكة الطرقية بمدينة العطاوية



المصدر: عدسة شخصية 16 مارس 2017.

تمثل الصورة أعلاه الشارع المحوري والرئيسي بمدينة العطاوية، حيث يقسم المدينة إلى شطرين، شطر شمالي وشرطي جنوبي، يتميز هذا الشارع باتساع عرضه، حيث يتجاوز 20 متر، وقد تمت إعادة تهيئته خلال السنوات الأخيرة، حيث يعتبر القلب النابض لمدينة العطاوية.

2. خصائص الشبكة الطرقية بمجال الدراسة

لا يعتبر معيار عدد الطرق مؤشرا كافيا على جودة الطرق في ظل التوزيع الغير متكافئ لهذه الأخيرة بالمجال الجغرافي، وخلال هذه النقطة سندرس مجموعة من الخصائص التقنية للشبكة الطرقية بما فيها مؤشر الكثافة ومؤشر الانحراف ومؤشر ترابط عناصر الشبكة والتشوير الطريقي.

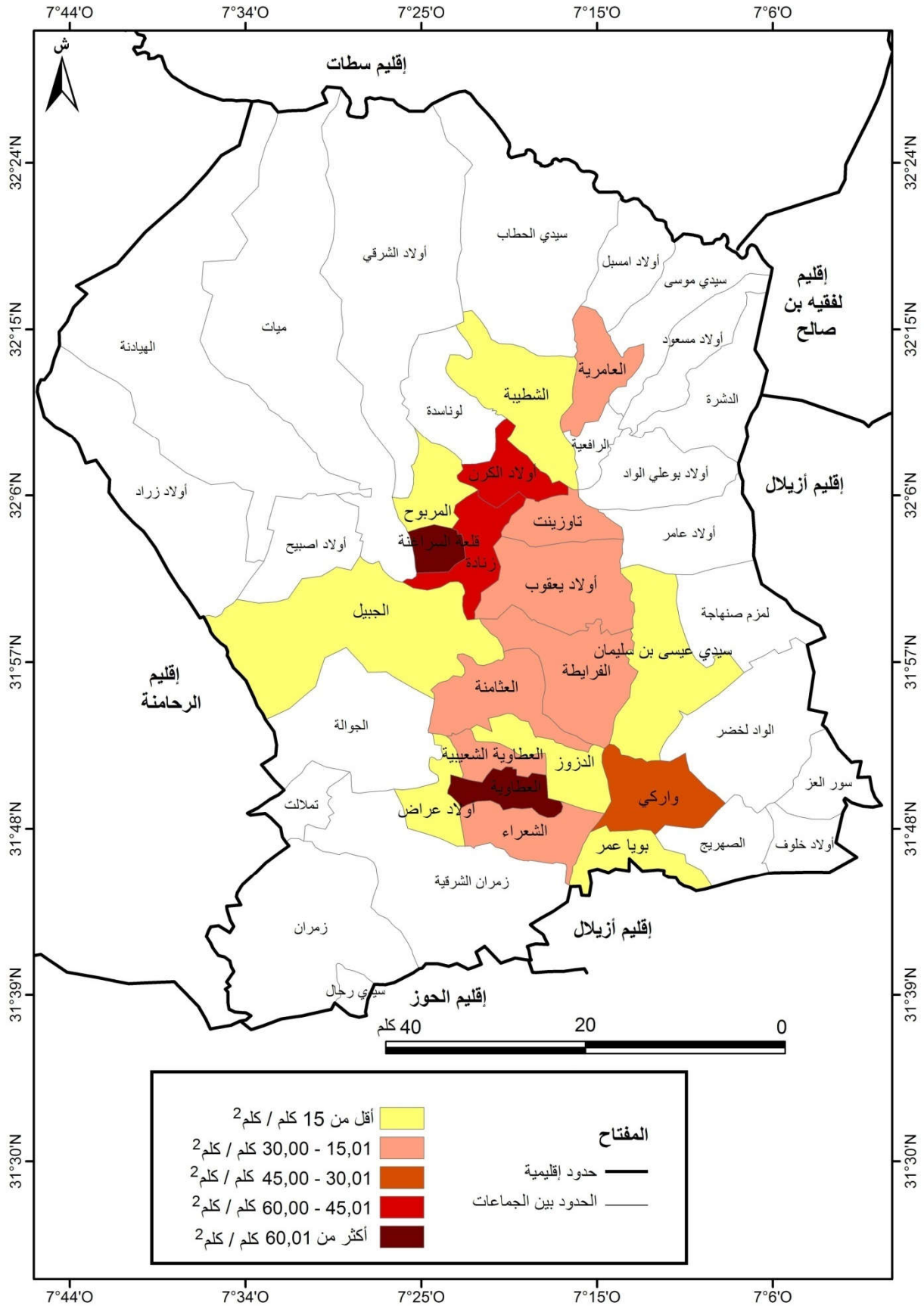
أ. مؤشر كثافة الطرق

يعد مؤشر كثافة الطرق أحد أهم المؤشرات التي تدل على كثافة الطرق بمجال معين، ويتم الحصول عليه من خلال العملية التالية:

$$\text{كثافة الطرق} = \frac{\text{طول الشبكة الطرقية بالكلم}}{\text{مساحة المجال بالكلم}^2} \times 100$$

بالاعتماد على هذه المعادلة الرياضية، نستنتج أن كثافة الطرق بمجال الدراسة هي 26.52 كلم في كل 100 كلم²، في حين تصل النسبة إلى 16 كلم/ 100 كلم² بإقليم قلعة السراغنة، أما المعدل الوطني فلا يتجاوز 8 كلم في كل 100 كلم²، والخريطة التالية تظهر كثافة الطرق بجماعات مجال الدراسة.

خريطة رقم 11: كثافة الشبكة الطرقية بمجال الدراسة من خلال عدد الكيلومترات لكل 100 كلم²



المصدر: إنجاز شخصي اعتمادا على معطيات مديرية النقل 2017 ومعالجة شخصية للأرقام.

تحتل مدينة قلعة السراغنة المرتبة الأولى بأعلى كثافة والتي تصل إلى 1025.17 كلم/ 100 كلم²، تليها مدينة العطاوية ب 867.96 كلم/ 100 كلم²، بالنسبة للجماعات القروية نجد جماعة زنادة بأهم نسبة بحوالي 54.89 كلم/ 100 كلم²، تليها جماعة أولاد الكرن ب 47.84 كلم/ 100 كلم²، وتسجل جماعتي أولاد عراض وسيدي عيسى بن سليمان أضعف نسبتي على التوالي ب 5.3 و 7.93 كلم/ 100 كلم²، أي أقل من المعدل الوطني الذي يصل إلى 8 كلم / 100 كلم².

ب. مؤشر الانحراف أو الانعطاف

تكمن أهمية دراسة مؤشر الانحراف في معرفة مدى كفاءة الطريق، فالطرق التي تتميز بكثرة الانحرافات والانعرجات (المناطق الجبلية) تكون ضعيفة الكفاءة في حين أن الطرق المستقيمة تتميز بارتفاع السرعة التجارية، وتختلف شدة الانحراف ما بين طريق وآخر، وينقسم الانحراف إلى نوعين:

- **انحراف إيجابي:** هندسة طرق منحرفة من أجل الربط بين أكبر عدد من المدن والمراكز؛
- **انحراف سلبي:** انحراف الطريق من أجل اجتذاب العوائق الطبيعية كالجبال والغابات والمستنقعات والمنخفضات الشديدة والأودية والمناطق ذات التكوين الجيولوجي الهش.

نحصل على معدل الانحراف من خلال تطبيق المعادلة التالية:

$$\text{مؤشر الانحراف أو الانعطاف} = \frac{\text{طول الطريق الحقيقي}}{\text{طول الطريق بخط مستقيم}} \times 100$$

بناء على النتائج المحصل عليها يمكن التمييز بين أربعة أنواع من الطرق:

- طريق ذو كفاءة عالية يتراوح مؤشر الانعطاف بها بين 100 % - 124%؛
- طريق ذو كفاءة متوسطة يتراوح مؤشر الانعطاف لها بين 125 % - 137%؛
- طريق ذو كفاءة ضعيفة يتراوح مؤشر الانعطاف بها بين 138 % - 150%؛
- طريق ذو كفاءة ضعيفة جدا يتراوح مؤشر الانعطاف بها أكثر 150. %⁹²

يمكن حساب مؤشر الانعطاف بمجال الدراسة من خلال جمع مؤشرات الطرق وقسمتها على عدد الطرق والجدول التالي يوضح النتائج المتوصل إليها حسب كل طريق.

⁹² أزهر السماك محمد، العبيدي أحمد حامد ، الحياي محمد هاشم، 2010، "جغرافية النقل بين المنهجية والتطبيق"، دار اليازوري العلمية للنشر والتوزيع، ص 65.

جدول رقم 12: مؤشر الانحراف أو الانعطاف بطرق مجال الدراسة (%)

الطريق	الطول الحقيقي بالكلم	الطول المباشر بالكلم	مؤشر الانحراف
الطريق الوطنية رقم 8	67,400	55,500	121
الطريق الوطنية رقم 23	71,483	62,000	115
الطريق الجهوية رقم 206	29,200	27,300	107
الطريق الجهوية رقم 208	43,884	41,600	105
الطريق الجهوية رقم 210	32,680	31,400	104
الطريق الإقليمية رقم 2110	29,300	22,000	133
الطريق الإقليمية رقم 2112	10,000	7,000	143
الطريق الإقليمية رقم 2115	43,832	39,250	112
الطريق الإقليمية رقم 2123	19,090	17,100	112
الطريق الإقليمية رقم 2125	39,000	38,000	103
الطريق الإقليمية رقم 2127	28,000	18,100	155
الطريق الإقليمية رقم 2129	22,816	18,500	123
الطريق الإقليمية رقم 2131	33,134	27,000	122
الطريق الإقليمية رقم 2135	33,125	22,090	149

المصدر: إنجاز شخصي 2017

نستنتج من خلال الجدول أعلاه ما يلي:

- 10 طرق من أصل 14 طريق ذات كفاءة عالية، يتراوح مؤشر الانعطاف بها بين 100 % و 124 % وهي الطريق الوطنية رقم 8 والطريق الوطنية 23 والطرق الجهوية رقم 206 و 208 و 210، والطرق الإقليمية 2115 و 2123 و 2125 و 2129 و 2131.
- طريق واحدة ذات كفاءة متوسطة يتراوح مؤشر الانعطاف بها ما بين 125 % و 137 % وهي الطريق الإقليمية رقم 2110 ويصل المؤشر بها إلى 133 % .
- طريقان بكفاءة ضعيفة يتراوح مؤشر الانعطاف بهما ما بين 138 % و 150 % وهما الطريقان الإقليميتان رقم 2112 و 2135، واللذان تنحرفان إيجابا من أجل استفادة أكبر عدد من الجماعات.
- طريق واحدة ذات كفاءة ضعيفة جدا يتراوح مؤشر الانعطاف بها أكثر من 150 % وهي الطريق الإقليمية 2127.

ج. مؤشر ترابط عناصر الشبكة

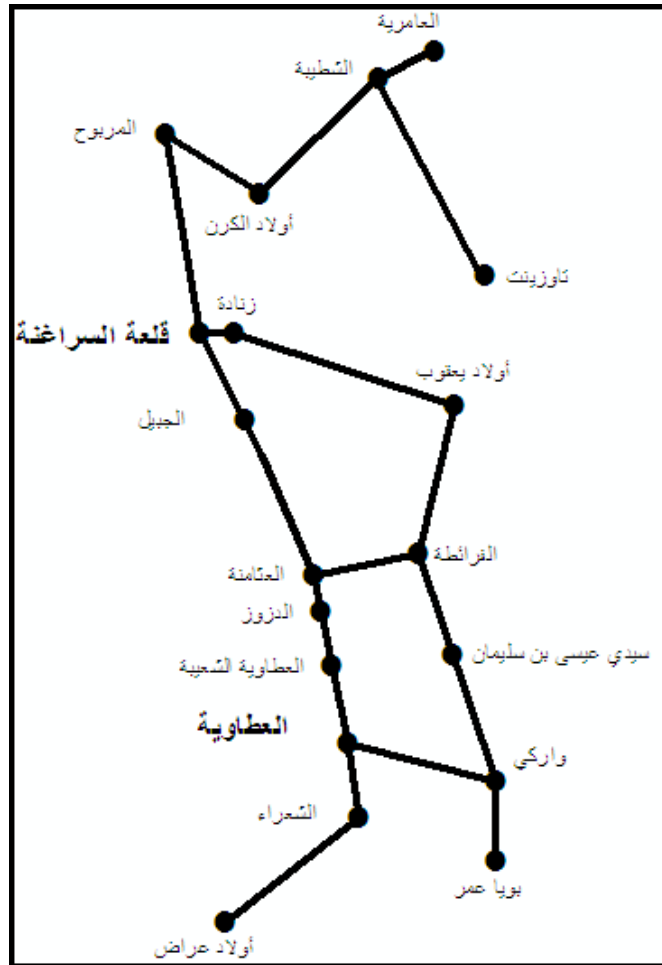
كما سبقت الإشارة في الفصل التقديمي، سنعتمد على نظرية الشبكات (Théorie des graphes) لصاحبها جاريسون Garrison، وهي تعبر عن مدى ولوجية شبكة النقل وترابطها، حيث يتم تحويل الشبكة الطرقية إلى شكل طبولوجي (الشكل الموالي) دون الأخذ بعين الاعتبار هندسة الطريق والمسافات بين العقد حيث نحصل

على العُقد (Nœuds) وهي نقطة التقاء طريقين ويرمز لها بحرف معين والوصلات وهي الضلع الرابط بين نقطتين.

وتندرج نظرية الشبكات ضمن علم الطبولوجيا وهو أحد فروع علم الهندسة اللاكمية التي تهتم بالمواقع والعلاقات بين النقط والخطوط والمساحات دون اعتبار للمسافات بين النقط أو اتجاه واستقامة الخطوط أو حجم المناطق.⁹³

من خلال تحويل الشبكة الطرقية بمجال الدراسة إلى شكل طبولوجي نحصل على الشكل التالي:

شكل رقم 3: طبولوجية الشبكة الطرقية بمجال الدراسة



المصدر: إنجاز شخصي 2017

بعد تحويل الشبكة الطرقية إلى شكل طبولوجي يتم وضع مصفوفة (Matrice) تضم العقد في المحور العمودي ويتم إعدادتها في المحور الأفقي، بعد وضع المصفوفة يتم عد عدد العقد بين نقطتين مع الحرص على إتباع أقصر مسافة والجدول التالي يوضح عدد العقد الفاصلة بين كل جماعة.

⁹³ زين العابدين علي صفر، 2014، مرجع سابق، ص 129.

جدول رقم 13: عدد العقد الفاصلة بين كل جماعة اعتمادا على نظرية الشبكات

المجموع	سيدى عيسى بن سليمان	بويا عمر	وراكى	العثامنة	الفرانطة	الدزوز	العطاوية الشعبية	الشعراء	أولاد عراض	العطاوية	الجبيل	العامرية	الشطبية	تاوزينت	زنادة	أولاد يعقوب	أولاد الكرن	المربوح	قلعة السراغنة	
63	4	6	5	2	3	3	4	6	7	5	1	4	3	4	1	2	2	1		قلعة السراغنة
72	5	7	6	3	4	4	5	7	8	6	2	3	2	3	2	3	1		1	المربوح
85	6	8	7	4	5	5	6	8	9	7	3	3	1	3	3	4		1	2	أولاد الكرن
64	2	4	3	2	1	3	4	5	6	4	3	6	5	6	1		4	3	2	أولاد يعقوب
70	3	5	4	3	2	4	5	7	8	6	2	5	4	5		1	3	2	1	زنادة
113	8	10	9	6	7	7	8	10	11	9	5	2	1		5	6	2	3	4	تاوزينت
96	7	9	8	5	6	6	7	9	10	8	4	1		1	4	5	1	2	3	الشطبية
115	8	10	9	7	6	8	9	10	11	9	5		1	2	5	6	2	3	4	العامرية
62	3	5	4	1	2	3	4	5	6	4		5	4	5	2	3	3	2	1	الجبيل
76	2	2	1	3	3	2	1	1	2		4	9	8	9	6	5	7	6	5	العطاوية
107	4	4	3	5	6	4	3	1		2	6	11	10	11	6	7	9	8	7	أولاد عراض
90	3	3	2	4	5	3	2		1	1	5	10	9	10	5	6	8	7	6	الشعراء
70	3	3	2	2	3	1		2	3	1	3	8	7	8	5	4	6	5	4	العطاوية الشعبية
64	3	4	3	1	2		1	3	4	2	2	7	6	7	4	3	5	4	3	الدزوز
64	1	3	2	1		2	3	5	6	4	2	7	6	7	2	1	5	4	3	الفرانطة
59	2	5	4		1	1	2	4	5	3	1	6	5	6	3	2	4	3	2	العثامنة
77	1	1		5	2	4	3	2	3	1	4	9	8	9	4	3	7	6	5	واراكى
94	2		1	6	3	5	4	3	4	2	5	10	9	10	5	4	8	7	6	بويا عمر
70		2	1	2	1	3	4	4	5	2	3	8	7	8	3	2	6	5	4	سيدى عيسى ب. س

المصدر: إنجاز شخصي 2017

تساوت السفلى
تساوت الوسطى
تداخل تساوت السفلى بتساوت الوسطى

وبناء على مجموع العقد تكون الجماعة التي حصلت على أقل عدد هي الجماعة الأكثر ولوجية والأكثر ترابطا وهو ما يصطلح عليه بمؤشر شيمبل (Shimbel). من خلال الجدول السابق نستنتج أن جماعة العثمانة هي الأكثر ولوجية والأكثر ترابطا نظرا لتواجدها وسط مجال الدراسة، وتوفرها على محور طريقي يربطها بالجماعات الشمالية والجنوبية، حيث وصل عدد العقد بها إلى 59، تليها جماعات الدروز والفرائطة وأولاد يعقوب ب 64 عقدة لنفس السبب.

أما جماعة العامرية فتبقى هي الأكثر هامشية ب 115 عقدة، كونها تتموقع أقصى شمال مجال الدراسة، إذا ما قمنا بتغيير الشكل الطبولوجي واعتماد كافة جماعات الإقليم، سيتغير الترتيب وستصبح مدينة قلعة السراغنة في المرتبة الأولى نظرا لتمرکزها بقلب الإقليم كما أن جل الطرق تقطعها.

د. ترقيم الطرق

تتباين الأساليب والصيغ المعتمدة في ترقيم الطرق من دولة إلى أخرى، والغاية الأساسية من ترقيم الطرق تتجلى في تسهيل معرفة اتجاهها وسهولة استخدامها وتحديد المواقع عليها ولاعتبارات أمنية أيضا،⁹⁴ وفي المغرب يتم ترقيم كل صنف من أصناف الطرق على حدة:

- الطرق الوطنية: أعداد فردية 1 و 2 و 3 و 4... إلخ من الشمال إلى الجنوب؛
- الطرق الجهوية: تعطى لها أرقام 100 و 101... إلخ حسب الجهات؛
- الطرق الإقليمية: يرمز بها بأعداد تفوق الألف 1000 و 1001 و 1002... إلخ؛
- الطرق السيارة: يتم اعتماد حرف A ثم رقم أقدم طريق سيار، مثلا A1 الذي يربط الرباط بالدار البيضاء، و A2 و A3... إلخ.

وبمجال الدراسة نجد ثلاثة أنواع من الطرق المصنفة:

- طرق وطنية تحمل نفس الرقم على الصعيد الوطني، وتُعتبر مجال الدراسة طريقيين وطنيتين الأولى تحمل رقم 8، وترتبط بين الحسيمة وأكادير والثانية تحمل رقم 23 تربط بين بوزنيقة وورزازات.
- طرق جهوية: تحمل أرقام 206 و 208 و 210.
- طرق إقليمية تتكون من أربعة أرقام والرقمين الأولين لا يتغيران 2115 و 2127 و 2135... إلخ.

هـ. ضعف التشوير الطريقي

يعتبر التشوير الطريقي مجمل التوجيهات والتعليمات والتحذيرات والممنوعات التي يشار إليها برموز خاصة وموحدة مرسومة على لوحات بخطوط وأشكال وصور مختلفة، من أجل تنبيه السائق

94 أزهري السماك محمد، العبيدي أحمد، الحياي محمد هاشم، 2010، مرجع سابق، ص 172.

لأخطار الطريق وتوفير المعلومات اللازمة كاتجاهات الطرق ومواقع المدن والمرافق الضرورية.⁹⁵ وينقسم التشوير الطرقي إلى تشوير عمودي وآخر أفقي:

- **التشوير العمودي:** مجموع إشارات المرور العمودية بجانب الطريق ويمكن أن تكون عبارة عن لوحات أو عبارة أن أضواء (Signalisation par feux) بالنسبة للنوع الأول ينقسم إلى أربع فئات:
 - لوحات الخطر وتخص المنعطفات والانحدار الشديد وممرات الراجلين... إلخ؛
 - اللوحات التي تشير إلى التقاطعات وأسبقيات المرور تهم حق الأسبقية وعلامة قف... إلخ؛
 - اللوحات التي تصف حالة الطريق: مثل طريق مقطوع أو محدودية السرعة... إلخ؛
 - اللوحات ذات الإشارات العادية وتنقسم إلى:

- لوحات إرشادية (مكان وقوف السيارات)؛
- لوحات الخدمات (مطاعم، باحة استراحة...)
- لوحات حول السلامة الطرقية (ربط حزام السلامة، طريق مراقبة بالرادار...)
- لوحات تحديد المواقع (أودية، مدن...)
- لوحات الإرشاد السياحي.

أما بالنسبة للتشوير الطرقي عبر أضواء المرور فهي وسيلة توزع حركة المرور بين المحاور الطرقية.

- **التشوير الأفقي:** ينقسم إلى أربعة أصناف وهي:

- الخط الطولي وسط الطريق (خط متصل، خط متقطع، باللون الأبيض أو الأصفر)؛
- أقصى الطريق (ممرات خاصة لذوي الاحتياجات الخاصة، ممرات خاصة بالدراجات...)
- لون حافة الطريق (أحمر، أخضر...) يشير إلى إمكانية التوقف من عدمه؛
- علامات أخرى كتغيير الاتجاه وممر الراجلين...

❖ التشوير بالمجال الحضري

على مستوى مجال الدراسة وبالنسبة للتشوير بالأضواء (Signalisation par feux)، يتم اعتماده بمدينة قلعة السراغنة والعطاوية (الخريطين 8 و 9) ويصل عدد إشارات المرور بالأضواء بمدينة قلعة السراغنة إلى 7 مواقع، 3 منها تتواجد بشارع محمد الخامس، وواحدة بشارع الجيش الملكي وواحدة بشارع يوسف بن تاشفين، وواحدة بحي العواطف وأخرى بحي النخلة.

رغم صغر حجم مدينة العطاوية إلا أن ستة مواقع تعتمد توزيع حركة النقل بواسطة إشارات المرور الضوئية، ويتعلق الأمر بنقطتين بالطريق الجهوية رقم 208 و نقطتين بالطريق الإقليمية 2127، وواحدة بحي الزيتون وأخرى بحي الأمل 1.

⁹⁵ زين العابدين علي صفر، مرجع سابق، ص 315.

☆ التشوير بمجموع مجال الدراسة

تعد آراء مهنيي النقل ومالكي السيارات جد مهمة، فهي التي تحدد مدى توفر طرق الإقليم على لوحات التشوير الطرقي، ومن أجل معرفة هذه الآراء، قمنا بتوجيه سؤال لهذه الفئات حول مدى كفاية التشوير الطرقي بإقليم قلعة السراغنة.

وصلت نسبة الإجابات التي تفيد بأن التشوير الطرقي بمجال الدراسة كاف حوالي 30.2 % في حين أن نسبة 69.8 % أجابت بالنفي، وتختلف هذه النسبة حسب أصناف النقل، بالنسبة لمهنيي النقل من الصنف الثاني والذين يشتغلون بالمجال الحضري اعتبرت نسبة 72 % من هذه الفئة أن التشوير الطرقي كاف، في حين أن 85 % من مهنيي النقل السري والذين يشتغلون بالعالم القروي يرون أن التشوير غير كاف. وعلى العموم فإن 5 من أصل 6 من الأصناف المستجوبة يرون أن التشوير غير كاف، بما فيهم مهنيي النقل من الصنف الأول والنقل المزدوج والنقل السري ومهنيي نقل السلع والبضائع ومالكي السيارات الخاصة، وبالتالي يجب إعادة النظر في إشكالية التشوير في ظل ارتفاع عدد حوادث السير بمجال الدراسة.

3. تعاني الشبكة الطرقية بمجال الدراسة من إشكاليات متعددة

من خلال معاينتنا الميدانية لوضعية الشبكة الطرقية بمجال الدراسة، نلاحظ أنها تعاني من مجموعة من الإشكاليات والتي تعيق حركية التنقل ومن بين مظاهر تدهور الشبكة الطرقية، إذ يلاحظ تردّي وضعية مجموعة من المحاور الطرقية سواء بالمجال الحضري أو القروي وإصابتها بالتشقّق بفعل الغش في عملية التشييد وكذلك عدم تحملها لحمولة الشاحنات الكبيرة، خاصة بالطرق التي تعرف حركية وسائل نقل الرمال والأحجار من المقالع الموجودة على طول واد تساوت، كالطريق الوطنية رقم 23 والطريق الإقليمية رقم 2135 والطريق الجهوية رقم 208 والصورة التالية من الطريق الإقليمية رقم 2135 بجماعة سيدي عيسى بن سليمان.

صورة رقم 4: تشقق الطريق الإقليمية 2135 بجماعة سيدي عيسى بن سليمان



المصدر: عدسة شخصية بتاريخ 10 غشت 2017.

هذه الصورة تبرز نموذج من الوضعية التي آلت إليها الطريق الإقليمية رقم 2135 بالجماعة الترابية سيدي عيسى بن سليمان والتي تظهر تأثير شاحنات النقل المحملة بالمواد المستخرجة من المقلع المتواجد بالجماعة حيث تنقله إلى مدينة قلعة السراغنة.

كما تعاني بعض المحاور الطرقية من التآكل من الجانبين نتيجة السبب السالف الذكر والصورة التالية لنفس الطريق لكن هذه المرة بجماعة الفرائطة.

صورة رقم 5: تقلص الطريق الإقليمية 2135 من الجانبين بجماعة الفرائطة



المصدر: عدسة شخصية بتاريخ 19 شتنبر 2017.

بسبب تردد شاحنات نقل الأحجار بالطريق الإقليمية رقم 2135 تتآكل الطريق من الجانبين في ظل غياب اهتمام المجلس الجماعي، مما ترتفع معه خطورة هذه الطريق.

يظهر مشكل الحفر بسبب احتفاظ الطريق بالماء، ومن أجل تجفيف الطريق من الماء يتم استعمال مجموعة من التقنيات الهندسية بالاعتماد على انحدار جانبي الطريق (2.5 %) من أجل تصريف المياه إلى مجاري طولية (Fossés) بعرض متر واحد وعمق 0.5 متر. إن التصريف الجيد للمياه من الطريق يؤدي إلى طول مدة استعمالها، فحسب بعض التجارب بالولايات المتحدة الأمريكية خلصت أن تدهور الطريق يزيد ب 20 إلى 40 % بالطرق ذات التصريف السيئ للماء مقارنة بالطرق ذات التصريف الجيد⁹⁶.

وخلال فترة التساقطات المطرية تتعرض الطرق القروية الغير معبدة إلى التوحد، مما يجعل التنقل خلال هذه الفترة صعبا والنموذج من جماعة أولاد الكرن.

صورة رقم 6: توحد الطرق القروية بجماعة أولاد الكرن

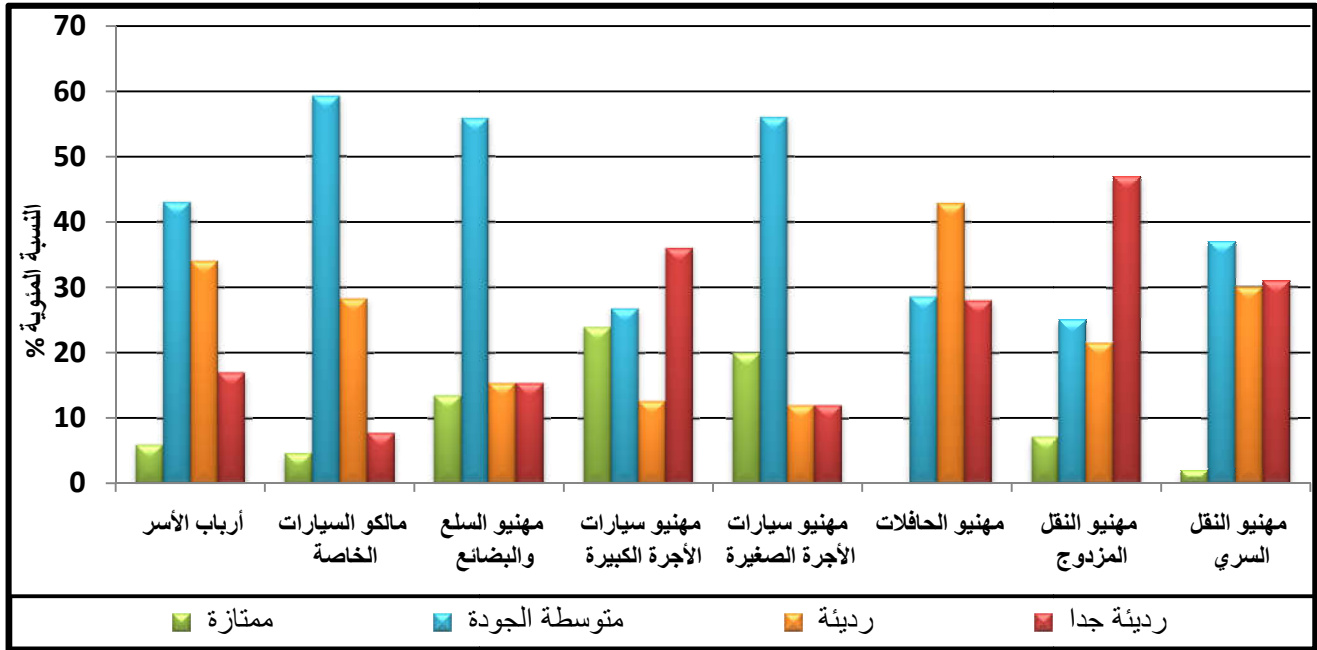


المصدر: عدسة شخصية بتاريخ 26 فبراير 2017

نتيجة انتشار الطرق الترابية بالجماعات القروية، وخلال فترة التساقطات المطرية تتعرض هذه الطرق للتوحد، فالتصريف السيئ للماء يخلف بركا وسط الطريق، والصورة أعلاه من مركز جماعة أولاد الكرن، يبقى الحل في تعبيد الطريق أو تكسيته بواسطة الحصى.

لمعرفة جودة الشبكة الطرقية اعتمدنا على آراء مهنيي النقل ومالكي السيارات الخاصة وأرباب الأسر بمجال الدراسة وهذا ما يوضحه المبيان التالي.

⁹⁶ JANATI IDRISSE Abdelhamid, 2013, Op Cit, p 147.



المصدر: البحث الميداني 2017

بتحليل أرقام المبيان السابق يتضح جليا اختلاف تقييم الشبكة الطرقية حسب مهنيي النقل، بالنسبة للأجوبة الأكثر إيجابية سجلت أعلى نسبة لدى مهنيي سيارات الأجرة الكبيرة حيث أن 24 % يعتبرون أن الشبكة الطرقية بمجال الدراسة ممتازة، في حين أن النسبة الأكثر معاناة هي فئة النقل المزدوج إذ صرح 46 % منهم أن الطرق متدهورة جدا كون هذا الصنف يشتغل بالمجال القروي.

بالنسبة لأرباب الأسر تتأثر أجوبة المستجوبين بمجموعة من العوامل كالسن والمهنة والمستوى الدراسي وطبيعة الوسط، ويختلف تقييم الشبكة الطرقية حسب الجماعات الترابية، (انظر الملحق، جدول رقم 5) بالنسبة للآراء الأكثر إيجابية نجد أن 24 % من أرباب الأسر بجماعة الشطبية يرون أن الشبكة الطرقية ممتازة في حين أن 54 % من أرباب الأسر بجماعة العامرية يرون أن الشبكة الطرقية متوسطة الجودة، و 70 % من ساكنة زنادة يرون أن الطرق ذات وضعية رديئة، كما أن 38 % من جماعة الدوز صرحوا أن الطرق رديئة جدا، مما يتطلب تدخل مختلف الفاعلين لتصحيح الاختلالات الحاصلة.

17. تنوع وسائل النقل المستعملة للتنقل بين مدينتي فلعة السراغنة والعطاوية

والجماعات المحيطة بهما

تختلف وسيلة النقل حسب صنف النقل، ويمكن التمييز بين صنفين أساسيين؛ نقل الركاب ونقل السلع والبضائع، وبالصنف الأول يمكن التمييز بين نوعيين وهما التنقل بواسطة وسائل النقل الخاصة والتنقل بواسطة وسائل النقل العمومية، وسنتطرق بالتفصيل لكل هذه الأنواع.

1. تنوع الوسائل المستعملة في تنقل الساكنة

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

أ. 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 استعمالاً من طرف الساكنة

أضحت سيارات الأجرة من الصنف الأول الأكثر استعمالاً في التنقل بين مدينتي قلعة السراغنة والعطاوية والجماعات الترابية الأخرى وكذا بين مدن الإقليم والمدن الأخرى كمراكش والدار البيضاء وبنو ملال وأزيلال، نظراً 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.

صورة رقم 7: سيارات الأجرة من الصنف الأول بمدينة قلعة السراغنة

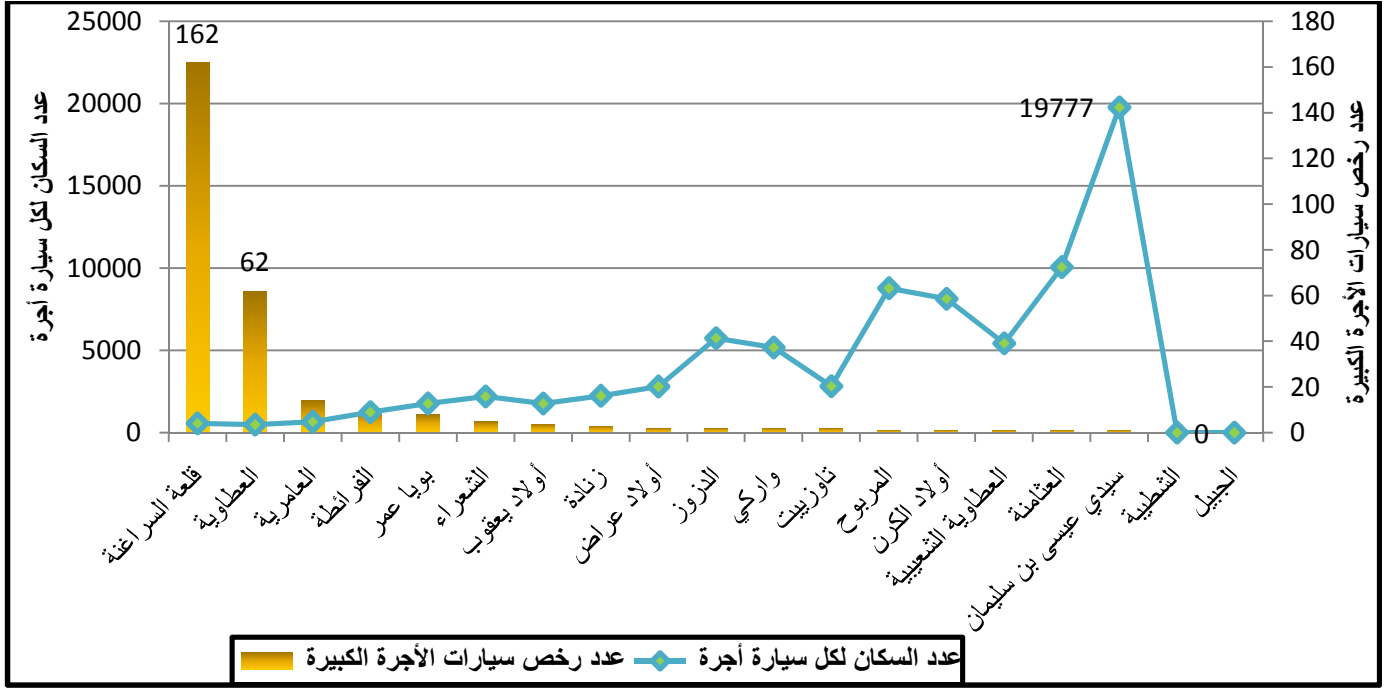


المصدر: عدسة شخصية 17 يوليوز 2018.

نتيجة برنامج تجديد حظيرة سيارات الأجرة من الصنفين الأول والثاني أضحت سيارات الأجرة الكبيرة ذات جودة عالية، تتسع إلى 6 مقاعد إضافة إلى السائق، كما تتميز باقتصاد الوقود.

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.

مبيان رقم 12: توزيع رخص سيارات النقل من الصنف الأول وفقا لعدد ساكنة جماعات مجال الدراسة



المصدر: إنجاز شخصي اعتمادا على معطيات عمالة قلعة السراغنة، 2017.

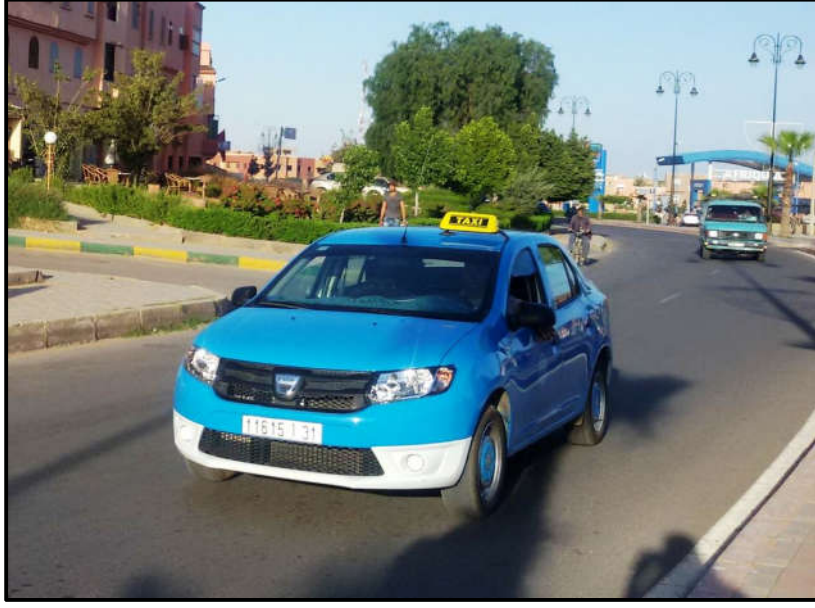
يتضح جليا من المبيان السابق تباين عدد الرخص حسب الجماعات، حيث لا تتوفر جماعتي الشطبية والجبيل على أية رخصة، في حين أن جماعة العامرية تتوفر على 14 رخصة، مع العلم أنها أقل سكانا من الجماعتين السابقتين، وهو ما يدعونا إلى دراسة عدد سيارات الأجرة لكل نسمة.

تسجل مدينة قلعة السراغنة أفضل نسبة بسيارة أجرة لكل 489 نسمة، تليها مدينة العطاولية ب 580 نسمة لكل سيارة أجرة، ثم جماعة العامرية ب 673 نسمة لكل سيارة أجرة، في حين تسجل جماعتي الجبيل 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 و 6.00 صباحا.

صورة رقم 8: سيارة أجرة من الصنف الثاني بمدينة قلعة السراغنة



المصدر: عدسة شخصية 18 يوليوز 2018

توضح الصورة أعلاه سيارة نقل من الصنف الثاني بمدينة قلعة السراغنة، تتسع لثلاثة مقاعد، وتتميز سيارات الأجرة من الصنف الثاني بإقليم قلعة السراغنة بلونها الأزرق.

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، بخصوص عدد السكان لكل سيارة أجرة صغيرة يوضح ذلك المبيان أسفله.

جدول رقم 14: توزيع عدد السكان لكل سيارة أجرة بمدن إقليم قلعة السراغنة

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

المصدر إنجاز شخصي اعتمادا على معطيات مصلحة النقل بقلعة السراغنة 2017 والمندوبية السامية للتخطيط 2014

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 وتملاّت 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 الصنف⁹⁷، تتجلى أهميته في الربط بين المجالات القروية فيما بينها والمجالات الحضرية، تتسع سيارات النقل المزدوج لما بين 9 و 15 راكب حسب الرخصة، وغالبا ما يتم تجاوز عدد المقاعد القانونية في ظل ضعف مراقبة الأمن وانتشار الرشوة. خلال سنة 2016 تم تحديث بعض سيارات النقل المزدوج، من خلال استبدالها بسيارات نقل جديدة تتسع ل 9 مقاعد، مما أدى إلى منافسة قوية بين سيارات النقل المزدوج وسيارات الأجرة من الصنف الأول.

صورة رقم 9: سيارة نقل مزدوج من الصنف الجديد



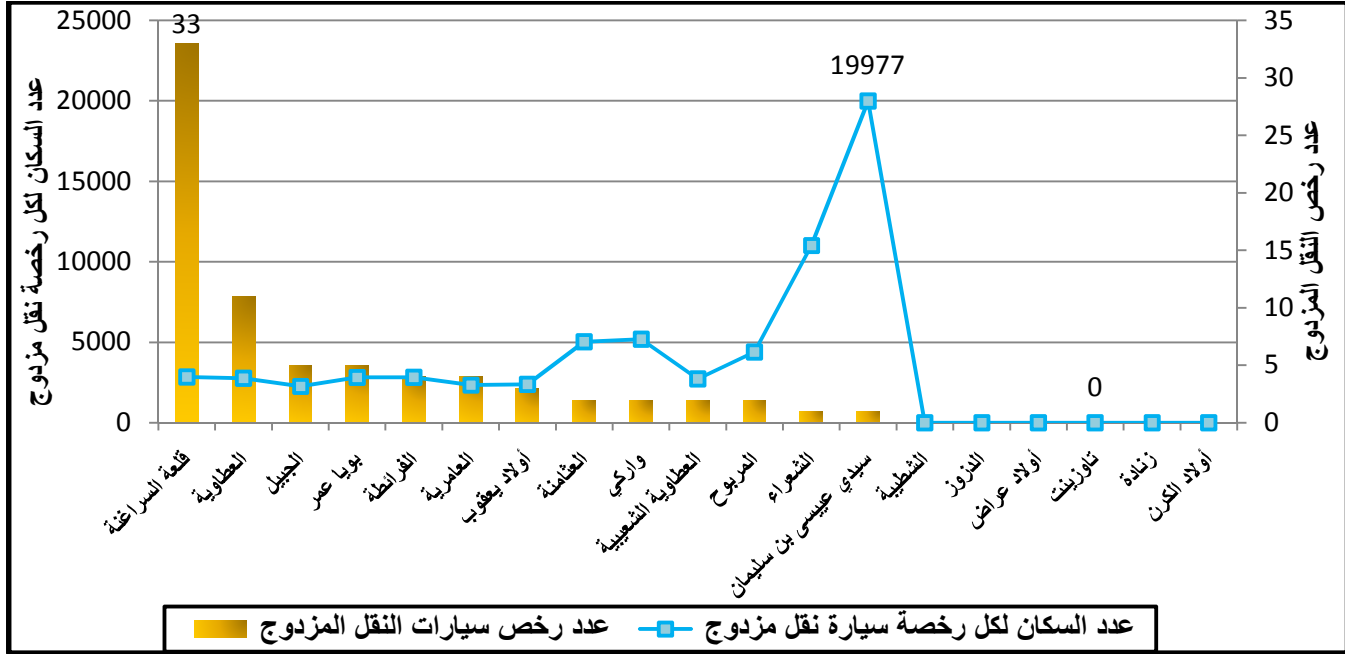
المصدر: عدسة شخصية 18 يوليوز 2018

توضح الصورة أعلاه سيارة نقل مزدوج بمدينة قلعة السراغنة، تتسع إلى 9 مقاعد إضافة إلى السائق، وهي ذات جودة عالية كانت تستعمل سابقا في النقل السياحي.

⁹⁷ Direction régionale de l'équipement et des transports région de Marrakech Tensift Al Haouz, 2011, « étude de proximité relative a 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.

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، والمبيان أسفله يوضح ذلك.

مبيان رقم 13: توزيع رخص سيارات النقل المزدوج وفقا لعدد ساكنة جماعات مجال الدراسة



المصدر: إنجاز شخصي اعتمادا على معطيات عمالة قلعة السراغنة، 2017.

يعد 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، وهو ما يطرح أكثر من علامة استفهام حول طريقة توزيع رخص النقل، فإذا كانت الدولة تمنح رخص النقل لفائدة قداماء جيش التحرير، والموظفين والنساء المعوزات، وبعض الرياضيين والشخصيات التي أسدت خدمة للوطن...⁹⁸، 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:

⁹⁸ LE TELLIER Julien, 2005, « les grands taxis : approche du système de transport et de la mobilité au Maroc », Annales de géographie, N° 642, p 167.

- النوع الأول: يضمن التنقل بين المدن، تتسع ل 48 مقعد لضمان رفاهية تنقل الركاب، مع مواعيد تنقل مضبوطة، يندرج في هذا النوع حافلات الساتيام والسوبرتور.
- 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.⁹⁹

والجدول التالي يبين الحافلات التي تنطلق من إقليم قلعة السراغنة في اتجاه المدن الأخرى.

جدول رقم 15: خطوط النقل بالحافلات بمجال الدراسة حسب رخصة الانطلاق

الجماعة	عدد الخطوط	الوجهة	المدير
قلعة السراغنة	8	الدار البيضاء	ماء العينين ومحمد بوي
		القنيطرة	زيدان عبد الرحيم
		آسفي	EL MBARKI TRANSPORT ZAHRA
		مولاي يعقوب	STE TRANSPORT NAMIR SARIAA
		الدار البيضاء	STE TRANSPORT EXP
		الخميسات	موناقي رحال
		الرباط	محمد ناصيح
		الدار البيضاء	البحراوي سيدي محمد والسبع مبارك
العطاولية	2	الرباط	TRANSPORT MORIH NAJAT
		السوق	محمد العباسي

المصدر: المديرية الإقليمية للنقل والتجهيز واللوجستيك بقلعة السراغنة 2017

من خلال الجدول أعلاه يتضح أن مجال الدراسة تنطلق منه 10 حافلات، 8 منها من مدينة قلعة السراغنة وحافلتين من مدينة العطاولية، 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 تمر من إقليم قلعة السراغنة حوالي 173 حافلة تتجه لمختلف المدن المغربية.

⁹⁹ LE TELLIER Julien, 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.

صورة رقم 10: حافلة لنقل المسافرين بالمحطة الطرقية لقلعة السراغنة



المصدر: عدسة شخصية بتاريخ 10 فبراير 2019

تظهر الصورة أعلاه حافلة لنقل الركاب بمدينة قلعة السراغنة، وتعود ملكيتها لشركة "مراسلة تاساوت" وتربط بين مدينتي قلعة السراغنة والدار البيضاء.

تتواجد بمدينة قلعة السراغنة مجموعة من الوكالات الخاصة لنقل الحافلات من بينها شركة النمر السريع التي تؤمن النقل بين قلعة السراغنة ومولاي يعقوب مرورا بالدار البيضاء والرباط وفاس، وتمنع الحافلات نهارا من العبور من وسط المدينة، تفاديا للاختناقات المرورية وحوادث السير والتلوث، حيث يتم توجيهها إلى الطرق المدارية، الشرقية في اتجاه مراكش وبني ملال والغربية في اتجاه ابن جرير. من خلال حساب عدد الحافلات التي تعبر إقليم قلعة السراغنة نسبة لعدد الساكنة نجد (535753 / 173 = 3096) نجد أن معدل الحافلات هو حافلة لكل 3096 شخص، وهو رقم مرتفع مع أخذ بعين الاعتبار عدم وجود خدمة النقل السككي بالإقليم.

- ينتشر النقل السري بحدّة 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 تتكيف 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"¹⁰⁰، بين ما هو قانوني وبين ما هو غير قانوني.

¹⁰⁰ حاكمي رقية، 2006، "وسائل النقل غير المهيكل بالمجال الحضري للدار البيضاء"، ورد في شويكي المصطفى (تنسيق) "النقل الحضري بالدار البيضاء، منشورات الإتحاد الجغرافي المغربي، فرع الدار البيضاء عين الشق، ص 31.

"إن النقل السري لا يتعلق الأمر بنشاط فوضوي أو عشوائي بل يشكل قطاعا منظما يخضع لأعراف داخلية ينظمها أصحاب الحرفة"¹⁰¹ 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 من بنزين وغير ذلك.

لقد أضحي النقل السري من بين أكبر الإشكاليات التي تؤرق 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 الدروز ب 19 سيارة وجماعة سيدي عيسى بن سليمان ب 17 سيارة فالعطوية الشيعية ب 16 سيارة. في حين أن جماعات الشطبية وزنادة تتوفر على أقل عدد ب 5 سيارات لكل جماعة. وينتشر النقل السري بحدّة بالجماعات الجنوبية التسع المحيطة بمدينة العطوية نظرا لمحدودية وسائل النقل القانونية.

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

- تستعمل عربات الكوتشي في نقل الأشخاص بمدينة قلعة السراغنة

تعتبر عربات "الكوتشي" وسيلة نقل أساسية بمدينة قلعة السراغنة، تربط بين شمال وجنوب المدينة من خلال مجموعة من الخطوط، ويتم استغلالها بموجب رخصة مسلمة من طرف المجلس الجماعي، يصل عددها 52 عربة، تشتغل طيلة أيام الأسبوع، وتصل تسعيرتها درهمين في الأيام العادية و 3 دراهم يوم

¹⁰¹ المصدر السابق نفسه، ص 40.

انعقاد السوق الأسبوعي (الاثنين)، وتتراوح قيمة كراء الرخصة ما بين 400 و 600 درهم شهريا حسب أقدمية الكراء، في حين تصل تكلفة كراء العربدة حوالي 300 درهم شهريا¹⁰².

صورة رقم 11: عربدة كوتشي بمدينة قلعة السراغنة



المصدر: عدسة شخصية بتاريخ 10 فبراير 2019

تنقل عربات "الكوتشي" الركاب من المحطات الطرقية إلى مختلف أحياء المدينة بخطوط منتظمة، ونظرا لتكلفتها المنخفضة يكثر عليها الإقبال خاصة يوم السوق الأسبوعي.

ب. تنوع وسائل النقل الخاصة

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

- تستعمل السيارة الشخصية بشكل كبير بمدن الإقليم

منذ قرن من الزمن غيرت السيارة الشخصية نمط حياة الفرد، إذ مكنته من التنقل بسرعة أكبر وراحة أحسن، لقد شكلت السيارة وسيلة التنقل لولوج مختلف الأنشطة البشرية¹⁰³، 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.¹⁰⁴

كما ساعد الانتشار الكبير للسيارة الخاصة على تنوع المدن واتساعها، كما شكلت السيارة أطراف المدن، لأنها أمدت الطبقات الوسطى بوسيلة شخصية للانتقال، وبالتالي حررت السكان من الاعتماد على

¹⁰² مقابلة من أحد مهنيي النقل بواسطة عربات الكوتشي بتاريخ 16 يناير 2017.

¹⁰³ GLAUS Mathias, 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.

¹⁰⁴ الأجود فضل إبراهيم، 1997، مرجع سابق، ص 37.

النقل العام.¹⁰⁵ وإذا ما تساءلنا عن الميزة التي جعلت السيارة الفردية تغزو عالمنا اليوم، يجيبنا "بوفي" أن الميزة الوظيفية التي جعلت السيارة تحرز هذا النجاح المنقطع النظير هي خدمة إيصال مستعملها من نقطة انطلاقه إلى نقطة وصوله في عملية تنقل واحدة أو ما يصطلح عليه بخدمة "من الباب إلى الباب".¹⁰⁶

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. والجدول التالي يوضح نسبة تملك أسر مجال الدراسة للسيارات الشخصية حسب الوسط.

جدول رقم 16: توزيع معدل الأسر المتوفرة على سيارة حسب وسط الإقامة (%)

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

المصدر: البحث الميداني 2017 - المندوبية السامية للإحصاء، نتائج إحصاء 2014

انطلاقاً 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 و 43 سيارة لكل 100 أسرة بمدينة الدار البيضاء، في حين أن الرقم بفرنسا يصل إلى 125 سيارة لكل 100 أسرة.¹⁰⁷

يختلف عدد السيارات المملوكة للأسرة الواحدة حيث نجد أن 21.8 % من الأسر تمتلك سيارة واحدة فقط في حين أن 1.7 % من الأسر تملك سيارتين فأكثر.

وحسب البحث الميداني تأتي مدينة قلعة السراغنة في المرتبة الأولى من حيث معدل تملك السيارة الشخصية ب 38 سيارة لكل 100 أسرة تليها مدينة العطاوية ب 32 سيارة لكل 100 أسرة في حين أن

¹⁰⁵ عبده سعيد، 2007، "جغرافية النقل الحضري، مفهوما ميدانها ومناهجها"، رسائل جغرافية 321، مطابع المجموعة الدولية، ص 13.

¹⁰⁶ بلحارث توفيق، 2010، "سلسلة التنقل وإستراتيجية التنمية الحضرية في الأقطار العربية: تونس نموذجاً"، مجلة جغرافية المغرب، مجلد 26، العدد 1 - 2، ص، 29.

¹⁰⁷ الدرقاوي العلوي مخلص وفالح علي، 2015، "حركية السكان بمدينة فاس: دراسة حول التنقلات الحضرية" بكتاب الديناميات الترابية والتحويلات السوسيو اقتصادية بالمغرب: دراسة نماذج، منشورات مختبر الأبحاث والدراسات الجغرافية والتهيئة والخرائطية، رقم السلسلة 35، مطبعة سايس - فاس، الطبعة الأولى، ص 142.

أضعف معدل يسجل بجماعة أولاد يعقوب ب 6 سيارات لكل 100 أسرة وجماعة أولاد عراض ب 8 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، و 14676 سنة 1953. هذا الارتفاع جاء نظرا لارتفاع مستوى المعيشة بصفة خاصة¹⁰⁸، ووصل عدد الدراجات النارية سنة 2014 إلى 41101 دراجة.¹⁰⁹

ترتفع نسبة استعمال الدراجات النارية بمجال الدراسة بشكل كبير وملفت للنظر، فمن خلال مقارنة معدل تملك الدراجات النارية بمجال الدراسة مع معدل تملك الدراجات النارية بالمغرب، نجد أن المعدل الوطني يصل إلى 14.1 دراجة لكل 100 أسرة، منها 12.4 بالوسط الحضري و 15.8 دراجة لكل 100 أسرة بالوسط القروي.¹¹⁰ 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:

- محدودية وسائل النقل العمومية: وهو ما يدفع الأفراد لشراء دراجة نارية؛
- انخفاض أثمان الدراجات النارية: خاصة النوع الأكثر استعمالا (C90) حيث لا يتجاوز ثمنها 8000 درهم؛
- ظاهرة التقليد: إن ظهور شيء مستحدث بمجال ما سرعان ما ينتشر بسرعة كبيرة، فبعض الجماعات لا يكاد يخلو بيت من دراجة نارية.

حوالي 93 % من مجموع الأسر التي تمتلك دراجة نارية تتوفر على دراجة واحدة في حين أن 5 % يتوفرون على درجتين و 2 % على ثلاث دراجات فأكثر، ويتباين 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 قربها 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.

¹⁰⁸ عباس ألبير، 1985، "المغرب والاستعمار حصيلة السيطرة الفرنسية"، ترجمة عبد القادر الشاوي ونور الدين سعودي، سلسلة معرفة الممارسة، دار الخطابي للطباعة والنشر، الطبعة الأولى، ص 323.

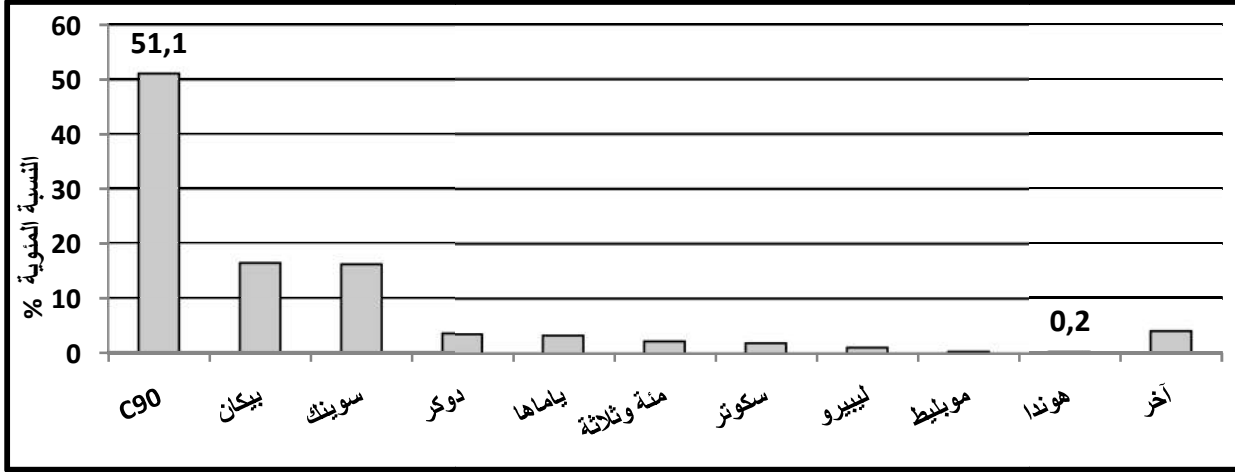
¹⁰⁹ وزارة التجهيز والنقل واللوجستيك، 2014، "وزارة التجهيز والنقل واللوجستيك بالأرقام، ص 8.

¹¹⁰ المندوبية السامية للتخطيط، 2015، الإحصاء العام للسكان والسكنى، النتائج الرسمية.

❖ نوعية الدراجات النارية المستعملة بمجال الدراسة

غالبا ما يكون نوع محدد يستعمل كثيرا بمجال معين، فعلى سبيل المثال يكثر استعمال نوع "سوينك" (Swing) و"يامها" (Yamaha) بمدينة مراكش، وبإقليم قلعة السراغنة تشكل الدراجات الصينية الصنع "C90" النوع الأكثر استعمالا، ويعتبر هذا النوع المسبب الأول في حوادث السير كما سنرى في المحور الخاص بحوادث السير، والمبيان التالي يوضح نوعية الدراجات النارية المستعملة بمجال الدراسة.

مبيان رقم 14: توزيع نوعية الدراجات النارية المستعملة من طرف ساكنة مجال الدراسة



المصدر: البحث الميداني 2017.

انطلاقا من المبيان أعلاه يتبين أن الدراجات من نوع C90 هي الأكثر استعمالا بنسبة 51.1 % يليها نوع بيكان ب 16.3 % وسوينك ب 16.1 % في حين أن الأنواع الأخرى تبقى الأقل استعمالا.

صورة رقم 12: دراجة C90 الأكثر استعمالا بإقليم قلعة السراغنة



المصدر: عدسة شخصية بتاريخ 10 فبراير 2019

تظهر الصورة أعلاه دراجة "C90" المستعملة بكثرة بجماعات إقليم قلعة السراغنة ويتميز هذا النوع بالسرعة مما يتسبب بحوادث السير.

- 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.

- وسائل نقل أخرى

إضافة إلى وسائل النقل السالفة الذكر والأكثر استعمالا من طرف الساكنة، تتم الاستعانة بوسائل نقل أخرى أقل أهمية وهي:

✓ **الدواب:** في المجالات القروية تستعمل الحمير والبغال والخيول في التنقل، خاصة نحو الأسواق الأسبوعية، كما يتم استعمالها كأداة لجر العربات لنقل المنتوجات الفلاحية كالزيتون والحبوب للمسافات القصيرة.

✓ **الجرار:** إضافة إلى وظيفته في العمل الفلاحي، يستعمل الجرار في التنقل نحو الأسواق الأسبوعية.

2. الخصائص العامة لوسائل النقل بمجال الدراسة

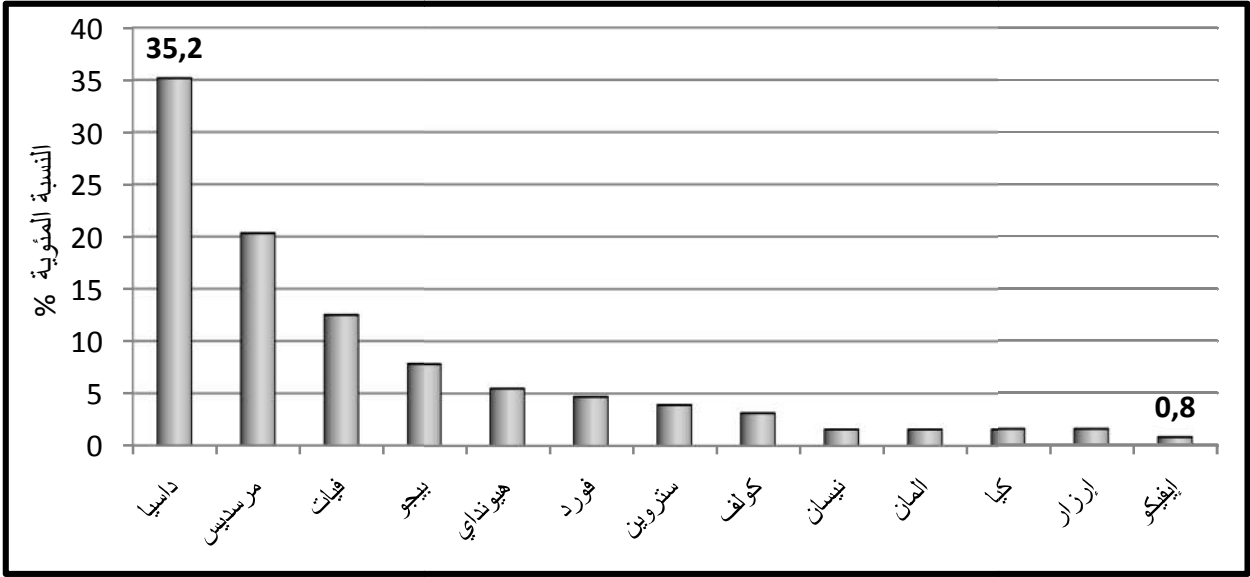
تختلف خصائص وسائل النقل من دولة إلى أخرى، كما تختلف حسب الأصناف، فوسائل النقل العمومية ذات خصائص تميزها عن وسائل النقل الخاصة.

أ. الخصائص العامة لوسائل النقل العمومية

نقصد بالخصائص العامة لوسائل النقل، النوع وتاريخ التصنيع والترقيم 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، والمبيان التالي يوضح أنواع وسائل النقل العمومية المستعملة بمجال الدراسة.



المصدر: البحث الميداني 2017

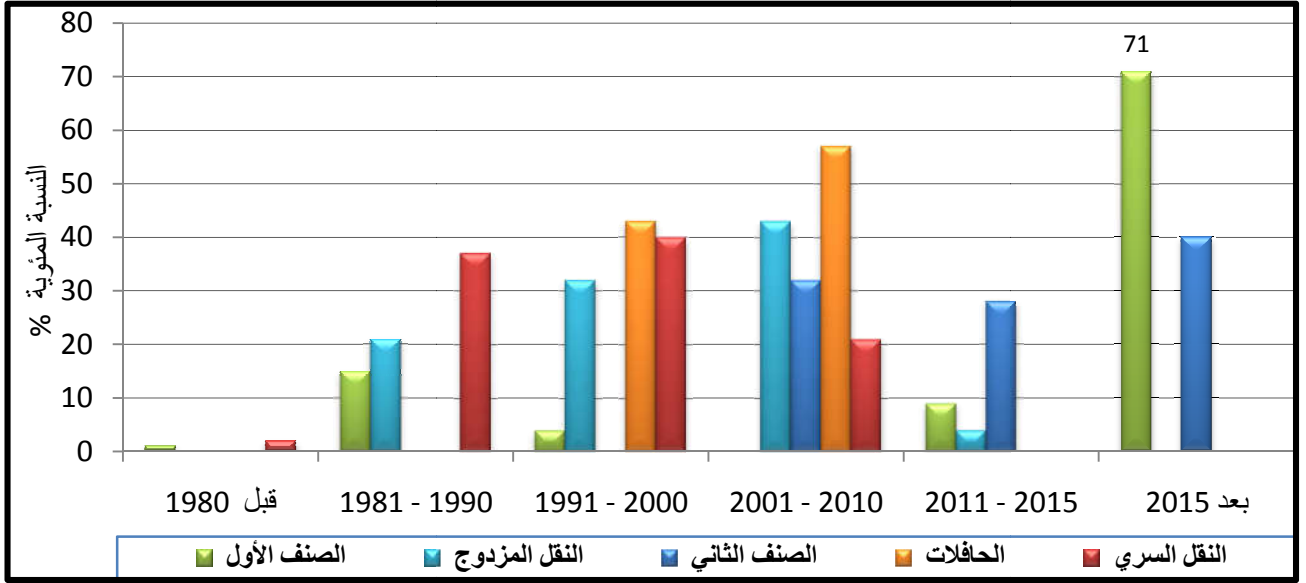
يتضح من خلال المبيان أعلاه أن السيارات من نوع "داسيا" تشكل النوع الغالب بنسبة 35.2 %، نظرا لاستعمالها كسيارات للنقل للصنفين الأول والثاني، يليها نوع "مرسدیس" وهو النوع السائد في سيارات النقل من الصنف الأول القديمة، كما نجد فيات وبيجو وستروين والكولف ونيسان، من الأصناف الجديدة التي تم إدخالها لقطاع نقل الركاب بالصنفين الأول والثاني مع برنامج تجديد حظيرة سيارات الأجرة، كما أضحي 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" و 3 % هي من نوعي "مرسدیس" و "أودي"، 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.

مبيان رقم 16: تاريخ صنع وسائل النقل العمومية المستعملة في نقل الركاب بمجال الدراسة



المصدر: البحث الميداني 2017

تأتي 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 4 سنوات، وذلك راجع لبرنامج تجديد حظيرة سيارات الأجرة، وبشكل عام فأغلب وسائل النقل العمومي يعود تاريخ صنعها إلى ما بين 2001 و 2010 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، حيث أضحت منافسا قويا لسيارات الأجرة من الصنف الأول.

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.

- مواطن ترقيم لوحات وسائل النقل العمومية

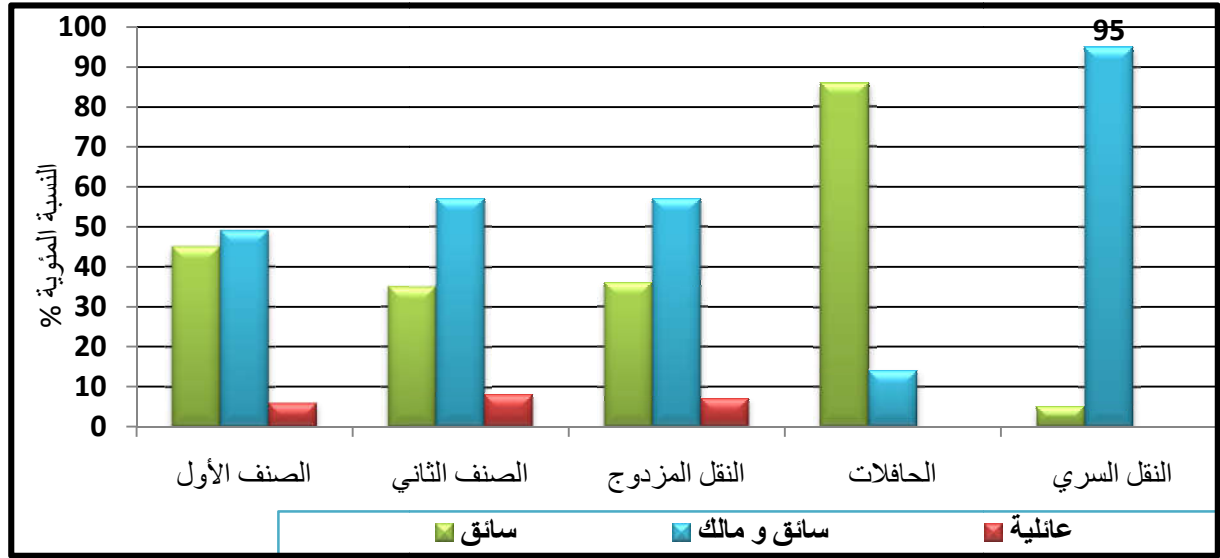
تمكن دراسة ترقيم وسيلة النقل العمومية من معرفة أصولها، ومن خلال الدراسة الميدانية، خلصنا إلى أن 56% من وسائل نقل الركاب يعود ترقيمها لإقليم قلعة السراغنة (أ - 31) خاصة سيارات الأجرة

من الصنف الأول والثاني الجديدة، وتأتي مدينة الدار البيضاء في المرتبة الثانية ب 11 % تليها مدينة مراكش ب 8 % وفاس و بني ملال والرباط ب 4 %، إضافة إلى مدن أخرى بنسبة 14 %.

- ملكية وسيلة النقل

تختلف ملكية وسيلة النقل حسب أصناف النقل، هذا ما يوضحه المبيان أسفله.

مبيان رقم 17: توزيع ملكية وسيلة النقل بالنسبة لمهنيي النقل العمومي بمجال الدراسة (%)



المصدر: البحث الميداني 2017

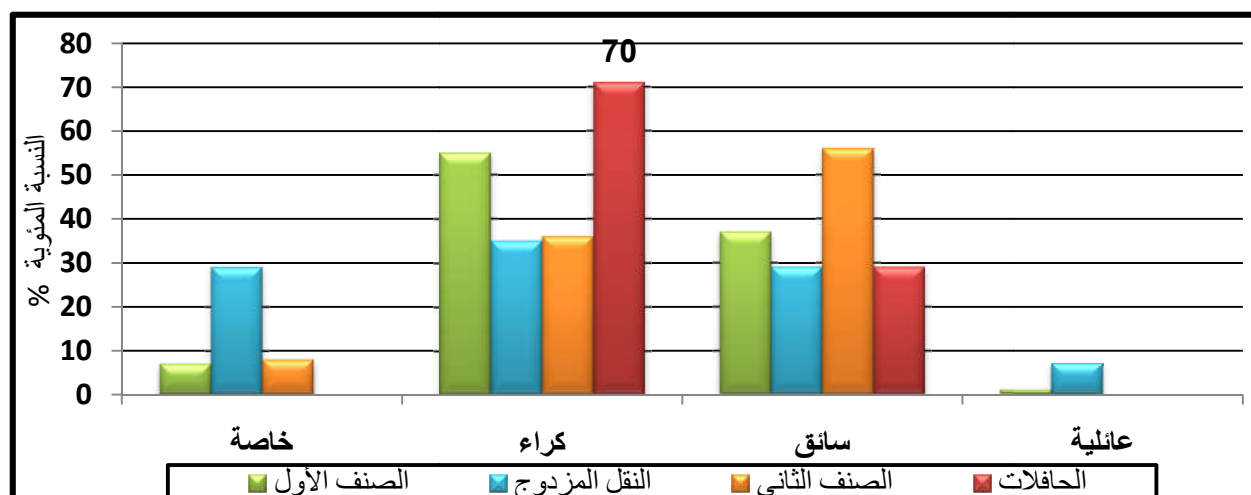
ترتفع نسبة تملك وسيلة النقل الخاصة بالنقل السري إلى 95 % وكذلك سيارات الأجرة الكبيرة بنسبة 49 %، في حين أن استغلال وسيلة النقل كسائق فقط ترتفع لدى صنف الحافلات بنسبة 86 % والصنف الثاني بنسبة 57 %، وذلك راجع إلى تكلفة وسيلة النقل، بالنسبة للنقل السري يتم استعمال سيارات قديمة، أما بصنف الحافلات فيتطلب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

- نوعية استغلال مآذونية النقل

لا شك أن مآذونية 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 لمآذونية النقل. ويمكن التمييز بين أربعة أنواع رئيسية لاستغلال مآذونية النقل يوضحها المبيان التالي.

توزيع ملكية مآذونية النقل بالنسبة لمهنيي نقل الركاب بمجال الدراسة

مبيان رقم 18:

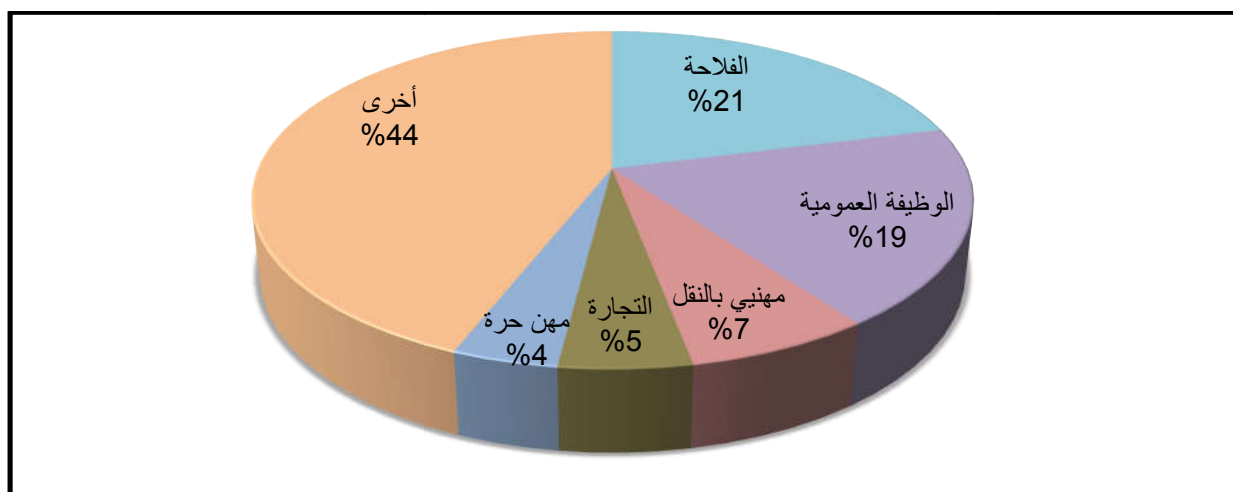


المصدر: البحث الميداني 2017

من خلال الدراسة الميدانية حول ملكية مآذونية النقل، خلصنا أن الكراء يأتي في المرتبة الأولى بنسبة 49 % لمجموع وسائل النقل العمومية خاصة الحافلات بنسبة 70 %، وفي المرتبة الثانية نجد استغلال المآذونية كسائق بنسبة 38 % ترتفع هذه النسبة لدى مهنيي الصنف الثاني، في حين أن 11 % فقط من المهنيين من يملكون مآذونية النقل، وتختلف الأنشطة المزالة من طرف مالكي مآذونية النقل، هذا ما يوضحه المبيان أسفله:

توزيع مالكي مآذونيات النقل حسب الأنشطة المزولة

مبيان رقم 19:



المصدر: البحث الميداني 2017

من خلال تحليل المبيان أعلاه يتضح أن مالكي مآذونيات النقل يشتغلون بمهن مختلفة 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 % متقاعدين وربات البيوت بنفس النسبة، وهو ما يفرض إعادة النظر في توزيع مآذونيات النقل، من خلال تملكها للمهنيين.

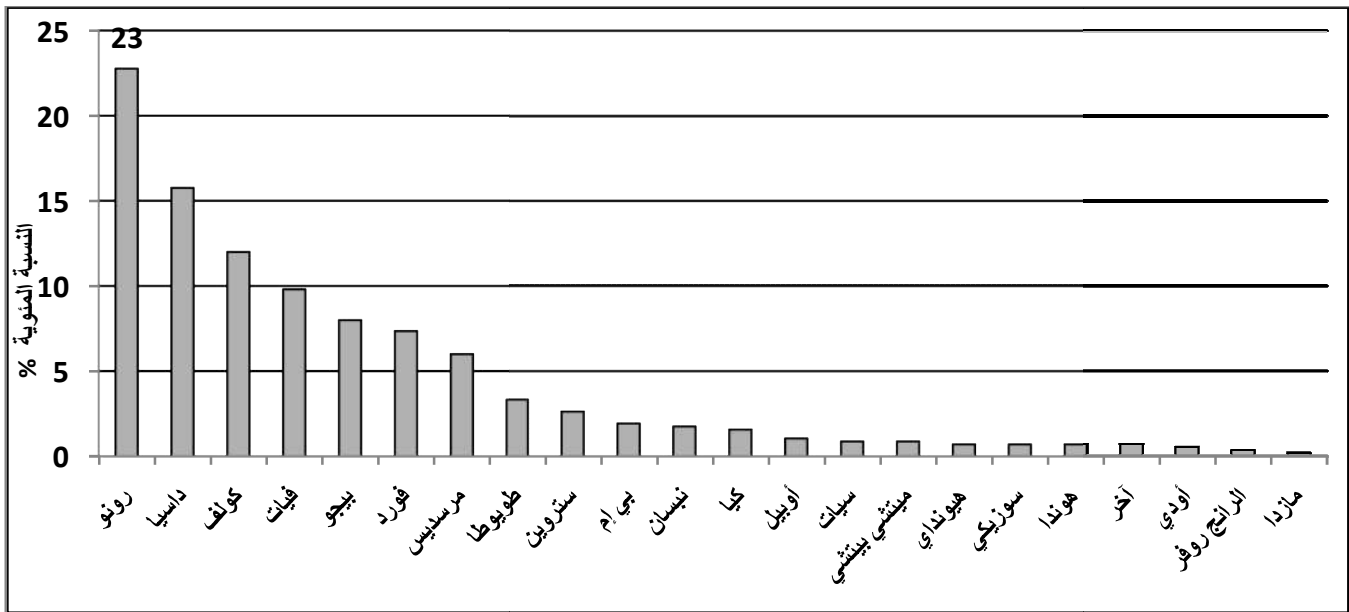
ب. الخصائص العامة لوسائل النقل الخاصة

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 والمبيان أسفله يبرز هذه الأنواع.

مبيان رقم 20: توزيع نوعية السيارات الخاصة المستعملة من طرف ساكنة مجال الدراسة



المصدر: البحث الميداني 2017

تتصدر علامة "رينو" قائمة السيارات الأكثر استعمالا بمجال الدراسة بنسبة 23 % تليه علامة "داسيا"¹¹¹ 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 اعتمادا على مجموعة من المحددات كالدخل والجنس والوضعية العائلية.

- تاريخ صنع وسيلة النقل

يحدد تاريخ صنف وسيلة النقل جودتها وكذا حجم الانبعاثات التي تصدرها، من خلال نتائج الاستثمار الموجهة لمالكي 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

¹¹¹ يعتبر نوع داسيا صنفا من أصناف "رينو" وقد تمت الإشارة إليه كنوع مستقل لمعرفة مدى انتشار هذا الصنف.

2006 و2010، في حين أن 76.9 % من مجموع السيارات الخاصة صنعت بعد 2001، أي أقل من 18 سنة، بينما 6 % صنعت قبل 1990 (انظر الملحق، مبيان رقم 1)، ويختلف 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.

وتحتل مدينة قلعة السراغنة المرتبة الأولى كأول مدينة يفتني منها مالكو وسائل النقل الخاصة بمجال الدراسة سيارتهم 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 ب 13 % ومدن أخرى كسطات وبني ملال والرباط والناظور... إلخ بنسبة 25 %.

وتشكل دراسة الوقود المستعمل في تشغيل السيارات الخاصة أهمية بالغة، فالكازوال الممتاز أقل تلويثاً للبيئة عكس الكازوال العادي، انطلاقاً 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 %.

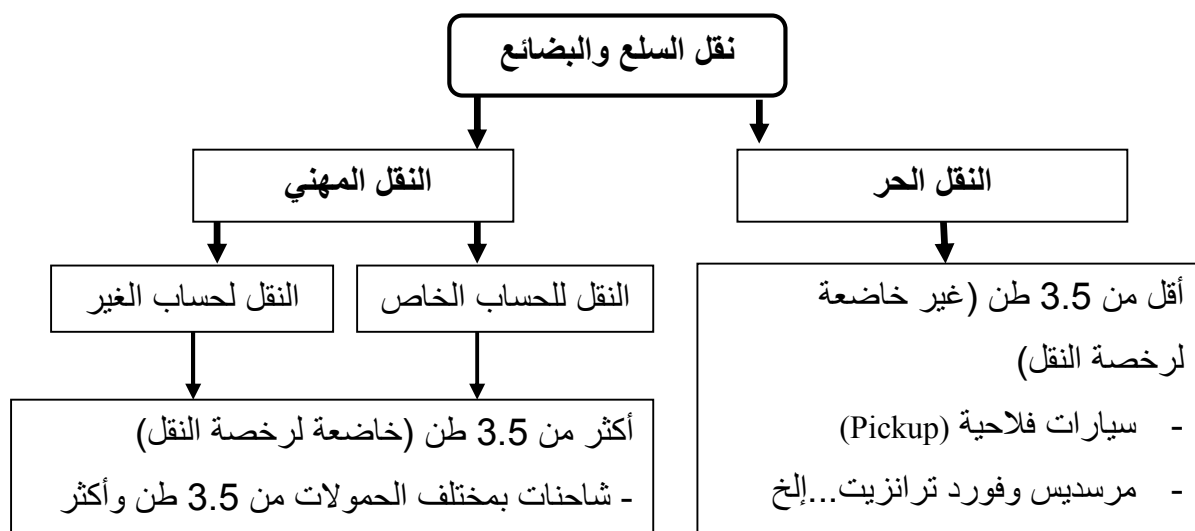
تتعدد دوافع اقتناء السيارة الشخصية حسب الأفراد، وتتأثر بمستوى الدخل وكذلك جودة وسائل النقل العمومية، ويأتي طول المسافة بين المنزل ومقر العمل السبب الرئيسي وراء اقتناء السيارة الشخصية بنسبة 38 %، في حين أن 30 % من مالكي السيارات الخاصة أجابوا أن السبب الرئيسي في اقتناء السيارة الشخصية يعود إلى توفر إمكانيات 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.

3. وسائل نقل السلع والبضائع وخصائصها العامة

تتعدد وسائل نقل السلع والبضائع، ويمكن التمييز بين صنفين، النقل الحر والنقل المهني، بالنسبة للنقل الحر فهو مجموع وسائل النقل التي تقل حمولتها عن 3.5 طن ولا تخضع لرخصة النقل، أما النقل المهني فهو مجموع وسائل النقل التي تفوق حمولتها 3.5 طن وتخضع وسيلة النقل لرخصة النقل تسلم من طرف المديرية الإقليمية للنقل عبر مصلحة النقل الطرقي، وينقسم النقل المهني هو الآخر إلى صنفين:

- النقل للحساب الخاص: النقل بواسطة شاحنة للحساب الخاص لمختلف السلع والبضائع وغالبا ما يستعمل هذا النوع في النقل التجاري للخضر والفواكه والسلع المصنعة... إلخ، وتجدد رخصة النقل سنويا؛
- النقل لحساب الغير: تجدد رخصة نقل السلع والبضائع لحساب الغير كل سنتين.

خطاطة رقم 1: أصناف نقل السلع والبضائع بمجال الدراسة



المصدر: إنجاز شخصي 2017

قمنا بدراسة ميدانية شملت 6 % من المهنيين بهدف التعرف على الوضعية السوسيو مهنية والخصائص العامة لوسيلة النقل وكذلك اتجاهات النقل وتقييم خدمات وبنيات النقل.

جدول رقم 17: توزيع مهنيي نقل السلع والبضائع بإقليم قلعة السراغنة حسب صنف الاشتغال

الصنف	النقل للحساب الخاص	النقل لحساب الغير
عدد وسائل النقل	475	1205
المجموع	1680	
النسبة (%)	28	72

المصدر: المديرية الإقليمية للتجهيز والنقل واللوجستيك والماء 2016.

يصل عدد مهنيي نقل السلع والبضائع بإقليم قلعة السراغنة إلى 1680 مهني، يشكل النقل لحساب الغير النسبة الكبرى ب 72 % ثم النقل للحساب الخاص ب 28 % موزعين على جميع جماعات الإقليم، وتحظى مدينة قلعة السراغنة بالنسبة الغالبة تليها مدينة العطاوية.

إضافة إلى النقل القانوني نجد انتشار الدراجات ثلاثية العجلات في نقل السلع، وكذلك العربات المجرورة بواسطة الدواب خاصة بالمجالات القروية، لقد أخذت الشاحنة والسيارة دور الدواب في نقل المواد الفلاحية من الحقول نحو الأسواق، وهكذا تحولت المجالات الريفية من مجالات منغلقة تنتج فلاحية معاشية إلى مجالات فلاحية منفتحة تنتج من أجل السوق.

أ. الخصائص العامة لوسائل نقل السلع والبضائع بمجال الدراسة

تعد دراسة الخصائص العامة لوسائل نقل السلع والبضائع ذات أهمية بالغة، حيث تمكننا من معرفة واقع القطاع، وخلال هذه النقطة سندرس نوعية وسائل النقل وحمولتها وكيفية اقتنائها وطبيعة تجهيزاتها.

- نوعية وسائل النقل

كما سبقت الإشارة تتعدد وسائل نقل السلع والبضائع بين السيارات الخفيفة والشاحنات بمختلف حمولاتها (صغيرة، متوسطة، كبيرة) وقد تم اعتماد هذا التقسيم بناء على الحمولة:

- سيارة: أقل من 3.5 طن وتصل نسبتها 47 % نظرا لاستعمالها الكبير في القطاع التجاري وكذلك لنقل الماشية، (السيارات الفلاحية، مرسيدس 207، فورد ترنزيت...) كما أنها لا تتطلب رخصة التنقل وهو ما يشجع المهنيين على العمل بها؛
- شاحنة صغيرة أو متوسطة: ما بين 3.5 و 14 طن وتصل نسبتها 41 % تستعمل في نقل الخضر والفواكه وكذلك في نقل الرمال انطلاقا من مقالع الأحجار الموجودة على طول واد تساوت؛
- شاحنة كبيرة أكثر من 14 طن وتصل نسبتها 12 %، تنقل المواد الأساسية من المدن الكبرى خاصة الدار البيضاء في اتجاه مدن الإقليم كما تنقل المنتجات الفلاحية نحو وحدات التصنيع.

صورة رقم 13: شاحنة متوسطة لنقل السلع بمدينة العطاوية



المصدر: عدسة شخصية بتاريخ 7 فبراير 2019

تمثل الصورة شاحنة متوسطة بمدينة العطاوية لنقل السلع والبضائع بمختلف أنواعها خاصة الخضر والفواكه والمنتجات الفلاحية كالزيتون وأغلاف الماشية.

صورة رقم 14: شاحنة كبيرة لنقل الرمال بمقلع جماعة سيدي عيسى بن سليمان



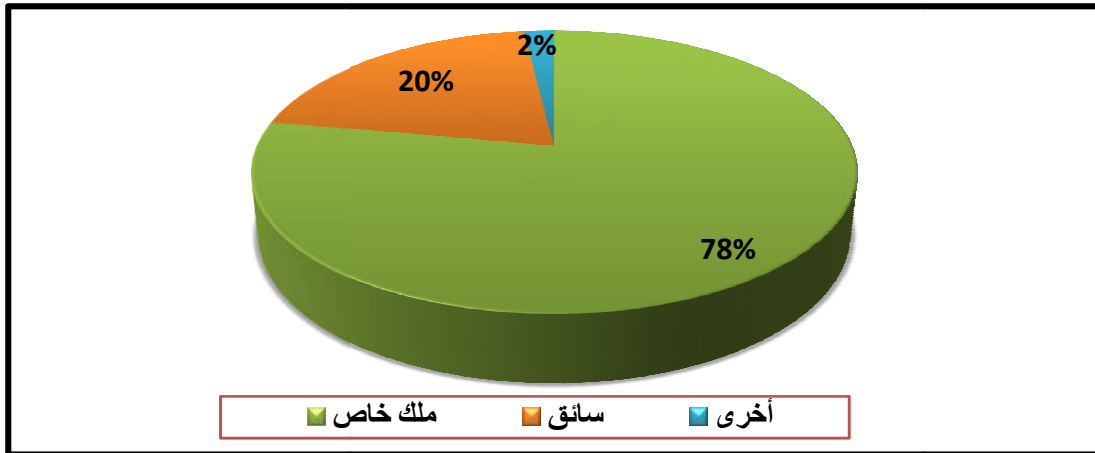
المصدر: عدسة شخصية بتاريخ 11 فبراير 2019

توضح الصورة أعلاه شاحنة كبيرة لنقل الرمال والأحجار من مقلع سيدي عيسى بن سليمان وتعود ملكيتها لشركة "منارة بريف" التي تنشط في مجال تكسير الأحجار وتصنيع مواد البناء.

- نوعية حيازة وسائل نقل السلع والبضائع

تتعدد أنواع ملكية وسيلة النقل يبرزها المبيان التالي.

مبيان رقم 21: توزيع ملكية وسيلة نقل السلع والبضائع بمجال الدراسة (%)



المصدر: البحث الميداني 2017

تسود الملكية الخاصة لوسيلة النقل لدى مهنيي السلع والبضائع بنسبة 78 %، ترتفع هذه النسبة لدى مالكي السيارات التجارية والشاحنات الصغيرة، في حين أن 20 % عبارة عن سائقين فقط، هذه الفئة تتكون من مهنيي الشاحنات الكبيرة والمتوسطة، كما نجد تملك وسيلة النقل بصفة مشتركة أو عائلية بنسبة 2 %.

فيما يخص طبيعة شراء وسيلة النقل (جديدة / مستعملة) فهي تتأثر بطبيعة المهني (مستقل/ مقولة /شركة) وكذا بحجم الاستثمار، ويبقى اقتناء وسيلة النقل الجديدة حكرا على الشركات والمقاولات وبعض المهنيين الميسورين في حين أن النسبة الغالبة (81 %) اقتنت وسيلة نقل مستعملة نظرا لارتفاع تكلفتها خاصة بالنسبة للشاحنات الكبيرة.

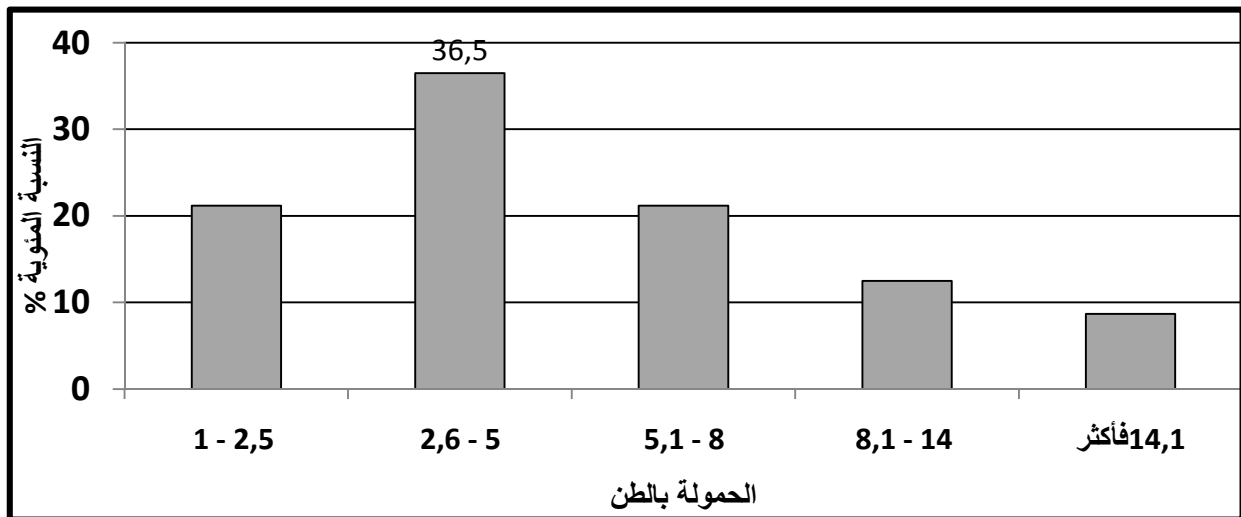
وتختلف مدة اقتناء وسيلة النقل حسب المهنيين وأقدميتهم في القطاع، وانطلاقا من الدراسة الميدانية نجد أن 53 % من المهنيين اشتروا وسيلة النقل الخاصة بهم بين 2010 و 2015، تليها فترة 2005 و2010 بنسبة 34 %، ويقوم المهنيون باستبدال وسيلة النقل حسب الرغبة وكذلك حسب جودة وسيلة النقل.

تتعدد المدن التي يشتري منها مهنيو نقل السلع والبضائع شاحناتهم، يبقى إقليم قلعة السراغنة أول وجهة بنسبة 34 % خاصة المستعملة منها، في حين أن مدينة مراكش تحتل المرتبة الثانية ب 21 % تليها مدينة الدار البيضاء ب 14 % (الشاحنات الجديدة)، كما يشكل إقليم سطات نسبة مهمة ب 6 % كونه يحتضن سوقا كبيرا لبيع وسائل النقل ويتعلق الأمر بسوق البروج.

- حمولة وسيلة نقل السلع والبضائع

كما سبقت الإشارة تختلف حمولة وسيلة النقل حسب نوعها، وتتراوح ما بين 1.5 إلى 40 طن وأكثر، والمبيان أسفله يوضح حمولة وسائل النقل بمجال الدراسة.

مبيان رقم 22: توزيع وسائل نقل السلع والبضائع بمجال الدراسة حسب الحمولة بالطن



المصدر: البحث الميداني 2017

تشكل وسائل النقل من 2.6 إلى 5 طن النسبة الغالبة ب 36.4 % وتتكون هذه الفئة من السيارات الخفيفة والشاحنات الصغيرة بحمولة 3.5 طن، تليها حمولة من 1 إلى 2.5 طن، هذه الفئة تتكون بالأساس من السيارات الفلاحية وسيارات مرسيديس 207، في حين أن حمولة أكثر من 14 طن تشكل 8.7 % وهي من نوع الشاحنات الكبيرة.

- ترقيم لوحات وسائل نقل السلع والبضائع

تمكن دراسة ترقيم وسائل نقل السلع والبضائع من معرفة أصولها والمدن التي تنتمي إليها، انطلاقاً من البحث الميداني نستنتج أن جل لوحات ترقيم وسائل نقل السلع والبضائع بمجال الدراسة تحمل رقم 31 بنسبة 21% وبنفس النسبة نجد أرقام 6 - 7 - 8 - 9 - 10 - 11 - 12 - 13 - 72 أي مدينة الدار البيضاء، في حين تأتي مدينة مراكش في المرتبة الثالثة بنسبة 10 % تليها مدينة القنيطرة.

- التوفر على قرص تحديد السرعة

في إطار التخفيف من حدة حوادث السير ومن أجل ضمان عدم تجاوز السرعة القانونية لوسائل نقل السلع والبضائع، قامت الدولة من خلال الأجهزة الوصية على إلزام وسائل نقل السلع والبضائع التي تتجاوز حمولتها 3.5 طن على استعمال قرص تحديد السرعة، وهو جهاز يحدد سرعة وسيلة النقل، وبمجال الدراسة نجد أن 52 % من وسائل نقل السلع والبضائع تتوفر على قرص تحديد السرعة، في حين أن 48% لا تتوفر على هذا الجهاز، وتتجلى هذه النسبة في وسائل النقل التي تقل حمولتها عن 3.5 طن وهي غير معنية بهذا الجهاز، رغم توفر هذا الأخير بوسائل النقل إلا أن التجاوزات تتواصل في ظل ضعف المراقبة وانتشار الرشوة.

- التوفر على جهاز تحديد المواقع

يعد جهاز تحديد المواقع (GPS) أحد أهم العناصر التي يجب أن تتوفر في وسيلة نقل السلع والبضائع، إذ يمكن من معرفة مساراتها وموقعها بالنسبة لمالك وسيلة النقل، إلا أن استعمالها يقتصر على الشاحنات الكبرى، فحوالي 88 % من وسائل نقل السلع والبضائع بمجال الدراسة لا تتوفر على جهاز تحديد المواقع، ويقتصر استعمالها على الشاحنات الكبرى خاصة شركة "منارة برفيا" المتخصصة في تكسير الأحجار ونقلها وتصنيع مواد البناء والتي زودت شاحناتها بهذا الجهاز من أجل تعقب الشاحنات ومعرفة مساراتها وسرعتها والمسافة المقطوعة.

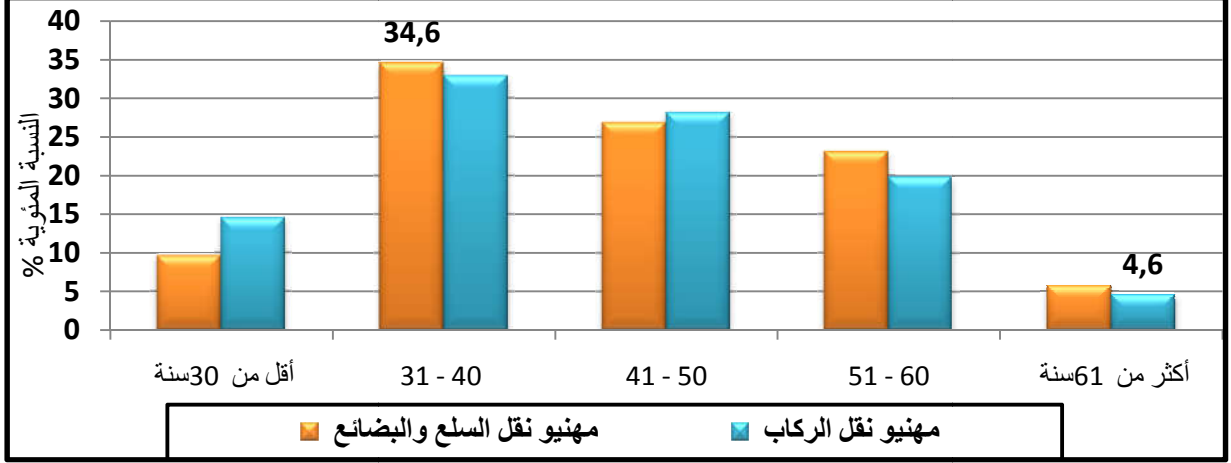
ب. الخصائص السيوسيو- مهنية لشغيلة النقل بمجال الدراسة

تعد دراسة الخصائص السيوسيو مهنية لشغيلة النقل حلقة أساسية لفهم منظومة النقل والظروف المحيطة بها، فالمستوى الدراسي والفئات العمرية وظروف العمل كلها عناصر تحدد جودة النقل، فلا يمكن الحديث على نقل سلس دون الاهتمام بالمهنيين وظروف اشتغالهم، من هذا المنطلق سنتطرق إلى الفئات العمرية للمهنيين ومستواهم الدراسي ووضعيتهم العائلية وغيرها من العناصر المحورية، وسنقدم خلال هذا المحور نتائج ثلاث استمارات ميدانية، الأولى همت مهنيي نقل الركاب من الصنف الأول والثاني والنقل المزدوج ومهنيي الحافلات، شملت 131 استمارة، والاستمارة الثانية شملت مهنيي النقل السري ب 100 استمارة، والثالثة شملت مهنيي نقل السلع والبضائع ب 104 استمارة.

- تتنوع الفئات العمرية المشتغلة بقطاع النقل بإقليم قلعة السراغنة

يشتغل بقطاع النقل فئات متعددة، تختلف هي الأخرى حسب أصناف النقل.

مبيان رقم 23: توزيع مهنيي النقل بإقليم قلعة السراغنة حسب الفئات العمرية (%)



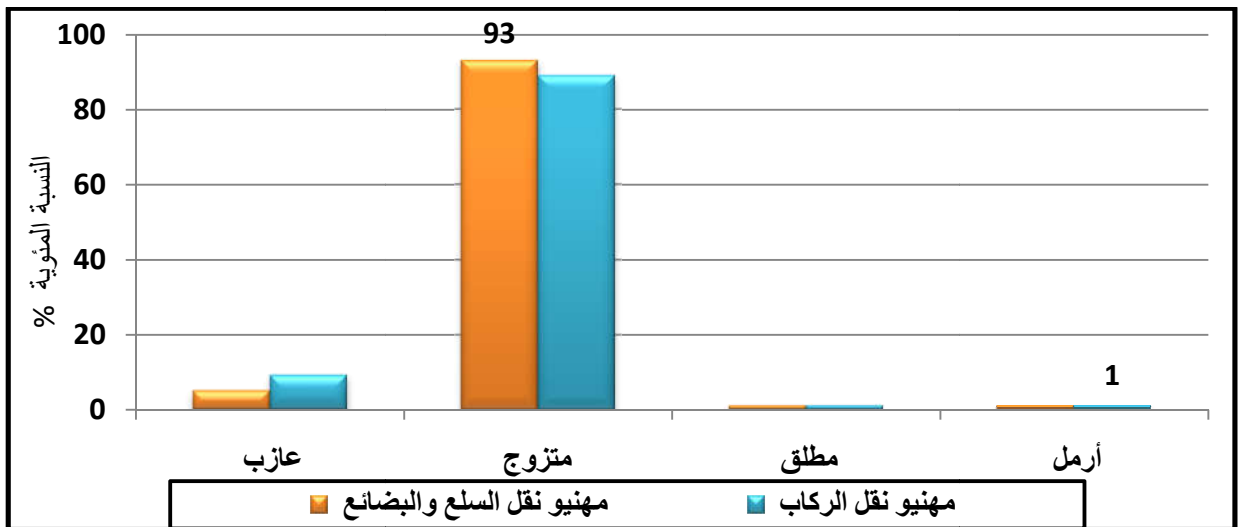
المصدر: البحث الميداني 2017

تغلب فئة الشباب بالنسبة لمهنيي نقل الركاب، حيث تشكل فئة 31 - 40 سنة النسبة الكبرى ب 32.9% تليها فئة 41 - 50 سنة ب 28.2% نفس الملاحظة بالنسبة لمهنيي السلع والبضائع حيث نجد أن 34.6% تتراوح أعمارهم بين 31 و 40 سنة، تليها فئة 41 - 50 سنة ب 26.9% ثم فئة 51 - 60 بنسبة 23.1%، وعلى العموم يمكن القول أن قطاع النقل يتميز بوجود فئات شابة.

- أغلب مهنيي نقل الركاب متزوجين

من خلال دراسة الوضعية السوسيو مهنية لشغيلة النقل يتضح أن أغلب المهنيين متزوجون هذا ما تظهره أرقام المبيان التالي:

مبيان رقم 24: توزيع مهنيي النقل بإقليم قلعة السراغنة حسب الوضعية العائلية (%)



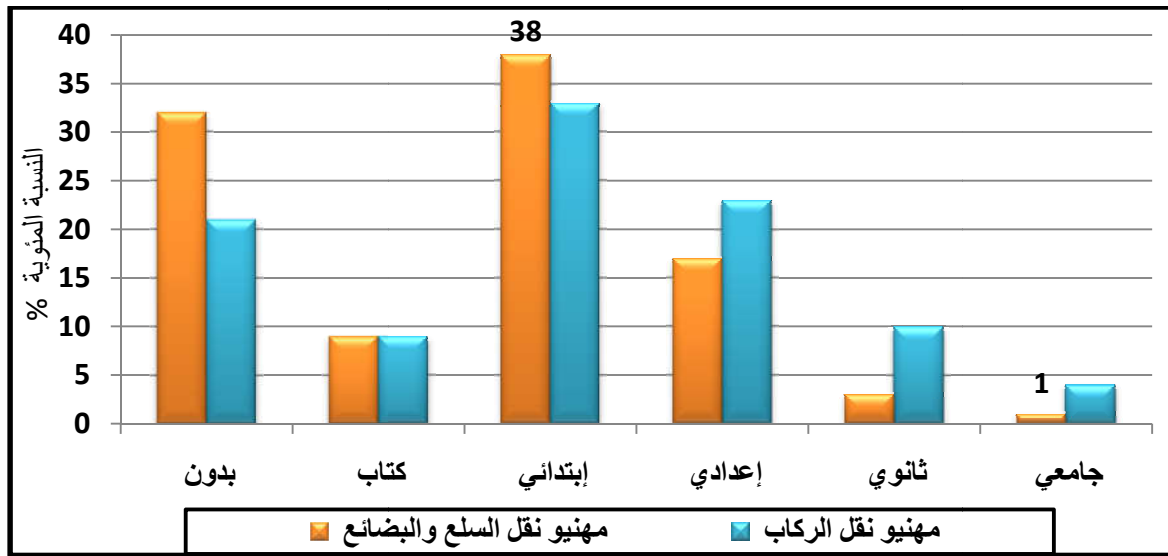
المصدر: البحث الميداني 2017

هناك تقارب بين أرقام مهنيي نقل الركاب ومهنيي نقل السلع والبضائع، بالنسبة للنوع الأول حوالي 93% هم متزوجون، و 5% عازبون وهم من فئة الشباب، في حين أن 1% هم مطلوقون و 1% أرامل، أما بالنسبة لمهنيي السلع والبضائع ف 93% هم متزوجون و 9% عزاب و 1% أرامل ونفس النسبة مطلوقون.

- معظم مهنيي النقل بمستوى تعليمي ابتدائي

تتأثر خدمة النقل العمومي بالمستوى التعليمي للمهنيين، فالسائقون الذين يتوفرون على مستوى تعليمي جيد هم الأكثر احتراما وإماما بقوانين السير، والمبيان التالي يوضح المستوى التعليمي لمهنيي النقل بإقليم قلعة السراغنة.

مبيان رقم 25: توزيع مهنيي النقل بإقليم قلعة السراغنة حسب المستوى التعليمي (%)



المصدر: البحث الميداني 2017

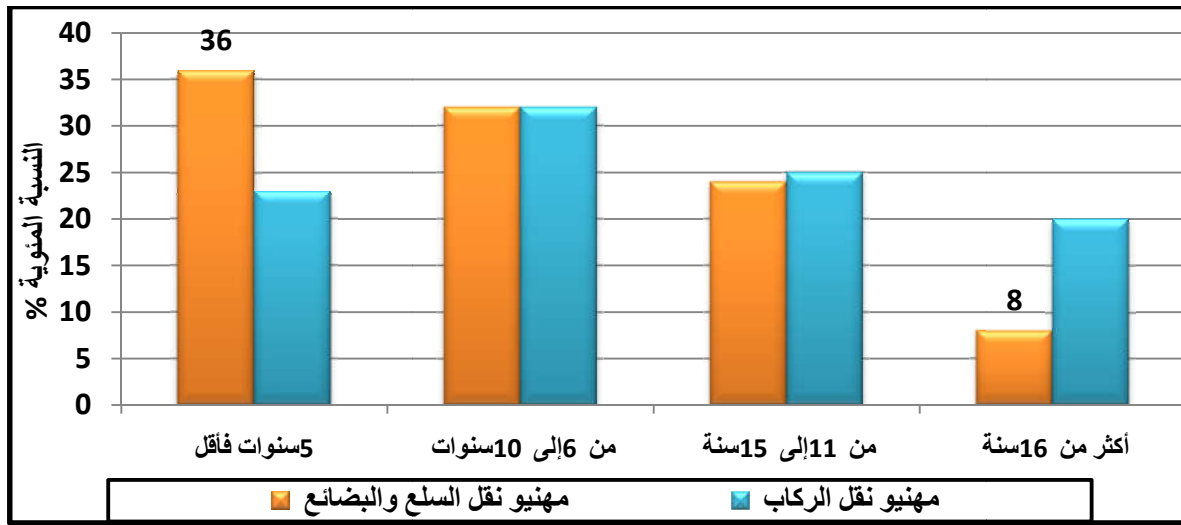
بتحليل أرقام المبيان أعلاه يتضح أن المستوى الابتدائي يأتي في المرتبة الأولى بنسبة 38% لمهنيي نقل السلع والبضائع و 33% لمهنيي نقل الركاب، يليه بدون مستوى. ترتفع هذه النسبة لدى مهنيي نقل السلع والبضائع إلى 32% مقابل 21% لمهنيي نقل الركاب، ثم المستوى الإعدادي فالثانوي وأخيرا التعليم الجامعي بنسبة 4% لدى مهنيي نقل الركاب وأغلبهم من صنف النقل المزدوج، نظرا لمنح الدولة رخص النقل لبعض الموجزين في تخصصات مختلفة مع التزامهم بعدم التقدم إلى الوظيفة العمومية.

- تختلف مدة أقدمية الاشتغال بالنقل حسب الأصناف

تعتبر الأقدمية في المهنة مؤشرا لمدى مهنية السائقين، كما تعبر عن تشبث البعض بهذا القطاع نظرا للعائدات المالية التي يوفرها.

توزيع مهني النقل في القطاع حسب مدة الاشتغال (%)

مبيان رقم 26:



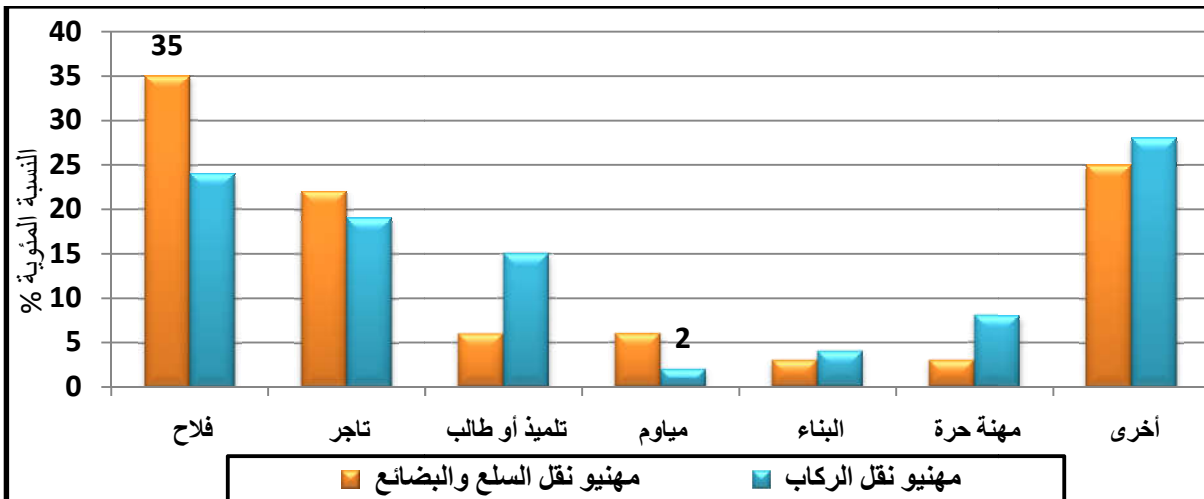
المصدر: البحث الميداني 2017

بتحليل أرقام المبيان السابق يتضح جليا أن أغلب مهنيي نقل السلع والبضائع يشتغلون في القطاع لمدة خمس سنوات وأقل، في حين أن أغلب مهنيي نقل الركاب اشتغلوا في القطاع لمدة تتراوح بين 6 و 10 سنوات نظرا للأرباح المادية التي يوفرها مقارنة بباقي القطاعات.

- تشكل الفلاحة المهنة الرئيسية السابقة للمهنيين قبل الالتحاق بقطاع النقل

تتعدد المهن السابقة للمشتغلين بقطاع نقل الركاب، وهذا ما يوضحه المبيان التالي.

مبيان رقم 27: توزيع مهنيي النقل حسب الأنشطة المزاولة سابقا (%)



المصدر: البحث الميداني 2017

نظرا لكون إقليم قلعة السراغنة مجالا فلاحيا، تعتبر الفلاحة القطاع الأول المصدر لمهنيي النقل بنسبة 35 % لصنف السلع والبضائع و 24 % لصنف نقل الركاب، يليه القطاع التجاري ب 22 % لنقل السلع والبضائع و 19 % لنقل الركاب، كما نجد أنشطة أخرى كالبناء والمهن الحرة، وبعض المتقاعدين، في حين أن بعض المهنيين لم يسبق لهم مزاولة أية مهنة حيث التحقوا بمهنة النقل بعد الانقطاع عن الدراسة.

خاتمة الفصل الأول

تتداخل العوامل الطبيعية والبشرية في تحديد النقل وأشكاله ووسائله، إذ تحدد الظروف الطبيعية نوعية المواد المستعملة في تشييد الطرق ومدة صلاحيتها، فبالمجالات الجبلية يرتفع معدل الانحراف أو الانعطاف لتتلاءم مع طبيعة السطح، وبالمجالات ذات التكوين الجيولوجي الهش ترتفع بها حدة الانهيارات الأرضية وانزلاق التربة، في حين تؤدي العوامل المناخية إلى نشاط الفيضانات، وبمجال الدراسة تبقى الظروف الطبيعية جد ملائمة باستثناء بعض حالات الفيضانات التي لا تتجاوز مدتها بضع ساعات.

إن التطور الديموغرافي يؤدي إلى ارتفاع الطلب على وسائل النقل، كما أن توسع المدن يؤدي بدوره إلى تباعد السكن ومختلف المرافق مما يفرض توفير وسائل للتنقل، فالدراسات المهمة بالنقل باتت ملزمة بدراسة تطور الساكنة وتوزيعها الجغرافي ومعدلات نموها من أجل استشراف الطلب على النقل، كما أن توزيع النقل ووسائله يجب أن يتماشى وتوزيع السكان.

لقد أضحت التكامل بين وسائل النقل العمومية أمراً ضرورياً، ففي المدن الذكية؛ أضحت مفهوم التكامل بين وسائل النقل إجبارياً من أجل ضمان تنقل سلس، بهدف تقادي الاختناقات المرورية التي أصبحت تعرفها كبريات المدن بالعالم، كما باتت مخططات التنقلات الحضرية تخصص مسارات خاصة لحافلات النقل الحضري من أجل الرفع من سرعتها التجارية، وفي بعض المدن تمنع السيارات من الولوج إلى مراكز المدن، كل هذه الاستراتيجيات بهدف تحقيق نقل ناجع ومستدام.

الفصل الثاني:

تيارات النقل بين مدينتي قلعة السراغنة
والعكاوية والجماعات المحيطة بهما ، الاتجاهات
وطريقة التنقل

مقدمة الفصل

تتولد تيارات النقل بين المدن والأرياف بسبب عدة عوامل، أبرزها تركيز الخدمات والمرافق الأساسية بالمدن، هذا التركيز يجبر ساكنة المجالات القروية للتنقل إلى المجالات الحضرية، ويمكن التمييز بين ستة أسباب رئيسية للتنقل، وهي التنقل إلى العمل وللمؤسسات التعليمية والصحية وللأسواق وكذلك التنقل إلى المرافق الإدارية والاقتصادية وأخيرا التنقل نحو المرافق الترفيهية، ويتأثر التنقل بثلاثة عناصر أساسية وهي المسافة والوسيلة والمدة الزمنية، هذه العناصر الثلاثة تختلف حسب دافع التنقل، كما تختلف حسب الجماعات الترابية ونوعية وسائل النقل العمومية والخاصة المستعملة.

من أجل تلبية الحاجة إلى التنقل ينشط النقل العمومي بمختلف وسائله، ومن أجل معرفة جودة التنقل لا بد من دراسة حركية مهنيي النقل العمومي من خلال الإحاطة بوتيرة التنقلات الأسبوعية واليومية وكذلك عدد الرحلات ووجهاتها.

لقد باتت الدراسات الجغرافية مطالبة بتكميم الظواهر، وفي هذا الإطار عملنا على دراسة تيارات النقل من خلال تقديم أرقام دقيقة لحجم هذه التيارات وتوزيعها السنوي والفصلي والشهري واليومي وكذلك خلال ساعات النهار، الأمر الذي مكننا من معرفة أوقات تنقل الساكنة وأشكالها.

1. تيارات النقل بين المدن والأرياف، تعدد الدوافع وتنوع الوسائل المستعملة

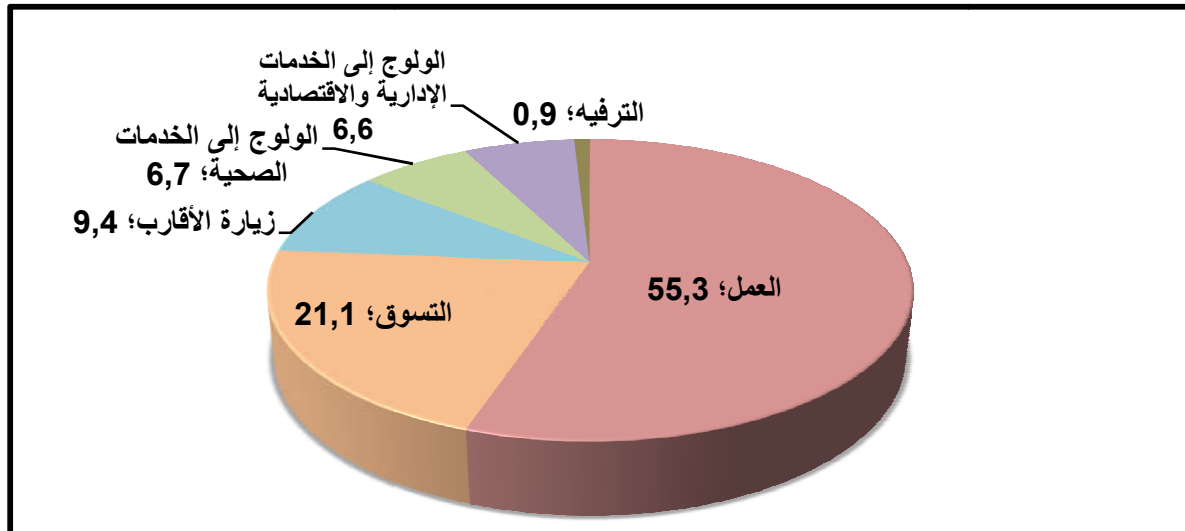
تسعى تنقلات الأفراد إلى إشباع غاية محددة، تختلف هذه الغاية حسب طبيعة المجال، وكذلك نوع المرافق المتوفرة، وتختلف بين الدول المتقدمة ودول العالم الثالث، كما تتأثر بنوعية وسائل النقل المتوفرة. وخلال هذا المحور سندرس تيارات النقل الحضرية - الريفية من خلال التطرق إلى أشكال التنقل حسب الدوافع المختلفة والوسائل المستعملة لكل دافع والمسافة بين المنزل ومختلف المرافق إضافة إلى تيارات النقل من المدن إلى الأرياف وتيارات النقل الجهوية والوطنية وغيرها من العناصر التي تحدد شكل التنقل.

1. تنقلات أرباب أسر مجال الدراسة حسب الدوافع: المسافة والوسيلة والمدة الزمنية

تتعدد دوافع التنقل حسب المجالات الجغرافية (حضرية - قروية) وكذلك وظيفة المجال (صناعي، فلاح، تجاري، خدماتي...) لكنها تتشابه في مختلف بقاع العالم في 6 أسباب رئيسية؛ يتجلى السبب الأول في التنقل نحو العمل بالنسبة للمشتغلين، والتنقل نحو المؤسسات التعليمية بالنسبة للتلاميذ والطلبة، والتنقل نحو الأسواق والتنقل لزيارة الأقارب وولوج الخدمات الصحية وكذلك التنقل نحو الخدمات الإدارية (جماعة، عمالة، محكمة...) والمالية (الأبنك) وأخيرا التنقل نحو المرافق الترفيهية. إلا أن النسبة تختلف من مجال إلى آخر، وبالنسبة لمجال الدراسة تتجلى أسباب التنقل ونسبها في المبيان التالي.

توزيع أسباب تنقل أرباب أسر مجال الدراسة

مبيان رقم 28:



المصدر: البحث الميداني 2017

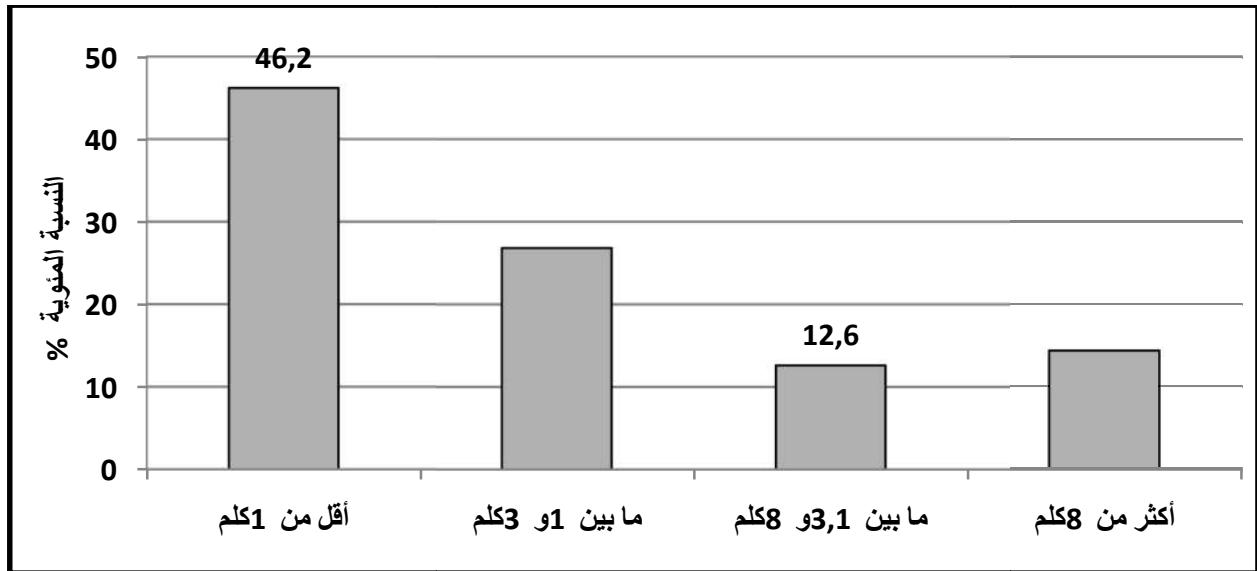
يأتي العمل في المرتبة الأولى من حيث سبب التنقل بنسبة 55.3 % من مجموع تنقلات أرباب الأسر، وترجع أهمية هذه النسبة إلى أن جل أرباب الأسر يشتغلون خاصة بالمجال الحضري، يليه في المرتبة الثانية التنقل للتسوق بنسبة 21.1 % ترتفع هذه النسبة بالجماعات القروية، وفي المرتبة الثالثة

زيارة الأقارب بنسبة 9.4 %، إن المجتمع المغربي يتميز بترابط العلاقات العائلية عكس المجتمعات الغربية، فتنعدد أسباب زيارة الأقارب بما فيها المناسبات الدينية كعيد الأضحى وعيد الفطر وشهر رمضان... إلخ والمناسبات العائلية كالأعراس وزيارة المرضى... إلخ، وفي المرتبة الرابعة نجد الولوج إلى الخدمات الصحية خاصة لكبار السن والنساء الحوامل والأمهات المرضعات اللواتي يترددن على المؤسسات الصحية لتلقيح الأطفال، وفي المرتبة الخامسة نجد التنقل نحو الخدمات الإدارية كالجماعة والقيادة والعمالة... إلخ، والخدمات كالأبنك، وأخير التنقل نحو الترفيه، هذا النوع من التنقل يبرز بشكل واضح بالنسبة للأسر من الطبقة الوسطى والغنية التي تنتقل في فترات العطل إلى مختلف المدن المغربية من أجل الترفيه، خاصة مدن مراكش والجديدة والصويرة وأكادير... إلخ.

أ. التنقل نحو العمل السبب الرئيسي لتنقل أرباب الأسر

كما سبقت الإشارة يعتبر العمل الدافع الأول لتنقل أرباب الأسر بمجال الدراسة بنسبة 55.3 % من مجموع التنقلات. وفي دراستنا لكل عامل سنركز على ثلاثة عناصر أساسية، هي المسافة ثم الوسيلة و المدة الزمنية للتنقل؛ فلو لا عنصر المسافة لما كانت الحاجة إلى التنقل، والمبيان التالي يبرز المسافة بين المنزل ومكان العمل بالنسبة لأرباب الأسر المشتغلين.

مبيان رقم 29: توزيع أرباب الأسر المشتغلين حسب المسافة الفاصلة بين مقر السكن ومقر العمل



المصدر: البحث الميداني 2017

باستقراء نتائج المبيان أعلاه نستنتج أن جل أرباب الأسر يقطنون على مسافة تقل عن 1 كيلومتر، هذه الفئة لا تحتاج إلى وسائل النقل في حركتها، ويمكن التمييز بين أربع فئات رئيسية:

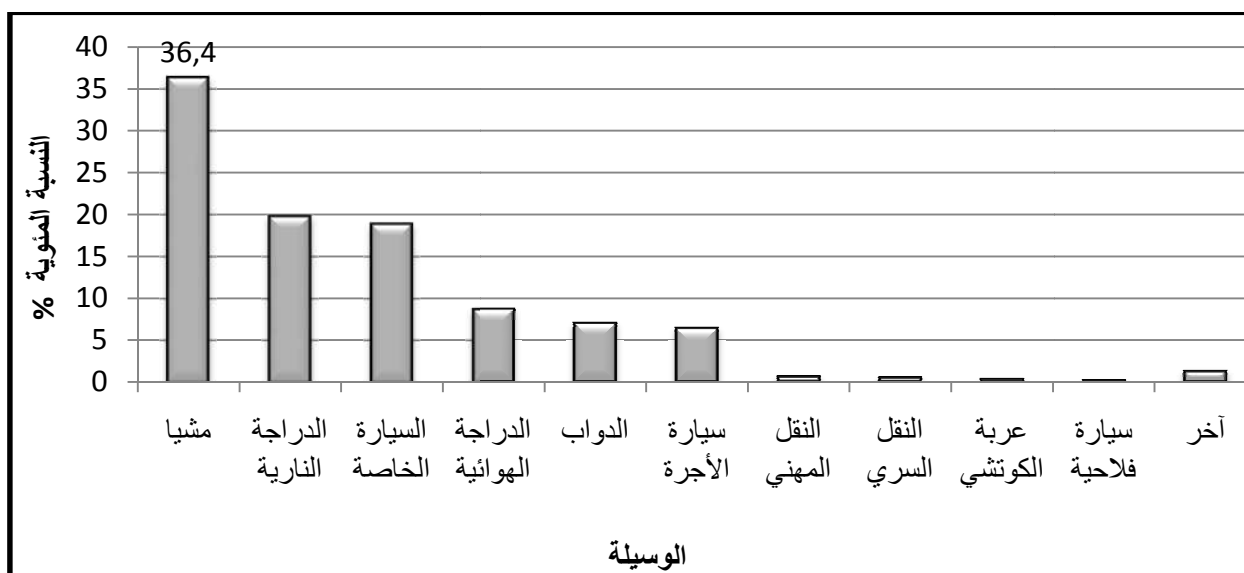
- ❖ فئة أقل من واحد كيلومتر، تشكل النسبة الأهم بحوالي 46.2 % وغالبا ما تنتقل هذه الفئة مشيا، تتواجد بشكل كبير بمدينة قلعة السراغنة والعطاوية.

❖ فئة 1 - 3 كلم، تشكل نسبة 26.8 %، تتجلى في المشتغلين بمدينة قلعة السراغنة والعطاوية وكذلك المشتغلين بالقطاع الفلاحي، لا تحتاج هذه الفئة إلى وسائل النقل وتقتصر على المشي أو استعمال الدراجات الهوائية أو النارية.

❖ فئة 3.1 - 8 كلم، تشكل نسبة 12.6 % تتجلى في بعض المشتغلين في القطاع الفلاحي، وكذلك المترددين على المجالات الحضرية كجماعات المربوح وزنادة وتاوزينت والعطاوية الشعبية... إلخ وغالبا ما يستعملون الدراجات النارية.

❖ فئة أكثر من 8 كلم، تشكل نسبة 14.4 % وتتجلى في الموظفين المشتغلين في القطاعات التعليمية والصحية والإدارية بالمجالات القروية وتحتاج تنقلات هذه الفئة إلى وسيلة النقل سواء السيارات الخاصة أو سيارات الأجرة، والمبيان التالي يبرز وسائل التنقل المعتمدة في الذهاب إلى العمل.

مبيان رقم 30: توزيع أرباب الأسر حسب وسيلة التنقل نحو العمل



المصدر: البحث الميداني 2017

يعتبر المشي الوسيلة الأساسية لتنقل أرباب الأسر بمجال الدراسة نحو العمل بنسبة 36.4 %، كما سبقت الإشارة أن حوالي 73 % من المشتغلين يقطنون بمسافة تقل عن 3 كلم، هذه الفئة هي التي تنتقل مشيا إلى العمل، وتقدر سرعة تنقل الإنسان مشيا ما بين 20 و 25 كيلومتر خلال 24 ساعة، بمتوسط سرعة ما بين 4 و 5 كيلومتر في الساعة مع الأخذ بعين الاعتبار طبيعة التضاريس (جبال، سهول) والعوائق الطبيعية من أودية وغابات...¹¹²، وتأتي الدراجات النارية في المرتبة الثانية بنسبة 19.8 %، خلال الفصل السابق لاحظنا ارتفاع معدل تملك الدراجات النارية والذي يبلغ 51 دراجة نارية لكل 100 أسرة، وهو ما يفسر ارتفاع استعمال الدراجة النارية في التنقل نحو العمل، ويمكن إجمال هذه الفئة في

¹¹² الطفيلي حميد، 2009، مرجع سابق، ص 12.

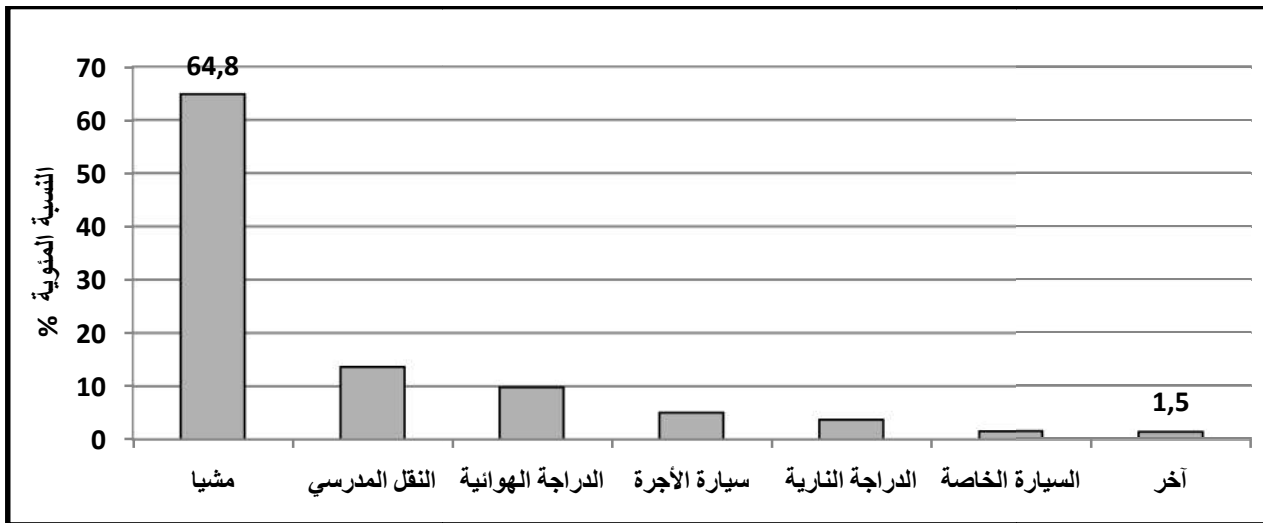
الطبقة الوسطى خاصة المشتغلة في المهن الحرة وقطاع البناء، في حين تحل السيارة الشخصية في المرتبة الثالثة بنسبة 18.9 %، وتقتصر هذه الفئة على الموظفين وبعض المشتغلين بالقطاع التجاري والميسورين من الفلاحين، في حين لا تشكل الوسائل العمومية سوى 7.2 %، وتبقى نسبة النقل المهني ضعيفة بنسبة لا تزيد على 0.6 %.

تتأثر المدة الزمنية للتنقل بطول المسافة وكذلك نوعية الوسيلة المستعملة (خاصة / عامة) وعلى العموم فأكثر من نصف الساكنة تنتقل إلى العمل في مدة تقل عن 10 دقائق، (انظر الملحق، مبيان رقم 2).
ينتقل 51.4 % من أرباب الأسر المشتغلين بمجال الدراسة إلى مقرات عملهم في مدة زمنية لا تتجاوز 10 دقائق، هذه النسبة من الفئة الأولى التي تبعد بأقل من كيلومتر والتي تستعمل المشي أو الدراجات النارية في التنقل، تليها فئة من 11 إلى 20 دقيقة بنسبة 28.8 % في حين أن 6.8 % فقط الذين ينتقلون في مدة تزيد عن النصف ساعة، تتجلى هذه النسبة في فئة أكثر من 8 كيلومتر والتي تعتمد على وسائل النقل العمومية، وغالبا ما تكون من فئة الموظفين الذي يشتغلون بالمجالات القروية.

ب. التنقل نحو المؤسسات التعليمية

يعتبر التنقل نحو المؤسسات التعليمية السبب الثاني لحركية السكان بعد التنقل نحو العمل، وبمجال الدراسة لا يختلف الحال كثيرا، حيث ينتقل آلاف التلاميذ والطلبة نحو المؤسسات التعليمية بمختلف مستوياتها، إلا أن مدينتي قلعة السراغنة والعطاوية تتوفران على أغلب المرافق التعليمية بمجال الدراسة مما يدفع عددا كبيرا من التلاميذ والطلبة للتنقل نحو المجالات الحضرية من أجل الدراسة، (أنظر الملحق، مبيان رقم 3).

تبقى المؤسسات الابتدائية الأكثر قربا لمقرات السكن، حيث أن 80 % من مجموع المدارس تقل مسافتها عن 1 كيلومتر خاصة بالمجالات الحضرية، و18.6 % منها ما بين 1 و3 كلم، أما بالنسبة للمؤسسات الإعدادية 68.4 % منها أقل من 3 كيلومتر، وتبقى المؤسسات الثانوية الأكثر بعدا، حيث أن 44.5 % من الأسر تبعد عنهم المؤسسة الثانوية بأكثر من 3 كيلومتر وهنا تصبح وسيلة التنقل ضرورية، سواء باستعمال النقل المدرسي أو الدراجات الهوائية أو النارية.



المصدر: البحث الميداني 2017

يشكل المشي وسيلة التنقل الأساسية نحو المؤسسات التعليمية بنسبة 64.8 % نظرا لقرب المؤسسات التعليمية، في حين أن النقل المدرسي يشكل 13.6 % ويستعمل في التنقل بالمجالات القروية وكذا الحضرية (نحو المؤسسات الخاصة)، وتشكل الدراجات الهوائية نسبة 9.8 %، تستعمل غالبا من طرف الذكور بالمستويين الإعدادي والثانوي، ولا تتجاوز نسبة المستعملين للسيارة الخاصة 1.6 % تقتصر هذه النسبة على التلاميذ الذين يتكفل أبائهم بإيصالهم إلى المؤسسات التعليمية بالمجال الحضري. يبقى السؤال أين تكمن تيارات النقل الريفية الحضرية بخصوص التنقل نحو المؤسسات التعليمية؟

تتوفر مدينة قلعة السراغنة على أكبر عدد من المؤسسات التعليمية، كما أن مجموعة من الجماعات تفتقد لخدمات التعليمية الإعدادية والثانوية، وهو ما يجبر تلاميذ هذه الجماعات على التنقل نحو جماعات أخرى أو إلى مدينة قلعة السراغنة.

يبقى التعليم الابتدائي هو الأكثر قربا بمجال الدراسة، حيث أن جل الدواوير تتوفر على مؤسسة تعليمية ابتدائية وعلى العموم يضم مجال الدراسة 62 مجموعة مدارس، بحوالي 160 مدرسة، تأتي مدينة قلعة السراغنة في المرتبة الأولى ب 14 مجموعة مدارس و 16 مدرسة، تليها جماعة الجبيل ب 10 مجموعة مدارس و 18 مدرسة ثم جماعة سيدي عيسى ابن سليمان ب 16 مدرسة وجماعتي العطوية والفرائطة ب 10 مدارس، في حين أن الجماعات الأقل عددا من السكان تتوفر على عدد محدود من المدارس كجماعة العطوية الشعبية ب 3 مدارس و المربوح ب 4 مدارس.

أما بخصوص التعليم الإعدادي فيضم مجال الدراسة 19 مؤسسة تعليمية إعدادية، 5 منها بمدينة قلعة السراغنة، وإعداديتين بمدينة العطوية و 12 مؤسسة بجماعات الفرائطة وسيدي عيسى والعامرية

وأولاد عراض والجبل والشطبية وبويا عمر والعثمانة وواركي وأولاد يعقوب وأولاد الكرن، في حين أن جماعات زنادة وتاوزينت والعطاوية الشعيبيية والشعراء والذروز لا تتوفر على مؤسسة تعليمية إعدادية، مما يضطر معه تلاميذ هذه الجماعات إلى التنقل إلى مدينتي قلعة السراغنة والعطاوية بواسطة النقل المدرسي أو الإقامة بالمؤسسات الداخلية أو دور الطالب.

ويبقى التعليم الثانوي أقل انتشارا، حيث يتوفر مجال الدراسة على 11 مؤسسة تعليمية ثانوية، 4 منها بمدينة قلعة السراغنة وواحدة بالعطاوية و6 مؤسسات بالمجال القروي، في حين أن 11 جماعة قروية لا تتوفر على مؤسسة ثانوية.

ويقتصر التعليم الجامعي بمجال الدراسة على مركز جامعي وحيد تابع لجامعة القاضي عياض بمراكش، أحدث سنة 2007، يضم ثلاثة تخصصات وهي الجغرافيا والاقتصاد والقانون، وقد وصل عدد المسجلين بالمركز الجامعي حسب الموسم الجامعي 2016 - 2017 حوالي 2364 طالبا، 699 منهم بشعبة الاقتصاد والتسيير، و 368 بشعبة الجغرافيا و 1297 بشعبة القانون.

وتعد مؤسسات التكوين المهني من بين أهم المرافق التعليمية التي تستقطب المتدربين وبالتالي دينامية التنقل، ويتوفر إقليم قلعة السراغنة على 15 مؤسسة، 4 منها عمومية و11 خاصة، بمجموع 2240 متدرب.¹¹³

أما بخصوص التعليم الخصوصي، فقد بات هذا الأخير يلعب دورا محوريا في توسيع العرض التعليمي، فأمام ضعف التعليم العمومي ومحدودية تجهيزاته، تتجه الفئات المتوسطة والميسورة نحو التعليم الخاص لضمان تعليم أكثر جودة، ويقتصر التعليم الخاص بمجال الدراسة على مدينتي قلعة السراغنة والعطاوية. يضم مجال الدراسة 17 مؤسسة تعليمية ابتدائية من أصل 18 الموجودة بإقليم قلعة السراغنة 12 مؤسسة بمدينة قلعة السراغنة بمجموع تلاميذ يصل إلى 3859 تلميذا، و5 مؤسسات بمدينة العطاوية بمجموع 1105 تلميذا، أي أن 4964 تلميذا بمجال الدراسة يتابعون دراستهم بالتعليم الخاص، وهو رقم جد ضعيف مقارنة بعدد التلاميذ الذين يتابعون دراستهم بالمؤسسات العمومية.

وتوجد بمجال الدراسة 7 مؤسسات تعليمية إعدادية، 5 بقلعة السراغنة ومؤسساتين بالعطاوية بمجموع تلاميذ لا يتعدى 592 تلميذا. وتبقى مؤسسات التعليم الثانوي الخاصة أقل انتشارا ب 3 مؤسسات

¹¹³ Province El Kelaa des Sraghna, 2017, « El Kelaa Des Sraghna en chiffres », p 15.

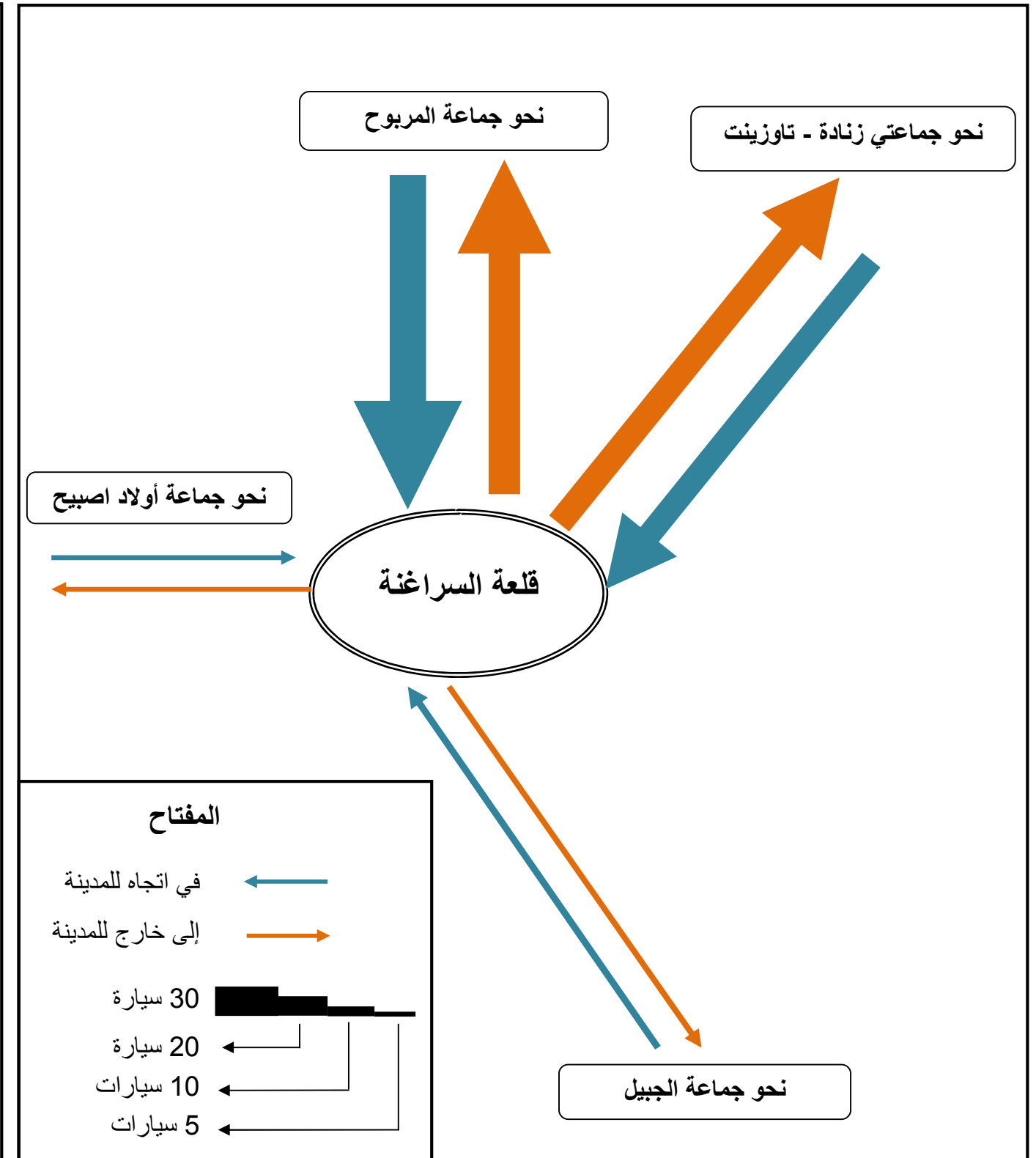
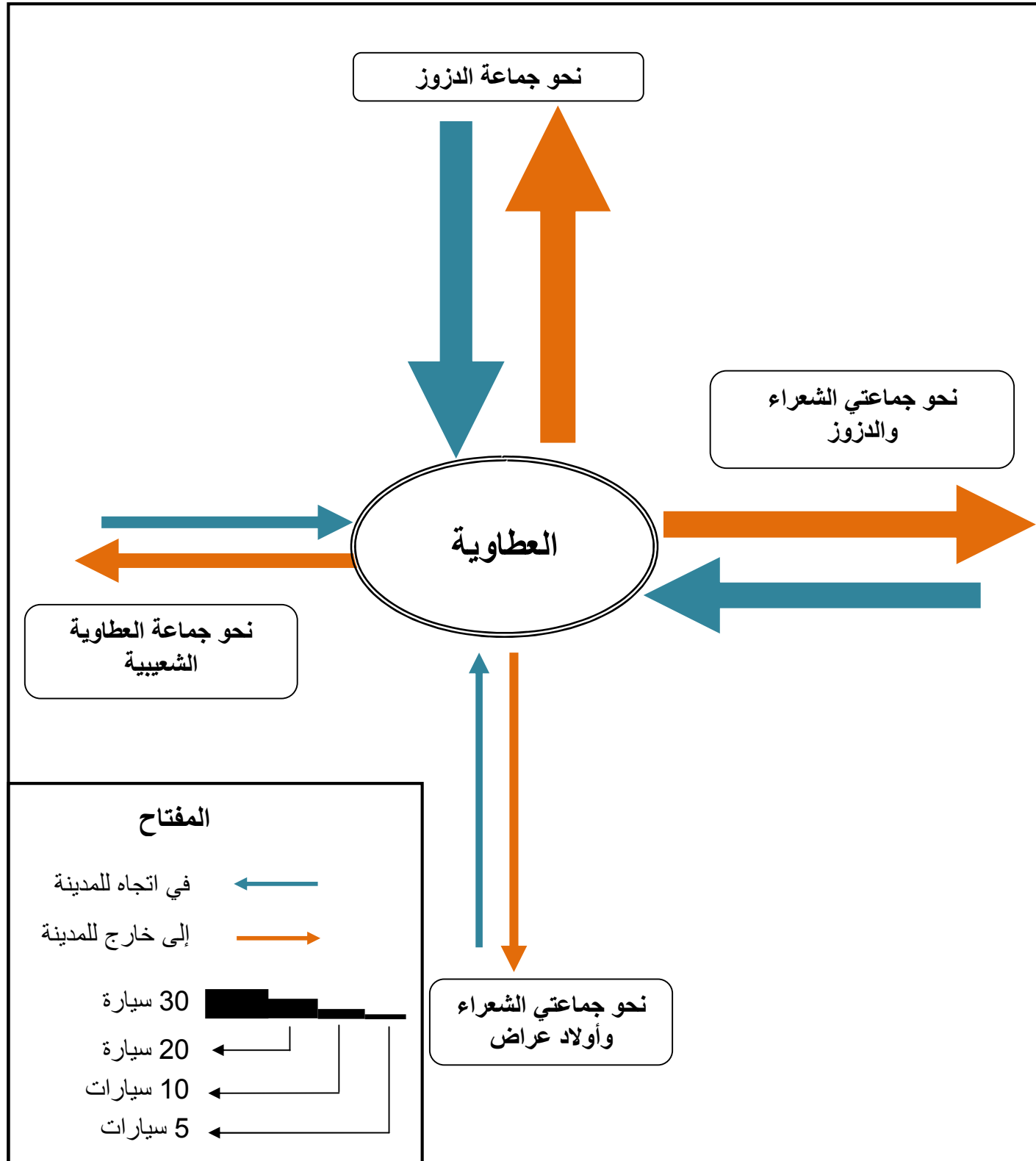
كلها بمدينة قلعة السراغنة بمجموع عدد تلاميذ لا يتعدى 162 تلميذا، فخلال المرحلتين الإعدادية والثانوية يعتمد الآباء على التعليم العمومي.¹¹⁴

تتجلى تيارات النقل الحضرية - الريفية في مجال التعليم في التنقل إلى المؤسسات الإعدادية والثانوية والجامعية والتكوين المهني بمدينتي قلعة السراغنة والعطاوية، ومن الصعب حصر جميع هذه التيارات لأن التلاميذ يستعملون وسائل نقل مختلفة كالمشي والدراجات الهوائية والدراجات النارية والنقل المدرسي والنقل السري وسيارات الأجرة والسيارات الخاصة...إلخ، وخلال هذه النقطة سنبرز أهمية تيارات النقل الخاصة بالتعليم من خلال عدد سيارات النقل المدرسي التي تتردد على مدينتي قلعة السراغنة والعطاوية.

كما سبقت الإشارة قمنا بعملية عد عدد وسائل النقل التي تتردد على مدينتي قلعة السراغنة والعطاوية من خلال الطرق المنطلقة من المدينتين، وشمل هذا العد مختلف الوسائل، ومن بينها سيارات النقل المدرسي، وخلال هذه النقطة سنبرز نتائج هذا العد بالنسبة لسيارات النقل المدرسي.

¹¹⁴ نيابة التربية والتعليم، 2017، "إحصائيات المؤسسات التعليمية بإقليم قلعة السراغنة".

شكل رقم 4: تيارات النقل التعليمية نحو مدينة قلعة السراغنة من خلال عدد سيارات النقل المدرسي شكل رقم 5: تيارات النقل التعليمية نحو مدينة العطاوية من خلال عدد سيارات النقل المدرسي



المصدر: العد الميداني أبريل وماي 2017

شمل العد ثمانية محاور طرقية أربعة بمدينة قلعة السراغنة وأربعة بمدينة العطوية خلال يومين مختلفين لكل نقطة (يوم السوق ويوم عادي) من الساعة السابعة صباحا إلى الساعة السابعة مساء، وخلال 16 يوم من العد نستنتج ما يلي:

⊙ تتردد يوميا 141 سيارة نقل مدرسي ما بين مدينة قلعة السراغنة والجماعات المحيطة بها؛

⊙ تتردد يوميا 159 سيارة نقل مدرسي ما بين مدينة العطوية والجماعات المحيطة بها.

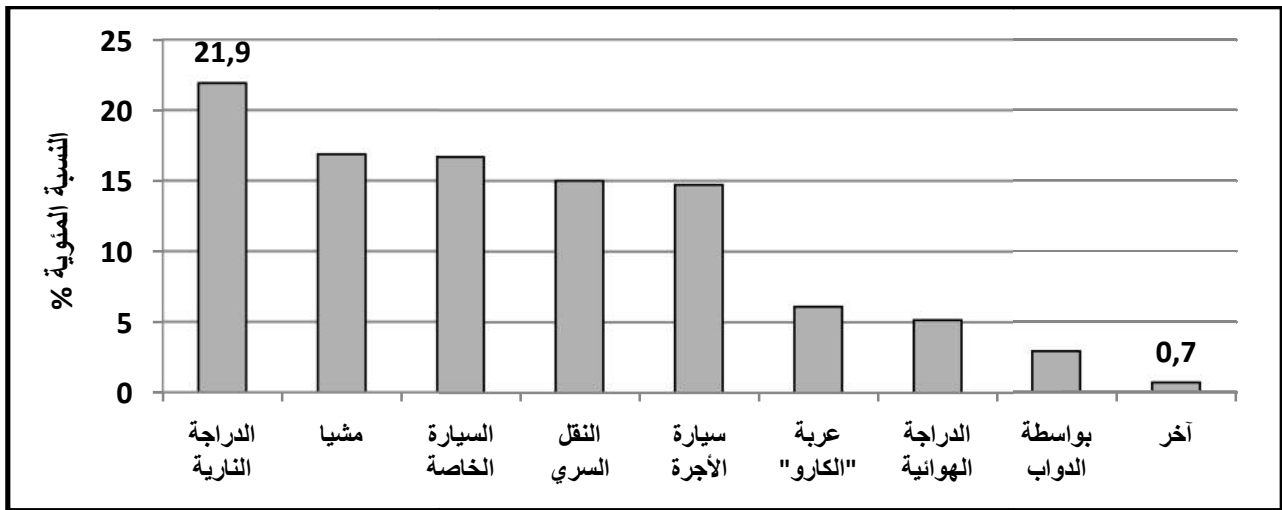
بتحليل الشكليات السابقين يتضح أن مدينة العطوية تستقطب أكبر عدد من سيارات النقل المدرسي، خاصة المحور الطرقي 2125 في اتجاه جماعات الدوز والعثامنة والذي يصل عدد سيارات النقل المدرسي التي تتردد على مدينة العطوية به 69 سيارة، يمكن تفسير ذلك كون جماعة الدوز لا تتوفر على مؤسسات تعليمية إعدادية أو ثانوية، كما تتردد مجموعة من سيارات النقل المدرسي الخاصة التي تنقل التلاميذ إلى المؤسسات التعليمية الخاصة بالمدينة.

بالنسبة لمدينة قلعة السراغنة نجد أن الطريق الإقليمية 2115 في اتجاه المربوح تحتل المرتبة الأولى ب 68 سيارة نقل مدرسي يوميا، تليها الطريق الوطنية رقم 8 في اتجاه جماعات زنادة وتاوزينت وأولاد يعقوب، هذه الجماعات هي الأخرى تفتقد لخدمة المؤسسات التعليمية الثانوية.

ج. التنقل نحو الأسواق

يأتي التنقل نحو الأسواق في المرتبة الثانية من حيث أهمية التنقل بالنسبة لأرباب الأسر، ويتوفر إقليم قلعة السراغنة على شبكة كثيفة من الأسواق يصل عددها إلى 24 سوقا أسبوعيا إضافة إلى الأسواق بالمجال الحضري بما فيها الأسواق الممتازة وسوق الجملة والسويقات.

انطلاقا من الدراسة الميدانية خلصنا أن 23 % من أرباب الأسر يقطنون على مسافة أقل من 1 كلم من السوق و 34 % ما بين 1 كلم و 3 كلم و 11 % ما بين 3 و 5 كلم، و 14 % ما بين 5 و 8 كلم، في حين أن نسبة 18 % ما بين 13 و 20 كلم، أي أن نسبة 43 % من مجموع ساكنة مجال الدراسة تقطن على مسافة أكثر من 3 كلم، مما يتطلب معه استعمال وسائل النقل سواء العامة منها والخاصة.



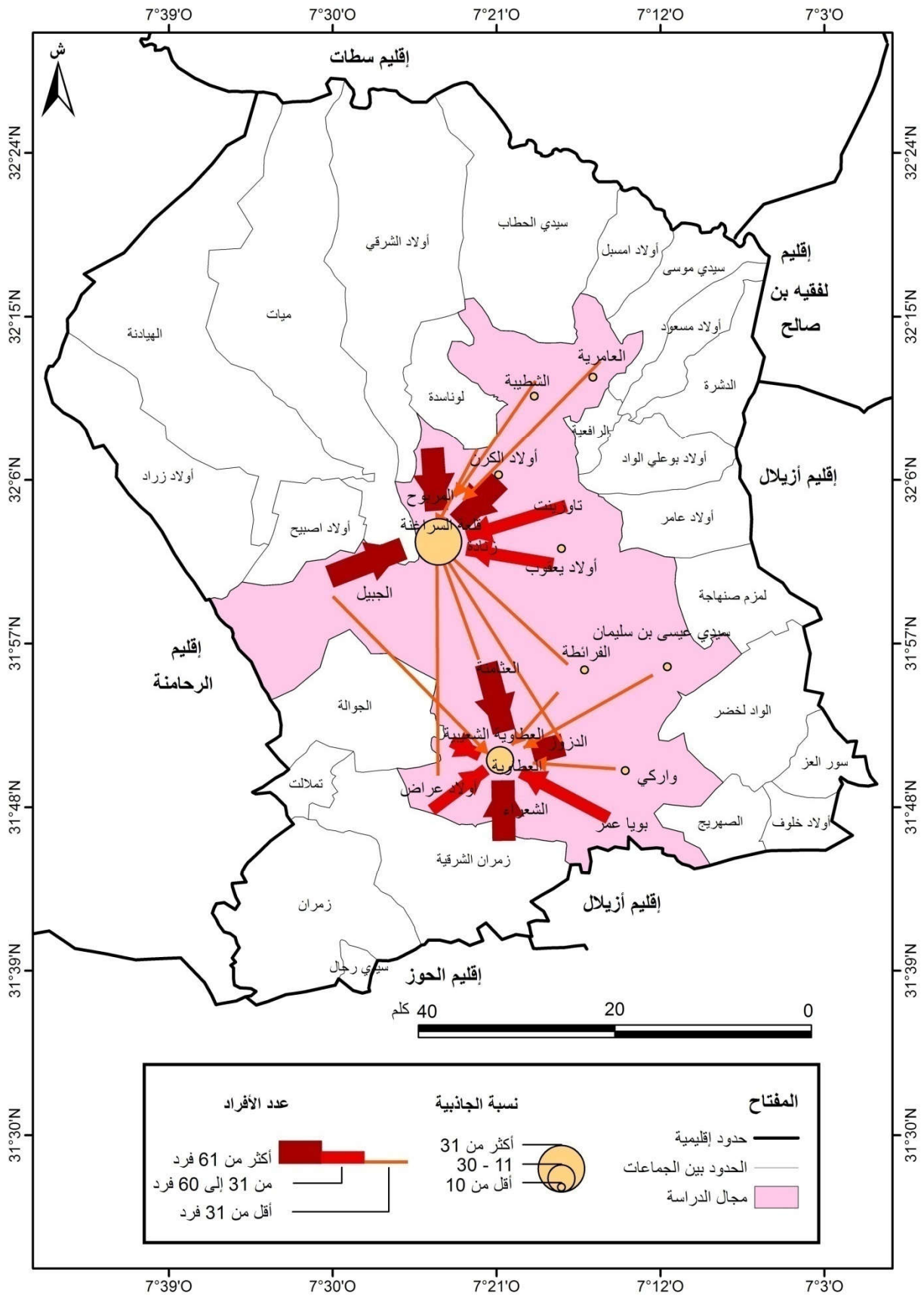
المصدر: البحث الميداني 2017

تتعدد وسائل تنقل الساكنة إلى الأسواق الأسبوعية، وتأتي الدراجة النارية في المرتبة الأولى بـ 21.9 % يليها المشي بالنسبة للأسر التي تقل المسافة بينها وبين السوق عن 1 كلم، كما نجد السيارة الشخصية بالمجالات الحضرية والنقل السري بالمجالات القروية والذي يستعمل بكثرة يوم الخميس في اتجاه العطاوية بالنسبة لجماعات العطاوية الشعبية وأولاد عراض والشعراء والدوز والعتامنة وواركي، وبالمجال الحضري تنتشر ظاهرة التنقل بواسطة عربات مجرورة بالدواب "الكارو" حيث أن 6.1 % من مجموع أرباب الأسر يستعملون هذه الوسيلة نظرا لتكلفتها البسيطة (درهم ذهابا و درهمين إيابا) في اتجاه جميع أحياء مدينتي قلعة السراغنة والعطاوية.

وبالمجالات القروية؛ نجد نوعا آخر وهو التنقل بواسطة الدواب بنسبة 2.9 %، لكن هذا الصنف تراجع كثيرا خلال العقد الأخير مع انتشار الدراجات النارية، بعدما كان النوع الأكثر استعمالا في سنوات الثمانينات والتسعينات من القرن الماضي.

تتوفر مدينتي قلعة السراغنة والعطاوية على أكبر سوقين أسبوعيين بإقليم قلعة السراغنة مما ينشط تيارات النقل الحضرية - الريفية، والخريطة التالية توضح ذلك.

خريطة رقم 12: تيارات النقل من الجماعات القروية إلى سوقي قلعة السراغنة والعطاوية



المصدر: إنجاز شخصي اعتمادا على معطيات البحث الميداني 2017.

انطلاقاً من الخريطة السابقة يتضح أن مدينتي قلعة السراغنة والعطاوية تقتسمان مجال الدراسة من حيث جذب تيارات النقل نحو الأسواق، بالنسبة لمدينة قلعة السراغنة تستقطب ساكنة تساوت السفلى (النصف الشمالي) بما فيها جماعات المربوح وزنادة وتاوزينت والشطبية والعامرية وأولاد يعقوب، تختلف نسبة هذه التيارات حسب الجماعات، بالنسبة لجماعة المربوح ينتقل 66 رب أسرة من أصل 82 مستجوب إلى هذا السوق ومن جماعة زنادة 64 رب أسرة، وعلى العموم يستقطب هذا السوق 1234 رب أسرة من مجال الدراسة من أصل 2788 مستجوب.

أما بالنسبة لمدينة العطاوية فتستقطب ساكنة تساوت الوسطى (النصف الجنوبي) بما فيها جماعات الشعراء ب 101 رب أسرة من أصل 102 مستجوب والدوز ب 93 رب أسرة من أصل 97 مستجوب، وعلى العموم يستقطب هذا السوق 770 رب أسرة من أصل 2788 مستجوب. رغم توفر جماعات أولاد يعقوب وسيدي عيسى ابن سليمان على أسواق أسبوعية إلا أن جل ساكنتها تنتقل إلى الأسواق الكبرى.

يأتي السوق الأسبوعي لمدينة قلعة السراغنة من حيث درجة الجاذبية أولاً إذ يستقطب 45.5 % من مجموع أرباب الأسر، يليه السوق الأسبوعي لمدينة العطاوية ب 28.4 %، على مستوى الجماعات القروية نجد سوق أحد الفرائطة يحتل المرتبة الثالثة باستقطابه 7.6 % من أرباب الأسر خاصة من جماعتي الفرائطة وسيدي عيسى بن سليمان ذات القاعدة الديموغرافية المهمة (19977 نسمة) يليه سوق ثلاثاء واركبي ب 5.8 % من جماعتي واركبي وبويا عمر، في حين يشكل سوق جمعة أولاد يعقوب وسبت سيدي عيسى بن سليمان السوقين الأقل جاذبية.

د. تركيز الخدمات الصحية بمدينتي قلعة السراغنة والعطاوية عامل أساسي لنشاط تيارات النقل

تتركز جل الخدمات الصحية المهمة بمدينة قلعة السراغنة، في حين تقتصر الخدمات الصحية بالمجالات القروية على مستوصفات تفتقد للتجهيزات اللازمة يقتصر دورها على تتبع حالات النساء الحوامل وتلقيح الأطفال، (أنظر الملحق، جدول رقم 6).

ويتوفر مجال الدراسة على 35 مؤسسة صحية من أصل 72 مؤسسة بالإقليم، 10 منها بمدينة قلعة السراغنة وثلاثة بمدينة العطاوية ويتعلق الأمر بالمركز الصحي الحضري ومركز صحي حضري آخر مع وحدة توليد إضافة إلى مركز تصفية الدم ثم 22 مؤسسة بالمجال القروي.

بالنسبة للمرافق الصحية الخاصة فجلها يتركز بمدينة قلعة السراغنة، بما فيها 47 مرفق من أصل 61 مرفق بإقليم قلعة السراغنة، وهذا ما توضحه أرقام الجدول التالي.

جدول 18:

توزيع المرافق الصحية الخاصة بمجال الدراسة

مجموع الإقليم	سيدي رحال	تملالت	مجموع مجال الدراسة	واركي	العطاوية	قلعة السراغنة	
2	0	0	2	0	0	2	مصحة
42	1	3	38	1	8	29	طب عام
8	0	0	8	0	1	7	طب الأسنان
2	0	0	2	0	0	2	التمريض
2	0	0	2	0	0	2	طب العيون
3	0	0	3	0	0	3	الترويض الطبي
2	0	0	2	0	0	2	مختبر التحليلات الطبية
61	1	3	57	1	9	47	المجموع

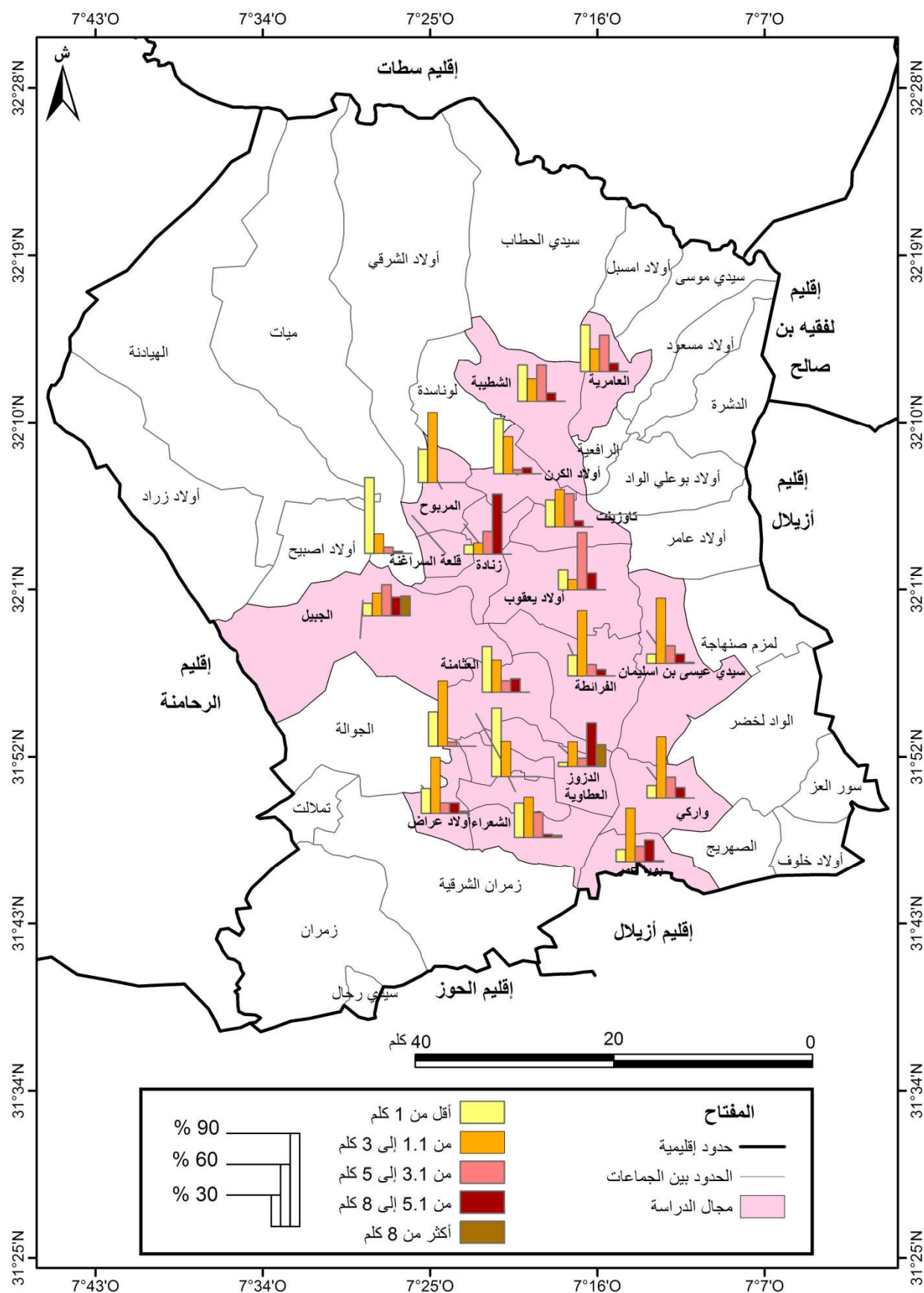
المصدر: المديرية الإقليمية للصحة بقلعة السراغنة 2017

توجد بإقليم قلعة السراغنة 59 عيادة خاصة ومختبرين للتحليلات الطبية، 45 عيادة بمدينة قلعة السراغنة و9 عيادات بالعطاوية، و3 عيادات بتملالت وعيادة واحدة بسيدي رحال وعيادة واحدة بجماعة واركي، هذه العيادات في تخصصات متعددة أبرزها الطب العام ب 42 عيادة وطب الأسنان ب 8 عيادات، كما أضحت مدينة قلعة السراغنة تتوفر على مصحة خاصة تضم تخصصات متعددة إلا أن خدماتها تقتصر على الفئة الغنية.

رغم أن مجال الدراسة يتشكل من 19 جماعة ترابية إلا أنه يضم 56 مرفق صحي خاص من أصل 61 مرفق بالإقليم (43 جماعة) والسبب كون جلها توجد بمدينتي قلعة السراغنة والعطاوية، أمام طول المواعيد الطبية المقدمة بمستشفى السلامة والتي قد تصل إلى 6 أشهر، تضطر الساكنة إلى التوجه نحو العيادات الخاصة، وفي الفترة الصباحية يلاحظ كثافة التنقل من الجماعات القروية في اتجاه مدينة قلعة السراغنة، كما يلاحظ طوابير الانتظار أمام العيادات الخاصة ومختبرات التحاليل الطبية.

يأتي التنقل نحو المرافق الصحية بالنسبة لأرباب الأسر في المرتبة الرابعة ب 6.7 % من مجموع التنقلات، خاصة بالنسبة لكبار السن والنساء، وتختلف المسافة بين المنزل وأقرب مؤسسة صحية حسب الجماعات، حيث تسجل مدينة قلعة السراغنة أقصر مسافة (73 % من الأسر تقطن على مسافة أقل من 1 كلم) ، أما أطول مسافة فتسجلها جماعة الدروز، حيث أن 21% من أرباب الأسر تبعد عنهم المرافق الصحية بأكثر من 8 كلم.

خريطة 13: توزيع المسافة بين المنزل وأقرب مؤسسة صحية حسب الجماعات بمجال الدراسة



المصدر: إنجاز شخصي اعتمادا على معطيات البحث الميداني 2017

تجدر الإشارة مجدداً أن المؤسسات الصحية الموجودة بجميع الجماعات القروية هي عبارة عن مستويات أو مراكز صحية قروية لا تتوفر على الحد الأدنى من التجهيزات الصحية، حيث تصبح مدينتي قلعة السراغنة والعطاوية الوجهة الأولى من أجل الولادة وإجراء العمليات الجراحية والتحاليل الطبية سواء بالمستشفى الإقليمي أو بالعيادات الخاصة.

هـ التنقل نحو الخدمات الإدارية والاقتصادية

يأتي التنقل نحو الخدمات الإدارية في المرتبة الخامسة كأهم عنصر للتنقل أرباب الأسر بنسبة 6.6%، ويتجلى هذا الدافع في التنقل نحو الخدمات الإدارية كالجماعة والقيادة والباشوية والعمالة والمصالح الخارجية، أو القضائية كالمحكمة ومكاتب العدول، والاقتصادية كالبنك ونقط استخلاص فواتير الماء والكهرباء...، وتتركز جميع المصالح الإدارية باستثناء مقرات الجماعات والقيادات بمدينتي قلعة السراغنة والعطاوية، كما يظهر الجدول التالي:

جدول رقم 19: مقارنة أهمية تركيز أبرز المرافق الإدارية والخدماتية بمجال الدراسة

المرفق	قلعة السراغنة	العطاوية	باقي الجماعات
العمالة	X		
الدائرة	X	X	
الباشوية	X	X	
القيادة		X	سيدي عيسى بن سليمان - العثامنة - العامرية - واركى - المربوح
الجماعة	X	X	جميع الجماعات
المصالح الخارجية	X		
المكتب الوطني للكهرباء	X	X	
المكتب الوطني للماء الصالح للشرب	X	X	
المحكمة الابتدائية	X		
الأمن الوطني	X		
الدرك الوطني	X	X	
الوقاية المدنية	X	X	
اتصالات المغرب	X	X	
الوكالات البنكية	X	X	
الوكالة الحضرية	X		
الخزينة العامة	X	X	
القوات المساعدة	X	X	

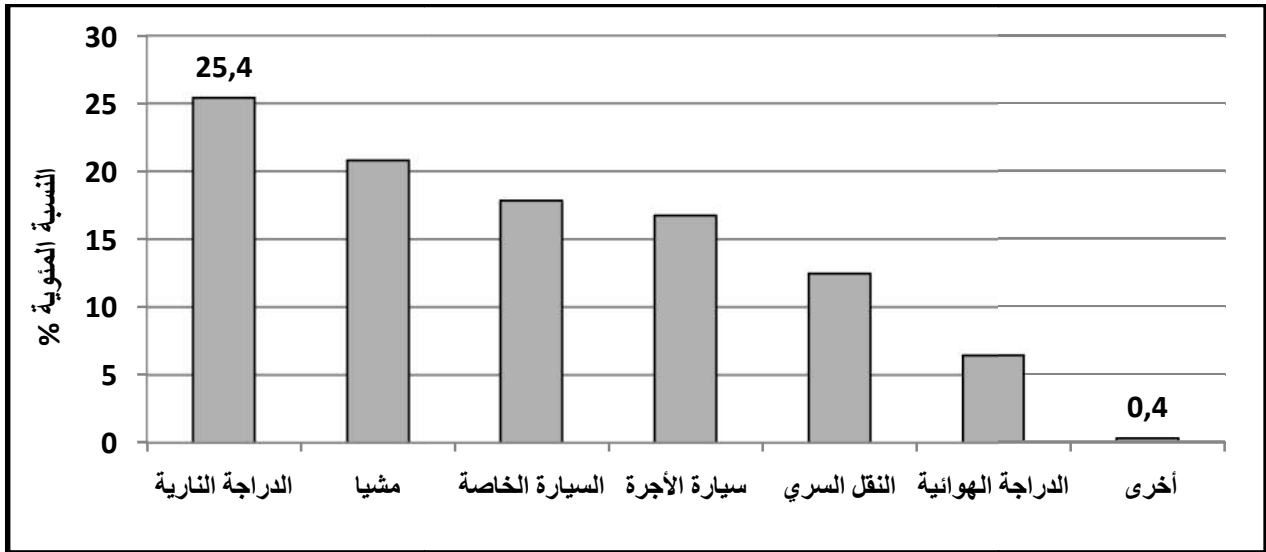
المصدر: إنجاز شخصي 2017

إضافة إلى الخدمات الإدارية نجد تركيز الخدمات الاقتصادية أيضا، ونوضح مثال الوكالات البنكية، حيث يصل عددها إلى 18 مؤسسة بمدينة قلعة السراغنة، موزعة على مختلف أنحاء المدينة خاصة شارع محمد الخامس وشارع يوسف ابن تاشفين وشارع الجيش الملكي و7 وكالات بمدينة العطاوية.

إن تركيز الخدمات الإدارية بمدينتي قلعة السراغنة والعطاوية يجبر ساكنة الجماعات القروية إلى التنقل إلى هاتين المدينتين خاصة قلعة السراغنة مما تنشط معه تيارات نقل حضرية - ريفية. لتوضيح كيفية التنقل نحو المؤسسات الإدارية نقدم على سبيل المثال المسافة بين السكن ومقرات الجماعات الترابية (أنظر الملحق، مبيان رقم 4).

تبقى مقرات الجماعات الترابية الأكثر قربا كونها توجد بجميع الجماعات، عكس باقي المصالح ونجد أن 36.2 % من الساكنة يقطنون على مسافة أقل من 1 كلم من مقر الجماعة، وعلى العموم فنسبة 75 % من مجموع الساكنة يقطنون على مسافة تقل عن 3 كلم في حين أن نسبة 25 % يقطنون على مسافة تتجاوز 3 كلم، هذه الفئة تتطلب وسائل للنقل.

مبيان رقم 33: توزيع أرباب الأسر حسب وسيلة التنقل إلى الخدمات الإدارية والاقتصادية



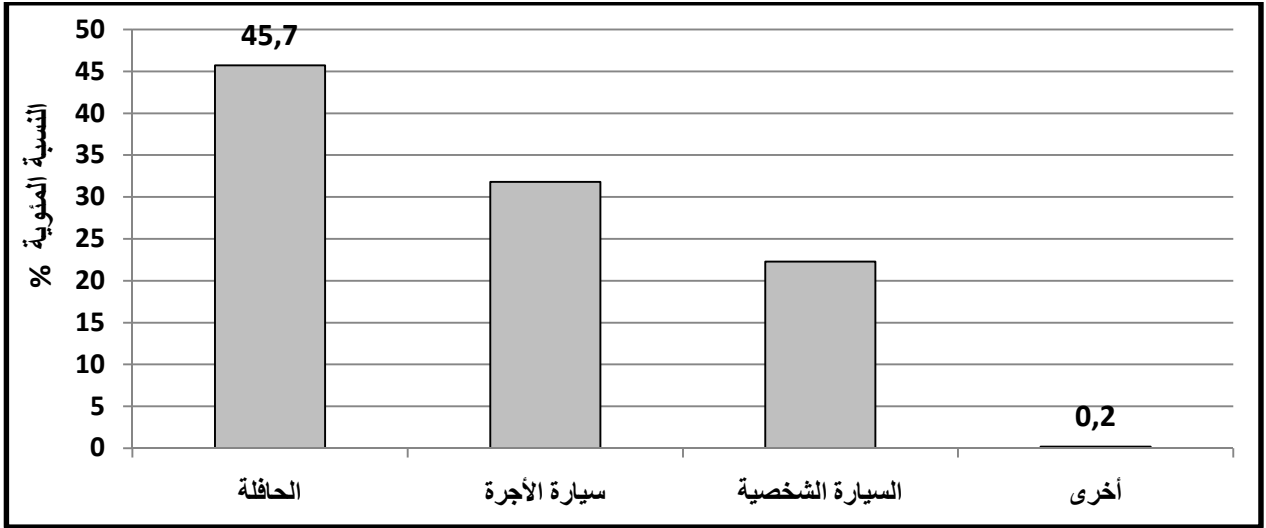
المصدر: البحث الميداني 2017

تختلف وسيلة التنقل إلى الخدمات الإدارية والترفيهية حسب المسافة، فبالنسبة لفئة أقل من 1 كلم تنتقل مشيا، وفئة 1 - 3 كلم تنتقل إما مشيا أو بواسطة الدراجة الهوائية أو النارية، في حين أن فئة 3 - 5 كلم غالبا ما تستعمل الدراجات النارية، أما فئة 5 - 8 كلم فتستعمل النقل السري خصوصا بتساوت الوسطى نظرا لغياب رجال الأمن، أما بالنسبة لفئة أكثر من 8 كلم فتستعمل سيارات النقل السري وسيارات الأجرة أو السيارة الخاصة بالنسبة للأسر التي تتوفر على هذه الوسيلة. وعلى العموم تأتي الدراجة النارية في المرتبة الأولى ب 25.4 % يليها المشي ثم السيارة الخاصة ثم سيارات الأجرة والنقل السري.

و. التنقل نحو الخدمات الترفيهية

يأتي التنقل نحو الترفيه في المرتبة الأخيرة من حيث الأهمية، حيث يقتصر التنقل لهذا الصنف لعامة الأسر في فترات العطل والمناسبات، ويظهر نوع آخر من الترفيه بمجال الدراسة من خلال التنقل إلى المقاهي العادية والمقاهي العصرية (الحانات) والتنقل إلى المواسم والمهرجانات التي تقام بالمنطقة بعد فترة الحصاد (الصيف)، وتختلف وسيلة التنقل حسب المسافة الفاصلة بين المنزل والمرفق، فالنسبة للتنقلات الطويلة على المستوى الوطني تستعمل الحافلة والسيارة، وسيارات الأجرة في التنقلات المتوسطة على المستوى الجهوي، وهذا ما يبرزه المبيان التالي:

مبيان رقم 34: توزيع أرباب الأسر حسب وسيلة التنقل نحو أماكن الترفيه



المصدر: البحث الميداني 2017

تعتبر الحافلة الوسيلة الأكثر استعمالا للتنقل إلى الخدمات الترفيهية على المستويين الجهوي والوطني بنسبة 45.7 %، تليها سيارات الأجرة بنسبة 31.8 % ثم السيارات الخاصة بنسبة 22.3 %، كما يستعمل القطار أيضا في التنقل للمدن الشمالية كالدّار البيضاء والرباط ومكناس وفاس... إلخ.

2. تنشيط تيارات النقل من المدن نحو الأرياف لأسباب متعددة

لا يمكن حصر تيارات النقل من الأرياف إلى المدن فقط، فساكنة مدينتي قلعة السراغنة والعطاولية تنتقل إلى الجماعات القروية لأسباب متنوعة تتجلى في:

● **العمل:** ينتقل الآلاف من الأشخاص يوميا من مدينتي قلعة السراغنة والعطاولية في اتجاه الجماعات القروية للعمل في قطاعات التعليم والصحة والجماعات الترابية والقيادات والمراكز الفلاحية... إلخ.

Ⓒ **الارتباط العائلي:** تتداخل العلاقات بين ساكنة المجالات الحضرية والقروية، فجل ساكنة هاتين المدينتين من أصول قروية، أو بالأحرى من إقليم قلعة السراغنة، حيث يوجد أقربائهم بالمجالات القروية ويتنقلون من أجل الزيارات العائلية.

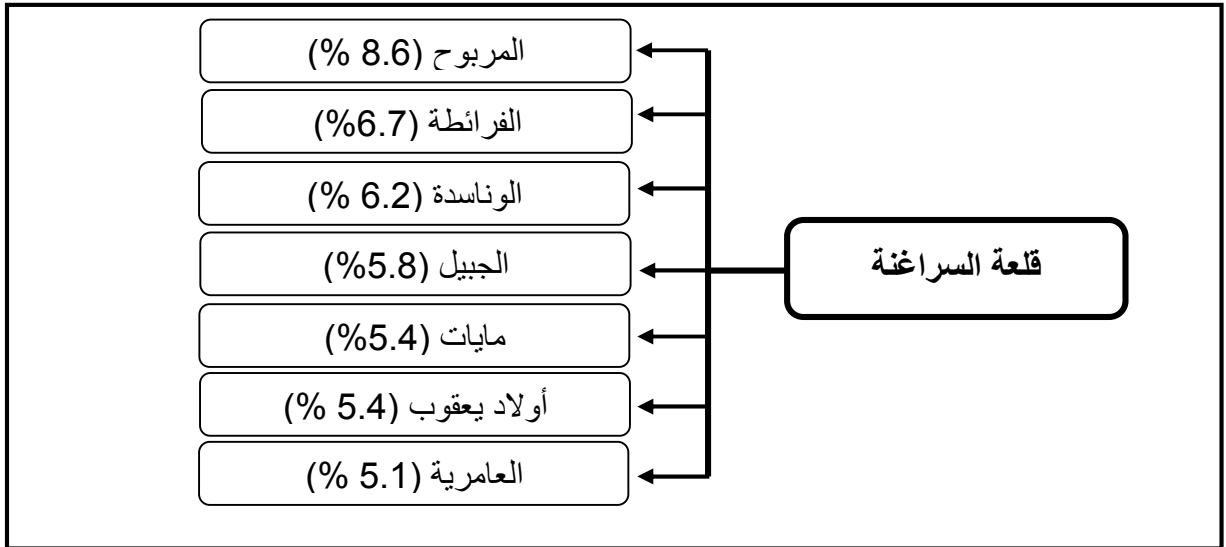
Ⓒ **الارتباط بالأرض (تملك الأراضي):** يمتلك عدد كبير من ساكنة مدينتي قلعة السراغنة والعطاوية أراضي فلاحية بالجماعات القروية، سواء عن طريق الإرث أو الشراء.

وفي سؤال موجه إلى أرباب الأسر المستجوبة بالمجالات الحضرية حول مدى ارتباطهم بالعالم القروي، صرحت نسبة 69 % من ساكنة المجالات الحضرية بارتباطها بالمجالات القروية، ترتفع هذه النسبة بمدينة العطاوية إلى 73 %، نظرا لكون ساكنة مدينة العطاوية أغلبها حديثي الهجرة من العالم القروي إلى هاته المدينة خاصة ما بين 1990 و2017، في حين تسجل مدينة قلعة السراغنة نسبة 65 %.

1. **تتنقل ساكنة مدينة قلعة السراغنة إلى جماعات تساوت السفلى**

ترتبط مدينة قلعة السراغنة بالمجالات التي تصدر الهجرة القروية إلى هذه المدينة ويمكن إجمالها في جماعات تساوت السفلى والخطاطة التالية توضح هذه الجماعات.

خطاطة رقم 2: توزيع أهم الجماعات القروية التي يتردد عليها أرباب أسر مدينة قلعة السراغنة



المصدر: البحث الميداني 2017

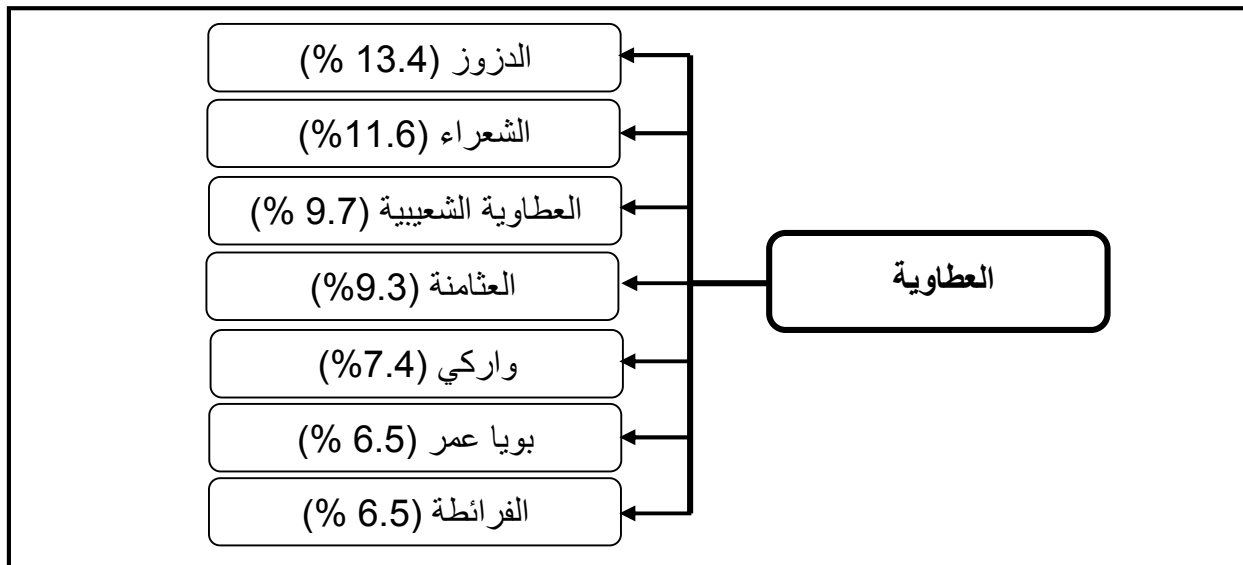
تأتي جماعة المربوح كالوجهة الأولى لساكنة مدينة قلعة السراغنة بنسبة 8.6 % يرجع سبب ذلك كونها جماعة محاذية لمدينة قلعة السراغنة من الجهة الشمالية، تليها جماعة الفرائطة بنسبة 6.7 %، وتعتبر جماعة الفرائطة من بين الجماعات التي تعرف هجرة قوية نحو الديار الإيطالية والإسبانية، حيث أن جل هؤلاء المهاجرين انتقلت عائلاتهم للعيش بمدينتي قلعة السراغنة والعطاوية، تليها جماعة الجبيل جنوبا

بنسبة 5.8 % ثم جماعة ميات شمالا ب 5.4 % وأولاد يعقوب شرقا بنفس النسبة ثم جماعة العامرية بنسبة 5.1 %.

ب. تنتقل ساكنة مدينة العطاوية إلى جماعات تساوت الوسطى

ترتبط ساكنة مدينة العطاوية بجماعات تساوت الوسطى، خاصة الجماعات المحاذية لهذه المدينة هذا ما تبرزه الخطاطة التالية:

خطاطة رقم 3: توزيع أهم الجماعات القروية التي يتردد عليها أرباب أسر مدينة العطاوية



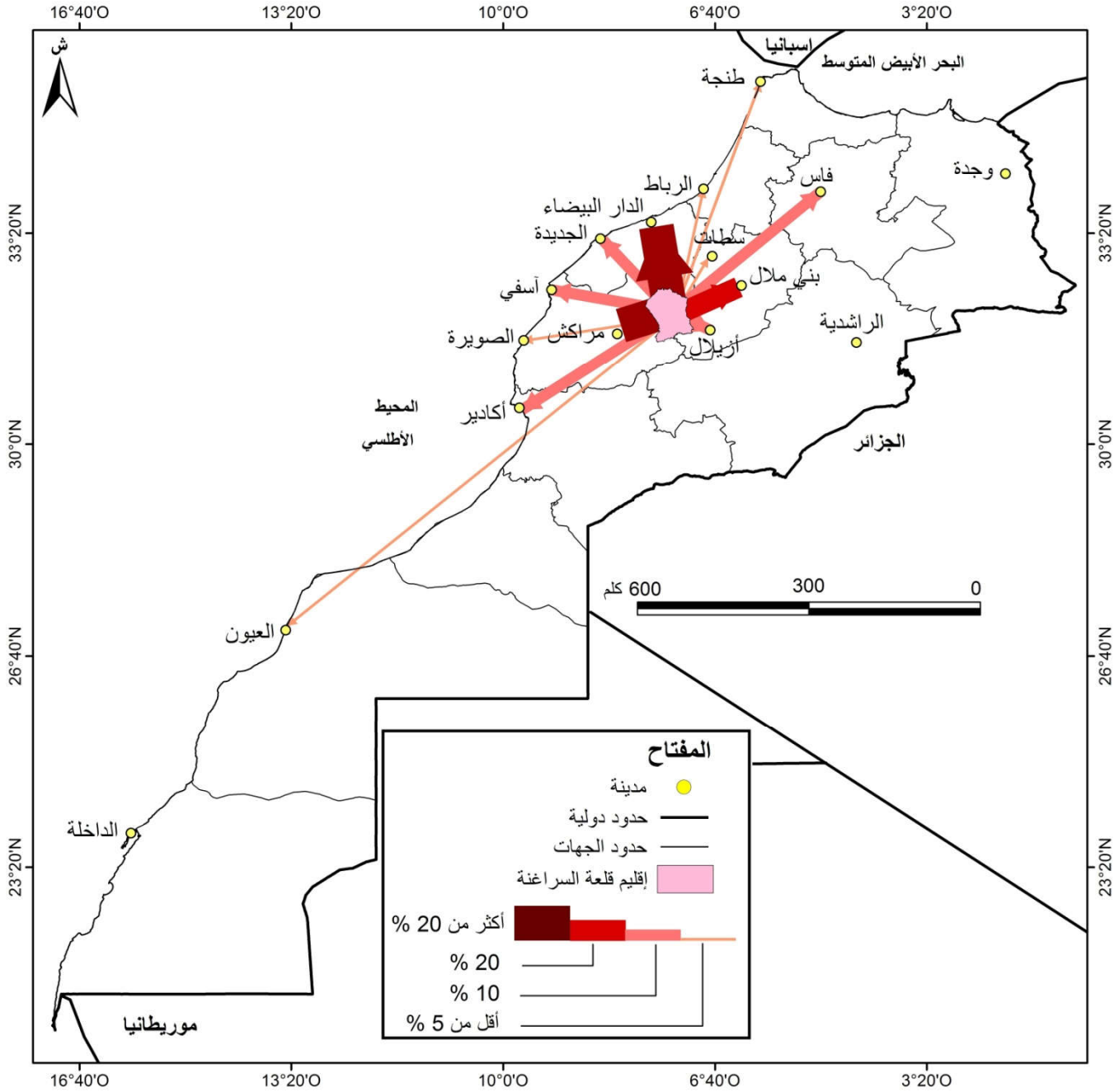
المصدر: البحث الميداني 2017

تأتي جماعة الدوز كأكثر الجماعات التي تتردد عليها ساكنة مدينة العطاوية بنسبة 13.4 % تليها جماعة الشعراء بنسبة 11.6 % ثم جماعات العطاوية الشعبية والعثامنة وواركي وبويا عمر والفرائطة، يختلف نوع التردد حسب العوامل الثلاثة السالفة الذكر ويعتبر التنقل من أجل العمل العامل الأول يليه التنقل لأسباب عائلية.

3. تعدد مراكش الوجهة الأولى لتنقلات أرباب أسر مجال الدراسة جهويا ووطنيا

لا تقتصر تنقلات الساكنة على مجال الدراسة أو إقليم قلعة السراغنة بل تتعداه إلى المستويين الجهوي والوطني، تختلف مدة هذه التنقلات حسب الأسباب، فبالنسبة لتنقلات الساكنة إلى الخدمات الصحية (المستشفى الجامعي محمد السادس بمراكش) تكون يومية، وتنقلات الطلبة إلى كليات القاضي عياض بمراكش تكون أسبوعية أو شهرية، والخريطة التالية توضح المدن التي تنتقل إليها ساكنة مجال الدراسة حسب أهمية التردد.

خريطة رقم 14: توزيع المدن التي ينتقل إليها أرباب الأسر بمجال الدراسة حسب أهمية التردد



تعتبر مدينة مراكش الوجهة الأولى لأرباب الأسر بمجال الدراسة، نظرا لقرب المسافة الجغرافية وكذلك أهمية المرافق التي تتوفر عليها كجامعة القاضي عياض بكلياتها المتعددة والمستشفى الجامعي محمد السادس والمصحات الخاصة والمرافق الترفيهية... إلخ، حيث يعتبرها 56.2 % من أرباب أسر مجال الدراسة الوجهة الأولى على الصعيد الوطني، تليها مدينة الدار البيضاء العاصمة الاقتصادية بـ 20.7 %، وتنطلق عشرات سيارات الأجرة كل صباح في اتجاه مدينة الدار البيضاء من مختلف الجماعات القروية هذا ما يوضح أهمية مدينة الدار البيضاء، وتأتي مدينة بني ملال في المرتبة الثالثة بنسبة 10.3 % ثم إقليم

أزيلال ب 3.5 % ومدينة الرباط ب 2.8 % وإقليم الرحامنة ب 1.2 %، كما نجد وجهات أخرى إلا أن نسبها ضعيفة كمدينة الجديدة وفاس وأكادير والصويرة وآسفي والفيق بن صالح وسطا...إلخ.

1.1. خصائص تنقل أرباب أسر مجال الدراسة وحركية مهنيي النقل العمومي للبلدية

خدمة النقل الحضري - الريفية

تهدف دراسة خصائص التنقلات إلى التعرف على مجموعة من العناصر والمتمثلة بالأساس في معرفة وتيرة استعمال وسائل النقل الخاصة منها والعامة وكذلك أوقات التنقل حسب ساعات النهار والأيام الأكثر إقبالا على وسائل النقل إضافة إلى تسعيرة النقل وتقييمها، وفي المقابل تبقى دراسة تنقلات المهنيين لتوفير خدمة النقل الحضرية - الريفية ذات أهمية كبرى، فهي مفسر لحركية أرباب الأسر.

1. تنوع خصائص تنقل ساكنة مجال الدراسة

تتنوع خصائص التنقل حسب المجالات الجغرافية، إذ يتغير وقت التنقل وتسعيرته واتجاهاته ومدته الزمنية من مجال إلى آخر، حسب وظيفة المجال ونوعية وسائل النقل المتوفرة.

أ. جل أرباب الأسر يستعملون وسائل النقل بشكل يومي

كلما ارتفع معدل حركية الساكنة كلما ارتفع معه الطلب على وسائل النقل، ويمكن التمييز في الاستعمال بين اليومي والأسبوعي والموسمي، فمن خلال الدراسة الميدانية نستنتج أن أغلب أرباب الأسر يستعملون وسائل النقل بشكل يومي بنسبة 38.1 %، ويقصد باستعمال وسائل النقل جميع الوسائل بما فيها الدراجات النارية والسيارات الخاصة ووسائل النقل العمومية، فنتيجة ارتفاع معدل تملك الدراجات النارية، أضحى استعمال وسائل النقل شبه يومي لدى مجموع أرباب الأسر، ويأتي التنقل هنا في الغالب نحو العمل، أما استعمال وسائل النقل بشكل أسبوعي فيشكل ما نسبته 37.9 %، ويظهر في التنقلات نحو الأسواق الأسبوعية، في حين لا تتجاوز نسبة التنقل مرة في الأسبوع نسبة 17.2 %.

ب. أغلب أرباب الأسر يتنقلون بين الساعة 10 و 14

تمكننا دراسة أوقات التنقل حسب ساعات النهار من التعرف على فترة الذروة والتي تتطلب توفير وسائل نقل عمومية كافية، وترتبط هذه الفترة بأوقات العمل وكذا حسب دافع التنقل، فالتنقل للعمل وللأسواق الأسبوعية والخدمات الإدارية غالبا ما يكون في الفترة الصباحية، والتنقل للزيارات العائلية والترفيه يكون في وسط النهار، كما تتأثر فترة الذروة بأيام انعقاد الأسواق الأسبوعية وهذا ما سنراه بوضوح لاحقا.

من خلال الدراسة الميدانية يظهر أن الفترة الممتدة من 5 إلى 10 صباحا هي الفترة التي تنتقل فيها أغلب ساكنة مجال الدراسة بما نسبته 35.7 %، خاصة ساكنة الجماعات القروية، خلال هذه الفترة تعرف

مدن مجال الدراسة انتعاشا واضحا وحركية كبيرة إلى غاية الساعة 12 لتبدأ تيارات العودة، تليها فترة 10 إلى 14 زوالا، في حين تسجل فترة بعد 18.00 أقل حركية.

ج. يسجل يوم الاثنين أكبر عدد من التنقلات

يختلف اليوم الأكثر تنقلا بالنسبة لساكنة مجال الدراسة حسب الجماعات، إذ يرتبط بيوم انعقاد السوق الأسبوعي، رغم ذلك فيوم الاثنين يعتبر اليوم الأكثر تنقلا من طرف الساكنة، خاصة ساكنة جماعات تساوت السفلى، فبالإضافة إلى التنقل إلى السوق يعتبر يوم الاثنين الأكثر إقبالا على المرافق الإدارية والأبنك والمحاكم بمدينة قلعة السراغنة.

تحاول ساكنة الجماعات القروية استغلال يوم السوق (يوم العطلة) لقضاء مجموعة من الأغراض كالسوق واستخلاص فاتورة الكهرباء وشراء مستلزمات البيت من المدينة وفي بعض الأحيان زيارة المرضى بالمستشفى الإقليمي... إلخ.

جدول رقم 20: توزيع أيام تنقل أرباب الأسر حسب اليوم الأكثر حركية

الجماعة	الاثنين	الثلاثاء	الأربعاء	الخميس	الجمعة	السبت	الأحد
قلعة السراغنة	68	12	5	3	1	5	6
العطاولية	41	6	5	34	2	4	8
الشطبية	30	8	23	5	4	0	30
العامرية	46	1	38	1	4	7	3
المربوح	86	6	0	0	0	8	0
أولاد الكرن	41	4	6	0	3	37	9
أولاد يعقوب	42	7	7	7	34	3	0
تاوزينت	44	18	2	24	6	0	6
زنادة	87	3	2	2	3	3	0
سيدي عيسى بن سليمان	45	6	1	19	0	8	21
واركي	39	37	0	11	1	6	6
الجبيل	66	5	7	11	4	6	1
بويا عمر	33	35	5	27	0	0	0
الشعراء	25	8	0	55	0	0	12
الذروز	20	15	0	65	0	0	0
العثامنة	30	11	2	45	4	2	6
العطاولية الشعبية	22	6	8	44	10	8	2
أولاد عراض	22	6	6	56	6	4	0
الفراطة	37	4	1	1	1	3	53

المصدر: البحث الميداني 2017

يشكل يوم الاثنين اليوم الأكثر تنقلا بالنسبة ل 12 جماعة من أصل 19، بما مجموعه 51 % من ساكنة مجال الدراسة يليه يوم الخميس الذي يوافق يوم انعقاد السوق الأسبوعي بالعطاوية ب 5 جماعات

بتساوت الوسطى بنسبة 17 %، ثم يوم الثلاثاء يوم انعقاد سوق واركى بنسبة 11 % يليه يوم الأحد يوم انعقاد سوق الفرائطة بما نسبته 9 % ثم يوم الأربعاء فالسبت وأخيرا يوم الجمعة.

ج. تختلف تسعيرة النقل حسب الجماعات

تشكل تسعيرة النقل أحد أهم العناصر المهمة في النقل، لقد أدى تطور وسائل النقل إلى خفض تكلفة النقل وبالتالي خفض قيمة المنتج، "ففي سنة 1901 مثلا كانت تكاليف نقل التمر من تافيلالت إلى طنجة تصل إلى 136 % من ثمن شرائها، وإلى حدود 1912 كان ثمن نقل طن من القمح من منطقة الغرب إلى الرباط يصل إلى 400 فرنكا، بينما لم يكن يتجاوز نقله من مارسيليا (فرنسا) إلى الرباط 320 فرنكا تقريبا"¹¹⁵ أما اليوم فتكلفة النقل انخفضت بشكل كبير. وتتأثر هذه التسعيرة بمجموعة من العوامل حسب نوع النقل (نقل الركاب، نقل السلع والبضائع) وقد حددها الباحث عوض يوسف الحداد¹¹⁶ في ثلاثة عوامل رئيسية وهي:

○ المنافسة بين وسائل النقل: تؤدي المنافسة بين وسائل النقل إلى خفض التسعيرة والعكس صحيح

فعند محدودية وسائل النقل ترتفع التكلفة؛

○ كثافة الحركة أو المرور: كلما ارتفعت كثافة المرور بطريق معينة كلما انخفضت السرعة

التجارية وبالتالي ترتفع التكلفة، فنقل سلعة معينة بمدينة تعرف اختناقات مرورية يتطلب تسعيرة أعلى منه بطريق عادية.

○ اتجاه النقل: هل تعود وسيلة النقل فارغة أو محملة بعد إيصال البضاعة؛ ويمكن أن نضيف إلي

العوامل الثلاثة السابقة عدة عوامل أخرى وهي:

❖ نوع السلعة: تكلفة نقل المواد الخام كالخشب والرمال.. أقل من تكلفة المواد سريعة التلف

كاللحوم والحليب والألبان والخضر والفواكه...إلخ؛

❖ توقيت النقل: خلال المناسبات والأعياد يلاحظ ارتفاع في التسعيرة العادية، كما يتم تطبيق

هذه التسعيرة المرتفعة في الساعات المتأخرة من الليل، وفي فترات الإضراب يلجأ مهنيو نقل

السلع والبضائع إلى الرفع من تكلفة النقل وهو ما يؤدي إلى ارتفاع ثمن السلعة.

❖ نوعية الشحن: هناك نوعين من الشحن، الشحن اليدوي (الخضر، الفواكه، الزيتون..) والشحن

الآلي، بالنسبة للنوع الأول تكون التكلفة أعلى نتيجة ارتفاع أجور اليد العاملة وكذلك الوقت.

❖ المسافة: كلما بعدت المسافة كلما ارتفعت التكلفة.

❖ تسعيرة الوقود: ترتفع تسعيرة النقل مع ارتفاع تسعيرة الوقود.

¹¹⁵ علمي أحمد، 2000، مرجع سابق، 479.

¹¹⁶ حداد عوض يوسف، 2002، مرجع سابق، ط 1، ص 138 - 139.

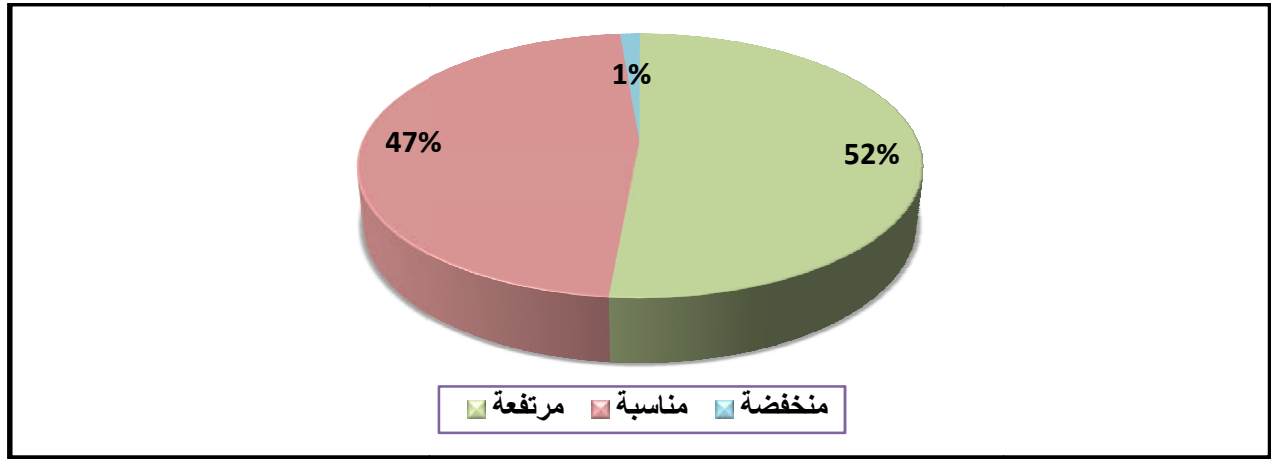
وبما أننا ندرس تيارات النقل بين المدن والأرياف سيكون من المهم معرفة تسعيرة التنقل انطلاقاً من الجماعات القروية إلى مدينتي قلعة السراغنة والعطاوية.

كلما ابتعدنا من المدينة كلما ارتفعت تكلفة التنقل، بخصوص التنقل إلى مدينة قلعة السراغنة نجد أن جل الأفراد ينتقلون بتسعيرة تتراوح بين 7 و 12 درهماً بما نسبته 44 % من مجموع أرباب الأسر، أما بمدينة العطاوية فنجد نفس التسعيرة تقريباً، حيث أن 49 % من أرباب الأسر ينتقلون إلى مدينة العطاوية بتسعيرة تتراوح بين 7 و 12 درهماً، وتبقى جماعات أولاد عراض والعطاوية الشعبية الأقل تكلفة، فجل ساكنتها تنتقل بتسعيرة تقل عن 6 دراهم، في حين أن أرباب الأسر بجماعات الشعراء وبويا عمر والدوز والعثامنة والفرائطة (وسط مجال الدراسة) ينتقلون بتسعيرة تتراوح بين 7 و 12 درهماً.

يعتبر ارتفاع تسعيرة النقل من بين أكبر الإشكاليات التي يعاني منها أرباب الأسر بمجال الدراسة، حيث عبر 29 % أن الإشكال الأكبر الذي يواجهه القطاع يتمثل في ارتفاع تسعيرته.

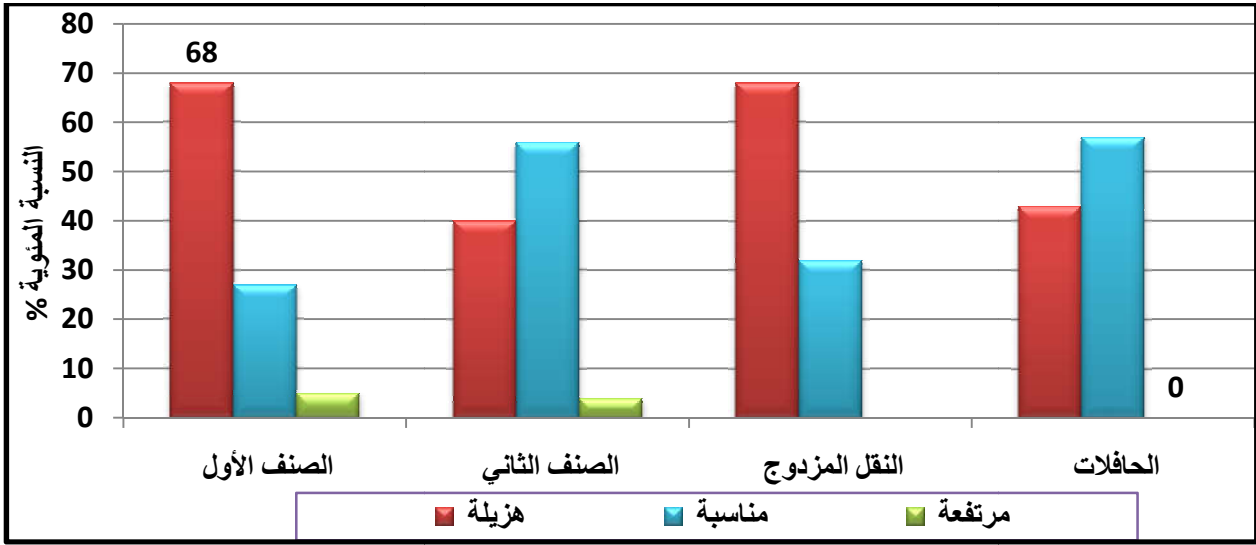
تقييم أرباب أسر مجال الدراسة لتسعيرة النقل

مبيان رقم 35:



المصدر: البحث الميداني 2017

صرحت نسبة 52 % من أرباب الأسر أن تكلفة التنقل بإقليم قلعة السراغنة مرتفعة في حين أن 47% يرون أن تسعيرة النقل مناسبة، و 1 % فقط يعتبرون تكلفة النقل منخفضة مقارنة بارتفاع مصاريف وسائل النقل والارتفاع المتكرر للبنزين، نفس السؤال وجهناه إلى مهني النقل وجاءت الأجوبة على الشكل التالي.



المصدر: البحث الميداني 2017

يرى معظم المهنيين أن تسعيرة النقل هزيلة مقارنة بحجم النفقات، فالارتفاع المتكرر لثمن البنزين والضرائب والزيوت والإصلاح وتملك غير المهنيين لرخص النقل، كلها عوامل تجعل الربح الصافي للمهنيين يتقلص، حيث أجابت نسبة 54.75 % أن التسعيرة لا تستجيب لتطلعاتهم، ترتفع هذه النسبة لدى مهنيي النقل المزدوج والصف الأول، بينما يرى 43 % منهم أن التسعيرة مناسبة في ظل ضعف القدرة الشرائية للمواطنين، وتتجلى هذه الفئة أساساً في الممتلكين لسيارات النقل ورخص النقل من المهنيين، في حين لم تتجاوز نسبة الذين صرحوا بأن تسعيرة النقل مرتفعة 2.25 % وهذه الفئة هي من الممتلكين لمأذونيات النقل.

هـ. يختلف زمن التنقل حسب المسافة

يتوقف الزمن الذي يستغرقه الفرد في التنقل إلى العمل أو التسوق أو لغيره من الأغراض على مجموعة من العوامل أهمها امتداد المدينة ونوع وسيلة النقل المستخدمة (سيارة، دراجة، حافلة...)، وساعة التنقل (صباحاً، زوالاً، مساءً، وقت الذروة...)، وكثافة المرور في الشوارع، وخطوط السير التي يسلكها المسافرون بين منشأ الرحلة ومقصدتها.¹¹⁷ إن الوقت المستغرق في التنقل لا يتحدد بالمدة الزمنية فقط بل له ارتباط بظروف التنقل من حيث توفر الجودة والراحة اللازمين،¹¹⁸ وقد تقلصت مسافة التنقل مع تطور وسائل النقل وسرعتها، فبعدما كانت القوافل تقطع المسافة بين مراكش وفاس في 15 يوماً في الظروف

¹¹⁷ عبده سعيد، 2007، مرجع سابق، ص 66.

¹¹⁸ حواص آمال، 2015، "إشكالية النقل الحضري بمدينة القنيطرة وآفاق التنمية الحضرية"، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في الجغرافيا، جامعة ابن طفيل، كلية الآداب والعلوم الإنسانية القنيطرة، ص 41.

العادية وتصل إلى شهر خلال فصل الشتاء¹¹⁹، لم تعد تستغرق في الوقت الحاضر إلا بضع ساعات وفي ظروف جد مريحة.

بخصوص مدة التنقل إلى مدينة قلعة السراغنة نجد أن أرباب الأسر بجماعات المربوح وزنادة وأولاد الكرن (الجماعات المحيطة بقلعة السراغنة) تسجل أقصر مدة في التنقل إلى هاته المدينة في حيز زمني لا يتجاوز 30 دقيقة، إلا أن الفئة الغالبة تنقل في مدة ما بين 30 و 60 دقيقة بجميع الجماعات باستثناء الجماعات الثلاثة السالفة الذكر.

أما بمدينة العطاوية فجل أرباب الأسر يستغرقون مدة زمنية لا تتجاوز 30 دقيقة نظرا لانتشار النقل السري بشكل كبير مما يجعل مدة التنقل أقل، عكس مدينة قلعة السراغنة التي يضعف بها النقل السري نتيجة وجود محطات المراقبة في مداخل المدينة.

2. حركية مهنيي النقل العمومي لتلبية خدمة النقل الحضرية - الريفية.

بعد دراسة تنقلات الساكنة وخصائصها، سندرس خلال هذه النقطة حركية مهنيي النقل العمومي لتلبية خدمة النقل الحضرية - الريفية، من خلال عدة عناصر كعدد ساعات العمل ووقت التنقل وعدد الرحلات وطول الرحلة واليوم الأكثر إقبالا... إلخ.

أ. تتراوح مدة اشتغال معظم مهنيي النقل ما بين 9 و 12 ساعة يوميا

يعتبر مهنيو النقل من الفئات التي تشتغل لساعات طويلة قد تصل إلى 18 ساعة يوميا، من الصباح الباكر (4 صباحا) إلى ساعات متأخرة من الليل (23.00) وطيلة الليل بالنسبة لفئة سيارات الأجرة الصغيرة ومهنيي الحافلات، (أنظر الملحق، مبيان رقم 5).

يشتغل مهنيو النقل السري أكثر عدد من الساعات حيث أن 5 % منهم يشتغلون لمدة تزيد عن 16 ساعة، مقابل 3 % للصنف الأول، وفي المرتبة الثانية يأتي مهنيو النقل المزدوج فنسبة 43 % منهم يشتغلون ما بين 13 و 15 ساعة مقابل 29 % لمهنيي الصنف الأول، وفي المرتبة الثالثة نجد مهنيي الصنف الثاني (سيارات الأجرة الصغيرة) حيث أن 58 % منهم يشتغلون ما بين 9 و 12 ساعة، هذه الفئة هي الغالبة بجميع الأصناف باستثناء مهنيي الحافلات والذين يشتغلون لساعات أقل ما بين 5 و 8 ساعات (43 %)، نظرا لوجود مسافات طويلة قد تصل إلى 800 كلم، ويبقى يوم السوق الأسبوعي هو الأكثر حركية (أنظر الملحق، مبيان رقم 6) حيث تكون ساعات الاشتغال اليومية طويلة مقارنة بباقي أيام الأسبوع.

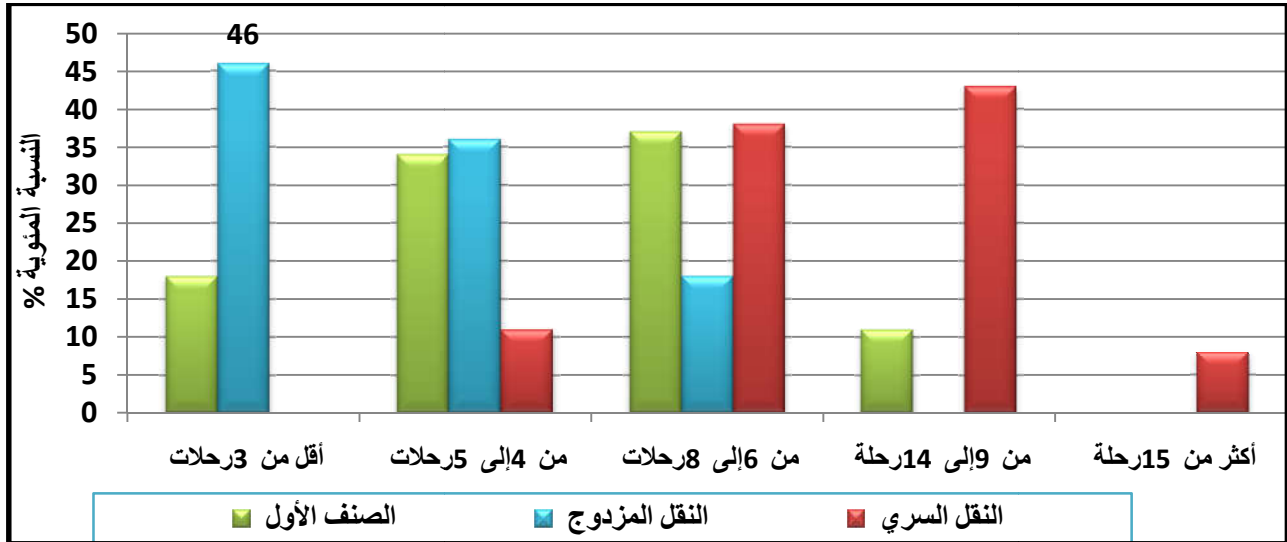
¹¹⁹ علمي أحمد، 2000، مرجع سابق، ص 510.

ب. متوسط عدد الرحلات التي يقوم بها مهنيو النقل من 4 إلى 5 رحلات يوميا

يختلف عدد الرحلات التي يقوم بها مهنيو النقل حسب الأصناف ويقصد بالرحلة الذهاب والإياب، ويرتفع عدد الرحلات بالنسبة للنقل السري، هذا الصنف غير ملزم بانتظار الدور في النقل انطلاقا من المحطة الطرقية، عكس النقل المزدوج والصنف الأول، والمبيان التالي يوضح الفرق بين أصناف النقل.

توزيع مهنيي نقل الركاب حسب عدد الرحلات المنجزة يوميا

مبيان 37:



المصدر: البحث الميداني 2017

ينقل مهنيو النقل السري أعلى عدد من الرحلات، ف 43 % من هذه الفئة تنقل ما بين 9 و 14 رحلة يوميا، تليها فئة النقل من الصنف الأول ثم النقل المزدوج، إلا أنه تجدر الإشارة إلى أن عدد الرحلات يتأثر بطول الرحلة، فمهنيو الحافلات ينقلون رحلة واحدة بالنسبة للخطوط الطويلة (فاس - أكادير) ورحلتين للخطوط المتوسطة (بني ملال - مراكش).

ج. يختلف طول الرحلة الواحدة حسب نوع وسيلة النقل العمومية

يتأثر عدد الرحلات اليومية بنوعية وسيلة النقل وكذلك طول الرحلة، لكن خلال هذه النقطة نقصد بطول الرحلة المسافة بين نقطتين في تنقل واحد، مثلا المسافة بين قلعة السراغنة والعطاوية 25 كيلومتر، في حين أن الرحلة عموما يقصد بها الذهاب والإياب تصبح في هذه الحالة 50 كيلومتر.

من خلال الدراسة الميدانية نستخلص أن جميع رحلات الحافلات يتعدى طولها 100 كلم، ويأتي في المرتبة الثانية الصنف الأول، هذا الأخير 56 % من خطوطه يصل طولها ما بين 19 و 26 كلم (جميع الجماعات القروية بمجال الدراسة)، وفي المرتبة الثالثة النقل المزدوج ثم النقل السري، كون خطوط هذا الصنف قصيرة جلها أقل من 12 كلم.

111. تيارات نقل السلع والبضائع، الاتجاهات ووتيرة النقل

تعتبر وسائل النقل إحدى حلقات الدورة الإنتاجية، كما تعتبر من العناصر الضرورية لحياة المدينة، فهي تزودها بمستلزماتها من المواد المصنعة والمواد الفلاحية، وبالأرياف يظهر دور وسائل النقل جلياً من خلال تصريف الإنتاج الفلاحي من مناطق الإنتاج (الضيعات) إلى أماكن التسويق.

وبمجال الدراسة تنشأ تيارات نقل حضرية - ريفية ناتجة عن العلاقة المتبادلة بين المجال الحضري والقروي، حيث تزود الأرياف المدن بالمواد الفلاحية، في حين تضمن المدن المواد المصنعة والأسمدة للمجالات القروية.

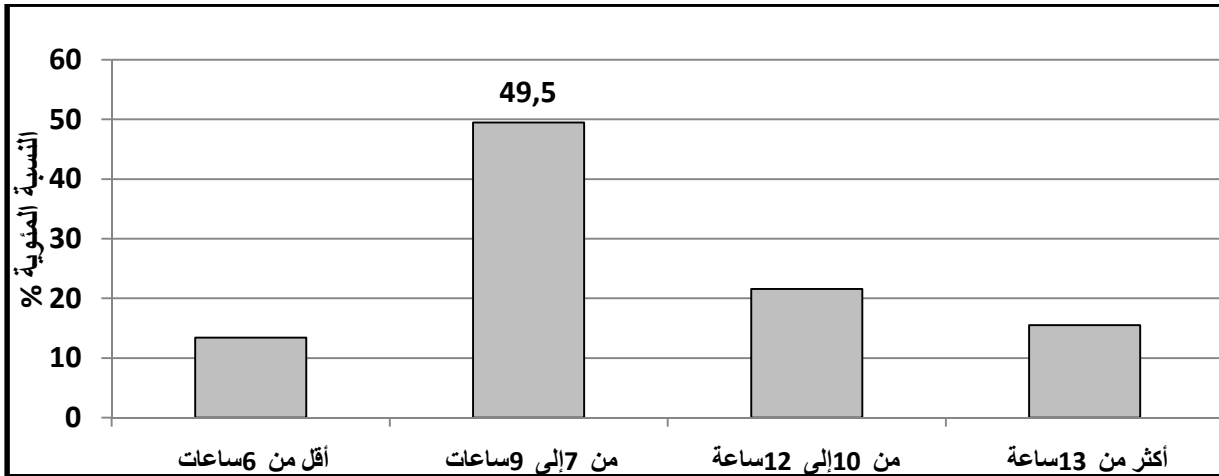
1. وتيرة تنقل مهنيي السلع والبضائع وخصائص النقل

تشكل وتيرة تنقل مهنيي نقل السلع والبضائع ضرورية لفهم طبيعة تيارات النقل الحضرية - الريفية في قطاع نقل السلع والبضائع، وفيما يلي خصائص تنقل هذه الفئة.

أ. متوسط ساعات عمل مهنيي نقل السلع والبضائع من 7 إلى 9 ساعات

يشتغل مهنيو السلع والبضائع عدد ساعات أقل من مهنيي نقل الركاب، فمتوسط اشتغال الفئة الأخيرة يتراوح بين 9 و 12 ساعة يومياً، في حين يبلغ متوسط الاشتغال اليومي للفئة الأولى ما بين 7 و 9 ساعات وهذا ما توضحه أرقام المبيان التالي.

مبيان رقم 38: توزيع مهنيي نقل السلع والبضائع حسب عدد ساعات الاشتغال اليومي



المصدر: البحث الميداني 2017

حسب نتائج المبيان أعلاه، تشتغل نسبة 49.5 % من المهنيين ما بين 7 إلى 9 ساعات يومياً، أما نسبة المهنيين الذي يشتغلون أقل من 6 ساعات فتصل إلى 13.4 % وتشكل من تجار الجملة ونقل الماشية، في

حين أن فئة أكثر من 13 ساعة تدرج ضمن فئة النقل لحساب الغير وهي غير مرتبطة بوقت معين، وتشغل حسب طلبات الزبون.

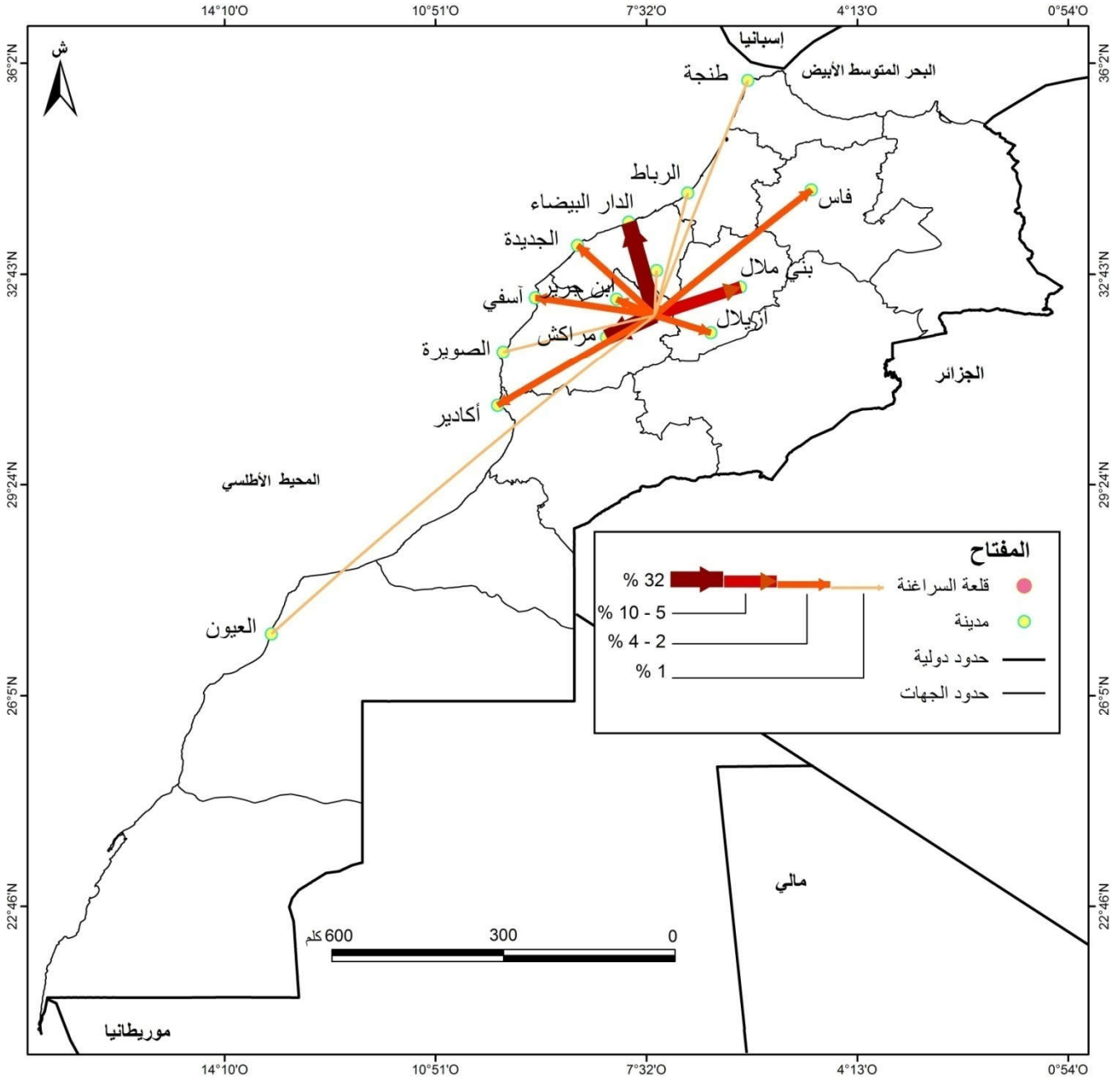
ب. تشكّل الأسواق الأسبوعية الوجهة الأولى لمهنيي نقل السلع والبضائع

تختلف أهمية الأسواق الأسبوعية التي يتردد عليها مهنيي النقل بمجال الدارسة، ففي المرتبة الأولى نجد سوق الاثنين بمدينة قلعة السراغنة ثم سوق الخميس بمدينة العطاوية فسوق الأربعاء بجماعة العامرية وسوق الثلاثاء وراكي وسوق أحد الفرائطة، حيث أجابت نسبة 41 % من مجموع مهنيي نقل السلع والبضائع أن السوق الأهم الذي يترددون عليه هو سوق اثنين قلعة السراغنة، يليه سوق خميس العطاوية بنسبة 33 %، ثم سوق الأربعاء بني عامر بنسبة 8 % وثلاثاء وراكي بنسبة 4 % وأخيرا أسواق أحد الفرائطة وجمعة أولاد يعقوب وسبت سيدي عيسى بن سليمان، هذه الأسواق الأخيرة عبارة عن أسواق صغرى، وهنا تظهر مكانة مدينتي قلعة السراغنة والعطاوية ضمن إقليم قلعة السراغنة.

ج. الطار البيضاء ومراكش الوجهتين الأكثر أهمية لدى مهنيي نقل السلع والبضائع

تحتل مدينتا الدار البيضاء ومراكش المرتبة الأولى بنفس النسبة (32 %) حول أهم مدينة يتردد عليها مهنيو نقل السلع والبضائع خارج إقليم قلعة السراغنة، فالمدينة الأولى تعتبر العاصمة الاقتصادية للمغرب والقلب النابض للاقتصاد الوطني، يتردد عليها المهنيون لنقل السلع المصنعة بالأساس، كما يتم تسويق الجزء الأكبر من الإنتاج الفلاحي خاصة الزيتون ومشتقاته بالبيضاء، في حين أن المدينة الثانية تعتبر عاصمة الجهة وتربطها علاقة جد قوية مع مدن وجماعات إقليم قلعة السراغنة، وفي مرتبة ثالثة نجد مدينة بني ملال التي تبعد ب 120 كلم، ذات الوظيفية الفلاحية فهي عاصمة سهل تادلة بنسبة 10.7 % وفي المرتبة الرابعة مدينة أكادير بنسبة 3.9 % هي الأخرى ذات أهمية فلاحية جد مهمة، تليها مدينة الجديدة (سهل دكالة) لنفس الوظيفة ثم إقليم أزيلال وآسفي، ثم مدينة فاس خاصة تجارة الأحذية وإقليم الرحامنة، كما نجد بعض المهنيين يترددون على مدن الجنوب كطانطان والعيون من خلال نقل المواد الفلاحية إلى هذه الوجهات. والخريطة التالية تبرز ذلك.

خريطة رقم 15: المدن التي يتردد عليها مهنيو نقل السلع والبضائع بمجال الدراسة

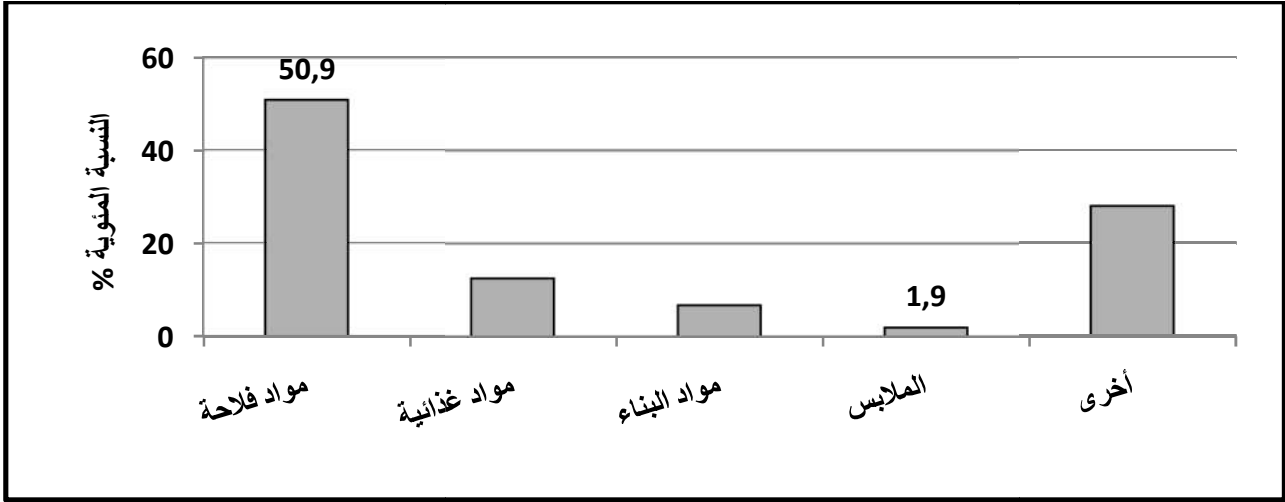


المصدر: البحث الميداني 2017

د. تتنوع المنقولات التي ينقلها مهنيو السلع والبضائع بمجال الدراسة

تختلف نوعية المنقولات حسب وظيفة المجال، بالنسبة للمجالات الصناعية يرتفع الطلب على المواد الأولية وتسويق المنتجات المصنعة، وبالمدينة ذات الوظيفة المنجمية ترتفع وتيرة نقل المواد الخام، وبمجال الدراسة تأتي المواد الفلاحية في المرتبة الأولى، هذه ما يوضحه المبيان التالي.

مبيان رقم 39: توزيع نوعية المواد المنقولة من طرف مهنيي نقل السلع والبضائع بمجال الدراسة



المصدر: البحث الميداني 2017

بحكم الوظيفة الفلاحية لإقليم قلعة السراغنة، تنشط مجموعة من وسائل النقل في نقل المواد الفلاحية من خضر وحبوب وفواكه وزيتون وماشية، سواء من المجالات الفلاحية إلى الأسواق على مستوى الإقليم أو الجهة أو المغرب، أو من الأقاليم الفلاحية كسوس ودكالة وتادلة إلى إقليم قلعة السراغنة، وتبلغ نسبة وسائل نقل السلع البضائع التي تخصص في المواد الفلاحية إلى 50.9 % تتجلى بالأساس في الشاحنات الكبيرة والمتوسطة. كما نجد فئة تستجيب لطلبات الزبون سواء نقل مواد فلاحية أو أخشاب أو تجهيزات منزلية إلى مختلف المدن المغربية تبلغ نسبة هذه الفئة 11.5 % تتواجد بمدينتي قلعة السراغنة والعطاوية، كما تخصص فئات أخرى في نقل مواد البناء والمواد الغذائية...إلخ.

2. تيارات نقل المواد الفلاحية من الجماعات القروية في اتجاه الأسواق والمجالات الحضرية

يعتبر إقليم قلعة السراغنة من أغنى المجالات الفلاحية بالمغرب، تصل مساحته الفلاحية 351066 هكتار منها 272650 هكتار تستغل فلاحيا، (161106 هكتار أراضي سقوية، و 111544 هكتار أراضي بورية) في حين تشكل المراعي 76706 هكتار والغابات 1710 هكتار. وتتنوع ملكية الأراضي الفلاحية حيث نجد 57756 هكتار أراضي ملك خاص (16 %) و 279018 هكتار عبارة عن أراضي جموع (79%) ثم الحبوب ب 5470 هكتار (1.5 %) وأراضي الكيش 437 هكتار (0.1 %) وأخيرا أراضي مسترجعة في ملكية الدولة ب 8385 هكتار (2%).¹²⁰

لقد عرف سهل السراغنة تدخل الدولة منذ الفترة الاستعمارية، ففي سنة 1946 تم استحداث وعصرنة خمسة مجالات فلاحية بالمغرب وهي بني ملال ومكناس وقلعة السراغنة وبني ازناسن (قرب

¹²⁰ مكتب الاستثمار الفلاحي الحوز، ملحق قلعة السراغنة 2017.

بركان) والحاجب.¹²¹ وخلال السبعينيات تدخلت الدولة بشكل قوي من خلال تجهيزه هيدر وفلاحيا، حيث تمت تهيئة 44000 هكتار بشمال الإقليم وتسمى تساوت السفلى، و 52000 هكتار بجنوب الإقليم وتسمى تساوت العليا، إضافة إلى الدائرة السقوية غدات 1 و غدات 2 على مساحة 6600 هكتار. هكذا يكون مجموع المساحة المجهزة هيدر وفلاحيا حوالي 102600 هكتار حيث تم سقي تساوت العليا من سد مولاي يوسف وتساوت السفلى من سد بين الويدان.

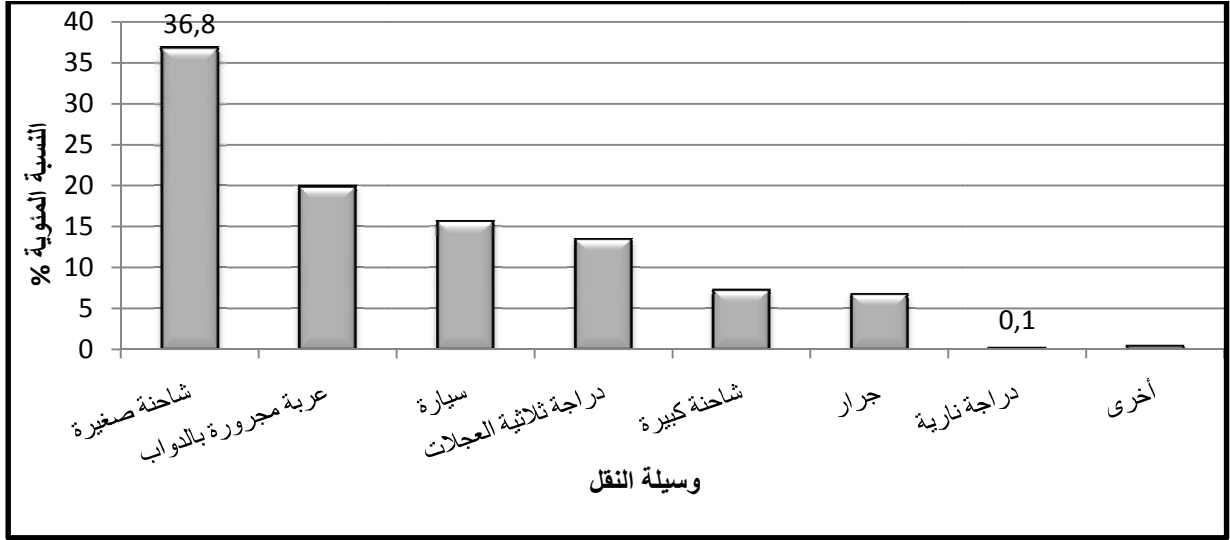
بحكم الوظيفة الفلاحية للإقليم وبما أن القطاع الفلاحي يشغل النسبة الغالبة من الساكنة النشيطة بالإقليم، تظهر أهمية وسائل النقل في نقل المنتجات الفلاحية، من الضيعات والحقول إلى المنازل ثم من المنازل إلى الأسواق على الصعيد المحلي والجهوي أو الوطني.

أ. تختلف وسيلة نقل المنتجات الفلاحية حسب كمية الإنتاج

يتم اختيار وسيلة النقل حسب مجموعة من المعايير:

- ✳ **حجم الإنتاج الفلاحي:** كلما ارتفع حجم الإنتاج كلما بات استعمال وسيلة نقل أكبر سعة أمرا ضروريا؛
 - ✳ **نوعية المنتج:** هناك بعض المنتجات الفلاحية التي تتطلب وسائل نقل مباشرة من الضيعة كالبطيخ الذي يتطلب شاحنات متوسطة وصغيرة لنقله مباشرة من الضيعة إلى السوق على عكس بعض المنتجات الأخرى كالبطاطس والبصل والتي يمكن تخزينها أحيانا لفترة قبل بيعها، وهنا تستعمل العربات والسيارات الفلاحية لنقلها إلى السوق عند الحاجة.
 - ✳ **المسافة بين المنزل والسوق:** أي المسافة الجغرافية بين المنزل / الضيعة ومكان التسويق؛
 - ✳ **درجة الولوجية:** في المناطق الجبلية أو المتضرسة تتم الاستعانة بالدواب في نقل المواد الفلاحية، عكس المجالات السهلية التي تخرقها وسائل النقل شريطة التوفر على شبكة طرقية ملائمة.
- وبمجال الدراسة تتعدد وسائل نقل المنتجات الفلاحية، كما يظهر من خلال المبيان التالي:

¹²¹ TINTHOIN Robert, 1947, « Maroc 1946 », L'information géographique, volume 11, n°3, p 101.



المصدر: البحث الميداني 2017

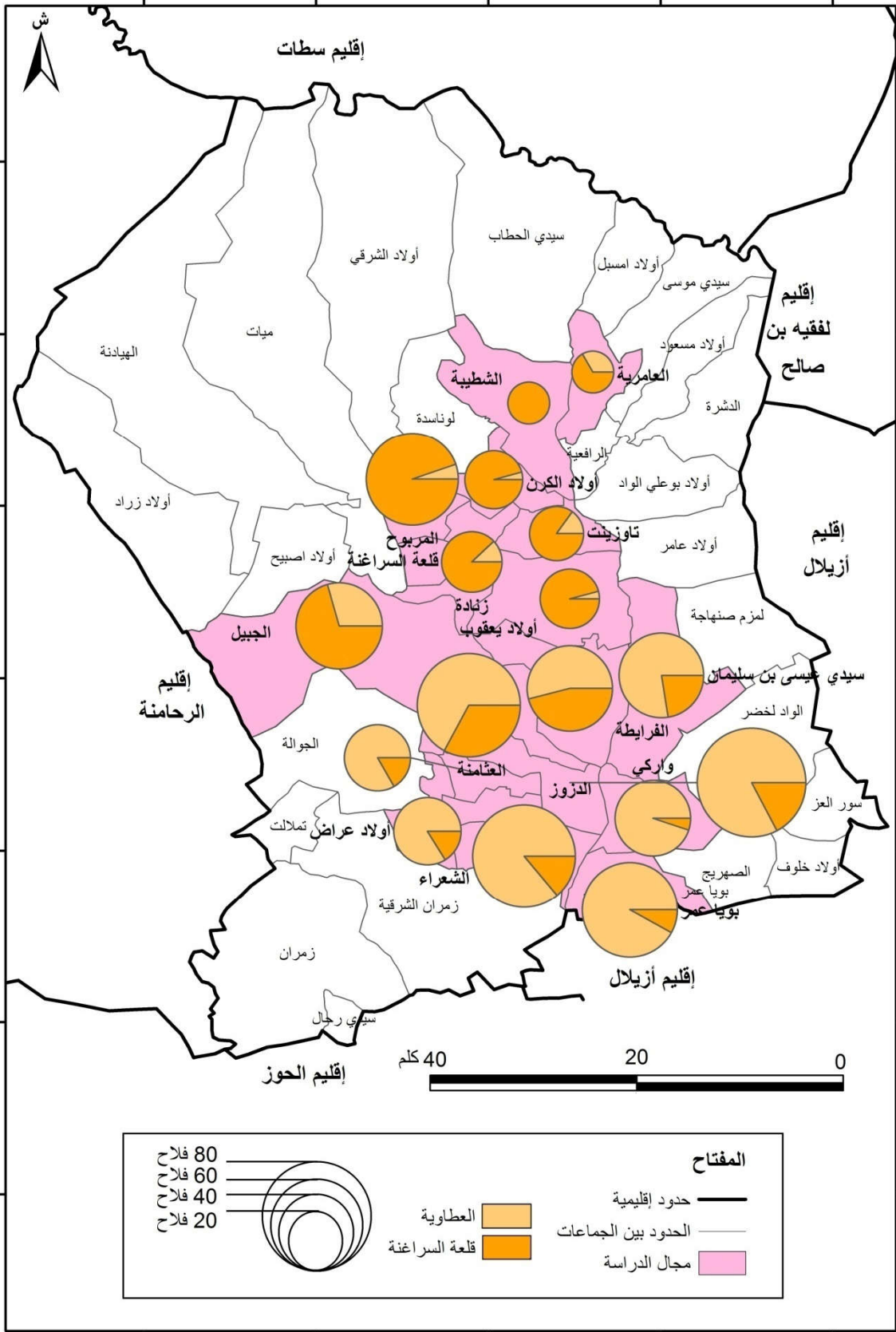
يصل عدد الضيعات الفلاحية بإقليم قلعة السراغنة إلى 37172 ضيعة، تختلف مساحتها من ضيعة إلى أخرى حيث أن الضيعات الصغيرة أقل من 5 هكتارات تشكل النسبة الأهم بحوالي 64 % في حين تصل الضيعات الكبرى التي تفوق مساحتها أكثر من 5 هكتارات 36 %.¹²² بالنسبة للضيعات الصغيرة تستعمل العربات المجرورة بواسطة الدواب والدراجات ثلاثية العجلات في نقل المواد الفلاحية من الضيعات إلى المنزل من أجل التخزين أو السوق الأسبوعي، في حين أن الضيعات الكبرى أكثر من 5 هكتارات ذات الإنتاج المتوسط والمرتفع تستعمل الشاحنات بمختلف أحجامها.

ب. تسوق المنتجات الفلاحية لتساول السفلى بقلعة السراغنة ومنتوجات تساول العليا بالعطاوية

تبقى مدينتي قلعة السراغنة والعطاوية أكبر تجمعين حضريين بإقليم قلعة السراغنة، هذين التجمعين يصل تعداد ساكنتهما إلى 124242 نسمة سنة 2014، هذه الساكنة تتطلب مواد ومنتجات فلاحية، وهنا تظهر تيارات نقل السلع والبضائع من الجماعات القروية إلى هاتين المدينتين، والخريطة التالية توضح عدد الفلاحين الذين يسوقون منتجاتهم الفلاحية بمدينتي قلعة السراغنة والعطاوية حسب الجماعات.

¹²² مكتب الاستثمار الفلاحي الحوز، ملحق قلعة السراغنة 2017.

خريطة رقم 16:



المصدر: البحث الميداني 2017

بتحليل الخريطة السابقة يمكن أن نستنتج مجموعة من الملاحظات:

❖ **أهم المناطق الفلاحية بمجال الدراسة:** يتضح جليا أن تساوت الوسطى جنوب الخريطة هي المنطقة الفلاحية بامتياز خاصة جماعات الدروز والعثامنة والشعراء والفرائطة... هذه الجماعات خضعت لسياسة الإعداد الهيدروفلحي في سبعينات وثمانينات القرن الماضي حيث تم تجميع الأراضي وتجهيزها بالسواقي العصرية إضافة إلى تكوين تعاونيات فلاحية.

❖ **مجال نفوذ أو استقطاب كل مدينة:** ينقسم مجال الدراسة إلى مجالين، مجال جنوبي تستقطبه مدينة العطاوية ومجال تستقطبه مدينة قلعة السراغنة، بالنسبة للأولى نجد جماعات العثامنة والدروز وبويا عمر وواركي والعطاوية الشعبية إلى حدود الفرائطة، في حين تستقطب قلعة السراغنة جماعات الجبيل والمربوح وأولاد يعقوب... إلخ.

وعلى العموم يسوق 418 فلاح منتجاتهم الفلاحية بمدينة العطاوية مقابل 275 فلاح بمدينة قلعة السراغنة، بالنسبة للأولى (العطاوية) أعلى رقم تسجله جماعة الدروز ب 67 فلاح تليها جماعة الشعراء ب 62 فلاح، بخصوص مدينة قلعة السراغنة تسجل جماعة المربوح أعلى رقم ب 55 فلاح تليها جماعة الجبيل ب 36 فلاح.¹²³

ج. سيارات مرسيدس 207 الأكثر استعمالا في نقل الماشية

يتوفر إقليم قلعة السراغنة على قطاع يبلغ عدده حوالي 519782 رأس، وتشكل الأبقار ما مجموعه 92940 رأس، وبمجال الدراسة يصل العدد إلى 31516 رأس، ويبلغ عدد قطاع الأغنام بإقليم قلعة السراغنة حوالي 387425 رأس، وبمجال الدراسة حوالي 110218 رأس، أما بالنسبة للماعز فيصل تعداد القطيع إلى 39417 رأس بمجموع الإقليم، وبمجال الدراسة إلى 10471 رأس. هذا القطاع يتطلب وسائل نقل من الإسطبلات إلى الأسواق.¹²⁴

يختلف نقل الماشية عن نقل المنتجات الزراعية قليلا من حيث وسيلة النقل وكذلك وجهات التسويق، فإذا كانت جميع الأسواق تستقطب الخضر والفواكه... إلخ، إلا أن عددا محدودا من الأسواق التي تسوق بها الماشية خاصة الأبقار، ويتم اختيار وسيلة النقل حسب مجموعة من المعايير وهي:

❖ **المسافة:** يتم نقل الماشية مشيا بالجماعات الترابية المجاورة للأسواق، في حين تصبح وسائل النقل ضرورية بالمجالات البعيدة.

❖ **نوع الماشية:** تستعمل العربات المجرورة بالدواب والدراجات ثلاثية العجلات في نقل الأغنام والماعز، في حين لا بد من استعمال السيارات (مرسيدس 207، Pickup...) أو الشاحنات في نقل الأبقار.

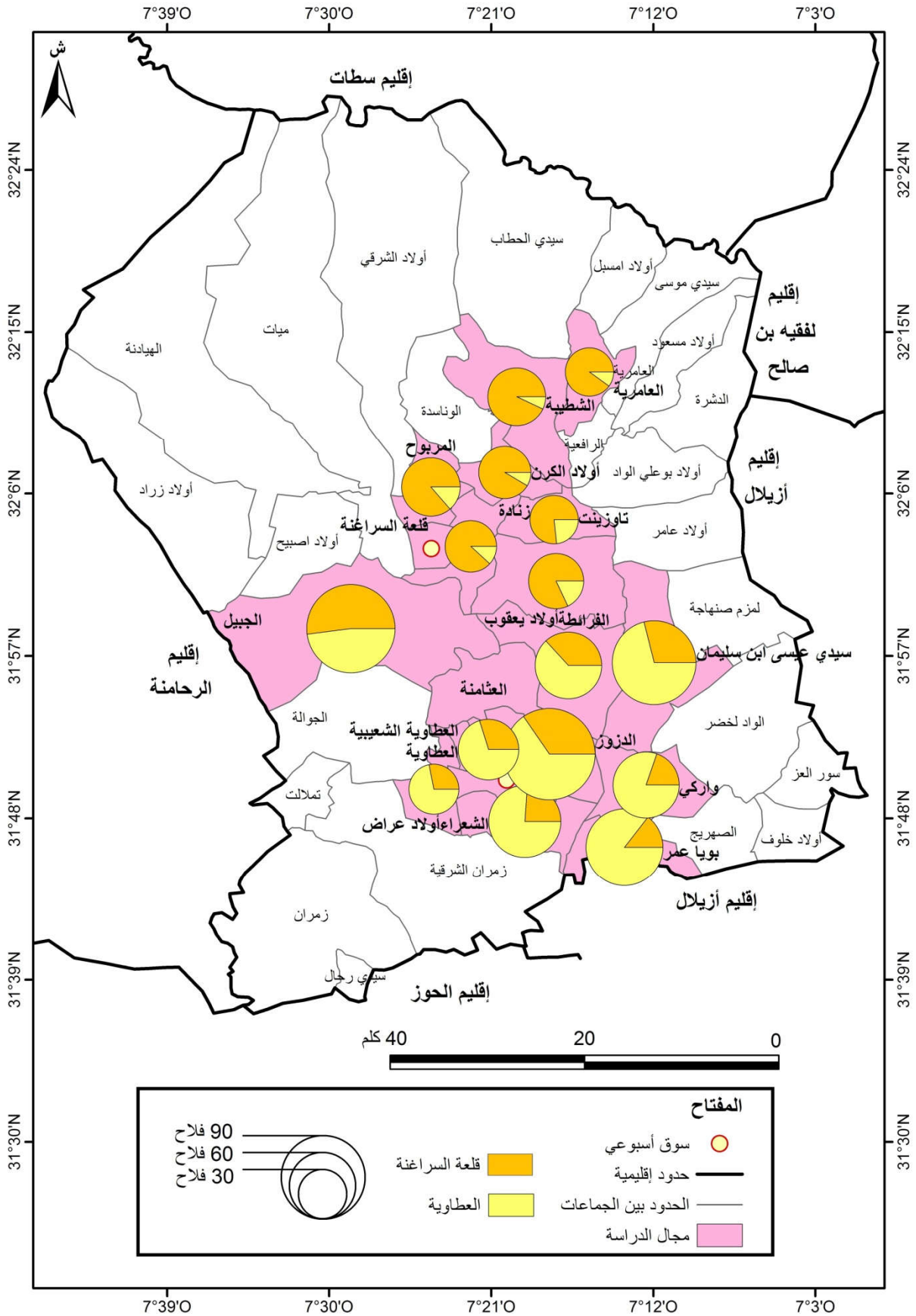
¹²³ تخص هذه الأرقام عدد الفلاحين المستجوبين، مثلا جماعة الدروز 67 فلاح من أصل 97 رب أسرة مستجوب.
¹²⁴ المصلحة البيطرية بقلعة السراغنة، 2017، "إحصائيات الماشية بإقليم قلعة السراغنة".

نظرا لأهمية حجم القطيع بمجال الدراسة فإنه يحتاج لوسائل نقله من الضيعات والإسطبلات إلى الأسواق، وتشكل السيارة وسيلة النقل الأساسية للماشية خاصة الأغنام والماعز بما نسبته 54.2 %، وهنا نقصد السيارات الكبيرة (مرسيدس 207، فورد، إيفيكو...)، في مرتبة ثانية نجد الشاحنات الصغيرة بنسبة 24.8 % ثم الشاحنات الكبيرة 9.5 %، في حين يستغنى عن وسائل النقل بالجماعات القريبة من الأسواق كجماعة الشعراء.

د. تسوق الماشية بتساوت السفلى بقلعة السراغنة وماشية تسلاوت الوسطى بالعطاوية

نفس الملاحظة المتعلقة بمجال استقطاب مدينتي قلعة السراغنة والعطاوية للمنتجات الفلاحية تنطبق على مجال استقطاب تسويق الماشية، فالجماعات الجنوبية تتجه نحو مدينة العطاوية في حين أن الجماعات الشمالية تتجه نحو مدينة قلعة السراغنة، في حين أن فئة متخصصة في تسويق الماشية تسمى "الشناقة" تسوق الماشية بجميع أسواق الإقليم وخارجه، ويمكن تفسير ذلك لعامل القرب الجغرافي.

خريطة رقم 17: توزيع عدد الفلاحين حسب وجهات تسويق الماشية



المصدر: إنجاز شخصي اعتمادا على معطيات البحث الميداني 2017

توضح الخريطة السابقة الوجهة التي يسوق بها فلاحي مجال الدراسة الماشية، وتأتي جماعة الجبيل في المرتبة الأولى من حيث أعداد قطيع الماشية تليها جماعات سيدي عيسى بن سليمان والذروز والشعراء وواركي، بخصوص مناطق الاستقطاب نجد أن مدينة العطوية تستقطب 535 فلاحا (من أصل 2788 مستجوب) تتصدرها جماعة الذروز القائمة ب 70 فلاحا تليها جماعة بويا عمر ب 65 فلاحا.

في حين تستقطب مدينة قلعة السراغنة 430 فلاحا، تتصدرها جماعة الجبيل القائمة ب 52 فلاحا، وهنا يظهر دور وأهمية مدينتي قلعة السراغنة في تسويق المنتجات الفلاحية التي تنشأ عنها تيارات نقل حضرية - ريفية.

تتراوح تكلفة نقل الماشية ما بين 5 و 150 درهم لكل رأس حسب النوع، فالأغنام والماعز تتراوح تكلفة نقلها ما بين 5 و 20 درهم للرأس الواحد، في حين تتراوح تكلفة نقل الرأس الواحد من الأبقار ما بين 20 و 150 درهم ترتفع حسب المسافة بين مقر السكن والسوق الأسبوعي.

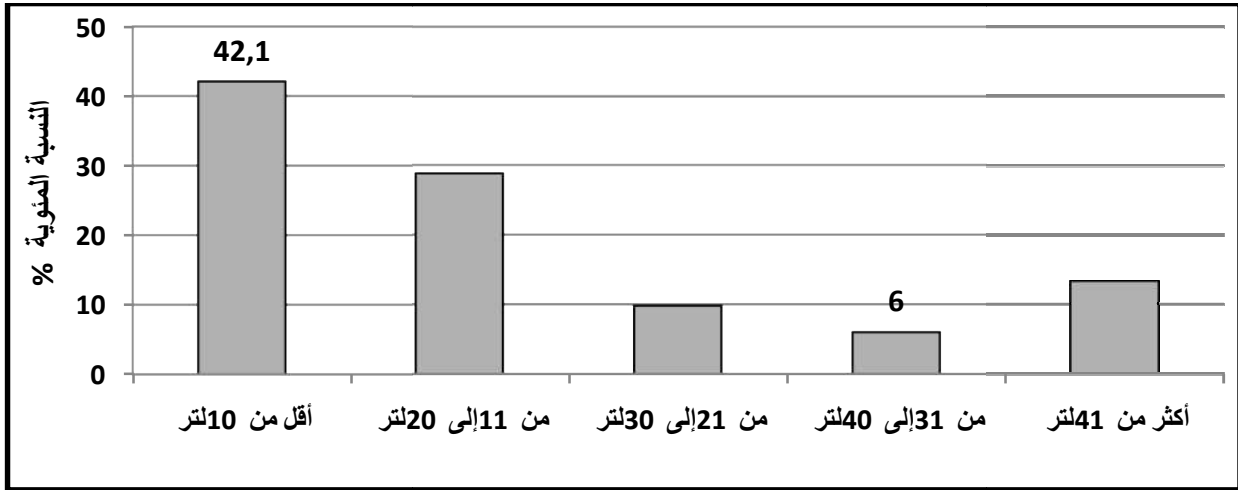
- نقل الحليب

نظرا لاقتران تربية الأبقار بإنتاج الحليب فإن إقليم قلعة السراغنة يعتبر من المناطق الرائدة في إنتاج الحليب على المستويين الجهوي والوطني، حيث وصل حجم الإنتاج سنة 2015 حوالي 167 مليون لتر، وجهت نسبة 65.27 % نحو التصنيع في حين أن 34.73 % وجهت للاستهلاك الذاتي،¹²⁵ هذه المادة الحيوية تتطلب وسائل نقل لتجميعها وكذلك نقلها من جماعات الإقليم في اتجاه مصانع التعليب.

حسب الدراسة الميدانية صرح 83 % من مجموع الفلاحين أنهم يقومون بإنتاج الحليب، حيث يعتبر هذا الأخير نشاطا حيويا يدر أموالا شهرية تعين الأسرة على تكاليف العيش، ويتأثر الإنتاج اليومي من الحليب بأعداد رؤوس الأبقار التي تتوفر عليها الأسرة، كما تختلف نسبة الإنتاج حسب أنواع الأبقار، فمنها المحلية (البلدي) والمستوردة مثل "هولستين" "موبيليار" "شارولي" ذوي الأصول الهولندية والألمانية والفرنسية ذات الإنتاج المرتفع الذي قد يصل إلى 25 لتر يوميا، وهناك الأنواع المحلية بمتوسط إنتاج ما بين 10 و 15 لتر يوميا، حسب نوع التغذية.

¹²⁵ Province El Kelaa des Sraghna, 2017, Op Cit, p 34.

مبيان رقم 41: توزيع الفلاحين حسب كمية الإنتاج اليومي من الحليب



المصدر: البحث الميداني 2017

تنتج الفئة الغالبة من الفلاحين أقل من 10 لتر يوميا بنسبة 42.1 %، تليها فئة من 11 إلى 20 لتر ب 28.8 % ثم فئة أكثر من 41 لتر، يتم تسويق الإنتاج اليومي بطرق مختلفة، وتتبقى التعاونيات الفلاحية المكان المفضل لدى الفلاحين بنسبة 59 %، يليه "النقال" أو "اللبان" وهو شخص يقوم بجمع الحليب بواسطة عربة مجرورة بالأحصنة أو سيارة، وغالبا ما يكون هذا الأخير صاحب تعاونية أو منخرط بها يوجه الإنتاج إلى التعاونية حيث يتم بيعه إلى شركات الحليب أبرزها "سنطرال"، ويوجد بإقليم قلعة السراغنة 56 تعاونية لجمع الحليب منها 26 تعاونية يصل حجم إنتاجها اليومي ما بين 3000 و 10000 لتر من الحليب.

إضافة إلى توفير الحليب، يلعب قطاع تربية الماشية دورا محوريا في تزويد مدن وجماعات الإقليم باللحوم الحمراء، والتي وصل مجموعها بالإقليم سنة 2016 حوالي 1573 طن منها 1187 طن من لحوم الأبقار و 368 طن من لحوم الأغنام و 18 طن من لحوم الماعز، تذبح في أربع مجزرات بلدية رئيسية إضافة إلى مئات محلات الجزارة بمدن وجماعات الإقليم، ويتوفر إقليم قلعة السراغنة على أكبر سوق للحوم الأبقار بالجهة كما يعتبر الإقليم المزود الأول لمدينة مراكش من لحوم الأبقار.¹²⁶

وبخصوص اللحوم البيضاء، يصل عدد مربي الدواجن إلى 168 مربيا، موزعين على 289 وحدة بجل جماعات الإقليم، ويصل حجم الإنتاج 31250 طن،¹²⁷ هذه الكمية تتطلب وسائل للنقل من وحدات الإنتاج بالجماعات القروية إلى مدينتي قلعة السراغنة والعطاوية وكذلك إلى الأسواق الأسبوعية.

¹²⁶ RAFIQI Khadija, 2015, « Positionnement industriel de la Province de Kelâa Sraghna Emergence d'un Hub industriel régional », Délégation de l'Industrie et du Commerce de Marrakech, p 13.

¹²⁷ Province d'El Kelaa des Sraghna, 2017, Op Cit, p 36.

١٧. تيارات النقل بين مدينتي قلعة السراغنة والعطاوية والأرياف المحيطة بهما من

خلال حجم الحركة على الطرق

تعد دراسة حجم حركة النقل على الطرق مقياسا ضروريا لتحديد مدى أهميتها وإبراز دورها في نقل الأشخاص والسلع وبالتالي إسهامها في تطوير المجال،¹²⁸ كما تشكل دراسة حجم الحركة على المحاور الطرقية أهمية بالغة، فهي تحدد الفوارق الزمنية والمكانية في حجم التنقل بين مختلف الطرق، كما تبين أهمية محور طريقي دون الآخر، إضافة إلى إبراز أهمية استقطاب المدينة وإشعاعها. إن دراسة حجم الحركة على الطرق ستمكننا من مقارنة حجم الحركة بين المحاور الطرقية سنويا وشهريا وأسبوعيا ويوميا وكذلك معرفة حجم التردد حسب ساعات اليوم، كما ستمكننا من معرفة نوع وسائل النقل (السيارات والشاحنات والحافلات... إلخ) التي تستعمل مختلف المحاور الطرقية بمجال الدراسة.

اعتمدنا على نتائج البحث الميداني الذي أجريناه، حيث سنستعرض نتائج عدد وسائل النقل من وإلى مدينتي قلعة السراغنة والعطاوية بثمان نقط عبر فترات مختلفة وأيام متعددة، كما سنقوم بدراسة مقارنة بين مجموعة من السنوات (2011، 2013، 2016، 2017) مما سيمكننا من معرفة تطور حركية تيارات النقل بمجال الدراسة.

1. تطور حجم حركة الطرق بمجال الدراسة

من أجل فهم تيارات النقل بين المدن والأرياف بمجال الدراسة قمنا بدراسة حجم حركة الطرق من خلال:

✧ **الحركية السنوية:** اعتمدنا على سنوات 2011، 2013 و 2016 و 2017، وقد كان الاختيار

بناء على المعطيات المتوفرة لدى وزارة النقل، وتجدر الإشارة أن معطيات وزارة النقل لا تتضمن

الدراجات النارية والدراجات ثلاثية العجلات، حيث تكتفي بالعربات بمختلف أشكالها (سيارات /

شاحنات/ حافلات...) في حين شمل العد الذي قمنا به جميع أنواع وسائل النقل.

✧ **الحركة الفصلية:** وتهتم حركة المرور خلال فصول السنة.

✧ **الحركية الشهرية:** التطرق إلى حجم حركة المرور خلال أشهر السنة وقد اعتمدنا على السنة

المرجعية 2015 لتبيان معرفة الفروق الشهرية، لأن سنة 2016 لا تتوفر على جميع الأشهر.

✧ **الحركة اليومية:** دراسة حجم الحركة خلال أيام الأسبوع اعتمادا على السنة المرجعية 2016، كما

قمنا بعد ميداني من وإلى مدينتي قلعة السراغنة والعطاوية خلال يومين مختلفين، يوم السوق (الاثنين

بقلعة السراغنة والخميس بالعطاوية) ويومين عاديين (الأربعاء بقلعة السراغنة والثلاثاء بالعطاوية)،

¹²⁸ خميس الزوركة محمد، 2000، مرجع سابق، ص 300.

متفادين عطلة نهاية الأسبوع وكذلك العطل المدرسية والفترات الغير عادية كأيام التساقطات والحرارة المرتفعة والإضراب عن العمل...إلخ.

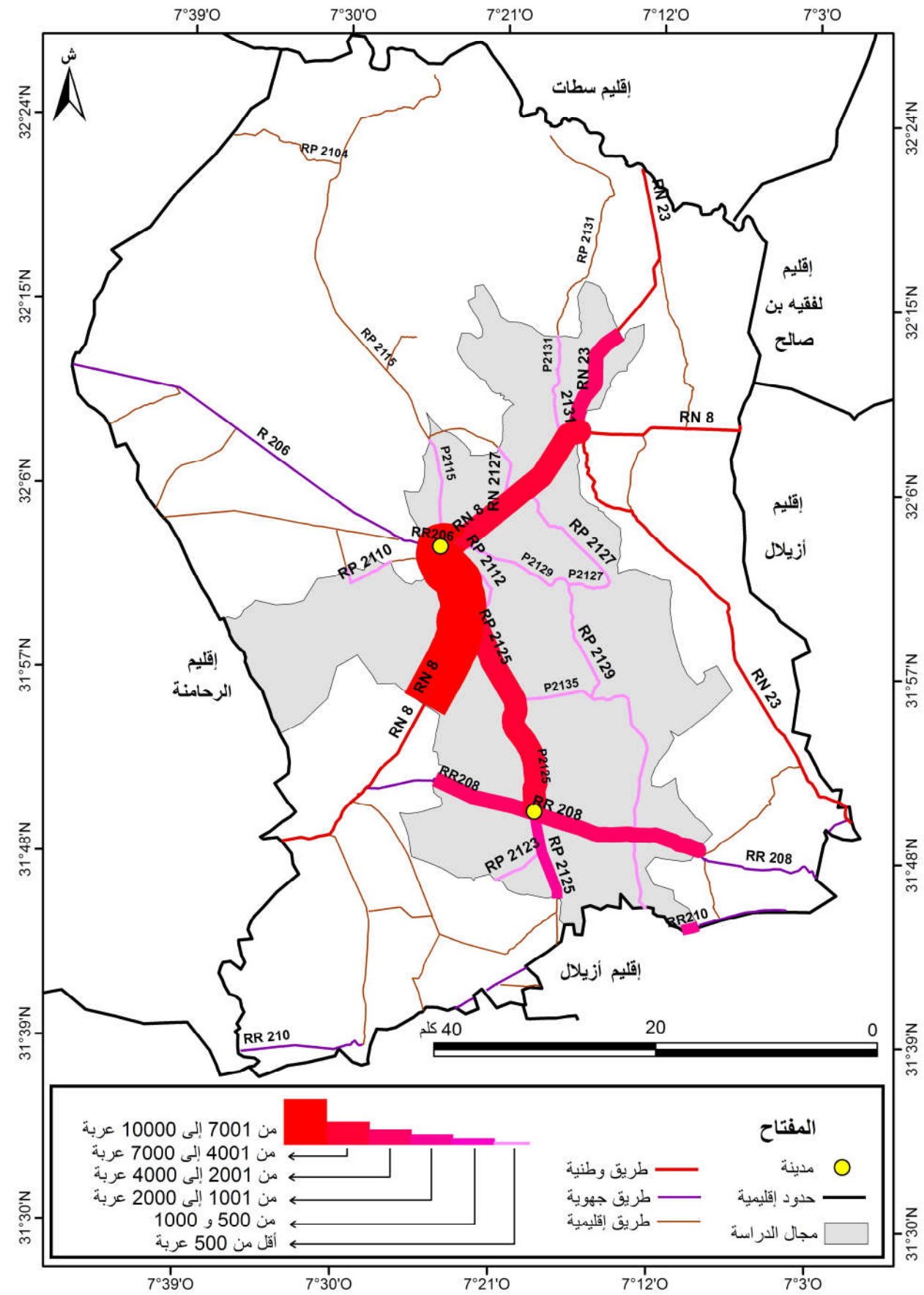
☆ **الحركة عبر الساعات:** يبرز الاختلاف بين ساعات النهار، وسنقدم نموذجين الأول بالطريق الوطنية رقم 8 يتضمن 24 ساعة، والثاني ب 8 طرق يقدم نتائج 12 ساعة (العد الميداني) من الساعة 7 صباحا إلى 19 مساء.

أ. عرفت جل هرق مجال الدراسة تطور على مستوى حركة التنقل السنوي

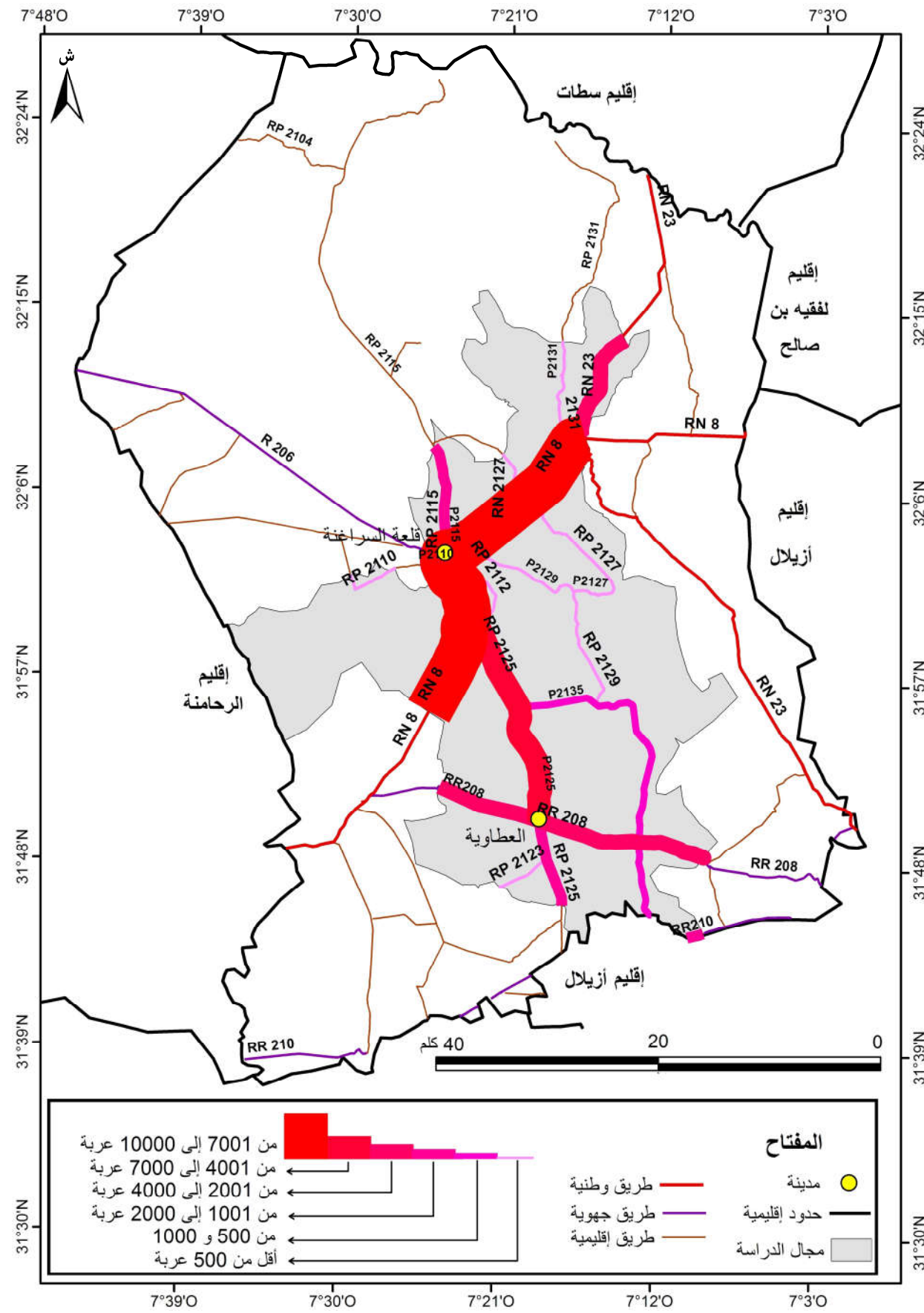
يختلف حجم الحركة السنوية على الطرق تبعا للأهمية الإستراتيجية لكل طريق، ولمعرفة التطور لا بد من الاعتماد على فترة مرجعية طويلة تفوق العشر سنوات، لكن في ظل غياب المعطيات سنعتمد على فترة مرجعية قصيرة نوعا ما (6 سنوات).

تعرف الطريق الوطنية رقم 8 أكبر حركية تليها الطريق الإقليمية رقم 2125 الرابطة بين مدينتي قلعة السراغنة والعطاوية ثم الطرق الجهوية 206 و208، في حين تسجل الطرق الإقليمية أضعف تردد، والخريطتين التاليتين تظهران مقارنة لحجم هذه الحركة بمختلف طرق مجال الدراسة مع مقارنتها بين سنة 2013 و2016.

خريطة رقم 18: حجم حركة المرور بطرق مجال الدراسة سنة 2013



خريطة رقم 19: حجم حركة المرور بطرق مجال الدراسة سنة 2016



المصدر: إنجاز شخصي اعتمادا على معطيات وزارة النقل لسنتي 2013 و 2016

انطلاقاً من الخريطين السابقتين يمكن استنتاج مجموعة من الملاحظات:

- ☆ سجلت الطريق الوطنية رقم 8 بين تملالت وقلعة السراغنة أكبر حركية انتقلت، من 5295 عربية سنة 2011¹²⁹ إلى 9370 عربية سنة 2013 ثم 9895 عربية سنة 2016، أي تطور حجم المرور بهذه الطريق ب 4600 وسيلة نقل خلال 5 سنوات فقط؛
- ☆ سجلت الطريق الوطنية رقم 8 بين قلعة السراغنة وبني ملال ثاني أكبر حركية، إذ انتقلت من 4656 عربية سنة 2011¹³⁰ إلى 6524 عربية سنة 2013 ثم 7527 عربية سنة 2016 أي بزيادة 2871 وسيلة نقل خلال 5 سنوات؛
- ☆ سجلت الطريق الإقليمية 2125 الرابطة بين قلعة السراغنة والعطاوية ثالث أكبر حركية ب 3449 عربية سنة 2011، انتقلت إلى 4487 وسيلة نقل سنة 2016، أي بزيادة وصلت 1038 وسيلة نقل خلال 5 سنوات؛
- ☆ تطور حجم الحركة بين 2013 و 2015 بالطريق الوطنية رقم 8 في اتجاه بني ملال والطريق الإقليمية رقم 2115 بين قلعة السراغنة والمربوح والطريق الإقليمية رقم 2135 الرابطة بين الطريق الإقليمية 2125.

ب. يسجل الخريف أكبر تردد لحركة المرور الفصلية

لا تختلف حركية التنقل بالطرق كثيراً خلال الفصول الأربعة، فهي متقاربة. ومن خلال نموذج الطريق الوطنية رقم 8 بين قلعة السراغنة وبني ملال نستنتج أن فصل الخريف يسجل أكبر تردد ب 4865 عربية كمعدل يومي، يليه فصل الشتاء ب 4843 عربية ثم فصل الصيف ب 4705، وأخيراً فصل الربيع ب 4527 عربية يومياً.

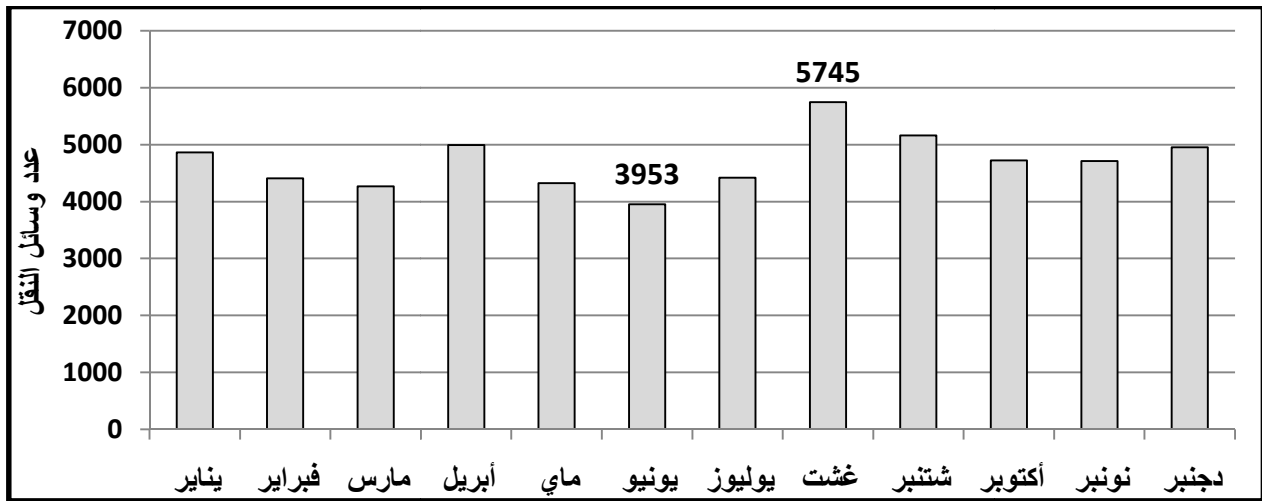
ج. يسجل شهر غشت أكبر تردد لحركة المرور الشهرية

تمكن دراسة حركة المرور الشهرية من معرفة الأشهر الأكثر تنقلاً من طرف الساكنة، وسنعمد خلال هذه النقطة على نتائج محطة العد الدائمة (Poste 70) الموجودة بالطريق الوطنية رقم 8 بالشمال الشرقي بمجال الدراسة في اتجاه بني ملال، وكما سبقت الإشارة لا تتوفر إحصائيات 2016 على جميع أشهر السنة وبالتالي اعتمدنا على إحصائيات 2015 وجاءت النتائج على الشكل التالي:

¹²⁹ Ministère de l'Équipement et du Transport et de la Logistique et de l'Eau, Direction des Route, 2011 « Recueil du trafic routier 2011 », p 189.

¹³⁰ تمت الاستعانة بمعطيات 2011 من أجل المقارنة، ولم يتم تمثيلها خرائطياً نظراً لعدم توفر معطيات 2011 لحجم حركة المرور بجميع المحاور الطرقية بمجال الدراسة، حيث تقتصر على الطريق الوطنية رقم 8 والطريق الإقليمية 2125.

مبيان رقم 42: توزيع التغيرات الشهرية لحركة المرور بالطريق الوطنية رقم 8 في اتجاه بني ملال



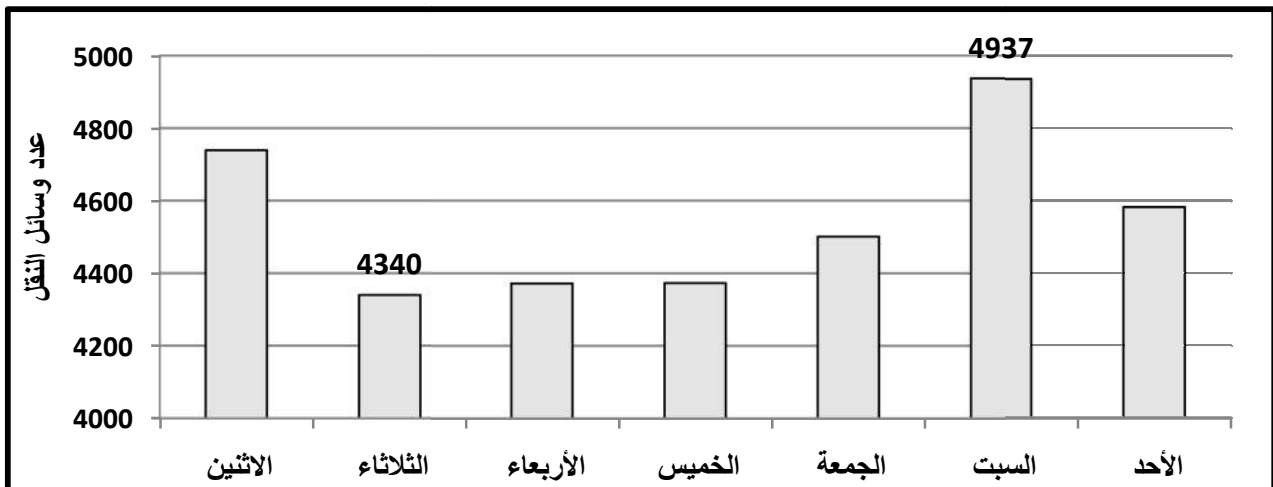
Sources : Ministère de l'Équipement et du Transport et de la Logistique et de l'Eau, Direction des Route, 2015
« Recueil du trafic routier 2015 », p 189.

يسجل شهر غشت أكبر تردد ب 5745 عربة يوميا، يليه شهر شنتبر ب 5164 عربة، ويفسر ذلك كون هذه الأشهر تعرف توافد الجالية المغربية المقيمة بالخارج مما يلاحظ معه انتعاش واضح لحركية التنقل بمدينة قلعة السراغنة والعطاوية، في حين يسجل شهر يونيو أقل تردد ب 3953 عربة يوميا، يفسر ذلك تراجع تنقلات رجال التعليم مع بداية العطلة الصيفية.

د. يختلف حجم تردد حركة المرور اليومية حسب المحاور الطرقية

يتأثر حجم حركة التنقل اليومية بالموقع الجغرافي للطريق، خاصة موقعها ضمن شبكة الأسواق الأسبوعية، والمبيان التالي يوضح ذلك.

مبيان رقم 43: توزيع حركة المرور بالطريق الوطنية رقم 8 في اتجاه بني ملال حسب التغيرات اليومية



Sources : Ministère de l'Équipement du Transport et de la Logistique et de l'Eau, Direction des Route, 2016,
« Recueil du trafic routier 2016 » p 136.

يسجل يوم السبت أعلى تردد ب 4937 وسيلة النقل، يليه يوم الاثنين ب 4739 وسيلة نقل، ويسجل يوم الثلاثاء أضعف تردد ب 4340 وسيلة نقل، كما سبقت الإشارة ترتبط حركية الطريق اليومية بالموقع الجغرافي للطريق، وفي المحور الموالى سنلاحظ أن هذا الترتيب سيتغير عند دراسة الطرق من وإلى مدينتي قلعة السراغنة والعطاوية.

هـ تسجل فترتي منتصف النهار والساعة 18 أكبر تردد لحركة المرور حسب ساعات اليوم عكس حركية المرور اليومية (أيام الأسبوع) تتشابه حركية المرور حسب ساعات النهار بمجموع طرق مجال الدراسة، حيث تسجل فترة 12 و 18 أعلى تردد نتيجة تيارات النقل التعليمية وذلك بسبب تنقل التلاميذ والأطر التربوية إلا أنها تختلف حسب أيام الأسبوع.

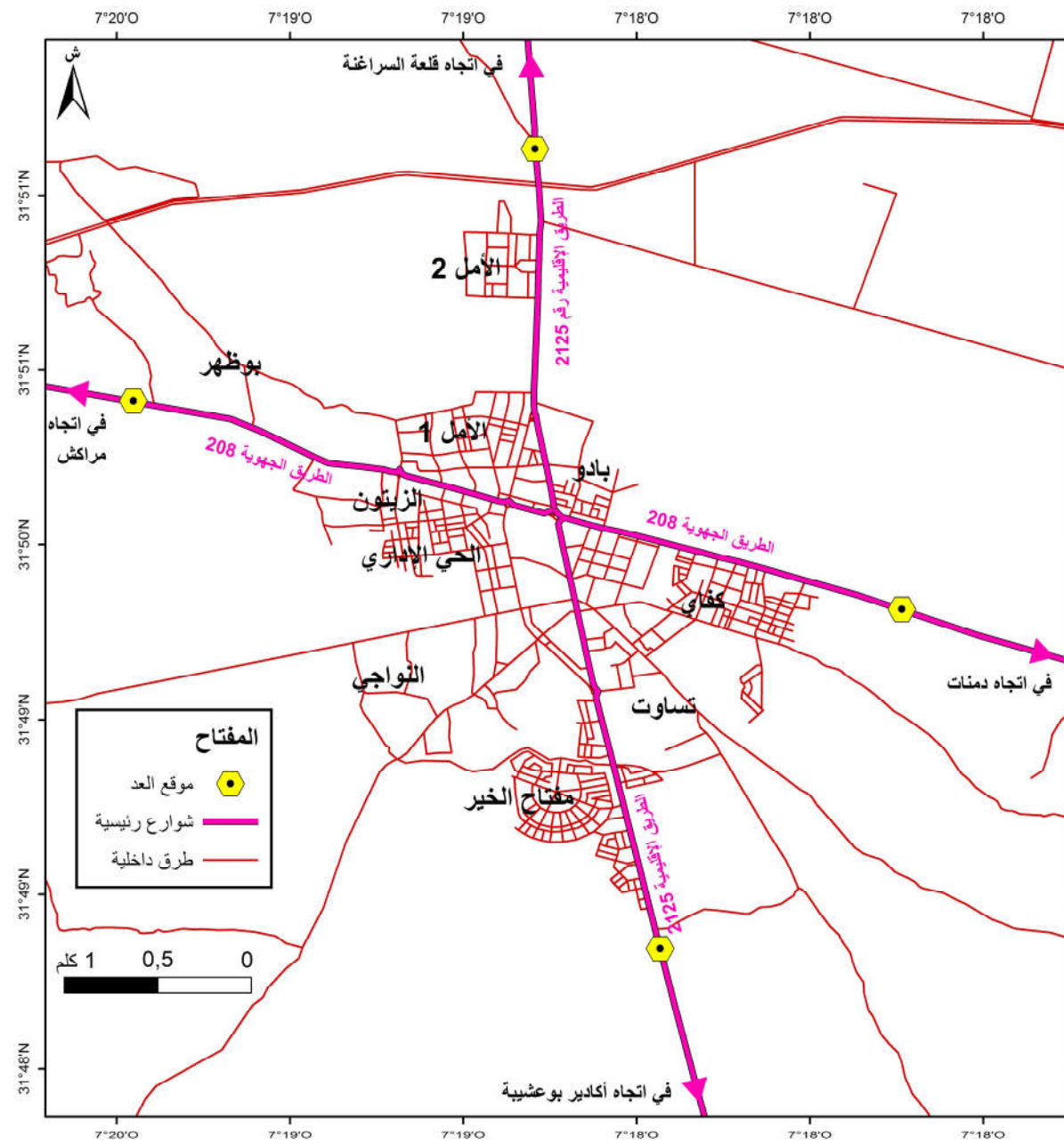
2. تيارات كثيفة ومتباينة بين مدينتي قلعة السراغنة والعطاوية والجماعات القروية بمجال الدراسة

أضحت الدراسات الجغرافية اليوم مطالبة بتكميم الظواهر من خلال الانتقال من الوصف إلى إعطاء أرقام دقيقة تبين أهمية الظاهرة، وبالتالي من اللازم تقديم أرقام ومعطيات حول تيارات النقل الحضرية - القروية بمجال الدراسة، وفي ظل غياب إحصائيات دقيقة لحجم الحركة، قمنا بعملية عد عدد وسائل النقل من وإلى مدينتي قلعة السراغنة والعطاوية، بثمانية طرق المؤدية إلى المدينتين؛ أربعة بمدينة قلعة السراغنة وأربعة بمدينة العطاوية، ويختلف حجم حركة المرور حسب الأيام، ولذلك قمنا باعتماد يومين مختلفين، يومين عاديين وهما يوم الأربعاء بقلعة السراغنة والثلاثاء بالعطاوية، ويومي انعقاد السوق وهما الاثنين بقلعة السراغنة والخميس بالعطاوية.

جرت عملية العد في مخرج كل مدينة بأقصى المدار الحضري لمنع تأثير التنقلات الداخلية، من الساعة 7 صباحا إلى غاية الساعة 19.00 مساء، ويتم استبدال ورقة العد (الملحق) على رأس كل ساعة من أجل ملاحظة الفوارق الزمنية، حيث شملت عملية العد 11 صنفا وهي الدراجات النارية والدراجات ثلاثية العجلات والسيارات الخاصة وسيارات الأجرة والسيارات الفلاحية والشاحنات المتوسطة والصغيرة والشاحنات الكبيرة والسيارات التجارية والحافلات والنقل المدرسي وسيارات الإسعاف، كما تم تقسيم ورقة العد إلى نصفين؛ قسم في اتجاه المدينة وآخر إلى خارج المدينة، والخريطتين التاليتين تظهران مواقع العد بالمدينتين.

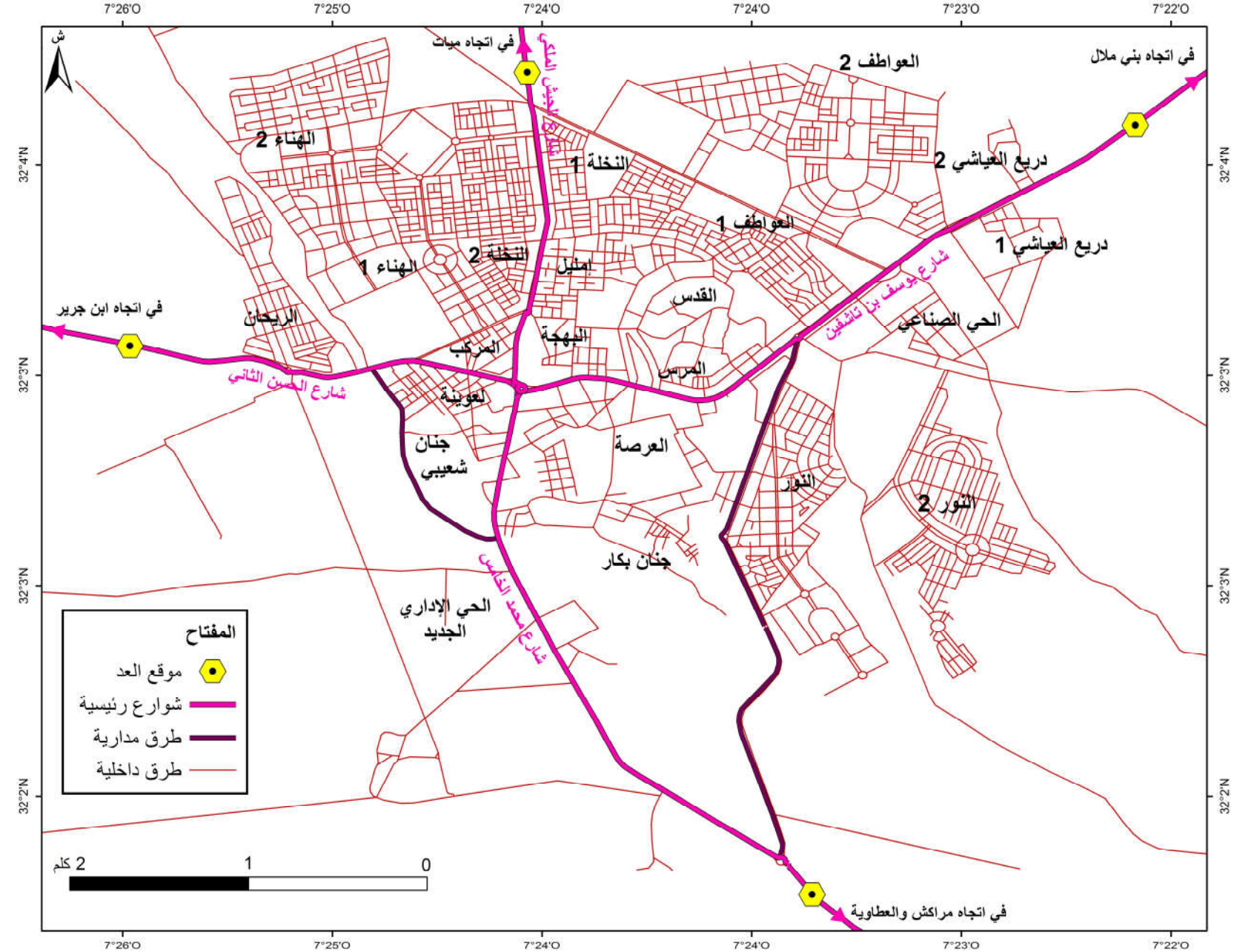
خريطة رقم 21:

التوطين الجغرافي لنقط العد بمدينة العطاوية



خريطة رقم 20:

التوطين الجغرافي لنقط العد بمدينة قلعة السراغنة



المصدر: إنجاز شخصي 2019

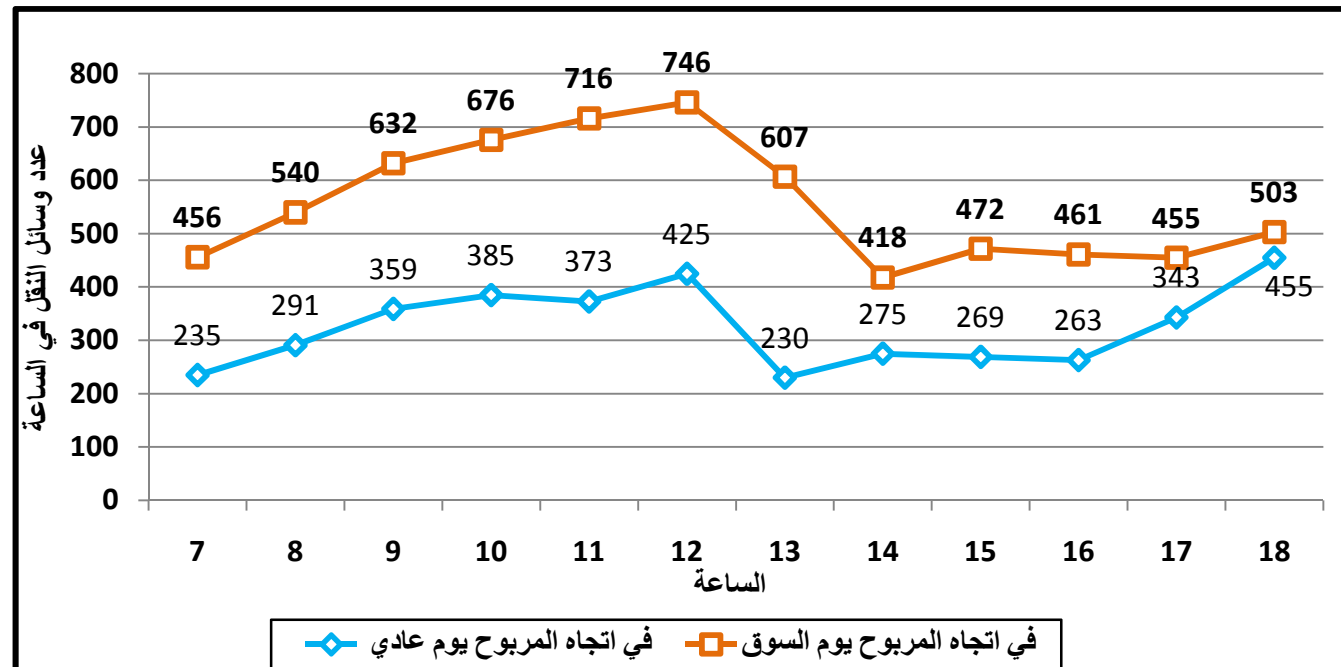
أ. تيارات النقل الحضرية - الريفية حسب المحاور الطرقية

تتعدد أشكال دراسة حركية تيارات النقل، وخلال هذه النقطة سندرس هذه التيارات حسب كل محور طرقي من أجل معرفة أهم الطرق.

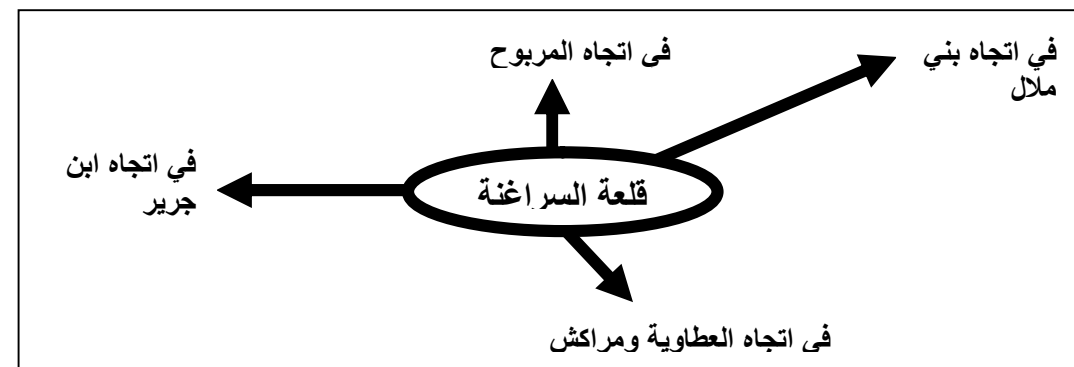
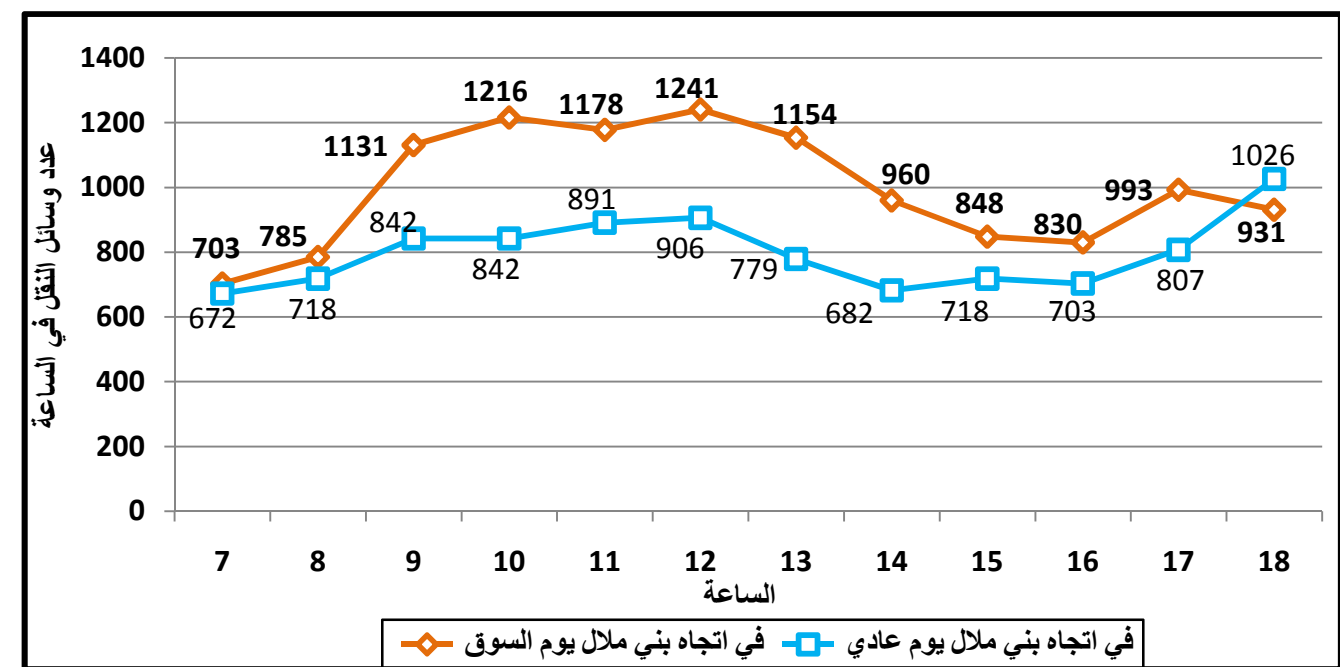
- تستقطب مدينة قلعة السراغنة أكبر عدد من وسائل النقل

باعتبارها عاصمة للإقليم وأكبر تجمع سكاني به، تأتي مدينة قلعة السراغنة في المرتبة الأولى من حيث عدد وسائل النقل التي تتردد عليها، وتختلف أعداد وسائل النقل حسب المحاور الطرقية وكذلك حسب أيام الأسبوع وساعات النهار، والمبيانات الأربعة التالية توضح حجم الحركة بالطرق الرئيسية لمدينة قلعة السراغنة خلال يوم السوق ويوم عادي.

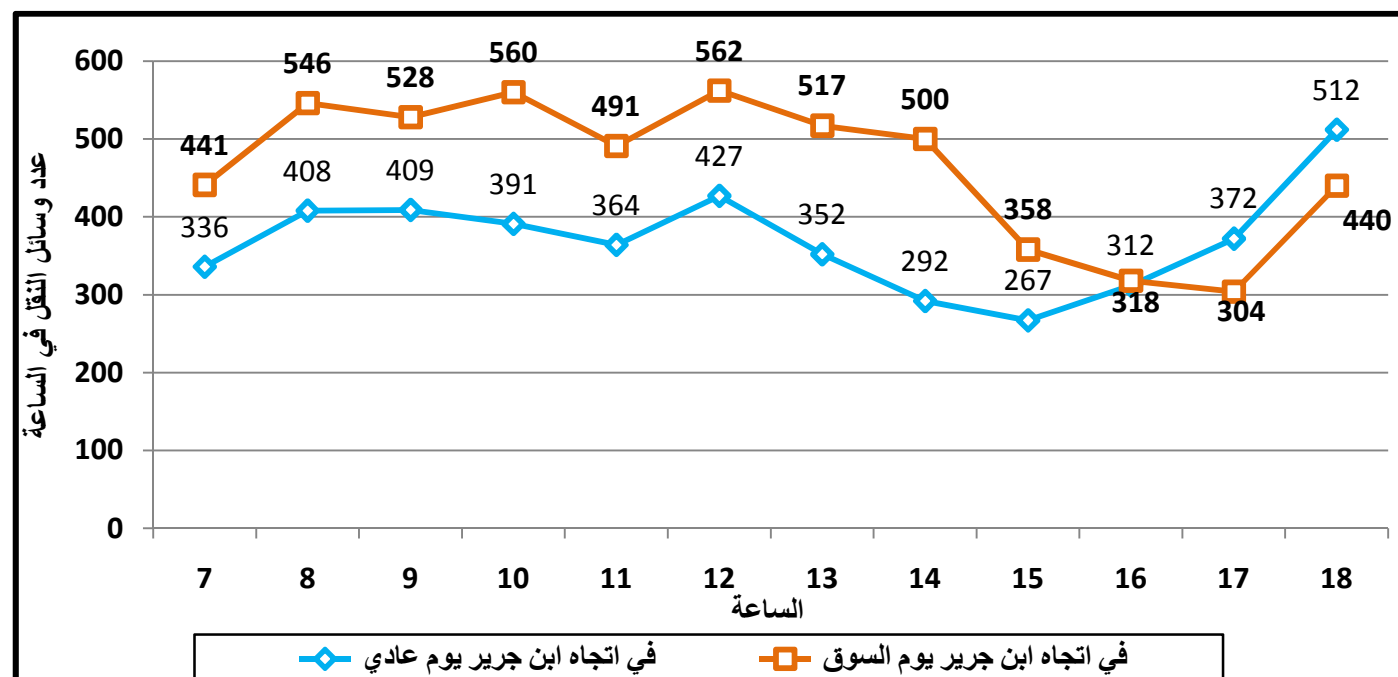
مبيان رقم 45: تطور حركة المرور بالطريق الإقليمية 2115 من قلعة السراغنة في اتجاه المربوح خلال يومي الاثنين والأربعاء



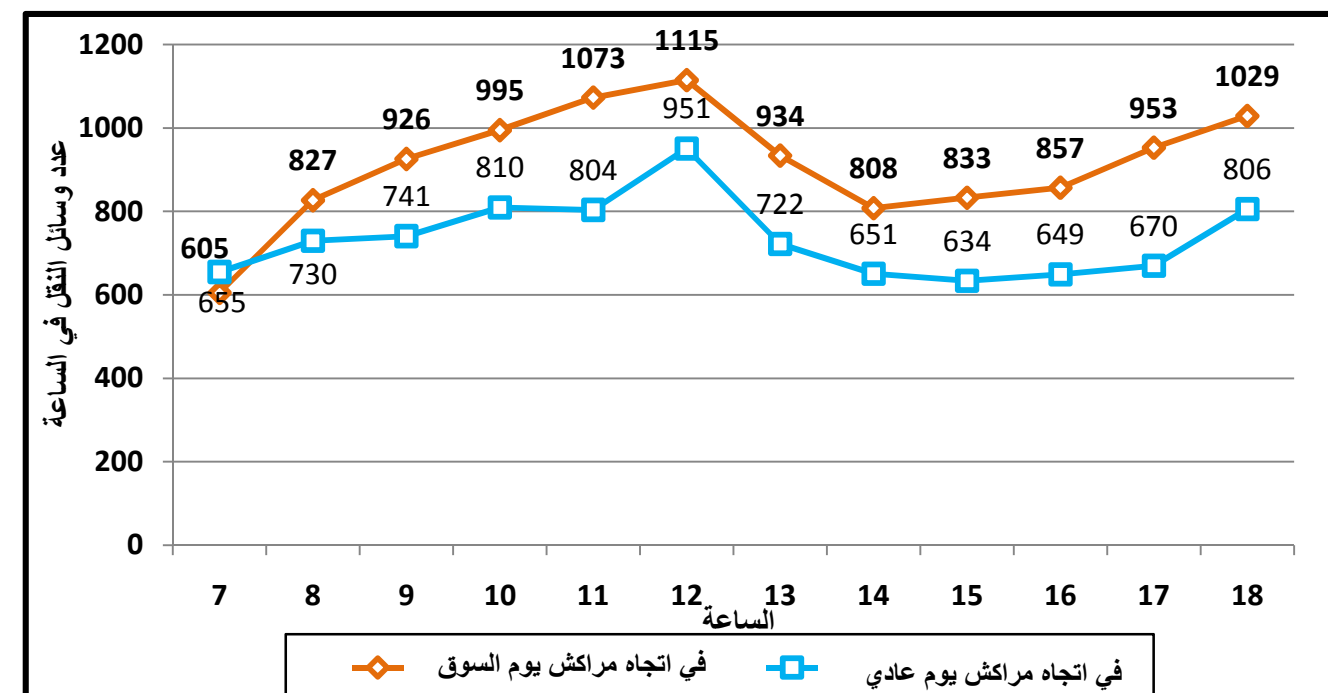
مبيان رقم 44: تطور حركة المرور بالطريق الوطنية رقم 8 من قلعة السراغنة في اتجاه بني ملال خلال يومي الاثنين والأربعاء



مبيان رقم 47: تطور حركة المرور بالطريق الجهوية 206 من قلعة السراغنة في اتجاه ابن جدير خلال يومي الاثنين والأربعاء



مبيان رقم 46: تطور حركة المرور بالطريق الوطنية رقم 8 من قلعة السراغنة في اتجاه مراكش خلال يومي الاثنين والأربعاء



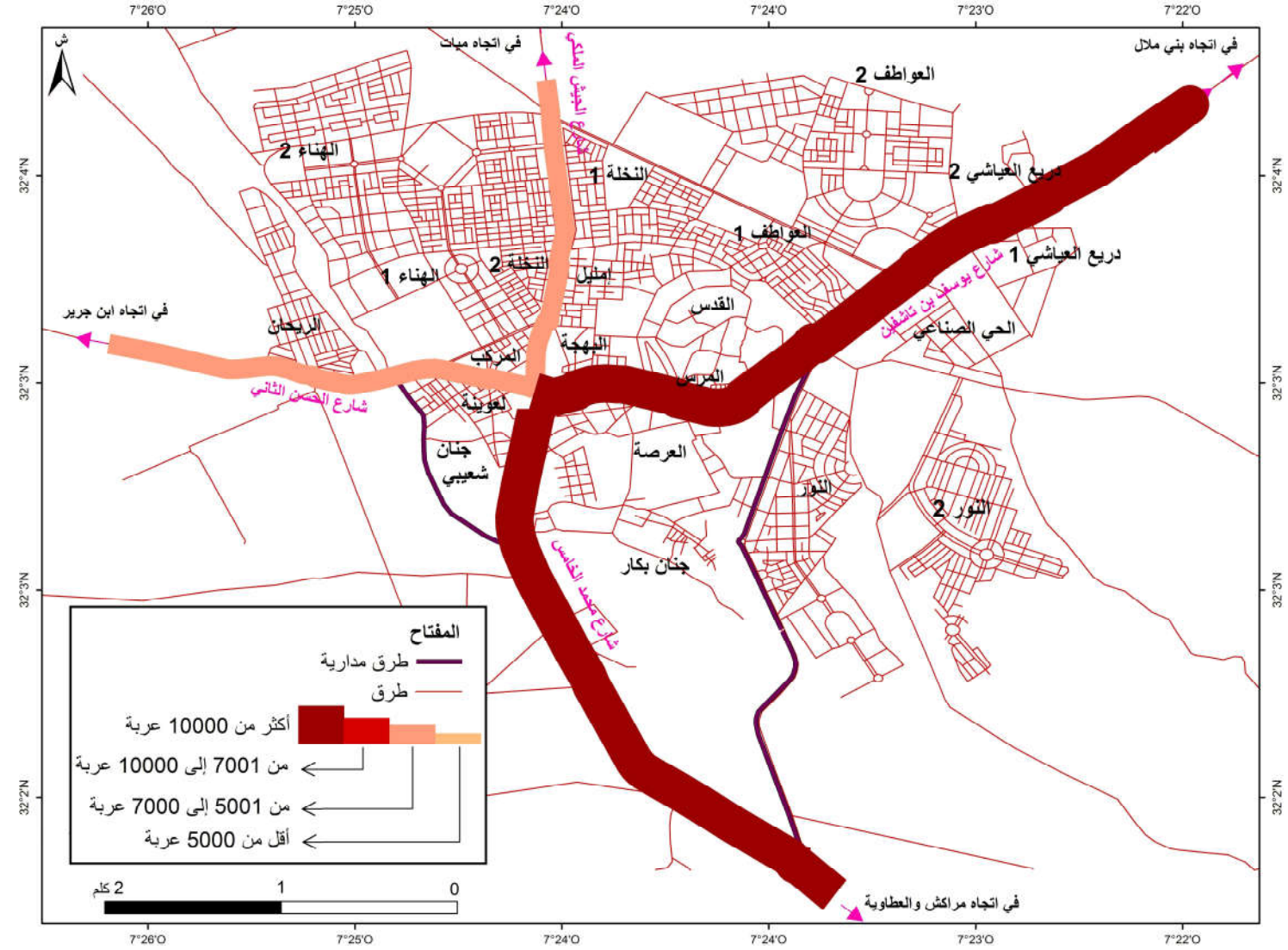
بتحليل المبيانات الأربعة نلاحظ أن يوم السوق يسجل أعلى حركية تردد على مدينة قلعة السراغنة خاصة خلال النصف الأول من النهار، وتسجل الساعة 12 (من 12.00 إلى 12.59) أعلى معدل تردد في الطرق الأربعة خلال اليوم العادي، نظرا لتنقل رجال التعليم ذهابا وإيابا نحو المؤسسات التعليمية بالجماعات القروية والذين يقطنون بالمدينة، كما يتنقل خلال هذه الفترة التلاميذ والطلبة بواسطة سيارات الأجرة، وتستقطب مدينة قلعة السراغنة 26754 وسيلة نقل خلال يوم عادي (الأربعاء)، في حين يصل العدد إلى 35199 وسيلة نقل خلال يوم السوق (الاثنين)، والخريطين رقم 22 و 23 توضحان ذلك مع إبراز وتيرة التنقل بكل محور طرقي خلال يومين مختلفين.

تسجل الطريق الوطنية رقم 8 في اتجاه بني ملال وجماعات تساوت السفلى أعلى عدد من وسائل النقل، يليه محور مراكش والعطاوية ثم طريق المربوح وأخيرا طريق ابن جرير.

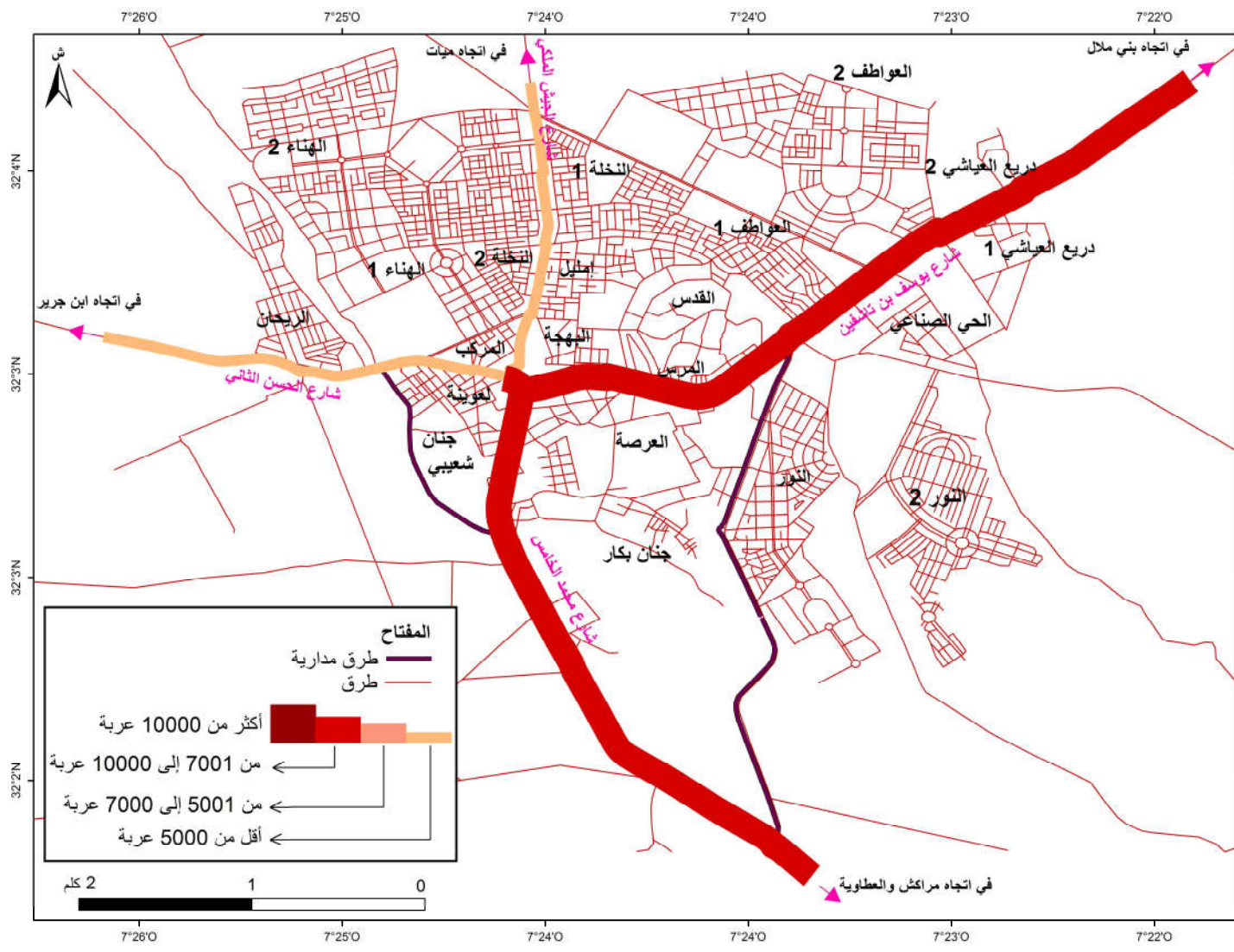
- تسجل مدينة العطاوية ثان أكبر تردد

تعرف مدينة العطاوية هي الأخرى تيارات حضرية - قروية جد مهمة خاصة بجماعات تساوت الوسطى، وبينها وبين مدينة قلعة السراغنة، والمبيانات رقم 48 - 49 - 50 - 51 توضح هذه التيارات.

خريطة رقم 22: تيارات النقل في اتجاه مدينة قلعة السراغنة خلال يوم السوق

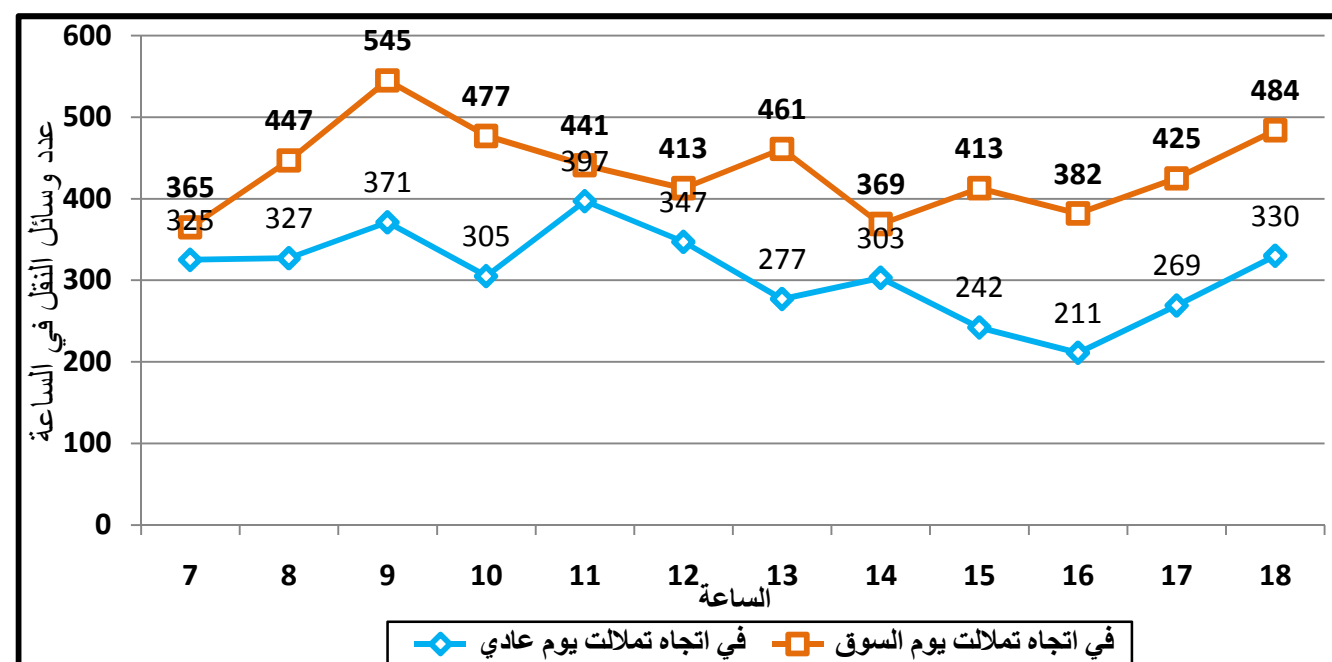


خريطة رقم 23: تيارات النقل في اتجاه مدينة قلعة السراغنة خلال يوم عادي

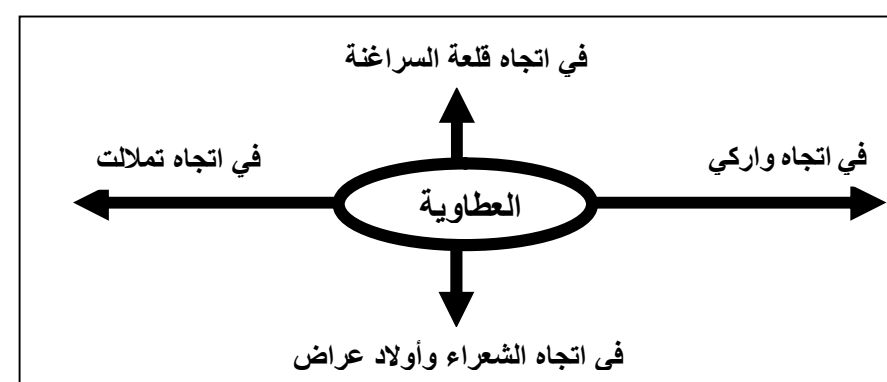
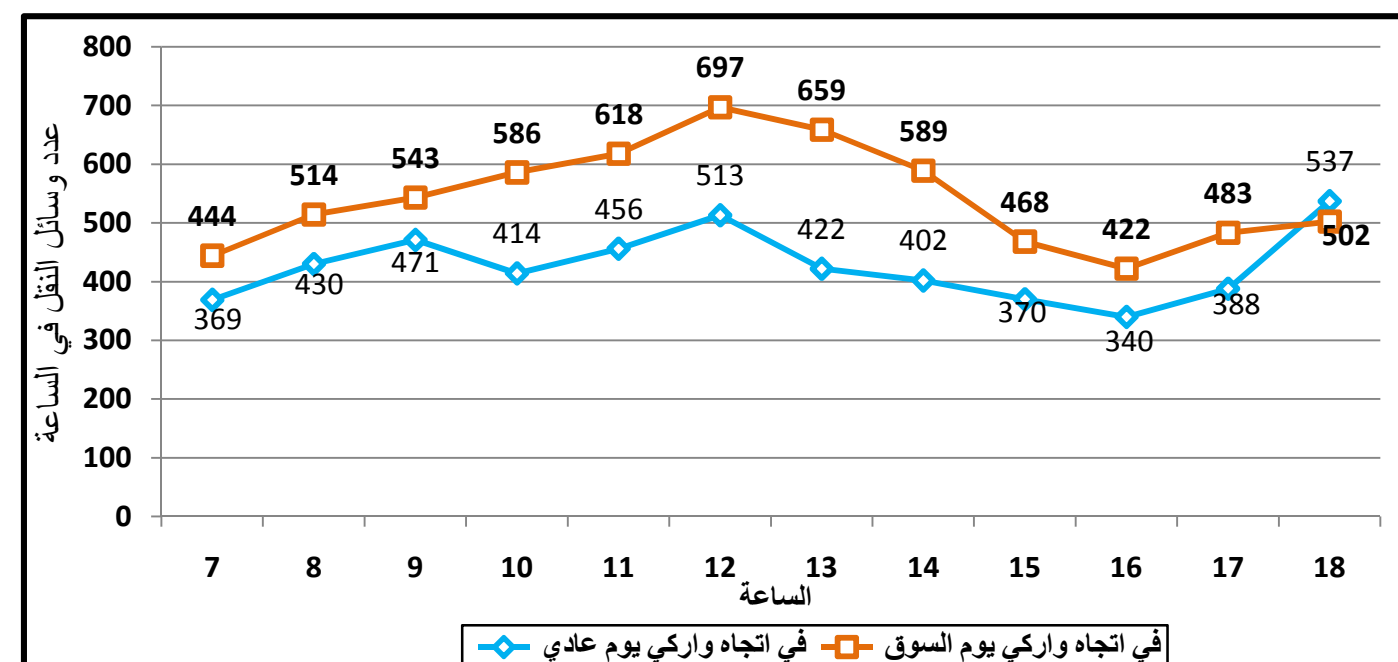


المصدر: إنجاز شخصي 2019

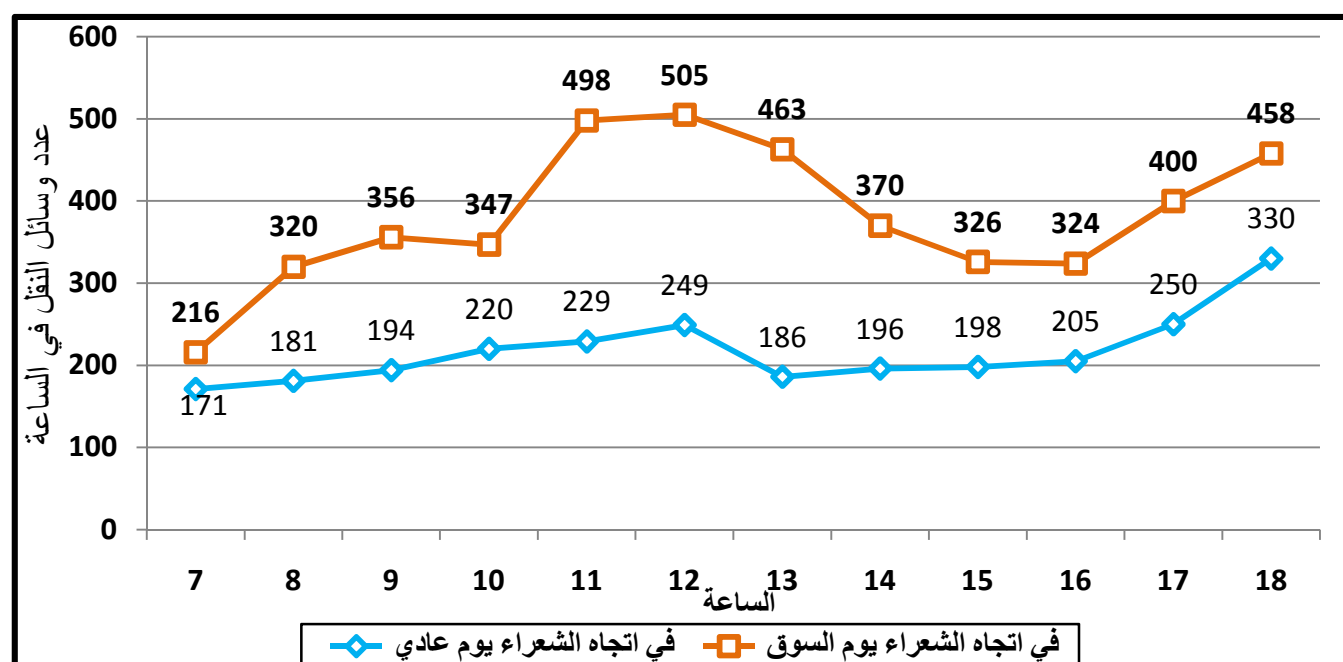
مبيان رقم 49: تطور حركة المرور بالطريق الجهوية 208 من العطاوية في اتجاه تملالت خلال يومي الثلاثاء والخميس



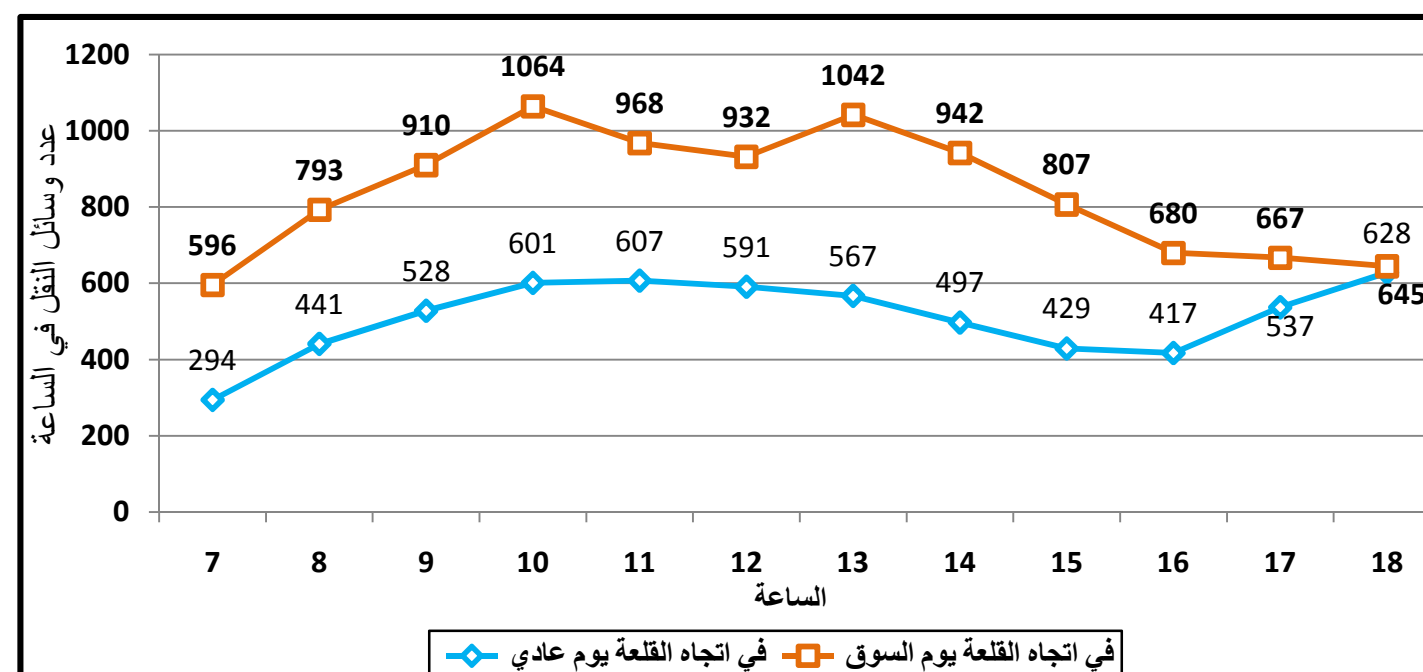
مبيان رقم 48: تطور حركة المرور بالطريق الجهوية 208 من العطاوية في اتجاه واركى خلال يومي الثلاثاء والخميس



مبيان رقم 51: تطور حركة المرور بالطريق الإقليمية 2125 من العطاوية في اتجاه الشعراء خلال يومي الثلاثاء والخميس



مبيان رقم 50: تطور حركة المرور بالطريق الإقليمية 2125 من العطاوية في اتجاه قلعة السراغنة خلال يومي الثلاثاء والخميس



يسجل يوم السوق الأسبوعي الخميس أكبر تردد خاصة خلال النصف الأول من النهار، في حين أن الفترة الممتدة ما بين 12.00 و 12.59 تسجل أعلى تردد خلال الأيام العادية لنفس السبب، وتستقطب مدينة العطاوية 17562 وسيلة نقل خلال يوم عادي و 26376 وسيلة نقل خلال يوم السوق (الخميس)، والخريطتين رقم 24 - 25 توضحان ذلك.

تسجل الطريق الإقليمية 2125 الرابطة بين مدينة العطاوية وقلعة السراغنة أعلى تردد، وبالتالي تظهر أهمية العلاقة بين مدينتي العطاوية وقلعة السراغنة، تليها الطريق الجهوية 208 شرقا في اتجاه جماعات بويا عمر وواركي وسيدي عيسى والصهريج ودمنات... إلخ، ثم الطريق الجهوية 208 غربا في اتجاه العطاوية الشعبية وتملالت ومراكش.

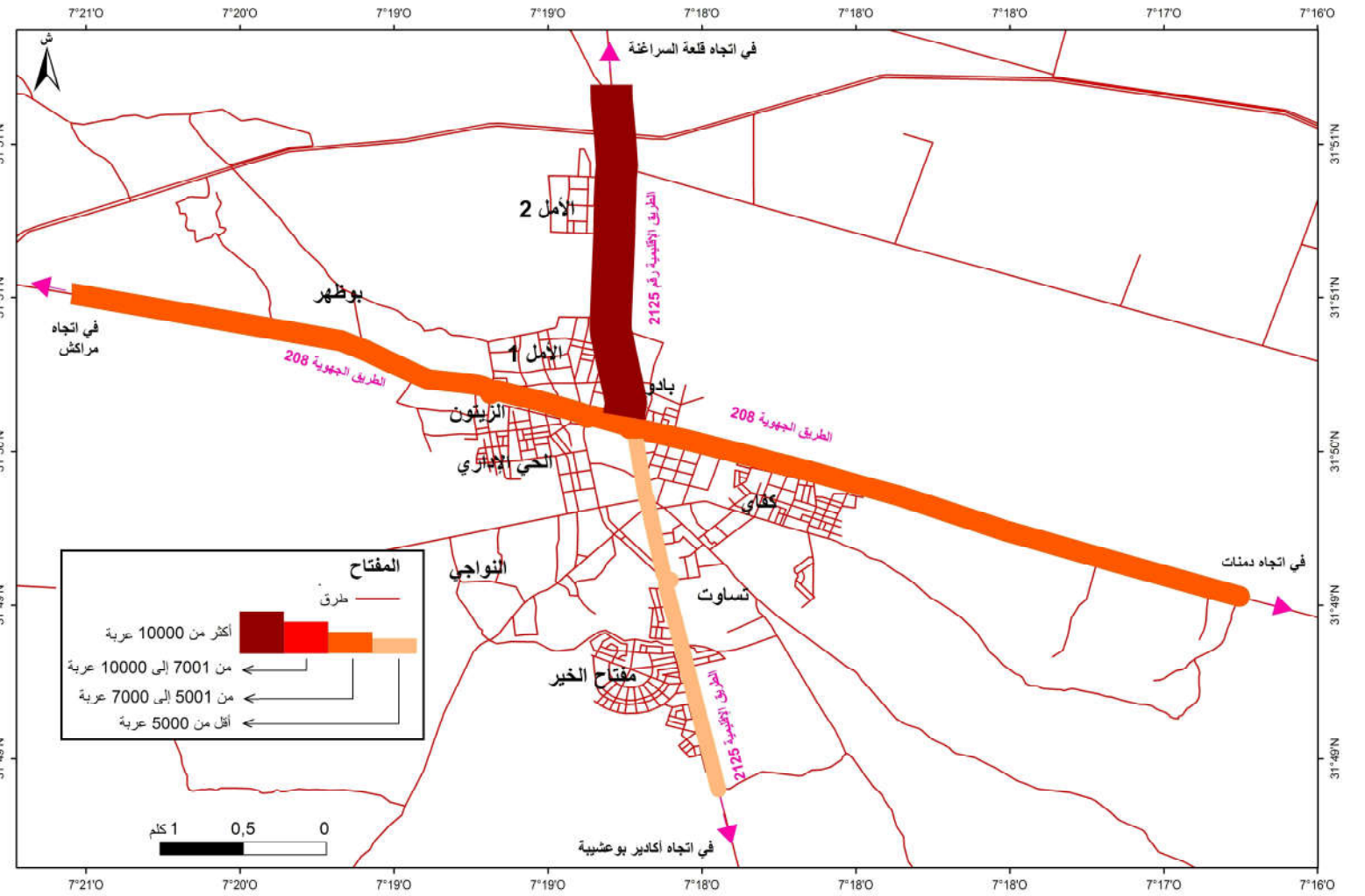
انطلاقا مما سبق نلاحظ اختلاف وتيرة التنقل إلى مدينتي قلعة السراغنة حسب المحاور الطرقية وكذلك حسب الأيام، إذ يسجل يوم السوق أكبر وتيرة، وتبقى مدينة قلعة السراغنة الأكثر أهمية من حيث حركية التنقل سواء بالأيام العادية أو يوم السوق الأسبوعي، نظرا لمكانتها الإدارية كعاصمة للإقليم ومكانتها الاقتصادية والخدماتية، كما أنها أكبر تجمع ديموغرافي، ورغم أن مدينة العطاوية لا يتجاوز حجمها الديموغرافي الثلث مقارنة بمدينة قلعة السراغنة، إلا أنها تعرف حركية كبيرة حيث تمثل 43 % من مجموع الحركية بمجال الدراسة خلال يوم السوق، و 40 % من مجموع الحركية خلال الأيام العادية. (أنظر الملحق، مبيان رقم 7).

ب. تيارات النقل الحضرية - الريفية حسب الاتجاه

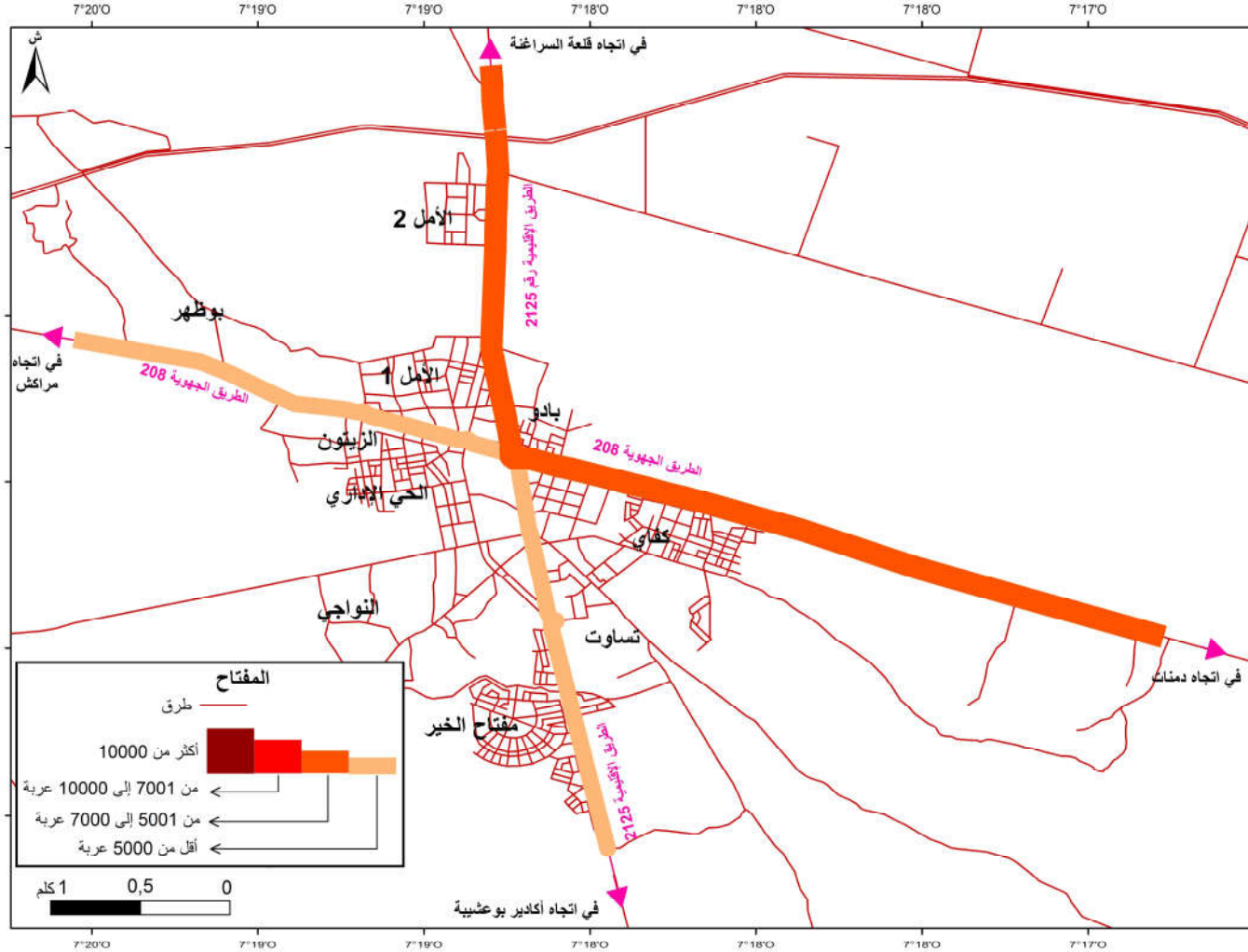
تختلف حركية النقل حسب الاتجاهات، ويمكن التمييز بين اتجاهين؛ نحو المدينة وخارج المدينة، وتتأثر اتجاهات النقل بعامل الزمن، ففي الصباح تستقبل المدينة وفي المساء تبدأ تيارات العودة وهذا ما سنلاحظه بجلاء في تحليلنا لحركية النقل بالمحاور الطرقية الثمانية حسب الاتجاه.

توضح المبيانات رقم 52 - 53 - 54 - 55 التالية حركية وسائل النقل حسب الاتجاه بمدينتي قلعة السراغنة والعطاوية خلال يومين عاديين (الثلاثاء / الأربعاء) ويومي السوق (الاثنين / الخميس).

خريطة رقم 24: تيارات النقل في اتجاه مدينة العطاوية خلال يوم السوق

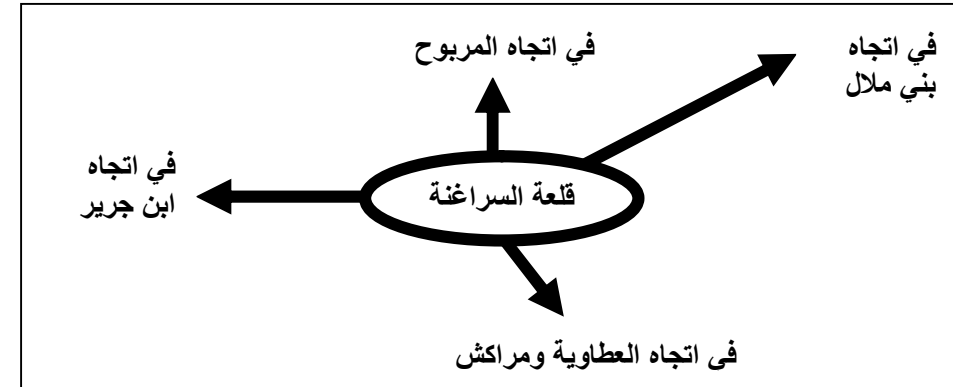
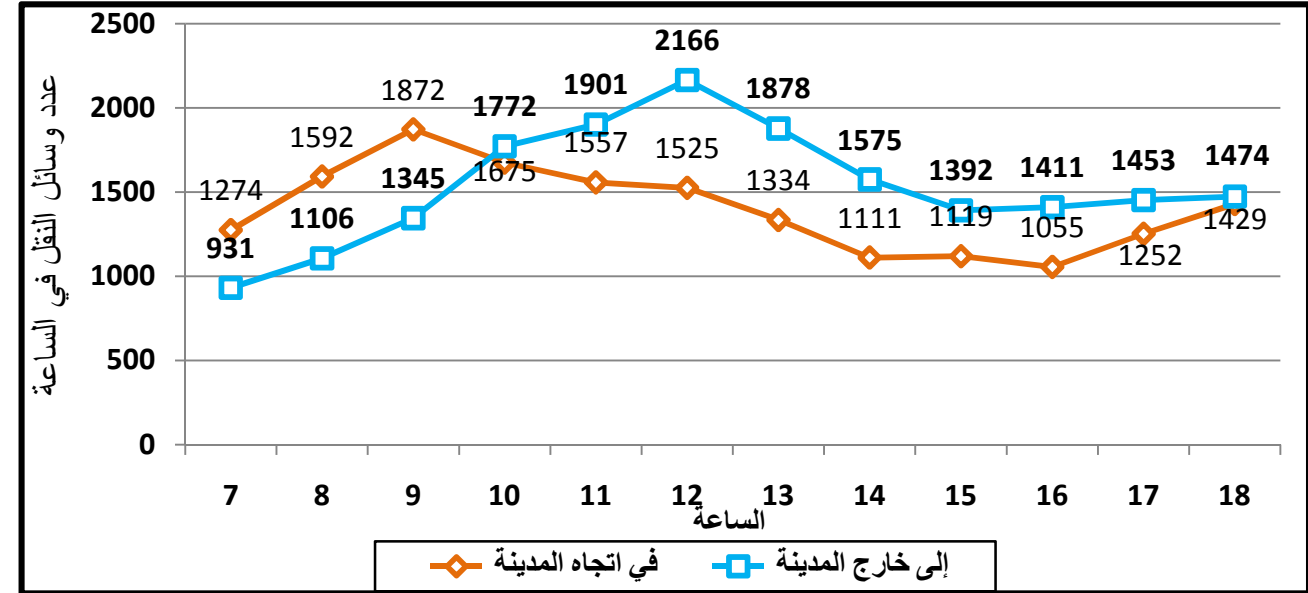


خريطة رقم 25: تيارات النقل في اتجاه مدينة العطاوية خلال يوم عادي

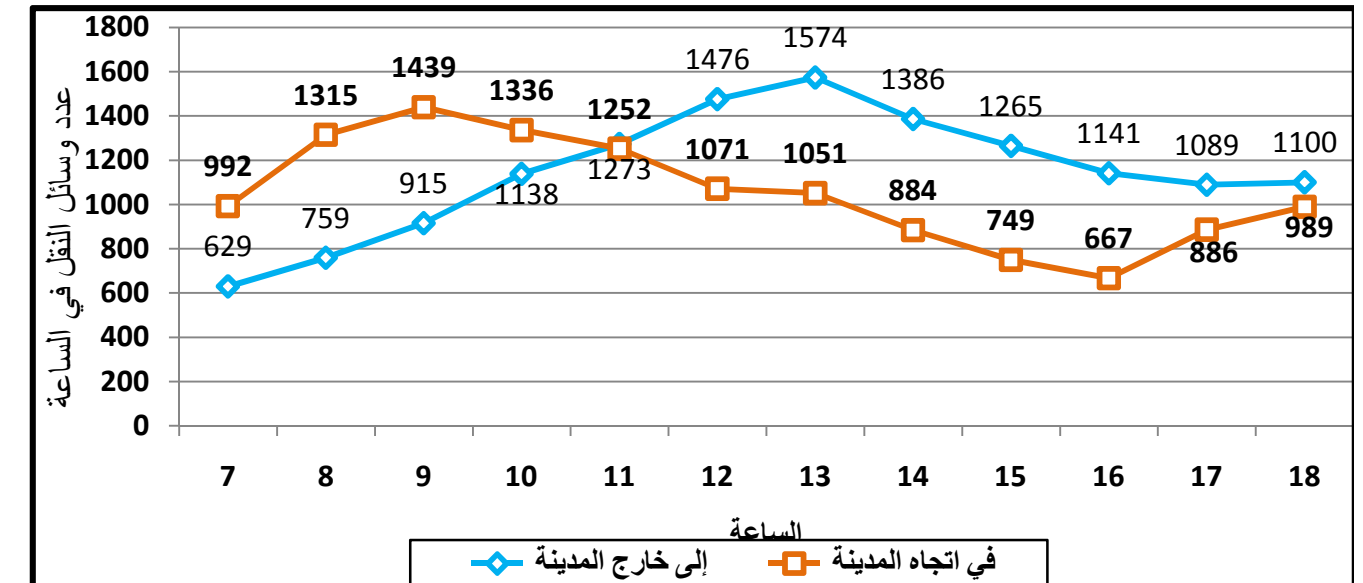


المصدر: إنجاز شخصي 2019

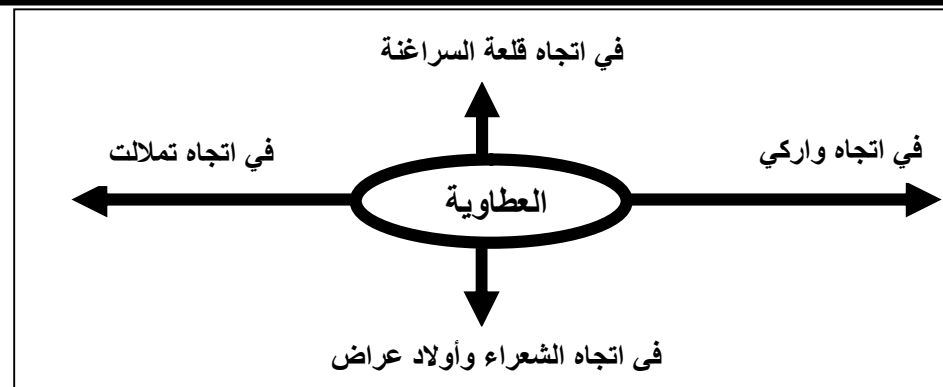
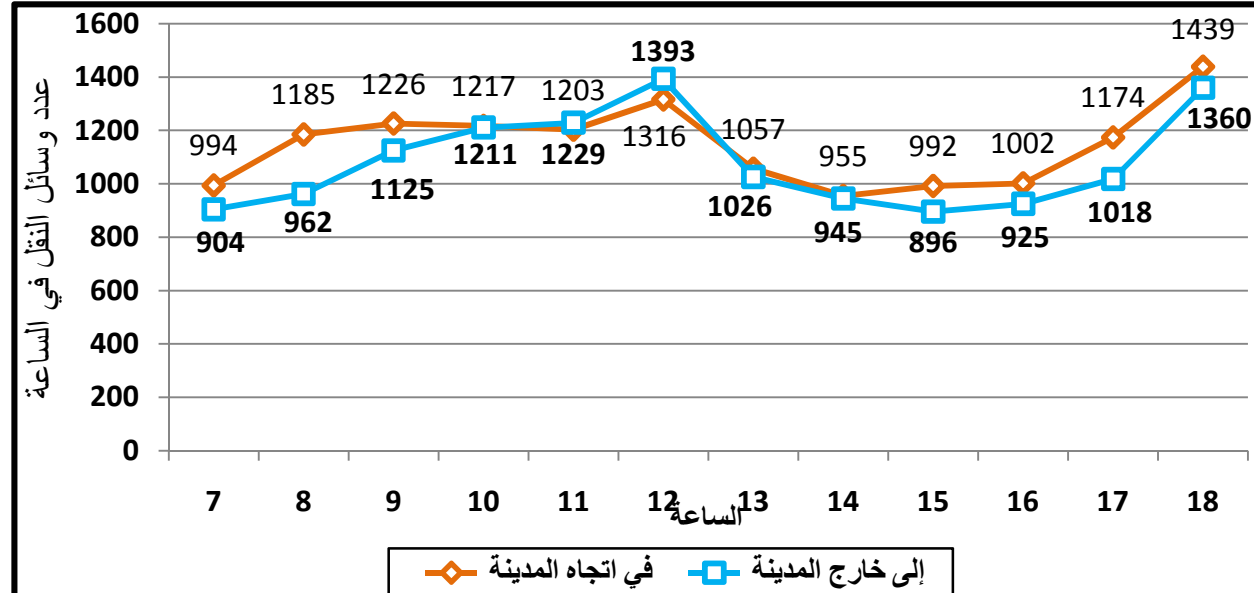
مبيان رقم 52: تطور عدد وسائل النقل من وإلى مدينة قلعة السراغنة حسب الساعة بمجموع المحاور الطرقية الرئيسية
يوم الاثنين (يوم السوق)



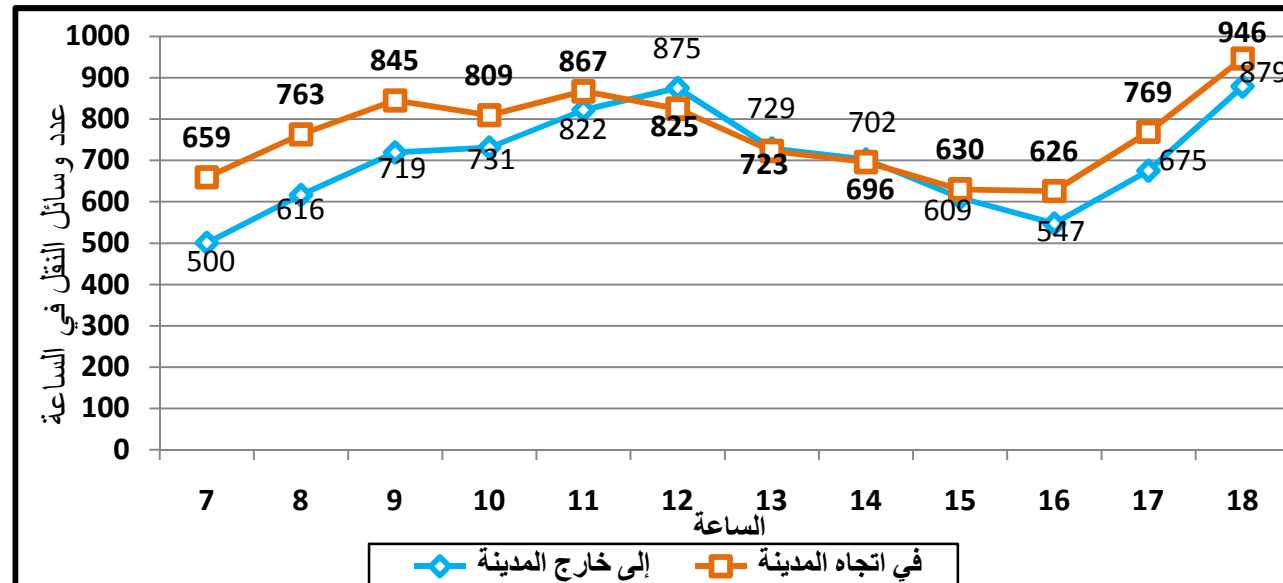
مبيان رقم 54: تطور عدد وسائل النقل من وإلى مدينة العطاوية حسب الساعة بمجموع المحاور الطرقية الرئيسية
يوم الخميس (يوم السوق)



مبيان رقم 53: تطور عدد وسائل النقل من وإلى مدينة قلعة السراغنة حسب الساعة بمجموع المحاور الطرقية الرئيسية
يوم الأربعاء (يوم عادي)



مبيان رقم 55: تطور عدد وسائل النقل من وإلى مدينة العطاوية حسب الساعة بمجموع المحاور الطرقية الرئيسية
يوم الثلاثاء (يوم عادي)



تتشابه خصائص تيارات النقل حسب الاتجاه بمدينتي قلعة السراغنة والعطاوية، حيث ترتبط بسبب التنقل، فخلال يوم السوق ترتفع وتيرة التنقل في اتجاه المدينة خلال الساعات الأولى من النهار وتبدأ تيارات العودة خارج المدينة في النصف الثاني، وخلال الأيام العادية تكون الحركية في أعلى مستوياتها خلال ساعات وسط النهار.

ج. تيارات النقل الحضرية - الريفية حسب النوع

تكمن أهمية دراسة تيارات النقل حسب النوع من معرفة وسائل النقل التي تتردد على مدينة معينة، وهي بالتالي تحدد وظيفتها، فالمدن الصناعية تتردد عليها الشاحنات الكبيرة والمتوسطة، في حين أن المدن الخدماتية تتردد عليها وسائل النقل العمومية والخاصة. والجدولين التاليين يوضحان بالأرقام حجم حركة المرور بكل طريق حسب نوعية وسائل النقل والتي قسمناها إلى 11 صنف.

جدول رقم 21: توزيع عدد وسائل النقل بين مدينتي قلعة السراغنة والعطاوية والجماعات المحيطة بهما في يوم عادي حسب المحاور الطرقية

المجموع حسب وسيلة النقل بمدينتي قلعة السراغنة والعطاوية	قلعة السراغنة					العطاوية				
	المجموع حسب الوسيلة بقلعة السراغنة	طريق المربوح	طريق ابن جرير	طريق بني ملال	طريق مراكش	المجموع حسب الوسيلة بالعطاوية	طريق الشعراء	طريق تملالت	طريق واركبي	طريق القلعة
12128	7269	1938	1434	2303	1594	4859	934	884	1068	1973
852	591	253	126	139	73	261	45	47	57	112
17252	10752	1105	1782	3874	3991	6500	899	1661	1943	1997
5188	2766	95	270	830	1571	2422	277	306	876	963
2059	1098	138	170	482	308	961	140	264	254	303
2522	1549	122	258	721	448	973	102	187	354	330
1314	932	10	167	457	298	382	60	55	165	102
328	230	0	19	105	106	98	2	26	48	22
2227	1342	176	203	593	370	885	131	235	279	240
275	123	57	6	48	12	152	15	27	41	69
171	102	9	7	34	52	69	4	12	27	26
44316	26754	3903	4442	9586	8823	17562	2609	3704	5112	6137

المصدر: العد الميداني أبريل وماي 2017

جدول رقم 22: توزيع عدد وسائل النقل بين مدينتي قلعة السراغنة والعطاوية والجماعات المحيطة بهما خلال يوم السوق الأسبوعي حسب المحاور الطرقية

المجموع حسب وسيلة النقل بمدينتي قلعة السراغنة والعطاوية	قلعة السراغنة					العطاوية				
	المجموع حسب الوسيلة بقلعة السراغنة	طريق المربوح	طريق ابن جرير	طريق بني ملال	طريق مراكش	المجموع حسب الوسيلة بالعطاوية	طريق الشعراء	طريق تملالت	طريق واركبي	طريق القلعة
19547	11061	3665	1805	3490	2101	8486	1668	1478	1494	3846
1711	1022	478	177	250	117	689	128	74	119	368
20618	12432	1353	1971	4311	4797	8186	1291	2088	2329	2478
7823	4009	374	356	1396	1883	3814	671	411	1269	1463
2812	1470	195	302	565	408	1342	224	348	274	496
2954	1754	195	355	590	614	1200	171	296	288	445
1253	912	18	195	378	321	341	72	96	90	83
332	231	0	19	106	106	101	1	28	47	25
4081	2063	329	362	813	559	2018	333	373	545	767
263	141	68	10	50	13	122	16	9	47	50
181	104	7	13	48	36	77	8	21	23	25
61575	35199	6682	5565	11997	10955	26376	4583	5222	6525	10046

المصدر: العد الميداني أبريل وماي 2017

انطلاقاً من نتائج الجدولين السابقين يتضح جلياً حجم تيارات النقل بين مدينتي قلعة السراغنة والعطاوية والجماعات المحيطة بهما حسب النوع، ويمكن القول أن طرق مدينة قلعة السراغنة تحتل المرتبة الأولى في 9 أصناف من أصل 11 صنف خلال يوم عادي، في حين تحتل المرتبة الأولى في 8 أصناف من أصل 9 خلال يوم السوق.

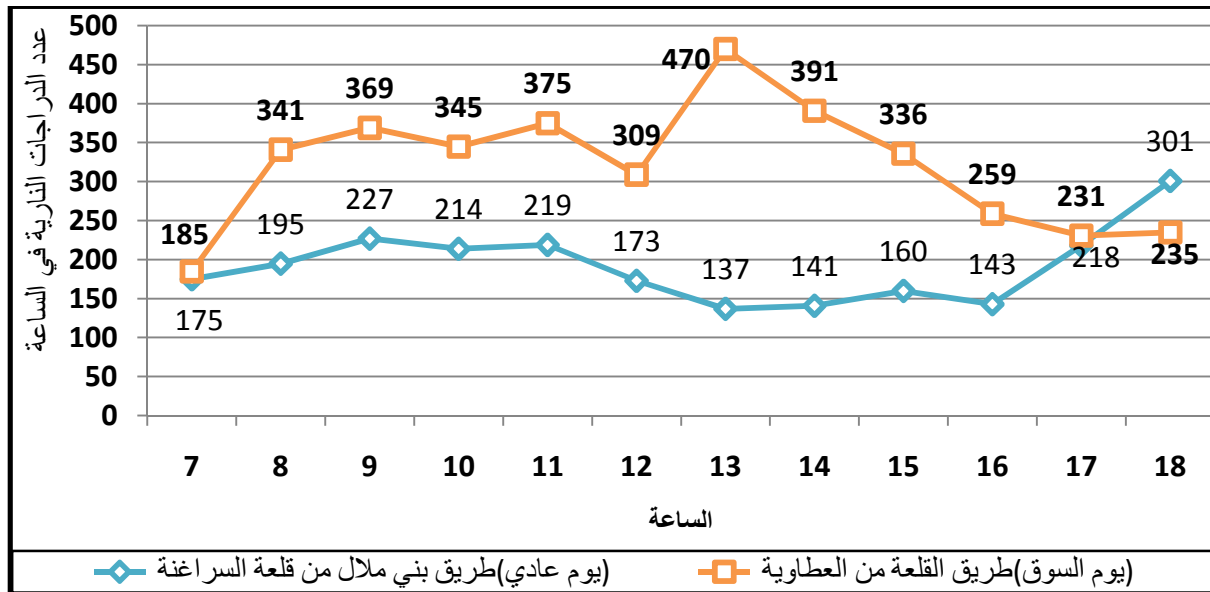
لتوضيح أهمية تيارات النقل بين مدينتي قلعة السراغنة والعطاوية والجماعات المحيطة بهما سنتطرق لكل صنف مع أعلى معدل يوم السوق وأعلى معدل خلال يوم عادي، مع تقديم وتيرة تنقل كل صنف بالطريق التي سجلت أعلى تردد.

- الدراجات النارية

تسجل الطريق الوطنية رقم 8 من قلعة السراغنة في اتجاه جماعات زنادة وتاوزينت وأولاد الكرن والشطبية والعامرية أعلى تردد خلال يوم عادي بما مجموعه 2303 دراجة نارية، أما يوم السوق فتسجل الطريق الإقليمية رقم 2125 من العطاوية في اتجاه جماعات الدروز والعثمانة وقلعة السراغنة أعلى تردد بما مجموعه 3846 دراجة نارية، فالجماعات الشمالية لمدينة العطاوية ترتفع بها درجة تملك الدراجة النارية، وخلال يوم الخميس تعرف هذه الطريق حركية كبيرة بما مجموعه 320 دراجة نارية في الساعة، والمبيان التالي يوضح توزيعها الزمني.

مبيان رقم 56: تطور وتيرة تردد الدراجات النارية على مدينتي قلعة السراغنة والعطاوية

خلال يوم عادي ويوم السوق



المصدر: العد الميداني أبريل وماي 2017

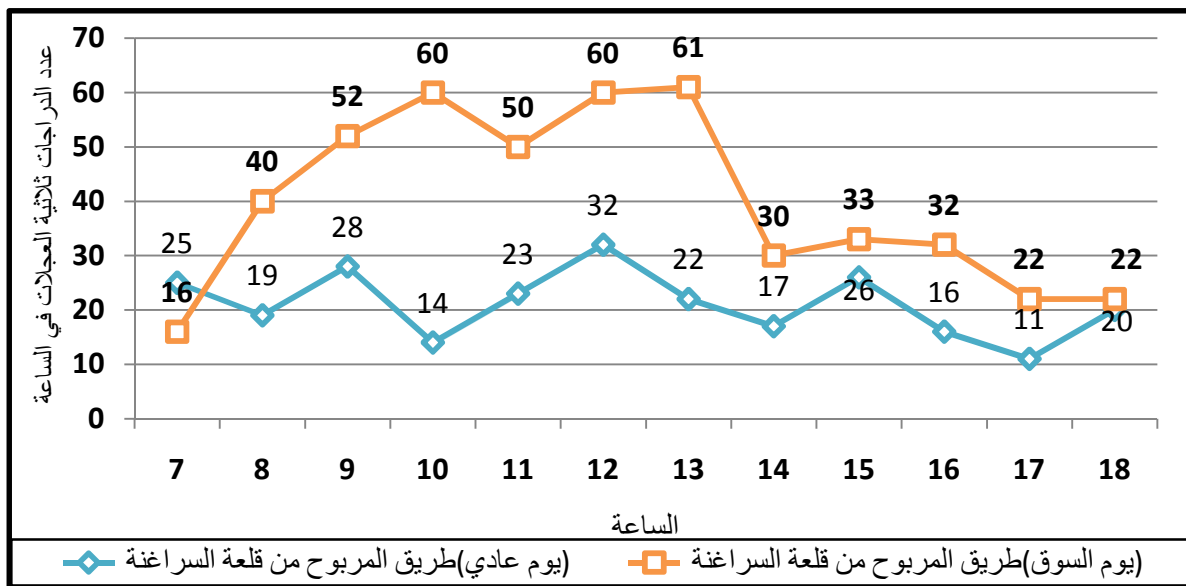
تختلف حجم حركية التنقل بواسطة الدراجات النارية بين يوم السوق واليوم العادي، فخلال اليوم العادي تكون الحركية متقاربة بين ساعات النهار، في حين ترتفع يوم السوق من الساعة 8 إلى غاية الساعة 13.00 لتتخفض تدريجيا مع رجوع ساكنة الجماعات القروية من السوق، وخلال يوم السوق تسجل الساعة 13.00 (من 13.00 إلى 13.59) أعلى ارتفاع في حين أن اليوم العادي تسجل الساعة 18.00 (18.00 - 18.59) أعلى ارتفاع مع رجوع العمال من العمل ومع توافد ساكنة الجماعات المحيطة بقلعة السراغنة خاصة الشباب إلى المقاهي بعد فترة الزوال.

- الدراجات ثلاثية العجلات

تتعدد استعمالات الدراجات ثلاثية العجلات بمجال الدراسة، فتارة تستخدم لنقل الركاب (النقل السري) خاصة بجماعة العامرية، وتارة أخرى لنقل المواد الفلاحية والسلع المصنعة. وتسجل الطريق الإقليمية 2115 من مدينة قلعة السراغنة في اتجاه جماعة المربوح أعلى تردد خلال يوم عادي ب 253 دراجة و 478 دراجة خلال يوم السوق، ويمكن تفسير ذلك كون جماعة المربوح ترتبط جل أنشطتها بمدينة قلعة السراغنة من خلال نقل المنتجات الفلاحية إلى المدينة، وكذا اشتغال أصحاب هذه الدراجات في نقل مواد البناء والخضر من سوق الجملة، والمبيان التالي يوضح التطور الزمني لعدد الدراجات بهذه الطريق خلال يوم السوق ويوم عادي.

مبيان رقم 57: تطور وتيرة تردد الدراجات ثلاثية العجلات على مدينة قلعة السراغنة

خلال يوم عادي ويوم السوق



المصدر: العد الميداني أبريل وماي 2017

بتحليل حجم حركية الدراجات ثلاثية العجلات من خلال نموذج الطريق الإقليمية رقم 2115 الرابطة بين مدينة قلعة السراغنة وجماعة المربوح والتي تسجل أعلى تردد بالنسبة لهذا النوع، نلاحظ أن يوم السوق تتضاعف حجم الحركية خاصة في النصف الأول من النهار ما بين 8 و 13 لتتخفض خلال النصف الثاني، أما يوم السوق فالحركية عادية موزعة على جميع ساعات النهار.

صورة رقم 15: دراجة ثلاثية العجلات بمدينة قلعة السراغنة



المصدر: عدسة شخصية بتاريخ 6 فبراير 2019

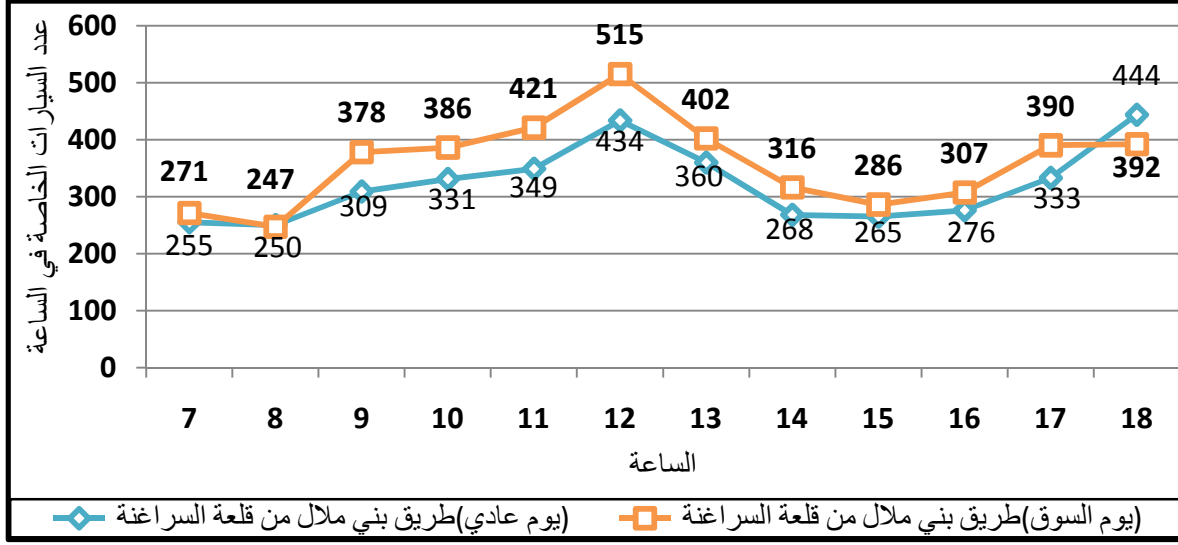
توضح الصورة أعلاه دراجة ثلاثية العجلات بمدينة قلعة السراغنة، وتتواجد هذه الدراجة قرب سوق الجملة، حيث يستعملها التجار في نقل الخضار والفواكه إلى المحلات التجارية الصغيرة بالمدينة.

- السيارات الخاصة

تستعمل السيارة الخاصة بكثرة في تنقلات الموظفين، إذ تسجل الطريق الوطنية رقم 8 في اتجاه بني ملال أعلى تردد خلال يوم عادي ب 3874 سيارة وخلال يوم السوق ب 4311 سيارة. ويمكن تفسير ذلك كون هذه الطريق تربط مدينة قلعة السراغنة بجماعات تساوت السفلى، كما تعتبر هذه الطريق صلة الوصل بين مدينة بني ملال بالشمال الشرقي ومدينة مراكش بالجنوب الغربي، والمبيان التالي يوضح التطور الزمني لحركة السيارات بهذه الطريق.

مبيان رقم 58: تطور وتيرة تردد السيارات الخاصة على مدينة قلعة السراغنة

خلال يوم عادي ويوم السوق



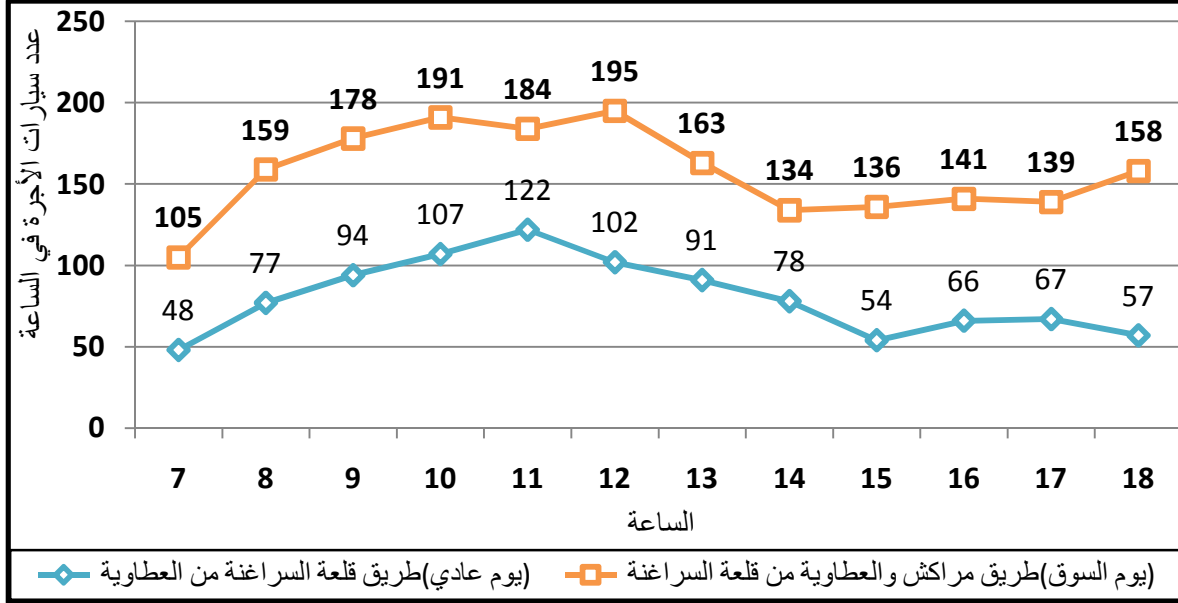
المصدر: العد الميداني أبريل وماي 2017

يمكن القول بأن السيارات لا تتأثر بالأسواق من حيث التوزيع الزمني للتنقل خلال النهار، عكس باقي الأصناف الأخرى كالدراجات النارية والدراجات ثلاثية العجلات وسيارات الأجرة التي ترتفع وتيرة ترددها بشكل واضح خلال الصباح وتنخفض خلال النصف الثاني من اليوم، فمقارنة حجم حركية التنقل بالطريق الوطنية رقم 8 في اتجاه بني ملال نلاحظ توازي المنحنيين، حيث تسجل الساعة 12 (من 12.00 إلى 12.59) أعلى عدد في جميع النقاط، نظرا لتنقل رجال التعليم إلى الجماعات القروية ذهابا وإيابا، في حين تسجل فترة 15.00 أقل تردد بحوالي 270 سيارة في الساعة.

- سيارات الأجرة

يبين عدد سيارات الأجرة أهمية المدينة، فوسائل النقل العمومية تبرز أهمية تردد الساكنة على مجال جغرافي معين، وتسجل الطريق الرابطة بين مدينتي العطاوية وقلعة السراغنة أعلى نسبة تردد خلال يوم عادي بما مجموعه 963 سيارة أجرة، في حين تسجل نفس الطريق لكن هذه المرة من مدينة قلعة السراغنة أعلى نسبة بـ 1883 سيارة أجرة يوم السوق، ويمكن تفسير ذلك كونها تربط أهم مدينتين بالإقليم، كما أنها الطريق الرابطة بين قلعة السراغنة ومراكش عبر مدينة تملالت. والمبيان التالي يوضح التوزيع الزمني لتوتيرة تردد سيارات الأجرة بالطريق الوطنية رقم 8 انطلاقا من مدينة قلعة السراغنة.

مبيان رقم 59: تطور وتيرة تردد سيارات الأجرة بالطريق الإقليمية 2125 من العطاوية والطريق الوطنية رقم 8 من قلعة السراغنة في اتجاه مراكش والعطاوية



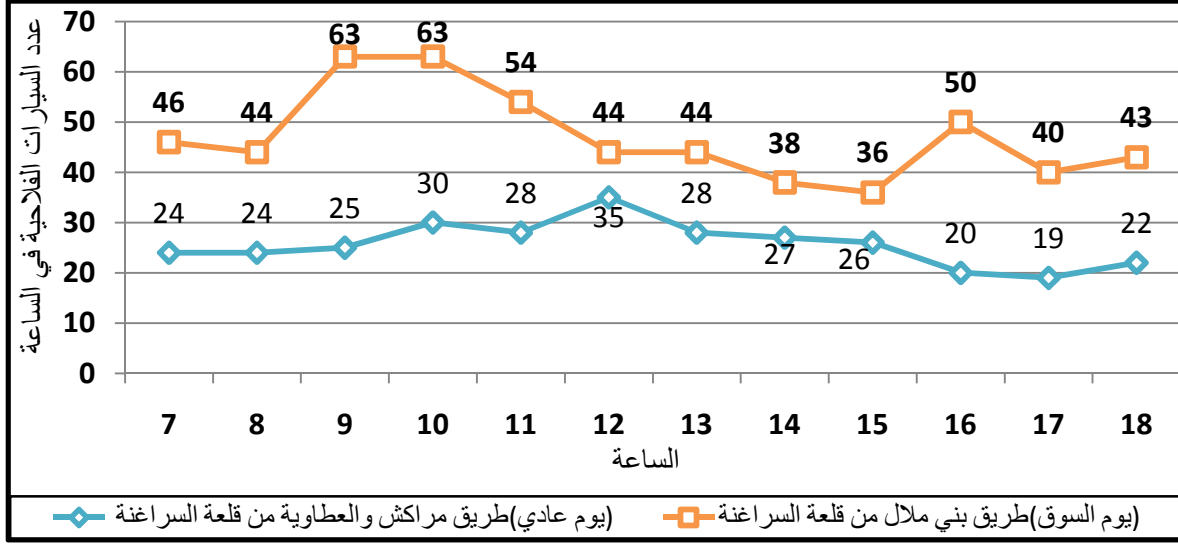
المصدر: العد الميداني أبريل وماي 2017

ترتفع وتيرة تنقل سيارات الأجرة بالطريق الوطنية رقم 8 خلال النصف الأول من النهار إلى غاية الساعة 12 لتبدأ بالانخفاض تدريجيا، ويمكن تفسير ذلك أن المتنقلين بهذا الصنف من الجماعات القروية أو من مدينة العطاوية، ينتقلون في الصباح إلى السوق أو لولوج الخدمات الإدارية والقضائية والاقتصادية.

- السيارات الفلاحية (pickup)

يستعمل هذا النوع من وسائل النقل في نقل المنتجات الفلاحية كما يستعمل من طرف بعض مقاولات التجهيز والبناء، وسجلت طريق مراكش انطلاقا من قلعة السراغنة أعلى عدد ب 308 سيارة خلال يوم عادي في حين سجلت الطريق الوطنية رقم 8 في اتجاه بني ملال أعلى تردد ب 565 سيارة خلال يوم السوق، والمبيان التالي يوضح تطورها الزمني.

مبيان رقم 60: وتيرة تردد السيارات الفلاحية بالطريق الوطنية رقم 8 من قلعة السراغنة في اتجاه مراكش ومن قلعة السراغنة في اتجاه بني ملال



المصدر: العد الميداني أبريل وماي 2017

ترتفع وتيرة تردد السيارات الفلاحية انطلاقا من مدينة قلعة السراغنة في اتجاه طريق بني ملال خلال يوم السوق وفي اتجاه مراكش والعطاوية خلال يوم عادي في النصف الأول من النهار، وتسجل فترة 15.00 (15.00 - 15.59) أقل تردد شأنها شأن باقي الأصناف.

صورة رقم 16: سيارة pickup بمدينة قلعة السراغنة



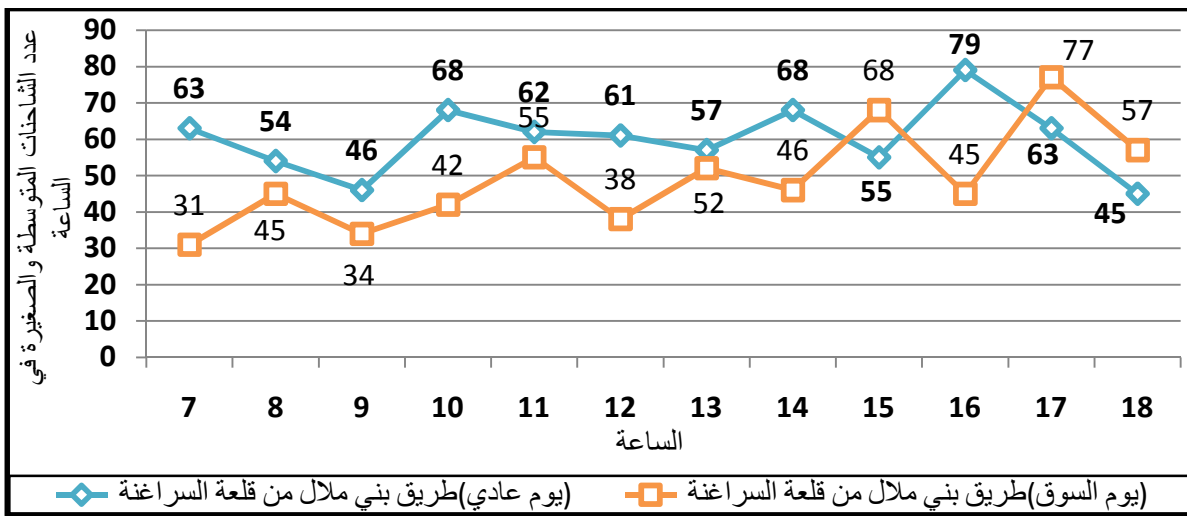
المصدر: عدسة شخصية بتاريخ 10 فبراير 2019

توضح الصورة أعلاه سيارة "بيكوب" بمدينة قلعة السراغنة وبالضبط بشارع الجيش الملكي في اتجاه المربوح، وتستعمل هذه السيارات في نقل المواد الفلاحية كالزيتون والرمان وكذلك الماشية والمواد العلفية.

- الشاحنات الصغيرة والمتوسطة

تتعدد وظائف الشاحنات الصغيرة والمتوسطة، حيث تستعمل في نقل الرمال والسلع المصنعة والخضر والفواكه وقنينات الغاز والحليب ومشتقاته... إلخ، وتسجل الطريق الوطنية رقم 8 في اتجاه بني ملال شمال مجال الدراسة أعلى تردد ب 721 شاحنة خلال يوم عادي و 590 شاحنة خلال يوم السوق، ويرتفع هذا العدد بسبب تركز مجموعة من مقالع الأحجار على طول واد تساوت.

مبيان رقم 61: تطور وتيرة تردد الشاحنات الصغيرة والمتوسطة في اتجاه بني ملال انطلاقا من قلعة السراغنة في يوم عادي ويوم السوق



المصدر: العد الميداني أبريل وماي 2017

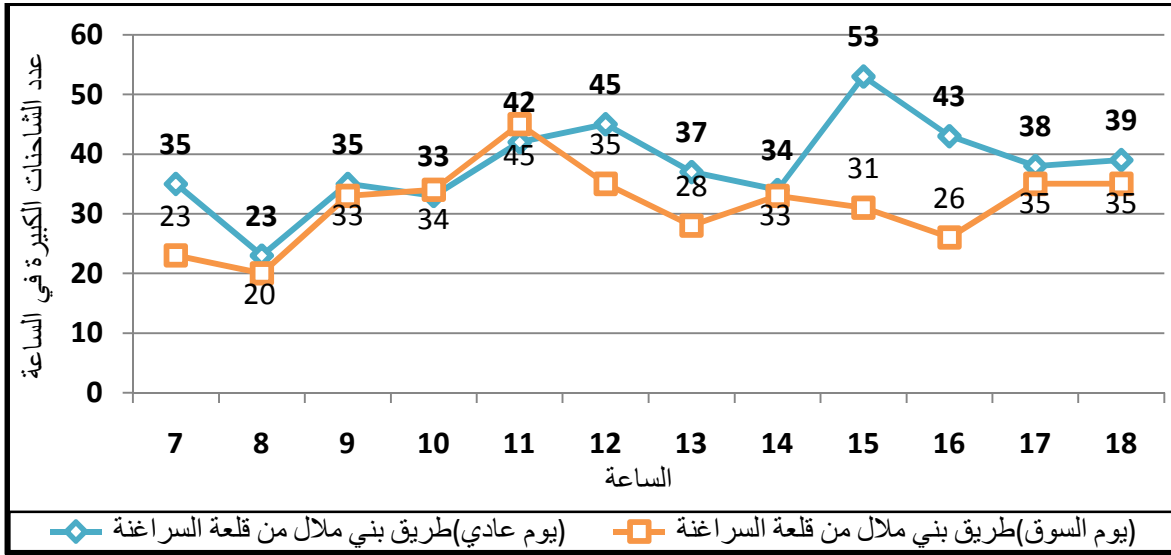
يبقى تأثير يوم السوق ضعيفا على حركية تنقل الشاحنات الصغيرة والمتوسطة، فأغلب المترددين من صنف الخضر والفواكه، في حين أن مهنيي المنطقة بالنسبة للأصناف الأخرى كنقل الرمال والنقل لحساب الغير يكونون في فترة راحة، فالعطلة الأسبوعية بالنسبة لهذه الفئة هو يوم السوق الخميس بتساوت الوسطى، والاثنتين بالنسبة لتساوت السفلى، وتسجل فترة 17.00 مساء أكبر حركية يوم السوق، نظرا لرجوع المهنيين والتجار من السوق، كما تكون حركية الشاحنات الصغيرة والمتوسطة مرتفعة يوم السوق خلال الساعات الأولى من الصباح (4 و 5 و 6 صباحا) خاصة بالنسبة لشاحنات الخضر والفواكه وشاحنات نقل الماشية.

- الشاحنات الكبيرة

تتعدد استعمالات الشاحنات الكبيرة، وفي المرتبة الأولى نجد نقل الرمال من المقالع المتواجدة على طول واد تساوت إلى مدينتي قلعة السراغنة والعطاوية، كما يبرز دورها في نقل الوقود والغاز من بني ملال بالنسبة للغاز حيث توجد محطة لتعبئة قنينات الغاز، كما تستعمل في

نقل مواد البناء المصنعة ونقل الخضر والفواكه ونقل الحليب الخام والمصنع، وبمجال الدراسة تسجل الطريق رقم 8 من مدينة قلعة السراغنة في اتجاه بني ملال أعلى تردد خلال يوم السوق ب 378 شاحنة، في حين تسجل نفس الطريق أعلى تردد خلال يوم عادي ب 457 شاحنة.

مبيان رقم 62: تطور وتيرة تردد الشاحنات الكبيرة بالطريق الوطنية رقم 8 في اتجاه بني ملال انطلاقا من قلعة السراغنة في يوم عادي ويوم السوق



المصدر: العد الميداني أبريل وماي 2017

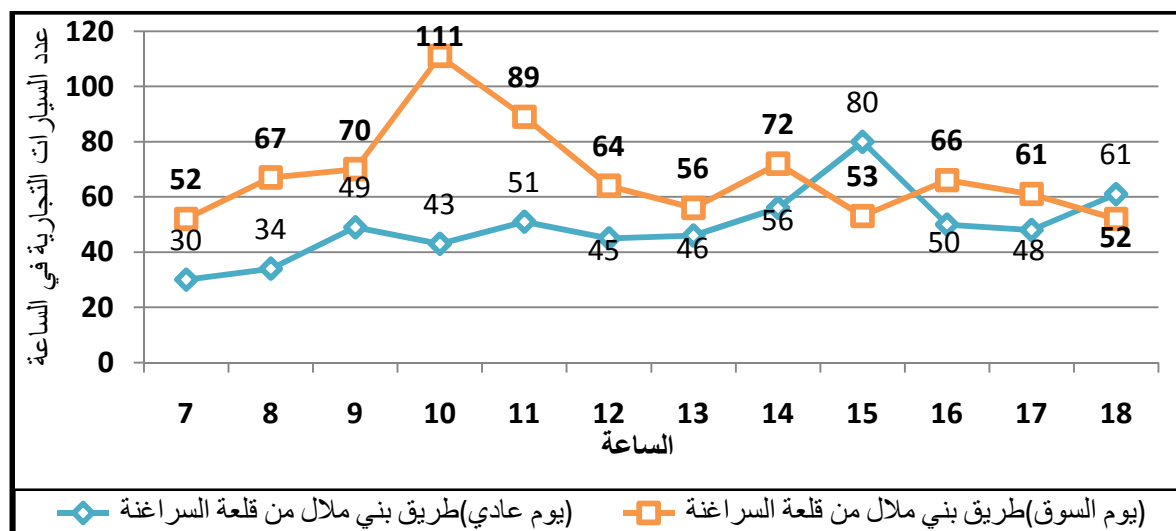
يرجع سبب ارتفاع عدد الشاحنات الكبيرة بالطريق الوطنية رقم 8 انطلاقا من قلعة السراغنة في اتجاه جماعات تساوت السفلى ومدينة بني ملال إلى تردد شاحنات نقل الرمال والأحجار من المقالع الموجودة على واد تساوت بجماعتي العامرية والرافعية، كما تتردد شاحنات نقل الغاز من بني ملال في اتجاه مراكش، كما تعتبر هذه الطريق صلة الوصل بين مدينتي قلعة السراغنة والدار البيضاء عبر الطريق الوطنية رقم 23 مرورا بالبروج.

- السيارات التجارية

تم إدراج السيارات التجارية بعد انطلاق عملية العد، حيث لوحظ خلال الساعات الأولى كثافة السيارات التجارية (مرسيدس 207، فورد... إلخ)، أي مجموع السيارات التي تستعمل في القطاع التجاري أو في نقل الماشية، ويرتفع عددها بشكل كبير أيام انعقاد الأسواق الأسبوعية، حيث سجلت الطريق الوطنية رقم 8 في اتجاه بني ملال وجماعات تساوت السفلى أعلى وتيرة خلال يوم السوق ب 813 سيارة، و 593 سيارة خلال يوم عادي.

مبيان رقم 63: تطور وتيرة تردد السيارات التجارية على مدينة قلعة السراغنة

خلال يوم عادي ويوم السوق



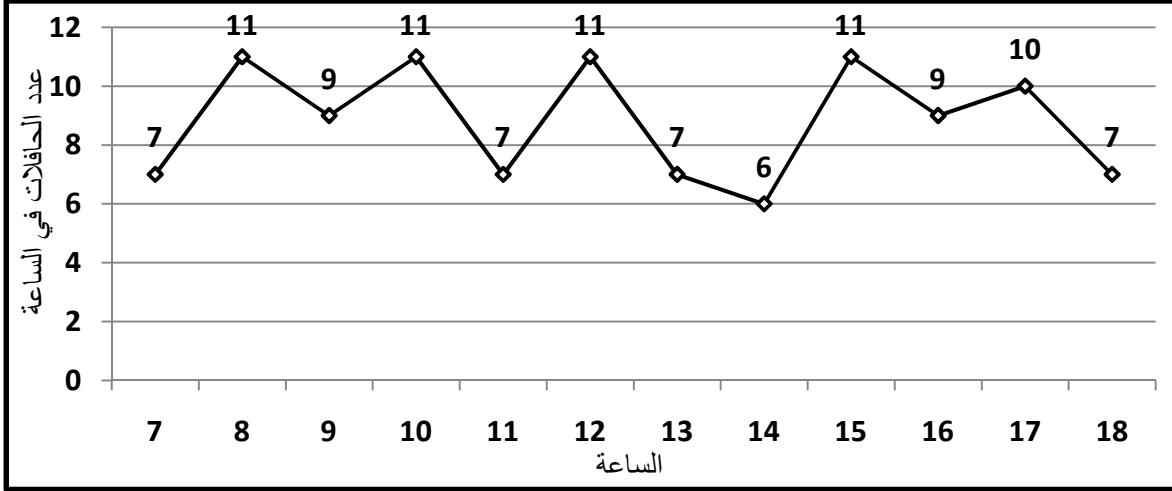
المصدر: العد الميداني أبريل وماي 2017

تسجل الساعة 10 (10.00 - 10.59) أعلى تردد نتيجة تيارات عودة تجار الماشية من السوق وكذلك تجار الجملة، أما خلال اليوم العادي فتسجل فترة 15 (15.00 - 15.59) زوالا أعلى ارتفاع لنفس السبب.

- الحافلات

لا تتأثر حركية الحافلات بأيام انعقاد الأسواق الأسبوعية أو فترات العطل والأحداث الاستثنائية، فالحافلات لها مسار دائم وموعد محدد للانطلاق والوصول، ولمعرفة أهمية حركية الحافلات بمجال الدراسة نعرض نموذج الطريق الوطنية رقم 8 انطلاقا من قلعة السراغنة في اتجاه العطاولية وتمالنت ومراكش والذي سجل أعلى وتيرة تردد ب 106 حافلة، يأتي توزيعها الزمني خلال ساعات النهار على الشكل التالي.

مبيان رقم 64: تطور وتيرة تردد الحافلات بطريق مراكش والعطاوية انطلاقاً من قلعة السراغنة خلال يوم عادي

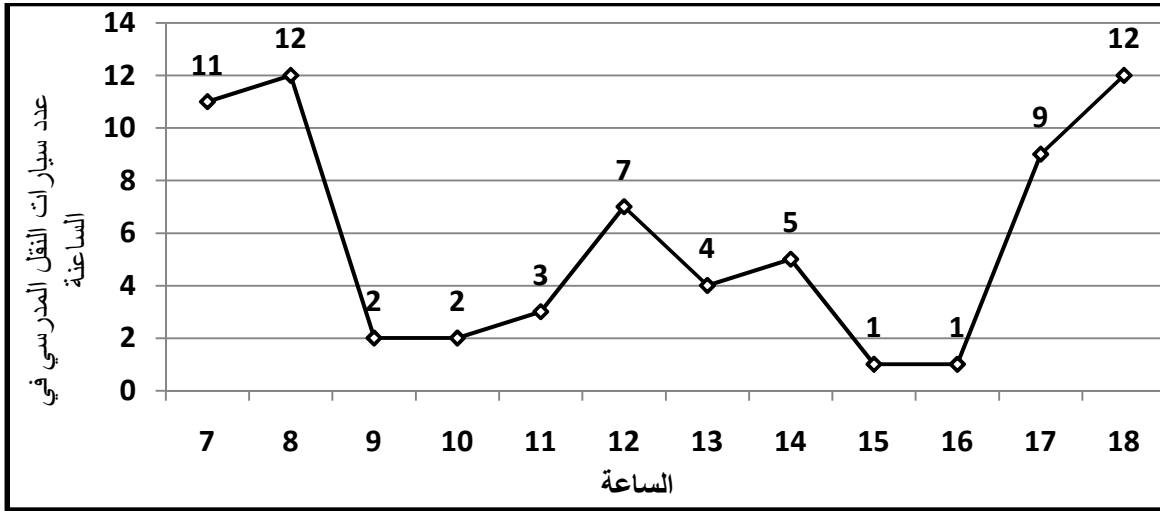


المصدر: العد الميداني أبريل وماي 2017

يبقى توزيع وتيرة تردد الحافلات عادياً، حيث تتردد 11 حافلة خلال ساعات 8 - 10 - 12 - 15، أي نفس الرقم بين كل ساعتين، وإذا ما حللنا أسباب ارتفاع وتيرة تردد الحافلات بالطريق الوطنية رقم 8 انطلاقاً من مدينة قلعة السراغنة، نجد أنها تعرف تنقل الحافلات القادمة من بني ملال في اتجاه مراكش وكذلك الحافلات القادمة من دمنات في اتجاه الدار البيضاء، وبالتالي فمدينة قلعة السراغنة نقطة وصل بين مدن الشمال كفاس وبني ملال والدار البيضاء والرباط ... والجنوب كمراكش ودمنات وأكادير... إلخ.

- النقل المدرسي

نفس الملاحظة السابقة تنطبق على النقل المدرسي وسيارات الإسعاف، حيث أن هذه الأصناف لا تتأثر بأيام الأسواق الأسبوعية، إلا أن النقل المدرسي يتوقف خلال فترات العطل ويوم الأحد، في حين أن سيارات الإسعاف تتنقل باستمرار، وتسجل الطريق الإقليمية رقم 2125 من العطاوية في اتجاه جماعات الدروز والعتامنة وقلعة السراغنة أعلى تردد ب 69 سيارة نقل مدرسي خلال الفترة الممتدة من 7.00 إلى 19.00 مساءً، والمبيان التالي يوضح توزيعها الزمني خلال ساعات النهار.

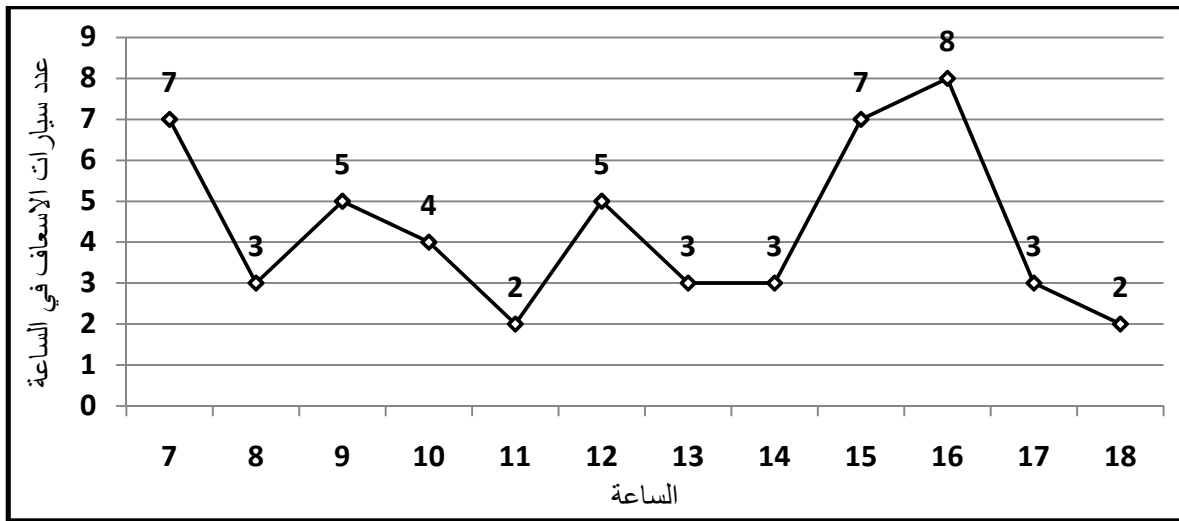


المصدر: العد الميداني أبريل وماي 2017

يتأثر النقل المدرسي بالعامل الزمني خلال فترة التنقل، حيث يرتبط بشكل كلي بساعات الدراسة، وتسجل ساعات 8 و 12 و 18 أعلى تردد، ففي الساعة 8 ينتقل التلاميذ إلى المؤسسات التعليمية، وخلال فترة 12 تكون المغادرة والعودة مع الساعة 14 بالنسبة لتلاميذ الفترة المسائية في حين أن 18.00 فترة المغادرة لجميع التلاميذ.

- سيارات الإسعاف

لا تتأثر سيارات الإسعاف بالعامل الزمني فهي تنقل المرضى والنساء الحوامل والمصابين في حوادث السير في جميع الفترات نهارا وليلا، إلا أن بعض الطرق تعرف حركية أكبر من المحاور الطرقية الأخرى نظرا لطبيعة المدينة، وبمجال الدراسة تسجل الطريق الوطنية رقم 8 الرابطة بين مدينة قلعة السراغنة ومدن العطاوية وتماللت ومراكش أكبر حركية لسيارات الإسعاف، حيث يصل عددها اليومي 52 سيارة بهذه الطريق، يأتي توزيعها الزمني على الشكل التالي.

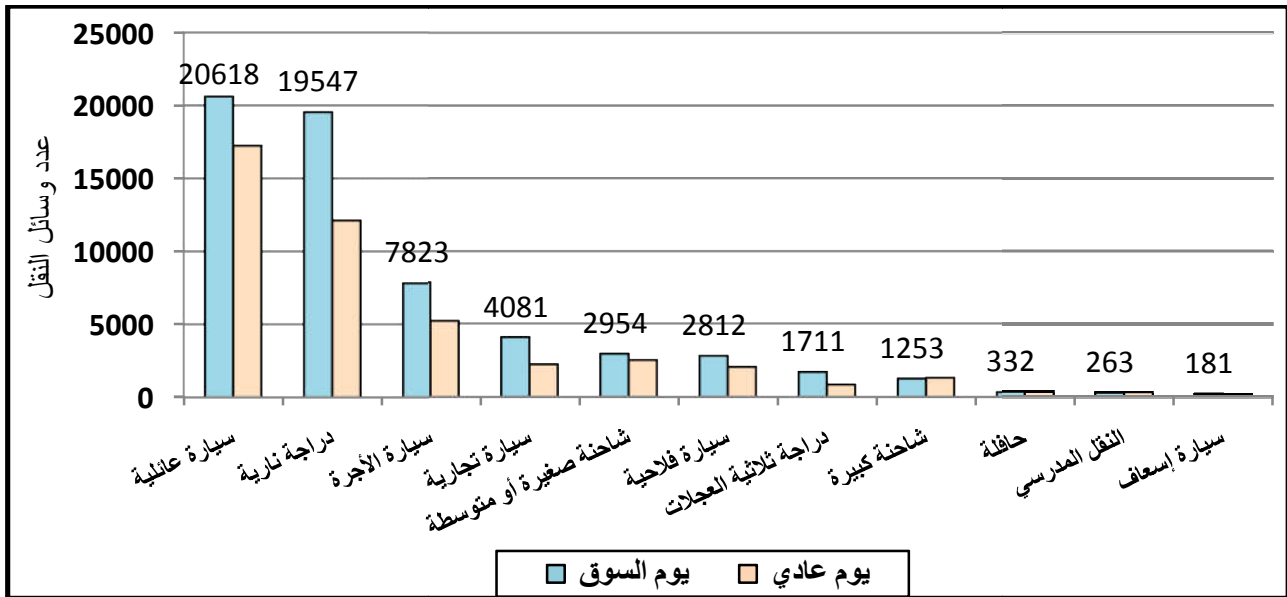


المصدر: العد الميداني أبريل وماي 2017

تحتل الطريق الوطنية رقم 8 في اتجاه مدينتي العطاوية ومراكش المرتبة الأولى نظرا لاستقطاب مدينة قلعة السراغنة لحالات الولادة والمصابين وحالات حوادث السير من مدينتي العطاوية وتملالت وسيدي رحال ودمنات، وفي الحالات المستعصية يتم تحويل المصابين من قلعة السراغنة في اتجاه مدينة مراكش عبر هذه الطريق، كما تعرف تردد سيارات الإسعاف الخاصة من مدينة بني ملال وقلعة السراغنة في اتجاه مدينة مراكش التي تعتبر مدينة جامعية (المستشفى الجامعي محمد السادس) كما تتوفر على مجموعة من المصحات الخاصة والتي تقبل عليها الساكنة بشكل كبير في ظل محدودية الخدمات الصحية العمومية.

إذا ما قمنا بمقارنة حركة التنقل حسب النوع، نجد أن مدينتي قلعة السراغنة والعطاوية تستقطبان السيارات الخاصة في المرتبة الأولى، تليها الدراجات النارية في المرتبة الثانية، ثم سيارات الأجرة في المرتبة الثالثة، ثم السيارات التجارية فالشاحنات الصغيرة والمتوسطة، تليها السيارات الفلاحية، ثم الدراجات ثلاثية العجلات والشاحنات والحافلات، وأخيرا النقل المدرسي وسيارات الإسعاف، هذا ما يوضحه المبيان التالي.

مبيان رقم 67: مقارنة توزيع عدد وسائل النقل من وإلى مدينتي قلعة السراغنة والعطاوية خلال يوم السوق ويوم عادي حسب الصنف



المصدر: العد الميداني أبريل وماي 2017

وعلى العموم، فمدينتي قلعة السراغنة والعطاوية تستقطبان 44316 وسيلة نقل يوميا في الفترة الممتدة من 7.00 صباحا إلى 19.00 مساء خلال الأيام العادية، و 61575 وسيلة نقل يوميا خلال أيام انعقاد الأسواق الأسبوعية وهو ما يوضح أهمية تيارات النقل بين المدن والأرياف بمجال الدراسة.

خاتمة الفصل

يتحكم عنصر المسافة في شكل التنقل، فكلما بعدت المسافة بين مقر السكن ومختلف المرافق من عمل ومؤسسات تعليمية وصحية وكذلك الأسواق كلما كانت الحاجة إلى التنقل أكبر، وفي هذا الإطار يعمل المخططون على تقريب المرافق الأساسية للساكنة، إلا أن الجماعات القروية لازالت تفتقد إلى أهم المرافق، فمجموعة من الجماعات لا تتوفر على مؤسسات إعدادية وثنائية، كما أن جل المراكز الصحية تفتقر إلى أدنى التجهيزات الطبية.

أمام هذا الخصاص، تنشط تيارات النقل بين مدينتي قلعة السراغنة والعطاوية والجماعات القروية المحيطة بهما، تظهر هذه التيارات من خلال حركة المرور السنوية والفصلية والشهرية والأسبوعية واليومية وكذلك خلال ساعات النهار، من هذا المنطلق بات لزاما توفير وسائل نقل متنوعة وبالجودة المطلوبة من أجل معالجة ظاهرة النقل السري وتقليص مدة التنقل.

بعد دراسة حجم تيارات النقل بين المدن والأرياف ومعرفة أشكالها واتجاهاتها، بات بالإمكان دراسة تأثير وانعكاس هذه التيارات على التنمية الترابية بإقليم قلعة السراغنة.

الفصل الثالث:

انعكاسات تيارات النقل الحضرية - الريفية
على التنمية الترابية بإقليم قلعة السراغنة

مقدمة الفصل

لا شك أن النقل وجد لخدمة الإنسان ومساعدته في تقليص المسافة الجغرافية في ظل التباعد الحاصل بين أماكن السكن ومختلف المرافق من عمل وخدمات صحية وإدارية وخدمانية وترفيهية... إلخ نتيجة التطور الديموغرافي السريع وتوسع المجالات الحضرية، حيث يعد النقل عاملا إيجابيا في التنمية الاقتصادية والاجتماعية فهو يمثل العمود الفقري للتنمية بمختلف أشكالها بواسطة نقل الأفراد والسلع¹³¹، ويعتبر النقل أساسيا لجميع القطاعات والأنشطة من فلاحية وتجارة وصناعة وسياحة...، وهنا يكمن دور النقل في التنمية الترابية بمختلف أبعادها.

وقبل الحديث عن تيارات النقل والتنمية الترابية بمجال الدراسة، لا بد من دراسة الفاعل الترابي واستراتيجياته، فهو الذي يخطط للنقل وبنياته، ويحدد وسائل التنقل وتسعيرتها واتجاهاتها، كما يتدخل لمعالجة الاختلالات والمشاكل الحاصلة.

وتتعدد انعكاسات التنمية الترابية في علاقتها بتيارات النقل الحضرية - الريفية، يمكن إجمالها في انعكاسات اقتصادية، فالنقل يشغل 10 % من الساكنة الحضرية بالمغرب¹³²، كما تنشط ساكنة الجماعات القروية القطاع التجارية بالمدن، وتساهم وسائل النقل في تطور الأنشطة الصناعية والفلاحية والخدمانية من خلال نقل اليد العاملة والمواد الأولية والمواد المصنعة وتسويقها محليا وجهويا ووطنيا ودوليا. ثم انعكاسات اجتماعية، تتجلى بالأساس في تسهيل اللوجية نحو المرافق التعليمية والصحية والترفيهية، إضافة إلى الانعكاسات المجالية، فبنيات النقل تتحكم في التوزيع الجغرافي للساكنة وفي توسع المدن وفي تراتبية المجالات الحضرية والريفية، وقد أضى الرهان البيئي هاجسا لجميع دول العالم، وفي هذا الصدد من اللازم دراسة تأثير النقل على البيئة بمجال الدراسة.

إن البحث الجغرافي اليوم أضى مطالبا بتقديم الحلول لمعالجة الاختلالات الحاصلة بناء على دراسة دقيقة وعلمية وتجنب التحليل السطحي والوصفي، في هذا الإطار خصصنا محورا كاملا لمعالجة إشكاليات النقل وتقديم حلول بديلة بناء على المؤشرات السابقة، من أجل تجويد النقل بمجال الدراسة والرقى به لخدمة التنمية الترابية.

¹³¹ الفتحى بكير محمد، 2001، " النقل ودوره في التنمية الاقتصادية في محافظة البحر الأحمر دراسة جغرافية"، أطروحة دكتوراه في الجغرافيا، جامعة الإسكندرية، ص 370.

¹³² وزارة التجهيز والنقل واللوجستيك، 2017، الأوراش والإصلاحات الكبرى 2012 - 2016، ص 25.

1. الفاعلون بقطاع النقل بأفليم فلعن السراغنن، بين النعدن وضعف الأء

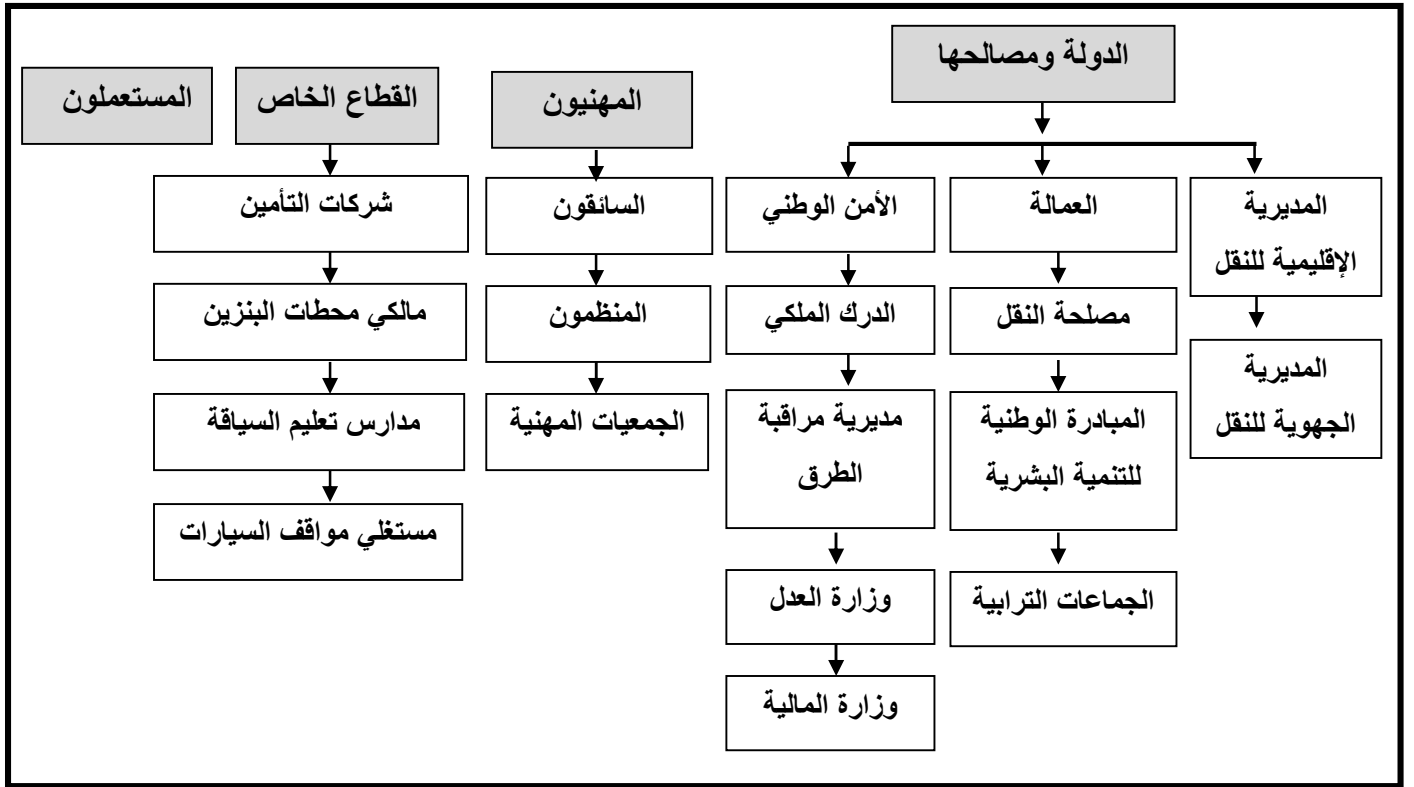
لا يمكن الءنء عن نءمة نراببة بءون الفاعل النرابي، فهو الءي يءنء نوءهائها واستراتيجياتها وكذلك يتحكم في كل أشكال النءنل بئراب معين، وفي هذا الإطار نعتبر ءراسة الفاعل ونوءهائه ونءنلاته أمرا ضروريا لفهم مسلسل النءمة النراببة في علاقتها بتيارات النقل الحضرية - الريفية، وكذلك معرفة أشكال الالتقائية بين مختلف الفاعلين.

ويتميز تسيير مرفق النقل بنعدن مركز القرار، حيث نء السلطة المركزية والجماعات النراببة والعمالات والخواص...إلخ، كل ءهة من هذه الءهات المعنية لها نوءهائها واختياراتها الخاصة،¹³³ ومن خلال هذا الفصل سنءرس الفاعلين بقطاع النقل بمءال الءراسة ونءنلاتهم ونوءهائهم بشئى أنواعهم؛ ويمكن التمييز بين النءنلات الأحاءية في قطاع النقل، وبين النءنلات بصفة تشاركية.

1. النءنلات الأحاءية للفاعلين بالنقل بمءال الءراسة

كما أشرنا في الفصل المفاهيمي؛ يتءنل الفاعل النرابي في نءبير القطاع وتسييره، وترتكز ءوءة النقل على نءاعة وفعالية هذه النءنلات، وفي هذا الإطار سنءرس الفاعلين بالنقل ويمكن التمييز بين نءنلات الءولة ومصالحها، وكذلك الجماعات النراببة والفاعلين والخواص.

¹³³ أكءال سعيد، 2006، "النقل الحضري الخصوصي بمءينة الءار الببضاء بواءر نخطي الأزمة"، وء في شويكي المصطفى (تنسيق) "النقل الحضري بالءار الببضاء، منشورات الإءءاء ءغرافي المغربي، فرع الءار الببضاء عين الشق، ص 29.



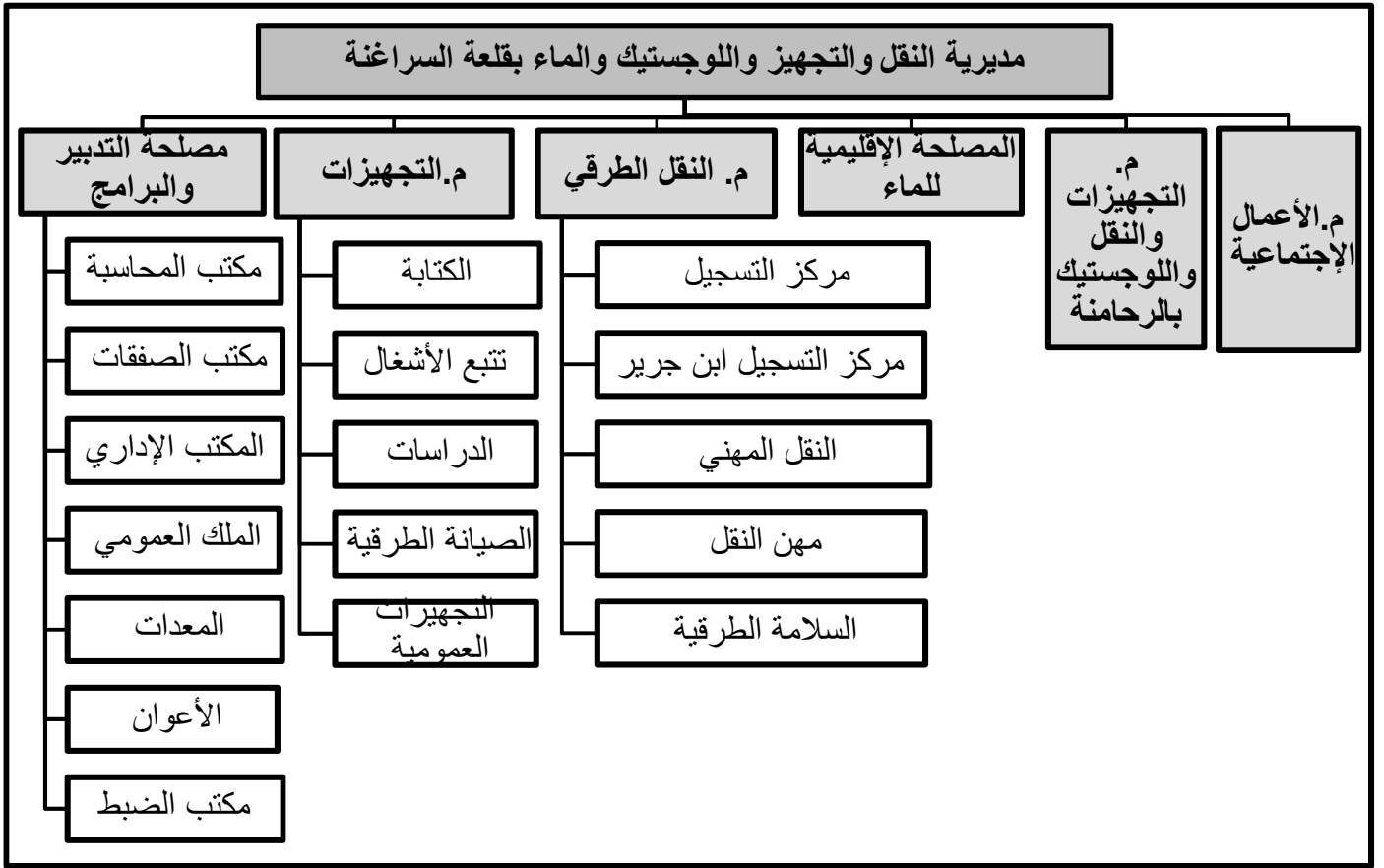
المصدر: إنجاز شخصي 2018

أ. الدولة ومصالحها

تتعدد المؤسسات التابعة للدولة والمتدخلة في قطاع النقل، ويمكن إجمالها في المديرية الإقليمية للنقل والعمالة إضافة إلى الدرك الملكي والأمن الوطني ووزارتي العدل والمالية، وخلال هذه النقطة سندرس تدخل كل فاعل على حدة.

- المديرية الإقليمية للنقل بقلعة السراغنة الفاعل الرئيسي بالنقل

تعتبر المديرية الإقليمية للنقل الإدارة الوصية على القطاع بإقليمي قلعة السراغنة والرحامنة، تنتمي للسلسلة الهرمي لوزارة التجهيز والنقل واللوجستيك والماء، تأسست هذه الإدارة بقلعة السراغنة سنة 1974، في تدبيرها لقطاع النقل تتوفر المديرية على مجموعة من المصالح والأقسام تبرزها الخطاطة رقم 5.



المصدر: المديرية الإقليمية للتجهيز واللوجستيك والنقل والماء بقلعة السراغنة 2017

في تدبيرها لقطاع النقل تعتمد المديرية الإقليمية للنقل على 6 مصالح أساسية وهي على الشكل التالي:

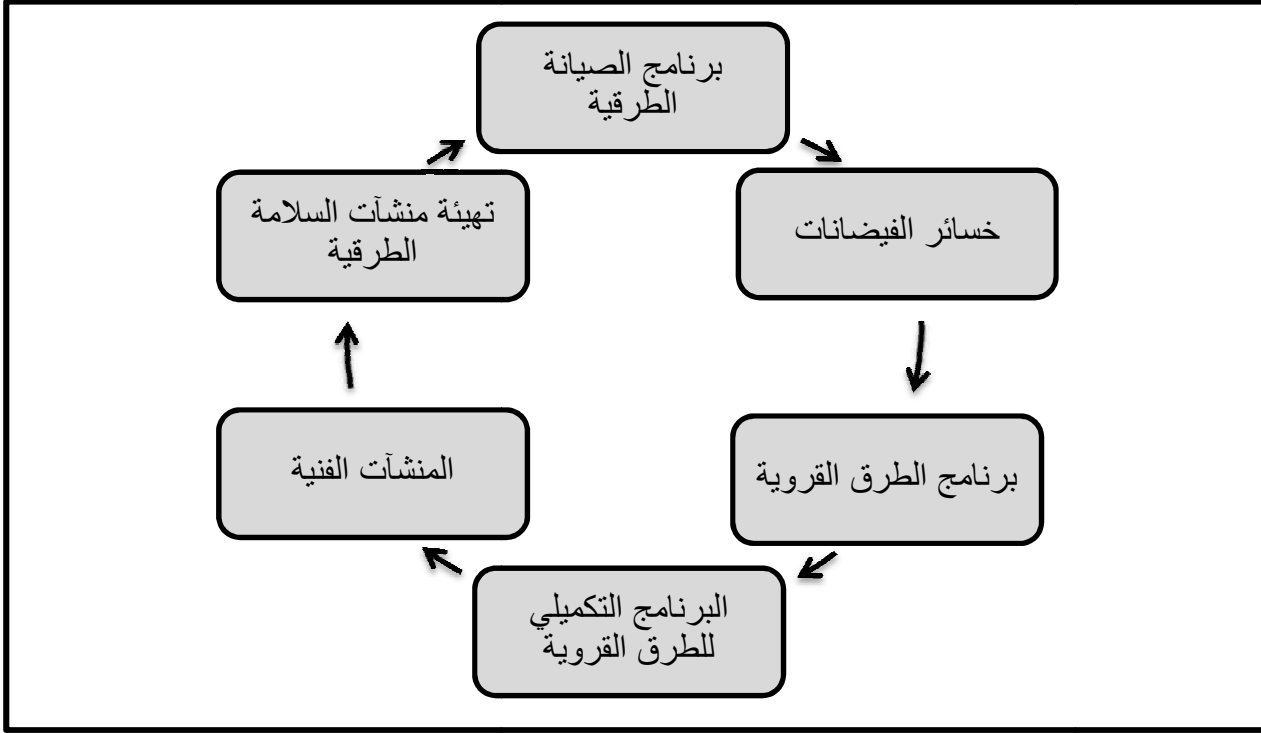
- **التدبير والبرامج:** مصلحة ذات وظيفة إدارية؛
- **مصلحة التجهيزات:** وهي المكلفة بأشغال الشبكة الطرقيّة وتتبع المشاريع والدراسات والصيانة الطرقيّة والتجهيزات العمومية؛
- **النقل الطرقي:**¹³⁴ وهي مصلحة توجد ببناية خاصة بوسط المدينة تضم مصلحة تسجيل السيارات، تتجلى مهمتها في إجراء امتحانات رخص السياقة، كما تدبر النقل المهني لشاحنات السلع والبضائع والنقل المزدوج والنقل بواسطة الحافلات ونقل الإغاثة...إلخ، وتمنح رخص النقل لمهنيي النقل للحساب الخاص والنقل لحساب الغير، كما تدخل ضمن اختصاصاتها السلامة الطرقيّة.
- **المصلحة الإقليمية للماء:** وهي تابعة لقطاع الماء تدبر المنشآت المائية وتتبع أشغالها؛
- **مصلحة التجهيز والنقل واللوجستيك بالرحامنة:** تدبر قطاع النقل بإقليم الرحامنة.

¹³⁴ من أجل الإطلاع على كيفية تدبير النقل بإقليم قلعة السراغنة، قمنا بإجراء تدريب لمدة شهرين بمصلحة النقل الطرقي، مما مكننا من معرفة طريقة تدبير القطاع.

■ **مصلحة الأعمال الاجتماعية:** تعنى بالوضع الاجتماعية لموظفي المديرية.

تهدف المديرية الإقليمية للنقل إلى تطوير النقل بمختلف أصنافه حيث عملت على وضع مجموعة من البرامج، كل برنامج يستهدف شقا معينا من النقل والخطاطة التالية توضح هذه البرامج:

خطاطة رقم 6: برامج مديريةية النقل بقلعة السراغنة في قطاع النقل



المصدر: المديرية الإقليمية للتجهيز والنقل واللوجستيك والماء بقلعة السراغنة 2017

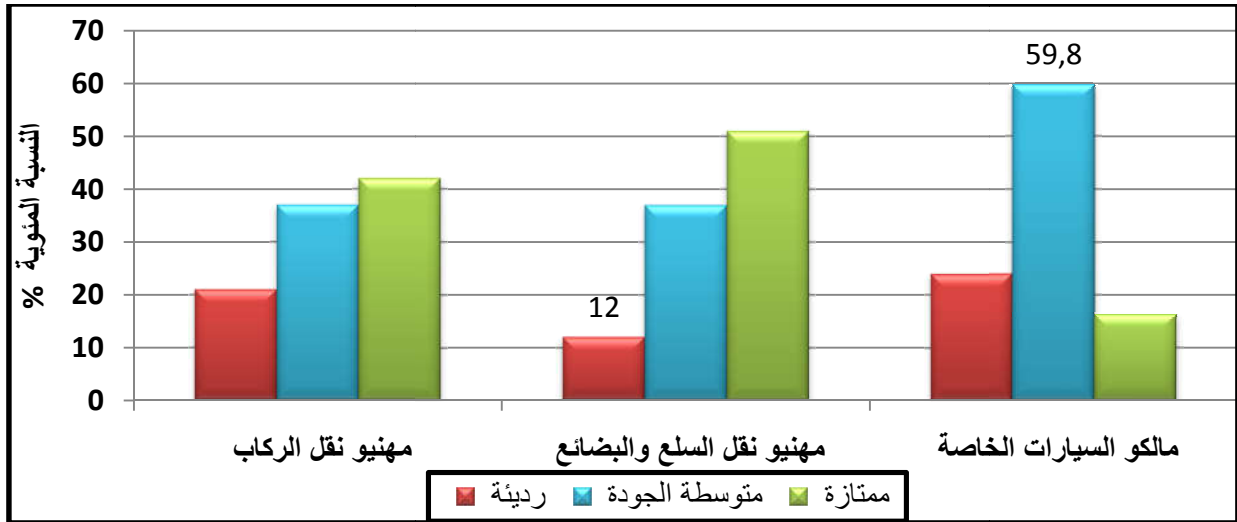
تنقسم برامج مديريةية النقل والتجهيز واللوجستيك بقلعة السراغنة إلى 6 برامج أساسية وهي:

- **برنامج الصيانة الطرقية:** إصلاح وصيانة المحاور الطرقية بالمجالات القروية بإقليم قلعة السراغنة، في حين أن المجالات الحضرية (مدينتي قلعة السراغنة والعطاوية) تدخل ضمن نفوذ المجالس الحضرية، هذه الأخيرة هي التي تعنى بتشبيد وصيانة الشبكة الطرقية، وفي هذا الصدد يتم برمجة مشاريع لتشبيد صيانة الشبكة الطرقية وتطويرها على مستوى الإقليم؛
- **برنامج الطرق القروية:** وهو برنامج وطني تم إطلاقه سنة 1995، لفك العزلة عن المناطق القروية؛
- **البرنامج التكميلي للطرق القروية:** بعد انتهاء برنامج الطرق القروية 1، تم الشروع في البرنامج التكميلي للطرق القروية في شطره الثاني؛
- **المنشآت الفنية:** تشبيد وصيانة القناطر بتراب الإقليم؛
- **تهئية منشآت السلامة الطرقية:** تدبير جميع التجهيزات الخاصة بالسلامة الطرقية بما فيها التشوير الطرقي؛

■ **خسائر الفيضانات:** يهتم هذا البرنامج بإصلاح الخسائر الناجمة عن الفيضانات، خاصة الأضرار التي تلحق الشبكة الطرقية والمنشآت الفنية؛

تتميز مشاريع المديرية الإقليمية للنقل بالطابع التشاركي وهذا ما سنعمل على إبرازه في المحور التالي، ومن أجل تقييم تدخلات هذا الفاعل، قمنا بتوجيه سؤال إلى مهنيي النقل إضافة إلى مالكي السيارات الخاصة حول نوعية الخدمات المقدمة، وكانت الأجوبة على الشكل التالي:

مبيان رقم 68: توزيع مهنيي النقل ومالكي وسائل النقل الخاصة حسب تقييمهم لتدخلات المديرية الإقليمية للنقل بقلعة السراغنة



المصدر: البحث الميداني 2017

يرتبط تقييم مهنيي النقل ومالكو السيارات الخاصة بنوعية الخدمات المقدمة، حيث صرحت نسبة 51 % من مهنيي نقل السلع والبضائع أن خدمات المديرية الإقليمية للنقل ممتازة بسبب ارتباط مهنيي هذه الفئة بشكل كبير بمصلحة النقل الطرقي في إطار تجديد رخصة النقل، حيث تتلقى هذه الفئة المساعدات الضرورية، في حين أن 23.9 % من مالكي السيارات الخاصة عبروا أن خدمات المديرية رديئة، ويعزى ذلك إلى تدهور وضعية الشبكة الطرقية وانتشار الرشوة في تقديم رخص السياقة.

- يبقى دور المديرية الجهوية للنقل محدودا

أنجزت المديرية الجهوية للنقل دراسة لتحسين ظروف التنقل بالجماعات القروية بإقليم قلعة السراغنة¹³⁵، وبعد استشارة عمالة الإقليم والمديرية الإقليمية للنقل تم تفويت هذه الدراسة لمكتب دراسات (CID استشارة، هندسة وتنمية) تتضمن ثلاثة محاور:

✓ المحور الأول: تحليل المعطيات السوسيو اقتصادية وتنقلات سكان الجماعات القروية بالإقليم سنة

2011؛

¹³⁵ Direction Régionale de l'équipement et des transports Région de Marrakech Tensift Al Haouz, 2011, Op Cit, p 3.

✓ المحور الثاني: تشخيص نظام النقل سنة 2016؛

✓ المحور الثالث: استحداث مخطط تدخل على المدى القصير.

- أهمية تدخلات الجماعات الترابية في منظومة النقل

تعتبر الجماعات الترابية الفاعل الأقرب للسكان حيث تعبر عن انشغالاتها وتحاول توفير متطلباتها، وتتعدد تدخلات الجماعات الترابية في ميدان النقل والتي يخولها لها القانون في شخص رئيسها حيث نجد "اتخاذ جميع التدابير الرامية إلى ضمان سلامة المرور والطرق العمومية وتنظيفها وإنارتها، ورفع معرقات السير عنها، وكذلك تنظيم ومراقبة المحطات الطرقية ومحطات وقوف حافلات المسافرين وحافلات النقل العمومي وسيارات الأجرة وعربات نقل البضائع وكذلك جميع محطات وقوف العربات، وضبط وتنظيم تشوير الطرق العمومية داخل تراب الجماعة".¹³⁶ إضافة إلى تشييد وتهئية المسالك والطرق القروية والحضرية وبناء المحطات الطرقية وتقوية صفقات مواقف السيارات بالجماعات الحضرية.

وللوقوف على أهمية تدخل الجماعات الترابية في ميدان النقل وأشكال التدخل وطبيعته، ونظرا للعدد الكبير للجماعات بمجال الدراسة (19 جماعة) وامتناع عدد من الجماعات من تقديم المعطيات المتعلقة بقطاع النقل، اعتمدنا على نموذجين، الأول بالمجال الحضري من خلال مدينة قلعة السراغنة والثاني بالمجال القروي من خلال نموذج جماعة سيدي عيسى بن سليمان، هذا الاختيار جاء لسبب واحد فقط وهو مدى توفر المعطيات.

تتدخل الجماعة الحضرية لقلعة السراغنة كما سبقت الإشارة في تشييد الشبكة الطرقية الحضرية وكذلك تقوية مواقف السيارات للخواص إضافة إلى كراء المحطة الطرقية للحافلات.

❖ أشغال تهئية الطرقات بمدينة قلعة السراغنة

خلال الفترة الممتدة بين 2013 و 2016، عرفت مدينة قلعة السراغنة إنجاز 3 مشاريع أساسية لتقوية الشبكة الطرقية بمختلف أحياء المدينة، الأول سنة 2013 بقيمة 1.198.698.60 درهم، شملت تقوية مجموعة من الطرق الداخلية، وخلال نفس السنة تمت تهئية شارع محمد الخامس بتكلفة 3.893.117.50 درهم،¹³⁷ وفي سنة 2015 عرفت المدينة عملية تقوية وإعادة توكسية مجموعة من الطرق بتكلفة وصلت إلى 16.828.378.80 درهم.

¹³⁶ شنفار عبد الله، 2015، "الفاعلون المحليون والسياسات العمومية المحلية دراسة في القرار المحلي"، مطبوعات المعرفة، المطبعة والوراقة الوطنية، مراكش، الطبعة الأولى ص 182 - 183.

¹³⁷ بلدية قلعة السراغنة، قسم الشؤون الاقتصادية 2017.



المصدر: عدسة شخصية بتاريخ 31 غشت 2016

توضح الصورة أعلاه عملية تعبيد طرق حي الهناء بمدينة قلعة السراغنة سنة 2016، والتي مولها المجلس الجماعي للمدينة.

❖ كراء مواقف السيارات

تقوم الجماعة الحضرية لمدينة قلعة السراغنة ببراء مواقف السيارات والتي يصل عددها إلى 48 موقف إضافة إلى الرخص الاستثنائية كالمصليات وأوقات المهرجانات بمساحة إجمالية تصل إلى 18272 متر²، بلغت قيمة كرائها سنة 2016 حوالي 350.000 درهم بعدما كانت 381.600 درهم سنة 2015، ويعزى سبب هذا التراجع في قيمة الكراء إلى حذف بعض المواقف.

❖ تفويت المحطة الطرقية

تفوت الجماعات الحضرية المحطات الطرقية للمسافرين وبمدينة قلعة السراغنة تم تفويت المحطة الجديدة سنة 2016 بقيمة 415.000 درهم لفاعل خاص بعد طلب تقديم عروض.



المصدر: عدسة شخصية بتاريخ 10 فبراير 2019

توضح الصورة أعلاه المحطة الطرقية لمدينة قلعة السراغنة، وقد تم تدشينها سنة 2016 وتضم مجموعة من المرافق كأماكن الانتظار وشبابيك بيع التذاكر إضافة إلى مجموعة من المحلات التجارية.

ولتبيان تدخل الجماعات القروية في قطاع النقل، سنقدم نموذج جماعة سيدي عيسى بن سليمان، إن الهدف من هذه النقطة ليست معرفة المشاريع ولكن نوعية المشاريع ومجال استهداف هذه المشاريع. من أجل الحصول على المعطيات؛ تقدمنا بطلب إلى رئيس المجلس الجماعي قصد الحصول على جميع المشاريع التي قامت بها الجماعة في ميدان النقل، وقد توصلنا بطبيعة المشاريع المنجزة وتكلفتها بين 2013 و2016، وقد شمل التدخل هنا كل من تشييد الشبكة الطرقية، والقيام بدراسات حول هذه الأخيرة.

❖ تشييد الشبكة الطرقية

أنجزت جماعة سيدي عيسى بن سليمان بين 2013 و 2016 مجموعة من المشاريع الهادفة إلى لتقوية الشبكة الطرقية بداواوير الجماعة، همت كل من:

○ تهيئة مسالك قروية (2013)

- الطريق الرابطة بين الطريق الإقليمية رقم 2135 وأولاد الرامي؛
- الطريق الرابطة بين أولاد أحمد والعنابرة؛
- الطريق الرابطة بين أولاد إبراهيم والواد الخضر؛
- الطريق الرابطة بين بوخميس حلييفة وأولاد إبراهيم؛
- الطريق الرابطة بين أولاد خالد وعين غبري.

وصلت تكلفة هذه المشاريع حوالي 863664.00 درهم مولت من طرف المجلس الجماعي.

○ أشغال تهيئة مسالك بدواوير الجماعة (2014)

- مسلك أولاد ساسي العين بدوار أولاد خالد؛
 - مسلك أولاد سيدي عيسى؛
 - مسلك أولاد سيدي بولغريب بدوار أولاد زراد؛
 - مسلك أولاد إدريس بدوار أولاد زراد؛
 - مسلك أولاد خالد؛
 - مسلك أولاد الدخلة بأولاد سي بولغيث.
- وصلت تكلفة هذه المشاريع 520440.00 درهم ممولة من طرف المجلس الجماعي.

○ تشييد القناطر (2014)

- قنطرة دوار التوامة؛
- قنطرة شعبة أيت بنشرقي بأولاد سي بولغيث؛
- تهيئة قنطرة طريق التوامة؛
- تسوية شعبة أيت بنصالح بأولاد سي بولغيث.

○ بناء قنطرة وتهيئة مسالك قروية (2015)

- تهيئة مسلك أولاد علي الجمعة بطول 1 كلم؛
 - تهيئة مسلك أولاد خالد بطول 400 متر؛
 - تشييد قنطرة بأولاد عيسى أيت تاودي؛
 - تشييد منشآت فنية بأولاد خالد؛
 - تشييد شعبة حلييفة بوخميس.
- وصلت تكلفة هذه المشاريع 377554.80 درهم ممولة من طرف المجلس الجماعي.

○ تهيئة مسلك التوامة - أولاد بنشرقي

- تهيئة المسلك الرابط بين طريق التوامة ودوار بن الشرقي بطول 1.4 كلم وبتكلفة تصل إلى 186000.00 درهم.

○ تهيئة المسالك القروية (2015)

- تهيئة المسلك الرابط بين طريق التوامة في اتجاه سيدي صالح بطول 1.6 كلم؛
- تهيئة المسلك دوار التوامة في اتجاه الدرسيين بطول 2 كلم؛
- تهيئة المسلك أولاد عيسى أيت تاودي بطول 1.6 كلم؛

- تهيئة مسلك دوار أيت بن ابراهيم بطول 1 كلم؛
 - تهيئة مسلك المشيطة بطول 1.3 كلم؛
 - تهيئة المسلك الرابط بين الطريق الإقليمية 2135 والواد لخضر بطول 1 كلم.
- وصلت تكلفة هذه المشاريع حوالي 1138800 درهم.

❖ القيام بدراسات لتشييد الشبكة الطرقية (2016)

قام المجلس الجماعي لسبيدي عيسى بن سليمان سنة 2016 ببرمجة 34 كلم من الطرق المعبدة، ولمعرفة تكلفة هذه المشاريع تم تفويت الدراسة لمكتب دراسات هذه الطرق على الشكل التالي:

- الربط بين الطريق الإقليمية 2035 ودوار السورني بطول 1.5 كلم؛
- الربط بين الطريق الإقليمية 2135 ومخزن المياه (واد تساوت) بطول 1.5 كلم؛
- الربط بين الطريق الإقليمية 2135 والشمشيطة بطول 1.9 كلم؛
- الربط بين الطريق الإقليمية 2135 وقصر بوعقرب بطول 1.2 كلم؛
- الربط بين الطريق الإقليمية 2135 ومدرسة قصر بوعقرب بطول 1.2 كلم؛
- الربط بين الطريق الإقليمية 2135 وأولاد عيسى أيت تاودي بطول 1.6 كلم؛
- الربط بين الطريق الإقليمية 2135 والواد لخضر بطول 1 كلم؛
- الربط بين الطريق الإقليمية 2138 وواد تساوت بطول 2.4 كلم؛
- الربط بين أولاد علي الجمعة وسبت الخماسة وأيت العجاني بطول 2.2 كلم؛
- الربط بين أولاد زراد وواد تساوت بطول 1 كلم؛
- الربط بين أولاد الرامي والشكاكة بطول 1 كلم؛
- الربط بين الطريق الجماعية غير المصنفة والطريق الإقليمية 2137 التوامة والدرسيين بطول 2.5 كلم؛
- الربط بين الطريق الجماعية غير المصنفة والطريق الإقليمية 2137 التوامة وداور الدخلة والدرسيين بطول 3.5 كلم؛
- الربط بين الطريق الجماعية غير المصنفة والطريق الإقليمية 2137 التوامة وأيت بن الشرقي بطول 1.6 كلم؛
- الربط بين الطريق الجماعية غير المصنفة والتوامة وأولاد إبراهيم وأيت بن عبو على طول 0.5 كلم؛
- الربط بين الطريق الجماعية غير المصنفة التوامة وبوخميس حلييفة وأولاد إبراهيم بطول 5 كلم؛
- الربط بين أولاد إبراهيم وقنطرة الشكاكة بطول 3.5 كلم؛

■ الربط بين أولاد أحمد وأولاد مطاع بطول 1.2 كلم.¹³⁸

نستنتج من هذه النقطة أن جماعة سيدي عيسى بن سليمان عرفت إنجاز مجموعة من المشاريع الهادفة إلى تقوية الشبكة الطرقية، حيث أن مجموعة من الطرق عرفت أكثر من عملية تهيئة في أقل من ثلاث سنوات فقط، وهنا نتساءل عن الرؤية الاستراتيجية، لماذا لا تتم عملية تعبيد المسالك لمرة واحدة بتكلفة مرتفعة والتي قد تدوم لأكثر من 20 سنة؟ في حين يلاحظ تكرار عمليات التهيئة والتي تهدر المال العام لا أكثر.

كما نسجل سيادة الهاجس الانتخابي في عملية توزيع المشاريع وبخصوص الدواوير المستهدفة نجد أن الدواوير الموالية لرئيس الجماعة قبل 2015 (الانتخابات الجماعية وتغيير رئيس المجلس) كانت هي الأكثر استفادة، في حين يلاحظ تركيز المشاريع في مناطق أخرى بعد سنة 2015.

إضافة إلى وجود هاجس إرضاء الدوائر الانتخابية وأعضاء المجلس، هذا الأخير يتكون من 26 دائرة، وإذا لاحظنا الدراسات المتعلقة بتعبيد الطرق سنة 2016، تم إرضاء جميع الدوائر بمنح ما بين 1 كلم و3.5 كلم لكل دائرة وهنا تغيب أيضا الرؤية الإستراتيجية، ونتساءل مجددا لماذا لا يتم تعبيد كل سنة مقطع طريقي واحد بمواصفات جيدة وبالتالي الحصول على شبكة جيدة بدل تقسيم وتفتيت 34 كلم لأكثر من 18 قسم. إن هذه الملاحظات تنطبق على جميع الجماعات الترابية على مستوى مجال الدراسة وكذلك على مستوى المغرب.

- تدبر عمالة قلعة السراغنة من خلال مصلحة النقل سيارات الأجرة الكبيرة والصغيرة

يتجلى دور عمالة قلعة السراغنة في منح رخص النقل "الكريما" وتدبير قطاع نقل الركاب بالصنفين الأول والثاني من خلال مصلحة النقل، وكذلك الإشراف على برنامج تجديد حظيرة سيارات الأجرة من الصنفين الأول والثاني.

وقد ترددنا لأكثر من ثلاث سنوات على مصلحة النقل من أجل الحصول على معايير منح رخص النقل، لكن الطلب يرفض في كل مرة، كون هذا الموضوع من المسائل الحساسة، وتبقى أكثر من علامة استفهام حول معايير منح رخص النقل، لا شك أن فئة من المعوزين وذوي الحاجيات الخاصة وقدماء المحاربين قد حصلوا على رخص النقل بطرق نزيهة، لكن هناك فئات أخرى لا تتوفر فيها الشروط السابقة وحصلت على رخصة أو أكثر، ليس بإقليم قلعة السراغنة فقط بل بجميع مدن وأقاليم البلاد.

¹³⁸ جميع المعطيات المتعلقة بجماعة سيدي عيسى ابن سليمان، مصدرها نفس الجماعة 2017 وقد تفادينا الاستعمال المتعدد للإحالة لتفادي التكرار.

- ساهم مكتب الاستثمار الفلاحي في تشييد الطرق القروية

يعتبر مركز الاستثمار الفلاحي فاعلا أساسيا في القطاع الفلاحي، ويتدخل في قطاع النقل من خلال تشييد الشبكة الطرقية بالمجال القروي، فمنذ سبعينات القرن الماضي رافقت عملية الإعداد الهيدروفلاحي (مد قنوات السقي) تشييد الطرق من أجل مراقبة هذه القنوات، حيث تم تشييد أزيد من 500 كلم خلال الفترة الممتدة بين 1989 و2017، منها 60 كلم معبدة، ساهم المكتب ب 50 % من تكلفتها، وباقي النسبة مولتها الجماعات التي تعبرها الطرق.

كما شيدت 23 كلم من الطرق المعبدة بتساوت السفلى، منها 20 كلم بجماعة العامرية و3 كيلومترات بجماعة ميات، في حين شملت الطرق الغير معبدة جماعات ميات ب 24 كلم وجماعة الشطبية ب 10 كلم وجماعة أولاد الكرن ب 2 كلم، ومن المرتقب أن تمتد طرق بمنطقة الحافات وأولاد بوعلي الواد وتاوزينت، يحدد طولها حسب قيمة الميزانية المتوفرة.¹³⁹

- المبادرة الوطنية للتنمية البشرية فاعل جديد في ميدان النقل

رغم أن المبادرة الوطنية تابعة لتدخلات عمالة قلعة السراغنة ضمن قسم الشؤون الاجتماعية، إلا أننا أدرجناها كمتدخل مستقل نظرا للتأثير الكبير الذي أحدثته في قطاع النقل، فبعد إطلاق ورش المبادرة الوطنية للتنمية البشرية سنة 2005، أضحت هذه الأخيرة فاعلا رئيسا في مجموعة من القطاعات الاجتماعية والاقتصادية من خلال تمويل مشاريع مهمة، تهدف إلى تحسين الظروف الاجتماعية للمناطق النائية، وسنقتصر خلال هذا المحور على دراسة مشاريع المبادرة الوطنية بإقليم قلعة السراغنة في ميدان النقل، حيث مولت مجموعة من المشاريع كتشييد الطرق وإصلاحها وبناء القناطر وتوفير سيارات النقل المدرسي، وكذا توفير حافلات للفرق الرياضية وسيارات الإسعاف للجماعات القروية.

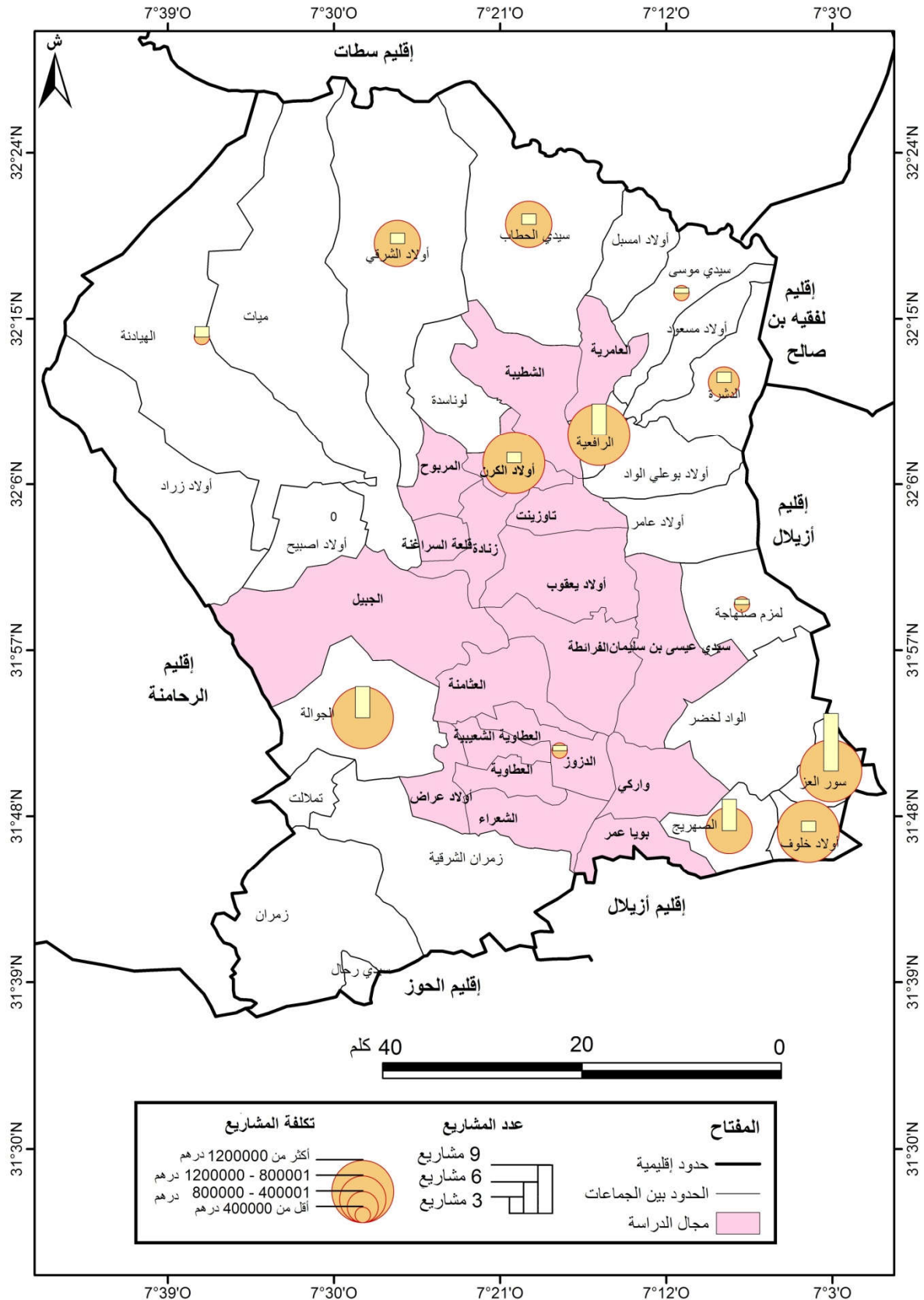
من بين الأهداف الكبرى للمبادرة الوطنية للتنمية البشرية النهوض بالعالم القروي من خلال تسهيل الولوجية للخدمات والمرافق، ولن يتأتى ذلك إلا بتوفير مسالك طرقية لتتقل الساكنة. وفي هذا الإطار برمجت المبادرة الوطنية بإقليم قلعة السراغنة 44 مشروع يستهدف تشييد طرق قروية وتهيئتها واستصلاحها مع التركيز على الجماعات الأكثر هامشية، (أنظر الملحق، جدول رقم 7).

استفادت 14 جماعة بإقليم قلعة السراغنة من مشاريع المبادرة الوطنية للتنمية البشرية في إطار برامج تقوية الشبكة الطرقية لفك العزلة عن المناطق الهامشية، وقد اختلفت نسبة استفادة الجماعات الترابية، حيث جاءت جماعة سور العز في المرتبة الأولى ب 11 مشروع وهي الجماعة الأكثر عزلة بإقليم قلعة السراغنة، نظرا لموقعها الجغرافي الحدودي مع إقليم أزيلال، تليها جماعات الصهريج والجواله والرافعية

¹³⁹ المكتب الجهوي للاستثمار الفلاحي ملحقة قلعة السراغنة، 2017.

ب 6 مشاريع لكل جماعة، في حين لم يستفد مجال دراستنا إلا من 3 مشاريع، مشروعين بجماعة أولاد الكرن ومشروع واحد بجماعة الدوز، وذلك راجع إلى كثافة الشبكة الطرقية بها مقارنة بباقي جماعات الإقليم، وشملت مجموع العمليات تشييد الطرق القروية واستصلاحها وتجهيزها وكذا تشييد بعض القناطر، والخريطة التالية توضح التوزيع الجغرافي لمشاريع المبادرة الوطنية للتنمية البشرية وتكلفتها بإقليم قلعة السراغنة في ميدان تقوية الشبكة الطرقية.

خريطة رقم 26: التوزيع الجغرافي لعدد وتكلفة مشاريع المبادرة الوطنية للتنمية البشرية المرتبطة
بتشييد الشبكة الطرقية بين 2006 و 2015



المصدر: إنجاز شخصي اعتمادا على أرقام مصلحة العمل الاجتماعي، 2017، عمالة قلعة السراغنة

على مستوى الغلاف المالي وصلت تكلفة المشاريع السالفة الذكر 19632292 درهم، كانت مساهمة المبادرة الوطنية للتنمية البشرية بحوالي 15194954 درهم أي 77 %، في حين 23 % الأخرى كانت عبارة عن مساهمات الشركاء وأبرزهم الجماعات الترابية. على مستوى مجال الدراسة، استفادت جماعتي الدوز وأولاد الكرن من 3 مشاريع بتكلفة 3138194 درهم أي 15 % من مجموع التمويل، وهي نسبة مهمة مقارنة مع مجموع المشاريع (44 مشروع)، ساهمت المبادرة الوطنية للتنمية البشرية بحوالي 1977321 درهم.

يعتبر التعليم حقا أساسيا لكل فرد، ونتيجة لبعد المسافة بين المنزل والمؤسسات التعليمية ترتفع نسبة الهدر المدرسي، وفي هذا الإطار دعمت المبادرة الوطنية للتنمية البشرية النقل المدرسي من خلال توفير سيارات لنقل التلاميذ، (أنظر الملحق، جدول رقم 8).

صورة رقم 19: سيارة نقل مدرسي بجماعة العامرية

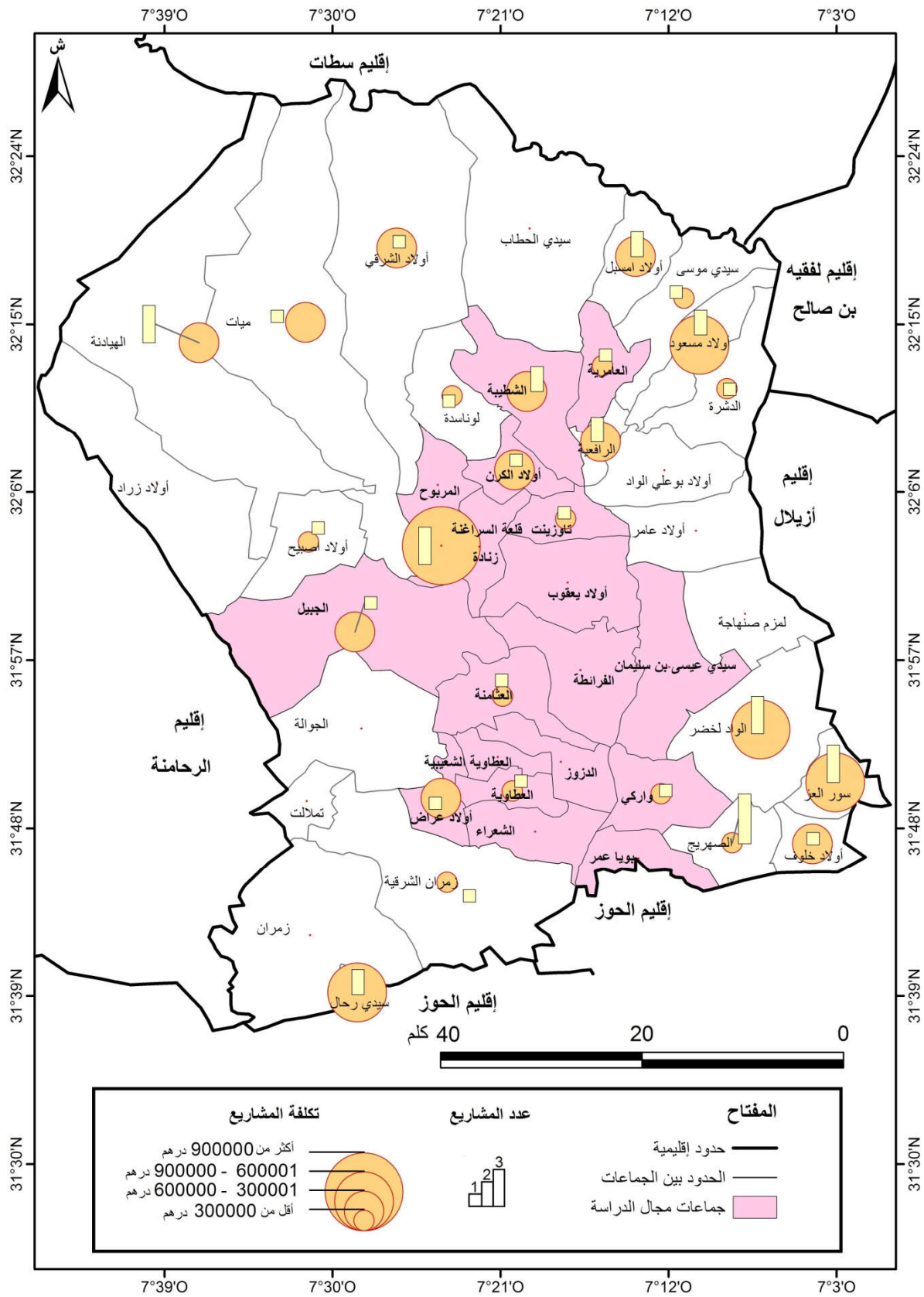


المصدر: عدسة شخصية بتاريخ 16 يناير 2019

توضح الصورة أعلاه سيارة للنقل المدرسي بجماعة العامرية، حيث تضمن خدمة النقل المدرسي لفائدة تلاميذ المجال القروي نحو ثانوية العامرية.

شملت مشاريع المبادرة الوطنية للتنمية البشرية في محور دعم النقل المدرسي تزويد الجماعات الترابية بسيارات النقل المدرسي، كما وفرت الدراجات الهوائية لتتنقل التلاميذ، واستفادت الجماعة الترابية للصهريج من أكبر حصة (4 مشاريع) تليها جماعتي سور العز والواد لخضر، وقد رصد لهذه المشاريع غلاف مالي فاق 16662350 درهم، منها 11327500 ممولة من طرف المبادرة الوطنية للتنمية البشرية. على عكس مشاريع البنية التحتية الطرقية التي شملت 14 جماعة فقط، استفادت 26 جماعة ترابية من الواسطين القروي والحضري من سيارات النقل المدرسي.

خريطة رقم 27: التوزيع الجغرافي لعدد وتكلفة مشاريع المبادرة الوطنية للتنمية البشرية المرتبطة بدعم النقل المدرسي ما بين 2006 و 2015

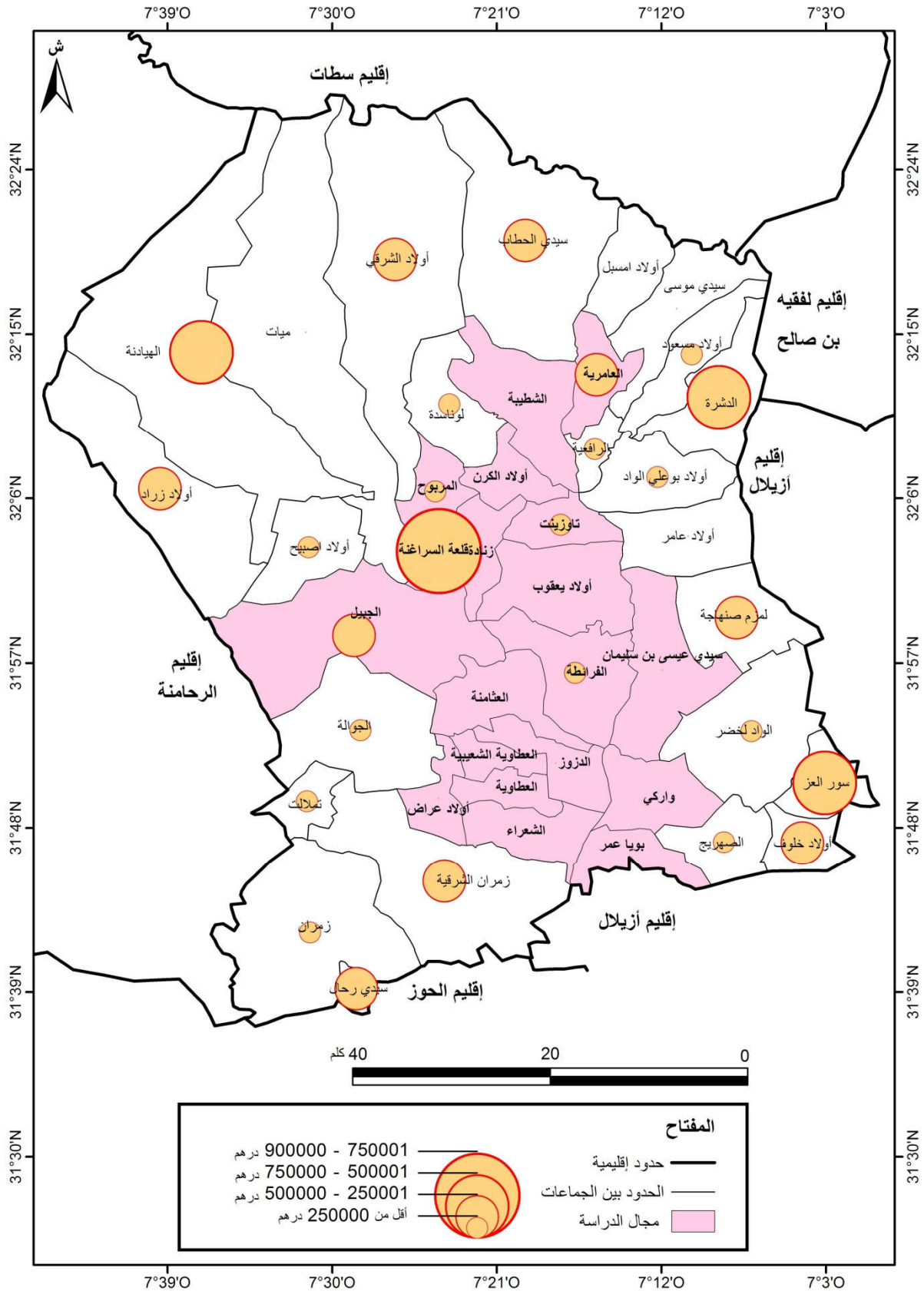


على مستوى مجال الدراسة استفادت 16 جماعة ترابية من أصل 19، بميزانية ناهزت 5811200 درهم أي 34.87 % من مجموع المشاريع الممولة في هذا الصدد.

تعتبر الصحة من الأعمدة المشكلة لمؤشر التنمية البشرية، وقد سعت المبادرة الوطنية للتنمية البشرية إلى تجويد المستوى الصحي للسكان، وفي هذا الإطار مولت المبادرة مجموعة من المشاريع الهادفة إلى توفير سيارات الإسعاف لنقل المرضى والمصابين إلى المستشفيات العمومية بالإقليم وخارجه، (أنظر الملحق، جدول رقم 9).

استفاد إقليم قلعة السراغنة من 31 مشروع لتحسين خدمات نقل الساكنة نحو المؤسسات الصحية، بتكلفة وصلت إلى 9123259 درهم، شملت المشاريع 26 جماعة ترابية، والخريطة التالية توضح التوزيع الجغرافي لمشاريع دعم النقل الصحي بالإقليم.

خريطة رقم 28: التوزيع الجغرافي لمشاريع المبادرة الوطنية للتنمية البشرية في دعم النقل الصحي ما بين 2006 و 2015



المصدر: إنجاز شخصي اعتمادا على أرقام مصلحة العمل الاجتماعي، 2017، عمالة قلعة السراغنة

على مستوى مجال الدراسة استفادت 6 جماعات ترابية من 8 مشاريع، 3 منها بمدينة قلعة السراغنة بتكلفة ناهزت 2867000 درهم.

إضافة إلى تدعيم النقل المدرسي والنقل الصحي، دعمت المبادرة الوطنية للتنمية البشرية بإقليم قلعة السراغنة الفرق الرياضية من خلال توفير سيارات وحافلات للتنقل، وفي هذا الإطار تمت بلورة 9 مشاريع يبرزها الجدول التالي:

جدول 23: مشاريع المبادرة الوطنية للتنمية البشرية بإقليم قلعة السراغنة في دعم

النقل الرياضي بين 2008 و 2015

الجماعة	سنة البرمجة	نوع المشروع	التكلفة الإجمالية	مساهمة المبادرة الوطنية للتنمية البشرية	نصيب كل جماعة
قلعة السراغنة	2008	حافلتين صغيرتين للفرق الرياضية	600000	300000	7
	2008	حافلة صغيرة لفريق الركبي	150000	150000	
	2009	حافلة لفريق الوداد السرخيني للركبي	130000	130000	
	2012	حافلة لنادي الوداد السرخيني	404100	360000	
	2012	حافلة صغيرة لفريق كرة الطائرة	400000	360000	
	2012	سيارة لنقل فريق كرة اليد	400000	360000	
	2014	حافلة صغيرة لفريق الركبي	819075	619075	
العطاولية	2016	النقل الرياضي	600000	400000	2
	2015	النقل الرياضي	674000	400000	
المجموع			4177175	3079075	9

المصدر: مصلحة العمل الاجتماعي، 2017، المبادرة الوطنية للتنمية البشرية بعمالة قلعة السراغنة (بتصرف)

بلغ مجموع المشاريع التي أنجزتها المبادرة الوطنية في تقوية النقل الرياضي 9 مشاريع، اقتضرت على مدينتي قلعة السراغنة والعطاوية بتكلفة وصلت إلى 4117175 درهم، شكلت مساهمة المبادرة 3079075 درهم، أي بنسبة 74.7 %، وقد استفادت مدينة قلعة السراغنة من 7 مشاريع بتكلفة ناهزت 2903175 درهم، أي بنسبة 70 %، في حين استفادت مدينة العطاولية من مشروعين بتكلفة 1274000 درهم، أي بنسبة تناهز 30 % من مجموع تكلفة مشاريع دعم النقل الرياضي.

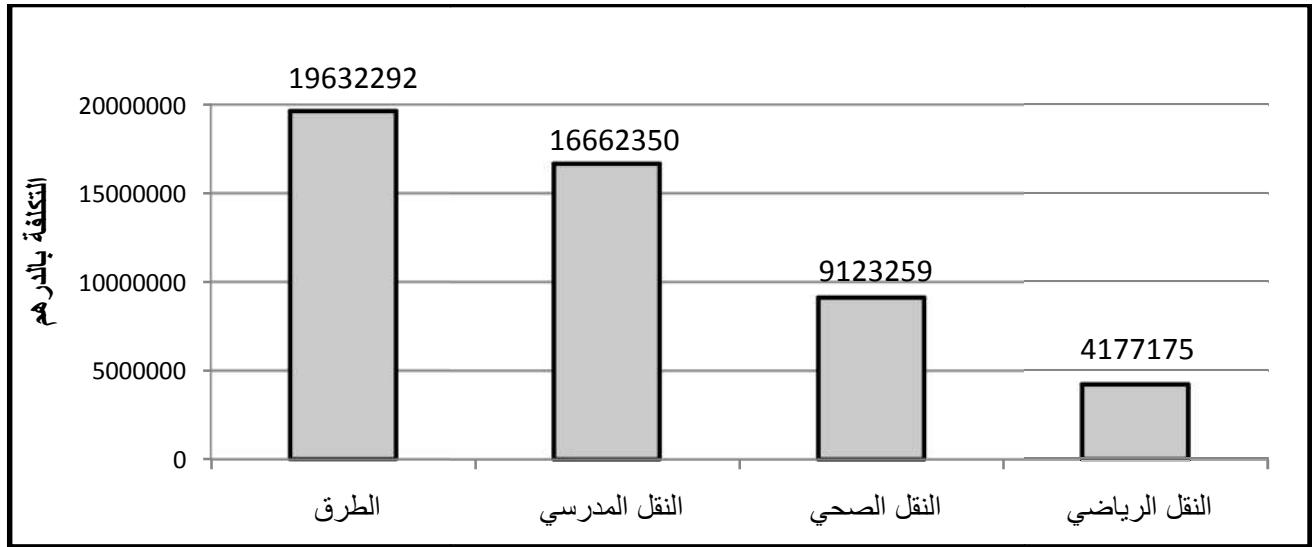
○ قراءة تركيبية لمشاريع المبادرة الوطنية للتنمية البشرية

من خلال ما سبق يتضح أن المبادرة الوطنية فاعل جديد في ميدان النقل وقد شملت مشاريعها أربعة محاور أساسية وهي:

○ تقوية الشبكة الطرقية لتسهيل الولوجية وفك العزلة عن المناطق الهامشية؛

- دعم النقل المدرسي من خلال توفير سيارات لنقل التلاميذ نحو المؤسسات التعليمية من أجل تقليص نسب الهدر المدرسي والرفع من نسب التعليم خصوصا لدى فئة الفتاة القروية؛
- تزويد الجماعات الترابية والمؤسسات الصحية بسيارات الإسعاف لنقل المرضى والحوامل إلى المؤسسات الصحية بهدف خفض من الوفيات خصوصا بالنسبة للنساء الحوامل؛
- دعم الفرق الرياضية من خلال توفير النقل الرياضي لتسهيل التنقل نحو مختلف المدن المغربية لإجراء المباريات الرياضية. وقد اختلفت نسبة استفادة كل برنامج من دعم المبادرة الوطنية للتنمية البشرية وهذا ما يشير إليه المبيان التالي:

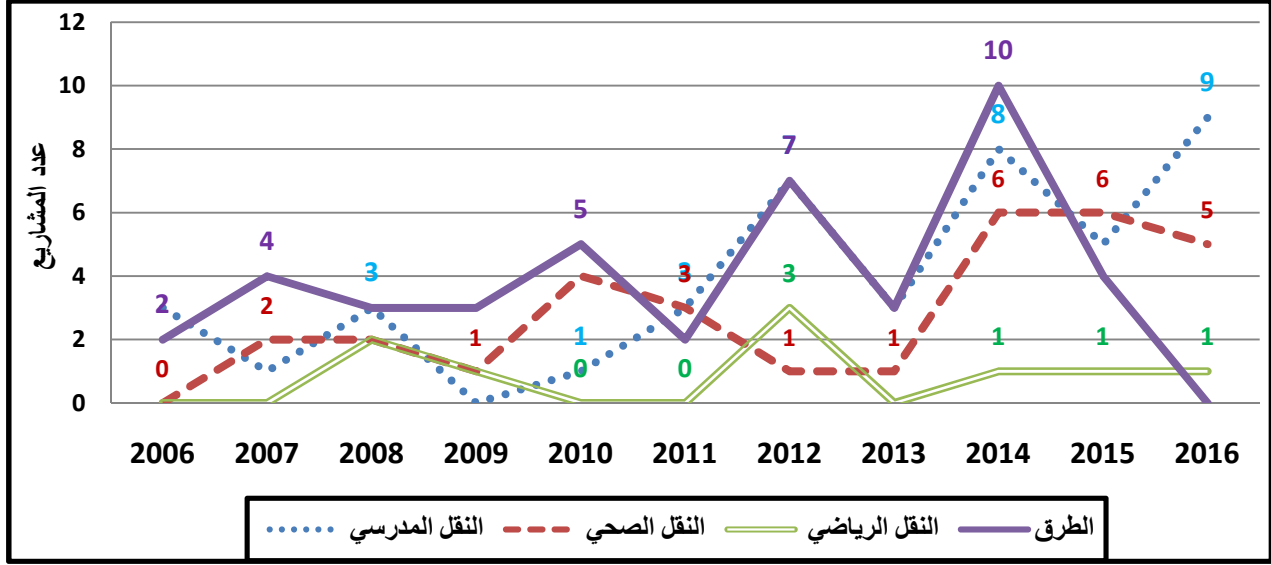
مبيان رقم 69: مساهمة المبادرة الوطنية للتنمية البشرية بإقليم قلعة السراغنة في دعم النقل وبنياته بين 2006 و 2016



المصدر: إنجاز شخصي اعتماد على معطيات مصلحة العمل الاجتماعي، 2017، عمالة قلعة السراغنة.

انطلاقا من المبيان أعلاه يتضح جليا أن محور الطرق استفاد من أكبر تمويل، نظرا لأهميته البالغة وحجم الخصائص الذي تعاني منه المجالات القروية، وكذا ارتفاع تكلفة تشييد الطرق، حيث بلغت التكلفة الإجمالية لهذا الشق أكثر من 19 مليون درهم، يليه النقل المدرسي بـ 16 مليون درهم و النقل الصحي بـ 9 مليون درهم ثم النقل الرياضي بـ 4 مليون درهم، أي بمجموع تجاوز 49,595,076 درهم. هذا فيما يخص عدد المشاريع، أما بالنسبة لتكلفة المشاريع وتطورها حسب السنوات تبرزها أرقام المبيان التالي:

مبيان رقم 70: تطور مساهمة المبادرة الوطنية للتنمية البشرية بإقليم قلعة السراغنة في دعم النقل وبنياته بين 2006 و 2016



المصدر: إنجاز شخصي اعتماد على معطيات مصلحة العمل الاجتماعي 2017، عمالة قلعة السراغنة.

يتضح تطور عدد المشاريع الممولة من طرف المبادرة واختلافها من سنة إلى أخرى، حيث تحتل المشاريع الخاصة بالطرق المرتبة الأولى تليها مشاريع النقل المدرسي ثم النقل الصحي فالنقل الرياضي، وقد عرفت سنة 2014 إنجاز أكبر عدد من المشاريع المبرمجة في المحاور الأربعة بحوالي 10 مشاريع في الطرق و8 مشاريع في ميدان النقل المدرسي و6 مشاريع بالنسبة للنقل الصحي.

اختلفت قيمة المشاريع المبرمجة من سنة إلى أخرى حسب عدد المشاريع الممولة، ومن خلال المبيان السابق يتضح أن حجم الاستثمار في تطور مستمر منذ سنة 2006، وتراجع تدريجيا سنة 2009 وشكلت سنوات 2012 و2013 و2014 و2015 و2016 أكبر نسب، خصوصا بمحور الطرق.

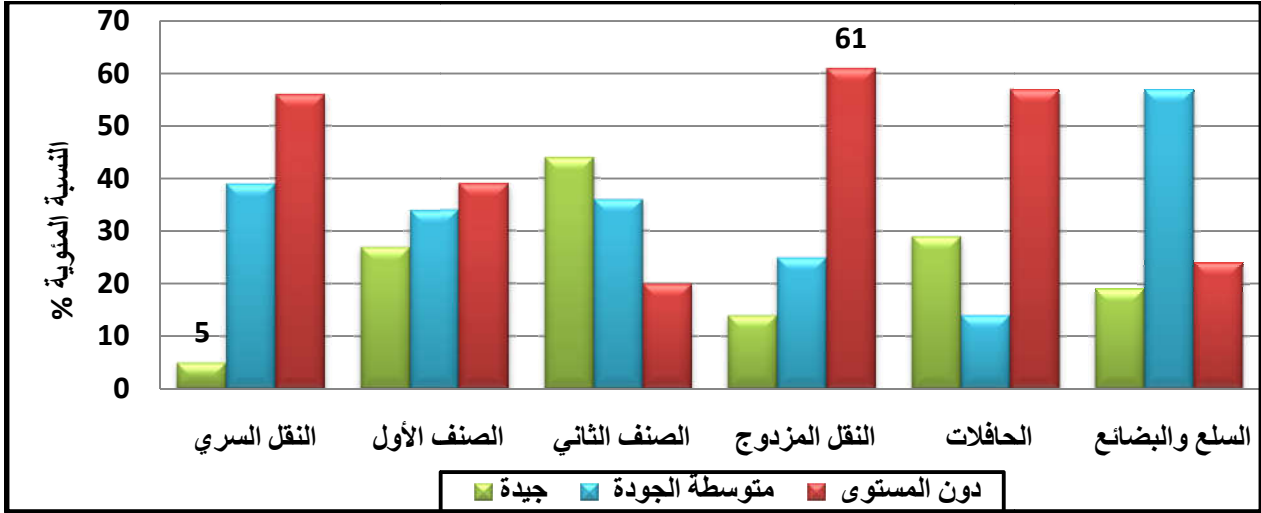
على العموم يمكن القول أن المبادرة الوطنية للتنمية البشرية أضحت فاعلا جديدا في ميدان النقل من خلال تمويل مشاريع متعددة، تستهدف تحسين الولوجية والرفع من نسب التمدد وكذلك تحسين التنقل نحو المؤسسات الصحية، مستفيدة من مبدأ الشراكة مع الجماعات الترابية وجمعيات المجتمع المدني التي أصبح لها دورا مهما في اقتراح وتبني مشاريع المبادرة خصوصا في النقل المدرسي، هذا الأخير يوكل إلى الجمعيات لتدبيره وتسييره.

في ظل الخصائص المهم في تجهيزات النقل بجميع جماعات الإقليم عموما ومجال الدراسة على وجه الخصوص، يستلزم تعميم مشاريع المبادرة الوطنية للتنمية البشرية على جميع الجماعات وتجنب اقتصارها على بعض الجماعات الترابية.

- يتدخل الأمن الوطني والدرك الملكي في المراقبة الطرقية وإحصاء حوادث السير

يظهر دور الدرك الملكي والأمن الوطني في قطاع النقل من خلال المراقبة الطرقية وتسجيل حوادث السير، فالدرك الملكي يتدخل بالعالم القروي في حين يتدخل الأمن الوطني بالمجال الحضري، وفي سؤال موجه إلى مهنيي النقل بمختلف أصنافه (نقل الركاب، نقل السلع والبضائع) حول تقييم المراقبة الطرقية بمجال الدراسة جاءت الأجوبة كالتالي.

مبيان رقم 71: توزيع مهنيي النقل حسب تقييمهم للمراقبة الطرقية بمجال الدراسة



المصدر: البحث الميداني 2017

يختلف تقييم المراقبة الطرقية حسب أصناف النقل، إذ أجاب 43 % من المهنيين أن المراقبة الطرقية هي دون المستوى، ترتفع هذه النسبة لدى مهنيي النقل المزدوج والحافلات والنقل السري نتيجة المضايقات التي يتعرضون لها بسبب تجاوز العدد القانوني للركاب، في حين أجابت نسبة 34 % أن المراقبة الطرقية متوسطة، ولم تتجاوز نسبة الذين صرحوا أن المراقبة الطرقية جيدة نسبة 23 %، ترتفع هذه النسبة لدى مهنيي الصف الثاني (سيارات الأجرة الصغيرة) في حين لم تتجاوز هذه النسبة 5 % لدى مهنيي النقل السري.

- تتدخل وزارة العدل من خلال تتبع قضايا حوادث السير

يظهر دور وزارة العدل في ميدان النقل من خلال بث المحاكم الابتدائية والاستئنافية في قضايا حوادث السير، حيث تستقبل المحكمة الابتدائية عشرات قضايا حوادث السير يوميا، مما يوفر ميدانا خصبا للمحامين، وقد حاولنا التعرف على عدد قضايا حوادث السير بإقليم قلعة السراغنة لكن دون جدوى.

- تستخلص وزارة المالية ضرائب وسائل النقل

تعتبر وسائل النقل العامة منها والخاصة من أبرز المساهمين في خزانة الدولة من خلال الضريبة السنوية على السيارات والتي تختلف قيمتها على حسب أنواع السيارات، وقد أصبحت عملية أداء ضريبة

السيارات موكلة إلى الأبنك مما سهل من مأمورية استخلاص ضريبة السيارة، وتبلغ قيمة مساهمة الأفراد مقابل هذه الخدمة حوالي 25 درهم، وتختلف قيمة الضريبة حسب نوعية السيارة، يبرزها الجدول رقم 10 بالملحق.

ب. تتعدد فئات مهنيي النقل

نقصد بمهنيي النقل مجموع الأشخاص الذين يشتغلون في نقل الركاب والسلع والبضائع، إضافة إلى المساعدين والمرافقين، ويمكن تقسيمهم إلى أربع فئات أساسية.

- السائقون الحلقة الأساسية في منظومة النقل

مجموع الأشخاص الذين يقودون وسائل النقل وقد قمنا في فصل سابق بدراسة وضعية مهنيي النقل العمومي والنقل السري ونقل السلع والبضائع بشكل دقيق.

- يسهر المنظمون على تنظيم النقل بالمحطات الطرقية " كورتي"

يمكن التمييز بين المنظمين الذين يشتغلون بنقل الركاب وبين المشتغلين بنقل السلع والبضائع، بالنسبة لنقل الركاب تتجلى مهام المنظمين في استخلاص مقابل النقل، وتؤدي إلى المنظم ثلاثة دراهم عن كل عملية بالنسبة لصنف سيارات الأجرة الكبيرة، في حين أن النقل المزدوج والحافلات يشتغل فرد دائم مع السيارة يقوم بهذه العملية، أما بصنف الحافلات فتتجلى مهمة المنظم "كريسون" في تقديم تذكرة السفر ووضع الحقائق في المكان المخصص.

كما يقوم المنظمون بتنظيم سيارات الأجرة وتحديد اتجاهاتها؛ داخل كل محطة يوجد أكثر من منظم، عند وصول سيارة الأجرة يتم تسجيل رقمها، وتتم المناداة على رقم سيارة الأجرة عند اقتراب موعد الرحلة حسب الوجهة ويبقى للسائق حق قبول أو رفض الوجهة المقترحة حسب أهميتها.

ونتيجة اضطراب علاقة مهنيي نقل سيارات الأجرة الكبيرة بمدينة قلعة السراغنة بمهنيي نفس الصنف بمدينة مراكش، يمنع على مهنيي النقل من مراكش بنقل الركاب من داخل مدينة قلعة السراغنة والعكس صحيح، ولتجنب ذلك يعتمد كلا الطرفين بوضع سيارة أجرة للحراسة عند مخرج المدينة لمنع الطرف الآخر من نقل الركاب، وفي هذا الإطار يحرس كل مهني يوم واحد، مقابل 5 دراهم يؤديها جميع السائقين للشخص المكلف بالحراسة، وفي آخر سنة 2017 نشب صراع بين مهنيي مدينة قلعة السراغنة والعطاوية، والنتيجة نفس الشيء الحراسة بمدينة قلعة السراغنة وبمدينة العطاوية، إلا أنه تم التوصل لحل وسط عجل بنهاية الأزمة والعودة إلى العلاقة العادية.

بالنسبة لنقل السلع والبضائع فيتجلى دورهم في مرافقة الشاحنات الكبيرة (نقل الخضر، الرمال...) وإزالة الغطاء في حالات تفريغ الحمولة والشحن ومراقبة الحالة الميكانيكية لوسيلة النقل (التشحيم، نفخ الإطارات...).

- تدبر الشركات الخاصة النقل بواسطة الحافلات

يسير النقل بواسطة الحافلات من طرف شركات خاصة أو عامة كشركتي الستيام¹⁴⁰ وسوبرتور¹⁴¹، حيث يمكن للشركة أن تمتلك خط أو مجموعة خطوط. تتوفر هذه الشركات على مقرات للعمل، وبمدينة قلعة السراغنة توجد 6 مقرات لشركات النقل، الأولى لشركة "أسفار النمر" بحي بلوك الحرشة، والثانية لشركة "ميكاتور" بحي العرصة، والثالثة لشركة "مراسلة أسفار توبقال" قرب المحطة الطرقية، والرابعة لشركة الستيام بالمحطة الطرقية، والخامسة لشركة "سوبرتور" قرب المحطة الطرقية بحي العوطف 2، والسادسة لشركة "ديباسو" بحي المرس.

- محدودية دور الجمعيات المهنية

يتجلى دور الجمعيات المهنية في الترافع والتواصل مع الجهات المسؤولة حول القضايا التي تهم المهنيين، وقد حاولنا لأكثر من سنتين الحصول على عدد الجمعيات المهنية الخاصة بالنقل بمجال الدراسة، حيث زرنا باشویتی قلعة السراغنة والعطاوية والعمالة مرات عديدة، لكن قوبل طلبنا بالرفض، ولتجنب النقص الحاصل في المعلومة الرسمية، اعتمدنا على المعطيات الميدانية.

ترتفع نسبة الانخراط لدى صنف النقل بواسطة الحافلات بنسبة 86 %، يليه صنف النقل المزدوج بنسبة 68 % ثم سيارات الأجرة من الصنف الأول، وأخيرا سيارات الأجرة من الصنف الثاني بنسبة لا تتجاوز 43 %، وتتعدد دوافع الانخراط حسب رأي المهنيين، فالانخراط بجمعية مهنية يضمن وجود إطار يوحد المهنيين من أجل الدفاع عن مصالحهم والبحث عن حلول للإشكاليات التي يعاني منها القطاع، في حين أن نسبة 36.5 % غير منخرطين لأسباب متعددة أبرزها عدم جدوى الجمعيات باعتبارها جمعيات صورية تخدم مصالح المكتب المسير فقط.

ج. يعرف النقل تدخل مجموعة من الفاعلين الخواص

يتدخل مجموعة من الفاعلين الخواص بشكل مباشر أو غير مباشر في قطاع النقل ويتعلق الأمر بـ:

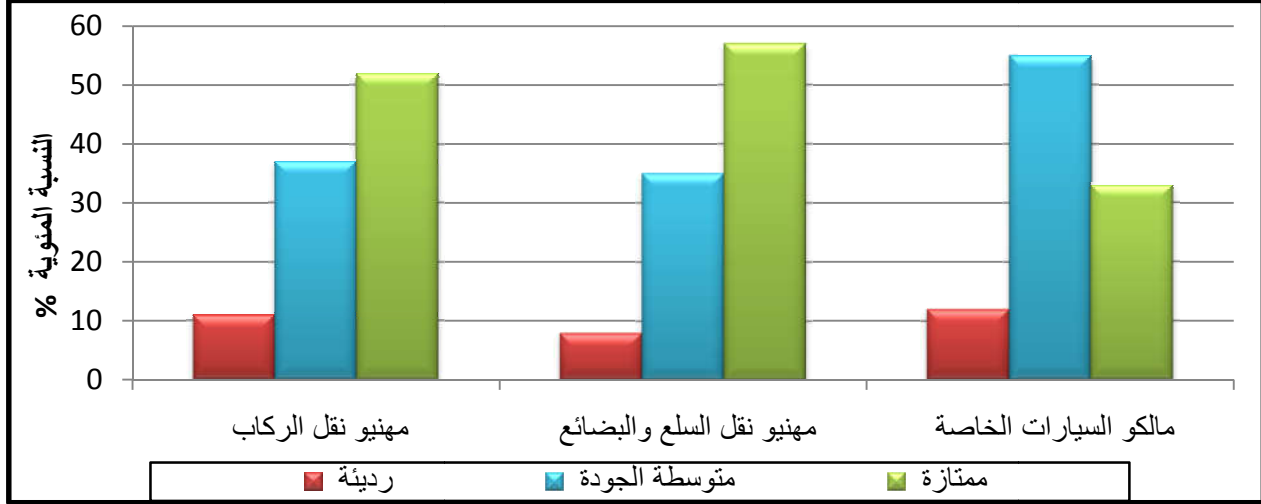
¹⁴⁰ (Compagnie de Transport Marocaine) أقدم شركة نقل عمومية تأسست سنة 1919، تتوفر إلى حدود سنة 2000 حوالي 200 حافلة و30 شاحنة لنقل الإرساليات.

¹⁴¹ من أجل ربط المناطق التي لا يصلها القطار قام (ONCF) سنة 1985 بإحداث خدمة النقل بواسطة الحافلات Subratour تصل مراكش بكل من أكادير وتارودانت وتزنيت وكلميم وطانطان وطرفاية والعيون والداخلية. أما شمالا فقط تم إنشاء خطوط تربط بين الحسيمة والناظور بوجدة وتاوريرت.

- مراكز الفحص التقني

تتكفل مراكز الفحص التقني بتقييم الحالة الميكانيكية لعربات النقل الخاصة منها والعامة، ويوجد بمدينة قلعة السراغنة مركزين للفحص التقني ومركزين بمدينة العطاوية، وفي سؤال موجهه إلى مهنيي النقل العمومي ومالكي السيارات الخاصة حول تقييم خدمات مراكز الفحص التقني بمجال الدراسة كانت الأجوبة على الشكل التالي:

مبيان رقم 72: توزيع مهنيي النقل ومالكي وسائل النقل الخاصة حسب تقييمهم لخدمات مراكز الفحص التقني



المصدر: البحث الميداني 2017

أجابت نسبة 47 % من مجموع المستجوبين أن خدمات مراكز الفحص التقني ممتازة، ترتفع هذه النسبة لدى فئة مهنيي نقل السلع والبضائع (57 %) نظرا لحسن التعامل، في حين أجابت 42 % أن خدمات هذه المراكز متوسطة الجودة ولا ترقى إلى تطلعات المرتفقين، ترتفع لدى مالكي السيارات الخاصة (55 %) في حين أجابت نسبة 10 % أن خدمات الفحص التقني رديئة وتسودها بعض التجاوزات كانتشار الرشوة وسوء التعامل وضعف الخدمات المقدمة.

- مكاتب الدراسات

تتجلى مهمتها في القيام بالدراسات حول وضعية النقل والطرق وجميع مشاريع الشبكة الطرقية وبناء المنشآت الفنية.

- شركات تشييد الطرق

بعد القيام بالدراسات اللازمة لمشاريع الشبكة الطرقية، تمنح الصفقات من طرف الجماعات الترابية أو مديرية النقل حول نوعية المشروع إلى شركات التشييد (الطرق المعبدة، الطرق القروية، المنشآت الفنية) التي تقدمت بأقل تكلفة مع احترام دفتر التحملات. خلال هذه العملية تتم العديد من التجاوزات، حيث يتم التغاضي عن طرق التشييد ونوعية المواد المستعملة، وهنا تطرح أكثر من علامة استفهام في دور مختبرات

المراقبة، وكذلك خبراء ومهندسي مديرية النقل ومفتشي العمالة وتقنيي الجماعات الترابية، حيث تتعرض الطرق للتدهور السريع بعد أشهر من عملية التشييد، هذه الملاحظة تسجل بجميع الجماعات الترابية بالمغرب.

- شركات التأمين

تتجلى مهمتها في تأمين الدراجات النارية والسيارات والشاحنات والحافلات وسنتطرق بالتفصيل إلى عددها وتوزيعها في محور لاحق.

- شركات البنزين

تؤمن محطات البنزين الوقود لمختلف وسائل النقل، وسنتطرق إلى أنواعها وعددها وتوزيعها في محور لاحق.

د. الزبناء أو المستعملون

تبقى فئة الزبناء أو المستعملين كأهم فاعل في النقل، فلأجلهم جعلت هذه الخدمة ولتجويدها وتحسينها يتدخل هذا العدد الكبير من الفاعلين، وقد تطرقنا بالتفصيل إلى المستعملين وطريقة تنقلهم والوسائل التي يستعملونها في الفصل الثاني.

2. التدخلات التشاركية بالنقل بمجال الدراسة

تعد بنيات النقل من بين المشاريع التي تتطلب اعتماد مقاربة تشاركية، نظرا لتكلفتها المرتفعة وكذلك شمولية المشاريع التي قد تجمع أكثر من جماعة. وفيما يلي أهم المشاريع المنجزة بمجال الدراسة.

أ. البرنامج الوطني التكميلي الثاني للطرق القروية بإقليم قلعة السراغنة (2005 – 2015)

عبارة عن برنامج وطني يستهدف تقوية الشبكة الطرقية بالعالم القروي، على مستوى إقليم قلعة السراغنة وصلت تكلفته حوالي 239 مليون درهم، استهدف تشييد واستصلاح 487 كلم من الطرق القروية، بالنسبة للجماعات الترابية المستفيدة من هذا البرنامج على مستوى مجال الدراسة فهي على الشكل التالي:

جدول رقم 24:

الجماعات المستفيدة من البرنامج الوطني الثاني للطرق القروية بمجال الدراسة

رقم الطريق	الطول	نوعية الأشغال	التكلفة (ألف درهم)	الجماعات المعنية
2129	16	بناء	9600	أولاد يعقوب - الفرائطة
غير مصنفة	9	بناء	5400	تاوزينت
غير مصنفة	13.5	إعداد	4050	سيدي عيسى - لواد لخضر
غير مصنفة	12	بناء	7200	سيدي عيسى
غير مصنفة	9	بناء	5400	بويا عمر
2110	18	بناء	10800	القلعة - أولاد زراد - أولاد صبيح
2110	2	بناء	1200	القلعة - أولاد زراد - أولاد صبيح
2110	8	إعداد	2400	القلعة - أولاد زراد - أولاد صبيح
2131	26.3	بناء	15870	سيدي الحطاب - الشطبية
2127	6.3	بناء	3780	الوناسدة - المربوح
غير مصنفة	14	بناء	8400	العطاوية - أولاد عراض
مجموع مجال الدراسة	134.1	-	74.100	
مجموع الإقليم	487.30	-	239.350	

المصدر: وزارة التجهيز والنقل، 2005، اتفاقية شراكة خاصة بإنجاز البرنامج الوطني الثاني للطرق القروية بإقليم قلعة السراغنة ص 5.

على مستوى التمويل، ساهمت المديرية الإقليمية للنقل بإقليم قلعة السراغنة ب 204 مليون درهم بنسبة 85%، وساهم المجلس الإقليمي ب 20 مليون درهم بنسبة 9 % و 6 % للمجلس الجهوي ب 15 مليون درهم.

ب. البرنامج التكميلي للطرق القروية (2011)

بلغت تكلفة هذا المشروع 11.9 مليون درهم، يستهدف تهيئة الطرق القروية بإقليم قلعة السراغنة،

ممول من طرف المديرية العامة للجماعات القروية وجهة مراكش تانسيفت الحوز.

مشاريع البرنامج التكميلي للطرق القروية

جدول رقم 25:

الجماعة	المشروع	الطول	وتيرة التقدم في الدراسات والأشغال	
			الدراسات	التكلفة بالمليون درهم
العطاوية	تهيئة مسلك	1.8	مصادق عليها	0.94
العامرية	تهيئة مسلك	3.1	مصادق عليها	1.2
الشعراء	تهيئة مسلك	3.1	مصادق عليها	1.2
العثامنة	تهيئة مسلك	2	مصادق عليها	1
الدوز	تهيئة مسلك	3	مصادق عليها	1.21
مجموع مجال الدراسة		12.9		5.55

Source : Direction provinciale d'El Kelaa des Sraghna, 2016, « Avancement des projets routiers dans la province d'el Kelaa des Sraghna », p 13.

استهدفت جميع مشاريع هذا البرنامج تهيئة المسالك القروية وقد استفاد مجال الدراسة من 5 مشاريع،

وبلغت التكلفة الإجمالية لهذا البرنامج 5.55 مليون درهم بطول 12.9 كلم.

ج. تهيئة الطرق القروية (2015)

بلغت تكلفة هذا المشروع 160.5 مليون درهم، يستهدف تهيئة واستصلاح الطرق القروية، ممول من طرف عمالة إقليم قلعة السراغنة والمديرية العامة للجماعات المحلية.

د. تهيئة الطريق الإقليمية 2127 بين أولاد الكرن والوناسة (2015)

بلغت تكلفة هذا المشروع 6 ملايين درهم، ممول من طرف جماعتي أولاد الكرن والوناسة يستهدف تهيئة الطريق الإقليمية رقم 2127 على طول 4.3 كلم، ساهمت وزارة التجهيز والنقل واللوجستيك ب 4 ملايين درهم (66.6 %) والجماعتين القرويتين أولاد الكرن والوناسة بمليونين درهم (16.4 %).

هـ. تقوية الطريق الإقليمية 2125 الرابط بين مدينتي قلعة السراغنة والعطاوية (2017)

تعتبر الطريق الإقليمية رقم 2125 من بين أكثر الطرق حركية بمجال الدراسة، تعبرها أكثر من 5000 سيارة يوميا، وقد مولت المديرية مشروع تقوية هذه الطريق من خلال إعادة تعبيدها بـ 25.760 مليون درهم وتستفيد منها جماعات قلعة السراغنة والدوز والعثامنة والعطاوية.

و. اتفاقية تحسين الشبكة الطرقية بجهة مراكش آسفي (2007 - 2010)

استهدف هذه المشروع تأهيل وتحسين الشبكة الطرقية بجهة مراكش آسفي بتكلفة 251.5 مليون درهم بمجموع 262 كلم شملت أقاليم الجهة، وعلى مستوى إقليم قلعة السراغنة استفادت المحاور الطرقية التالية:

جدول رقم 26: الطرق المستفيدة من اتفاقية تحسين الشبكة الطرقية بجهة مراكش تانسيفت الحوز على

مستوى إقليم قلعة السراغنة

رقم الطريق	الطول (كلم)	نوعية الأشغال	التكلفة (مليون درهم)	الجماعات المعنية
الطريق الجهوية 206	57	توسيع وتقوية	56	الجماعات بين القلعة وبن جرير
الطريق الوطنية 8	7	تقوية	6	-
الطريق الوطنية 8	57	توسيع وتقوية	50	الجماعات بين مراكش والقلعة
مجموع الإقليم	121	-	112	
مجموع الجهة	262 كلم	-	251.5	

المصدر: وزارة التجهيز والنقل، 2007، "اتفاقية شراكة لتحسين الشبكة الطرقية بجهة مراكش تانسيفت الحوز"، ص 4.

مول هذا المشروع من طرف وزارة النقل ب 100 مليون درهم بنسبة 39.8 %، ومديرية الجماعات المحلية ب 30 مليون درهم بنسبة 11.9 %، والمجلس الجهوي لمراكش تانسيفت الحوز ب 68 مليون درهم بنسبة 27 %، إضافة إلى مساهمة المجالس الإقليمية لمراكش ب 4.2 % وشيشاوة ب 5.6 % والحوز ب 3.6 % وقلعة السراغنة ب 20 مليون درهم أي بنسبة 7.9 %.

ز. إنجاز دراسات وأشغال تهيئة وتحسين جودة الشبكة الطرقية بإقليم قلعة السراغنة (2015 – 2018)

عبارة عن برنامج بقيمة 200 مليون درهم يهدف إلى تأهيل وتحسين 233 كلم من الشبكة الطرقية بإقليم قلعة السراغنة في إطار تشاركي بين عدة متدخلين، يتضمن هذا البرنامج مجموعة من المشاريع، والجدول التالي يوضح الجماعات المستفيدة من هذا البرنامج بمجال الدراسة.

جدول رقم 27: الجماعات المستفيدة من برنامج تأهيل وتحسين الشبكة الطرقية بإقليم قلعة السراغنة

الطريق	الطول (كلم)	نوعية الأشغال	التكلفة (ألف درهم)	الجماعات المستفيدة
2135	34	توسيع وتقوية	26300	العثامنة - الفرائطة - واركى - بويا عمر
2121	24.5	توسيع وتقوية	18810	أولاد عراض - زمران الشرقية - الشعراء
2125	9	توسيع وتقوية	7200	العطاوية - الشعراء
2123	13	توسيع وتقوية	9640	أولاد عراض - زمران الشرقية - زمران - الشعراء
2115	32	توسيع وتقوية	24600	المربوح - الوناسة - مايات - أولاد الشرقي
2131	33	توسيع وتقوية	25300	الشطبية - سيدي الحطاب - أولاد امبسل
غير مصنفة 2119 +	25	بناء طريق	17700	الهيادنة - مايات - أولاد الشرقي - لوناسة الشطبية - سيدي الحطاب - أولاد مسبل
غير مصنفة	13	بناء طريق	9250	سيدي عيسى بن سليمان
مجال الدراسة	183.5 مليون درهم		138.800 مليون درهم	
مجموع الإقليم	233 مليون درهم		200 مليون درهم	

المصدر: المديرية الإقليمية للتجهيز والنقل واللوجستيك بقلعة السراغنة، 2015، "مشروع اتفاقية الشراكة لإنجاز دراسات وأشغال تأهيل وتحسين جودة الشبكة الطرقية بإقليم قلعة السراغنة" ص 4.

أما بخصوص توزيع المساهمين يوضحه الجدول التالي:

جدول رقم 28: المتدخلون في برنامج تأهيل وتحسين الشبكة الطرقية بإقليم قلعة

السراغنة وقيمة مساهماتهم

النسبة %	المبلغ بالدرهم	الشركاء
70 %	137900000	وزارة التجهيز والنقل واللوجستيك والماء
20 %	59100000	المديرية العامة للجماعات المحلية
3.91 %	7700000	المجلس الإقليمي
2.54 %	5000000	الجماعة الحضرية للعطاوية
1.52 %	3000000	الجماعة الحضرية تملالت
2.03 %	4000000	الجماعة الحضرية لقلعة السراغنة
100 %	197000000	المجموع

المصدر: المديرية الإقليمية للتجهيز والنقل واللوجستيك بقلعة السراغنة، 2015، "مشروع اتفاقية الشراكة لإنجاز دراسات وأشغال تأهيل وتحسين جودة الشبكة الطرقية بإقليم قلعة السراغنة" ص 2.

تعتبر وزارة التجهيز والنقل واللوجستيك والماء المساهم الأكبر في هذه الاتفاقية، إضافة إلى المساهمة ب 3 ملايين درهم المتعلقة بالدراسات، يساهم هذا الفاعل ب 137.9 مليون درهم بما نسبته

70%، في حين يساهم باقي الشركاء ب 30 %، تشكل مساهمة المديرية العامة للجماعات المحلية حوالي 20 % يليها المجلس الإقليمي ثم الجماعة الحضرية للعطاولية والجماعة الحضرية لقلعة السراغنة وأخيرا الجماعة الحضرية لتملالت، (أنظر الملحق، جدول رقم 11).

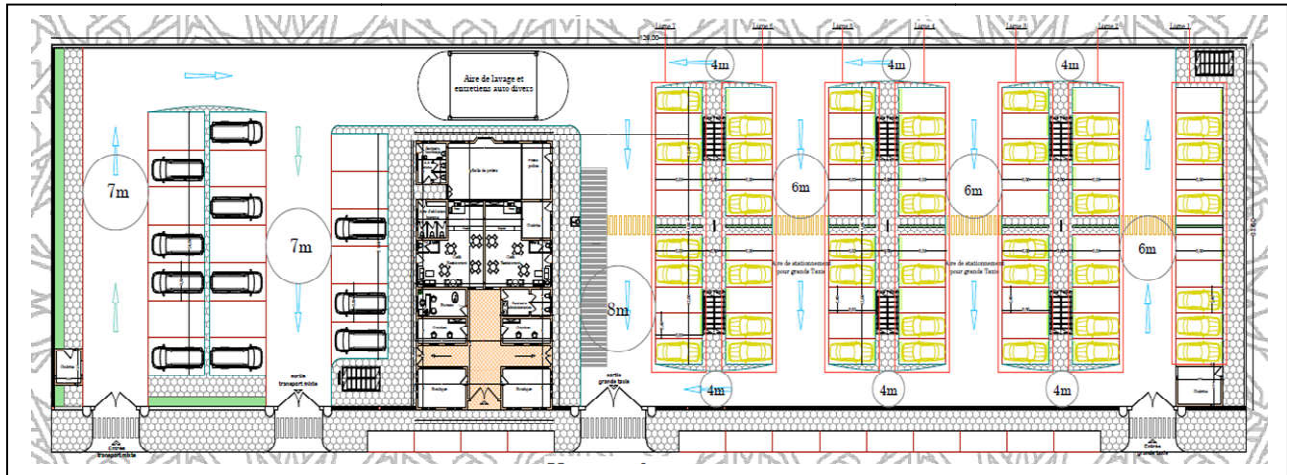
يضم المخطط المستقبلي لعمالة قلعة السراغنة مشروعين لبناء محطتين طرقتين لسيارات الأجرة بقلعة السراغنة الأولى بجنوب المدينة في اتجاه مدينة العطاولية بالطريق الوطنية رقم 8 والثانية غرب المدينة في اتجاه مدينة ابن جرير على الطريق الجهوية 206.

شكلين رقم 6 - 7: تصميم محطة سيارات الأجرة بقلعة السراغنة في اتجاه العطاولية



المصدر: عمالة قلعة السراغنة، 2016، "مقترح المخطط التنموي لإقليم قلعة السراغنة"، ص 25

شكل رقم 8: تصميم محطة سيارات الأجرة بقلعة السراغنة في اتجاه ابن جرير



المصدر: عمالة قلعة السراغنة، 2016، "مقترح المخطط التنموي لإقليم قلعة السراغنة"، ص 25.

من خلال المعاينة الميدانية تمت زيارة المكان المخصص لمحطة سيارات الأجرة في اتجاه العطاوية، وهو محاط بسياج في انتظار بداية الأشغال بعدما تم تدشينها بتكلفة 3 ملايين درهم. وبخصوص المحطة الثانية في اتجاه ابن جرير، فليست هناك أية معلومة حول تكلفتها وتاريخ الشروع في تشييدها.

إضافة إلى هذا المشروع، يتضمن المخطط المستقبلي لإقليم قلعة السراغنة، إنجاز الطريق السيار مراكش قلعة السراغنة بني ملال في إطار المخطط الوطني للطرق السيارة، وفي برنامج التنمية الجهوي لجهة مراكش آسفي 2018 - 2022 نجد مشروع طريق سريع يربط بين اليوسفية وقلعة السراغنة لتمكن هذه الأخيرة من منفذ بحري بتكلفة 400 مليون درهم،¹⁴² وبتحقيق هذين المشروعين (الطريق السيار، الطريق السريع) ستنضاف بنيات جديدة لإقليم قلعة السراغنة ستمكنه من لعب أدوار متقدمة على الصعيد الجهوي.

بدراسة تدخلات الفاعلين بقطاع النقل، نستنتج تعدد الفاعلين المتدخلين فيه وتختلف درجة مساهمتهم حسب النفوذ الترابي مع غياب رؤية إستراتيجية لتأهيل الشبكة الطرقية، فنفس الطرق يتم استصلاحها كل 4 سنوات مما يهدر الأموال العامة. كما نسجل تركيز جل الفاعلين على الشبكة الطرقية، هذه الأخيرة تعتبر من أهم تدخلات مصالح الدولة وكذلك الجماعات الترابية التي تسعى مجالسها إلى تشييد الطرق واستصلاحها لضمان كتلة ناخبة، فالشبكة الطرقية من المعايير التي يستقطب بها الأعضاء النخبين.

11. الانعكاسات الاقتصادية لنبرات النقل الحضري بإقليم قلعة السراغنة

يعتبر النقل من العمليات المهمة والمتممة للإنتاج الاقتصادي، حيث يركز عليه التبادل التجاري وتتوقف عليه كميات الإنتاج ويقرب الجهات البعيدة ويعمل على استغلال موارد الثروة على أكمل وجه.¹⁴³ كما تعتبر بنيات النقل عنصرا محركا للنمو الاقتصادي والتطور الاجتماعي وتهيئة المجال والجاذبية الترابية والتنافسية المقاولاتية.¹⁴⁴ وتبرز الأهمية الاقتصادية لقطاع النقل بالمغرب في مساهمته ب 6 % من الناتج الداخلي الخام للبلاد و 9 % من القيمة المضافة بالقطاع الثالث كما يشغل 10 % من الساكنة الحضرية النشيطة ويساهم ب 15 % من المداخل الضريبية للمغرب.¹⁴⁵

إن الأهمية الاقتصادية لقطاع النقل معروفة، فقد أشار تقرير البنك الدولي الذي خصص لهياكل النقل، أن "هياكل النقل تستطيع المساهمة وبشكل كبير في التنمية الاقتصادية ومكافحة الفقر والحفاظ على البيئة، إذا عرفت كيف تضمن خدمات تستجيب للطلب بشكل جيد".¹⁴⁶

¹⁴² جهة مراكش آسفي، 2017، "إعداد رؤية إستراتيجية وبرنامج التنمية الجهوي لجهة مراكش آسفي 2017 - 2022"، ص 30.

¹⁴³ الشواورة علي سالم والحلاق جابر، 2012، مرجع سابق، ص 489.

¹⁴⁴ JANATI IDRIS Abdelhamid, 2013, Op Cit, p 7.

¹⁴⁵ Royaume du Maroc, 2015, « Stratégie Nationale de Développement Durable 2015 - 2020 » Rapport final, p 57.

¹⁴⁶ كيش عبد الحكيم، 2011، "التمدد الحضري والحراك التنقلي في النطاق الحضري لمدينة سطيف"، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في علوم تهيئة المجال، كلية علوم الأرض، الجغرافيا والتهيئة العمرانية، الجزائر، ص 183.

وتتجلى انعكاسات تيارات النقل الحضرية - الريفية على المستوى الاقتصادي في أربعة عناصر أساسية، التشغيل ثم تنشيط القطاع التجاري وخلق مناخ ملائم للقطاعات الاقتصادية، ثم انعكاسات مختلفة تتمثل في تنشيط النقل الحضري وتوفير مداخل للجماعات الترابية.

1. يشغل النقل فئة مهمة من ساكنة إقليم قلعة السراغنة

من بين أبرز رهانات تيارات النقل الاقتصادية نجد التشغيل، فالنقل يوفر مناصب مباشرة وغير مباشرة، وخلال هذه النقطة سنتطرق إلى مختلف هذه المناصب.

أ. مناصب الشغل المباشرة الناتجة عن تيارات النقل الحضرية - الريفية

تتجلى المناصب المباشرة للشغل التي يوفرها النقل في تشغيل السائقين بمختلف أصناف النقل إضافة إلى المساعدين، والقائمين على مواقف السيارات ومحلات تنظيف وسائل النقل ومحطات الوقود، وورشات إصلاح السيارات ومحلات بيع وسائل النقل ولوازمها.

- يضمن قطاع النقل مناصب مهمة لسائقين

يشغل النقل المئات من السائقين في مختلف أصناف النقل والجدول التالي يبرز عدد السائقين طبقا لعدد رخص النقل.

جدول رقم 29: عدد السائقين المشتغلين بإقليم قلعة السراغنة طبقا لعدد الرخص

الصنف	مجال الدراسة	الإقليم
سيارات الأجرة الكبيرة	280	435
سيارات الأجرة الصغيرة	147	151
النقل المزدوج	75	131
الحافلات	169	173
الكوتشي	52	52
السلع والبضائع	1680	1680
المجموع	2403	2622

المصدر: عمالة قلعة السراغنة والمديرية الإقليمية للنقل بقلعة السراغنة 2017

يصل عدد مناصب الشغل التي يوفرها النقل كسائقين حوالي 2403 منصب بمجال الدراسة و2622 منصب شغل بإقليم قلعة السراغنة، هذا المصرح به فقط ولكن هناك فئات تشغل بصفة غير قانونية سواء في صنف نقل الركاب أو نقل السلع والبضائع، فمئات الأشخاص ينقلون البضائع بواسطة الدراجات ثلاثية العجلات، ومئات أخرى ينقلون الأشخاص نحو الأسواق الأسبوعية بمدينة قلعة السراغنة والعطاوية.

- يوفر النقل مناصب شغل للمساعدين "الكورتي - الكريسون"

تطرقنا في محور سابق إلى المنظمين "كورتي" وأدوارهم، ويصل عددهم حوالي 40 منظم بمدينة قلعة السراغنة إضافة إلى حوالي 25 منظم بمدينة العطاوية ومنظم بكل محطة طرقية بالجماعات القروية.

إضافة إلى المنظمين نجد المساعدين "الكريسون" وهم الأشخاص الذين يستخلصون أجرة النقل ويمكن التمييز بين صنفين، صنف يشتغل بصفة دائمة رفقة وسيلة النقل بصنفي الحافلات والنقل المزدوج القديمة (13 مقعد)، وصنف ثان يشتغل بالمحطات الطرقية لدى صنف سيارات الأجرة الكبيرة، هكذا يكون عدد المنظمين ومستخلصي أجرة النقل بمجال الدراسة حوالي 300 منصب شغل بنقل الركاب.

وعلى مستوى نقل السلع البضائع، يُشتغل المهنيون مرافقين أو مساعدين، وحسب الدراسة الميدانية نستنتج أن 47.1 % من مهنيي نقل السلع والبضائع يُشغلون برفقتهم أفراد آخرين خاصة بالنسبة للشاحنات الكبيرة والمتوسطة. يتجلى دور هذه الفئة في عمليات شحن وتفريغ الخضر والفواكه ومواد البناء والرمال والمواد الفلاحية والمواد الغذائية... إلخ، في حين أن نسبة 52.9 % من المهنيين يشتغلون بمفردهم وهم من فئة مالكي السيارات التجارية.

- حراس المواقف النهارية والليلية

إن واحدة من أهم مشاكل النقل ليست فقط متطلبات وسائل النقل من الشوارع والطرق للحركة، وإنما متطلبات وقوف السيارات، إذ أن متطلبات السيارات من المساحات المخصصة للنقل تحسب على أساس 8700 ساعة في السنة منها 400 ساعة فقط للتنقل بينما 8300 ساعة الباقية لوقوف السيارات.¹⁴⁷ وتلعب مواقف السيارات دورا مهما في حركة التنقل بالمدينة، ويصل عدد مواقف السيارات بمدينة قلعة السراغنة حوالي 48 موقف، إضافة إلى رخص استثنائية كالمصليات وأوقات المهرجانات .

جدول رقم 30: توزيع عدد مواقف السيارات المحروسة بقلعة السراغنة بكل حي حسب المساحة

الحي أو الشارع	عدد المواقف	المساحة الإجمالية بالمتر ²
شارع محمد الخامس	15	5944
شارع يوسف ابن تاشفين	10	5112
شارع الجيش الملكي	5	540
شارع الإمام مالك	1	150
شارع الحسن الثاني	6	1726
جنان بكار	1	160
شارع لالة أمينة	1	400
شارع بئر أنزران	1	250
النخلة 2	3	1440
إمليل	1	540
مواقف مختلفة	4	2010
المجموع	48	18272

المصدر: معطيات بلدية قلعة السراغنة 2017 ومعالجة شخصية

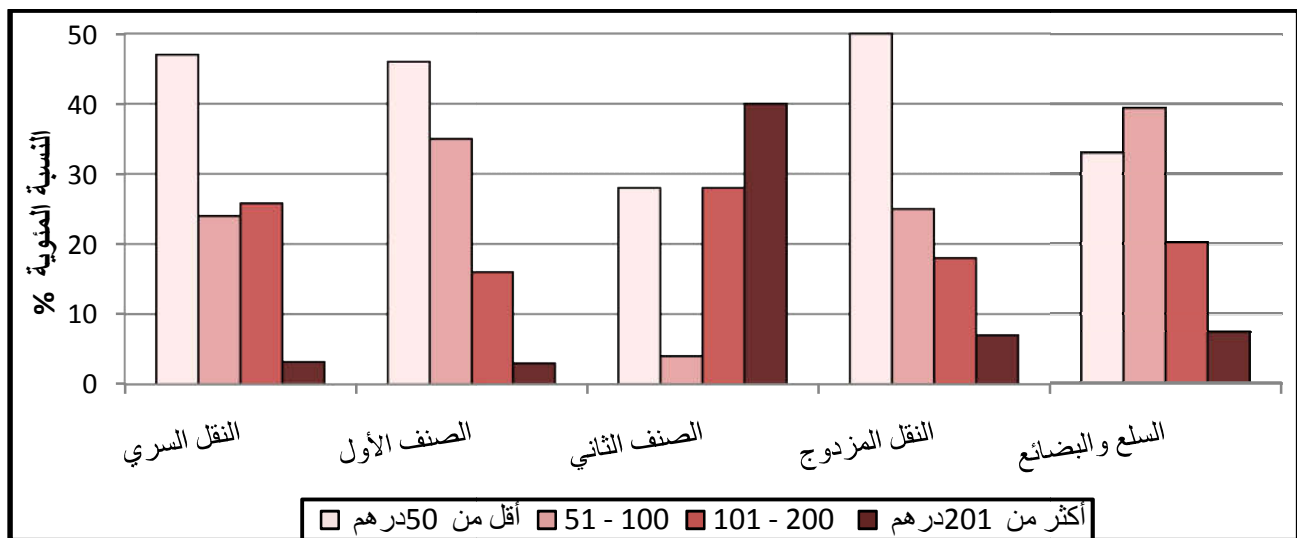
¹⁴⁷ زين العابدين علي صفر، 2014، مرجع سابق، ص 289.

بتحليل معطيات الجدول السابق، يتضح أن شارعي محمد الخامس ويوسف ابن تاشفين، يوجد بهما أكثر عدد من المحطات وذلك لأهميتهما وحجم الحركة بهما، فهما أكبر شارعين بالمدينة، كما أن مركز المدينة يستقطب الساكنة خصوصا الخارجية منها، في حين أن الأحياء السكنية تقل بها مواقف السيارات المؤدى عنها، نظرا لتوفر السكان على مرآب خاص، أو ركن السيارة أمام المنزل، ويصل مجموع مساحة مواقف السيارات المكتراة من طرف المجلس البلدي أكثر من 18272 متر².

تختلف آراء الساكنة حول مدى وفرة مواقف السيارات بمدن مجال الدراسة، فنسبة "غير كافية" ترتفع لدى مهنيي السلع والبضائع بنسبة 52.9 % ولا تتجاوز 37.9 % بالنسبة لمالكي السيارات الخاصة، أما نسبة "كافية" فهي ترتفع لدى مالكي السيارات الخاصة بنسبة 62.1 % وتتنخفض لدى مهنيي السلع والبضائع، ويرجع ذلك لكون أغلب مهنيي نقل السلع والبضائع من خارج المجالات الحضرية، وخلال تنقلهم إلى المدن يواجهون إشكالية قلة مواقف السيارات خاصة أيام انعقاد الأسواق الأسبوعية وعطلة نهاية الأسبوع، في حين أن جل مالكي السيارات من مدينة قلعة السراغنة، أما بمدينة العطاوية فمواقف السيارات متوفرة بشكل جيد، باستثناء يوم السوق.

يرتبط عدد مواقف السيارات ارتباطا كاملا بشكل السكن وهندسته، ففي الأحياء العصرية ذات المباني الواسعة، يتم تخصيص مرآب خاص للسيارة كحي الهناء 1 والنخلة والنور...إلخ، في حين أن الأحياء القديمة، ذات الطرق الضيقة يتم ركن السيارة بالشوارع والساحات العمومية، وتنتشر هذه الظاهرة بحي جنان بكار والعرصة وجنان شعبي...إلخ. من خلال الدراسة الميدانية نستنتج أن نسبة 60.2 % يتوفرون على مرآب خاص، في حين أن 39.8 % لا يتوفرون على مرآب، وتختلف التكلفة الشهرية لمواقف السيارات حسب أصناف النقل، يبرز ذلك المبيان أسفله.

مبيان رقم 73: توزيع أصناف وسائل النقل حسب تكلفة مواقف السيارات بمجال الدراسة



المصدر: البحث الميداني 2017

ترتفع تكلفة مواقف السيارات بالنسبة لسيارات الأجرة الصغيرة، فحوالي 40 % من المهنيين ينفقون أكثر من 200 درهم شهريا، نظرا لارتباطهم بالمجال الحضري، كما يتطلب هذا الصنف تكلفة المواقف الليلية عكس الأصناف الأخرى التي تركز وسيلة النقل في المحطات الطرقية ليلا بالمجان، وعلى العموم نجد أن تقريبا نصف المهنيين ينفقون أقل من 50 درهم في الشهر، وبالجماعات القروية يظهر نوع آخر من مواقف وسائل النقل وهي مواقف الدراجات النارية بالنهار أو الليل، وخلال أيام انعقاد الأسواق الأسبوعية تقام مواقف لحراسة الدراجات النارية بهذه الجماعات، على سبيل المثال نجد موقف للدراجات النارية بجماعات الفرائطة والجبل والشعراء وأولاد عراض.

- محلات تنظيف وسائل النقل

يصل عدد محلات تنظيف وسائل النقل بمجال الدراسة إلى 80 محل، منها 41 محل بمدينة قلعة السراغنة و18 محل بمدينة العطوية و21 محل بباقي الجماعات القروية، وتشغل هذه المحلات ما بين 3 إلى 8 عمال، وبالتالي فهذه المحلات توفر أكثر من 300 منصب شغل دائم، والجدول التالي يظهر عدد محلات تنظيف وسائل النقل حسب الجماعات.

جدول رقم 31: توزيع عدد محلات تنظيف وسائل النقل بمجال الدراسة حسب الجماعات

العدد	الجماعة الترابية
41	قلعة السراغنة
18	العطوية
5	واركي
1	الفرائطة
1	العامرية
2	العثامنة
1	المربوح
1	أولاد الكرن
3	العطوية الشعبية
3	الجبل
4	زنادة
80	المجموع

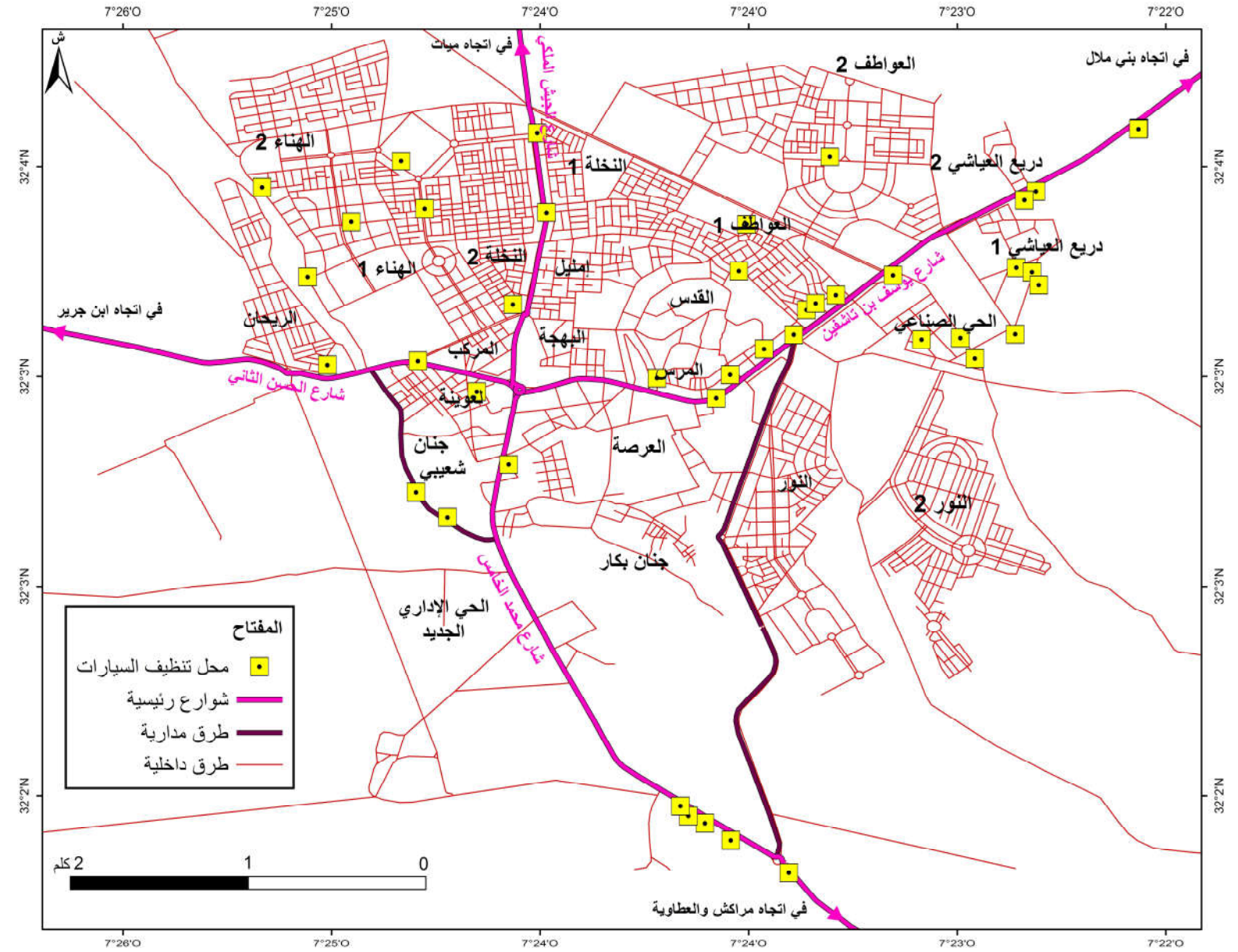
المصدر: العد الميداني، ماي 2018

على مستوى التوزيع الجغرافي لهذه المحلات، قمنا بدراسة ميدانية استهدفت تحديد مواقع هذه المحلات بواسطة النظام العالمي لتحديد المواقع (GPS) خلال شهر ماي من سنة 2018، ولاحظنا أن جل المحلات بمدينة قلعة السراغنة تتوطن على طول شارع يوسف ابن تاشفين في اتجاه مدينة بني ملال، إضافة إلى الأحياء الجديدة كالهناء والنخلة وحي العوينة في حين أن الأحياء القديمة كجنان بكار والعرصة تفتقد لهذه

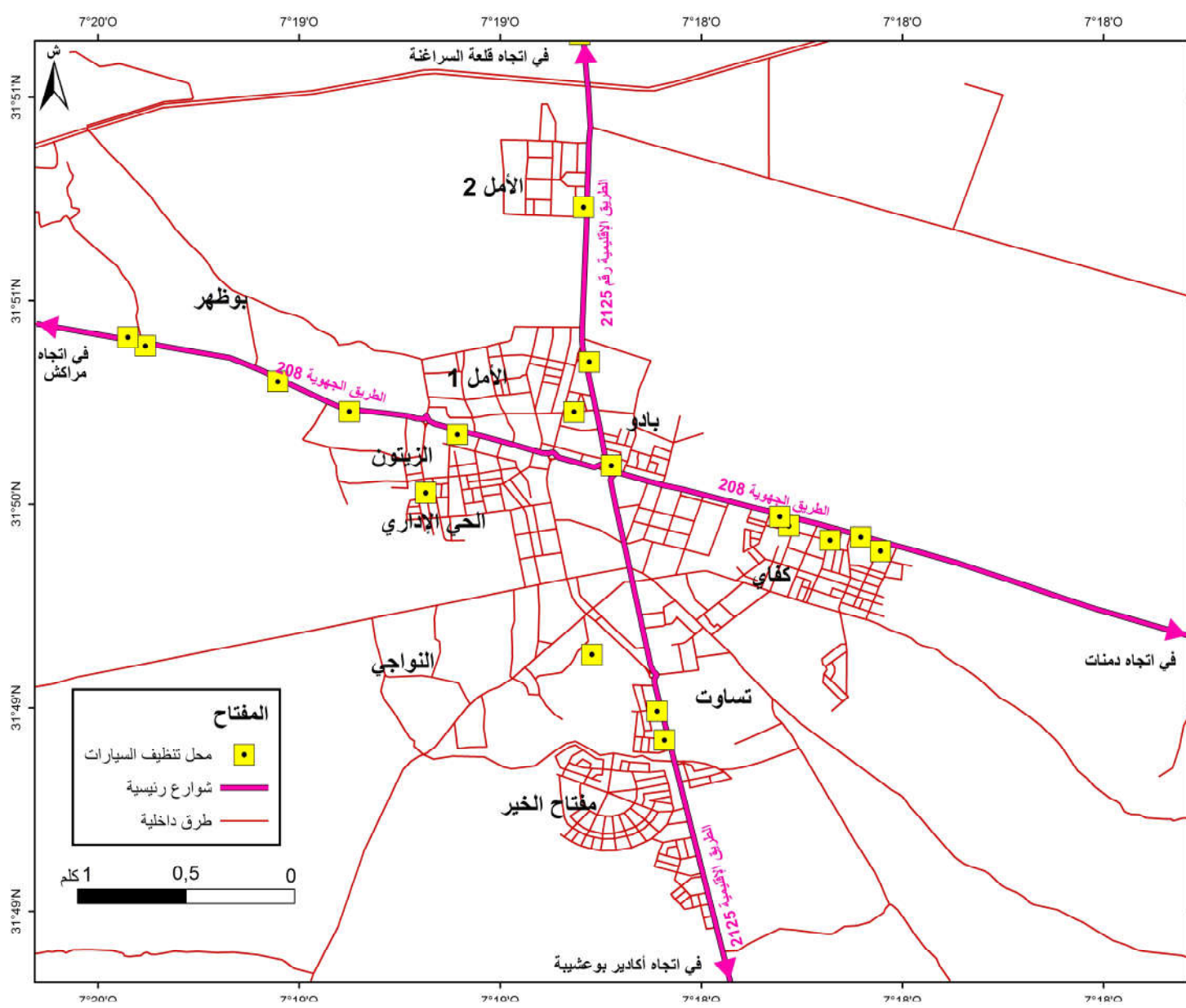
المحلات، وهذا يرتبط بالفئات التي تمتلك السيارات والتي تقطن بالأحياء الجديدة وكذلك كبر مساحة المحلات وانخفاض ثمن الكراء مقارنة بمركز المدينة.

على مستوى مدينة العطاوية نجد أن جل محلات تنظيف السيارات تتوطن على طول الطريق الجهوية 208 والتي تقطع المدينة من الغرب نحو الشرق، والطريق الإقليمية 2125 التي تقطع المدينة من الجنوب نحو الشمال، والخريطتين التاليتين تظهران التوزيع الجغرافي لمحلات تنظيف وسائل النقل بمدينتي قلعة السراغنة والعطاوية.

خريطة رقم 29: توزيع محلات تنظيف السيارات بمدينة قلعة السراغنة



خريطة رقم 30: توزيع محلات تنظيف السيارات بمدينة العطاوية



المصدر: إنجاز شخصي 2018

- محطات الوقود

تعتبر محطات الوقود إحدى العناصر الأساسية في منظومة النقل، فهي التي تزود وسائل النقل بالطاقة، وتتطلب هذه الخدمة موقعا استراتيجيا على المحاور الطرقية وتوزيعا مجاليا ناجعا، وقد تطور عدد محطات الوقود بمجال الدراسة بشكل توافقي مع عدد وسائل النقل. تلبي محطات الوقود الطلب من المحروقات لوسائل النقل وكذا لمحركات ضخ المياه التي تستعمل في سقي الأراضي الفلاحية، خصوصا بالمجالات التي تعرف فرشة جوفية قريبة.

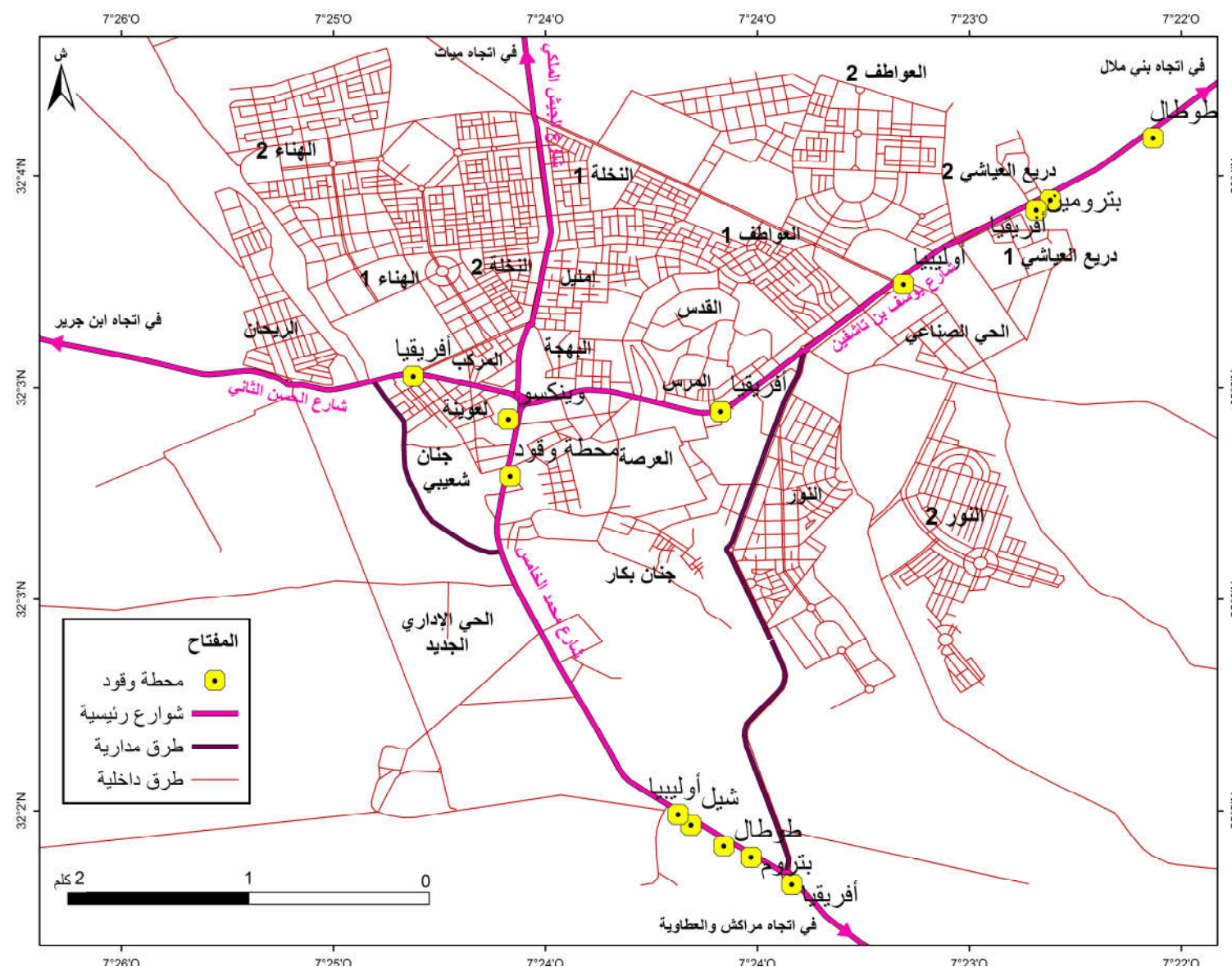
يصل عدد محطات الوقود بمجال الدراسة إلى 32 محطة، منها 13 محطة بمدينة قلعة السراغنة، بعدما لم يكن يتجاوز عددها 9 محطات سنة 2013 لينتقل العدد إلى 11 محطة سنة 2015. وتوجد 4 محطات بمدينة العطاوية ونفس الرقم بالجماعة القروية زنادة على طول الطريق الوطنية رقم 8 و3 محطات بجماعة الجبيل ومحطتين بجماعة واركبي ومحطتين بجماعة العطاوية الشعبية ومحطة واحدة بكل من جماعات العثامنة والفرائطة والمربوح والعامرية.

بالنسبة لنوعية الشركات بمجال الدراسة نجد أن العدد يصل إلى 12 شركة، تصدرها شركتي إفريقيا وبتروم بخمس محطات لكل واحدة، تليهما شركات أوليبيا وشيل وبترومين ب 3 محطات ومحطتين لكل من شركات CPHM وطوطال وإينوف، (أنظر الملحق، جدول رقم 12).

وتشغل هذه المحطات ما بين 4 إلى 10 مناصب شغل، علما أن هذه المحطات تشتغل 24 / 24 ساعة أي فرق نهائية وأخرى ليلية، كما تتوفر جل محطات الوقود على محلات لتنظيف السيارات ومحلات لصيانة وسائل النقل ومحلات لبيع الزيوت، وفيما يلي التوزيع الجغرافي لهذه المحطات بمدينتي قلعة السراغنة والعطاوية.

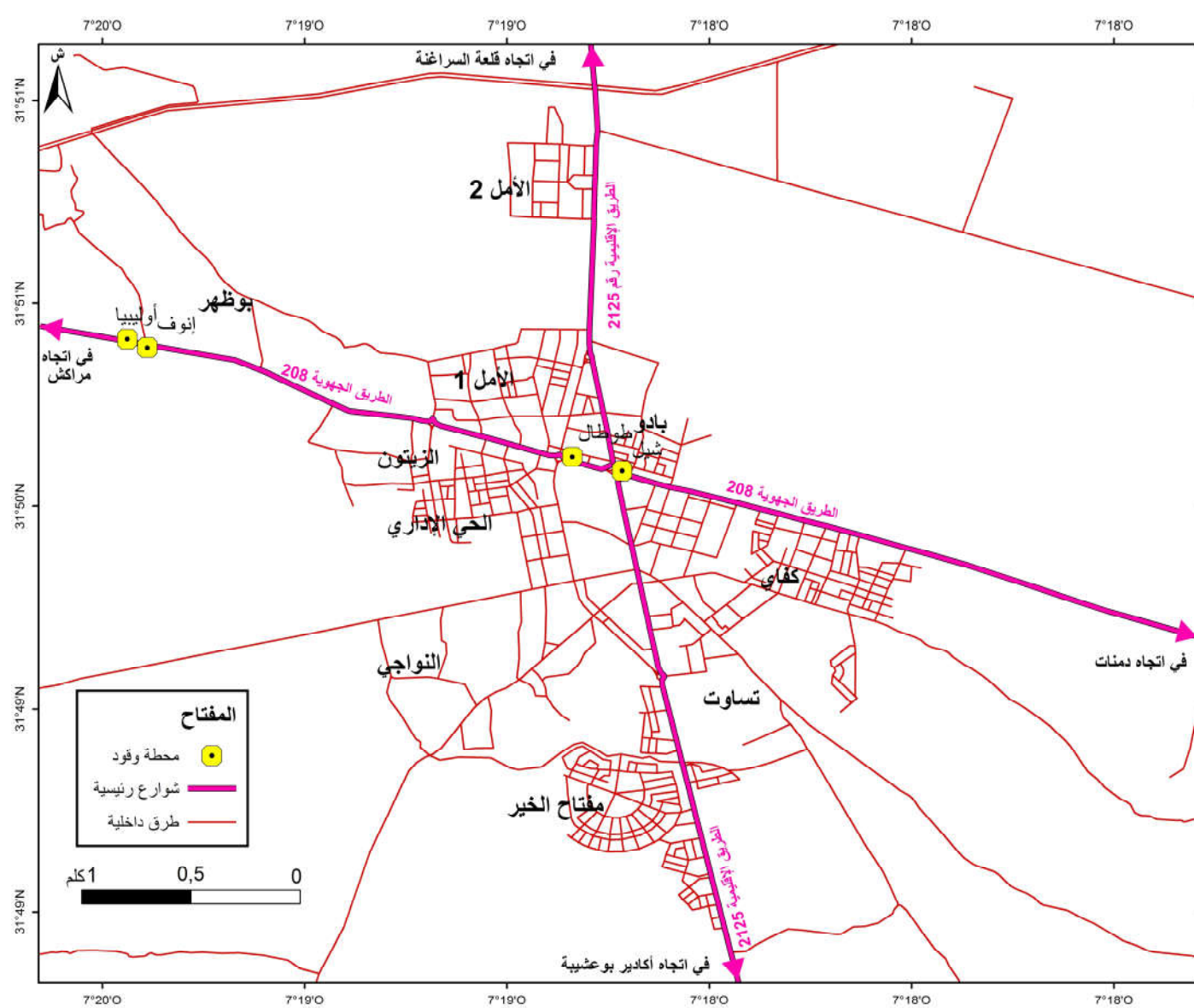
خريطة رقم 31:

توزيع محطات الوقود بمدينة قلعة السراغنة



خريطة رقم 32:

توزيع محطات الوقود بمدينة العطاوية



المصدر: إنجاز شخصي 2018

يلاحظ أن جميع محطات الوقود تتوطن على الطرق الرئيسية خاصة الطريق الوطنية رقم 8 بمدينة قلعة السراغنة والطريق الجهوية رقم 208 بمدينة العطاوية، أما تكلفة البنزين بالنسبة لجميع أصناف النقل فهي جد متباينة يوضحها المبيان رقم 8 بالملحق.

تختلف التكلفة اليومية للبنزين حسب أصناف وسائل النقل، فهي تنخفض لدى فئة السيارات الخاصة وترتفع لدى صنف وسائل نقل السلع والبضائع والحافلات. بالنسبة لمالكي السيارات الخاصة نجد أن 99.39 % منهم ينفقون أقل من 140 درهم في اليوم، في حين أن جل مهنيي النقل السري، الصنف الأول والثاني والنقل المزدوج ينفقون ما بين 141 و 200 درهم، أما مهنيي صنف النقل بواسطة الحافلات فجميعهم ينفقون أكثر من 600 درهم يوميا، في حين أن 40.4 % من مهنيي نقل السلع والبضائع (الشاحنات الكبيرة والمتوسطة) ينفقون أكثر من 600 درهم. وعلى العموم يرتبط استهلاك البنزين بنوعية وسيلة النقل (حافلة / شاحنة / سيارة أجرة / سيارة خاصة) وكذلك بحجم المسافات المقطوعة يوميا.

- ورشات إصلاح وسائل النقل

لا شك أن محلات صيانة وإصلاح وسائل النقل هي ذات أهمية كبرى، خصوصا بالمجالات التي تعرف تقادما لوسائل النقل، فكلما زاد تاريخ صنع وسيلة النقل كلما كان التردد على الميكانيكي أسرع، ويختلف عدد ورشات إصلاح وسائل النقل حسب الجماعات الترابية، إلا أن جلها يتمركز بمدينتي قلعة السراغنة والعطاوية بسبب وجود حيين صناعيين، والجدول التالي يوضح ذلك.

جدول رقم 32: توزيع ورشات إصلاح وسائل النقل حسب نوعها بجماعات مجال الدراسة

المجموع	نوع الورشة					الجماعة الترابية
	صباغة السيارات	إصلاح الدراجات النارية والهوائية	كهرباء السيارات	إصلاح العجلات	ميكانيك السيارات	
374	18	91	15	23	227	قلعة السراغنة
144	8	28	7	14	87	العطاوية
16		6	1		9	واركي
19	1	11	1	1	5	الفراطة
5		1		2	2	العامرية
4					4	زنادة
4		3			1	الذروز
4		3		1		العطاوية الشعبية
6		6				العثامنة
1		1				سيدي عيسى بن سليمان
8		5		2	1	المربوح
7		7				أولاد الكر
592	27	162	24	43	336	المجموع

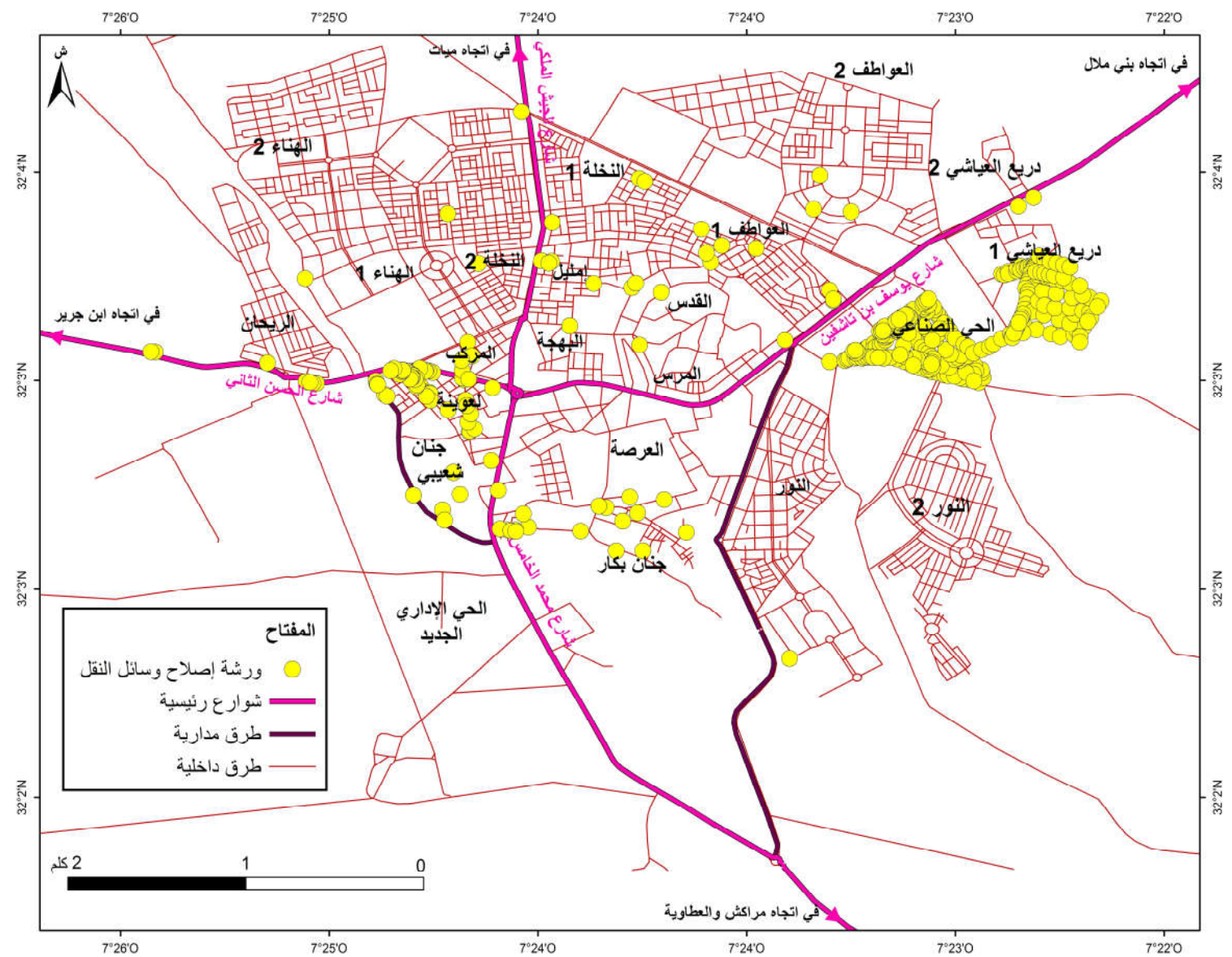
المصدر: البحث الميداني 2018

يصل عدد ورشات إصلاح وسائل النقل بمجال الدراسة إلى 592 ورشة، منها 374 ورشة بمدينة قلعة السراغنة و 144 ورشة بمدينة العطاولية و 74 ورشة بباقي الجماعات القروية، وتختلف نوعية الورشات حيث نجد ورشات ميكانيك السيارات في المرتبة الأولى ب 336 ورشة، تليها ورشات إصلاح الدراجات النارية والهوائية ب 162 ورشة، ثم ورشات إصلاح العجلات ب 43 ورشة و 27 ورشة لصبغة السيارات و 24 ورشة لكهرباء السيارات.

تتوطن جل ورشات إصلاح السيارات بالحي الصناعي لمدينة قلعة السراغنة والحي الصناعي لمدينة العطاولية، في حين أن ورشات إصلاح الدراجات النارية فتتوطن بحي العوينة بمدينة قلعة السراغنة وهو حي شعبي. والخريطين التاليتين تظهران التوزيع الجغرافي لورشات إصلاح وسائل النقل بمدينتي قلعة السراغنة والعطاولية.

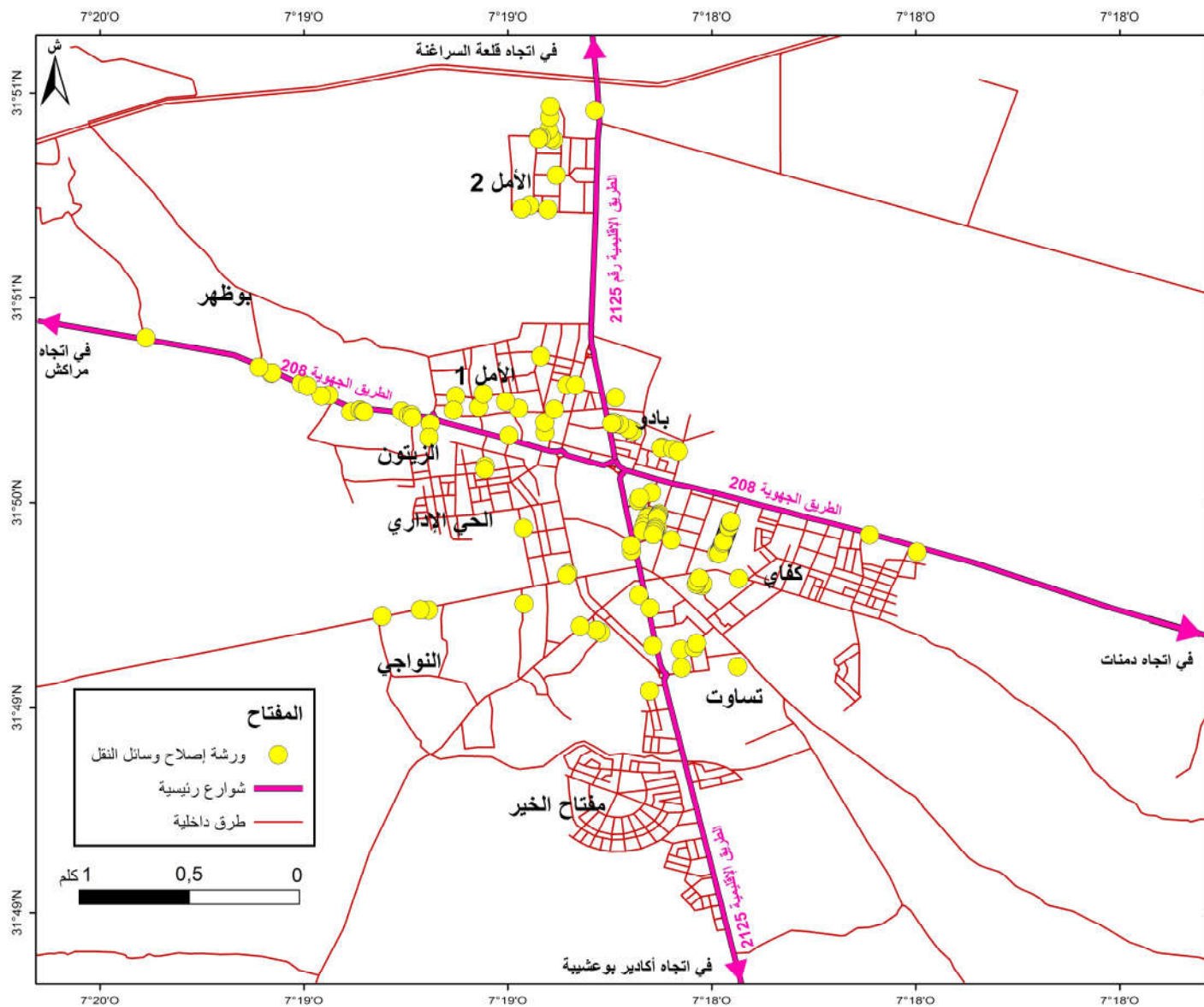
خريطة رقم 33:

توزيع ورشات إصلاح وسائل النقل بمدينة قلعة السراغنة



خريطة رقم 34:

توزيع ورشات إصلاح وسائل النقل بمدينة العطاوية

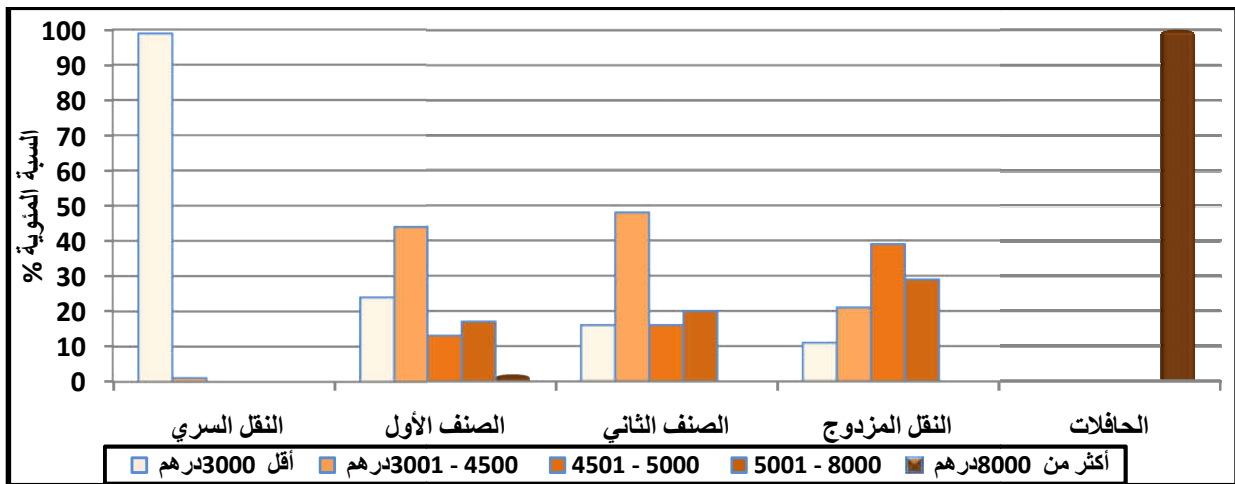


المصدر: إنجاز شخصي 2018

تشغل ورشات إصلاح وسائل النقل من 4 إلى 12 فرد، وإذا اعتمدنا متوسط 7 أفراد لكل ورشة يمكن القول أن هذا القطاع يوفر أكثر من 4000 منصب شغل يوميا. ونظرا لتركز حوالي 2/3 من ورشات إصلاح وسائل النقل في مدينة قلعة السراغنة، فإن هذه الأخيرة تعد الوجهة الأولى بالنسبة للمهنيين وكذلك لمالكي وسائل النقل، حيث تستقطب 82 % من مالكي السيارات الخاصة و 58.8 % من وسائل النقل العمومية. خلال الفترة الصيفية تنتعش وبشكل كبير الخدمات التي ترتبط بإصلاح السيارات وبيع مستلزماتها،¹⁴⁸ نتيجة الإقبال الكبير للجالية على إصلاح سياراتهم بمدينة قلعة السراغنة بسبب انخفاض تكلفة الصيانة مقارنة بالدول الأوروبية.

أما بخصوص إصلاح العجلات، فينفق 86 % من مهنيي النقل بواسطة الحافلات حوالي 15000 درهم سنويا، يليه صنف السلع والبضائع، في حين أن أقل تكلفة ينفقها مالكو السيارات الخاصة، حيث أن 96.42 % من هذا الصنف ينفق أقل من 3000 درهم سنويا، نفس الشيء بالنسبة لنفقات الزيوت، نجد أن الحافلات تحتل المرتبة الأولى يليها نقل السلع والبضائع وأخيرا السيارات الخاصة.

مبيان رقم 74: توزيع مهنيي النقل العمومي حسب تكلفة نفقات الزيوت



المصدر: البحث الميداني 2017

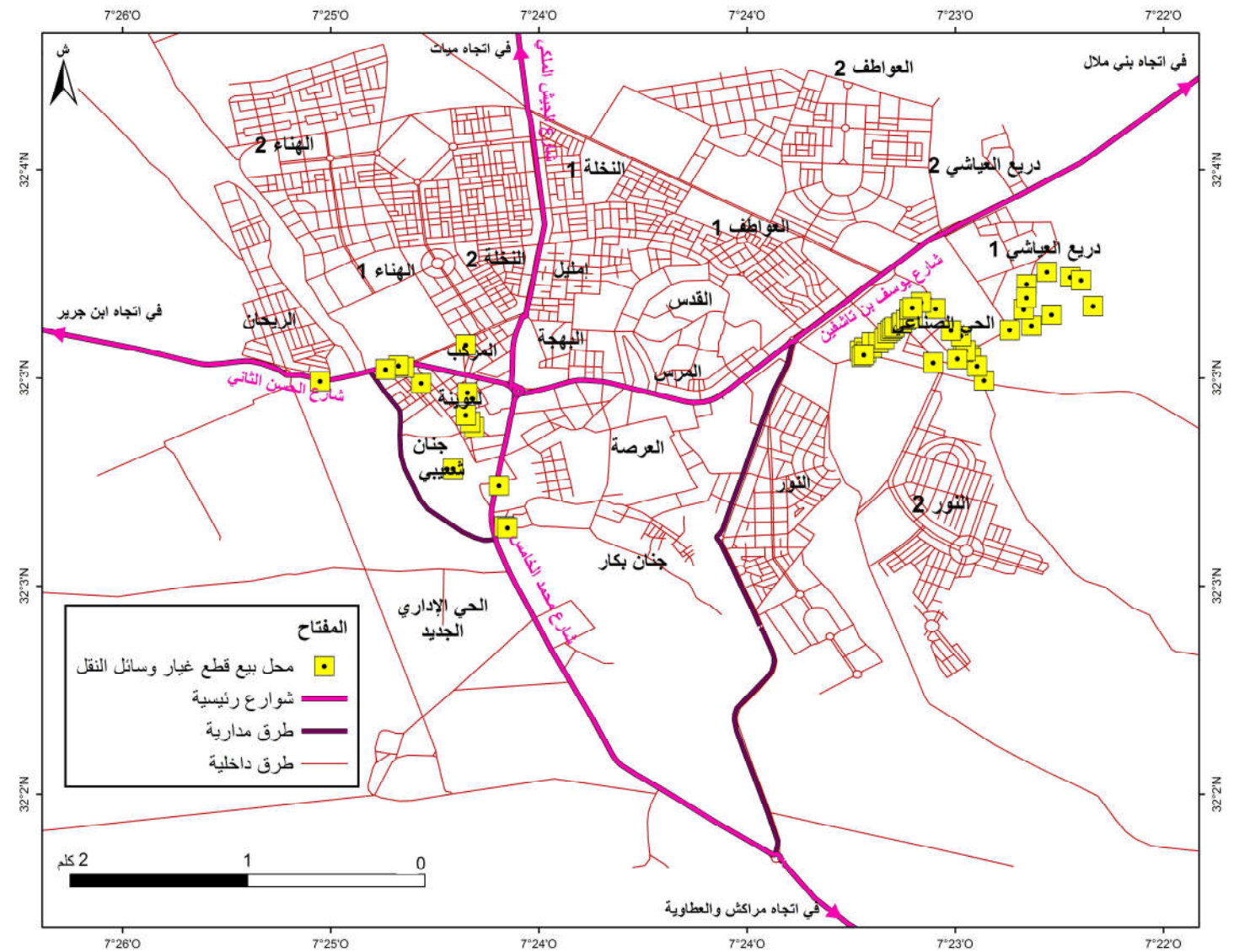
يتضح جليا حجم الفرق بين وسائل النقل فيما يخص تكلفة النفقات المخصصة للزيوت، فجميع مهنيي الحافلات ينفقون أكثر من 8000 درهم سنويا، و 98.8 % من مهنيي النقل السري ينفقون أقل من 3000 درهم، وعلى العموم فالنسبة الغالبة من وسائل النقل العمومية تتفق ما بين 3000 و 4000 درهم. وهو ما يوفر مداخل مهمة لورشات إصلاح وسائل النقل.

- محلات بيع قطع غيار السيارات والدراجات

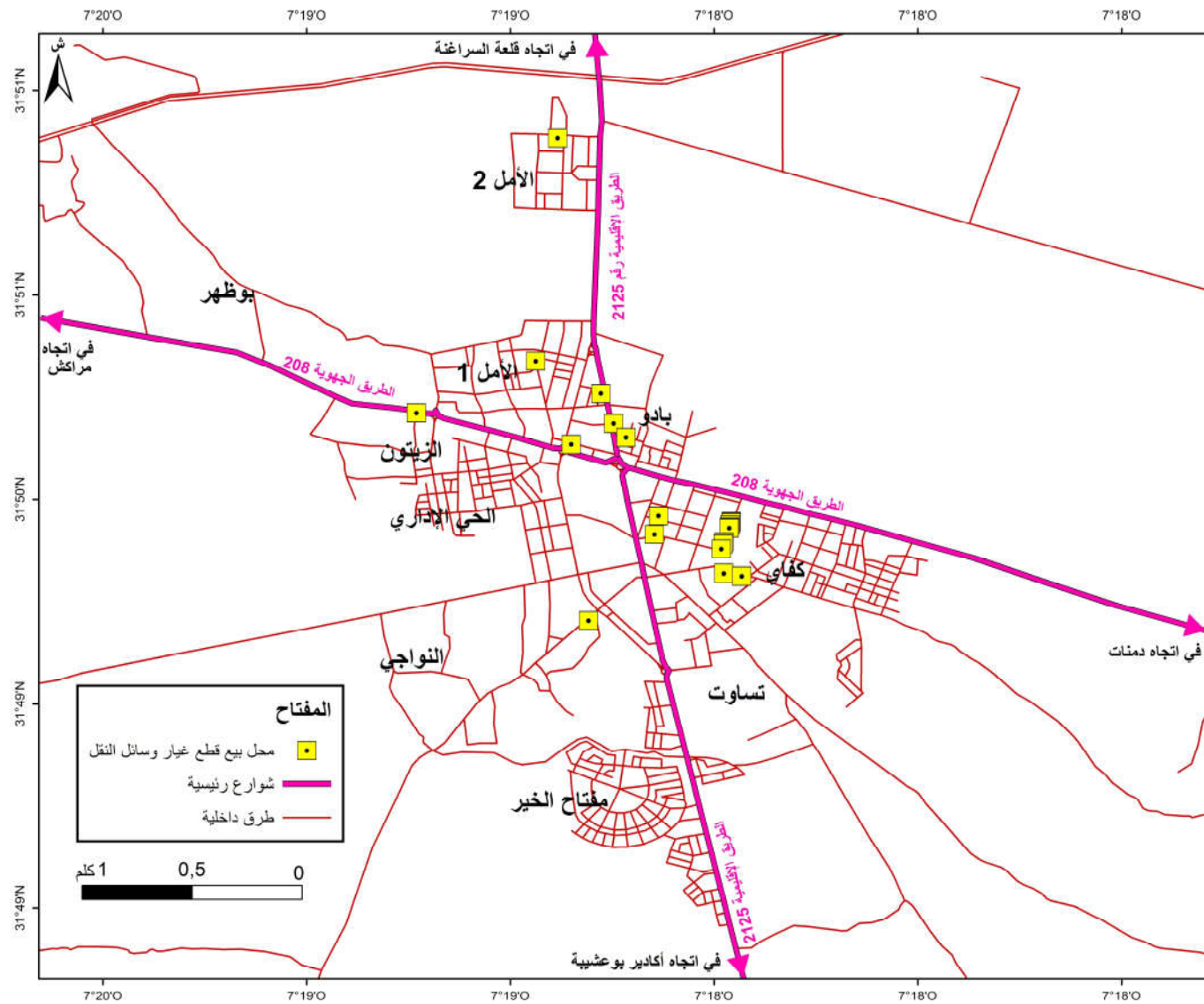
يصل عدد محلات بيع قطع غيار وسائل النقل بمجال الدراسة حوالي 97 محل، منها 72 محل بمدينة قلعة السراغنة و 16 محل بمدينة العطاوية، و 6 محلات بجماعة واركى و 3 محلات بجماعة الفرائطة.

¹⁴⁸ الأكلع محمد، وادريم مصطفى، السملالي نادية، 2013 "دور الهجرة الدولية في تفعيل دينامية المجالات الحضرية أنموذج: مدينة قلعة السراغنة" مجلة جغرافية المغرب، مجلد 28، عدد 1 - 2، مطابع الرباط، ص 17.

خريطة رقم 35: توزيع محلات بيع قطع غيار وسائل النقل بمدينة قلعة السراغنة



خريطة رقم 36: توزيع محلات بيع قطع غيار وسائل النقل بمدينة العطاوية



المصدر: إنجاز شخصي 2018

تتركز جل محلات بيع قطع غيار وسائل النقل بالحي الصناعي لمدينة قلعة السراغنة بالنسبة للسيارات والشاحنات والحافلات، وحي العوينة بالنسبة للدراجات النارية، أما بمدينة العطاولية فجل المحلات تتمركز بالحي الصناعي نظرا لاقتران هذا النشاط بورشات إصلاح وسائل النقل.

- وكالات كراء السيارات

توجد بمجال الدراسة 11 وكالة لكراء السيارات، منها 9 بمدينة قلعة السراغنة ووكالتين بمدينة العطاولية، يتجلى دورها في كراء السيارات.

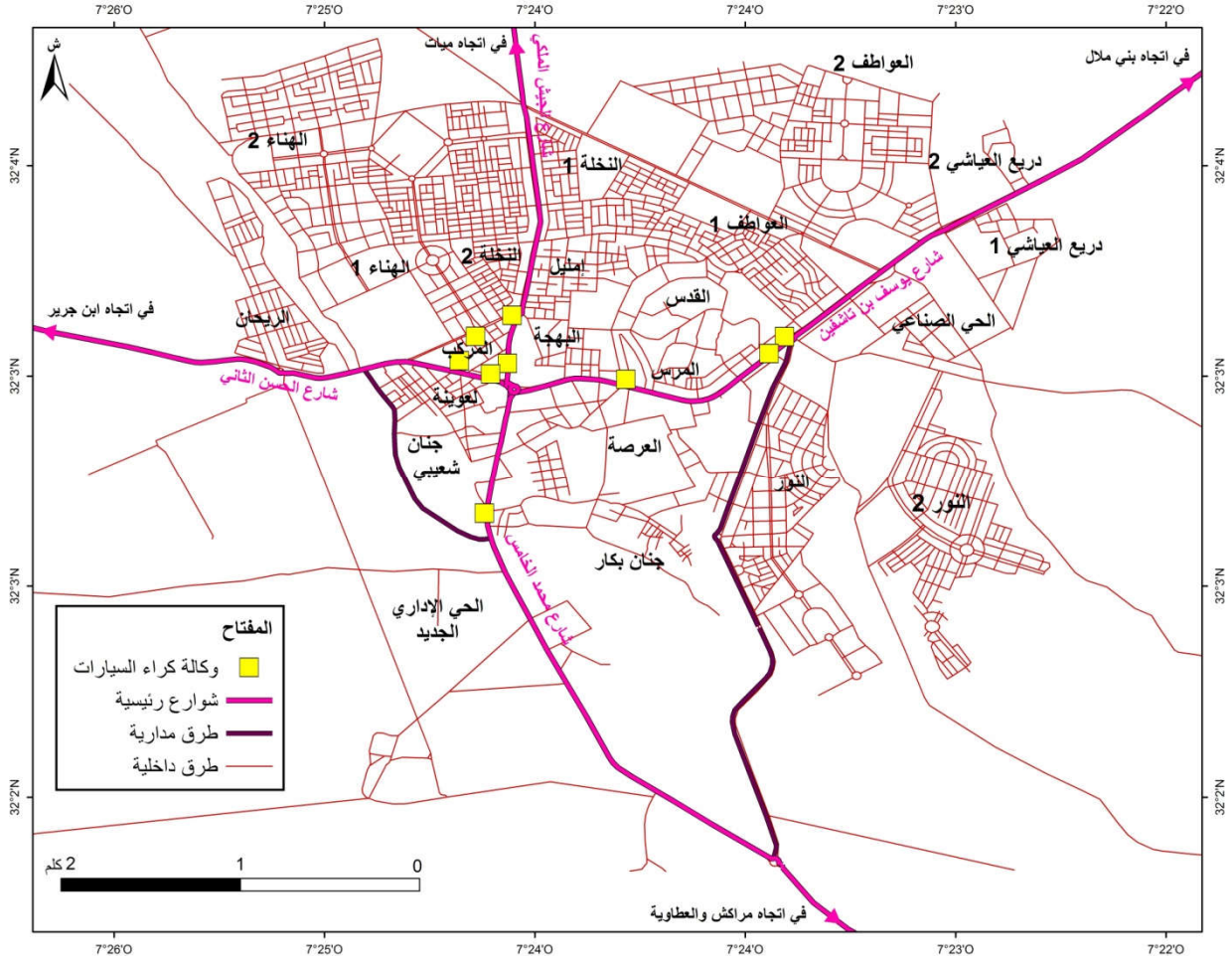
جدول رقم 33: وكالات كراء السيارات بمجال الدراسة

العدد	الاسم	الجماعة الترابية
9	القلعة تور سارل	قلعة السراغنة
	سيسطا كار	
	برج بلادي	
	بلقوط لوكسيون	
	مكاوي كار	
	أطلس	
	خليفة كار	
	أيمن	
	لكوسيون القلعة	
2	العطاوية	العطاوية
	لحمادي	
11		المجموع

المصدر: البحث الميداني 2018

يفرض القانون على الأشخاص الراغبين في فتح وكالات لكراء السيارات التوفر على أسطول لا يقل عن 5 سيارات جديدة (WW)، ويتم الاستغناء عنها فور وصولها لمدة 5 سنوات، والخريطة التالية توضح التوزيع الجغرافي لهذه الوكالات بمدينة قلعة السراغنة.

خريطة رقم 37: التوزيع الجغرافي لوكالات كراء السيارات بمدينة قلعة السراغنة



المصدر: إنجاز شخصي 2018

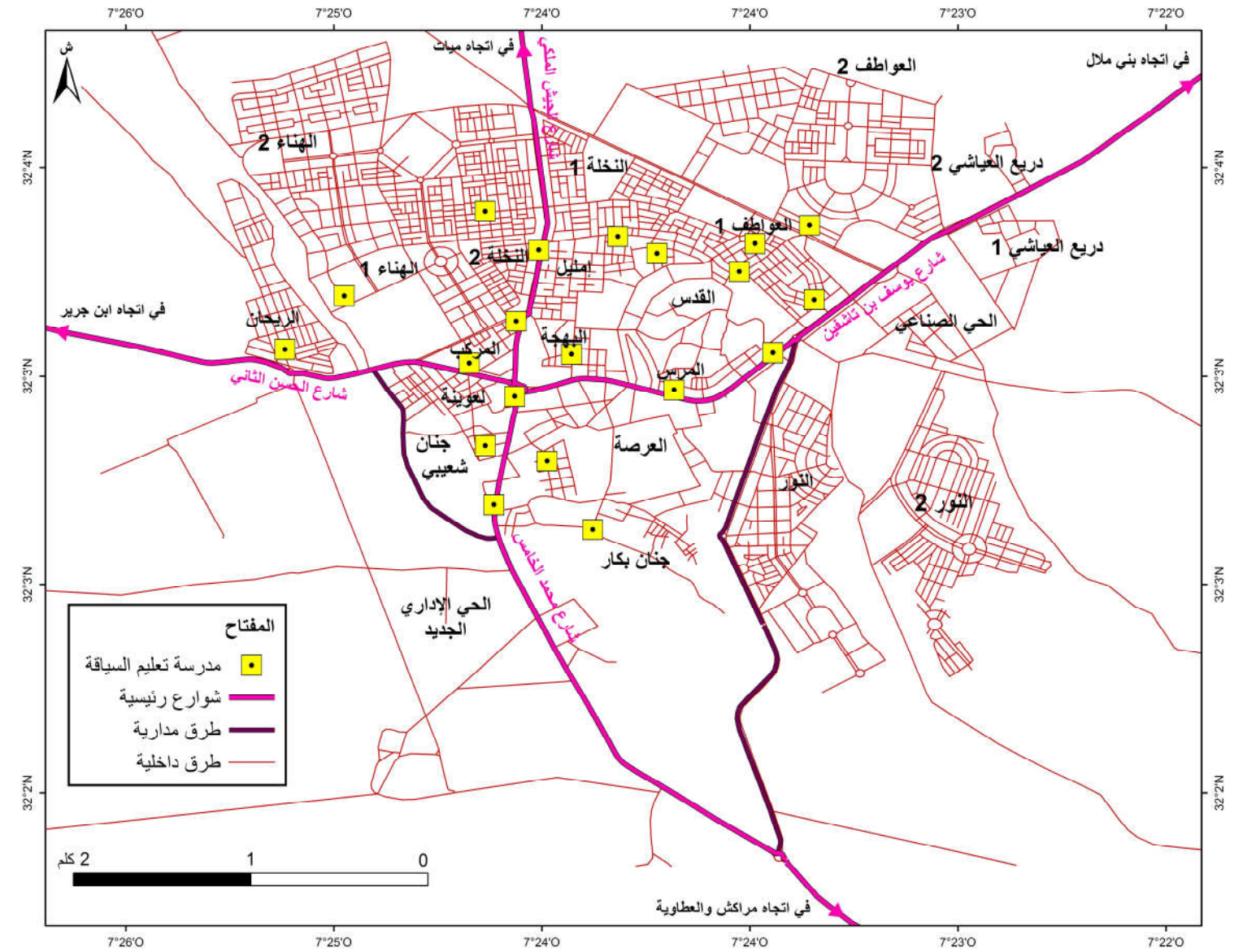
تتركز جميع وكالات كراء السيارات بقلب مدينة قلعة السراغنة، إذ نجد 5 وكالات بحي المركب ووكالة بحي المرص إضافة إلى وكالتين بحي القدس ووكالة بحي جنان الشعبي، وتصل تكلفة كراء السيارة الواحدة ما بين 200 و 350 درهم لليوم الواحد، حسب نوع السيارة وجودتها.

- مدارس تعليم السياقة

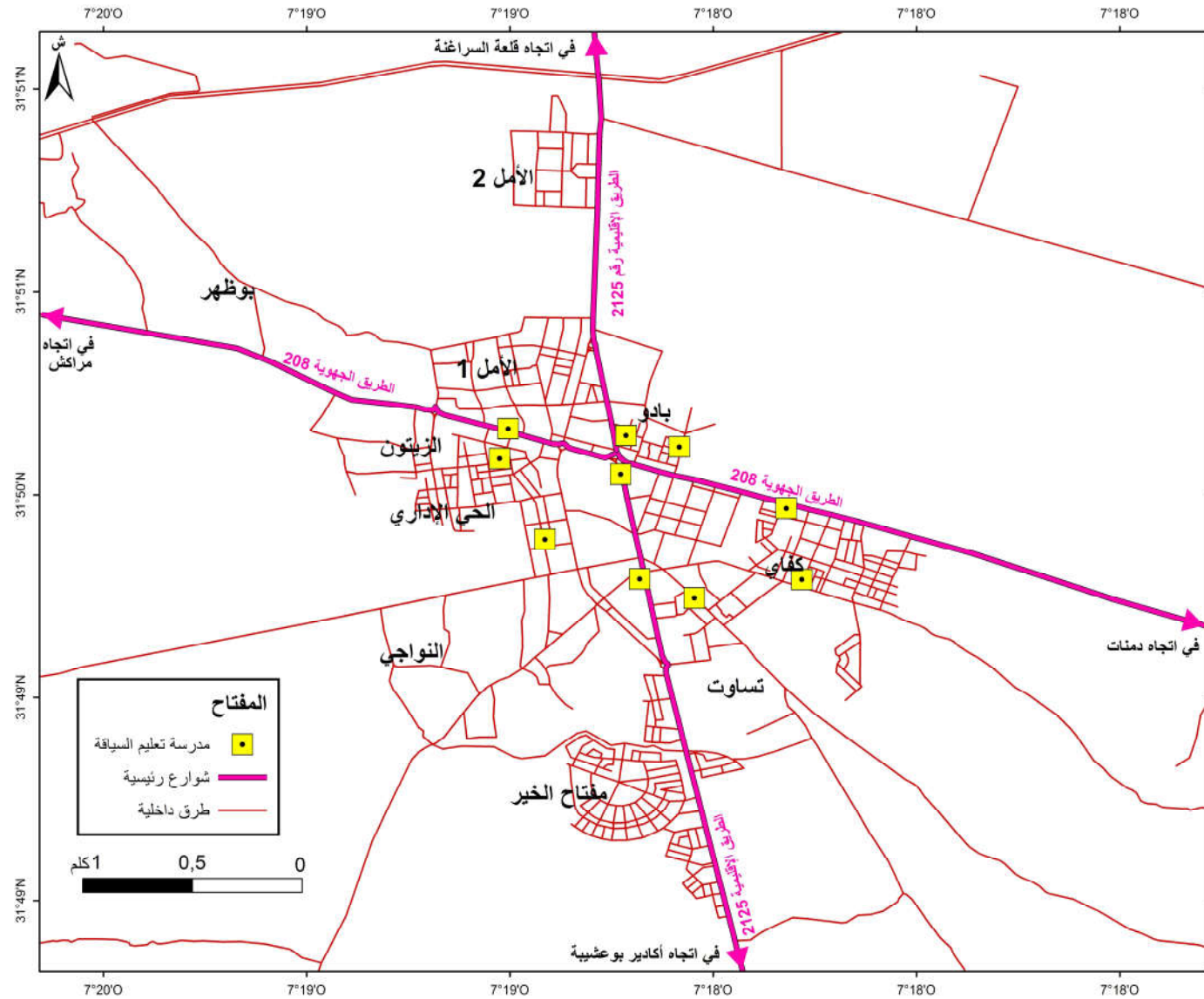
تندرج مدارس تعليم السياقة ضمن أنشطة النقل، ويصل عددها بمجال الدراسة حوالي 38 مدرسة، تتوفر مدينة قلعة السراغنة على العدد الأكبر ب 20 مدرسة، ثم مدينة العطاوية ب 10 مؤسسات، وفي الآونة عرفت الجماعات القروية افتتاح مدارس لتعليم السياقة، ويتعلق الأمر بثلاث مدارس بواركي ومدرسة واحدة بكل من أولاد الكرن والفرائطة والعثمانة والعامرية والمربوح.

تضمن مدارس تعليم السياقة مناصب شغل متعددة لمعلمي السياقة التطبيقية ومعلمي قانون السير، كما توفر هذه المدارس مداخل مهمة بالنسبة للأسر التي تكثر مقرات هذه المدارس، ويفرض القانون وجود مسافة 350 متر بين كل مدرسة وأخرى. والخريطتين التاليتين توضحان التوزيع الجغرافي لمدارس تعليم السياقة بمدينة قلعة السراغنة والعطاوية.

خريطة رقم 38: التوزيع الجغرافي لمدارس تعليم السياقة بمدينة قلعة السراغنة



خريطة رقم 39: التوزيع الجغرافي لمدارس تعليم السياقة بمدينة العطاوية



الصدر: إنجاز شخصي 2018

على عكس مرافق النقل الأخرى، تنتوزع مدارس تعليم السياقة بشكل متوازن بمدينتي قلعة السراغنة والعطاوية وتغطي جميع الأحياء، وتجنبي مدارس تعليم السياقة أرباح كبيرة خصوصا مع الزيادة الأخيرة في تكلفة الحصول على رخصة النقل مع بداية 2018.

- وكالات تأمين وسائل النقل

ترتبط وكالات التأمين أشد الارتباط بوسائل النقل، ويمكن القول أن هذه الوكالات تشتغل بشكل كلي مع وسائل النقل، ويصل عددها حوالي 13 وكالة، منها 8 وكالات بمدينة قلعة السراغنة و5 وكالات بمدينة العطاوية.

توجد بمجال الدراسة 6 شركات أساسية وهي سهام ب 4 وكالات وأطلنطا بوكالتين وأكسا بوكالتين والوفاء بوكالتين و RMA بوكالتين وسند بوكالة واحدة (أنظر الجدول رقم 13 بالمحلق)، تؤمن الدراجات النارية والسيارات الخاصة وسيارات الأجرة والشاحنات والحافلات إضافة إلى الجرارات، والخريطة رقم 40 تبرز توزيع هذه الوكالات.

- محلات بيع وسائل النقل

يصل عدد محلات بيع وسائل النقل بمجال الدراسة حوالي 19 محل منها 16 بمدينة قلعة السراغنة و 3 بمدينة العطاوية، محلين للسيارات الجديدة و4 محلات للسيارات المستعملة و14 محل لبيع الدراجات النارية، كما سبقت الإشارة ترتفع نسبة تملك أسر مجال الدراسة للدراجات النارية، وتلبية الطلب المتزايد على هذا النوع ارتفع عدد محلات بيعها، حيث نجد 11 محل بمدينة قلعة السراغنة ومحلين بمدينة العطاوية.

جدول رقم 34: محلات بيع وسائل النقل بمدينتي قلعة السراغنة والعطاوية

السيارات		الدراجات الهوائية والنارية		الجماعة الترابية
مستعملة	جديدة	مستعملة	جديدة	
3	2	0	11	قلعة السراغنة
16				
1	0	0	2	العطاوية
3				
19				المجموع

المصدر: البحث الميداني 2018

بخصوص التوزيع الجغرافي لوكالات بيع وسائل النقل، نلاحظ أنها تتركز بالمحاور الرئيسية لمدينة قلعة السراغنة خاصة طريق بني ملال وطريق ابن جرير، بالنسبة لطريق بني ملال نجد وكالات بيع السيارات في حين أن طريق ابن جرير نجد وكالات بيع الدراجات النارية.

خريطة رقم 40: توزيع محلات بيع وسائل النقل ووكالات التأمين بمدينة قلعة السراغنة



المصدر: إنجاز شخصي 2018

إن جميع المرافق التي ذكرناها من محلات تنظيف السيارات ومحطات الوقود ومدارس تعليم السباحة وورشات إصلاح وسائل النقل ومحلات بيع قطع الغيار ووكالات التأمين ووكالات كراء السيارات ومحلات بيع وسائل النقل توفر آلاف مناصب الشغل المباشرة، كما توفر مصادر دخل غير مباشرة تتجلى بالأساس في مداخيل للأسر التي تكتري المحلات لهذه المرافق، وكذا الشقق بالنسبة لوكالات كراء السيارات ووكالات التأمين ومدارس تعليم السباحة، علما أن هذه المرافق تتطلب موقعا استراتيجيا بمركز المدينة مما يوفر مداخيل جد مرتفعة للأسر التي تقطن بهذه الأحياء، الشيء الذي يجعلنا نقول أن النقل يعتبر مشغلا رئيسيا للسكان الحضرية ومصدرا للدخل بالنسبة للأسر التي تكتري منازلها للأنشطة الموازية للنقل، كما تدر كذلك مداخيل مهمة على شكل ضرائب للجماعات الترابية.

ب. مناصب الشغل غير المباشرة الناتجة عن تيارات النقل الحضري - الريفية

إضافة إلى مناصب الشغل المباشرة يوفر قطاع النقل مناصب شغل غير مباشرة تتمثل في الأشخاص الذين ينقلون أمتعة المسافرين بالمحطات الطرقية على متن الدراجات ثلاثية العجلات والعربات اليدوية، كما

نجد بعض الباعة المتجولين بالمحطات الطرقية كبائعي المأكولات الخفيفة والمواد الغذائية والخضر والفواكه...إلخ.

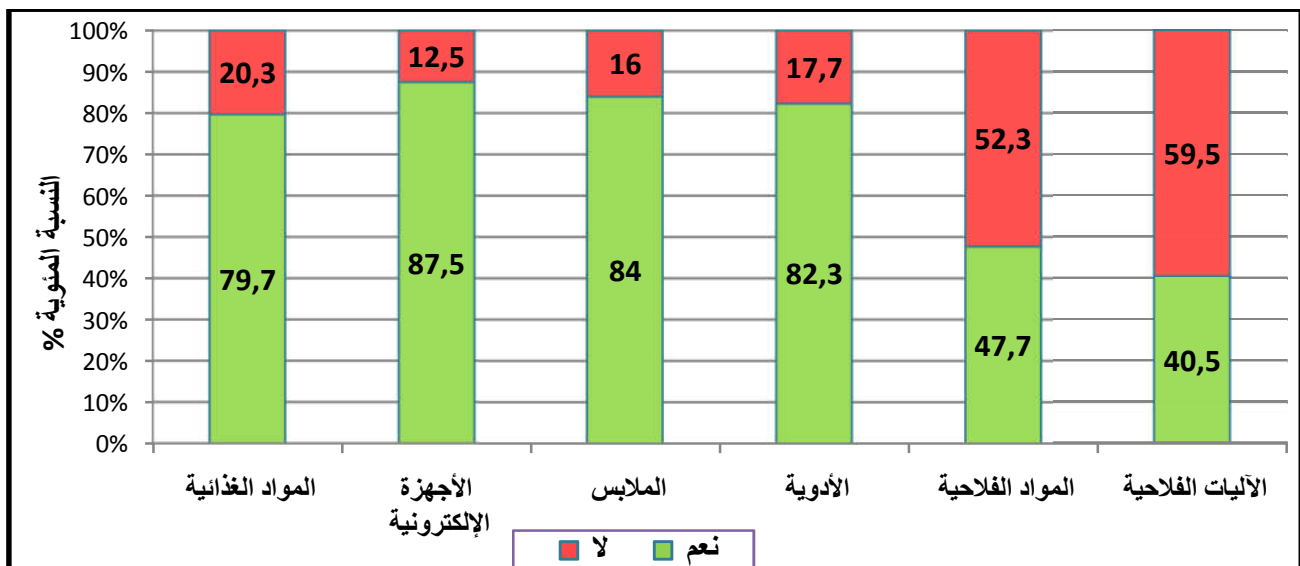
كما يوفر قطاع النقل مئات فرص العمل من خلال شركات تشييد الطرق، وترتبط هذه المناصب بنوعية وحجم المشاريع والصفقات الموقعة بميدان الشبكة الطرقية على مستوى مجال الدراسة.

2. يساهم سكان الجماعات القروية في دينامية القطاع التجاري بالمدينة

يرتبط القطاع التجاري أشد الارتباط بوجود وسائل النقل، هذه الأخيرة تساهم في الحركية التجارية بالمجال، فكلما كانت حركة المرور قوية كلما كانت الحركة التجارية أكثر انتعاشاً،¹⁴⁹ وكما لاحظنا في الفصل السابق تنشأ تيارات النقل بين مدينتي قلعة السراغنة والعطاولية والجماعات المحيطة بهما نتيجة تركيز الخدمات والمرافق بمختلف أنواعها، هذه التيارات تساهم في دينامية المجالات الحضرية من خلال تنشيط القطاع التجاري.

انطلاقاً من الدراسة الميدانية نستنتج أن نسبة 89.5 % من مجموع أرباب الأسر القاطنين بالجماعات القروية يقتنون مستلزماتهم من مدينتي قلعة السراغنة والعطاولية، ترتفع هذه النسبة بالجماعات التي لا تتوفر على أسواق أسبوعية كجماعات المربوح والجبيل وزنادة وتاوزينت...، وتختلف نوعية المواد المقنتاة، هذا ما يوضحه المبيان التالي.

مبيان رقم 75: نوعية المستلزمات التي تقتنيها ساكنة الجماعات القروية من مدينتي قلعة السراغنة والعطاولية



المصدر: البحث الميداني 2017

¹⁴⁹ IGMIDEN Mohammed, 1997« Inzgame, pôle du commerce Soussi (Maroc)», Thèse de Doctorat de Géographie, Université François Rabelais Tours, p 343.

يرتفع الطلب على المستلزمات التي لا توجد بالمجالات القروية، فمثلا تصل نسبة الذين يتوافدون على مدينتي قلعة السراغنة والعطاوية لاقتناء الأجهزة الالكترونية حوالي 87.5 %، والملابس ب 84 % ثم الأدوية ب 82.3 % فالمواد الغذائية بنسبة 79.7 %. أما الذين يقتنون المواد الفلاحية كالأعلاف والأسمدة والمبيدات فبلغت نسبتهم حوالي 47.7 %، تقتصر على الأسر التي تمارس النشاط الفلاحي، وأخيرا نجد الآليات الفلاحية كالمضخات وآلات الجر وآلات الحصاد وآلات التسميد، تقتصر هذه النسبة على كبار الفلاحين الذين يتوفرون على الاستغاليات الكبرى.

3. ديناميات متعددة نابعة عن تيارات النقل الحضرية - الريفية بمجال الدراسة

إضافة إلى عنصري التشغيل وتنشيط الأنشطة التجارية بالمجالات الحضرية، تنتج عن تيارات النقل الحضرية - الريفية مجموعة من الديناميات الهامة، تتمثل في تنشيط ساكنة الجماعات القروية لوسائل النقل الحضرية وكذلك توفير مناخ ملائم للأنشطة الاقتصادية.

أ. تساهم ساكنة الجماعات القروية في دينامية النقل الحضري بالمحضر

تساهم ساكنة المجالات القروية في دينامية وسائل النقل الحضرية ونقصد بها سيارات الأجرة الصغيرة وعربات الكوتشي وعربات النقل بواسطة الأحصنة خلال أيام انعقاد الأسواق الأسبوعية.

ويستعمل 64 % من أرباب الأسر بالجماعات القروية وسائل النقل الحضرية بمدينتي قلعة السراغنة والعطاوية، في حين أن نسبة 36 % لا تستعمل أية وسيلة لسببين، إما لتوفرها على وسيلة نقل خاصة (سيارة شخصية / دراجة النارية) أو الاكتفاء بالمشي، تختلف نوعية وسائل النقل المعتمدة من طرف الساكنة التي تستعمل وسائل النقل الحضرية، (أنظر الملحق، مبيان رقم 9).

من خلال الدراسة الميدانية يتضح أن 25.7 % من أرباب الأسر يستعملون سيارات الأجرة وعربات الكوتشي، يبقى الاختيار طبقا للوجهة المراد التنقل إليها، في حين أجابت نسبة 60.2 % أنها تستعمل سيارات الأجرة ترتفع هذه النسبة بمدينة العطاوية كونها الوسيلة الوحيدة المتوفرة، وتعتبر عربات الكوتشي وسيلة نقل أساسية بمدينة قلعة السراغنة تستعملها 14.1 % من الساكنة نظرا لتكلفتها المنخفضة والتي لا تتجاوز درهمين في الأيام العادية وثلاث دراهم يوم السوق، كما أنها توفر خدمة النقل من جنوب المدينة إلى شمالها، ومن المحطة الطرقية للعطاوية إلى المحطة الطرقية للحافلات، ويظهر دور ساكنة الجماعات القروية في تنشيط وسائل النقل الحضرية من خلال ثلاثة نماذج:

❖ عربات الكوتشي: يصل عددها 52 عربة، يستعملها في أغلب الأحيان سكان الجماعات

القروية والدليل على ذلك أن جميع خطوط هذا الصنف تنقل ما بين المحطات الطرقية وأحياء المدينة؛

- ❖ سيارات الأجرة الصغيرة: تصبح عملية الحصول على سيارة الأجرة صغيرة جد صعبة خلال الفترة الصباحية وخلال يوم انعقاد السوق الأسبوعي خاصة بمدينة قلعة السراغنة؛
- ❖ عربات النقل بواسطة الأحصنة: وسيلة تنقل أساسية بالنسبة للسكان الحضرية خلال انعقاد الأسواق الأسبوعية فقط، تربط بين الأسواق الأسبوعية ومختلف أحياء المدينة، تستعملها الساكنة القروية للتنقل من المحطات الطرقية إلى الأسواق الأسبوعية.

ب. يساهم النقل وبنياته في توفير مناخ ملائم لاستقطاب الاستثمارات الاقتصادية

يعتبر النقل عنصرا أساسيا لقيام مختلف الأنشطة من فلاحية وصناعة وتجارة... ودون وسائل النقل يصبح الحديث عن أنشطة اقتصادية مستحيلا، فالتوزيع الغير متكافئ للسكان والموارد والمواد الخام على المجال الجغرافي يفرض توفر وسائل النقل، إن تطور نظام النقل يساهم في الرفع من قيمة المبادلات داخل جهة معينة، مما يصاحبها تحولات اقتصادية تتمثل في انفتاح بعض الأنشطة على أسواق جديدة،¹⁵⁰ وخلال هذه النقطة سندرس تأثير النقل على الأنشطة الاقتصادية بمجال الدراسة.

- تيارات النقل الحضرية الريفية وتأثيرها على القطاع الفلاحي

لا شك أن للنقل تأثير مباشر على ازدهار وتطور القطاع الفلاحي بمجال الدراسة ويظهر ذلك من خلال عدة مؤشرات:

- بروز ضيعات عصرية على طول المحاور الطرقية تمتد على عشرات الهكتارات، مستفيدة من عنصر الموقع الذي يخفض تكلفة الإنتاج؛
- نقل المواد الفلاحية من بذور وأسمدة ومبيدات ووقود المحركات، فكلما كانت الولوجية أسهل كلما كانت التكلفة أقل وبالتالي كان الربح والمردودية أكبر؛
- نقل العمال نحو الحقول والضيعات خصوصا في فترات جني الزيتون وموسم الحصاد حيث تستقبل المنطقة يدا عاملة خارجية؛
- نقل المواد الفلاحية سريعة التلف كالبقلات نحو الأسواق؛
- تصريف المنتجات الفلاحية نحو الأسواق المحلية والجهوية والوطنية، وتتم هذه العملية بوسائل نقل متنوعة حسب كمية الإنتاج ونوع المنتج والمسافة. فبعد العصرية التي عرفها القطاع الفلاحي بتساوت السفلى والوسطى، انتقل الفلاحون من مرحلة الاكتفاء الذاتي أو الفلاحة المعاشية إلى الفلاحة التسويقية من خلال بيع المنتج من أجل الحصول على ربح أعلى وتغطية نفقات عملية الإنتاج.

¹⁵⁰ WOLKOWITSCH Maurice, 1982, Op Cit, p 7.

○ نقل الحليب نحو الشركات عبر شاحنات متخصصة مما يساهم في الرفع من جودته الشيء الذي ينعكس على تكلفة المنتج.

○ نقل الماشية نحو الأسواق المحلية والجهوية والوطنية من الضيعات الفلاحية، خصوصا في فترة عيد الأضحى حيث يكثر الإقبال على الصنف المحلي "السردى". وكذا توفير اللحوم للمجازر المحلية والجهوية علما أن إقليم قلعة السراغنة يعتبر أكبر سوق للحوم الأبقار بالجهة كما يعتبر المزود رقم 1 لمدينة مراكش بلحوم الأبقار.

- تيارات النقل الحضرية الريفية وتأثيرها على القطاع الصناعي

يتأثر موقع المنشآت الصناعية بشكل مباشر بالنقل وبنياته، وفي هذا الصدد تناسلت عديد من النظريات التي تتحدث عن موقع الأنشطة الصناعية في علاقتها بالنقل من أجل خفض التكلفة وبالتالي الرفع من قيمة الأرباح، ويظهر تأثير النقل على القطاع الصناعي بمجال الدراسة من خلال:

✓ تموقع المنشآت الصناعية بالقرب من المحاور الطرقية؛

✓ نقل المواد الخام للمنشآت الصناعية من مختلف الجهات المغربية؛

✓ نقل اليد العاملة؛

✓ تسويق المنتجات المصنعة؛

ويتوفر إقليم قلعة السراغنة على مجموعة من المناطق الصناعية وهي على الشكل التالي:

☆ **المنطقة الصناعية النخيل بمدينة قلعة السراغنة:** تمتد على مساحة 51 هكتار وتتضمن 358 بقعة صناعية، تتوطن بها 250 وحدة صناعية، منها 126 وحدة ضمن تخصص الميكانيك والإلكترو ميكانيك و66 وحدة بتخصص صناعة تحويلية فلاحية؛

☆ **المنطقة الصناعية النخيل امتداد بمدينة قلعة السراغنة:** تمتد على مساحة 38 هكتار وتتضمن 596 بقعة؛

☆ **منطقة الأنشطة الاقتصادية الهناء بقلعة السراغنة:** تمتد على مساحة 6.25 هكتار وتتضمن 128 بقعة؛

☆ **منطقة الأنشطة الاقتصادية تساوت بتاملالت:** تمتد على مساحة 4.42 هكتار وتتضمن 224 بقعة؛

☆ **منطقة الشباب المقاول بتاملالت:** تمتد على مساحة 700 متر²، وتتضمن 70 بقعة.¹⁵¹

أمام تطور عدد المقاولات الصناعية تصبح وسائل النقل ضرورية لتوفير المواد الخام والمواد الأولية، كما يظهر دورها في نقل المواد المصنعة إلى مختلف الأسواق إقليميا و جهويا ووطنيا، كما يظهر دور وسائل النقل في نقل اليد العاملة، ونبرز في الجدول رقم 14 بالملحق توزيع المقاولات بإقليم قلعة السراغنة ومجالات تخصصها.

تتركز جل أنشطة المقاولات بإقليم قلعة السراغنة في ميداني الصناعة الغذائية والبناء والأشغال العمومية، بالنسبة للصناعة الغذائية تتمركز بمدينة قلعة السراغنة 13 مقولة واثنين بمدينة تملالت وواحدة

¹⁵¹ غرفة التجارة والصناعة والخدمات بقلعة السراغنة 2017.

بجماعة زنادة، بخصوص البناء والأشغال العمومية تتمركز بمدينة قلعة السراغنة 10 مقاولات واثنتين بمدينة العطوية وواحدة بالجماعة القروية أولاد اصبيح.

ج. تنقل وسائل النقل مواد البناء من مقالع الأحجار إلى مدينتي قلعة السراغنة والعطوية

يبرز دور النقل وبنياته في التنشيط الترابي، فالشبكة الطرقية تتيح خلق فرص جيدة للتراب من خلال مساهمتها في استغلال الموارد غير المستغلة وبالتالي خلق أنشطة جديدة تعود آثارا على إنتاجية التراب¹⁵² ووسائل النقل هي العمود الفقري لاستغلال هذه الموارد ومن بينها المقالع.

ويبرز دور تيارات النقل الحضرية - الريفية في نقل نقل الأحجار والرمال من مجموع المقالع المنتشرة على طول واد تساوت إلى مدينتي قلعة السراغنة والعطوية والجدول التالي يقدم المقالع الموجودة بمجال الدراسة.

جدول رقم 35: مقالع الأحجار والرمال بإقليم قلعة السراغنة

الجماعة	اسم الشركة المستغلة
1 سيدي عيسى بن سليمان	Sté Menara Holding
2 الذروز	Sté Oume Rabie
3 الذروز واركي	Sté Inter continent SLs
4 العامرية	الشركة العابرة للقارات
5 واركي	Sté transport Al Menara
6 الشعراء	Groupe Garmi
7 أولاد بو علي الواد	Sté transport Al Menara
8 أولاد مسبل	SWTRAP
9 الدشرة	Ste Mohamed Mesadek
10 سيدي الحطاب	Sté Immobilier Tensift
11 سيدي الحطاب	Sté Bétover
12 سيدي الحطاب	Ste Civamine
13 سيدي الحطاب	Ste Mojazine Méridionale Travaux
14 أولاد عامر سيدي الحطاب	Ste Rimal Labrouj

المصدر: عمالة قلعة السراغنة 2017

يوجد بإقليم قلعة السراغنة 14 مقلعا منها 6 بمجال الدراسة وكلها تتمركز على طول واد تساوت، فجنوب مجال الدراسة تنقل الأحجار والرمال إلى مدينة العطوية وبوسط وشمال مجال الدراسة تنقل الأحجار والرمال إلى مدينة قلعة السراغنة، حيث تستغل مباشرة في قطاع البناء أو يتم تحويلها من خلال المقاولات السالفة الذكر وأبرزها شركة منارة بريفيا والمتخصصة في تصنيع مواد البناء.

¹⁵² CHANG - WOON Lee, 1997, « L'impact de l'efficacité du transport urbain sur la productivité de la ville », Thèse de Doctorat en Transport, école nationale des ponts et chaussées, p 6.

د. توفر وسائل النقل مطّخيل ضريبية مهمة للجماعات الترابية

تعتبر السومة الكرائية لمواقف السيارات إحدى المداخل المهمة للجماعات الحضرية خاصة الكبرى منها، وبمجال الدراسة تساهم هذه المداخل في إنعاش ميزانية المدن، فبمدينة قلعة السراغنة تساهم قيمة كراء مواقف السيارات بحوالي 350.000 درهم سنوياً، كما توفر المحطة الطرقية 415.000 درهم مقابل كرائها سنة 2016، كما تساهم وسائل النقل في إنعاش خزينة الأسواق من خلال أداء مقابل الدخول إلى الأسواق بالنسبة للشاحنات والسيارات التي تنقل مختلف السلع والخضر والماشية.

إضافة إلى ذلك ساهمت تيارات النقل الحضرية - الريفية في توفير مختلف احتياجات الأرياف من المواد المصنعة، فالיום أضحت شاحنات الغاز تخترق المجالات القروية بفعل تحسين جودة الطرق نتيجة لذلك، تراجعت أثمان مجموعة من السلع، كما تخترق شاحنات نقل الحليب ونقل البنزين الجماعات القروية لتزويدها بهذه المادة الحيوية.

III. الانعكاسات الاجتماعية والمجالية الناتجة عن تيارات النقل الحضرية - الريفية

ياقليم قلعة السراغنة

بعد دراسة الانعكاسات الاقتصادية المترتبة عن النقل وتياراته، سنتطرق خلال هذا المحور إلى الانعكاسات الاجتماعية والمجالية الناتجة عن تيارات النقل الحضرية - الريفية، اجتماعياً يبرز دور النقل من خلال تحسين المؤشرات الاجتماعية كالولوجية وفك العزلة وضمان حق التنقل، فالتوزيع غير المتكافئ للمرافق الاجتماعية (صحة، تعليم...) يجعل من وسائل النقل أساسية لضمان تنقل الساكنة نحو هذه المرافق. ومجالياً يعد النقل من بين أبرز القطاعات القادرة على هيكلة المجال بكيفية تدعم التنمية بأبعادها الاقتصادية والاجتماعية والبشرية،¹⁵³ حيث يلعب دوراً مهماً ومباشراً في تحديد مواقع المراكز الحضرية وفي نشأة المدن وتطورها واتساعها وظهور الضواحي والأحياء السكنية الجديدة نتيجة لتحسن وسائل النقل في المدن وبين المدن والأرياف.¹⁵⁴

1. تيارات النقل بين المدن والأرياف وانعكاساتها الاجتماعية

يتجلى دور النقل على المستوى الاجتماعي في ضمان حق تنقل الساكنة نحو مختلف المرافق والخدمات، فعنصر المسافة بين مقرات السكن والمرافق يحول دون الاستفادة منها في حالة عدم وجود

¹⁵³ بالحاترث توفيق، 2010، مرجع سابق، ص، 28.

¹⁵⁴ زين العابدين علي صفر، 2014، مرجع سابق، ص 10.

وسائل نقل كافية، كما يبرز دور النقل في فك العزلة وتزويد العالم القروي باحتياجاته، وانفتاح العالم القروي وتثبيت الساكنة.

أ. ساهمت تيارات النقل في ولوجية الساكنة لمختلف الخدمات وفك العزلة

لا يمكن تحقيق ولوجية جيدة للساكنة دون وسائل نقل كافية، وفي هذا الإطار ساهمت وسائل النقل في ضمان حق تنقل الساكنة وتحسين مستوى الولوجية وفك العزلة.

- ضمان حق التنقل

يعتبر التنقل حقا محوريا شأنه شأن باقي حقوق الحياة من صحة وتعليم...، فلا يمكن تصور مجال جغرافي بدون وسائل للنقل تلئم احتياجات الساكنة في التنقل، هذا الحق تختلف درجة إشباعه بين الدول المتقدمة والدول في طريق النمو، بين المدن والأرياف، بل حتى داخل المدينة الواحدة. فبالدول المتقدمة تنتوع وسائل النقل من ميترو الأنفاق والترام والحافلات عالية الجودة والقطارات دقيقة المواعيد وسيارات الأجرة بمختلف أنواعها، بل والنقل الجوي داخل الدولة أو الجهة الواحدة، تلئم الوضعية الجغرافية (مجال سهلي / مجال جبلي) وحجم السكان (التنقلات الجماعية / التنقلات الفردية) كما تلبي خدمة التنقل لمختلف الشرائح الاجتماعية (غنية / متوسطة / فقيرة).

وبدول العالم الثالث لا يتم إشباع هذا الحق بالشكل المطلوب، فمحدودية وسائل النقل مقارنة مع عدد الساكنة، يؤدي إلى الرفع من مدة انتظار وسيلة التنقل وطول التنقلات مما يؤدي إلى تراجع المردودية الاقتصادية، كما يؤثر ضعف خدمات النقل على نفسية الفرد وإنتاجيته.

ساهمت وسائل النقل في تيسير تنقل الساكنة نحو مختلف المرافق، مما أدى إلى انفتاح الأرياف وتداخل العلاقات بين المجالات القروية والمدن، وإذا ما قارنا وضعية التنقل حاليا بالعقدين السابقين نجد أن النقل حقق قفزات مهمة بمجال الدراسة وكذلك على المستوى الوطني، إذ أضحت وسائل النقل أكثر وفرة وأكثر رفاهية، رغم تعدد العراقيل والتي سنتطرق لها في المحور الأخير. ويمكن القول أن تيارات النقل ساهمت في ضمان حق التنقل للساكنة وسهولة حركيتها.

- فك العزلة

تعد العزلة من أكبر الإشكاليات التي تعيق تنمية المجالات القروية، خاصة الجبلية منها، فوعورة التضاريس بهذه المجالات وضعف البنيات التحتية، كلها عوامل تؤدي إلى عزلة الساكنة وتحول دون استفادتها من الخدمات الأساسية، كما تؤدي العزلة إلى ارتفاع نسبة الأمية وارتفاع نسب الهدر المدرسي ووفيات الأمهات الحوامل والأطفال، كما تؤدي إلى انغلاق المجالات.

وبمجال الدراسة وبفضل المشاريع السالفة الذكر خاصة فيما يتعلق بالشبكة الطرقية وتوفير وسائل النقل، أضحت أرياف إقليم قلعة السراغنة ذات ولوجية جيدة والدليل على ذلك هو حجم تيارات النقل بين الأرياف والمدن، لقد ساهمت وسائل النقل وبنياته في فك العزلة عن العالم القروي مما أدى إلى تحسين المؤشرات الاجتماعية وتنشيط الساكنة وتغيير مرفولوجية السكن القروي.

ب. ساهمت تيارات النقل في تحسين المؤشرات الاجتماعية للأرياف

يؤدي النقل وبنياته إلى تحسين المؤشرات الاجتماعية من صحة وتعليم، من خلال تسهيل عملية تنقل الأفراد إلى هذه الخدمات.

- شجعت وسائل النقل على التمدد وتراجع نسب الهدر المدرسي

يتجلى دور النقل وبنياته في تحسين المؤشرات الاجتماعية التعليمية من خلال ثلاثة عناصر أساسية:

- ضمان سهولة تنقل التلاميذ والطلبة والأساتذة والأطر التربوية من مقرات السكن إلى المؤسسات التعليمية سواء بالعالم القروي أو الحضري؛
- مساهمة النقل المدرسي في الحد من الهدر المدرسي؛
- تقليص مدة التنقل بين المؤسسة التعليمية والبيت مما يؤدي إلى تجنب إرهاق التلاميذ الشيء الذي ينعكس على المردودية التعليمية.

في ظل تباعد المسافة بين المنزل والمؤسسات التعليمية سواء بالمجال الحضري أو القروي، وافتقار مجموعة من الجماعات القروية لمؤسسات تعليمية إعدادية وثانوية، تصبح وسائل النقل ضرورية لنقل التلاميذ والطلبة إلى هذه المؤسسات، (أنظر الملحق، جدول رقم 15).

ارتفع عدد التلاميذ الذين يستعملون النقل المدرسي بإقليم قلعة السراغنة من 3823 مستفيدا خلال الموسم الدراسي 2014 / 2015 إلى 6750 مستفيدا خلال الموسم الدراسي 2017 / 2018، أي بزيادة 2927 مستفيدا في ظرف 3 سنوات فقط، وتحتل جماعة الصهريج المرتبة الأولى ب 796 تلميذا، تليها جماعة الشطبية ب 577 تلميذا، ثم جماعة الهيدانة ب 532 تلميذا، يرتفع العدد بالجماعات التي لا تتوفر على مؤسسات إعدادية وثانوية وبالتالي فالنقل المدرسي ساهم في ضمان حق التعليم لأبناء العالم القروي.

كما ساهم النقل في تراجع نسب الهدر المدرسي بمجال الدراسة، فبسبب تباعد المسافة بين المنزل والمؤسسات التعليمية بالمجال القروي، غالبا ما كان يدفع الآباء إلى منع أبنائهم من إكمال الدراسة خاصة الإناث منهم، غير أنه وفي السنوات الأخيرة وبفعل توفير مؤسسات تعليمية جديدة وكذلك توفير النقل المدرسي تراجعت نسبة الهدر المدرسي بكافة مستوياته.

○ على المستوى الابتدائي

تختلف نسب الهدر المدرسي حسب الجماعات، ويبقى المستوى الابتدائي الأقل هدرا مقارنة بالمستويين الإعدادي والثانوي، (أنظر الملحق، جدول رقم 16).

تراجعت نسبة الهدر المدرسي بمجال الدراسة من 4.30 % خلال الموسم الدراسي 2011 / 2012 إلى 2.74 % خلال الموسم الدراسي 2016 / 2017، وتعرف جماعة الفرائطة أعلى نسبة في حين تسجل جماعة أولاد عراض أضعف نسبة، ويسجل المستوى السادس أعلى نسبة مقارنة بباقي المستويات حيث تصل نسبة الهدر بهذا المستوى إلى 7.8 %، ويرجع سبب الانقطاع إلى بعد المسافة بين مقر السكن والمؤسسات الإعدادية.

○ على المستوى الإعدادي

يأتي المستوى الإعدادي في المرتبة الأولى من حيث نسب الهدر المدرسي مقارنة بالمستويين الابتدائي والثانوي، (أنظر الملحق، جدول رقم 17) وقد تراجعت نسبة الهدر المدرسي بإقليم قلعة السراغنة من 13.87 % خلال موسم 2011 / 2012 إلى 11.65 % خلال موسم 2016 / 2017، ويسجل الوسط القروي أعلى النسب ب 13.58 % مقابل 9.25 % بالوسط الحضري، كما أن النسب الغالبة من الإناث وذلك بسبب الزواج، وتسجل السنة الأولى إعدادي أعلى نسبة بسبب عدم التحاق الناجحين في المستوى السادس، لقد لعب النقل المدرسي وكذلك بناء مجموعة من المؤسسات التعليمية الإعدادية في تراجع نسب الهدر، لكن تبقى الأرقام مرتفعة مما يتطلب معه مواصلة الجهود من أجل ضمان حق التعليم لأبناء الإقليم.

○ على المستوى الثانوي التأهيلي

يأتي المستوى الثانوي التأهيلي في المرحلة الثانية من حيث نسب الهدر المدرسي بإقليم قلعة السراغنة، (انظر الملحق، جدول رقم 18)، على عكس باقي المستويات ارتفعت نسبة الهدر المدرسي بالمستوى الثانوي التأهيلي من 5.52 % بالموسم الدراسي 2011 / 2012 إلى 5.57 % خلال الموسم الدراسي 2016 / 2017 خاصة بالوسط القروي بسبب الهجرة الدولية في حين تراجع الرقم بالنسبة للإناث من 7.79 % إلى 6.22 %، مما يجعلنا نقول بأن الفتاة أضحت أكثر إقبالا على التعليم بسبب توفر النقل المدرسي وكذلك بناء دور الطالبة والمؤسسات الداخلية.

- ساهمت وسائل النقل في تحسين الأوضاع الصحية للسكان الريفية

تؤثر وفرة وسائل النقل على مستوى الأوضاع الصحية، فالمجالات التي تعرف وسائل نقل كافية تساعد على تنقل الساكنة من أجل التطبيب، خاصة النساء اللواتي ينتقلن من أجل تتبع الحمل وتلقيح الأطفال،

فالمجالات ذات الولوجية الجيدة تنخفض بها مدة التنقل مما يساعد على إيصال المرضى في وقت قصير، عكس المجالات الهامشية بأعالي الجبال، حيث لا يتم إيصال المريض أو المرأة الحامل إلى المستشفى إلا بعد ساعات مما يؤدي إلى وفاة الأم والجنين. وخلال هذه النقطة سننتقل إلى أهمية وسائل النقل في تحسين المؤشرات الصحية.

لقد عرف مجال الدراسة خلال السنوات الأخيرة طفرة مهمة بخصوص توفير سيارات الإسعاف مع المبادرة الوطنية للتنمية البشرية. وكما سبقت الإشارة تحتضن مدينة قلعة السراغنة جل المرافق الصحية الضرورية كالمستشفى الإقليمي "السلامة" والمصحات الخاصة ومختبري التحليلات الطبية ومعظم الصيدليات، مما يجبر ساكنة الجماعات القروية إلى التنقل إلى عاصمة الإقليم من أجل التطبيب، وهنا تظهر أهمية وسائل النقل.

تتولد آلاف التنقلات اليومية نحو المرافق الصحية، فعلى سبيل المثال عرف مستشفى السلامة 10367 ولادة سنة 2016 أي 195 ولادة أسبوعيا، و 11103 ولادة سنة 2015، كل هذه الولادات تتطلب وسائل للنقل من المسكن إلى المستشفى.

أما بخصوص الفحوصات الطبية، عرفت المراكز الحضرية الأربعة بمدينة قلعة السراغنة إجراء 145165 فحص سنة 2016 وحوالي 58959 فحص بجماعة الرافعية و 28506 فحص بجماعة العامرية،¹⁵⁵ والأرقام تفوق ذلك بكثير، فالحالات المصرح بها تتضمن الحالات المسجلة فقط في حين يستفيد الآلاف من الفحص دون تسجيلهم في لوائح المراكز الصحية.

2. تيارات النقل بين المدن والأرياف والتحولات المجالية

تتعدد مظاهر التنمية الترابية لتيارات النقل على المستوى المجالي ويمكن إبرازها في تشكيل بنيات النقل للسكن وتوزيعه، كما تؤثر على الأنشطة وتوزيعها.

أ. ساهمت الطرق في إعادة تشكيل وتوزيع الأنشطة والسكان

تشكل الشبكة الطرقية في وقتنا الراهن آلية من آليات التنمية الترابية، إنها وسيلة الربط والتواصل بين التراب وباقي المدن الرئيسية على المستوى الإقليمي والجهوي والوطني.¹⁵⁶ وتكمن أهمية الشبكة الطرقية في الرفع من قيمة الأرض الموجودة على طول محاورها، كما تلعب المحاور الطرقية دورا كبيرا في

¹⁵⁵ المديرية الإقليمية للصحة بإقليم قلعة السراغنة، 2018.

¹⁵⁶ GOUIN LEVEQUE Pascale, 2009, « la bétonisation des communes rurales, quels enjeux pour demain, l'exemple du territoire Fertois », l'urbanisation des campagnes au Maroc, Coordination KERZAZI Moussa, publications de la Faculté des Lettres et des Sciences Humaines Rabat, Série : colloques et séminaires N° 162, p 122.

تحديد وظائف المجال،¹⁵⁷ إن إنشاء بنيات تحتية كبرى للنقل، تضعنا دائما موضع استفهام حول النتائج والانعكاسات السوسيو اقتصادية والبيئية والمجالية، الشيء الذي يحيلنا على مفاهيم متعددة لوقع بنيات النقل كالنتائج المهيكلية والانعكاسات المباشرة وغير المباشرة، والنتائج على المدى القريب والنتائج على المدى البعيد...¹⁵⁸

من خلال التحليل الماكرو اقتصادي لانعكاسات الاستثمارات المتعلقة ببنيات النقل، يمكن التمييز بين نوعين من الانعكاسات أو الوقع أو الأثر: على الأمد القصير، انعكاسات مترتبة عن عملية التشييد (التشغيل، تعويضات على العقار، تنشيط التجارة المحلية) وعلى المدى البعيد انعكاسات مباشرة مترتبة عن الاستغلال والصيانة وانعكاسات غير مباشرة تتمثل في تعديل نظام النقل¹⁵⁹ وتوزيع الساكنة والأنشطة.

- كانت الطريق وراء تشييد مدينتي قلعة السراغنة والعطاوية

لقد أصر الجغرافيون منذ كول "Kohl" (1841) على العلاقة الوثيقة بين الطريق والمدينة، كما نبه فيدال دي لابلاش "Vidal de la Blache" لذلك فهو صاحب المقولة الشهيرة "إن الطرق صنعت المدن"¹⁶⁰ وهذا المثل ينطبق على مجال دراستنا، فتشييد مدينة قلعة السراغنة أو "قلعة الكرار" سابقا، جاءت لحراسة الطريق السلطانية بين فاس ومراكش، وهنا يذكر الباحث شوقي الحسن "أن القلعة بناء مرابطي أسسها يوسف ابن تاشفين (1061 - 1107) منذ القرن الحادي عشر الميلادي قصد حراسة الطريق وتعمير البلاد وتأمين المارة."¹⁶¹

نفس الشيء ينطبق على مدينة العطاوية، والتي لم تكن في ثلاثينات القرن الماضي إلا دوارا صغيرا يقع بجانب الطريق الجهوية 208 الرابطة بين مراكش ودمنات، لقد لعبت هذه الطريق دورا محوريا في نمو مدينة العطاوية، إضافة إلى الهجرة الدولية التي جعلت العطاوية تعرف نسبة نمو سكاني وصل إلى 11% بين 1982 و 1994.

فإذا كان الباحثون يتساءلون حول العلاقة الجدلية بين التجمعات السكانية والطريق، من يصنع من؟ هل الطريق تصنع المجالات السكانية أم أن التركيز السكاني هو الدافع وراء تشييد الطريق؟ نستنتج أن الطريق هي التي تصنع المجالات السكانية والدليل مدن قلعة السراغنة والعطاوية وتملالت كلها تجمعات

¹⁵⁷ EMANGAED P.H, CHEVALIER M.L, L'EVEQUE L et MARTEL FLORES H, 2009, « Transport et développement », Transport et territoires enjeux et débats, sous direction de BROCARD Madelaine, édition Ellipses, p 133.

¹⁵⁸ PLASSARD François, 1997, « Les effets des infrastructures de transport : modèles et paradigmes », infrastructures de transport et territoires. Approches de quelques grand projets, sous la direction de BURMEISTER Antje et JOIGNAUX Guy, éd. L'Harmattan, p 41.

¹⁵⁹ BURMEISTER Antje, 1997, « Un grand chantier d'infrastructure peut-il avoir des effets durables en termes de développement industriel régional ? Le cas de la construction du tunnel sous la Manche », Infrastructures de transport et territoires. Approche de quelques grands projets, sous la direction de BURMEISTER Antje et JOIGNAUX Guy, L'Harmattan, p 156.

¹⁶⁰ عبده سعيد، 2007، مرجع سابق، ص 26.
¹⁶¹ شوقي الحسن، 2006، مرجع سابق ص 146.

حضرية توطنت على محور طريقي، كما أن مجموعة من التجمعات السكانية، كمركز الفرائطة جاء نتيجة تشييد الطريق الإقليمية 2135 ومركز العثامنة عرف توسعا كبيرا على الطريق الإقليمية 2125 الرابطة بين قلعة السراغنة والعطاوية، ومركز واركبي الذي شيد على الطريق الجهوية 208 بين العطاوية وواركي وغيرها من الأمثلة.

- ساهمت الطرق في إعادة تشكيل السكن

يظهر تأثير النقل وبنياته على السكن من خلال عنصرين، الأول يتعلق بتغيير شكل السكن ومرفولوجيته، أي الانتقال من السكن القروي الهش الأفقي إلى السكن العمودي الصلب، والعنصر الثاني هو تقارب السكن من الطرق المعبدة.

لقد كان للطرق دورا مهما في تطور مراكز الحوز الشرقي خاصة مدينة العطاوية، حيث يرجع الباحث المبارك حسن سبب تطور هذه المراكز إلى التدابير التي اتخذتها الدولة ومن بينها الطرق المعبدة التي "أدت إلى نمو مجموعة من الأنشطة الاقتصادية كالأسواق الأسبوعية والمحلات التجارية والخدمات الدائمة" كما ساهمت الطرق بتغيير الثقل من الدير الأطلسي إلى وسط تساوت "مساهمة في توغل نمط الإنتاج الرأسمالي ليظهر بكل وضوح في العطاوية عاصمة السهل بلا منازع".¹⁶²

وفي نفس السياق يضع الباحث السحنوني عبد المجيد الطرق من بين عوامل نمو مدينة العطاوية "فموقعها الاستراتيجي بملتقى مجموعة من الطرق، الأول في اتجاه مراكش (سهل الحوز) والثاني في اتجاه بني ملال (سهل تادلة) والثالث في اتجاه الدار البيضاء عبر مدينة قلعة السراغنة (الانفتاح على قلعة السراغنة والرحامنة والشاوية) والأخير في اتجاه أزيلال (الانفتاح على الأطلس الكبير الأوسط) مكنت هذه المحاور مدينة العطاوية من تنظيم المبادلات التجارية بسهل الحوز الشرقي".¹⁶³

ب. تغيير مرفولوجية السكن القروي

من خلال المعاينة الميدانية وخلال العشر سنوات الأخيرة، عرفت أرياف إقليم قلعة السراغنة تحولات مهمة على مستوى شكل السكن الريفي، إذ انتقل من السكن القروي الهش الذي يعتمد على المواد المحلية كالطين والأحجار إلى السكن الصلب المشيد بالاسمنت المسلح.

كما سبقت الإشارة يعرف إقليم قلعة السراغنة ارتفاع ظاهرة الهجرة الدولية، وخلال فترة الثمانينات والتسعينات من القرن الماضي وفي ظل الأوضاع الاقتصادية والاجتماعية التي كانت تعرفها الجماعات القروية، كان جل إن لم نقل جميع المهاجرين وأسرههم يهاجرون إلى مدينتي قلعة السراغنة والعطاوية

¹⁶² المبارك حسن، 2009، "التحديث الهيدروفاحي وعلاقته بنمو المراكز الناشئة بالحوز الشرقي" بكتاب تمدن البوادي بالمغرب، تنسيق كرزازي موسى، منشورات كلية الآداب والعلوم الإنسانية الرباط، سلسلة ندوات ومناظرات رقم 162، ص 32.

¹⁶³ SAHNOUNI Abdelmadjid, 2009, « La phénomène d'urbanisation dans la plaine du Haouz oriental Cas de la ville d'Al Attaouia » l'urbanisation des campagnes au Maroc, Coordination KERZAZI Moussa, publication de la Faculté des Lettres et des Sciences Humaines- Rabat, Série : colloques et séminaires N° 162, p 102.

ومراكش، لكن خلال العقد الأخير ونتيجة تحسن وضعية الشبكة الطرقية وارتفاع نسبة الولوجية بدأ يلاحظ استقرار المهاجرين بالمجالات القروية، مما خفف الضغط على المجالات الحضرية (العطاوية وقلعة السراغنة).

ومن خلال الدراسة الميدانية يلاحظ أن بعض الجماعات تتجاوز نسبة السكن العصري بها 50 %، وحسب الإحصاء العام للسكان والسكنى لسنة 2014، نجد نسبة السكن العصري تصل إلى 27.6 % بالجماعات القروية بمجال الدراسة، وهنا يمكن أن نستنتج أن هناك علاقة بين وجود محور طرقي مهم ونسبة السكن العصري وهذا ما يوضحه الجدول التالي.

جدول رقم 36: نسبة السكن العصري بالجماعات القروية بمجال الدراسة

الجماعة	نسبة السكن العصري %	الجماعة	نسبة السكن العصري %
بويا عمر	65,7	الجبيل	20,2
واركي	57,2	الشطبية	20,0
المربوح	40,6	الفرائطة	19,2
زنادة	40,3	الدزوز	16,6
العامرية	39,5	أولاد عراض	12,9
الشعرة	34,7	تاويزنت	8,8
سيدي عيسى ابن سليمان	29,7	أولاد يعقوب	7,6
أولاد الكر	27,1	العثامنة	3,5
العطاوية الشعبية	25,9		
مجال الدراسة		27,6	

المصدر: المندوبية السامية للتخطيط الإحصاء العام للسكان والسكنى 2014 ومعالجة شخصية.

انطلاقاً من الجدول السابق يتضح أن جماعتين قرويتين تفوق نسبة السكن العصري بهما 50 % وهما جماعة بويا عمر ب 65.7 % وجماعة واركي ب 57.2 %، الأولى تخترقها الطريق الإقليمية 2135 والطريق الجهوية 210، في حين أن الثانية تقع ضمن متلقى طرقي، يتكون من الطريق الجهوية 208 والتي ينتشر السكن على طولها وكذلك الطريق الجهوية 2135 وهما جماعتان متجاورتان، كما نجد جماعة المربوح ب 40.6 % وجماعة زنادة ب 40.3 %، الأولى تقطعها الطريق الإقليمية 2125 وتقع بمحاذاة مدينة قلعة السراغنة شمالاً شأنها شأن جماعة زنادة بالشمال الشرقي، وتقطع هذه الأخيرة الطريق الوطنية رقم 8. في حين أن أضعف النسب توجد بجماعة تاويزنت التي تتوفر على طريق إقليمية غير معبدة وجماعة أولاد يعقوب ثم جماعة العثامنة ب 3.5 % فقط، نتيجة الهجرة القروية الكثيفة إلى مدينة العطاوية. وبالمجال الحضري يدفع ارتفاع تكلفة العقار الفئات الفقيرة والمتوسطة إلى الاستقرار بالمجالات الضاحوية، لكنها ترتبط بالمدينة في عملها، ويمكن اعتبار هذا النوع ضمن "الضاحية المنام" التي يشغل أفرادها بالمدينة وفي المساء تبدأ تيارات العودة إلى مقر السكن، وتبرز هذه الظاهرة بجماعة زنادة

والمربوح والدواوير الجانبية كدوار البانكة وكدية الجمالة ودوار الكورس ودوار دريع العياشي 2، هذه التجمعات أضحت ضمن المدار الحضري لمدينة قلعة السراغنة.

وفي نهاية هذه النقطة لا بد من الإشارة إلى أن الطريق ليست هي الوحيدة التي ساهمت في هذا التحول بل تتدخل عناصر أخرى تتجلى في:

- انعكاسات الهجرة الدولية على أرياف مجال الدراسة؛
- انعكاسات الإعداد الهيدروفلحي التي عرفته تساوت الوسطى وتساوت السفلى؛
- تدخلات الدولة والمتمثلة في كهربية العالم القروي وتوفير الماء الصالح للشرب وبناء المؤسسات التعليمية والصحية.

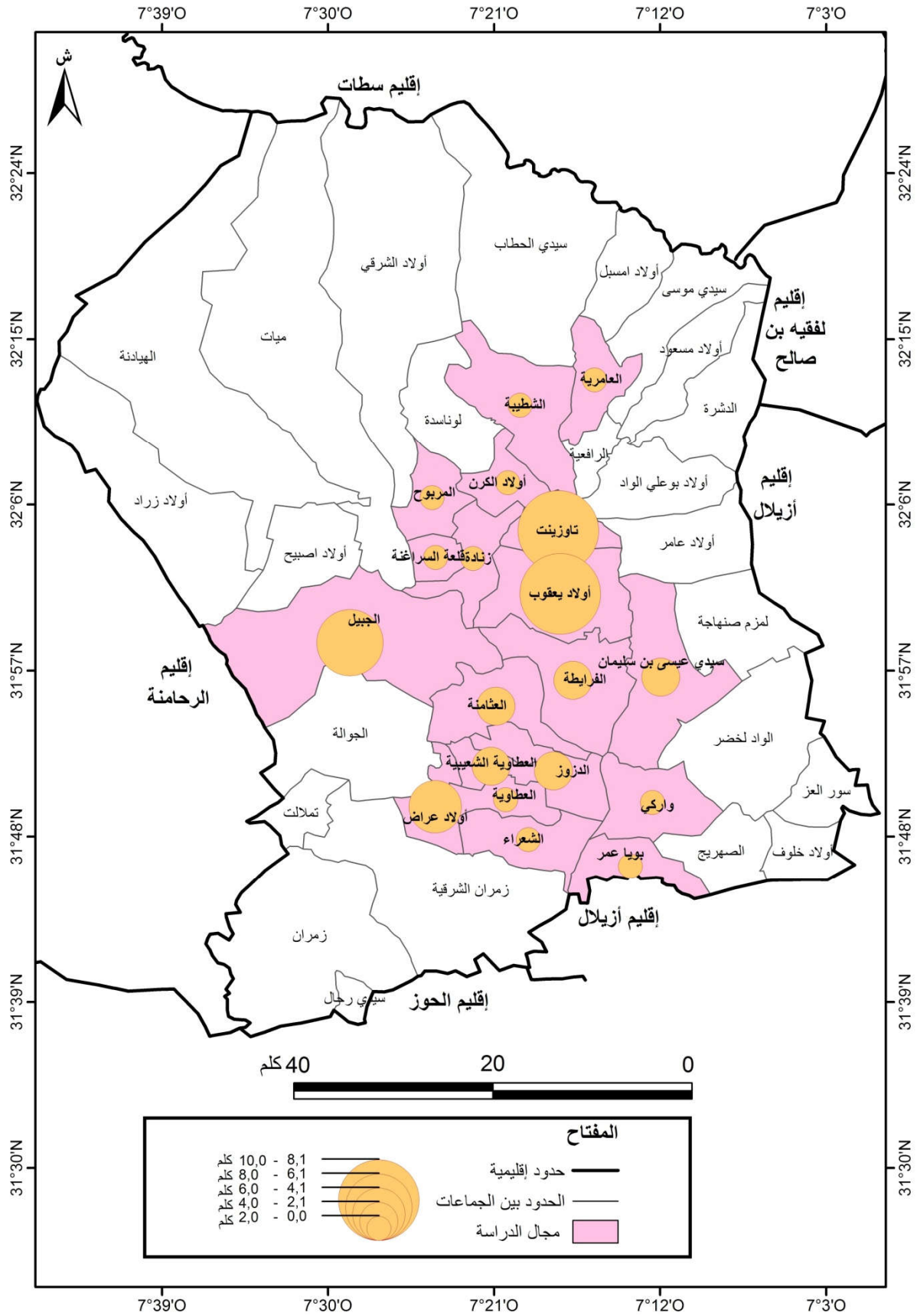
ج. انتشار السكن على طول الطريق

لمعرفة دور الطرق في إعادة تشكيل السكان لا بد من دراسة المسافة بين مقرات السكن والطرق المعبدة في مدة مرجعية طويلة نسبياً، لكن في ظل محدودية المعطيات سنعتمد على مدة 13 سنة أي ما بين 2004 و 2017، إن التقارب بين مقرات السكن والطريق المعبد بالمجال القروي ينتج عن سببين:

- الهجرة: الانتقال من سكن إلى آخر ضمن نفس الجماعة أو مركز قروي أو مدينة، أي الانتقال إلى مسكن أقرب إلى الطريق المعبد.
- تشييد محور طرقي معبد.

خلال سنة 2004 وصلت المسافة بين مقرات السكن والطريق المعبد بالجماعات القروية حوالي 2.5 كلم كمتوسط، تختلف هذه المسافة من جماعة إلى أخرى هذا ما توضحه الخريطة التالية.

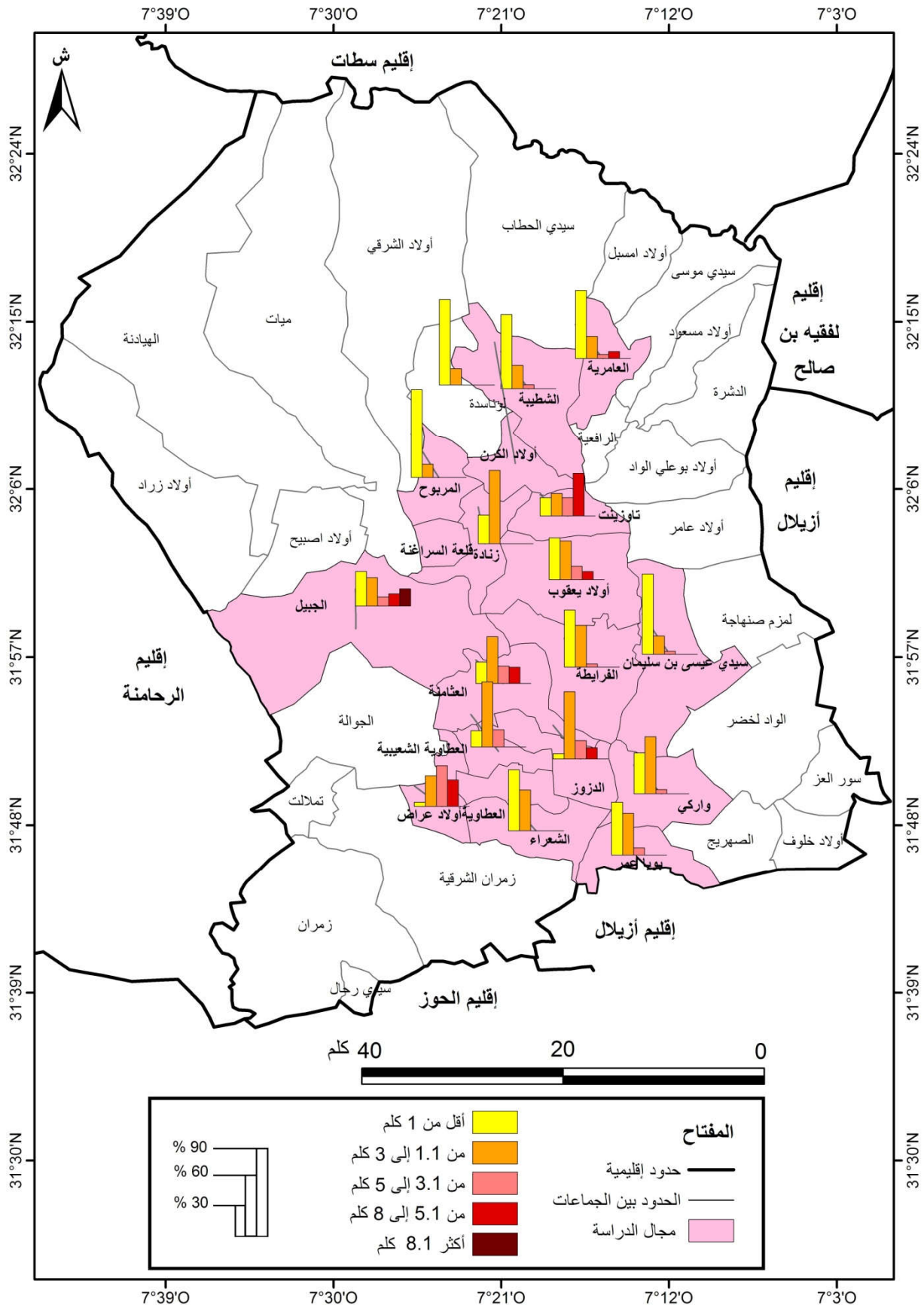
خريطة رقم 41: المسافة بين مقرات السكن والطريق المعبد سنة 2004 بالكلم



المصدر: إنجاز شخصي اعتمادا على معطيات المندوبية السامية للتخطيط، الإحصاء العام للسكان والسكنى 2004

تتوطن جل المساكن بمجال الدراسة على مسافة تتراوح بين 1 و 3 كلم، هذه المسافة نجدها بجماعات الشعراء والدزوز والفرائطة والعتامنة وسيدي عيسى بن سليمان والشطبية، وتسجل أفضل مسافة (أقل من 1 كلم) بجماعات واركي وبويا عمر وزنادة والمربوح والعامرية، هذه الجماعات الخمس هي التي تتوفر على أعلى نسبة من السكن العصري (الجدول السابق)، وهنا يتضح بالدليل القاطع أن وجود محور طرقي قريب يؤدي إلى ارتفاع نسبة السكن العصري. في حين أن جماعتي أولاد يعقوب وتاوزينت تعرفان أطول مسافة (7 و 9.3 كلم) وهما الجماعتين الأخيرتين من حيث نسبة السكن العصري، مما يؤكد فرضية وجود علاقة بين قرب وجودة الشبكة الطرقية وتحول السكن القروي، هذا بخصوص سنة 2004، فيما يخص سنة 2017 توضحه الخريطة التالية.

خريطة رقم 42: المسافة بين مقرات السكن والطريق المعبد سنة 2017 بالكلم

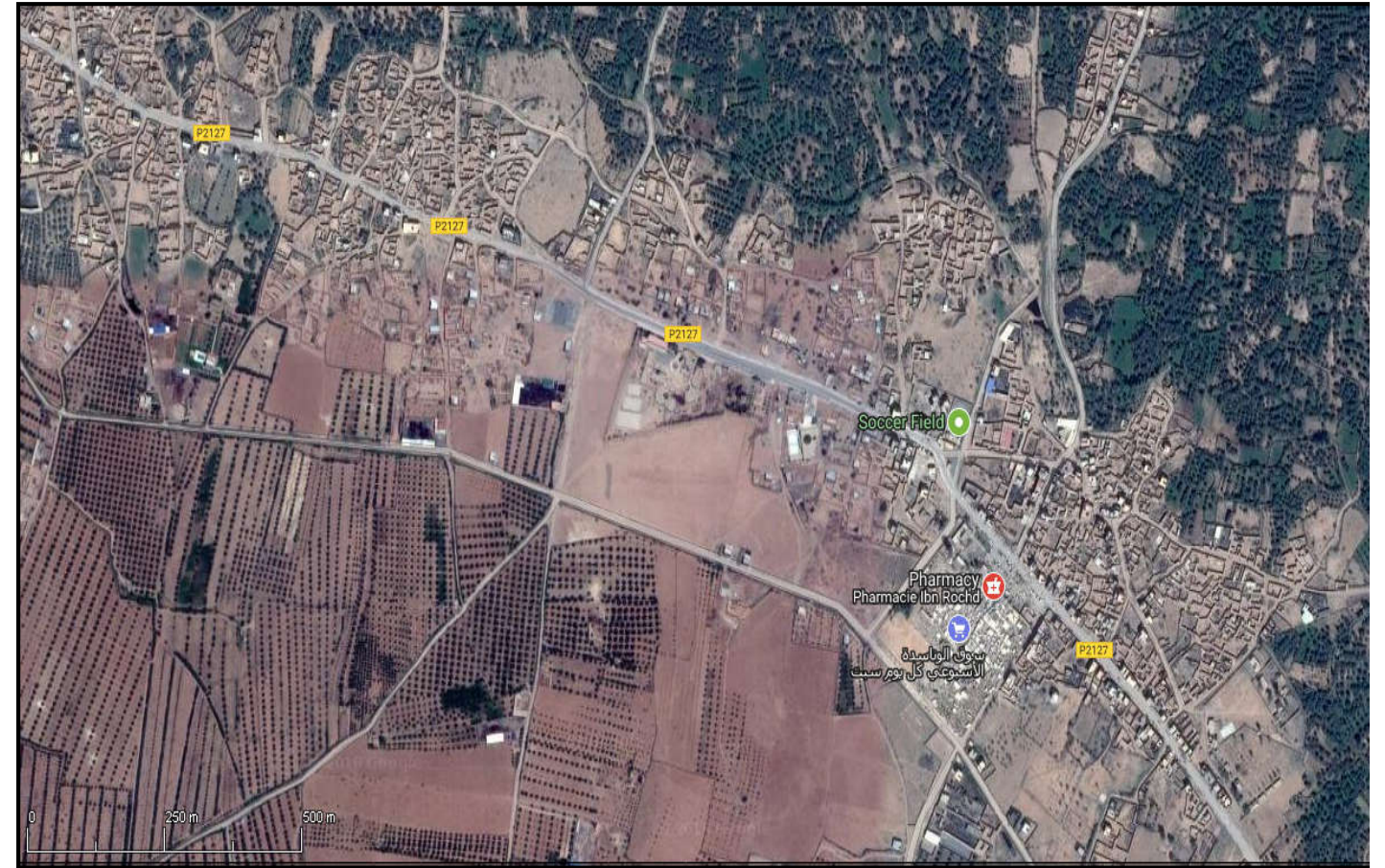


المصدر: البحث الميداني 2017

تراجعت المسافة بين مقرات السكن والطرق المعبدة بإقليم قلعة السراغنة من 3.5 كلم سنة 2004 إلى 1.5 كلم سنة 2014، وبمجال الدراسة أضحت نصف المساكن تبعد عن الطرق المعبدة بأقل من 1 كلم، بعدما كانت المسافة الغالبة تقطن على مسافة تتراوح بين 1 و 3 كلم سنة 2004، وهو ما يوضح تراجع المسافة بين مقرات السكن والطرق المعبدة.

وفيما يلي بعض الصور الجوية التي تظهر تأثير الطريق على توزيع السكن، حيث يلاحظ جليا انتشار السكن على طول المحاور الطرقية بمجال الدراسة.

صورة جوية رقم 1: مركز السكن حول الطريق الإقليمية رقم 2127 بجماعة أولاد الكرن



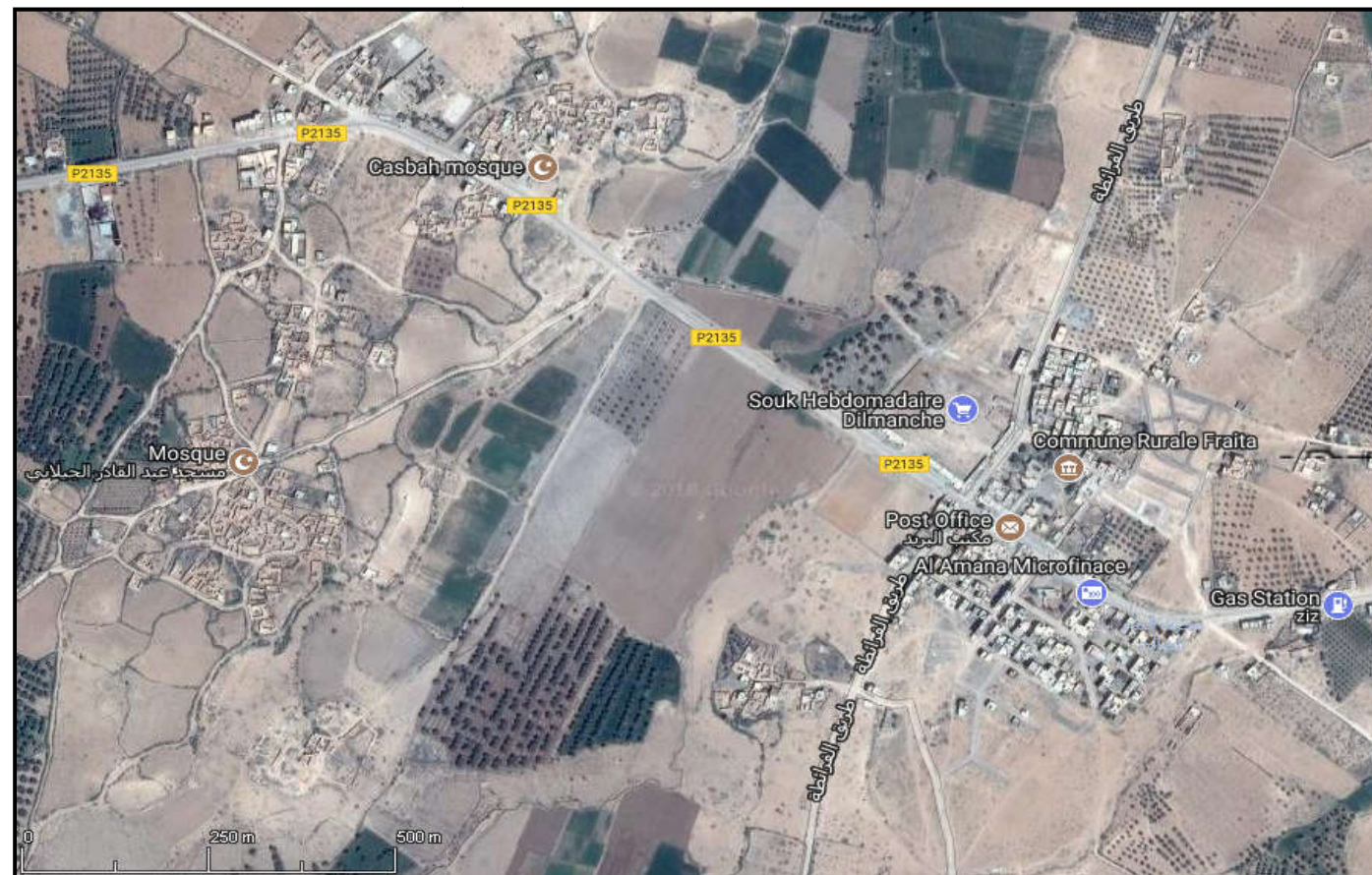
صورة جوية رقم 2: مركز السكن حول الطريق الوطنية رقم 23 بجماعة العامرة



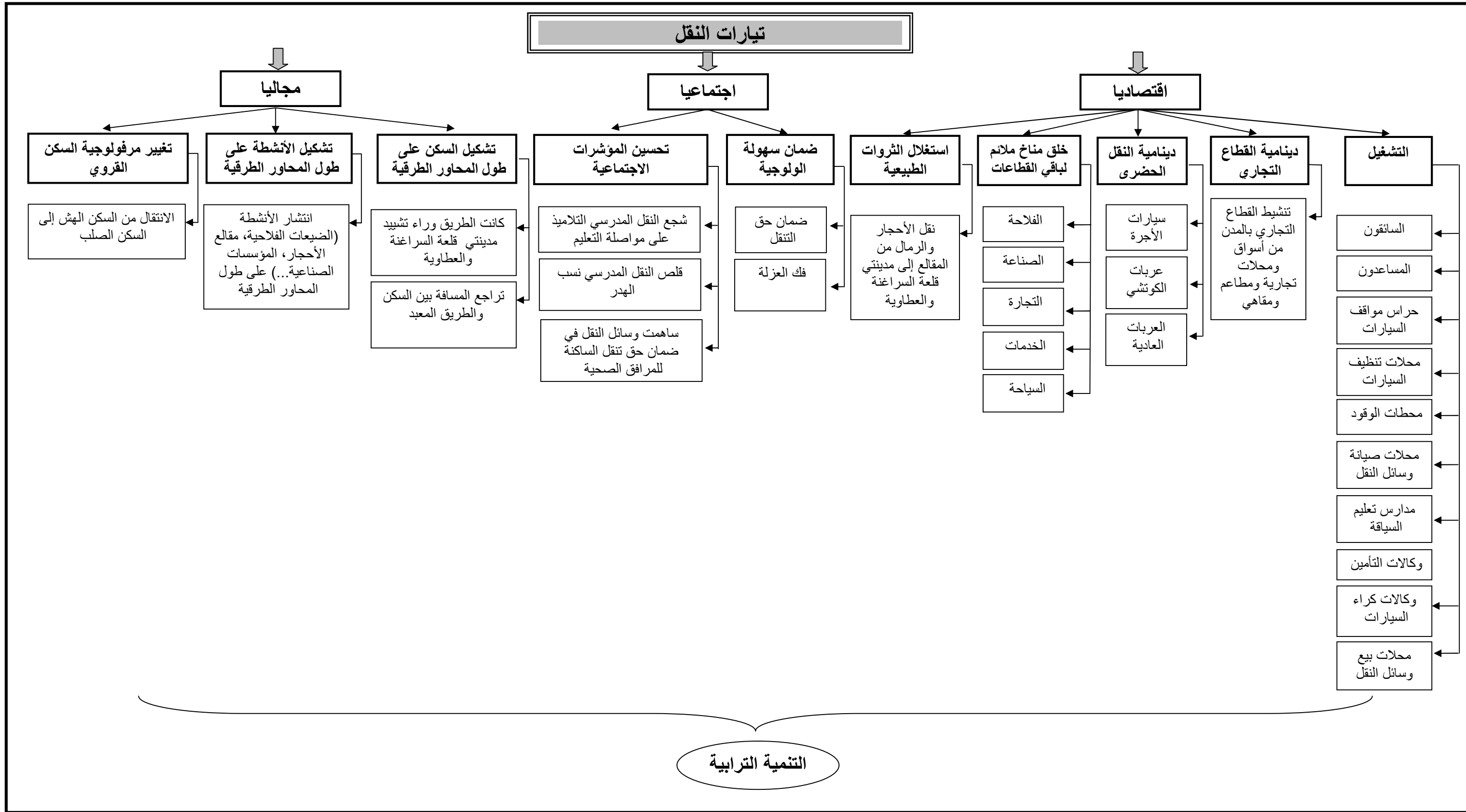
صورة جوية رقم 3: مركز السكن حول الطريق الوطنية رقم 8 بجماعة زنادة



صورة جوية رقم 4: مركز السكن حول الطريق الإقليمية رقم 2135 بجماعة الفرانطة



خطة رقم 7: تيارات النقل وانعكاساتها على التنمية الترابية بإقليم قلعة السراغنة



١٧. ثبارات النقل الحضرية - الربحية بإقليم قلعة السراغنة بين تعدد الإشكاليات والبحث عن حلول

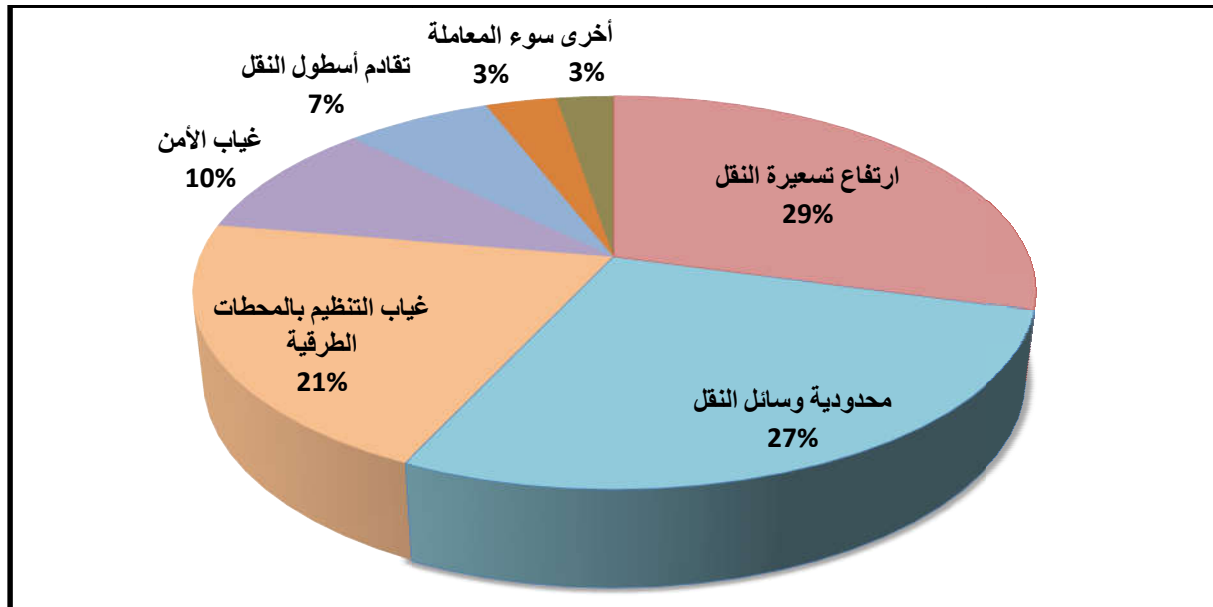
يعاني النقل بإقليم قلعة السراغنة من جملة من الإكراهات تقف حاجزا دون تطوره، حيث نجد ارتفاع تكلفة النقل وعدم توازن العرض مع الطلب وضعف الشبكة الطرقية وإشكالية حوادث السير... إلخ، هذه الإكراهات والإشكاليات تؤثر على تنقلات الساكنة بالمجالين الحضري والقروي.

لقد أضحي البحث الجغرافي اليوم مطالبا بتقديم حلول واقتراحات للإشكاليات المدروسة، والانتقال من مرحلة التشخيص إلى مرحلة تقديم حلول واقعية ناجعة وقابلة للتحقيق تجمع بين اقتراحات الساكنة والتجارب السابقة والحلول العلمية، من خلال هذا المحور سنبرز الإشكاليات التي يعاني منها النقل بمجال الدراسة مع تقديم اقتراحات وحلول لكل إشكالية.

1. يعاني النقل بمجال الدراسة من إشكاليات متعددة

تتعدد الإشكاليات التي يعاني منها النقل بإقليم قلعة السراغنة على وجه الخصوص وبالمغرب على وجه العموم، وفي سؤال موجه إلى أرباب الأسر حول الإشكاليات التي يعاني منها النقل جاءت الأجوبة على الشكل التالي.

مبيان رقم 76: توزيع مشاكل النقل حسب آراء أرباب الأسر



المصدر: البحث الميداني 2017

انطلاقا من المبيان أعلاه يتضح تعدد الإشكاليات التي يعاني منها النقل، ويمكن حصرها في 7 مشاكل أساسية وهي:

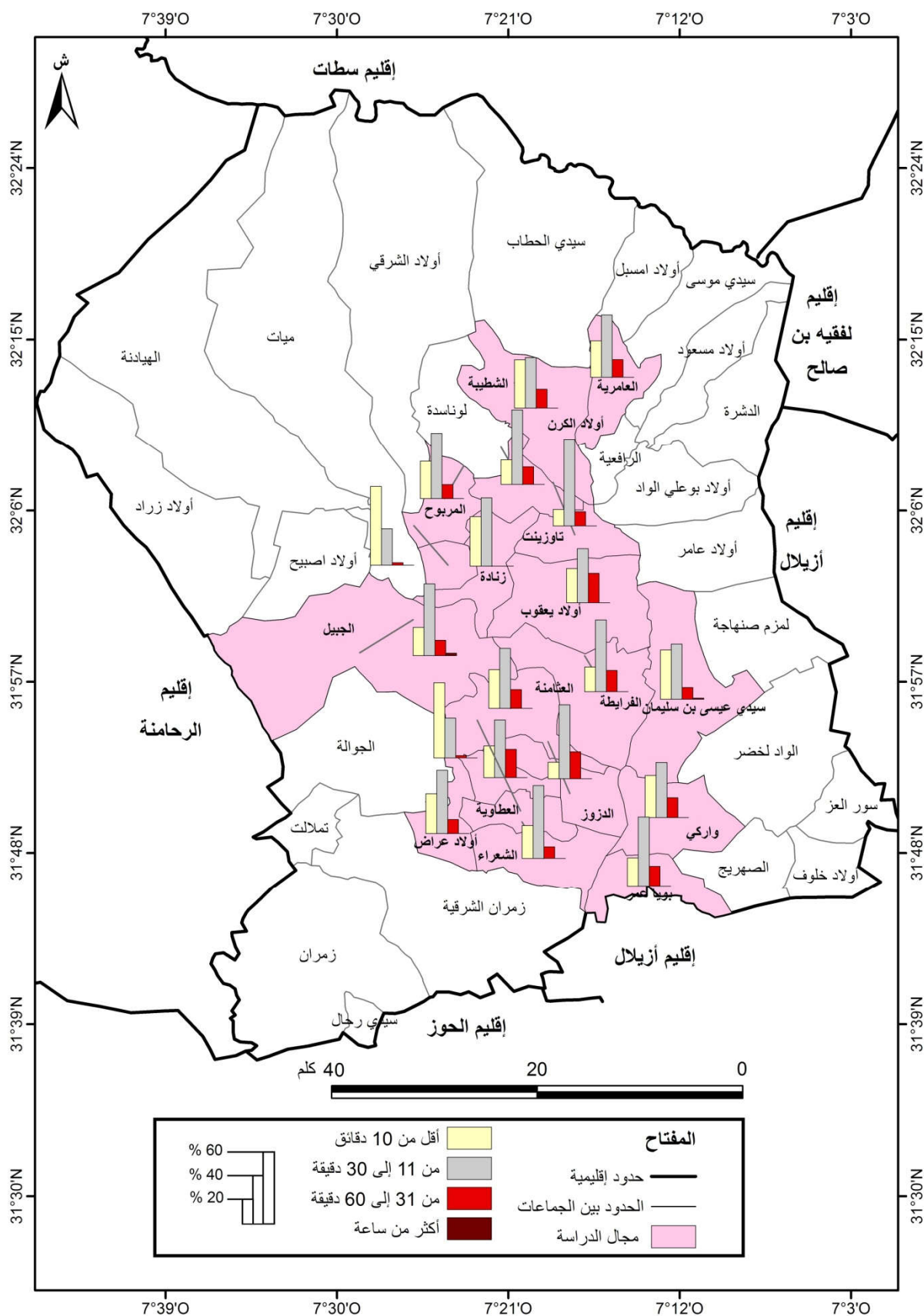
أ. ارتفاع تسعيرة النقل

تبقى تسعيرة النقل أكبر إشكال تعاني منه ساكنة مجال الدراسة، حيث أن ثلث أرباب الأسر (29 %) يرون أن الإشكال الأول للنقل هو ارتفاع التسعيرة، وقد تطرقنا بالتفصيل إلى تسعيرة النقل في الفصل الثاني، على المستوى الحضري تبلغ تسعيرة التنقل 7 دراهم بمدينة قلعة السراغنة في جميع الاتجاهات و 6 دراهم بمدينة العطاوية، وعلى المستوى القروي تنحصر تسعيرة التنقل ما بين 5 و 20 درهم ما بين أبعد جماعة ومدينتي قلعة السراغنة والعطاوية، وخلال فترات الأعياد والمناسبات والساعات المتأخرة من الليل يرفع المهنيون تسعيرة النقل مما يستفز الركاب في ظل غياب المراقبة من طرف الدولة.

ب. محدودية وسائل النقل أو عدم ملائمة العرض للمطلب

أجابت نسبة 27 % من الساكنة أن الإشكال الرئيسي للنقل لديها هو محدودية وسائل النقل، وهذا يظهر من خلال ارتفاع مدة انتظار وسيلة النقل.

خريطة رقم 43: توزيع مدة انتظار وسيلة النقل من طرف المستعملين حسب الجماعات



المصدر: البحث الميداني 2017

تتراوح مدة انتظار وسيلة النقل ما بين أقل من 10 دقائق إلى أكثر من ساعة، بالنسبة للفئة الأخيرة تسجلها جماعة الجبيل ب 2 % وجماعة العامرية ب 1 %، في حين أن جميع الجماعات تتراوح بها مدة الانتظار من 11 إلى 30 دقيقة باستثناء مدينتي قلعة السراغنة والعطاوية اللتان تسجلان أقل مدة زمنية.

ج. غياب التنظيم بالمحطات الطرقية

تعاني جميع المحطات الطرقية بمجال الدراسة من ضعف الخدمات ويتجلى ذلك في نقطتين: على مستوى البنية التحتية نسجل ضعف تأهيل المحطات الطرقية، فمجموعة من المحطات الطرقية غير معبدة الأرضية كمحطة سيارات الأجرة بقلعة السراغنة في اتجاه العطاوية، كما أن مجموعة من المحطات أو نقط نقل الركاب توجد بالشارع العام، كما تفتقر مجموعة من المحطات الطرقية لقاعات الانتظار وأماكن مغطاة تقي الركاب أشعة الشمس وبرودة الشتاء وأمطارها، كما تفتقر إلى المرافق الحيوية كدورات المياه وأماكن لأداء الصلاة. وعلى مستوى التدبير يلاحظ انتشار الفوضى وغياب التشوير حسب الجهات، أمام هذا الوضع تظاهر مهنيو سيارات الأجرة من الصنف الأول أمام باشوية وبلدية قلعة السراغنة يوم 16 غشت سنة 2018 كما توضح الصورة أسفله.

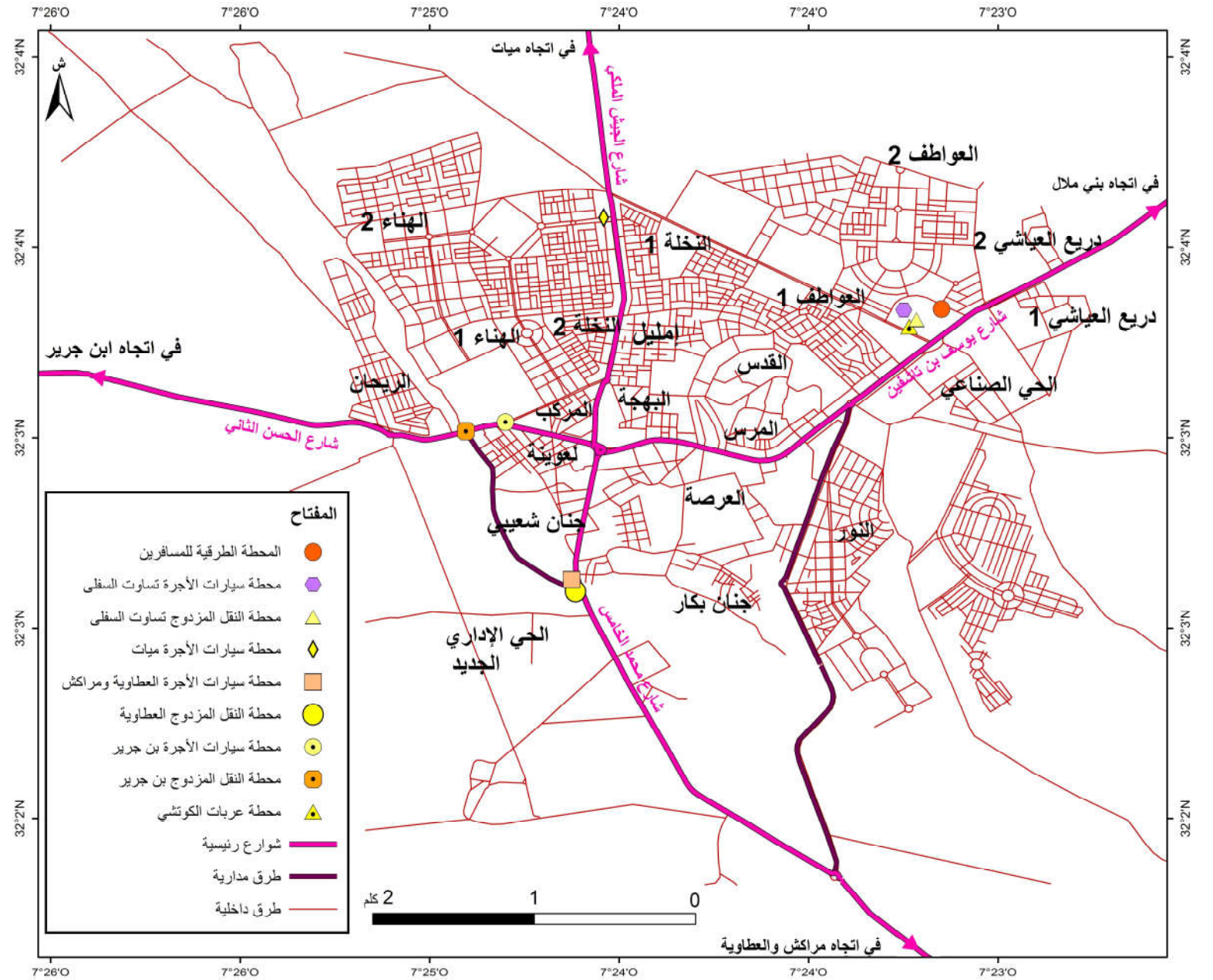
صورة رقم 20: الوقفة الاحتجاجية لمهنيي سيارات الأجرة جراء الفوضى التي تعرفها محطة العطاوية



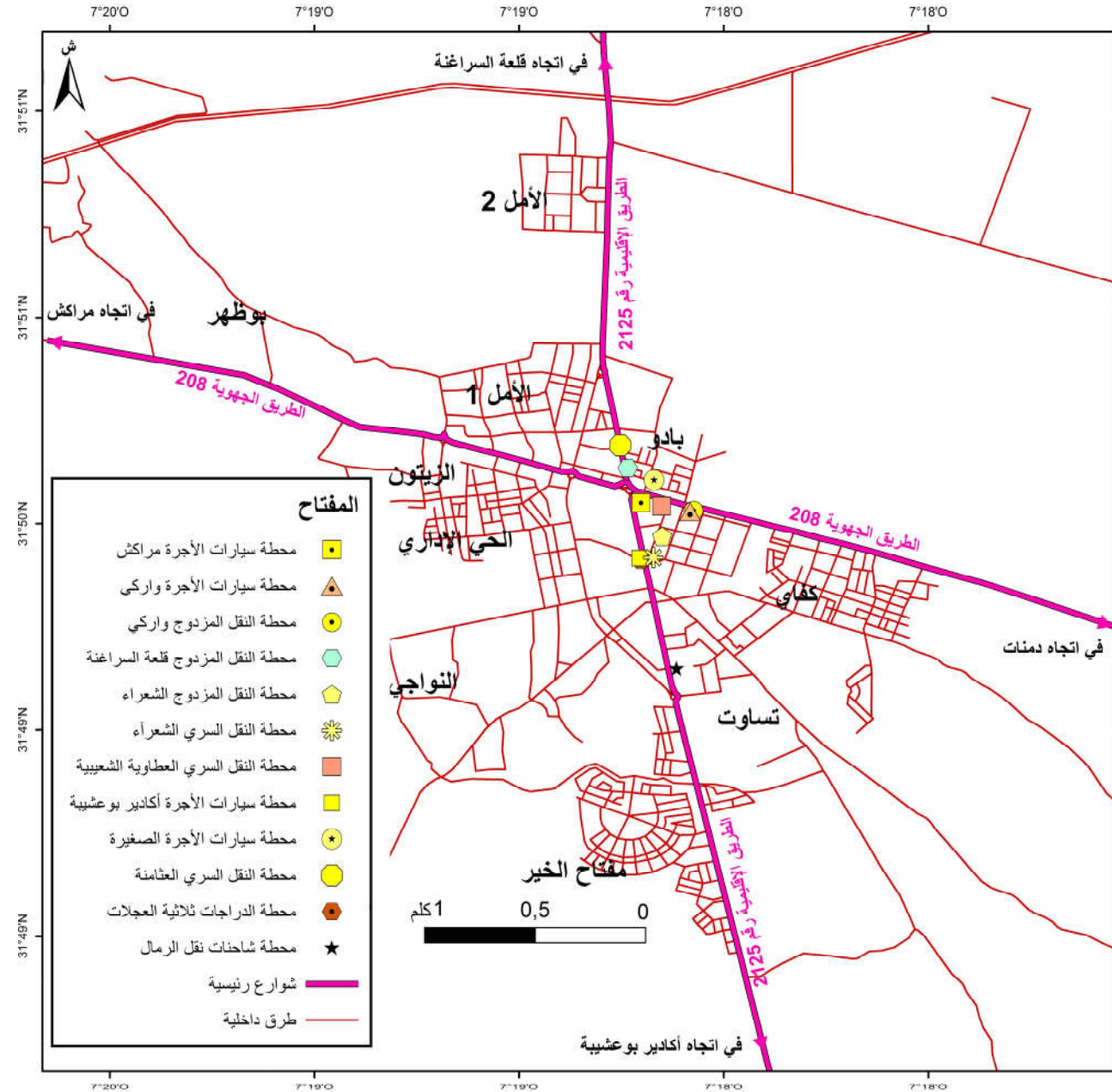
المصدر: عدسة شخصية بتاريخ 16 غشت 2018

تظاهر العشرات من مهنيي النقل من الصنف الأول أمام باشوية المدينة (على يسار الصورة) وبلدية قلعة السراغنة (على يمين الصورة) بسبب الفوضى التي تعرفها المحطة الطرقية في اتجاه العطاوية وكذلك المضايقات التي يتعرض لها المهنيون من طرف الباعة المتجولين.

خريطة رقم 44: توزيع المحطات الطرقية بمدينة قلعة السراغنة



خريطة رقم 45: توزيع المحطات الطرقية بمدينة العطاولية



المصدر: إنجاز شخصي 2018

انطلاقاً من العمل الميداني يمكن التمييز بين المحطات الطرقية على الشكل التالي:

جدول رقم 37: توزيع المحطات الطرقية بمجال الدراسة حسب خصائصها

الجماعة	اسم المحطة	معبدة	مكان مستقل	مغطاة	أماكن الجلوس	مرحاض	مسجد	العدد
قلعة السراغنة	المسافرين	X	X	X	X	X	X	9
	تساوت السفلى سيارات الأجرة	X	X	X	X	X	X	
	تساوت السفلى النقل المزدوج	X	X	X	X	X	X	
	ابن جرير سيارات الأجرة		X					
	ابن جرير النقل المزدوج							
	العطاوية سيارات الأجرة		X					
	العطاوية النقل المزدوج	X	X					
	مايات سيارات الأجرة							
	محطة الكوتشي		X					
العطاوية	قلعة السراغنة النقل المزدوج	X						12
	مراكش سيارات الأجرة	X	X					
	واركي سيارات الأجرة		X		X	X	X	
	واركي النقل المزدوج		X		X	X	X	
	أكادير بوعشبية سيارات الأجرة		X					
	النقل السري العطاوية الشعبية	X						
	النقل السري الشعراء							
	النقل السري الدوز - العثامنة							
	سيارات الأجرة الصغيرة	X	X					
	النقل المزدوج الشعراء	X	X					
	الدراجات ثلاثية العجلات							
	شاحنات نقل الرمال		X					
أولاد الكرن	قلعة السراغنة	X						1
واركي	العطاوية							2
	سيدي عيسى							
الفرائطة	سيارات الأجرة والنقل المزدوج		X					2
	النقل السري							
العامرية	سيارات الأجرة							2
	النقل السري							
سيدي عيسى	سيارات الأجرة والنقل السري							1
المجموع		10	16	3	5	5	5	29

المصدر: البحث الميداني 2018

يصل عدد المحطات الطرقية بمجال الدراسة حوالي 29 محطة طرقية، 9 منها بمدينة قلعة السراغنة و 12 محطة بمدينة العطاوية إضافة إلى 8 محطات بالجماعات القروية، لكن نجد 10 محطات معبدة فقط من أصل

29 محطة، في حين أن 14 محطة غير معبدة و 3 محطات فقط مغطاة و 5 محطات فقط هي التي تتوفر على أماكن الانتظار ومراحيض وأماكن للصلاة. مما يحتم على الفاعلين خاصة المجالس الجماعية إلى المبادرة بتأهيل المحطات الطرقية بمجال الدراسة.

د. ضعف الأمن

خلال سنة 2017 أضحت المسألة الأمنية تفرض نفسها بشدة، حيث بدأ يلاحظ بعض الاعتداءات في بعض الجماعات القروية عبارة عن "قطاع الطرق" يعترضون سبيل المارة، كما سجلت مجموعة من السرقات لوسائل النقل "الدراجات النارية" في واضحة النهار، وخلال إجراء الدراسة الميدانية كانت هناك مجموعة من الأحداث بالجماعات القروية، مما جعل المسألة الأمنية تبرز ضمن إشكاليات النقل بنسبة 10%، رغم ذلك فمجال الدراسة مقارنة بالمدن الكبرى يعتبر آمناً إلا في بعض الحالات كما سبقت الإشارة إل ذلك.

كما يظهر ضعف الأمن بالمحطات الطرقية بمدينة قلعة السراغنة خلال الساعات المتأخرة من الليل، إذ تصبح المحطات ملجأ للمتشردين والمتعاطين للخمر، مما يفرض توفير الأمن سواء بالعالم القروي أو الحضري.

هـ. ارتفاع عدد حوادث السير

تعتبر حوادث السير من أخطر الإشكاليات التي يعاني منها المغرب بشكل عام وإقليم قلعة السراغنة على وجه الخصوص، حيث تؤدي إلى آلاف الوفيات وعشرات الآلاف من الإصابات المتفاوتة الخطورة، كما تكلف حوادث السير خزينة الدولة الملايير من الدراهم.

لقد أصبحت حوادث السير في العالم وما يترتب عنها من خسائر بشرية واقتصادية من أبرز المشكلات التي تواجه تطور المجتمعات الحالية، وتتضح هذه المشكلة بشكل حاد وملحوس في البلدان النامية، حيث تؤكد كل من منظمة الصحة العالمية والبنك الدولي على أن حوادث الطرق هي ثاني الأسباب الرئيسية لوفاة سكان العالم، خاصة لدى الفئة العمرية ما بين 30 و 44 سنة. وتقتل حوادث الطرق حوالي 1.2 مليون نسمة سنوياً، وتؤدي إلى إصابة وإعاقة ما بين 20 و 50 مليون نسمة على مستوى العالم. وبحلول سنة 2020 يتوقع أن تزيد نسبة الوفيات بسبب حوادث السير لتصل إلى حوالي 80% في البلدان ذات الدخل المنخفض والمتوسط، وتقدر تكلفة الإصابات الناجمة عن حوادث الطرق في البلدان النامية بحوالي 65 مليار دولار سنوياً، هذا المبلغ يفوق ما تحصل عليه هذه البلدان من معونات إنمائية، ومع ذلك فإن معظم الدول النامية لا

تهتم بشكل كافي بمسببات ونتائج حوادث السير، بينما تبدي الدول الصناعية المتقدمة اهتماما بالغا بمشكلة حوادث الطرق ونتائجها ضمن إستراتيجية السلامة المرورية في هذه الدول.¹⁶⁴

وليس من المبالغ فيه أن نقول إن حوادث السير في المجتمعات العربية أصبحت تنافس الأمراض والأوبئة كمسببات للوفيات، فإذا نظرنا إلى ما عليه الحال في مجال حوادث السير عبر العالم، نجد أن الحوادث المرورية تزيد بمقدار عشرين إلى ثلاثين مرة في الدول النامية عنها في الدول المتطورة.¹⁶⁵

ولحوادث السير آثار صحية واجتماعية واقتصادية فادحة على الأفراد والأسر والجماعات، فإلى جانب الأثر البدني والنفسي المباشر على المتضررين مباشرة من الإصابات الناجمة عن حركة المرور على الطرق، يكون لحوادث السير تأثير اجتماعي،¹⁶⁶ إنها إشكالية اجتماعية لأنها تمس حياة الأفراد اليومية وينتج عن تفاقمها كوارث اجتماعية، فهي تتسبب في تفكك الأسرة عن طريق فقدان المعيل، وكذلك حرمان الأسرة من القيام بوظائفها الطبيعية، فغالبا ما تتسبب الحوادث خاصة تلك التي تنجم عنها الوفيات أو الإصابات البليغة في عجز المتضرر عن القيام بتوفير حاجات أسرته خاصة إذا كان المتضرر رب العائلة.¹⁶⁷ ويمكن التمييز بين ثلاث نتائج لحوادث السير على مستوى الأفراد:

- **الوفاة:** كل ضحية توفيت نتيجة حادثة سير في أقل من 30 يوم من تاريخ الحادثة؛
- **إصابة خطيرة:** المصاب الذي أدت إصابته إلى عناية صحية بالمستشفى تفوق 6 أيام؛
- **إصابة خفيفة:** المصاب الذي لم تتعد مدة علاجه بالمستشفى أكثر من 6 أيام.

جدول رقم 38: تطور عدد حوادث السير بالمغرب بين 2007 و 2016

2016	2015	2013	2011	2009	2007	
21 638	21 027	18 341	18 960	19 048	16 940	الحوادث خارج المدن
59 042	56 976	49 585	48 122	47 910	41 984	الحوادث بالمدن
80 680	78 003	67 926	67 082	66 958	58 924	مجموع الحوادث
3 317	3 365	3 265	3 636	3 489	3 252	الحوادث المميتة
3 785	3 776	3 832	4 222	4 042	3 838	عدد القتلى
119 162	115 042	102 040	102 011	102 743	89 264	عدد الجرحى

Source : Ministère de l'Équipement du Transport et de la Logistique et de l'Eau, Direction des Routes, 2016, « Recueil des statistiques des accidents corporels de la circulation routière », p 16.

¹⁶⁴ المطير عامر بن ناصر، 2008، "حوادث المرور في الوطن العربي: حجمها وتقدير تكاليفها الاقتصادية"، كتاب نحو إستراتيجية لتخطيط التنمية المجالية في العالم العربي بأبعادها المحلية والقومية والعالمية، الجزء 2، منشورات الجمعية الوطنية للجغرافيين المغاربة، ص 629.

¹⁶⁵ مبارك طالب أحسن، 2009، "سبل ووسائل الوقاية من حوادث المرور"، الندوة العلمية التجارب العربية والدولية في تنظيم المرور، مركز الدراسات والبحوث، قسم الندوات واللقاءات العلمية، الجزائر، ص 1.

¹⁶⁶ الأمم المتحدة، الجمعية العامة، 2013، "الأزمة العالمية للسلامة على الطرق"، الدورة الثامنة والخمسون، البند 162 من جدول الأعمال، ص 5.

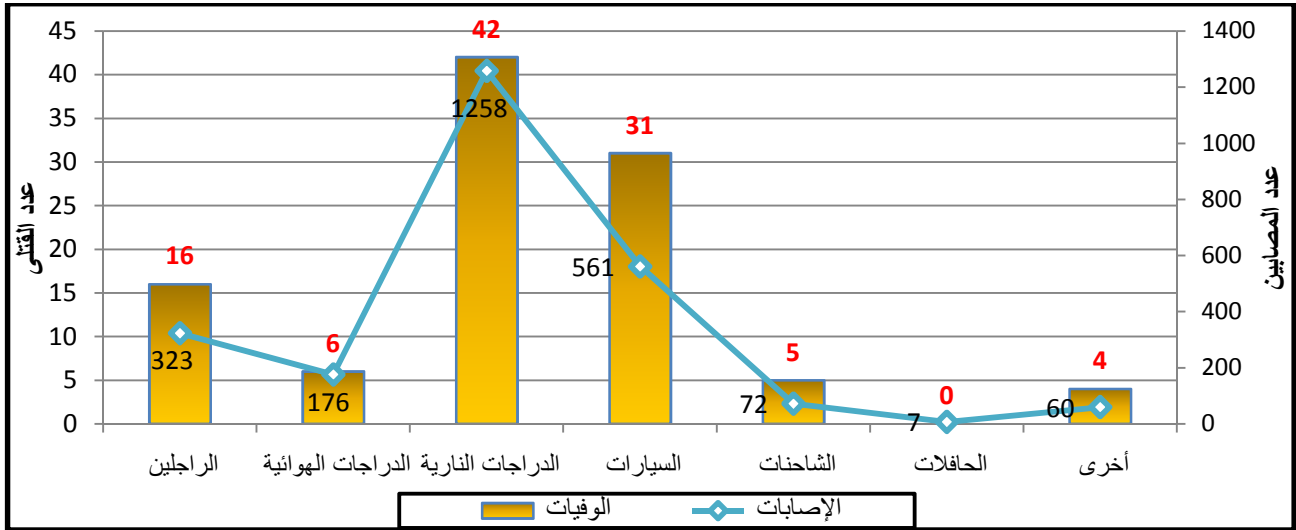
¹⁶⁷ فرج الشريف أسماء، 2011، "حوادث المرور بمدينة بن غازي أسبابها وطرق علاجها والوقاية منها"، قسم علم الاجتماع، كلية الآداب، جامعة بن غازي ص 2.

تطور عدد حوادث السير بشكل كبير بالمغرب بين 2007 و 2016، حيث انتقل العدد من 58924 حادثة سنة 2007 إلى 80680 حادثة سنة 2016، خلفت 3785 قتيلا أي بمعدل عشر قتلى يوميا، كما أدت إلى إصابة 119162 مصابا بمعدل 326 مصاب يوميا، وهو رقم جد خطير.

على المستوى الجهوي، تأتي جهة مراكش آسفي في المرتبة الثالثة وطنيا ب 10586 حادثة سنة 2016، خلفت 580 وفاة وإصابة 13606 بإصابات خفيفة و 1632 حالة إصابة خطيرة.

على مستوى إقليم قلعة السراغنة، تسببت حوادث السير سنة 2016 في قتل 104 ضحية، منها 9 وفيات بالمجالات الحضرية، و 95 حالة وفاة بالمجالات القروية، كما خلفت حوادث السير إصابة 2220 حالة إصابة خفيفة و 237 حالة إصابة خطيرة، ويصنف إقليم قلعة السراغنة رفقة 15 إقليم ضمن المجالات التي تعرف أكبر عدد من الحوادث بالمغرب بمعدل سنوي يفوق 1500 حادثة، كما يصنف رفقة 11 إقليم ضمن الفئة التي تسجل أكبر عدد من الوفيات بأكثر من 100 وفاة سنويا.

مبيان رقم 77: توزيع عدد القتلى والمصابين بحوادث السير بإقليم قلعة السراغنة حسب الفئات سنة 2016



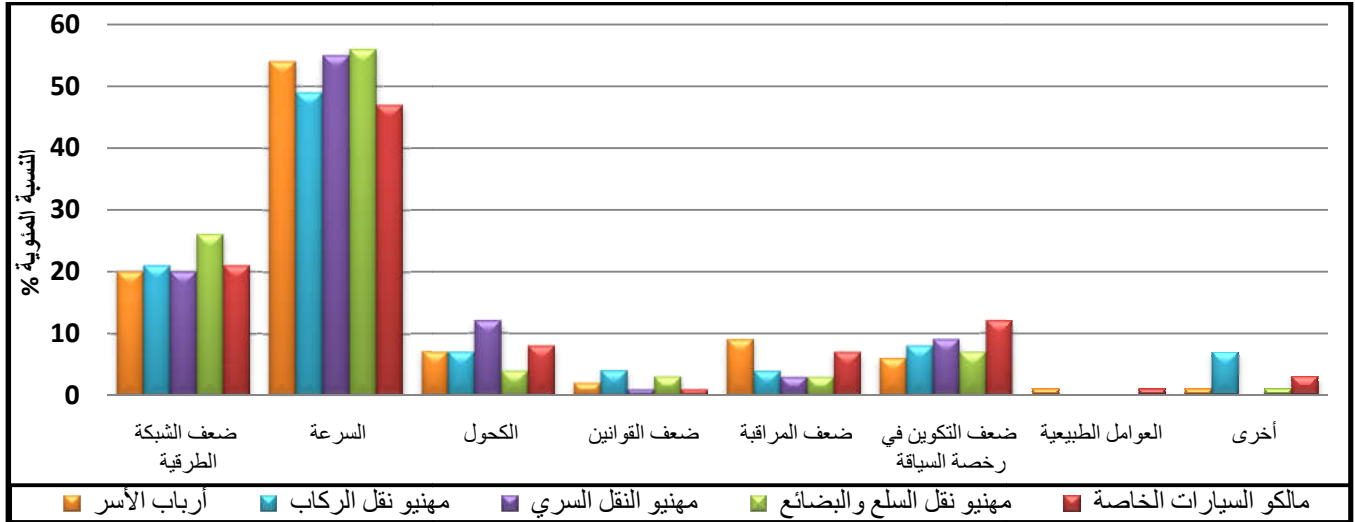
Source : Ministère de l'Équipement du Transport et de la Logistique et de l'Eau, Direction des Routes, 2016, « Recueil des statistiques des accidents corporels de la circulation routière », p 22.

بخصوص الفئات التي ترتكب حوادث السير بإقليم قلعة السراغنة نقدم أرقام سنة 2016 حيث نجد:

- الإصابات: يتعرض راكبو الدراجات النارية لأكثر عدد من الإصابات ب 1258 إصابة، تليها فئة سائقي السيارات ب 561 إصابة ثم الراجلين ب 323 إصابة ثم الدراجات الهوائية ب 176 إصابة فسائقي الشاحنات ب 72 إصابة بمجموع 2457 مصابا.
- الوفيات: تسجل فئة الدراجات النارية أكبر عدد من الوفيات ب 42 وفاة تليها فئة سائقي السيارات ب 31 وفاة ثم 16 رجلا، بمجموع 104 قتيلا.

إن ارتفاع عدد حوادث السير بإقليم قلعة السراغنة يدفعنا إلى البحث عن أسباب هذه الظاهرة وهو ما تبرزه أرقام المبيان التالي.

مبيان رقم 78: توزيع أسباب حوادث السير حسب رأي مهنيي النقل وأرباب الأسر بمجال الدراسة



المصدر: البحث الميداني 2017

يجمع مهنيو النقل ومالكو السيارات الخاصة أن السبب الرئيسي لحوادث السير هو السرعة بنسبة 52.2 %، يليه عامل ضعف الشبكة الطرقية بنسبة 21.6 %، ترتفع هذه النسبة لدى مهنيي نقل السلع والبضائع ومهنيي نقل الركاب، يليهما ضعف التكوين في رخصة السياقة وانتشار بعض الطرق غير المشروعة في الحصول عليها بنسبة 8.4 %، كما نجد أسباب أخرى تتمثل في الكحول وضعف المراقبة والعوامل الطبيعية المتمثلة في التساقطات التي تؤدي إلى انزلاق وسائل النقل، كما يظهر عامل آخر وهو ضعف الوعي وتهور سائقي الدراجات النارية "C90" كلها عوامل تؤدي إلى حوادث السير.

رغم إدراك مهنيي النقل ومالكي السيارات الخاصة بأن السرعة هي السبب الرئيسي لحوادث السير فإنهم يتجاوزونها ويرتكبون مخالفات السير بمختلف أنواعها (أنظر الملحق، مبيان رقم 11)، حوالي 44 % صرحوا بأنهم يرتكبون مخالفات السير، ويبدو هذا الرقم صغيرا مقارنة بالواقع، في حين أن نسبة 56 % أجابوا بالنفي. تختلف هذه النسبة حسب أصناف النقل.

يبقى تجاوز السرعة القانونية أكثر المخالفات المسجلة بنسبة 64.25 % وتختلف المخالفات المسجلة حسب الأصناف (أنظر الملحق، مبيان رقم 12):

- النقل السري: نقل الركاب بشكل غير قانوني (31.7 %)
- نقل السلع والبضائع: تجاوز الحمولة القانونية (33.9 %)
- نقل الركاب: تجاوز السرعة القانونية (82.4 %) وتجاوز العدد القانوني للركاب (13.7 %)

- السيارات الخاصة: يتميز مالكو السيارات الخاصة بمخالفات السرعة (58.5 %) وعدم احترام علامة قف (6.4 %) والمرور في الضوء الأحمر (5.4 %).

ضعف الشبكة الطرقية

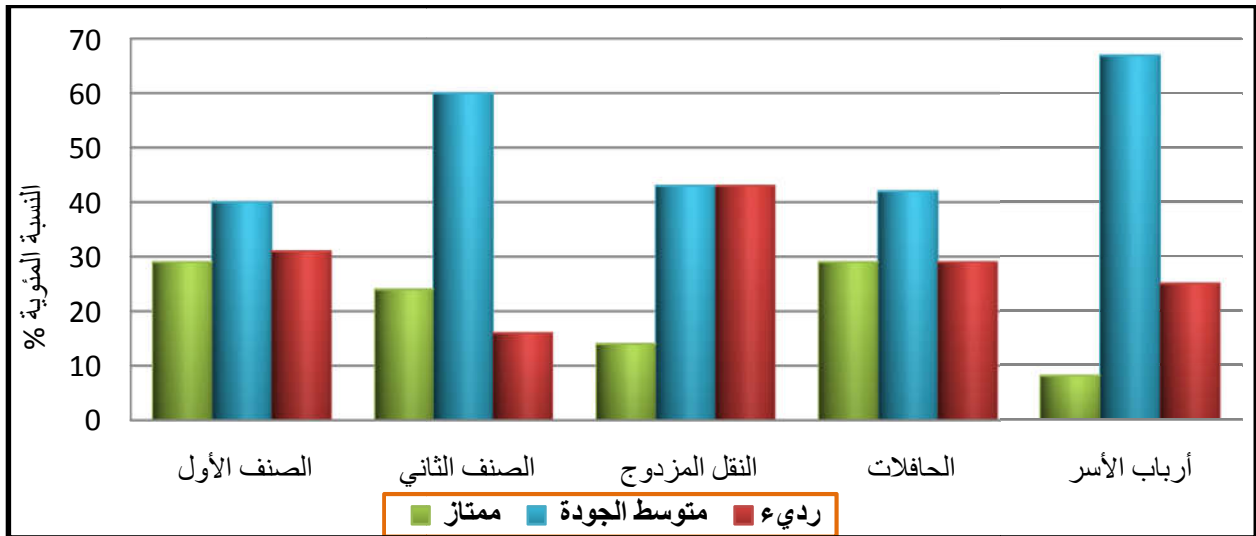
رغم أهمية الشبكة الطرقية بمجال الدراسة وكثافتها إلا أنها تعاني من التدهور، خاصة بالجماعات القروية، وقد تطرقنا بالتفصيل إلى وضعيتها في الفصل الأول، ف 21.6 % من المهنيين ومستعملي السيارات الخاصة يرون أنها السبب الرئيسي في حوادث السير، وفي المحور الموالي سنقدم بعض الاقتراحات لتجويد وضعية الشبكة الطرقية بهذا المجال.

ضعف الاهتمام بالمهنيين

يبقى المهنيون الحلقة الأساسية في منظومة النقل العمومي وتعاني هذه الفئة من جملة من الإكراهات أبرزها:

- استفادة غير المهنيين من مآذونيات النقل "الكريما"؛
 - غياب الضمان الاجتماعي؛
 - غياب التغطية الصحية؛
 - ضعف الأمن؛
 - ارتفاع تكاليف وسيلة النقل (الضريبة، التأمين، الصيانة...)
 - منافسة النقل السري؛
 - غياب الشروط الملائمة للاشتغال بما فيها المحطات الطرقية والمرافق الموازية.
- هذه الإشكاليات تؤثر على تقييم مهنيي النقل للقطاع، وهذا ما يظهره المبيان التالي:

مبيان رقم 79: توزيع مهنيي النقل العمومي وأرباب الأسر حسب تقييمهم لقطاع النقل بالإقليم



المصدر: البحث الميداني 2017

صرحت نسبة 29.75 % من مجموع المهنيين أن النقل العمومي رديء، ترتفع هذه النسبة لدى مهنيي النقل المزدوج ب 43 %، في حين أن نسبة 46.25 % يرون أن وضعية النقل العمومي متوسطة الجودة، وأجابت نسبة 24 % أن النقل العمومي ممتاز في ظل التغيرات الأخيرة والمتمثلة في تشييد المحطة الطرقية وتجديد حظيرة سيارات الأجرة الكبيرة، ترتفع هذه النسبة لدى مهنيي الصنف الأول ب 29 %، ويبقى تقييم أرباب الأسر هو الآخر مهما، فنسبة 25 % يرون أن النقل العمومي رديء نظرا للأسباب السالفة الذكر.

ح. التلوث الناتج عن وسائل النقل

يمكن اعتبار التلوث الهوائي بأنه مجموع الانبعاثات الغازية الملوثة للهواء الناتجة عن الأنشطة البشرية من صناعة ونقل والتي تساهم في اختلال المنظومة الطبيعية،¹⁶⁸ فإلى جانب الانعكاسات الإيجابية للنقل على المجال والمتمثلة في التنمية الاقتصادية والاجتماعية وتحسين مستوى العيش؛ يترتب عن النقل مجموعة من الآثار السلبية، كتلوث الهواء نتيجة ارتفاع استهلاك وسائل النقل للمواد البترولية.¹⁶⁹ ويقتل التلوث الهوائي ما يقارب من نصف مليون نسمة سنويا، 30 % منها بالدول المصنعة،¹⁷⁰ كما يؤدي تلوث الهواء إلى أمراض متعددة كالسرطان وضيق التنفس والصداع والتهاب العيون والربو وتضخم الرئتين، كما يؤدي بلوغ غاز أول أكسيد الكربون مجرى الدم إلى الخمول والإجهاد الذهني، ومن المعروف أن ثاني أكسيد الكبريت يتلف أنسجة الرئتين ويسبب التهاب القناة التنفسية،¹⁷¹ في الواقع إن كلفة تدهور جودة الهواء قد تم تقديرها في 3.6 مليار درهم سنويا، أي ما يعادل حوالي 1.03 % من الناتج الداخلي الخام.¹⁷²

يتراوح مقدار انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناتجة عن نشاطات الإنسان بين 6 و 7 مليار طن سنويا،¹⁷³ وعلى المستوى الوطني يساهم النقل ب 29.6 % من ثنائي أكسيد الكربون و 48.7 % من أكسيدات الكبريت و 6 % من أكسيد النتروز و 1 % من غاز الميثان، وهنا تبرز مكانة وسائل النقل في التلوث.¹⁷⁴ إضافة إلى التلوث الهوائي تصدر وسائل النقل أصوات مزعجة تسبب الضوضاء (صوت المحركات، المنبهات...)، فالسيارة مثلا تصدر 60 ديسيبل والقطار 70 ديسيبل، وتستطيع الأذن البشرية أن تتحمل الضوضاء حتى مستوى 120 ديسيبل، يتحول الإحساس بالضوضاء بعدها إلى ألم في الأذن، إذ لا يجب

¹⁶⁸ حاج علي ألفة، حزوي محمد والنامي زهير، 2017، "التلوث الهوائي الناتج عن وسائل النقل وإشكالية التغيرات المناخية بجهة مراكش آسفي"، مؤلف "التغيرات المناخية والتنمية الترابية بالمغرب"، منشورات مختبر الأبحاث والدراسات الجغرافية والتهئية والخرائطية، ص 175.

¹⁶⁹ MERENNE Emile, 2013, Op Cit, p 275.

¹⁷⁰ هميرة جويذة، 2008، "المشاكل البيئية المترتبة عن النمو السكاني في الجزائر"، الملتقى الرابع للجغرافيين العرب، نحو إستراتيجية لتخطيط التنمية المحلية في العالم العربي بأبعادها المحلية والقومية والعالمية، تنسيق الأسعد محمد، الجزء 1، منشورات الجمعية الوطنية للجغرافيين المغاربة، ص 179.

¹⁷¹ صابر محمد، 2000، "الإنسان وتلوث البيئة"، مدينة الملك عبد العزيز للعلوم والتقنية، ص 26.

¹⁷² الوزارة المنتدبة لدى وزير الطاقة والمعادن والماء، 2016، "تلوث الهواء" (موقع الوزارة).

¹⁷³ سيما إيث، 2015، "التغير المناخي"، ترجمة زينب منعم، الطبعة الأولى، ص 68.

¹⁷⁴ Ministère Délégué auprès du Ministre de l'Energie, des Mines, de l'Eau et de l'Environnement Chargé de l'Environnement, (2016) « 3ème communication du Maroc à la Convention Cadre des Nations Unies sur les Changements Climatiques », p 82.

أن تتعدى شدة الصوت 60 ديسيبل،¹⁷⁵ وتسبب الضوضاء أمراض مختلفة كالإجهاد والتوتر والقلق وتسارع معدل التنفس وارتفاع ضغط الدم واضطراب نبضات القلب.

تبقى معرفة حجم الملوثات بمجال الدراسة أمرا صعبا، فمجموعة من المدن الكبرى لا تتوفر على إحصائيات حول حجم الملوثات، فكيف يمكن الحديث عن معطيات بمدينة متوسطة ومدينة صغيرة وجماعات قروية، ولمعرفة مستوى الوعي البيئي لدى أرباب الأسر ومهنيي النقل حول تلويث وسائل النقل للبيئة وجهنا سؤالا لأرباب الأسر والمهنيين "هل تلوث وسائل النقل البيئة؟" ويقصد بالوعي البيئي "درجة وعي أفراد المجتمع بأهمية البيئة ودورها في جودة الحياة، والسبل الكفيلة بحمايتها واستغلالها بكيفية تضمن المحافظة عليها والحد من تدهورها والعمل على استمراريتها في المستقبل للأجيال المقبلة"¹⁷⁶، والمبيان رقم 13 بالملحق يبين إجابات الساكنة.

كانت معظم الأجوبة ب "نعم" بنسبة 80.82 %، ترتفع هذه النسبة لدى مستعملي وسائل النقل الخاصة (93.1 %)، في حين أن نسبة 19.18 % ترى أن وسائل النقل لا تلوث البيئة، ترتفع هذه النسبة لدى مهنيي النقل السري ومهنيي السلع والبضائع. وعلى العموم يبقى تأثير التلوث ضعيفا بمجال الدراسة نظرا لصغر المجال الحضري، عكس المدن الكبرى التي تعاني من انعكاسات هذه الظاهرة بشكل كبير.

2. حلول واقتراحات لمعالجة الاختلالات التي يعرفها النقل بمجال الدراسة

يعاني قطاع النقل بمجال الدراسة من مجموعة من الإكراهات رغم تعدد تدخلات الفاعلين، وخلال هذه النقطة سنقدم مجموعة من الاقتراحات التي من شأنها تجويد قطاع النقل وبالتالي معالجة الاختلالات السابقة.

أ. التخطيط لقطاع النقل

يعد قطاع النقل من القطاعات التي لا يمكن ضبط تطورها والتحكم في المشاكل المرتبطة بها إلا من خلال تخطيط يحدد التوجهات والاختيارات المستقبلية ويضبط القرارات المتعلقة بمختلف جوانبه،¹⁷⁷ فالنقل عبارة عن خدمة ترتبط بالساكنة وتطورها وأنشطتها وبالتالي من اللازم وجود النظرة المستقبلية من خلال التنبؤ والاستشراف المستقبلي للطلب على النقل. إن التخطيط للنقل يجب أن يضمن توفير وسائل النقل، وتشبيد الشبكة الطرقية ضمن مقاربة تشاركية تجمع جميع المتدخلين.

في هذا الإطار نقترح لقاء إقليميا حول الشبكة الطرقية، يجمع جميع المتدخلين من الدولة ومصالحها اللامركزية والمجالس التنفيذية كالعمالة والمجالس المنتخبة كالمجلس الإقليمي وجمعيات المجتمع المدني، يحدد

¹⁷⁵ صابر محمد، 2000، مصدر سابق، ص 48.

¹⁷⁶ بوفطمية فؤاد، العابد سميرة، بوقفة سليم، 2018، "الوعي البيئي وأثره على جودة خدمات النقل الحضري المستدام دراسة ميدانية بمدينة باتنة" المجلة الدولية للبيئة والماء، الكتاب 7، العدد 1، ص 145.

¹⁷⁷ أكادال سعيد، 2006، مرجع سابق، ص 29.

التوجهات المستقبلية للشبكة الطرقية، في أفق العشر سنوات المقبلة من أجل تفادي إهدار المال العام بدون نتائج تذكر على أرض الواقع.

إن التخطيط للنقل لا يخص مد الشبكة الطرقية وتوفير وسائل النقل أو الاهتمام بالجوانب التقنية مثل الاقتصاد في الوقود ومثل مراقبة الحالة الميكانيكية للسيارات، بل يجب العمل كذلك على تقليص الفصل المجالي بين نطاقات الوظائف المختلفة بالمدينة.¹⁷⁸ من خلال تقريب المرافق من الساكنة، وقد لاحظنا بوضوح تركيز الخدمات التعليمية والصحية بمدينتي قلعة السراغنة والعطاوية، وبالتالي وجب توفير الخدمات لساكنة الجماعات القروية من خلال:

- تشييد مستشفى كبير بمدينة العطاوية من أجل ضمان الخدمات الصحية لجماعات تساوت الوسطى؛
- تشييد مؤسسات ثانوية بجماعات الدروز والشعراء وأولاد عراض وتاوزينت وزنادة، لتقريب الخدمات التعليمية للساكنة؛
- تشييد مؤسسة جامعية بتخصصات مختلفة بمدينة قلعة السراغنة تغني الطلبة على التنقل إلى مدينة مراكش من أجل التحصيل الجامعي؛
- تجهيز المستشفى الإقليمي بقلعة السراغنة والزيادة من طاقته الاستيعابية من أجل ضمان حق التطبيق لجميع الساكنة دون الحاجة إلى التنقل إلى مدينة مراكش؛
- ضرورة أخذ مسألة النقل بعين الاعتبار في وثائق التعمير وخاصة مخططات التهيئة العمرانية، كذلك تحسيس المنتخبين والمتدخلين في المجال الحضري بأهمية النقل والتنقلات والحركية في المعادلة العمرانية¹⁷⁹؛
- إلزام شركات تشييد الطرق باحترام دفتر التحملات.

ب. تحسين جودة الشبكة الطرقية

- تعاني جميع الطرق القروية من التدهور إضافة إلى جل الطرق الإقليمية وبالتالي وجب على الفاعلين بمختلف أنواعهم إصلاح الطرق المتهاكلة من خلال:
- الانتقال من فكرة تشييد المسالك القروية التي تتطلب تكلفة مادية مرتفعة سرعان ما تتدهور حالتها إلى تشييد طرق معبدة ذات مدة استعمال طويلة، فبدل تشييد 100 كلم سنويا من المسالك من الأفضل تشييد 10 كيلومترات معبدة بجودة عالية تدوم لمدة طويلة؛
 - إنجاز طريق مدارية بمدينة العطاوية لمرور الشاحنات الكبرى؛

¹⁷⁸ امدافعي محمد، 2000، "التخطيط الحضري وإستراتيجية النقل الجماعي في الدار البيضاء"، كتاب المدينة المغربية في أفق القرن الواحد والعشرون، تنسيق أنفلوس محمد، منشورات كلية الآداب والعلوم الإنسانية بالمحمدية، سلسلة ندوات رقم 12، ص 85.

¹⁷⁹ أيت حسو محمد، 2008، "التمدين ومسألة النقل بضاحية مراكش"، مجلة دراسات مجالية رقم 2، المجال الضاحوي لمدينة مراكش، تنسيق الحلايسي أحمد والبيحاوي عبد العزيز، منشورات كلية الآداب والعلوم الإنسانية، سلسلة أعمال مجموعات البحث، ص 111.

- تقوية الإنارة العمومية؛
 - منع الباعة المتجولين وأصحاب "التجارة غير المهيكلية" من الاشتغال بالطريق العام كحي إمليل بمدينة قلعة السراغنة على سبيل المثال، نظرا لعرقلتهم للسير العام، كما يلزم تحرير الرصيف العمومي من تطول المحلات التجارية بمدينتي قلعة السراغنة والعطاوية لحماية الراجلين من حوادث السير؛
 - خلق فضاءات خضراء بالشوارع الرئيسية للركي بالجانب الجمالي للمدينة؛
 - إلزام الفاعل الخاص كمستغلي المقالع بالمساهمة في مشاريع تشييد الطرق لمعالجة الآثار الناتجة عن تنقل الشاحنات الكبيرة من المقالع إلى مدينتي قلعة السراغنة والعطاوية؛
 - التدبير المندمج للمرافق الحضرية العامة من تطهير وكهرباء وماء صالح للشرب؛ فتنبي المقاربة الأحادية في صيانة ومد القنوات يؤدي إلى تدمير الطرق وتراجع جودتها، فالشوارع والطرق بمدينتي قلعة السراغنة والعطاوية والمراكز الحضرية تعاني من الحفر المتكرر، مما يعرقل حركة السير ويدهور جودة الطريق.
- في إطار التحضير للمخطط المستقبلي لإقليم قلعة السراغنة، تلقت عمالة الإقليم اقتراحات الجماعات الترابية القروية منها والحضرية تتضمن نوعية المشاريع المنتظرة وتكلفتها المادية، والمثير للانتباه أن الشبكة الطرقية تحتل المرتبة الأولى من حيث انتظارات الساكنة سواء بالوسط الحضري أو القروي، وهنا تكمن أهمية الطرق لدى الساكنة وكذا مدبري الشأن العام، (أنظر الملحق، المبيانين رقم 14 و 15، والجدولين رقم 19 و20).

تحتل الشبكة الطرقية المرتبة الأولى في المشاريع المستقبلية المقترحة ب 13 مشروع بالوسط الحضري بتكلفة 143 مليون درهما، أي ما نسبته 17 %، و155 مشروع بالوسط القروي بتكلفة 325 مليون درهما أي ما نسبته 30 %.

ج. الاهتمام بالمهنيين

يعاني مهنيو النقل من عدة إشكالات، ومن أجل تجاوز هذه الإشكاليات وتحقيق ظروف ملائمة للاشتغال نقترح ما يلي:

- الإدماج بصندوق الضمان الاجتماعي بهدف الاستفادة من التقاعد؛
- توفير التغطية الصحية لجميع المهنيين؛
- منح المهنيين رخص النقل حسب الأقدمية؛
- تقوية وتوحيد الجمعيات المهنية لتأطير المهنيين ودعمها ماديا من أجل إنجاح أنشطتها؛

د. تأهيل المحطات الطرقية

تفتقد المحطات الطرقية لجل العناصر الأساسية للعمل المريح بالنسبة للمهنيين، ولتجاوز هذه الإشكاليات نقتراح ما يلي:

- إخراج المحطتين الطريقتين لسيارات الأجرة بقلعة السراغنة في اتجاهي العطاوية وابن جرير إلى حيز الوجود؛
- توفير الأمن بالمحطات الطرقية بالمدن؛
- تأهيل المحطات الطرقية بالجماعات القروية؛
- توفير مقاعد الانتظار للركاب؛
- تغطية المحطات الطرقية وتعبيدها؛
- تنظيم أماكن وقوف السيارات وتحديد اتجاهاتها؛
- خلق مرافق موازية من مراحيض ومساجد...؛
- الحرص على نظافة المحطات الطرقية.

هـ. توفير خدمة النقل الحضري بإقليم السراغنة

يعتبر النقل الحضري أحد المكونات الأساسية للمجال الحضري، فكلما ازداد حجم المدينة وارتفعت كثافتها وتطور نسيجها الاقتصادي إلا واكتسى مرفق النقل الحضري أهمية عظمى في حياة السكان وأصبح ضرورة من الضروريات اليومية، كما أن نماء المدينة وازدهارها يرتبطان أشد الارتباط بمستوى النقل الحضري وجودته،¹⁸⁰ كما يحتل النقل الحضري موقعا متميزا ضمن مشاكل المدن الكبرى، ورغم ذلك تستمد هذه المدن جزءا غير يسير من ديناميتها من أنظمة النقل الحضري، وشكل هذا الأخير شغلا ومشغلة لأغلبية ساكنة هذه المدن، من حيث كونه يأتي على رأس الخدمات العمومية التي يتكاثر الطلب عليها باستمرار.¹⁸¹ ونتيجة النمو الديموغرافي السريع الذي ميز إقليم قلعة السراغنة إذ أصبحت ساكنته تتجاوز نصف مليون نسمة، أضحت وسائل النقل التقليدية غير ناجعة، وفي هذا الإطار تعتبر عملية توفير النقل الحضري بالإقليم ضرورية من خلال خطوط حضرية - قروية، تجمع بين مدن الإقليم (قلعة السراغنة والعطاوية وتملالت وسيدي رحال) والجماعات القروية (39 جماعة)، كما أن إدماج مهنيي النقل السري ضمن هذه المنظومة يعتبر الحل الأنجع لهذه الظاهرة.

وفي سؤال موجه إلى ساكنة مجال الدراسة حول مدى حاجة الإقليم لخدمة النقل الحضري، أجابت نسبة 81 % أن إقليم قلعة السراغنة يحتاج إلى خدمة النقل الحضري، وتتجلى هذه النسبة بالأساس في ساكنة

¹⁸⁰ أكدال سعيد، 1999، "النقل الحضري بمدينة الدار البيضاء محاولة تشخيص الحالة الراهنة"، المجال المغربي والمجتمع المغربي، ص 71.
¹⁸¹ شويكي المصطفى (إشراف وتنسيق)، 2006، "النقل الحضري بالدار البيضاء"، منشورات الإتحاد الجغرافي المغربي، فرع الدار البيضاء عين الشق، ص 3.

الجماعات القروية، في حين ترى نسبة 19 % أن النقل الحضري غير ضروري في ظل وفرة وسائل النقل الأخرى، تتجلى هذه النسبة في ساكنة المجالات الحضرية والمتملكة لوسائل النقل الخاصة ورغم ذلك ف 76% من مالكي السيارات يرون أن إقليم قلعة السراغنة يحتاج إلى خدمة النقل الحضري.

و. تعميم تبديد أسطول النقل العمومي

أضحى أسطول النقل أكثر حداثة نتيجة البرنامج الوطني لتجديد حظيرة سيارات الأجرة من الصنفين الأول والثاني، رغم ذلك ننتظر تجديد جميع السيارات بالصنفين الأول والثاني والنقل المزدوج، فالمهنيون الذين لم يقوموا باستبدال السيارة القديمة تواجههم مشاكل مع مالك الرخصة والتي تتجلى في العقد النموذجي، وفي سؤال موجه إلى أرباب الأسر حول تقييم سيارات النقل أجابت النسبة العظمى (57 %) أن سيارات النقل بمجال الدراسة متوسطة الجودة في حين أن نسبة 27 % تعتبر سيارات النقل ممتازة، وتتجلى هذه النسبة بالأساس في سيارات النقل من الصنف الأول والثاني، في حين أن نسبة 16 % يرون أن سيارات النقل رديئة، كما أن الحافلات أضحت أكثر حداثة باستثناء الحافلات ذات الخطوط القصيرة التي تربط بين بني ملال ومراكش، وكذلك بين دمنات ومراكش عبر مدينة العطاوية.

ز. تحقيق نقل مستطام

ظهر مفهوم التنمية المستدامة لأول مرة سنة 1980، من طرف الاتحاد الدولي لحماية البيئة،¹⁸² ويقصد بها السعي الدائم لتطوير نوعية الحياة الإنسانية مع الأخذ بعين الاعتبار قدرات النظام البيئي وعدم الإضرار به، وهي السبيل إلى الجمع بين تنمية الموارد والمحافظة على البيئة،¹⁸³ أي ضمان وتوفير حاجيات الوقت الحاضر دون الإخلال أو الإضرار بقدرة الأجيال القادمة على الوفاء بحاجياتها.¹⁸⁴

لقد أضحى النقل المستدام ضرورة ملحة ومستعجلة نظرا للتطور الكبير لحجم الأسطول الناتج عن ارتفاع الطلب عن التنقل من جهة، وللتحديات البيئية التي يطرحها من جهة ثانية.¹⁸⁵ ولا يمكن الحديث عن نقل مستدام دون استيفاء ثلاثة عناصر أساسية، **الأشخاص** (الاستدامة الاجتماعية)، **الكوكب** (الاستدامة البيئية)، **الربح** (الاستدامة الاقتصادية)، فالنقل المستدام يراعي التكلفة البشرية خصوصا على مستوى حوادث السير وقد سبقت الإشارة بالتفصيل إلى خطورة حوادث السير، كما يراعي النقل المستدام الحفاظ على البيئة خصوصا الهواء، ثم ضمان الربح من خلال سرعة نقل الأشخاص والسلع والبضائع.

¹⁸² MICHAUX Madelafne, 2008, « les Mot – clés de la géographie » éditions Eyrolles, P 93.

¹⁸³ فراحي هادي أحمد، 2008، "التنمية المستدامة في مواجهة المشكلات البيئية في سلطنة عمان"، كتاب نحو إستراتيجية لتخطيط التنمية المجالية في العالم العربي بأبعادها المحلية والقومية والعالمية، الأسعد محمد (تنسيق)، الجزء 2، منشورات الجمعية الوطنية للجغرافيين المغربية، ص 202.

¹⁸⁴ حاج علي ألفة، حزوي محمد، 2006 "تأهيل المجالات الحضرية وانعكاساته على التنمية الترابية"، مجلة دراسات، جامعة ابن زهر، كلية الآداب والعلوم الإنسانية أكادير، العدد 12، ص 146.

¹⁸⁵ JAMI Jihad, KAMMAS Said, 2013, « La pratique du développement durable par les transporteurs routiers marocains (cas de la ville de Tanger. Maroc) Etat des lieux, impacts sur l'environnement et recommandations », Européen Scientific Journal édition, vol 9, N°23, p 150.

شكل رقم 11: الأعمدة الثلاثة للنقل المستدام



المصدر: أحمادي فادية، 2015، "وسائل المواصلات العمرانية المستدامة: الاستفادة من قصص نجاح أوروبا"، مجلة بيئة المدن"، ملف النقل المستدام لمدن مستدامة، العدد 11، ص 22.

لقد سعت الدولة إلى الحد من نسب التلوث الناتجة عن وسائل النقل من خلال إجراءات متعددة تتمثل في:

- تجديد حظيرة النقل الطرقي للسلع والذي تجاوز عمرها عشر سنوات، قصد الحد من انبعاثات الغازات الضارة؛
- ترقية نظام المراقبة الطرقية والمراقبة التقنية من أجل مراقبة أكثر صرامة لانبعاث الغازات الضارة للحصول على أداء أفضل للمحركات؛
- تبني وسائل نقل تحترم البيئة كالترامواي؛
- إدماج مبادئ كفاءة الطاقة في برامج تكوين السائقين المهنيين لنقل المسافرين والسلع؛
- التدبير العقلاني لتدفق السلع على المستوى المحلي من خلال تحسين عملية النقل الطرقي والسككي والذي حسن نوعية السلعة من أجل التقليل من استهلاك المواد البترولية.¹⁸⁶

للحصول على نقل مستدام بمجال الدراسة على وجه الخصوص وبالمغرب على وجه العموم نقترح ما يلي:

- ★ استكمال تجديد أسطول النقل: فالسيارة التي تتجاوز مدة صناعتها 10 سنوات تقذف ما بين 5 و 10 مرات أكثر من الغازات الملوثة مقارنة بالسيارة الجديدة؛¹⁸⁷
- ★ تطبيق القوانين: تتعدد القوانين الخاصة بمحاربة تلوث الهواء الناتج عن الانبعاثات الغازية الملوثة ومن بينها قانون 13-03 المتعلق بمكافحة تلوث الهواء؛
- ★ تقوية النقل العمومي: من خلال توفير خدمة النقل الحضري؛
- ★ مراقبة جودة الهواء بمدينة قلعة السراغنة والعطاوية؛
- ★ التقليل من وقت توقف وسائل النقل في مناطق التقاطعات وإشارات المرور؛

¹⁸⁶ المملكة المغربية، التنمية المستدامة في المغرب، 2012، "الإنجازات والآفاق من ريو إلى ريو +20"، ص 17.

¹⁸⁷ MACHOURI Nadia, 2012 « Le secteur des transports et le développement durable au Maroc », p 18.

☆ توجيه الحافلات والشاحنات ذات الحمولة الكبيرة إلى الطرق المدارية التي تحيط بالمدينة: لتجنب الاختناقات المرورية، هذه الأخيرة تساهم في تراجع التنافسية الاقتصادية، "وفي دراسة حول تأثير الاختناقات المرورية بالدول الأوروبية خلصت أن هذه الظاهرة تكلف 0.5 % من الناتج الداخلي الخام للمجموعة الأوروبية"¹⁸⁸

☆ ضمان نزاهة الفحص التقني للعربات.¹⁸⁹

ح. الحد من خطورة حوادث السير

تعتبر السلامة الطرقية مجموع الإجراءات الموجهة للحد من حوادث الطرق (استباق الخطر) أو معالجة آثارها، والهدف منها حماية الأشخاص والممتلكات (وسائل النقل)،¹⁹⁰ وللحد من خطورة حوادث السير بمجال الدراسة نقتراح:

- إصلاح الشبكة الطرقية وتقوية علامات التشوير الطرقي؛
- تقوية المراقبة الطرقية (رجال الأمن، أجهزة الرادار)؛
- إعادة النظر في طريقة منح رخص السياقة (محاربة الرشوة، تحسين برامج التكوين)؛
- توعية الساكنة (مطويات، حملات تحسيسية، تربية الناشئة بالمدارس على السلامة الطرقية، التلفاز... إلخ).

ط. تشجيع استعمال وسائل النقل العمومية

من أجل تشجيع الساكنة على استعمال وسائل النقل العمومية نقتراح:

- اعتماد خدمة النقل الحضري بإقليم قلعة السراغنة؛
- تعميم تجديد أسطول النقل؛
- حماية الركاب من الزيادات غير القانونية في تسعيرة النقل عبر دعم وتفعيل جمعيات حماية المستهلكين؛
- مراعاة حق فئة ذوي الاحتياجات الخاصة في التنقل من خلال تحسين ولوجيتهم لوسائل النقل العمومية؛
- تشجيع الإدارات العمومية والشركات على استعمال النقل المهني الجماعي وتقوية خدمة النقل المدرسي؛

و. إدماج مفهوم القيادة الذكية في تكوين السائقين

خلال السنوات الأخيرة برز مفهوم القيادة الذكية للسيارة من خلال عدة تدابير تتمثل في:

☆ تجنب القيادة بسرعة عالية: كلما ارتفعت سرعة السيارة كلما ارتفع معه حجم الوقود المستهلك وبالتالي

الانبعاثات الغازية الملوثة؛

¹⁸⁸ DIMON Catalin, 2012, « Contributions à la modélisation et la commande des réseaux de trafic routier » Thèse de doctorat, Ecole centrale de Lille, p 15.

¹⁸⁹ حاج علي ألفة، حزوي محمد والنامي زهير، 2017، مرجع سابق ص 182.

¹⁹⁰ JANATI IDRISSE Abdelhamid, 2013, Op Cit, p 561.

★ نفخ عجلات السيارات بشكل مناسب: إن انخفاض ضغط هواء العجلة يهدد سلامة الفرد كما يهدر 2 % من الوقود.

★ إغلاق نوافذ السيارة أثناء القيادة: تمكن هذه العملية من تقليل مقاومة الهواء مما يساعد في تحسين اقتصادية استهلاك الوقود.

★ تجنب إبقاء المحرك مشغلا أثناء الوقوف.

★ الاقتصاد في استخدام مكيفات الهواء: إن استخدام تكييف الهواء يرفع ما نسبته 5 % من انبعاثات ثاني أكسيد الكربون، كما يؤدي إلى الرفع من استهلاك الوقود.

★ الاستعمال المشترك للسيارة الشخصية في التنقلات نحو العمل.

يمكن إتباع تدابير القيادة الذكية من اقتصاد من 5 إلى 10 % من مجموع الوقود المستهلك، وبالتالي ضمان نقل مستدام يلبي الرغبة الاجتماعية ويضمن التراكم الاقتصادي ويحافظ على البيئة.¹⁹¹

إن معالجة الإشكاليات التي تشوب قطاع النقل بمجال الدراسة من شأنه أن ينعكس إيجابا على جميع القطاعات، فالتنقل حق من حقوق الإنسان، ولا يمكن تصور مجال بدون وسائل النقل. إن النقل وبنياته حلقة أساسية في جميع القطاعات الاقتصادية والاجتماعية، وبالتالي تحقيق تنمية ترابية والتي هي من أساسيات العيش الكريم للإنسان.

¹⁹¹ فركاز مريتزا، 2015، "هل أنت سائق صديق للبيئة؟"، مجلة بيئة المدن، ملف النقل المستدام لمدن مستدامة، العدد 11، ص 18 - 21.

شكل رقم 10: تيارات النقل من خلال مصفوفة SWOT



خاتمة الفصل

تعددت الدراسات المهمة بدراسة الوقع التنموي للنقل، فالدراسات الاقتصادية ركزت على العائد الاقتصادي من خلال مؤشر الناتج الداخلي الخام، كما يركز علماء الاقتصاد على تأثير المسافة في نقل المواد الخام وتصريف الإنتاج إلى مختلف الأسواق محليا وجهويا ووطنيا ودوليا، أما علم الاجتماع فيركز على تأثير النقل على إشباع رغبة الساكنة في الحركية، في حين أن الدراسات البيئية تركز على مفهوم التنمية المستدامة من خلال دراسة انبعاثات وسائل النقل وتأثيرها على صحة الإنسان.

ولعل المقاربة الجغرافية هي الأنجع، نظرا لجمعها بين المؤشرات الاقتصادية والمجالية والاجتماعية والبيئية في دراستها لعلاقة النقل بالتنمية، وتعتبر هذه الأخيرة نتاج لتدخل مجموعة من الفاعلين باختلاف استراتيجياتهم وكذلك مجال تدخلهم.

إن النقل يعتبر من مداخل التنمية الترابية، فلا يقوم قطاع بدون وسائل النقل، كما أن جميع الساكنة تستعمل المواصلات، لقد أضحت النقل من بين أكبر الإشكاليات التي تؤرق المدن الكبرى، ومن أجل تجاوز هذه الإشكاليات بات لزاما التخطيط للنقل على المستوى المتوسط والبعيد، من أجل نقل مستدام يشبع الرغبة في التنقل ويحقق النجاعة الاقتصادية.

خاتمة عامة

عالجت هذه الأطروحة إشكالية تيارات النقل بين المدن والأرياف والتنمية الترابية من خلال حالة مدينتي قلعة السراغنة والعطاوية و17 جماعة قروية، وقد تم اختيار هذه الجماعات بناء على مجموعة من المعايير من بينها أهمية وسائل النقل والشبكة الطرقية والأنشطة الاقتصادية، وانطلقنا من سبع فرضيات أساسية، وبعد دراسة الإشكالية الرئيسية، بات بالإمكان التحقق من الفرضيات التي وضعناها في بداية البحث.

بالنسبة للفرضية الأولى "يتوفر إقليم قلعة السراغنة على ظروف طبيعية لا تؤثر على النقل"، فهي فرضية صحيحة، فطبوغرافية المجال تتميز بالانبساط باستثناء سلسلة الجبيلات في وسط الإقليم، كما أن هذا الأخير يتميز بركيزة جيولوجية صلبة تمكن من تشييد الطرق، عكس بعض المناطق بالريف التي تتميز بارتفاع حدة انزلاقات التربة والانهيارات الأرضية وانهيار المنحدرات، الأمر الذي يتطلب تدعيم السطح قبل الشروع في تشييد الطرق كما ترتفع تكلفة الصيانة بهذه المجالات.

أما الفرضية الثانية فكانت "أدى النمو الديموغرافي بمجال الدراسة إلى ارتفاع الطلب على التنقل، لكن هذا النمو الديموغرافي لم يواكبه تطور على مستوى أسطول النقل"، وهي فرضية صحيحة حيث تطورت ساكنة الإقليم بشكل سريع خاصة بالمجالات الحضرية، إذ تضاعفت ساكنة مدينة قلعة السراغنة مرتين خلال نصف قرن، كما سجلت مدينة العطاوية أعلى معدل نمو سنوي بالجهة، لكن هذا الارتفاع لم يوازيه تطور في عدد وسائل النقل مما أدى إلى استفحال ظاهرة النقل السري.

وكانت الفرضية الثالثة "يتميز إقليم قلعة السراغنة بوجود شبكة طرقية كثيفة إلا أنها تعاني من إشكاليات متعددة"، وهي فرضية صحيحة، حيث يتوفر مجال الدراسة على طرق وطنية وجهوية وإقليمية، كما أن كثافة هذه الشبكة أعلى من المعدل الوطني، لكن تعاني هذه الطرق من التدهور نتيجة الغش في عملية التشييد وكذلك تأثير شاحنات مقالع الأحجار.

وبخصوص الفرضية الرابعة فهي "تتعدد وسائل النقل المستعملة بإقليم قلعة السراغنة بين وسائل نقل خاصة ووسائل نقل عامة لكنها لا تلبي حاجيات الساكنة في التنقل نظرا لضعف الأسطول وغياب التنظيم"، وهي فرضية صحيحة حيث يتميز مجال الدراسة بتعدد وسائل النقل المستعملة أبرزها سيارات الأجرة من النصف الأول والنقل المزدوج، كما يرتفع معدل تملك السيارات الخاصة بالمدن والدراجات النارية بالجماعات القروية، لكن الإشكال المطروح هو سوء التوزيع الجغرافي لرخص النقل حيث تفتقر مجموعة من الجماعات كالشطبية وسيدي عيسى بن سليمان إلى رخص النقل، مما يؤدي إلى انتشار النقل السري في ظل محدودية النقل القانوني.

وبخصوص كيفية التنقل انطلقنا من الفرضية التالية "تتجلى عوامل التراقص بين المدن والأرياف بالأساس في الإقبال على الأسواق الأسبوعية خاصة سوقى الخميس بالعطاوية والاثنتين بقلعة السراغنة، والخدمات الإدارية والبنكية والتعليمية والصحية والأنشطة الاقتصادية" وهي فرضية صحيحة حيث تتركز جل المرافق بمدينتي قلعة السراغنة والعطاوية، تنشأ معها تيارات نقل يومية ويظهر ذلك جليا من خلال حجم الحركة السنوية والفصلية والشهرية واليومية وكذلك خلال ساعات النهار.

أما الفرضية الخامسة فهي "تتعدد انعكاسات تيارات النقل على التنمية الترابية بإقليم قلعة السراغنة ويتجلى ذلك بالأساس في انعكاسات اقتصادية وانعكاسات اجتماعية وانعكاسات مجالية" وهي فرضية صحيحة حيث يعتبر النقل من بين آليات التنمية الترابية، فعلى المستوى الاقتصادي ساهمت تيارات النقل في التشغيل، ونشطت ساكنة الجماعات القروية القطاع التجاري بمدينتي قلعة السراغنة والعطاوية، كما ساعدت وسائل النقل في خلق مناخ ملائم لباقي القطاعات كالزراعة والصناعة، وعلى المستوى الاجتماعي ساهم النقل المدرسي في تقليص نسب الهدر، كما ساهمت وسائل النقل في ارتفاع ولوجية الساكنة نحو المرافق الصحية، ومجاليا يظهر تأثير النقل في تشكيل الساكنة على طول المحاور الطرقية.

أما الفرضية الأخيرة فهي "يعاني قطاع النقل بإقليم قلعة السراغنة من إكراهات متعددة على الفاعلين إيجاد حلول لمعالجتها" وهي فرضية صحيحة، حيث يعاني النقل من إشكاليات متعددة كارتفاع تسعيرة النقل وتدهور حالة الشبكة الطرقية وضعف الاهتمام بالمهنيين... إلخ. رغم أهمية تدخلات الفاعلين إلا أنها تبقى غير ناجعة في ظل حجم الخصائص في بنيات النقل ووسائله وهو ما يفرض تدخلات ناجعة تستحضر البعد الاستراتيجي على المدى المتوسط والبعيد.

من خلال معالجة إشكالية هذه الأطروحة نستنتج أن النقل بمجال الدراسة يتوفر على عدة نقاط قوة ومن بينها سيادة الانبساط والمناخ الملائم، كما أن الإقليم يتميز بنمو ديموغرافي مهم يشكل سوقا استهلاكية وبالتالي دينامية وسائل نقل السلع والبضائع، كما يتوفر الإقليم على شبكة طرقية متنوعة وكثيفة إضافة إلى تنوع وسائل نقل الركاب ووسائل نقل السلع والبضائع، ولعل الأهمية الفلاحية لسهل السراغنة هي المحرك الرئيسي لمختلف وسائل النقل.

وفي المقابل تعاني منظومة النقل من إكراهات متعددة، كتأثير بعض الأودية على تنقل الساكنة (الواد لخضر) وضعف الشبكة الطرقية رغم كثافتها وضعف التشوير الطرقي وعدم ملائمة وسائل النقل للتوزيع الجغرافي للساكنة، إضافة إلى انتشار النقل السري وارتفاع تسعيرة النقل نتيجة غياب النقل الحضري بواسطة الحافلات، كما نسجل غياب التنظيم بالمحطات الطرقية وضعف مرافقها وارتفاع عدد حوادث السير التي تخلف

خسائر جد فادحة في الأرواح والتجهيزات في ظل ضعف تدخلات الفاعلين بالنقل وافتقارها للنظرة الاستشرافية على المدى المتوسط والبعيد.

ويتميز إقليم قلعة السراغنة بموقع استراتيجي قريب من عاصمة الجهة، ففي ظل الجهوية المتقدمة بات الإقليم بحكم مكانته الفلاحية مطالبا بتبوء الصدارة من حيث الإنتاج الفلاحي، فمراكش عبارة عن سوق لتصريف المنتوجات الفلاحية وبالتالي فوسائل النقل ضرورية لنقل الإنتاج، كما يلعب الطريق السيار ابن جرير الدار البيضاء دوار أساسيا ينبغي على الفاعلين استغلاله من أجل الانفتاح على العاصمة الاقتصادية للمغرب، كما بات استحضار مبدأ "التسويق الترابي" ضروريا من خلال تثمين المنتوجات الفلاحية خاصة الزيت ومشتقاته والحليب بهدف جعل المنطقة من أقطاب الصناعة الغذائية على المستوى الجهوي.

لقد باتت التغيرات المناخية من بين أكبر الإشكاليات التي تواجه المغرب، ويظهر تأثيرها على النقل من خلال تراجع الإنتاج الفلاحي مما سينعكس على دينامية نقل السلع والبضائع، وبالتالي وجب اعتماد الاستراتيجيات الكفيلة بالتكيف مع هذه الظاهرة من خلال الانتقال من الفلاحة التقليدية إلى الفلاحة العصرية واعتماد الأصناف الفلاحية المتكيفة مع مناخ المنطقة.

لائحة المصادر والمراجع

باللغة العربية

كتب

- ★ أزهر السماك محمد، العبيدي أحمد حامد، الحيايلى محمد هاشم، 2010، "جغرافية النقل بين المنهجية والتطبيق"، دار اليازوري العلمية للنشر والتوزيع، الأردن.
- ★ الأجود فضل إبراهيم، 1997، "المدخل إلى جغرافية النقل"، دار الكتب الوطنية، الدار العربية للنشر والتوزيع، ليبيا.
- ★ الخير صفوح، 2000، "الجغرافية موضوعها ومناهجها وأهدافها"، دار الفكر، سوريا.
- ★ الطفيلي حميد، 2009، "جغرافية المواصلات والاتصالات"، دار المنهل اللبناني، ط 1، لبنان.
- ★ بن منصور عبد الوهاب، 1968، "قبائل المغرب"، الجزء الأول، المطبعة الملكية الرباط، المغرب.
- ★ بوجروف سعيد، 2012، "الجهة والجهوية بالمغرب أي مشروع لأي تراب"، المطبعة والوراقة الوطنية، الطبعة الأولى، المغرب.
- ★ حبيب رسول أحمد، 1986، "دراسات في جغرافية النقل"، دار النهضة العربية، بيروت، لبنان.
- ★ حداد عوض يوسف، 2002، "الطرق الفردية وشبكات النقل"، منشورات قاريونس، ط 1، ليبيا.
- ★ حفار عبد الكريم، 2010، "قلعة السراغنة جوانب من مدينة في تحول"، مطبعة خير الله بلوط إمليل قلعة السراغنة، الطبعة الأولى، المغرب.
- ★ خميس الزوكة محمد، 2000، "جغرافية النقل"، دار المعرفة الجامعية، الطبعة الثانية، مصر.
- ★ زين العابدين علي صفر، 2014، "جغرافية النقل"، منشورات جامعة عمر المختار البيضاء، ليبيا.
- ★ سالم الشواورة علي والحلاق جابر، 2012، "الجغرافيا الطبيعية والبشرية"، دار المسيرة للنشر والتوزيع والطباعة، الطبعة الأولى، الأردن.
- ★ سيما إيث، 2015، "التغير المناخي"، ترجمة زينب منعم، الطبعة الأولى، السعودية.
- ★ شنفار عبد الله، 2015، "الفاعلون المحليون والسياسات العمومية المحلية دراسة في القرار المحلي"، مطبوعات المعرفة، المطبعة والوراقة الوطنية، مراكش، الطبعة الأولى، المغرب.
- ★ شوقي الحسن، 2006، "تاريخ قبيلة السراغنة الأصول - المجال - السكان"، المطبعة والوراقة الوطنية مراكش، الطبعة الأولى، المغرب.

- ★ شوقي الحسن، 2010، "تاريخ قبيلة السراغنة الزعامات المحلية - القواد والعمال"، المطبعة والوراقة الوطنية مراكش، الطبعة الأولى، المغرب.
- ★ شويكي المصطفى (إشراف وتنسيق)، 2006، "النقل الحضري بالدار البيضاء"، منشورات الإتحاد الجغرافي المغربي، فرع الدار البيضاء عين الشق، المغرب.
- ★ صابر محمد، 2000، "الإنسان وتلويث البيئة"، مدينة الملك عبد العزيز للعلوم والتقنية، السعودية.
- ★ عبده سعيد، 2007، "جغرافية النقل الحضري، مفهومها ميدانها ومناهجها"، رسائل جغرافية 321، مطابع المجموعة الدولية، الكويت.
- ★ عفيفي أحمد كمال الدين، فؤاد حسن، 2006، "تخطيط الطرق والنقل والمرور في المدينة"، مصر.
- ★ عياش ألبير، 1985، "المغرب والاستعمار حصيلة السيطرة الفرنسية"، ترجمة عبد القادر الشاوي ونور الدين سعودي، سلسلة معرفة الممارسة، دار الخطاب للطباعة والنشر، الطبعة الأولى، المغرب.
- ★ محمد عبد الحميد ماجدة، 2009، "دليل السكان"، المشروع العربي لصحة الأسرة والمكتب المرجعي للسكان، ط 4، الأردن.
- ★ ملوك السامرائي مجيد، 2015، "جغرافية النقل المعاصرة وتطبيقاتها الحاسوبية"، دار اليازودي العلمية للنشر والتوزيع، مطبعة رشاد برس، الأردن.

❧ مقالات

- ★ أحمادي فادية، 2015، "وسائل المواصلات العمرانية المستدامة: الاستفادة من قصص نجاح أوروبا"، مجلة بيئة المدن"، ملف النقل المستدام لمدن مستدامة، العدد 11، الإمارات العربية المتحدة.
- ★ أكдал سعيد، 2006، "النقل الحضري الخصوصي بمدينة الدار البيضاء بواحد تخطي الأزمة"، ورد في شويكي المصطفى (تنسيق) "النقل الحضري بالدار البيضاء، منشورات الإتحاد الجغرافي المغربي، فرع الدار البيضاء عين الشق، المغرب.
- ★ الأكلع محمد، 1989، "بعض المظاهر الطبيعية للحوز"، كتاب مراكش من التأسيس إلى آخر العصر الموحد، مطبعة فضالة، المغرب.
- ★ الأكلع محمد، 2003، "العطاوية"، معلمة المغرب، الجمعية المغربية للتأليف والترجمة والنشر، الجزء الثامن عشر، مطابع سلا، المغرب.
- ★ الأكلع محمد، 2004، "واد لخضر"، معلمة المغرب، الجمعية المغربية للتأليف والترجمة والنشر، الجزء العشرين، مطابع سلا، المغرب.

- ☆ الأكلع محمد، وادريم مصطفى، السملالي نادية، 2013 "دور الهجرة الدولية في تفعيل دينامية المجالات الحضرية أنموذج: مدينة قلعة السراغنة" مجلة جغرافية المغرب، مجلد 28، عدد 1 - 2، مطابع الرباط، المغرب.
- ☆ البوبكراوي الحسين، والسبتي محمد، 2007، "الهجرة الدولية وانعكاساتها العمرانية والاقتصادية بقلعة السراغنة"، مجلة دراسات مجالية جهة مراكش تانسيفت الحوز، منشورات مجموعة البحث حول التدبير الجهوي والتنمية السياحية، تنسيق المبركي حسن وأيت حسو محمد، المغرب.
- ☆ الدرقاوي العلوي مخلص وفالح علي، 2015، "حركية السكان بمدينة فاس: دراسة حول التنقلات الحضرية" بكتاب الديناميات الترابية والتحويلات السوسيو اقتصادية بالمغرب: دراسة نماذج، منشورات مختبر الأبحاث والدراسات الجغرافية والتهيئة والخرائطية، رقم السلسلة 35، مطبعة سايس - فاس، الطبعة الأولى، المغرب.
- ☆ المبركي حسن، 2009، "التحديث الهيدروفاحي وعلاقته بنمو المراكز الناشئة بالحوز الشرقي" بكتاب تمدن البوادي بالمغرب، تنسيق كرزازي موسى، منشورات كلية الآداب والعلوم الإنسانية الرباط، سلسلة ندوات ومناظرات رقم 162، المغرب.
- ☆ المطير عامر بن ناصر، 2008، "حوادث المرور في الوطن العربي: حجمها وتقدير تكاليفها الاقتصادية"، كتاب نحو إستراتيجية لتخطيط التنمية المجالية في العالم العربي بأبعادها المحلية والقومية والعالمية، الجزء 2، منشورات الجمعية الوطنية للجغرافيين المغاربة، المغرب.
- ☆ امداعي محمد، 2000، "التخطيط الحضري وإستراتيجية النقل الجماعي في الدار البيضاء"، كتاب المدينة المغربية في أفق القرن الواحد والعشرون، تنسيق أنفلوس محمد، منشورات كلية الآداب والعلوم الإنسانية بالمحمدية، سلسلة ندوات رقم 12، المغرب.
- ☆ أيت حسو محمد، 2008، "التمدين ومسألة النقل بضاحية مراكش"، مجلة دراسات مجالية رقم 2، المجال الضاحوي لمدينة مراكش، تنسيق الحلاسي أحمد واليحيائي عبد العزيز، منشورات كلية الآداب والعلوم الإنسانية، سلسلة أعمال مجموعات البحث، المغرب.
- ☆ بلحارث توفيق، 2010، "سلسلة التنقل وإستراتيجية التنمية الحضرية في الأقطار العربية: تونس نموذجا"، مجلة جغرافية المغرب، مجلد 26، العدد 1 - 2، المغرب.
- ☆ بنعلي عبد الرحيم، 2004، "منطقة تساوت السفلى المقومات البيئية وتدبير الموارد المائية"، كتاب "إقليم قلعة السراغنة الإنسان المجال التنمية"، منشورات كلية الآداب والعلوم الإنسانية مراكش، سلسلة ندوات ومناظرات رقم 2، تنسيق الأكلع محمد، الطبعة الأولى، المغرب.

- ☆ بوضليب الحسين، 2014، "تطور تدبير مجال الريف الشرقي"، في كتاب الريف وإشكالية التنمية، تنسيق أيت حمزة محمد، علاش صباح، بوضليب الحسين، منشورات المعهد الملكي للثقافة الأمازيغية، سلسلة ندوات ومناظرات رقم 38، مطبعة المعارف الجديدة، المغرب.
- ☆ بوفطمية فؤاد، العابد سميرة، بوقنة سليم، 2018، "الوعي البيئي وأثره على جودة خدمات النقل الحضري المستدام دراسة ميدانية بمدينة باتنة" المجلة الدولية للبيئة والماء، الكتاب 7، العدد 1، بريطانيا.
- ☆ حاج علي ألفة، حزوي محمد والنامي زهير، 2017، "التلوث الهوائي الناتج عن وسائل النقل وإشكالية التغيرات المناخية بجهة مراكش آسفي"، مؤلف "التغيرات المناخية والتنمية الترابية بالمغرب"، منشورات مختبر الأبحاث والدراسات الجغرافية والتهئية والخرائطية، المغرب.
- ☆ حاج علي ألفة، حزوي محمد، 2006 "تأهيل المجالات الحضرية وانعكاساته على التنمية الترابية"، مجلة دراسات، جامعة ابن زهر، كلية الآداب والعلوم الإنسانية أكادير، العدد 12، المغرب.
- ☆ حاج علي ألفة، وحزوي محمد، 2013، "سياسة المدينة بالمغرب: من تدبير الأزمة الحضرية إلى إرساء مقومات التنمية الترابية"، مجلة المصباحية، منشورات كلية الآداب والعلوم الإنسانية سايس فاس، العدد 10، المغرب.
- ☆ حاكمي رقية، 2006، "وسائل النقل غير المهيكل بالمجال الحضري للدار البيضاء"، ورد في شويكي المصطفى (تنسيق) "النقل الحضري بالدار البيضاء، منشورات الإتحاد الجغرافي المغربي، فرع الدار البيضاء عين الشق، المغرب.
- ☆ زروال أحمد، 1998، "الجيولات"، معلمة المغرب، الجزء التاسع، إنتاج الجمعية المغربية للتأليف والترجمة والنشر، مطابع سلا، المغرب.
- ☆ فراحي هادي أحمد، 2008، "التنمية المستدامة في مواجهة المشكلات البيئية في سلطنة عمان"، كتاب نحو إستراتيجية لتخطيط التنمية المجالية في العالم العربي بأبعادها المحلية والقومية والعالمية، الأسعد محمد (تنسيق)، الجزء 2، منشورات الجمعية الوطنية للجغرافيين المغاربة، المغرب.
- ☆ فرج الشريف أسماء، 2011، "حوادث المرور بمدينة بن غازي أسبابها وطرق علاجها والوقاية منها"، قسم علم الاجتماع، كلية الآداب، جامعة بن غازي، ليبيا.
- ☆ فركاز مريتزا، 2015، "هل أنت سائق صديق للبيئة؟"، مجلة بيئة المدن، ملف النقل المستدام لمدن مستدامة، العدد 11، الإمارات العربية المتحدة.
- ☆ كرزازي موسى وأيت حمزة محمد (تنسيق)، 2004، "مناهج البحث في الأرياف من خلال تطبيقات الهجرة"، مجلة مناهج البحث في الوسط الريفي المغربي، منشورات كلية الآداب والعلوم الإنسانية بالرباط، سلسلة ندوات ومناظرات رقم 113، المغرب.

- ★ مبارك طالب أحسن، 2009، "سبل ووسائل الوقاية من حوادث المرور"، الندوة العلمية التجارب العربية والدولية في تنظيم المرور، مركز الدراسات والبحوث، قسم الندوات واللقاءات العلمية، الجزائر.
- ★ هميرة جويذة، 2008، "المشاكل البيئية المترتبة عن النمو السكاني في الجزائر"، الملتقى الرابع للجغرافيين العرب، نحو إستراتيجية لتخطيط التنمية المجالية في العالم العربي بأبعادها المحلية والقومية والعالمية، تنسيق الأسعد محمد، الجزء 1، منشورات الجمعية الوطنية للجغرافيين المغاربة، المغرب.

✻ أطروحات دكتوراه

- ★ إبراهيم محمد عصام، 2003، "النقل البري في محافظة سوهاج دراسة جغرافية"، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في الجغرافيا، جامعة جنوب الوادي، كلية سوهاج، مصر.
- ★ أبو الخير نبيل، 2016، "التنمية الترابية والفاعلون حالة إقليم قلعة السراغنة"، الجزء الأول، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في الجغرافيا، جامعة القاضي عياض، كلية الآداب والعلوم الإنسانية مراكش، المغرب.
- ★ الدرقاوي العلوي مخلص، 2014، "النقل بمدينة فاس دراسة حول التنقلات الحضرية والولوجية نحو المرافق العمومية باستخدام نظم المعلومات الجغرافية، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في الجغرافيا، جامعة سيدي محمد بن عبد الله، كلية الآداب والعلوم الإنسانية سايس - فاس، المغرب.
- ★ الفتحي بكير محمد، 2001، "النقل ودوره في التنمية الاقتصادية في محافظة البحر الأحمر دراسة جغرافية"، أطروحة دكتوراه في الجغرافيا، جامعة الإسكندرية، مصر.
- ★ المباركي حسن، 2003، "التحديث الريفي: انتشاره ومظاهره التقنية، الاقتصادية والسوسيو مجالية بسهل تساوت الوسطى (الحوز الشرقي)"، أطروحة دكتوراه دولة في الجغرافيا، جامعة سيدي محمد بن عبد الله فاس، كلية الآداب والعلوم الإنسانية فاس - سايس، المغرب.
- ★ المعاينة خولة عبد المهدي علي، 2003، "آثار نوبات الصقيع على المحاصيل الزراعية والمواصلات في الأردن دراسة في المناخ التطبيقي" أطروحة دكتوراه في الجغرافيا، كلية الدراسات العليا، الجامعة الأردنية، الأردن.
- ★ بوبرية عبد الواحد، 2002، "النقل وتنظيم المجال بالأطلس المتوسط الشمالي الشرقي، حالة: الطريق الرابطة بين مظمطة ورباط الخير"، أطروحة لنيل الدكتوراه في الجغرافيا الاقتصادية، جامعة سيدي محمد بن عبد الله، كلية الآداب والعلوم الإنسانية ظهر لمهراز، المغرب.
- ★ حسني المصطفى، 2009، "إشكالية التنمية الترابية بالمغرب نموذج جهة عبدة دكالة"، أطروحة لنيل شهادة دكتوراه الدولة في الجغرافيا، جامعة القاضي عياض، كلية الآداب والعلوم الإنسانية مراكش، المغرب.

- ★ حواص آمال، 2015، "إشكالية النقل الحضري بمدينة القنيطرة وآفاق التنمية الحضرية"، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في الجغرافيا، جامعة ابن طفيل، كلية الآداب والعلوم الإنسانية القنيطرة، المغرب.
- ★ علمي أحمد، 2000، "النقل والتنقل في المغرب خلال القرن التاسع عشر"، أطروحة لنيل دكتوراه الدولة في التاريخ المعاصر، جامعة سيدي محمد بن عبد الله، كلية الآداب والعلوم الإنسانية ظهر المهرارز، الجزء الأول، المغرب.
- ★ كبيش عبد الحكيم، 2011، "التمدد الحضري والحراك التنقلي في النطاق الحضري لمدينة سطيف"، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في علوم تهيئة المجال، كلية علوم الأرض، الجغرافيا والتهيئة العمرانية، الجزائر.

📌 تقارير ودراسات

- ★ الأمم المتحدة، الجمعية العامة، 2013، "الأزمة العالمية للسلامة على الطرق"، الدورة الثامنة والخمسون، البند 162 من جدول الأعمال، الولايات المتحدة الأمريكية.
- ★ المملكة المغربية، التنمية المستدامة في المغرب، 2012، "الانجازات والآفاق من ريو إلى ريو +20"، المغرب.
- ★ المندوبية السامية للتخطيط، الإحصاء العام للسكان والسكنى 1960، 1971، 1982، 1994، 2004، 2014، المغرب.
- ★ الوزارة المنتدبة لدى وزير الطاقة والمعادن والماء، 2016، "تلوث الهواء" (موقع الوزارة)، المغرب.
- ★ وزارة التجهيز والنقل واللوجستيك، 2014، "وزارة التجهيز والنقل واللوجستيك بالأرقام"، المغرب.
- ★ وزارة التجهيز والنقل واللوجستيك، 2017، الأوراش والإصلاحات الكبرى 2012 - 2016، المغرب.

📌 وثائق ومعطيات إدارية

- ★ اعرية مصطفى، 1996، حوار تلفزيوني في برنامج "من وحي الطبيعة" على الإذاعة والتلفزة المغربية، المغرب.
- ★ المديرية الإقليمية للتجهيز والنقل واللوجستيك بقلعة السراغنة، 2015، "مشروع اتفاقية الشراكة لإنجاز دراسات وأشغال تأهيل وتحسين جودة الشبكة الطرقية بإقليم قلعة السراغنة"، المغرب.
- ★ المديرية الإقليمية للتجهيز والنقل واللوجستيك والماء بقلعة السراغنة 2016، "معطيات مشاريع النقل"، المغرب.
- ★ المديرية الإقليمية للصحة بقلعة السراغنة 2017، "المرافق الصحية بإقليم قلعة السراغنة"، المغرب.
- ★ المصلحة البيطرية بقلعة السراغنة، 2017، "إحصائيات الماشية بإقليم قلعة السراغنة"، المغرب.
- ★ المعهد الوطني للبحث الزراعي ميدان التجارب بتساوت، 2017، "المعطيات المناخية بتساوت"، المغرب.

- ★ بلدية قلعة السراغنة، 2016، "مواقف السيارات بالمدينة"، المغرب.
- ★ جماعة سيدي عيسى ابن سليمان، 2017، "مشاريع الشبكة الطرقية بالجماعة"، المغرب.
- ★ جهة مراكش آسفي، 2017، "إعداد رؤية إستراتيجية وبرنامج التنمية الجهوي لجهة مراكش آسفي 2017 - 2022"، المغرب.
- ★ عمالة إقليم قلعة السراغنة، مصلحة النقل 2016، "وسائل النقل العمومي"، المغرب.
- ★ عمالة قلعة السراغنة، 2016، "مقترح المخطط التنموي لإقليم قلعة السراغنة"، المغرب.
- ★ عمالة قلعة السراغنة، 2017، قسم الشؤون الاجتماعية، قسم المبادرة الوطنية للتنمية البشرية، "مشاريع المبادرة الوطنية في ميدان النقل"، المغرب.
- ★ غرفة التجارة والصناعة والخدمات بقلعة السراغنة 2017، "معطيات حول المنشآت الصناعية بإقليم قلعة السراغنة"، المغرب.
- ★ مكتب الاستثمار الفلاحي الحوز 2017، "الإنتاج الفلاحي بإقليم قلعة السراغنة"، المغرب.
- ★ نيابة التربية والتعليم، 2017، "إحصائيات المؤسسات التعليمية بإقليم قلعة السراغنة"، المغرب.
- ★ وزارة التجهيز والنقل، 2005، "اتفاقية شراكة خاصة بإنجاز البرنامج الوطني الثاني للطرق القروية بإقليم قلعة السراغنة"، المغرب.
- ★ وزارة التجهيز والنقل، 2007، "اتفاقية شراكة لتحسين الشبكة الطرقية بجهة مراكش تانسيفت الحوز"، المغرب.

باللغة الفرنسية

Livres

- ⊙ BAVOUX Jean – Jacques, BEAUCIRE François, CHAPELON Laurent, ZEMBRI Pierre, 2014, «*Géographie des transports* », Armand Colin, France.
- ⊙ BREVES A, 1901 - 1907, «*Voyages au Maroc* », Alger.
- ⊙ BROCARD Madelaine (Direction), 2009, «*Transport et territoires Enjeux et débats* », édition Ellipses, France.
- ⊙ DE FOUCAULD Vicomte, 1883 - 1984, «*Reconnaisances au Maroc* », Librairie coloniale, Paris, France.
- ⊙ ERCKMAN, J, 1885, «*le Maroc moderne*», Librairie coloniale, Paris, France.
- ⊙ JANATI IDRISSE Abdelhamid, 2013, «*Routes et entretien routier au Maroc* », éditions impressions Bouregreg, Maroc.

- ⊙ LEVY Jaques et LUSSAULT Michel (Direction), 2003, « *Dictionnaire de la Géographie et de l'espace des Sociétés* », éditions Belin, France.
- ⊙ MERENNE Emile, 2013, « *Géographie des Transports : contraintes et enjeux* », presses universitaires de Rennes, France.
- ⊙ MICHAUX Madelaïne, 2008, « *les Mot - clés de la géographie* » éditions Eyrolles, France.
- ⊙ TINTHOIN Robert, 1947, « *Maroc 1946* », L'information géographique, volume 11, n°3, France.
- ⊙ TREMBLAY Solange, 2007 (direction), « *Développement durable et communications Au-delà Des mots, pour un véritable engagement* », Presses de l'Université du Québec, Canada.
- ⊙ WOLKOWITSCH Maurice, 1982, « *Géographie Des Transports* », éd. Armand Colin collection, France.

Articles

- ⊙ BURMEISTER Antje, 1997, « *Un grand chantier d'infrastructure peut-il avoir des effets durables en termes de développement industriel régional ? Le cas de la construction du tunnel sous la Manche* », Infrastructures de transport et territoires. Approche de quelques grands projets, sous la direction de BURMEISTER Antje et JOIGNAUX Guy, France.
- ⊙ DI MEO Guy, 1998, « *De l'espace aux territoires : éléments pour une archéologie des concepts fondamentaux de la géographie* », L'information géographique, volume 62, n°3, France.
- ⊙ DI MEO Guy, 1998, « *Géographie sociale et territoires* », Nathan Université, France.
- ⊙ EMANGAED P.H, CHEVALIER M.L, L'EVEQUE L et MARTEL FLORES H, 2009, « *Transport et développement* », Transport et territoires enjeux et débats, sous direction de BROCARD Madelaine, édition Ellipses, France.
- ⊙ ESCOUROU Gisèle, 1979, « *transport, climat et pollution (transportation, climat, pollution)* » Bulletin de l'association de géographes français, N° 464, France.
- ⊙ FREMONT A, 1998, « *les territoires des hommes* », in la dynamique des territoires, Revue projet, n° 254, France.

- ⊙ GOUIN LEVEQUE Pascale, 2009, « *la bétonisation des communes rurales, quels enjeux pour demain, l'exemple du territoire Fertois* », l'urbanisation des campagnes au Maroc, Coordination KERZAZI Moussa, publications de la Faculté des Lettres et des Sciences Humaines Rabat, Série : colloques et séminaires N° 162, Maroc.
- ⊙ HATEM Fabrice, 2004, « *Attractivité : de quoi parlons nous ?* », Pouvoirs Locaux, n°61 II, France.
- ⊙ JAMI Jihad, KAMMAS Said, 2013, « *La pratique du développement durable par les transporteurs routiers marocains (cas de la ville de Tanger. Maroc) Etat des lieux, impacts sur l'environnement et recommandations* », Européen Scientific Journal édition, vol 9, N°23, France.
- ⊙ LE TELLIER Julien, 2005, « *les grands taxis : approche du système de transport et de la mobilité au Maroc* », Annales de géographie, N° 642, France.
- ⊙ MACHOURI Nadia, 2012 « *Le secteur des transports et le développement durable au Maroc* », Maroc
- ⊙ MIMOUNI Aziza, 2014, « *La question du développement du Rif: Une approche historique* », Le Rif et la problématique du développement, Coordination : AIT HAMZA Mohamed, ALLACH Sabah, BOUDILAB Al Houssain, Publication de l'Institut Royal de la Culture Amazighe, Série Colloques et Séminaires N° 38, El Maarif Al Jadida, Maroc.
- ⊙ MOINE Alexandre, 2005, « *Le territoire comme un système complexe* », Des outils pour l'aménagement et la géographie, Septièmes Rencontres de Théo Quant, France.
- ⊙ PINI Giuseppe, 2001, « *Géographie de Transport, les concepts de la géographie Humaine* », coordination BAILLY Antoine, Armand colin, France.
- ⊙ PLASSARD François, 1997, « *Les effets des infrastructures de transport : modèles et paradigmes* », infrastructures de transport et territoires. Approches de quelques grands projets, sous la direction de BURMEISTER Antje et JOIGNAUX Guy, éd. L'Harmattan, France.
- ⊙ PRIGENT Lionel, 2012, « *des Taxis motos au tramway... penser la mobilité urbaine dans les villes africaines* », ville et environnement durable en Afrique et au Moyen – Orient, publications de la Faculté des Lettres et des Sciences Humaines, Rabat,

Colloques et séminaires N° 171, édité par AGOUMY Taoufik et RAFASS Mohamed, Maroc.

- ⊙ RAFIQI Khadija, 2015, « *Positionnement industriel de la Province de Kelâa Sraghna Emergence d'un Hub industriel régional* », Délégation de l'Industrie et du Commerce de Marrakech, Maroc.
- ⊙ SAHNOUNI Abdelmadjid, 2009, « *La phénomène d'urbanisation dans la plaine du Haouz oriental Cas de la ville d'Al Attaouia* » l'urbanisation des campagnes au Maroc, Coordination KERZAZI Moussa, publication de la Faculté des Lettres et des Sciences Humaines- Rabat, Série : colloques et séminaires N° 162, Maroc.
- ⊙ THOREZ P, EMANGARD P.H, 2009, « *les échelles et leur articulation* », Transport et territoires Enjeux et débats, sous la direction de Madeleine Brocard, édition Ellipses, France.
- ⊙ TOURJANSKY – CABART L, 1996, « *Le développement économique local* ». Que sais-je? Ed : PUF, France.

Thèses

- ⊙ CHANG - WOON Lee, 1997, « *L'impact de l'efficacité du transport urbain sur la productivité de la ville* », Thèse de Doctorat en Transport, école nationale des ponts et chaussées, France.
- ⊙ DIMON Catalin, 2012, « *Contributions à la modélisation et la commande des réseaux de trafic routier* » Thèse de doctorat, Ecole centrale de Lille, France.
- ⊙ GLAUS Mathias, 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, Canada.
- ⊙ IGMIDEN Mohammed, 1997« *Inzgane, pôle du commerce Soussi (Maroc)*», Thèse de Doctorat de Géographie, Université François Rabelais Tours, France.
- ⊙ LE TELLIER Julien, 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, France.

- ⊙ LOUHMADI Abdeljalil, 2007, « *Les interrelations entre ville et campagne dans la Tassaout (Maroc) le cas d'El Kelaa des Sraghna dans un espace rural en transformation* », Thèse de Doctorat d'Etat, Université Chouaib Doukkali, Faculté des Lettres et des Sciences Humaines El Jadida, Maroc.
- ⊙ NAKHLI Abdelghani, 2015, « *La mobilité urbaine à Marrakech enjeux et perspectives* », Thèse de Doctorat, Université Bordeaux Montaigne, France.

Rapports

- ⊙ Agence du Bassin Hydraulique d'Oum Er-Rbia, 2009, « *Etude du schéma d'aménagement et suivi des travaux de protection de la ville d'El Kelaa des Sraghna contre les inondations* », Mission 2, Maroc.
- ⊙ Agence du Bassin Hydraulique d'Oum Er-Rbia, 2008, « *Etude et conception des ouvrages de collecte des eaux pluviales dans la province d'el Kelaa des Sraghna* », Mission 1, Maroc.
- ⊙ D.A.E, 1935, « *Annuaire de statistique générale du Maroc* », S.C.I, France.
- ⊙ Direction provinciale d'El Kelaa des Sraghna, 2016, « *Avancement des projets routiers dans la province d'el Kelaa des Sraghna* », Maroc.
- ⊙ Direction régionale de l'équipement et des transports région de Marrakech Tensift Al Haouz, 2011, « *étude de proximité relative a 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* », Maroc.
- ⊙ *les grandes routes au Maroc* », 1923, Revue France au Maroc, N 28, France.
- ⊙ Ministère de l'Equipement du Transport et de la Logistique et de l'Eau, Direction des Routes, 2016, « *Recueil des statistiques des accidents corporels de la circulation routière* », Maroc.
- ⊙ Ministère de l'Equipement et du Transport et de la Logistique et de l'Eau, Direction des Route, 2011 « *Recueil du trafic routier 2011* », Maroc.
- ⊙ Ministère de l'Equipement et du Transport et de la Logistique et de l'Eau, Direction des Routes, 2013 « *Recueil du trafic routier 2013* », Maroc.
- ⊙ Ministère de l'Equipement et du Transport et de la Logistique et de l'Eau, Direction des Routes, 2015 « *Recueil du trafic routier 2015* », Maroc.

- ⊙ Ministère de l'Équipement et du Transport et de la Logistique et de l'Eau, Direction des Routes, 2016 « *Recueil du trafic routier 2016* », Maroc.
- ⊙ Ministère Délégué auprès du Ministre de l'Énergie, des Mines, de l'Eau et de l'Environnement Chargé de l'Environnement, 2016 « *3ème communication du Maroc à la Convention Cadre des Nations Unies sur les Changements Climatiques* », Maroc.
- ⊙ Ministre de l'économie nationale, 1958, « *l'évolution économique du Maroc dans le cadre du deuxième plan quadriennal (1954 - 1957)* », Maroc.
- ⊙ Province El Kelaa des Sraghna, 2017, « *El Kelaa Des Sraghna en chiffres* », Maroc.
- ⊙ Royaume du Maroc, 2015, « *Stratégie Nationale de Développement Durable 2015 - 2020* » Rapport final, Maroc.

❖ لائحة أجداول

الرقم	العنوان	الصفحة
1	مصفوفة الشبكة للشكل التوضيحي	10
2	توزيع عينات الاستثمار الموجهة لأرباب الأسر بمجال الدراسة	16
3	توزيع عينات الاستثمار الموجهة لمهنيي نقل الركاب	17
4	توزيع عينات الاستثمار الموجهة لمهنيي نقل السلع والبضائع	17
5	الفرق بين الوسط والمجال والتراب	29
6	توزيع معدل التساقطات المطرية بالمحطات المناخية بإقليم قلعة السراغنة بالملم	41
7	تطور ساكنة مدينة قلعة السراغنة ما بين 1931 و 1956	50
8	تطور الزيادة السكانية بمجال الدراسة بين 1960 و 2014	53
9	توزيع معدلات الخصوبة بمجال الدراسة حسب الجماعات	58
10	وجهة المهاجرين من قلعة السراغنة في اتجاه المدن المغربية سنة 2004	62
11	أهمية الشبكة الطرقية بإقليم قلعة السراغنة بالكلم	68
12	مؤشر الانحراف أو الانعطاف بطرق مجال الدراسة (%)	78
13	عدد العقد الفاصلة بين كل جماعة اعتمادا على نظرية الشبكات	80
14	توزيع عدد السكان لكل سيارة أجرة بمدن إقليم قلعة السراغنة	89
15	خطوط النقل بالحافلات بمجال الدراسة حسب رخصة الانطلاق	92
16	توزيع معدل الأسر المتوفرة على سيارة حسب وسط الإقامة (%)	96
17	توزيع مهنيي نقل السلع والبضائع بإقليم قلعة السراغنة حسب صنف الاشتغال	106
18	توزيع المرافق الصحية الخاصة بمجال الدراسة	129
19	مقارنة أهمية مركز أبرز المرافق الإدارية والخدماتية بمجال الدراسة	131
20	توزيع أيام تنقل أرباب الأسر حسب اليوم الأكثر حركية	138
21	توزيع عدد وسائل النقل بين مدينتي قلعة السراغنة والعطاوية والجماعات المحيطة بهما في يوم عادي حسب المحاور الطرقية	172
22	توزيع عدد وسائل النقل بين مدينتي قلعة السراغنة والعطاوية والجماعات المحيطة بهما خلال يوم السوق الأسبوعي حسب المحاور الطرقية	172
23	مشاريع المبادرة الوطنية للتنمية البشرية بإقليم قلعة السراغنة في دعم النقل الرياضي بين 2008 و 2015	207
24	الجماعات المستفيدة من البرنامج الوطني الثاني للطرق القروية بمجال الدراسة	215
25	مشاريع البرنامج التكميلي للطرق القروية	215
26	الطرق المستفيدة من اتفاقية تحسين الشبكة الطرقية بجهة مراكش تانسيفت الحوز على مستوى إقليم قلعة السراغنة	216
27	الجماعات المستفيدة من برنامج تأهيل وتحسين الشبكة الطرقية بإقليم قلعة السراغنة	217

217	المتدخلون في برنامج تأهيل وتحسين الشبكة الطرقية بإقليم قلعة السراغنة وقيمة مساهماتهم	28
220	عدد السائقين المشتغلين بإقليم قلعة السراغنة طبقا لعدد الرخص	29
221	توزيع عدد مواقف السيارات المحروسة بقلعة السراغنة بكل حي حسب المساحة	30
223	توزيع عدد محلات تنظيف وسائل النقل بمجال الدراسة حسب الجماعات	31
228	توزيع ورشات إصلاح وسائل النقل حسب نوعها بجماعات مجال الدراسة	32
233	وكالات كراء السيارات بمجال الدراسة	33
236	محلات بيع وسائل النقل بمدينة قلعة السراغنة والعطاوية	34
242	مقالع الأحجار والرمال بإقليم قلعة السراغنة	35
250	نسبة السكن العصري بالجماعات القروية بمجال الدراسة	36
263	توزيع المحطات الطرقية بمجال الدراسة حسب خصائصها	37
265	تطور عدد حوادث السير بالمغرب بين 2007 و 2016	38
لائحة جداول الملحق		
328	وجهة المهاجرين من إقليم قلعة السراغنة إلى المدن الكبرى بالمغرب بين 1989 و 1994	1
329	تصنيف الطرق بالمغرب وبيع بعض الدول الأخرى	2
330	تطور وتيرة إنجاز الشبكة الطرقية بالمغرب بين 1916 و 1956 بالكلم	3
331	المحاور الطرقية المصنفة بمجال الدراسة	4
332	تقييم وضعية الشبكة الطرقية من طرف أرباب الأسر حسب الجماعات بمجال الدراسة (%)	5
333	توزيع المرافق الصحية العمومية بمجال الدراسة حسب مواردها البشرية	6
334	مشاريع المبادرة الوطنية للتنمية البشرية بإقليم قلعة السراغنة في ميدان الطرق بين 2006 و 2015	7
335	مشاريع المبادرة الوطنية للتنمية البشرية بإقليم قلعة السراغنة في دعم النقل المدرسي بين 2006 و 2016	8
336	مشاريع المبادرة الوطنية للتنمية البشرية بإقليم قلعة السراغنة في تمويل سيارات الإسعاف بين 2006 و 2016	9
337	تعريفة الضريبة على السيارات بالمغرب بالدرهم	10
337	مساهمة الشركاء في قطاع الطرق بالعالم القروي بإقليم قلعة السراغنة 2014 – 2018	11
338	توزيع محطات الوقود وأنواعها بمجال الدراسة	12
339	توزيع وكالات التأمين بمجال الدراسة	13
340	توزيع المقاولات بإقليم قلعة السراغنة ومجال اشتغالها	14
341	توزيع عدد التلاميذ الذين يستعملون وسائل النقل المدرسي بإقليم قلعة السراغنة	15
342	تطور نسبة الهدر المدرسي بمجال الدراسة بالتعليم الابتدائي بين 2011 و 2017 (%)	16

17	تطور نسبة الهدر المدرسي بالتعليم الإعدادي بين 2011 و 2017 حسب الوسط	343
18	تطور نسبة الهدر المدرسي بالتعليم الثانوي التأهيلي بين 2011 و 2017 حسب الوسط	343
19	نوعية المشاريع المقترحة وتكلفتها من طرف الجماعات الحضرية	344
20	نوعية المشاريع المقترحة وتكلفتها من طرف الجماعات القروية	344

❖ لائحة الخرائط

الرقم	العنوان	الصفحة
1	توطين جهة مراكش آسفي وطنيا	13
2	توطين إقليم قلعة السراغنة ضمن جهة مراكش آسفي	13
3	توطين موقع مجال الدراسة على مستوى إقليم قلعة السراغنة	13
4	توزيع الانحدارات بمجال الدراسة	37
5	تطور ساكنة مجال الدراسة خلال سنوات 1994 و 2004 و 2014	52
6	توزيع الكثافة السكانية بمجال الدراسة سنة 2014	60
7	تيارات الهجرة الداخلية بإقليم قلعة السراغنة في اتجاه مدينتي قلعة السراغنة والعطاوية حسب مكان ازدياد أرباب الأسر	64
8	توزيع الشبكة الطرقية المصنفة بمجال الدراسة	70
9	توزيع الشبكة الطرقية بمدينة قلعة السراغنة	72
10	توزيع الشبكة الطرقية بمدينة العطاوية	73
11	كثافة الشبكة الطرقية بمجال الدراسة من خلال عدد الكيلومترات لكل 100 كلم ²	76
12	تيارات النقل من الجماعات القروية إلى سوقي قلعة السراغنة والعطاوية	127
13	توزيع المسافة بين المنزل وأقرب مؤسسة صحية حسب الجماعات بمجال الدراسة	130
14	توزيع المدن التي ينتقل إليها أرباب الأسر بمجال الدراسة حسب أهمية التردد	136
15	لمدن التي يتردد عليها مهنيو نقل السلع والبضائع بمجال الدراسة	146
16	توزيع عدد الفلاحين حسب أماكن تسويق المنتجات الفلاحية	150
17	توزيع عدد الفلاحين حسب وجهات تسويق الماشية	153
18	حجم حركة المرور بطرق مجال الدراسة سنة 2013	158
19	حجم حركة المرور بطرق مجال الدراسة سنة 2016	158
20	التوطين الجغرافي لنقط العد بمدينة قلعة السراغنة	162
21	التوطين الجغرافي لنقط العد بمدينة العطاوية	162
22	تيارات النقل في اتجاه مدينة قلعة السراغنة خلال يوم السوق	166
23	تيارات النقل في اتجاه مدينة قلعة السراغنة خلال يوم عادي	166
24	تيارات النقل في اتجاه مدينة العطاوية خلال يوم السوق	169

169	تيارات النقل في اتجاه مدينة العطاوية خلال يوم السوق	25
202	التوزيع الجغرافي لعدد وتكلفة مشاريع المبادرة الوطنية للتنمية البشرية المرتبطة بتشييد الشبكة الطرقية بين 2006 و 2015	26
204	التوزيع الجغرافي لعدد وتكلفة مشاريع المبادرة الوطنية للتنمية البشرية المرتبطة بدعم النقل المدرسي ما بين 2006 و 2015	27
206	التوزيع الجغرافي لمشاريع المبادرة الوطنية للتنمية البشرية في دعم النقل الصحي ما بين 2006 و 2015	28
225	توزيع محلات تنظيف السيارات بمدينة قلعة السراغنة	29
225	توزيع محلات تنظيف السيارات بمدينة العطاوية	30
227	توزيع محطات الوقود بمدينة قلعة السراغنة	31
227	توزيع محطات الوقود بمدينة العطاوية	32
230	توزيع ورشات إصلاح وسائل النقل بمدينة قلعة السراغنة	33
230	توزيع ورشات إصلاح وسائل النقل بمدينة العطاوية	34
232	توزيع محلات بيع قطع غيار وسائل النقل بمدينة قلعة السراغنة	35
232	توزيع محلات بيع قطع غيار وسائل النقل بمدينة العطاوية	36
234	التوزيع الجغرافي لوكالات كراء السيارات بمدينة قلعة السراغنة	37
235	التوزيع الجغرافي لمدارس تعليم السياقة بمدينة قلعة السراغنة	38
235	التوزيع الجغرافي لمدارس تعليم السياقة بمدينة العطاوية	39
237	توزيع محلات بيع وسائل النقل ووكالات التأمين بمدينة قلعة السراغنة	40
251	المسافة بين مقرات السكن والطريق المعبد سنة 2004 بالكلم	41
254	المسافة بين مقرات السكن والطريق المعبد سنة 2017 بالكلم	42
260	توزيع مدة انتظار وسيلة النقل من طرف المستعملين حسب الجماعات	43
262	توزيع المحطات الطرقية بمدينة قلعة السراغنة	44
262	توزيع المحطات الطرقية بمدينة العطاوية	45

❖ لائحة المبيانات

الرقم	العنوان	الصفحة
1	تطور مجموع التساقطات المطرية السنوية ببعض المحطات المناخية بإقليم قلعة السراغنة	40
2	توزيع معدل التساقطات الشهرية السنوية بمحطة العطاوية بين 1968 - 2015 بالملم	42
3	تطور متوسط درجة الحرارة السنوية بمحطة بويده ما بين 2007 - 2017	44
4	توزيع معدل درجات الحرارة الشهرية بمحطة بويده ما بين 2007 - 2017	45
5	تطور درجات الحرارة العليا والدنيا المسجلة بمحطة بويده خلال موسم 2016 - 2017	46
6	تطور عدد السكان بمجال الدراسة وإقليم قلعة السراغنة بين 1960 و 2014	51

7	توزيع معدل النمو السكاني بمجال الدراسة بين سنتي 2004 و 2014 (%)	54
8	تطور ساكنة مدينتي قلعة السراغنة والعطاوية بين 1960 و 2014	55
9	تطور نسبة النمو الديموغرافي السنوي بمدينتي قلعة السراغنة والعطاوية بين 1960 و 2014	56
10	توزيع الفئات العمرية بمجال الدراسة سنة 2014	57
11	تقييم الشبكة الطرقية بمجال الدراسة من طرف مختلف المستعملين	86
12	توزيع رخص سيارات النقل من الصنف الأول وفقا لعدد ساكنة جماعات مجال الدراسة	88
13	توزيع رخص سيارات النقل المزدوج وفقا لعدد ساكنة جماعات مجال الدراسة	91
14	توزيع نوعية الدراجات النارية المستعملة من طرف ساكنة مجال الدراسة	98
15	توزيع نوعية علامات وسائل النقل العمومية بمجال الدراسة	100
16	تاريخ صنع وسائل النقل العمومية المستعملة في نقل الركاب بمجال الدراسة	101
17	توزيع ملكية وسيلة النقل بالنسبة لمهنيي النقل العمومي بمجال الدراسة (%)	102
18	توزيع ملكية مآذونية النقل بالنسبة لمهنيي نقل الركاب بمجال الدراسة	103
19	توزيع مالكي مآذونيات النقل حسب الأنشطة المزاولة	103
20	توزيع نوعية السيارات الخاصة المستعملة من طرف ساكنة مجال الدراسة	104
21	توزيع ملكية وسيلة نقل السلع والبضائع بمجال الدراسة (%)	108
22	توزيع وسائل نقل السلع والبضائع بمجال الدراسة حسب الحمولة بالطن	109
23	توزيع مهنيي النقل بإقليم قلعة السراغنة حسب الفئات العمرية (%)	111
24	توزيع مهنيي النقل بإقليم قلعة السراغنة حسب الوضعية العائلية (%)	111
25	توزيع مهنيي النقل بإقليم قلعة السراغنة حسب المستوى التعليمي (%)	112
26	توزيع مهنيي النقل في القطاع حسب مدة الاشتغال (%)	113
27	توزيع مهنيي النقل حسب الأنشطة المزاولة سابقا (%)	113
28	توزيع أسباب تنقل أرباب أسر مجال الدراسة	117
29	توزيع أرباب الأسر المشتغلين حسب المسافة الفاصلة بين مقر السكن ومقر العمل	118
30	توزيع أرباب الأسر حسب وسيلة التنقل نحو العمل	119
31	توزيع التلاميذ والطلبة حسب وسيلة التنقل نحو المؤسسات التعليمية	121
32	توزيع أرباب الأسر بمجال الدراسة حسب وسيلة التنقل إلى الأسواق	126
33	توزيع أرباب الأسر حسب وسيلة التنقل إلى الخدمات الإدارية والاقتصادية	132
34	توزيع أرباب الأسر حسب وسيلة التنقل نحو أماكن الترفيه	133
35	تقييم أرباب أسر مجال الدراسة لتسعيرة النقل	140
36	توزيع مهنيي النقل حسب تقييمهم لتسعيرة النقل بمجال الدراسة	141
37	توزيع مهنيي نقل الركاب حسب عدد الرحلات المنجزة يوميا	143
38	توزيع مهنيي نقل السلع والبضائع حسب عدد ساعات الاشتغال اليومي	144
39	توزيع نوعية المواد المنقولة من طرف مهنيي نقل السلع والبضائع بمجال الدراسة	147

40	توزيع وسائل نقل المنتجات الفلاحية بمجال الدراسة	149
41	توزيع الفلاحين حسب كمية الإنتاج اليومي من الحليب	155
42	توزيع التغيرات الشهرية لحركة المرور بالطريق الوطنية رقم 8 في اتجاه بني ملال	160
43	توزيع حركة المرور بالطريق الوطنية رقم 8 في اتجاه بني ملال حسب التغيرات اليومية	160
44	تطور حركة المرور بالطريق الوطنية رقم 8 من قلعة السراغنة في اتجاه بني ملال خلال يومي الاثنين والأربعاء	164
45	تطور حركة المرور بالطريق الإقليمية 2115 من قلعة السراغنة في اتجاه المربوح خلال يومي الاثنين والأربعاء	164
46	تطور حركة المرور بالطريق الوطنية رقم 8 من قلعة السراغنة في اتجاه مراكش خلال يومي الاثنين والأربعاء	164
47	تطور حركة المرور بالطريق الجهوية رقم 206 من قلعة السراغنة في اتجاه ابن جرير خلال يومي الاثنين والأربعاء	164
48	تطور حركة المرور بالطريق الجهوية 208 من العطوية في اتجاه واركى خلال يومي الثلاثاء والخميس	167
49	تطور حركة المرور بالطريق الجهوية 208 من العطوية في اتجاه تملالت خلال يومي الثلاثاء والخميس	167
50	تطور حركة المرور بالطريق الإقليمية 2125 من العطوية في اتجاه قلعة السراغنة خلال يومي الثلاثاء والخميس	167
51	تطور حركة المرور بالطريق الإقليمية 2125 من العطوية في اتجاه الشعراء خلال يومي الثلاثاء والخميس	167
52	تطور عدد وسائل النقل من وإلى مدينة قلعة السراغنة حسب الساعة بمجموع المحاور الطرقية الرئيسية يوم الاثنين (يوم السوق)	170
53	تطور عدد وسائل النقل من وإلى مدينة قلعة السراغنة حسب الساعة بمجموع المحاور الطرقية الرئيسية يوم الأربعاء (يوم عادي)	170
54	تطور عدد وسائل النقل من وإلى مدينة العطوية حسب الساعة بمجموع المحاور الطرقية الرئيسية يوم الخميس (يوم السوق)	170
55	تطور عدد وسائل النقل من وإلى مدينة العطوية حسب الساعة بمجموع المحاور الطرقية الرئيسية يوم الثلاثاء (يوم عادي)	170
56	تطور وتيرة تردد الدراجات النارية على مدينتي قلعة السراغنة والعطوية خلال يوم عادي ويوم السوق	173
57	تطور وتيرة تردد الدراجات ثلاثية العجلات على مدينة قلعة السراغنة خلال يوم عادي ويوم السوق	174
58	تطور وتيرة تردد السيارات الخاصة على مدينة قلعة السراغنة خلال يوم عادي ويوم السوق	176
59	تطور وتيرة تردد سيارات الأجرة بالطريق الإقليمية 2125 من العطوية والطريق الوطنية رقم 8 من قلعة السراغنة في اتجاه مراكش والعطوية	177
60	وتيرة تردد السيارات الفلاحية بالطريق الوطنية رقم 8 من قلعة السراغنة في اتجاه مراكش ومن قلعة السراغنة في اتجاه بني ملال	178

61	تطور وتيرة تردد الشاحنات الصغيرة والمتوسطة في اتجاه بني ملال انطلاقا من قلعة السراغنة في يوم عادي ويوم السوق	179
62	تطور وتيرة تردد الشاحنات الكبيرة بالطريق الوطنية رقم 8 في اتجاه بني ملال انطلاقا من قلعة السراغنة في يوم عادي ويوم السوق	180
63	تطور وتيرة تردد السيارات التجارية على مدينة قلعة السراغنة خلال يوم عادي ويوم السوق	181
64	تطور وتيرة تردد الحافلات بطريق مراكش والعطاوية انطلاقا من قلعة السراغنة خلال يوم عادي	182
65	حركية سيارات النقل المدرسي في اتجاه مدينة العطاوية	183
66	تطور وتيرة تردد سيارات الإسعاف على مدينة قلعة السراغنة	184
67	مقارنة توزيع عدد وسائل النقل من وإلى مدينتي قلعة السراغنة والعطاوية خلال يوم السوق ويوم عادي حسب الصنف	185
68	توزيع مهنيي النقل ومالكي وسائل النقل الخاصة حسب تقييمهم لتدخلات المديرية الإقليمية للنقل بقلعة السراغنة	193
69	مساهمة المبادرة الوطنية للتنمية البشرية بإقليم قلعة السراغنة في دعم النقل وبنياته بين 2006 و 2016	208
70	تطور مساهمة المبادرة الوطنية للتنمية البشرية بإقليم قلعة السراغنة في دعم النقل وبنياته بين 2006 و 2016	209
71	توزيع مهنيي النقل حسب تقييمهم للمراقبة الطرقية بمجال الدراسة	210
72	توزيع مهنيي النقل ومالكي وسائل النقل الخاصة حسب تقييمهم لخدمات مراكز الفحص التقني	213
73	توزيع أصناف وسائل النقل حسب تكلفة مواقف السيارات بمجال الدراسة	222
74	توزيع مهنيي النقل العمومي حسب مصاريف زيوت وسائل النقل	231
75	نوعية المستلزمات التي تفتنيها ساكنة الجماعات القروية من مدينتي قلعة السراغنة والعطاوية	238
76	توزيع مشاكل النقل حسب آراء أرباب الأسر	258
77	توزيع عدد القتلى والمصابين بحوادث السير بإقليم قلعة السراغنة حسب الفئات سنة 2016	266
78	توزيع أسباب حوادث السير حسب رأي مهنيي النقل وأرباب الأسر بمجال الدراسة	267
79	توزيع مهنيي النقل العمومي وأرباب الأسر حسب تقييمهم لقطاع النقل بالإقليم	268
لائحة مبيانات الملحق		
1	تاريخ صنع السيارات الخاصة المستعملة بمجال الدراسة	345
2	توزيع أرباب الأسر حسب المدة الزمنية في التنقل بين المنزل ومقر العمل	345
3	توزيع المسافة الفاصلة بين المؤسسات التعليمية ومقرات السكن بمجال الدراسة	346
4	توزيع المسافة بين السكن ومقر الجماعة بالنسبة لأرباب أسر مجال الدراسة	346
5	توزيع مهنيي النقل العمومي حسب عدد ساعات الاشتغال في اليوم	347
6	اليوم الأكثر إقبالا على التنقل من طرف الركاب حسب رأي المهنيين	347

7	مقارنة عدد وسائل النقل المتنقلة من وإلى مدينتي قلعة السراغنة والعطاوية	347
8	التكلفة اليومية للبنزين لوسائل النقل العامة والخاصة بمجال الدراسة	348
9	نوعية وسائل النقل الحضرية المستعملة من طرف ساكنة الجماعات القروية	348
10	توزيع مهنيي النقل ومستعملي وسائل النقل الخاصة حسب عدد حوادث السير المرتكبة	349
11	توزيع مهنيي النقل ومستعملي السيارات الخاصة حسب ارتكابهم لمخالفات السير	349
12	توزيع مهنيي النقل ومستعملي وسائل النقل الخاصة حسب نوعية المخالفات المرتكبة	350
13	توزيع آراء مهنيي النقل وأرباب الأسر حول تلويث وسائل النقل للبيئة	350
14	نوعية المشاريع المقترحة من طرف الجماعات الحضرية	351
15	نوعية المشاريع المقترحة من طرف الجماعات القروية	351

❖ لائحة الأشكال

الرقم	العنوان	الصفحة
1	شكل طبولوجي لشبكة النقل	10
2	تيارات الهجرة بإقليم قلعة السراغنة سنة 2004	62
3	طبولوجية الشبكة الطرقية بمجال الدراسة	79
4	تيارات النقل التعليمية نحو مدينة قلعة السراغنة من خلال عدد سيارات النقل المدرسي	124
5	تيارات النقل التعليمية نحو مدينة العطاوية من خلال عدد سيارات النقل المدرسي	124
6 - 7	تصميم محطة سيارات الأجرة بقلعة السراغنة في اتجاه العطاوية	218
8	تصميم محطة سيارات الأجرة بقلعة السراغنة في اتجاه وابن جرير	218
9	الأعمدة الثلاثة للنقل المستدام	275
10	تيارات النقل من خلال مصفوفة SWOT	278

❖ لائحة الصور

الرقم	العنوان	الصفحة
1	تأثير الزخات المطرية على الطريق الجهوية 208 بمدينة العطاوية	43
2	جودة الطرق الحضرية نموذج شارع يوسف ابن تاشفين بقلعة السراغنة	74
3	وضعية الشبكة الطرقية بمدينة العطاوية	74
4	تشقق الطريق الإقليمية 2135 بجماعة سيدي عيسى بن سليمان	84
5	تقلص الطريق الإقليمية 2135 من الجانبين بجماعة الفرائطة	84
6	توحد الطرق القروية بجماعة أولاد الكرن	85
7	سيارات الأجرة من الصنف الأول بمدينة قلعة السراغنة	87
8	سيارة أجرة من الصنف الثاني بمدينة قلعة السراغنة	89
9	سيارة نقل مزدوج من الصنف الجديد	90

10	حافلة لنقل المسافرين بالمحطة الطرقية لقلعة السراغنة	93
11	عربة كوتشي بمدينة قلعة السراغنة	95
12	دراجة C90 الأكثر استعمالا بإقليم قلعة السراغنة	98
13	شاحنة متوسطة لنقل السلع بمدينة العطاوية	107
14	شاحنة كبيرة لنقل الرمال بمقلع جماعة سيدي عيسى بن سليمان	108
15	دراجة ثلاثية العجلات بمدينة قلعة السراغنة	175
16	سيارة pickup بمدينة قلعة السراغنة	178
17	أشغال تعبيد الطرق بمدينة قلعة السراغنة	195
18	المحطة الطرقية بمدينة قلعة السراغنة	196
19	سيارة نقل مدرسي بجماعة العامرية	203
20	الوقفة الاحتجاجية لمهني سيارات الأجرة جراء الفوضى التي تعرفها محطة العطاوية	261

❖ لائحة الصور أكيوت

الرقم	العنوان	الصفحة
1	تركز السكن حول الطريق الإقليمية رقم 2127 بجماعة أولاد الكرن	256
2	تركز السكن حول الطريق الوطنية رقم 23 بجماعة العامرية	256
3	تركز السكن حول الطريق الوطنية رقم 8 بجماعة زنادة	256
4	تركز السكن حول الطريق الإقليمية رقم 2135 بجماعة الفرائطة	256

❖ لائحة الخطاطات

الرقم	العنوان	الصفحة
1	أصناف نقل السلع والبضائع بمجال الدراسة	106
2	توزيع أهم الجماعات القروية التي يتردد عليها أرباب أسر مدينة قلعة السراغنة	134
3	توزيع أهم الجماعات القروية التي يتردد عليها أرباب أسر مدينة العطاوية	135
4	الفاعلون بقطاع النقل بمجال الدراسة	190
5	مصالح مديرية النقل بقلعة السراغنة	191
6	برامج مديرية النقل بقلعة السراغنة في قطاع النقل	192
7	تيارات النقل وانعكاساتها على التنمية الترابية بإقليم قلعة السراغنة	257

أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في الجغرافيا تحت عنوان:
تيارات النقل بين المدن والأرياف وانعكاساتها على التنمية الترابية:
حالة بعض الجماعات الترابية بإقليم قلعة السراغنة

استمارة تفضلات الأسر

رقم الاستمارة:

تاريخ ملء الاستمارة:

منطقة الملء:

I. معلومات عامة حول رب الأسرة

1. تاريخ الازدياد: - مكانه

2. مكان السكن حاليا (الجماعة):

3. نوع السكن: - منزل قروي ☐ - منزل عصري ☐ - شقة اقتصادية ☐ - فيلا ☐

- آخر ما هو؟

4. نوعية ملكية المنزل: - ملكية خاصة ☐ - كراء ☐ - رهن ☐

- ملكية مشتركة ☐ - وقف ☐ - أخرى ما هي؟

II. الوضعية العامة للأسرة

الأفراد	الجنس	النشاط	الوضعية العائلية	المستوى التعليمي
(بالنسبة للأبناء بالتتابع من الأكبر إلى الأصغر)	- ذكر - أنثى	- تلميذ - طالب - فلاح - موظف - أستاذ - مهنة حرة - متقاعد - ربت بيت - أخرى (تذكر)	- عازب - متزوج - مطلق - أرمل	- بدون - كتاب - ابتدائي - إعدادي - ثانوي - عالي - تكوين مهني
الفرد 1 (رب الأسرة)				

الفرد 2					
الفرد 3					
الفرد 4					
الفرد 5					
الفرد 6					
الفرد 7					
الفرد 8					
الفرد 9					
الفرد 10					

5. كم عدد أفراد الأسرة الذين يتوفرون على رخصة السياقة؟.....

6. هل تتوفرون بالمنزل على: - إذا وجدت عددها؟ - نوعها؟

⊙ سيارة - نعم ☐ - لا ☐ - -

⊙ دراجة نارية - نعم ☐ - لا ☐ - -

⊙ دراجة هوائية - نعم ☐ - لا ☐ - -

7. بالنسبة للأسر التي تتوفر على سيارة ما هو ترقيم لوحاتها؟ مثلاً (أ 31).....

II. معلومات حول طبيعة التنقل

8. الولوج نحو الخدمات:

وسيلة التنقل نحو أماكن الترفيه	وسيلة التنقل نحو الخدمات الإدارية	وسيلة التنقل نحو السوق	وسيلة التنقل نحو المدرسة (خاص بالتلاميذ والطلبة)	وسيلة التنقل نحو العمل (خاص بالمشتغلين)	
- السيارة الخاصة - سيارة الأجرة - الحافلة - أخرى (تذكر)	- مشيا - الدراجة الهوائية - الدراجة النارية - السيارة الخاصة - سيارة الأجرة - النقل السري - أخرى (تذكر)	- مشيا - الدراجة الهوائية - الدراجة النارية - السيارة الخاصة - سيارة الأجرة - النقل السري - بواسطة الحيوانات - أخرى (تذكر)	- مشيا - الدراجة الهوائية - الدراجة النارية - السيارة الخاصة - سيارة الأجرة - النقل السري - النقل المدرسي - أخرى (تذكر)	- مشيا - الدراجة الهوائية - الدراجة النارية - السيارة الخاصة - سيارة الأجرة - النقل السري - النقل المهني - أخرى (تذكر)	
					الفرد 1 (رب الأسرة)
					الفرد 2
					الفرد 3

الفرد 4					
الفرد 5					
الفرد 6					
الفرد 7					
الفرد 8					
الفرد 9					
الفرد 10					

9. ما اسم أقرب مستوصف إلى بيتك؟ - المسافة كلم / متر

10. ما اسم أقرب مدرسة ابتدائية إلى منزلك؟ - المسافة كلم / متر

11. ما اسم أقرب مؤسسة إعدادية إلى منزلك؟ - المسافة كلم / متر

12. ما اسم أقرب مؤسسة ثانوية إلى منزلك؟ - المسافة كلم / متر

13. هل تستعمل وسائل النقل ؟ - يوميا ☐ - عدة مرات في الأسبوع ☐

- مرة في الأسبوع ☐ - موسميا ☐

14. ما هي الفترة التي تنتقل بها كثيرا خلال اليوم؟

- بين 5.00 و 10.00 صباحا ☐ - بين 10.00 و 14.00 زوالا ☐

- بين 14.00 و 18.00 مساء ☐ - بعد 18.00 مساء ☐

15. رتب من 1 إلى 7 الأيام التي تنتقل بها غالبا؟

- الاثنين ☐ - الثلاثاء ☐ - الأربعاء ☐ - الخميس ☐

- الجمعة ☐ - السبت ☐ - الأحد ☐

16. صنف عوامل التنقل التالية من 1 إلى 6 حسب الأهمية (خاص برب الأسرة).

- العمل ☐ - ولوج خدمات إدارية ☐ - ولوج خدمات صحية ☐ - التسوق ☐

- الترفيه ☐ - زيارة الأقارب ☐

17. ما هي المدة الزمنية التي تستغرقها في التنقل بين المنزل والعمل؟ دقيقة.

18. ما هي المسافة الفاصلة بين منزلك وهذه المرافق؟

⊙ المنزل ----- العمل: كلم أو متر (يجب تحديد وحدة القياس)

⊙ المنزل ----- مقر الجماعة: كلم أو متر (يجب تحديد وحدة القياس)

⊙ المنزل ----- السوق: كلم أو متر (يجب تحديد وحدة القياس)

19. ما هي المسافة بين منزلك والطريق المعبد (خاص بساكنة الجماعات القروية) كلم.

20. ما هي المدة الزمنية التي تستغرقها في التنقل بين المنزل ومدينة قلعة السراغنة؟ (خاص بساكنة الجماعات القروية)؟ دقيقة.

21. ما هي المدة الزمنية التي تستغرقها في التنقل بين المنزل ومدينة العطوية؟ (خاص بساكنة الجماعات القروية)؟ دقيقة.

22. ما هي المدة الزمنية التي تقضيها في انتظار وسيلة النقل؟ دقيقة.

23. هل هناك مهاجر مقيم بالخارج في أسرركم؟ - نعم ☐ - لا ☐

24. إذا كان الجواب نعم أذكر بلد الهجرة؟ - إيطاليا ☐ - إسبانيا ☐ - ليبيا ☐ - أخرى.....

25. إذا كان الجواب بنعم، عند زيارته إلى المغرب هل يقوم باصطحاب سيارته الخاصة؟ - نعم ☐ - لا ☐

26. ما هي الأسواق الأسبوعية التي تتردد عليها، أذكرها بالترتيب حسب الأهمية؟

○ -

○ -

III. تقييم خدمات التنقل

27. كيف هي علاقتك بالناقل (سائق سيارة الأجرة)؟

- ممتازة ☐ - عادية ☐ - سيئة ☐

- لماذا؟

28. ما هو تقييمك لسيارات النقل؟

- جيدة ☐ - متوسطة الجودة ☐ - رديئة ☐

- لماذا؟

29. ما هو رأيك في تسعيرة النقل؟

- مرتفعة ☐ - مناسبة ☐ - منخفضة ☐

- لماذا؟

30. كم هي تكلفة تنقلك إلى مدينة قلعة السراغنة؟ (خاص بساكنة الجماعات القروية)..... درهم

31. كم هي تكلفة تنقلك إلى مدينة العطوية؟ (خاص بساكنة الجماعات القروية)..... درهم

32. ما تقييمك للشبكة الطرقية بإقليم قلعة السراغنة؟

- ممتازة ☐ - متوسطة الجودة ☐ - رديئة ☐ - رديئة جدا ☐

- لماذا؟

33. في نظرك ما هو السبب الرئيسي المؤدي إلى حوادث السير؟

- ضعف الشبكة الطرقية ☐ - السرعة ☐ - الكحول ☐

- ضعف المراقبة ☐ - ضعف التكوين في السياقة (الرخصة) ☐ - ضعف القوانين ☐

- العوامل الطبيعية ☐ - أخرى ما هي؟

34. ما هو تقييمك للنقل العمومي بالإقليم؟

- ممتاز ☐ - متوسط الجودة ☐ - رديء ☐

- لماذا؟.....

35. هل يحتاج إقليم قلعة السراغنة إلى خدمة النقل الحضري؟ - نعم ☐ - لا ☐

- لماذا؟.....

IV. العلاقات الريفية الحضرية لدى الأفراد

36. هل ترتبط بالمجال القروي؟ (الأسئلة 40 - 41 - 42 خاصة بساكنة الجماعات الحضرية)

- نعم ☐ - لا ☐

37. إذا كان الجواب نعم ما هو نوع هذا الارتباط؟.....

38. إذا كان الجواب نعم ما هي المدة الفاصلة بين زيارة وأخرى للمجال القروي؟..... يوم.

39. ما هي الجماعات التي تنتقل إليها كثيرا داخل الإقليم؟

- - -

40. ما هي المدن التي تزورها كثيرا خارج قلعة السراغنة بالترتيب 1.2.3.4؟

- مراكش ☐ - بني ملال ☐ - الدار البيضاء ☐ - الرباط ☐ - الصويرة ☐

- فاس ☐ - الجديدة ☐ - دمنات ☐ - أخرى ما هي؟.....

41. ما هي أسباب زيارتك لهذه المدينة؟.....

V. التيارات الريفية اليومية ودينامية المراكز الحضرية (خاص بساكنة الجماعات القروية)

42. هل تستعمل وسائل النقل الحضرية بمدينة قلعة السراغنة والعطاوية؟ - نعم ☐ - لا ☐

43. إذا كان الجواب نعم ما هي؟ - سيارة الأجرة الصغيرة ☐ - عربة الكوتشي ☐

44. هل تقتني مستلزماتك من المدينة؟ - نعم ☐ - لا ☐

45. إذا كان الجواب نعم ما هي؟

☉ المواد الغذائية - نعم ☐ - لا ☐

☉ الأجهزة الالكترونية (الهاتف، التلفاز...) - نعم ☐ - لا ☐

☉ الملابس - نعم ☐ - لا ☐

☉ الأدوية - نعم ☐ - لا ☐

☉ المواد الفلاحية (الأعلاف، الأسمدة...) - نعم ☐ - لا ☐

☉ الآليات الفلاحية - نعم ☐ - لا ☐

.....أخرى ما هي؟

46. أثناء زيارتك المدينة هل تتردد على المطاعم؟ ☐ نعم - ☐ لا

47. أثناء زيارتك المدينة هل تتردد على المقاهي؟ ☐ نعم - ☐ لا

VI. نقل المواد الفلاحية (خاص بساكنة الجماعات القروية)

48. هل تمارس النشاط الفلاحي؟ ☐ نعم - ☐ لا

49. إذا كان الجواب نعم ما هي المنتجات الفلاحية التي تقوم بإنتاجها؟

.....

.....

50. كم تقدر كمية الإنتاج السنوية لكل صنف؟

.....

.....

51. ما هي الأسواق التي يتم بها تسويق المنتجات الفلاحية؟

..... *

..... *

52. ما هي وسائل النقل التي تعتمد عليها لنقل المنتجات الفلاحية؟

☐ سيارة - ☐ شاحنة صغيرة

☐ شاحنة كبيرة - ☐ جرار

☐ دراجة ثلاثية العجلات - ☐ عربة مجرورة بالحيوانات

☐ أخرى ما هي؟

53. هل تقوم بتربية الماشية؟ ☐ نعم - ☐ لا

54. إذا كان الجواب نعم كم يقدر عدد رؤوس الماشية لديك؟

..... الأغنام. - الأبقار

..... الماعز. - أخرى ما هي؟

55. أين يتم تسويق هذه الماشية؟

..... -

56. ما هي وسيلة نقل الماشية إلى الأسواق؟

☐ مشيا - ☐ سيارة

☐ شاحنة صغيرة - ☐ شاحنة كبيرة

○ أخرى ما هي؟

57. كم تقدر تكلفة نقل الماشية لديك (عن كل رأس من الماشية)؟

✂ الأبقار درهم

✂ الأغنام درهم

✂ الماعز درهم

58. كم تقدر تكلفة نقل المنتجات الفلاحية إلى السوق بالدرهم كل مرة؟ درهم.

59. هل تنتج الحليب؟ - نعم ☐ - لا ☐

60. إذا كان الجواب نعم كم تقدر الكمية اليومية المنتجة؟

61. هل هنالك شخص أو شركة تقوم بجمع الحليب؟ - نعم ☐ - لا ☐

62. إذا كان الجواب نعم ما اسم هذه الشركة؟

63. إذا كان الجواب لا ما هي الوسيلة التي تعتمد عليها في نقل الحليب؟

VII. إشكاليات النقل وسبل تطويره

64. في نظرك، هل تلوث وسائل النقل البيئة؟ - نعم ☐ - لا ☐

- لماذا؟

65. ما هي المشاكل التي يعرفها قطاع نقل الركاب بإقليم قلعة السراغنة؟ صنف هذه المشاكل من 1 إلى 6.

- ارتفاع تسعيرة النقل ☐ - محدودية وسائل النقل ☐

- غياب الأمن ☐ - غياب التنظيم بالمحطات الطرقية ☐

- تقادم أسطول النقل ☐ - سوء المعاملة ☐

- أخرى ما هي؟ -

66. ما هي الاقتراحات التي ترونها ضرورية لتحسين النقل بإقليم قلعة السراغنة؟

■ -

67. كم يقدر الدخل الشهري لأسرتكم؟ درهم.

68. كم تقدر تكلفة التنقل الإجمالية لأفراد أسرتكم شهريا؟ درهم.

69. ملاحظات أخرى:

نشكركم على قبول الإجابة على هذه الأسئلة

أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في الجغرافيا تحت عنوان:
تيارات النقل بين المدن والأرياف وانعكاساتها على التنمية الترابية:
حالة بعض الجماعات الترابية بإقليم قلعة السراغنة

استمارة موجهة مالكي السجلات الخاصة

رقم الاستمارة:

تاريخ ملء الاستمارة:

منطقة الملء:

أ. معلومات عامة

1. الجنس: ☐ ذكر - ☐ أنثى
2. السن:
3. مكان الازدياد:
4. مكان السكن الحالي:
5. المهنة:
6. الوضعية العائلية: ☐ عازب(ة) - ☐ متزوج(ة) - ☐ مطلق(ة) - ☐ أرمل(ة)
7. المستوى التعليمي: ☐ بدون - ☐ كتاب - ☐ ابتدائي - ☐ إعدادي - ☐ ثانوي - ☐ جامعي - ☐ تكوين مهني
8. نوع السكن: ☐ منزل قروي - ☐ منزل عصري - ☐ شقة اقتصادية - ☐ فيلا - ☐ آخر ما هو؟
9. نوعية ملكية المنزل: ☐ ملكية خاصة - ☐ كراء - ☐ رهن - ☐ ملكية مشتركة - ☐ وقف - ☐ أخرى ما هي؟
10. إذا كان المستجوب متزوجا ما هي مهنة الزوجة أو الزوج؟
11. عدد أفراد الأسرة:
12. منذ متى حصلت على رخصة السياقة؟

II. معلومات حول السيارة

13. كم عدد السيارات المتواجدة بالمنزل؟
14. نوع السيارة:
15. مدة صناعة السيارة (modèle):
16. لوحة ترقيم السيارة (مثلا أ 31):
17. شراء السيارة: ☐ جديدة - ☐ مستعملة
18. مكان الاقتناء (المدينة) ؟
19. لماذا قمت باقتناء السيارة الشخصية؟
- إمكانيات مادية جيدة ☐ - طول المسافة بين المنزل والعمل ☐ - ضعف وسائل النقل العمومية ☐
- أخرى ما هي؟
20. ما السنة التي قمت خلالها بشراء هذه السيارة؟
21. هل سبق لك استعمال سيارة أخرى؟ ☐ نعم ☐ لا
22. نوع الوقود المستعمل للسيارة: ☐ بنزين عادي (Gasoil) ☐ بنزين ممتاز (Essence)

III. معلومات حول التنقل

23. هل تستعمل السيارة الخاصة يوميا؟ ☐ نعم ☐ لا
24. إذا كان الجواب لا ما هي الفترة الفاصلة بين كل استعمال؟
25. ما هي الفترة التي تنتقل بها كثيرا خلال اليوم؟
26. كم يقدر عدد الكيلومترات التي تقطع يوميا؟
27. هل تستعمل وسائل النقل العمومية؟ ☐ نعم ☐ لا
28. إذا كان الجواب نعم ما هي؟

IV. تقييم مرافق النقل والفاعلين به

29. ما تقييمك للشبكة الطرقية؟
- ممتازة ☐ - متوسطة الجودة ☐ - رديئة ☐ - رديئة جدا ☐
- لماذا؟
30. ما هو تقييمك للتشوير الطرقي؟ ☐ كاف ☐ غير كاف
- لماذا؟
31. ما تقييمك للمراقبة الطرقية بإقليم قلعة السراغنة؟ ☐ جيدة ☐ متوسطة الجودة ☐ رديئة

- لماذا؟.....
32. هل سبق أن اطلعت على مدونة السير؟ ☐ نعم ☐ لا ☐
33. إذا كان الجواب نعم ما تقييمك لهذه المدونة؟
- ممتازة ☐ - تحتاج إلى تعديل ☐ - دون جدوى ☐
- لماذا؟.....
34. هل ارتكبت مخالفات السير؟ ☐ نعم ☐ لا ☐
35. إذا كان الجواب نعم ما نوعها؟.....
36. هل سبق أن ارتكبت حادثة سير؟ ☐ نعم ☐ لا ☐
37. إذا كان الجواب نعم كم عددها؟.....
38. في نظرك ما هو السبب الرئيسي المؤدي إلى حوادث السير؟
- ضعف الشبكة الطرقية ☐ - السرعة ☐ - الكحول ☐
- ضعف المراقبة ☐ - ضعف التكوين في السياقة (الرخصة) ☐ - العوامل الطبيعية ☐
- ضعف القوانين ☐ - أخرى ما هي؟.....
39. ما تقييمك لخدمات مندوبية النقل بقلعة السراغنة؟
- ممتازة ☐ - متوسطة ☐ - رديئة ☐
- لماذا؟.....
40. ما تقييمك لخدمات مصلحة الفحص التقني؟
- ممتازة ☐ - متوسطة ☐ - رديئة ☐
- لماذا؟.....
41. ما هو تقييمك للنقل العمومي؟
- ممتاز ☐ - متوسط ☐ - رديء ☐
- لماذا؟.....

V . كيفية التنقل

42. ما هي المواقع التي تنتقل إليها كثيرا بالإقليم؟.....
- ما سبب ذلك؟.....
43. ما هي المدينة التي تزورها كثيرا خارج إقليم قلعة السراغنة (بالترتيب 1.2.3.4)؟
- مراكش ☐ - بني ملال ☐ - الدار البيضاء ☐ - الرباط ☐ - دمنات ☐
- فاس ☐ - الجديدة ☐ - الصويرة ☐ - أخرى ما هي؟.....
- لماذا؟.....

44. حدد تكلفة هذه العناصر المتعلقة بمصاريف وسيلة النقل؟
- البنزين درهم (أسبوعيا) - التأمين درهم (سنويا)
- عجلات درهم (سنويا) - الضرائب درهم (سنويا)
- مصاريف أخرى ما هي؟
45. أين تتواجد ورشة إصلاح السيارة التي تتردد عليها كثيرا (المدينة + الحي)؟
-
46. كم تقدر المدة الفاصلة بين زيارة وأخرى لورشة إصلاح سيارتك؟
47. هل تتوفر على مرآب خاص للسيارة؟ - نعم ☐ - لا ☐
48. إذا كان الجواب لا أين يتم إيقاف السيارة ليلا؟
49. كم تقدر التكلفة اليومية لإيقاف السيارة ليلا؟ درهم
50. كم تقدر التكلفة الأسبوعية التي تؤديها لمواقف السيارات خلال النهار؟ درهم
51. هل مواقف السيارات المتواجدة بمدن الإقليم كافية؟ - نعم ☐ - لا ☐
52. هل تسجل المدينة بعض الاختناقات المرورية؟ - نعم ☐ - لا ☐
53. إذا كان الجواب نعم أين (اسم الشارع)
54. في نظرك، هل تلوث وسائل النقل البيئة؟ - نعم ☐ - لا ☐
- لماذا؟
55. هل يحتاج إقليم قلعة السراغنة إلى خدمة النقل الحضري؟
- نعم ☐ - لا ☐
- لماذا؟
56. في نظرك ما هي المشاكل التي يعرفها النقل بإقليم قلعة السراغنة؟
- *
- *
57. ما هي الاقتراحات التي ترونها ضرورية لتحسين نشاط النقل بقلعة السراغنة؟
- ○
- ○
58. ملاحظات أخرى:
-

نشكركم على قبول الإجابة على هذه الأسئلة

أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في الجغرافيا تحت عنوان:
تيارات النقل بين المدن والأرياف وانعكاساتها على التنمية الترابية:
حالة بعض الجماعات الترابية بإقليم قلعة السراغنة

استمارة موجهة لملهبي النقل العمومي

- ⊙ رقم الاستمارة:.....
⊙ تاريخ ملء الاستمارة:.....
⊙ منطقة الملء:.....

- ✂ الصنف - الصنف الأول (سيارة الأجرة الكبيرة) ☐
- الصنف الثاني (سيارات الأجرة الصغيرة) ☐
- النقل المزدوج ☐
- الحافلات ☐

أ. معلومات عامة

1. السن:.....
2. مكان الازدياد:.....
3. مكان السكن الحالي:.....
4. الوضعية العائلية: - عازب ☐ - متزوج ☐ - مطلق ☐ - أرمل ☐
5. المستوى التعليمي: - بدون ☐ - كتاب ☐ - ابتدائي ☐ - إعدادي ☐
- ثانوي ☐ - جامعي ☐ - تكوين مهني ☐
6. عدد الأبناء:.....
7. نوع السكن: - منزل قروي ☐ - منزل عصري ☐ - شقة اقتصادية ☐ - فيلا ☐
- آخر ما هو؟.....
8. نوعية ملكية المنزل: - ملكية خاصة ☐ - كراء ☐ - رهن ☐
- ملكية مشتركة ☐ - وقف ☐ - أخرى ما هي؟.....

9. المهنة السابقة.....
10. مدة الاشتغال بقطاع النقل:
11. ما هو الدافع وراء الاشتغال بقطاع النقل؟
12. منذ متى وأنت تشتغل بقطاع النقل؟
13. منذ متى حصلت على رخصة الثقة؟

II. معلومات حول السيارة وملكيته

14. ما هي نوعية السيارة التي تمتلكها؟
15. مدة صناعة السيارة (Modèle)
16. لوحة ترقيمها (مثلا أ 31)
17. نوعية وقود السيارة: ☐ بنزين عادي (Gasoil) ☐ بنزين ممتاز (Essence)
18. هل استفدت من عملية استبدال سيارات النقل القديمة؟ ☐ نعم ☐ لا
19. إذا كان الجواب لا لماذا لم تستفيد بعد؟
20. وضعية ملكية السيارة: ☐ سائق فقط ☐ سائق ومالك السيارة ☐ أخرى ما هي؟
21. إذا كانت ملكية السيارة للغير، ما هو جنس وسن ومهنة ومكان إقامة صاحب السيارة؟
- جنسه..... - عمره..... - مهنته..... - مكان إقامته.....
22. ملكية رخصة النقل (الكريما) - ملك خاص ☐ - كراء ☐ - سائق ☐ - أخرى ما هي؟
23. إذا كانت ملكية رخصة النقل للغير، ما هو جنس وسن ومهنة ومكان إقامة صاحب رخصة النقل؟
- جنسه..... - سنه..... - مهنته..... - مكان إقامته.....
24. حدد تكلفة هذه العناصر المتعلقة بمصاريف وسيلة النقل؟
☐ البنزين درهم (يومية) - التأمين..... درهم (سنويا)
☐ العجلات درهم (سنويا) - الضرائب درهم (سنويا)
☐ الزيوت درهم (سنويا) - مواقف السيارات درهم (شهريا)
☐ أخرى ما هي؟
25. أين تتواجد ورشة إصلاح السيارة التي تتردد عليها كثيرا (المدينة + الحي)؟
.....
26. كم تقدر المدة الفاصلة بين زيارة وأخرى لورشة إصلاح سيارتك؟
27. هل تتوفر على مرآب خاص لسيارتك؟ - نعم ☐ - لا ☐
28. إذا كان الجواب لا أين يتم إيقاف السيارة ليلا؟

III. معلومات حول ظروف العمل

29. هل تشتغل طيلة أيام الأسبوع؟ - نعم ☐ - لا ☐
30. كم عدد ساعات الاشتغال في اليوم؟..... ساعة
31. هل يوجد سائق آخر يشتغل معك في نفس السيارة؟ - نعم ☐ - لا ☐
32. كم عدد الرحلات التي تقوم بها يوميا؟.....
33. ما هو متوسط طول الرحلة الواحدة؟..... كلم
34. كم هو مجموع المسافة التي تقطعها يوميا؟..... كلم
35. ما هي فترة التي يكون فيها الإقبال كثيفا خلال اليوم؟ - من 5.00 حتى 10.00 ☐
- من 10.00 إلى 14.00 ☐ - من 14.00 إلى 18.00 ☐ - بعد الساعة 18.00 ☐
36. ما هو اليوم الذي تقوم فيه بأعلى عدد الرحلات خلال الأسبوع؟
- الاثنين ☐ - الثلاثاء ☐ - الأربعاء ☐ - الخميس ☐
- الجمعة ☐ - السبت ☐ - الأحد ☐
37. كيف هي علاقتك بالزبائن؟ - ممتازة ☐ - عادية ☐ - سيئة ☐
38. كيف هي علاقتك بباقي المهنيين؟ - ممتازة ☐ - عادية ☐ - سيئة ☐

IV. تقييم خدمات النقل

39. ما رأيك في تسعيرة النقل؟ - هزيلة ☐ - مناسبة ☐ - مرتفعة ☐
- لماذا؟.....
40. ما تقييمك للشبكة الطرقية؟ - ممتازة ☐ - متوسطة الجودة ☐ - رديئة ☐ - رديئة جدا ☐
- لماذا؟.....
41. ما تقييمك للتشوير الطرقي؟ - كاف ☐ - غير كاف ☐
- لماذا؟.....
42. ما تقييمك للمراقبة الطرقية بإقليم قلعة السراغنة؟ - جيدة ☐ - متوسطة ☐ - دون المستوى ☐
- لماذا؟.....
43. هل ارتكبت مخالفات السير؟ - نعم ☐ - لا ☐
44. إذا كان الجواب نعم ما نوعها؟.....
45. إذا كان الجواب نعم لماذا؟.....
46. هل سبق أن ارتكبت حادثة سير؟ - نعم ☐ - لا ☐
47. إذا كان الجواب نعم كم عددها؟.....
48. في نظرك ما هو السبب الرئيسي المؤدي إلى حوادث السير؟
- ضعف الشبكة الطرقية ☐ - السرعة ☐ - الكحول ☐

- ضعف المراقبة ☐ - ضعف التكوين في السياقة (الرخصة) ☐ -
 - العوامل الطبيعية ☐ - ضعف القوانين ☐ - أخرى ما هي؟

V. تقييم الفاعلين بالنقل

49. ما تقييمك لخدمات مندوبية النقل والتجهيز بقلعة السراغنة؟ - ممتازة ☐ - متوسطة ☐ - رديئة ☐ - لماذا؟.....
50. ما تقييمك لخدمات مصلحة الفحص التقني؟ - ممتازة ☐ - متوسطة ☐ - رديئة ☐ - لماذا؟.....
51. هل هناك جمعيات مهنية للنقل بإقليم قلعة السراغنة؟ - نعم ☐ - لا ☐ -
52. إذا كان الجواب نعم هل تدافع عن المستخدمين بالقطاع؟ - نعم ☐ - لا ☐ -
53. في حالة تواجد جمعيات مهنية هل أنت منخرط بإحدى الجمعيات؟ - نعم ☐ - لا ☐ -
54. ما هو تقييمك للنقل العمومي بإقليم قلعة السراغنة؟ - ممتاز ☐ - متوسط الجودة ☐ - رديء ☐ - لماذا؟.....
55. في نظرك، هل تلوث وسائل النقل البيئة؟ - نعم ☐ - لا ☐ - لماذا؟.....
56. هل تفكر بالاستمرار في هذه المهنة؟ - نعم ☐ - لا ☐ - لماذا؟.....
57. ما هي المشاكل التي يعاني منها مهنيو النقل بإقليم قلعة السراغنة؟
 *
 *
58. ما هي الاقتراحات التي ترونها ضرورية لتحسين قطاع النقل بإقليم قلعة السراغنة؟
 *
 *
59. كم يقدر دخلكم اليومي؟
 أقل دخل في اليوم درهم * أعلى دخل في اليوم درهم
60. ملاحظات أخرى:

نشركم على قبول الإجابة على هذه الأسئلة

أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في الجغرافيا تحت عنوان:
تيارات النقل بين المدن والأرياف وانعكاساتها على التنمية الترابية:
حالة بعض الجماعات الترابية بإقليم قلعة السراغنة

استمارة موجهة لملهبي النقل السري

● رقم الاستمارة:

● تاريخ ملء الاستمارة:

● منطقة الملء:

أ. معلومات عامة

1. السن:
2. مكان الازدياد:
3. مكان السكن الحالي:
4. الوضعية العائلية: - عازب ☐ - متزوج ☐ - مطلق ☐ - أرمل ☐
5. المستوى التعليمي: - بدون ☐ - كتاب ☐ - ابتدائي ☐ - إعدادي ☐
- ثانوي ☐ - جامعي ☐ - تكوين مهني ☐
6. عدد الأبناء:
7. نوع السكن: - منزل قروي ☐ - منزل عصري ☐ - شقة اقتصادية ☐ - فيلا ☐
- آخر ما هو؟
8. نوعية ملكية المنزل: - ملكية خاصة ☐ - كراء ☐ - رهن ☐
- ملكية مشتركة ☐ - وقف ☐ - أخرى ما هي؟
9. المهنة السابقة:
10. مدة الاشتغال بقطاع النقل:
11. ما هو الدافع وراء الاشتغال بقطاع النقل؟

*

II. معلومات حول السيارة وملكيته

12. ما هي نوعية السيارة التي تمتلكها؟
13. لوحة ترقيمها (مثلاً أ.31):
14. مدة صناعة السيارة (Modèle):
15. نوعية وقود السيارة: ☐ بنزين عادي (Gasoil) ☐ - بنزين ممتاز (Essence) ☐
16. ملكية السيارة أو العربة: ☐ سائق ☐ - مالك + سائق ☐ - أخرى ما هي؟
17. حدد تكلفة هذه العناصر المتعلقة بمصاريف وسيلة النقل؟
- البنزين درهم (يومية) - التأمين درهم (سنويا)
- العجلات درهم (سنويا) - الضرائب درهم (سنويا)
- المرآب درهم (شهريا) - الزيوت درهم (سنويا)
- أخرى ما هي؟
18. أين تتواجد ورشة إصلاح السيارة التي تتردد عليها كثيرا (المدينة + الحي)؟

19. كم تقدر المدة الفاصلة بين زيارة وأخرى لورشة إصلاح سيارتك؟

III. معلومات حول ظروف العمل

20. هل تشتغل طيلة أيام الأسبوع؟ ☐ نعم ☐ لا
21. كم عدد ساعات الاشتغال في اليوم؟ ساعة
22. هل يوجد سائق آخر يشتغل معك في نفس السيارة؟ ☐ نعم ☐ لا
23. كم عدد الرحلات التي تقوم بها يوميا؟
24. ما هو متوسط طول الرحلة التي تقوم بها؟ كلم
25. ما هو اليوم الذي تقوم فيه بأعلى عدد الرحلات خلال الأسبوع؟
- الاثنين ☐ - الثلاثاء ☐ - الأربعاء ☐ - الخميس ☐
- الجمعة ☐ - السبت ☐ - الأحد ☐
26. كم عدد الركاب الذي تنقلهم خلال الرحلة الواحدة؟
27. كم تقدر المسافة التي تقطعها يوميا؟ كلم
28. ما هي فترة التي يكون فيها الإقبال كثيفا خلال اليوم؟
- من 10.00 إلى 14.00 ☐ - من 14.00 إلى 18.00 ☐ - بعد الساعة 18.00 ☐
29. ما هي المناسبات التي يكون فيه عليك الإقبال كثيفا؟
-

30. هل تقوم بالنقل إلى خارج الإقليم؟ - نعم ☐ - لا ☐
31. إذا كان الجواب نعم ما هي المدن والأقاليم التي تتردد عليها؟.....

-
32. كيف هي علاقتك بالزبائن؟ - ممتازة ☐ - عادية ☐ - سيئة ☐
- لماذا؟.....

33. كيف هي علاقتك بباقي مهنيي النقل غير المهيكل - ممتازة ☐ - عادية ☐ - سيئة ☐
- لماذا؟.....

34. كيف هي علاقتك بمهنيي النقل بواسطة سيارات الأجرة؟ - ممتازة ☐ - عادية ☐ - سيئة ☐
- لماذا؟.....

35. كيف هي علاقتك برجال الأمن؟ - ممتازة ☐ - عادية ☐ - سيئة ☐
- لماذا؟.....

36. ما هي المناطق تشتغل بها كثير؟
● نقطة الانطلاق - نقطة الوصول - التسعيرة درهم
● نقطة الانطلاق - نقطة الوصول - التسعيرة درهم
● نقطة الانطلاق - نقطة الوصول - التسعيرة درهم

37. كم يقدر عدد مهنيي النقل غير المهيكل بالمناطق التي تشتغل بها؟
- المنطقة 1: العدد المنطقة 2: العدد
- المنطقة 3: العدد المنطقة 4: العدد

IV. تقييم خدمات النقل

38. ما تقييمك للشبكة الطرقية؟ - ممتازة ☐ - متوسطة الجودة ☐ - رديئة ☐ - رديئة جدا ☐
- لماذا.....

39. ما تقييمك للتشوير الطرقي؟ - كاف ☐ - غير كاف ☐
- لماذا.....

40. ما تقييمك للمراقبة الطرقية بإقليم قلعة السراغنة؟ - جيدة ☐ - متوسطة الجودة ☐ - دون المستوى ☐
- لماذا.....

41. هل ارتكبت مخالفات السير؟ - نعم ☐ - لا ☐
42. إذا كان الجواب نعم ما نوعها وسبب ارتكابك لهذه المخالفات؟
- نوعها - سبب ارتكابها:.....

43. هل سبق أن ارتكبت حادثة سير؟ - نعم ☐ - لا ☐
44. إذا كان الجواب نعم كم عددها؟
45. في نظرك ما هو السبب الرئيسي المؤدي إلى حوادث السير؟
- ضعف الشبكة الطرقية ☐ - السرعة ☐ - الكحول ☐ - ضعف القوانين ☐
- ضعف المراقبة ☐ - ضعف التكوين في السياقة (الرخصة) ☐ - العوامل الطبيعية ☐
- أخرى ما هي؟
46. هل تلوث وسائل النقل البيئة؟ - نعم ☐ - لا ☐
- لماذا
47. هل تفكر بالاستمرار في هذه المهنة؟ - نعم ☐ - لا ☐
- لماذا
48. ما هي المشاكل التي يعاني منها مهنيو النقل غير المهيكّل بإقليم قلعة السراغنة؟
- *
- *
- *
49. ما هي الاقتراحات التي ترونها ضرورية لتحسين قطاع النقل بإقليم قلعة السراغنة؟
- *
- *
- *
50. كم يقدر دخلكم اليومي؟
- أقل دخل في اليوم درهم - أعلى دخل في اليوم درهم
51. ملاحظات أخرى:
-

نشركم على قبول الإجابة على هذه الأسئلة

أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في (الجغرافيا تحت عنون):
تيارات النقل بين المدن والأرياف وانعكاساتها على التنمية الترابية:
حالة بعض الجماعات الترابية بإقليم قلعة السراغنة

استمارة موجهة لمهنيي نقل السلع والبضائع

- رقم الاستمارة:.....
● تاريخ ملء الاستمارة:.....
● منطقة الملء:.....

أ. معلومات عامة

1. الصنف : ☐ النقل للحساب الخاص ☐ - النقل لحساب الغير ☐
2. السن:
3. مكان الازدياد:
4. مكان الإقامة الحالي:
5. الوضعية العائلية: ☐ عازب ☐ - متزوج ☐ - مطلق ☐ - أرمل ☐
6. المستوى التعليمي: ☐ بدون ☐ - كتاب ☐ - ابتدائي ☐ - إعدادي ☐
- ☐ ثانوي ☐ - جامعي ☐ - تكوين مهني ☐
7. عدد الأبناء:
8. نوع السكن: ☐ منزل قروي ☐ - منزل عصري ☐ - شقة اقتصادية ☐ - فيلا ☐
- آخر ما هو؟
9. نوعية ملكية المنزل: ☐ ملكية خاصة ☐ - كراء ☐ - رهن ☐
- ملكية مشتركة ☐ - وقف ☐ - أخرى ما هي؟
10. المهنة السابقة:
11. مدة الاشتغال بقطاع النقل:
12. هل تشتغل بمفردك؟ ☐ نعم ☐ - لا ☐

13. إذا كان الجواب لا كم عدد المشتغلين رفقتك؟

II. معلومات حول وسيلة النقل

14. نوعية وسيلة النقل: ☐ شاحنة صغيرة ☐ شاحنة متوسطة ☐ شاحنة كبيرة ☐

- سيارة ☐ - أخرى ما هي؟

15. لوحة ترقيم وسيلة النقل (مثلا أ 31):

16. عمر وسيلة النقل (Modèle):

17. اقتناء وسيلة النقل: ☐ جديدة ☐ مستعملة ☐

18. مكان الاقتناء؟

19. ما هي مدة شراء هذه الوسيلة؟

20. ملكية السيارة أو الشاحنة: ☐ ملك خاص ☐ كراء ☐ سائق ☐ - أخرى ما هي؟

21. حمولة وسيلة النقل؟

22. هل تتوفر شاحناتكم على جهاز GPS من أجل تتبع سير الشاحنة؟ ☐ نعم ☐ لا ☐

23. هل تتوفر شاحناتكم على قرص تحديد السرعة؟ ☐ نعم ☐ لا ☐

III. معلومات حول التنقل

24. هل تشتغل طيلة أيام الأسبوع؟ ☐ نعم ☐ لا ☐

25. كم ساعة تشتغل في اليوم؟

26. نوعية السلعة أو البضاعة التي تشتغل في نقلها: ☐ مواد غذائية ☐ خضر وفواكه ☐

- مواد علفية ☐ - ماشية ☐ - أخرى ما هي؟

27. مكان الاشتغال:

28. الأسواق التي تتردد عليها بإقليم قلعة السراغنة؟

للـ - - -

للـ - - -

29. ما هي المواقع التي تنتقل إليها كثيرا داخل الإقليم؟ -

-

30. ما هي المدن التي تتردد عليها خارج إقليم قلعة السراغنة؟

- مراكش ☐ - بني ملال ☐ - الدار البيضاء ☐ - الرباط ☐

- أخرى ما هي؟

- لماذا؟

31. كم يقدر عدد الكيلومترات التي تقطع في تنقلك يوميا؟

32. ما هي المدن التي تتزود منها بالمواد الغذائية والمنزلية بالترتيب (1.2.3.4)

- قلعة السراغنة ☐ - مراكش ☐ - الدار البيضاء ☐ - الجديدة ☐ - آسفي ☐
- فاس ☐ - بني ملال ☐ - أكادير ☐ - أخرى ما هي؟

IV. تقييم خدمات النقل والفاعلين به

33. ما تقييمك للشبكة الطرقية بالإقليم؟ - ممتازة ☐ - متوسطة الجودة ☐ - رديئة ☐ - رديئة جدا ☐
- لماذا؟

34. ما تقييمك للتشوير الطرقي؟ - كاف ☐ - غير كاف ☐
- لماذا؟

35. ما تقييمك للمراقبة الطرقية بإقليم قلعة السراغنة؟ - جيدة ☐ - متوسطة ☐ - دون المستوى ☐
- لماذا؟

36. هل ارتكبت مخالفات السير؟ - نعم ☐ - لا ☐
37. إذا كان الجواب نعم ما نوعها؟

38. هل سبق أن ارتكبت حادثة سير؟ - نعم ☐ - لا ☐
39. إذا كان الجواب نعم كم عددها؟

40. في نظرك ما هو السبب الرئيسي المؤدي إلى حوادث السير؟
- ضعف الشبكة الطرقية ☐ - السرعة ☐ - ضعف القوانين ☐ - الكحول ☐
- ضعف المراقبة ☐ - ضعف التكوين في السياقة (الرخصة) ☐ - العوامل الطبيعية ☐
- أخرى ما هي؟

41. ما تقييمك لخدمات مندوبية النقل بقلعة السراغنة؟ - ممتازة ☐ - متوسطة ☐ - رديئة ☐
- لماذا؟

42. ما تقييمك لخدمات مصلحة الفحص التقني؟ - ممتازة ☐ - متوسطة ☐ - رديئة ☐
- لماذا؟

43. حدد تكلفة هذه العناصر المتعلقة بمصاريف وسيلة النقل؟

- البنزين درهم (يومية)
• العجلات درهم (سنوية)
• التأمين درهم (سنوية)
• مصاريف أخرى ما هي؟

44. أين تتواجد ورشة إصلاح السيارة التي تتردد عليها كثيرا (المدينة + الحي)؟

- المدينة - الحي

45. كم تقدر المدة الفاصلة بين زيارة وأخرى لورشة إصلاح شاحنتك؟

46. هل مواقف السيارات المتواجدة بمدن الإقليم كافية ؟ - نعم ☐ - لا ☐

47. هل تتجاوزون الحمولة القانونية؟ - نعم ☐ - لا ☐

48. إذا كان الجواب نعم لماذا؟

49. في نظرك هل تلوث وسائل النقل البيئة؟ - نعم ☐ - لا ☐

50. ما هي المشاكل التي يعرفها قطاع نقل السلع والبضائع بإقليم قلعة السراغنة؟

⊙ -

⊙ -

⊙ -

51. ما هي الاقتراحات التي ترونها ضرورية لتحسين قطاع نقل السلع والبضائع بإقليم قلعة السراغنة؟

✕ *

✕ *

✕ *

52. كم يقدر دخلكم اليومي ؟

⊙ أقل دخل في اليوم درهم * أعلى دخل في اليوم درهم

53. ملاحظات أخرى:

-

نشكركم على قبول الإجابة على هذه الأسئلة



أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في الجغرافيا تحت عنوان:
تيارات النقل بين المدن والأرياف وانعكاساتها على التنمية الترابية:
حالة بعض الجماعات الترابية بإقليم قلعة السراغنة

عملية عد عدد وسائل النقل العابرة للمحاور الطرقية بإقليم قلعة السراغنة

نقطة القياس: التاريخ: الساعة:

في اتجاه المدينة

دراجة نارية	دراجة ثلاثية العجلات	سيارة عائلية	سيارة أجرة	سيارة فلاحية	شاحنة صغيرة	شاحنة كبيرة	حافلة	سيارة تجارية	أخرى تكتب

إلى خارج المدينة

دراجة نارية	دراجة ثلاثية العجلات	سيارة عائلية	سيارة أجرة	سيارة فلاحية	شاحنة صغيرة	شاحنة كبيرة	حافلة	سيارة تجارية	أخرى تكتب

الملك

الملحق رقم 1 : "أجداول"

جدول رقم 1: وجهة المهاجرين من إقليم قلعة السراغنة إلى المدن الكبرى بالمغرب بين 1989 و1994

الوجهة	عدد المهاجرين من الوسط القروي	عدد المهاجرين من الوسط الحضري	المجموع	النسبة من عدد المهاجرين بمدينة الاستقبال (%)
مراكش	7888	4682	12570	17.5
الدار البيضاء	3207	3181	6388	3.6
بني ملال	148	1171	1318	7.3
الرباط	650	900	1550	2.1
سلا	1040	910	1950	1.9
أكادير	530	940	1470	1.3
العيون	696	1056	1752	3.7
القنيطرة	450	560	1010	2.6
طنجة	180	170	350	0.7
فاس	56	140	196	0.2
مكناس	70	140	210	0.4
تطوان	80	240	320	0.7
أسفي	180	220	400	1.6
الجديدة	60	170	230	1.3
تمارة	372	700	1072	3.1
المحمدية	430	280	710	2.6
خريبكة	0	210	210	1.0
المجموع	16037	15669	31706	-

المصدر: المندوبية السامية للتخطيط، الإحصاء العام للسكان والسكنى 1994

تصنيف الطرق بالمغرب و ببعض الدول الأخرى

جدول رقم 2:

التصنيف	خصائص الطريق
المغرب	○ طرق وطنية
	○ طرق جهوية
	○ طرق إقليمية
	○ طرق جماعية أو غير مصنفة
	○ الطرق الداخلية بالمدن
	○ الطرق السيارة
مصر	○ الطرق المزدوجة
	○ طرق الدرجة الأولى
	○ طرق الدرجة الثانية
	○ طرق الدرجة الثالثة
	○ طرق الدرجة الرابعة
	○ طرق عامة رئيسية
العراق	○ الطرق العامة الثانوية
	○ الطرق المحلية
	○ الطرق الزراعية
	○ شبكة الطرق الداخلية بالمدن

المصدر: إنجاز شخصي اعتمادا على زيد العابدين علي صفر، جغرافية النقل، منشورات جامعة عمر المختار البيضاء، 2014،

ص 104 - 105.

جدول رقم 3: تطور وتيرة إنجاز الشبكة الطرقية بالمغرب بين 1916 و 1956 بالكلم

السنة	1916	1917	1918	1919	1920	1921
الطرق الرئيسية	2071	2074	2092	2519	2553	3176
الطرق الثانوية	550	569	765	681	794	967
المجموع	2621	2643	2857	3200	3347	4143
السنة	1922	1931	1932	1933	1934	1935
الطرق رئيسية	3268	3581	3770	3849	3880	3380
الطرق الثانوية	913	2129	2338	2528	2731	2731
المجموع	4181	5710	6108	6377	6611	6111
السنة	1953	1954	1955	1956		
الطرق رئيسية	5878	5932	5989	6015		
الطرق الثانوية	4042	4357	4493	4915		
المجموع	9920	10289	10482	10930		

Source : «les grandes routes au Maroc », 1923, Revue France au Maroc, N 28, p 176.

D.A.E, 1935, « *Annuaire de statistique générale du Maroc* », S.C.I, p 16.

Ministre de l'économie nationale, 1958, « *l'évolution économique du Maroc dans le cadre du deuxième plan quadriennal (1954 – 1957)* », p 170.

جدول رقم 4:

المحاور الطرقية المصنفة بمجال الدراسة

المجموع حسب الصنف	الجماعات التي تقطعها	الطول بمجال الدراسة	الطول بإقليم قلعة السراغنة	الطريق
7, 42 كلم وطنية	الجبيل - قلعة السراغنة - زنادة أولاد الكرن	29,500	67,400	الطريق الوطنية 8
	العامرية	13,200	71,483	الطريق الوطنية 23
26 كلم جهوية	قلعة السراغنة	2,000	29,200	الطريق الجهوية 206
	العطاولية الشعبية - أولاد عراض - العطاولية - واركى - الدوز	22,500	43,884	الطريق الجهوية 208
	بويا عمر	1,500	32,680	الطريق الجهوية 210
183 كلم إقليمية	الجبيل - قلعة السراغنة	17,8	29,300	الطريق الإقليمية 2110
	زنادة - الجبيل - قلعة السراغنة	10,000	10,000	الطريق الإقليمية 2112
	المربوح - قلعة السراغنة	17,600	43,832	الطريق الإقليمية 2115
	الشعراء	8,300	19,090	الطريق الإقليمية 2123
	الشعراء - العطاولية - العطاولية الشعبية - الدوز - العثامنة - الجبيل	35,000	39,000	الطريق الإقليمية 2125
	أولاد يعقوب - زناة - أولاد الكرن	26,000	28,000	الطريق الإقليمية 2127
	الفرائطة - أولاد يعقوب زنادة - قلعة السراغنة	22,816	22,816	الطريق الإقليمية 2129
	الشطبية	12,700	33,134	الطريق الإقليمية 2131
	الفرائطة - سيدي عيسى ابن سليمان - واركى - بوبا عمر	33,125	33,125	الطريق الإقليمية 2135
		252	502,944	المجموع

المصدر: إنجاز شخصي اعتمادا على معطيات مديرية النقل 2017

جدول رقم 5: تقييم وضعية الشبكة الطرقية من طرف أرباب الأسر حسب الجماعات بمجال الدراسة (%)

الجماعة الترابية	ممتازة	متوسطة الجودة	ردئية	ردئية جدا	المجموع
قلعة السراغنة	4	51	34	11	% 100
العطاوية	6	42	36	16	
الشطبية	24	42	17	17	
العامرية	3	54	28	15	
المربوح	1	30	43	26	
أولاد الكرن	13	42	31	14	
أولاد يعقوب	10	33	44	13	
تاوزينت	6	50	24	20	
زنادة	6	16	70	8	
بويا عمر	14	33	24	29	
الشعراء	12	53	14	21	
الدروز	6	18	38	38	
الفرائطة	0	49	23	28	
الجبيل	13	32	44	11	
العثامنة	7	39	45	9	
العطاوية الشعبية	4	24	35	37	
واركي	0	25	59	16	
أولاد عراض	4	32	30	34	
سيدي عيسى بن سليمان	3	44	27	26	

المصدر: البحث الميداني 2017

جدول رقم 6: توزيع المرافق الصحية العمومية بمجال الدراسة حسب مواردها البشرية

الجماعة	المرافق الصحية	عدد الأطباء	عدد الممرضين
قلعة السراغنة	المستشفى الإقليمي السلامة	61	187
	المركز الصحي الحضري العرصة		
	المركز الصحي الحضري الهناء		
	المركز الصحي الحضري القدس		
	المركز الصحي الحضري الحي الإداري		
	مركز تشخيص السل والأمراض التنفسية		
	المركز الصحي الاجتماعي		
	المركز الإقليمي المندمج لإعادة الإدماج		
	فضاء صحة الشباب		
	مركز تصفية الدم		
العطاوية	المركز الصحي الحضري العطاولية	4	26
	المركز الصحي الحضري مع وحدة الولادة		
	مركز تصفية الدم		
أولاد الكر	مركز صحي قروي مع وحدة الولادة	1	3
العامرية	مركز صحي قروي مع وحدة الولادة	1	5
العطاوية الشعبية	مركز صحي قروي	0	1
بويا عمر	مركز صحي قروي	1	2
	مستوصف قروي		
الشعراء	مركز صحي قروي	1	1
الشطبية	مركز صحي قروي	0	1
الدوز	مركز صحي قروي	1	1
المربوح	مركز صحي قروي	1	1
الفرائطة	مركز صحي قروي	1	2
الجبيل	مركز صحي قروي	1	2
	مستوصف القروي		
العثامنة	مركز صحي قروي	1	1
	مستوصف قروي		
واركي	مركز صحي قروي	1	1
أولاد عراض	مركز صحي قروي	0	1
أولاد يعقوب	مركز صحي قروي	0	1
سيدي عيسى بن سليمان	مركز صحي قروي	1	4
	مستوصف قروي		
	مستوصف قروي		
زنادة	مركز صحي قروي	1	1
تاوزينت	مركز صحي قروي	0	2
المجموع		77	243

المصدر: المديرية الإقليمية للصحة 2017.

جدول رقم 7: مشاريع المبادرة الوطنية للتنمية البشرية بإقليم قلعة السراغنة في ميدان

الطرق بين 2006 و2015

الجماعة	المشروع	سنة البرمجة	التكلفة الإجمالية	مساهمة المبادرة الوطنية للتنمية البشرية	نصيب كل جماعة
سور العز	تهيئة طريق قروية	2006	248000	228000	11
	إتمام قنطرة	2010	300000	300000	
	تهيئة طريق قروية	2007	230000	200000	
	تشبيد طريق قروية	2011	514500	514500	
	تشبيد طريق قروية	2010	734077	434077	
	تشبيد طريق قروية	2012	375300	375300	
	تشبيد طريق قروية	2013	300300	300300	
	تشبيد طريق قروية	2014	375300	375300	
	تشبيد طريق	2014	240000	240000	
	تشبيد طريق قروية	2015	478800	478800	
	تشبيد قنطرة	2008	220000	200000	
الصهريج	تهيئة منشأة فنية	2013	100000	100000	6
	تشبيد قنطرة	2012	127200	127200	
	تهيئة قنطرة صغيرة	2014	90000	90000	
	تهيئة طريق قروية	2014	229000	229000	
	تهيئة ثلاث طرق قروية	2014	270000	270000	
	تهيئة طريق قروية	2010	160000	160000	
الجوالة	تهيئة طريق قروية	2012	240000	240000	6
	تهيئة طريق قروية	2012	100000	100000	
	تهيئة طريق قروية	2012	760000	760000	
	إتمام طريق قروية	2014	230000	230000	
	تهيئة طريق قروية	2015	176600	176600	
	تهيئة طريق قروية	2013	151000	151000	
الرافعية	تهيئة طريق قروية	2006	400000	300000	6
	تهيئة طريق قروية	2008	500000	300000	
	تشبيد طريق قروية	2010	838334	638334	
	تشبيد طريق قروية	2009	344140	223907	
	تشبيد طريق قروية	2014	550000	350000	
	تهيئة طريق قروية	2009	320000	220000	
الهيادنة	تهيئة طريق قروية	2011	181800	181800	2
	إتمام طريق قروية	2007	201817	201817	
أولاد الشرقي	تهيئة طريق قروية	2014	1033823	301200	2
	تهيئة طريق قروية	2012	550000	550000	
سيدي الحطاب	تشبيد طريق قروية	2014	1050000	800000	2
	تهيئة طريق قروية	2015	200000	200000	
الدشرة	تشبيد طريق	2009	269500	210700	2

	553000	738000	2007	تشبيد طريق	
2	565200	565200	2015	تشبيد طريق قروية	أولاد خلوف
	1011600	1594600	2013	تشبيد طريق قروية	
1	122880	199680	2014	تشبيد قنطرة	لمزم صنهاجة
1	207127	307127	2007	تهيئة طريق قروية	سيدي موسى
1	191712	572594	2008	تهيئة طريق قروية	الذروز
2	984800	1414800	2012	تشبيد طريق	أولاد الكرن
	800800	1150800	2013	تشبيد طريق	
44	15.194.954	19.632.292		المجموع	مجال الدراسة

المصدر: مصلحة العمل الاجتماعي، 2017، المبادرة الوطنية للتنمية البشرية بعمالة قلعة السراغنة (بتصرف)

جدول 8: مشاريع المبادرة الوطنية للتنمية البشرية بإقليم قلعة السراغنة

في دعم النقل المدرسي بين 2006 و 2016

الجماعة	سنة البرمجة	نوع المشروع	التكلفة الإجمالية	مساهمة المبادرة الوطنية للتنمية البشرية	نصيب كل جماعة
الصهريج	2006	النقل المدرسي	300000	300000	4
	2006	النقل المدرسي	300000	300000	
	2012	النقل المدرسي	350000	200000	
	2016	النقل المدرسي	375000	375000	
سور العز	2007	النقل المدرسي	338000	300000	3
	2013	النقل المدرسي	370000	120000	
	2016	النقل المدرسي	358000	358000	
الهيادنة	2012	دراجات هوائية	78800	78800	3
	2012	النقل المدرسي	216000	134000	
	2014	النقل المدرسي	360000	100000	
الواد لخضر	2016	النقل المدرسي	400000	400000	3
	2015	النقل المدرسي	396700	186700	
	2008	النقل المدرسي	281500	270500	
الرافعية	2008	النقل المدرسي	300000	210000	2
	2016	النقل المدرسي	277000	277000	
أولاد مسبل	2016	النقل المدرسي	350000	200000	2
	2014	حافلة صغيرة	370000	340000	
أولاد مسعود	2012	النقل المدرسي	534500	360000	2
	2015	النقل المدرسي	422000	350000	
سيدي رحال	2016	سيارتين للنقل المدرسي	700000	300000	2
	2014	سيارتين للنقل المدرسي	630000	340000	
زمران الشرقية	2016	النقل المدرسي	350000	220000	1
أولاد صبيح	2015	النقل المدرسي	390000	260000	1
الوناسدة	2015	النقل المدرسي	398000	260000	1
سيدي موسى	2014	حافلة صغيرة	389650	273000	1

1	105000	105000	دراجات هوائية	2010	بيجماعي		
1	360000	391000	النقل المدرسي	2011	أولاد الشرقي		
1	390000	390000	النقل المدرسي	2012	أولاد خلوف		
1	264500	350000	النقل المدرسي	2012	الدشرة		
1	350000	380000	حافلة صغيرة	2014	مايات		
3	360000	464000	حافلة صغيرة	2011	قلعة السراغنة	مجال الدراسة	
	360000	413000	حافلة	2013			
	350000	1070000	النقل الجامعي	2015			
2	180000	380000	حافلة صغيرة	2014	الشطبية		
	200000	380000	النقل المدرسي	2016			
1	185000	440000	حافلة صغيرة	2014	تاو زينت		
1	210000	350000	النقل المدرسي	2016	العثامنة		
1	350000	380000	حافلة صغيرة	2014	الجبيل		
1	340000	340000	النقل المدرسي	2012	أولاد الكرن		
1	180000	780000	النقل المدرسي	2013	العطاوية		
1	360000	396200	النقل المدرسي	2011	أولاد عراض		
1	70000	70000	دراجات هوائية	2008	العامرية		
1	200000	348000	النقل المدرسي	2006	وراكي		
43	11327500	16662350			المجموع		

المصدر: مصلحة العمل الاجتماعي، 2017، المبادرة الوطنية للتنمية البشرية بعمالة قلعة السراغنة (بتصرف)

جدول 9: مشاريع المبادرة الوطنية للتنمية البشرية بإقليم قلعة السراغنة في تمويل

سيارات الإسعاف بين 2006 و 2016

الجماعة	سنة البرمجة	التكلفة الإجمالية	مساهمة المبادرة الوطنية للتنمية البشرية	نصيب كل جماعة
سور العز	2016	360000	360000	2
	2008	230000	200000	
الهيادنة	2007	227148	227148	2
	2016	300000	300000	
الدشرة	2016	350000	350000	2
	2008	175963	167963	
الواد لخضر	2007	227148	227148	1
الصهريج	2009	200000	200000	1
زمران	2010	170000	170000	1
الجواله	2010	170000	170000	1
أولاد بو علي الواد	2010	170000	170000	1
أولاد مسعود	2010	170000	170000	1
لمزم صنهاجة	2011	400000	300000	1
زمران الشرقية	2011	334000	300000	1
الرافعية	2011	210000	210000	1
تملالت	2013	336000	200000	1
سيدي رحال	2014	308000	278000	1

1	178000	278000	2014	أولاد اصبيح		
1	160 000	300000	2016	لونسدة		
1	340000	340000	2015	أولاد خلوف		
1	300000	300000	2015	أولاد زراد		
1	350000	350000	2015	أولاد الشرقي		
1	350000	350000	2015	سيدي الحطاب		
3	278000	378000	2014	قلعة السراغنة	مجال الدراسة	
	300000	400000	2015			
	300000	380000	2015			
1	100 000	300000	2016	الفرائطة		
1	185000	440000	2014	تاوونيت		
1	278000	308000	2014	العامرية		
1	300000	330000	2014	الجبيل		
1	180000	331000	2012	المربوح		
31	7599259	9123259	المجموع			

المصدر: مصلحة العمل الاجتماعي، 2017، عمالة قلعة السراغنة (بتصرف)

جدول رقم 10: تعريف الضريبة على السيارات بالمغرب بالدرهم

القوة الجبائية				
أقل من 8 أحصنة	من 8 إلى 10 أحصنة	من 11 إلى 14 حصانا	أكبر أو تساوي 15 حصانا	
350	650	3000	8000	سيارات بمحرك بنزين أو محرك كهربائي
700	1500	6000	20000	سيارات بمحرك ديزل

جدول رقم 11: مساهمة الشركاء في قطاع الطرق بالعالم القروي بإقليم قلعة السراغنة 2014 - 2018

الشركاء	مجموع المساهمات (مليون درهم)	نسبة المساهمة %	الطول بكلم
وزارة التجهيز والنقل	214.63	51.95	700 كلم
وزارة الداخلية	89.74	21.72	
وزارة الفلاحة	74.96	18.14	
جماعة العطاوية	15.5	3.75	
المجلس الإقليمي	7.7	1.86	
جماعة قلعة السراغنة	4	0.96	
جماعة تملالت	3	0.72	
جماعة زمران الشرقية	1.5	0.36	
جماعة لونسدة	1	0.27	
جماعة أولاد الكرن	1	0.27	
المجموع	413.03 مليون درهم	100	

المصدر: عمالة قلعة السراغنة، مقترح المخطط التنموي لإقليم قلعة السراغنة، 2016 ص 16

جدول رقم 12: توزيع محطات الوقود وأنواعها بمجال الدراسة

العدد	اسم الشركة	الجماعة الترابية
13	4 أفريقيا	قلعة السراغنة
	2 طوطال	
	2 أوليبيبا	
	1 وينكسو	
	1 بتروم	
	1 شيل	
	1 بترومين	
	1 بدون اسم	
4	1 شيل	العطاوية
	1 طوطال	
	1 إينوف	
	1 أوليبيبا	
4	1 Green oil	زنادة
	1 بترومين	
	1 شيل	
	1 بتروم	
3	بتروم	الجبيل
	بترومين	
	أوليبيبا	
2	بتروم	واركي
	أفريقيا	
2	بتروم	العطاوية الشعبية
	CPHM	
1	زيز	الفرائطة
1	إينوف	العامرية
1	سوماب	العثامنة
1	CPHM	المربوح
32	-	المجموع

المصدر: البحث الميداني، 2018

جدول رقم 13:

توزيع وكالات التأمين بمجال الدراسة

العدد	اسم الوكالة	اسم الشركة	الجماعة الترابية
8	معروف	الوفاء	قلعة السراغنة
	الشابي	سند	
	الرافعي	RMA	
	الحارثي	سهام	
	الزرورة	أطلنطا	
	تأمينات بنزهر	سهام	
	أكسا للتأمين	أكسا للتأمين	
	المنوني	سهام	
5	العطاوية	سهام	العطاوية
	الدراعي	أطلنطا	
	العطاوية	الوفاء	
	الورزازي	أكسا للتأمين	
	كرام	RMA	
13	-	-	المجموع

المصدر: البحث الميداني، 2018

جدول رقم 14:

توزيع المقاولات بإقليم قلعة السراغنة ومجال اشتغالها

المقولة	نشاطها	سنة الإنشاء
الصناعة الغذائية		
Etablissement Maroc - Nouveau	تعليب المنتوجات الفلاحية، إنتاج زيت الزيتون	1976
Coopérative Sraghna	إنتاج زيت الزيتون	1984
Conserve – Huilerie Lounasda	تعليب المنتوجات الفلاحية	1996
Sup Agro Export	تعليب المنتوجات الفلاحية	1996
Conserve – Huilerie El Kelaa	تعليب المنتوجات الفلاحية، إنتاج زيت الزيتون	1996
Conserve – Huilerie El Ouarga	تعليب المنتوجات الفلاحية، إنتاج زيت الزيتون	1997
Agro Massa Conserve Tassaout	تعليب المنتوجات الفلاحية، إنتاج زيت الزيتون	1998
Oli – Maroc	إنتاج زيت الزيتون	1999
SONAGRO	تعليب المنتوجات الفلاحية، إنتاج زيت الزيتون	1999
Agro Sara Food	تعليب المنتوجات الفلاحية	2002
Olives Tassaout	تعليب المنتوجات الفلاحية	2005
Conserverie Taoussi	تعليب المنتوجات الفلاحية	2005
Conserve Al Adarissa	تعليب المنتوجات الفلاحية، إنتاج زيت الزيتون	
Frigo Tassaout	تخزين وتجارة الفواكه والخضر بالجملة	
Rizi Food	تعليب المنتوجات الفلاحية	
Azolives	إنتاج زيت الزيتون	
البناء والأشغال العمومية		
Société Limoune	بيع مواد البناء	2002
Sté Menara Prefa	إنتاج مواد البناء	
SOZGET	بناء وأشغال عمومية	
SOZETREF	بناء وأشغال عمومية	
Société ECHABBI Métal	إنتاج وبيع مواد البناء	
Manara Briques	صناعة القرمود الأحمر	
Entreprise Khadiri	صيانة أشغال عامة	
Entreprise Baddou	بناء وأشغال عمومية	
Fonoun Al Fakir	بناء / أشغال عامة	
SOSAGIN	هندسة مدنية وكهرباء	
Entreprise Salim	بناء وأشغال عمومية	
Droguerie Oulad Sbih	مواد البناء وعقاقير	
EMOC SARL	بناء وأشغال عمومية	

المصدر: غرفة التجارة والصناعة والخدمات قلعة السراغنة 2017

جدول رقم 15: توزيع عدد التلاميذ الذين يستعملون وسائل النقل المدرسي بإقليم قلعة السراغنة

الجماعة	المستفيدون من النقل المدرسي			
	2018/2017	2017/2016	2016/2015	2015/2014
الجبيل	25	72	52	
الشطبية	577	610	443	298
الجوالة	281	181	213	308
الدشرة	514	458	514	433
الرافعية	360	384	366	280
الصهريج	796	0	0	249
العامرية	342	304	202	241
العثامنة	121	0	0	0
المربوح	136	50	249	190
الهيادنة	532	409	200	220
أولاد اصبيح	174	184	145	120
أولاد الشرقي	38	40	0	0
أولاد خلوف	85	131	94	63
أولاد زراد	215	243	210	50
أولاد عراض	63	75	55	0
أولاد عمرو	204	21	0	0
أولاد يعكوب	246	248	183	183
بويا عمر	207	165	274	116
زمران الشرقية	210	133	114	92
سيدي رحال	226	242	190	76
سيدي عيسى بن سليمان	275	102	29	35
سيدي موسى	482	515	525	262
الفرائطة	347	228	188	240
قلعة السراغنة	60	0	70	0
لوناسدة	59	52	69	65
مزرم صنهاجة	175	123	262	302
مجموع الإقليم	6750	4970	4647	3823

المصدر: نيابة التعليم بقلعة السراغنة 2018

جدول رقم 16: تطور نسبة الهدر المدرسي بمجال الدراسة بالتعليم الابتدائي بين 2011 و 2017 (%)

نسبة الهدر المدرسي 2017 / 2016			نسبة الهدر المدرسي 2012 / 2011			الجماعة
المجموع	الإناث	السنة 6	المجموع	الإناث	السنة 6	
2.88	1.77	2.73	1.98	1.85	3.55	قلعة السراغنة
1.62	1.33	2.09	1.21	1.28	2.67	العطاولية
2.17	1.29	4.41	5.97	5.24	8.11	المربوح
3.58	4.57	12.94	4.33	4.57	12.5	العامرية
2.69	2.89	6.45	8.52	10.99	21.64	تاويزينت
1.84	2.06	5.08	5.54	6.86	9.83	الشطبية
1.47	1.15	7.94	4.58	5.60	16.16	زنادة
2.63	2.52	9.63	2	2.07	5.76	أولاد يعقوب
3.07	4.09	16.35	6.35	9.61	10.97	أولاد الكرن
1.27	1.4	5.33	4.14	4.2	7.55	أولاد عراض
2.01	2.4	8.21	3.17	4.84	11.54	الشعراء
2.42	2.22	8.15	5.07	6.61	11.92	الدوز
4.76	4.85	14.08	5.57	7.09	11.11	الفرائطة
2.49	2.8	7.41	3.2	4.53	9.78	العثمانة
1.95	2.27	5.19	2.17	3.02	12	العطاولية الشعبية
2.58	2.76	8.58	3.46	3.04	5.11	واركي
2.32	2.71	8.06	4.84	6.4	15.84	بويا عمر
2.1	2.46	7.34	6.1	6.68	13.66	سيدي عيسى بن سليمان
3.19	4.42	8.68	3.65	4.53	7.86	الجبيل
2.74	2.62	7.8	4.30	5.21	10.39	مجموع مجال الدراسة
2.52	2.6	-	3.57	4.16	-	مجموع إقليم قلعة السراغنة

المصدر: نيابة التعليم بقلعة السراغنة 2018

جدول رقم 17: تطور نسبة الهدر المدرسي بالتعليم الإعدادي بين 2011 و 2017 حسب الوسط

2017 / 2016			2012 / 2011			الوسط
المجموع	الإناث	المستوى	المجموع	الإناث	المستوى	
11.14	13.45	1	18.11	25.51	1	الوسط الحضري
6.89	6.97	2	7.31	7.99	2	
9.03	10.12	3	8.09	9.72	3	
9.25	10.4	المجموع	11.2	14.59	المجموع	
17.07	22.61	1	22.25	34.12	1	الوسط القروي
9.12	10.33	2	9.24	10.94	2	
12.89	15.95	3	15.23	20.19	3	
13.58	17.02	المجموع	16.64	25.1	المجموع	
14.55	18.66	1	20.41	30.12	1	الإقليم
8.14	8.79	2	8.21	9.12	2	
11.03	12.89	3	11.19	13.41	3	
11.65	13.91	المجموع	13.87	19.18	المجموع	

المصدر: نيابة التعليم بقلعة السراغنة 2018

جدول رقم 18: تطور نسبة الهدر المدرسي بالتعليم الثانوي التأهيلي بين 2011 و 2017 حسب الوسط

2017 / 2016			2011 / 2012			الوسط
المجموع	الإناث	المستوى	المجموع	الإناث	المستوى	
2.06	2.19	جذع مشترك	4.15	4.37	جذع مشترك	الوسط الحضري
4.82	4.14	أولى باك	2.59	3.79	أولى باك	
8.42	9.68	الثانية باك	8.87	11.81	الثانية باك	
5.18	5.39	المجموع	5.47	7.1	المجموع	
5.61	6.39	جذع مشترك	5.18	8.61	جذع مشترك	الوسط القروي
6.77	9.45	أولى باك	6.81	9.94	أولى باك	
6.37	8.15	الثانية باك	6.23	11.27	الثانية باك	
6.21	7.83	المجموع	5.76	9.46	المجموع	
3.5	3.79	جذع مشترك	4.46	5.49	جذع مشترك	الإقليم
5.58	6	أولى باك	3.2	4.63	أولى باك	
7.73	9.26	الثانية باك	8.56	11.76	الثانية باك	
5.57	6.22	المجموع	5.52	7.49	المجموع	

المصدر: نيابة التعليم بقلعة السراغنة 2018

جدول رقم 19: نوعية المشاريع المقترحة وتكلفتها من طرف الجماعات الحضرية

المحور	عدد المشاريع	المبلغ التقديري بالدرهم
الطرق الحضرية	13	143.53
الماء الصالح للشرب	1	4.00
المنشآت الهيدرומائية	3	20.00
التطهير	6	65.00
المجال الديني	8	43.00
الإنارة العمومية	4	50.00
الاقتصاد	5	101.25
التعليم	9	107.2
التجهيزات الجماعية	12	81.20
المناطق الخضراء	4	24.30
الشباب والرياضة	17	94.30
الصحة	3	17.50
المجال السوسيو ثقافي	7	42.60
السياحة	4	63.00
المجموع التقديري	96	863.66

المصدر: عمالة قلعة السراغنة، 2016، "مقترح المخطط التنموي لإقليم قلعة السراغنة" ص 39.

جدول رقم 20: نوعية المشاريع المقترحة وتكلفتها من طرف الجماعات القروية

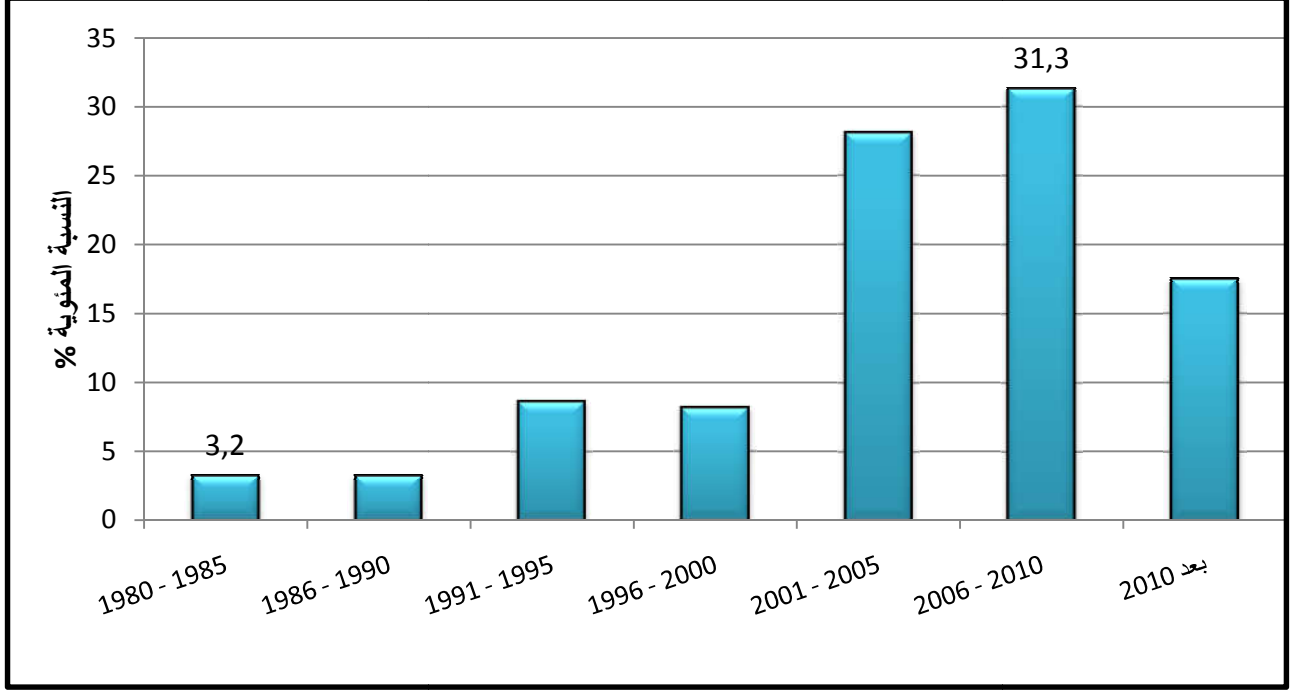
المحور	عدد المشاريع	المبلغ التقديري بالدرهم
الماء الشروب	55	65.93
تهيئة المراكز	24	142.66
تهيئة المناطق الخضراء	4	7.08
تهيئة الموارد الهيدرומائية	15	85.61
شبكة التطهير القروي	11	148.00
الشعائر الدينية	3	2.20
الثقافية	1	0.60
الاقتصاد	10	21.90
التعليم	56	96.83
التزود بالكهرباء	23	43.25
التجهيزات الجماعية	43	103.31
الشباب والرياضة	37	44.33
المشاريع الطرقية	155	325.04
الصحية	37	26.72
الاجتماعية	36	29.84
السياحية	3	21.00
المجموع التقديري	513	1191.31

المصدر: عمالة قلعة السراغنة، 2016، "مقترح المخطط التنموي لإقليم قلعة السراغنة" ص 38.

الملحق رقم 2: "المبيانات"

تاريخ صنع السيارات الخاصة المستعملة بمجال الدراسة

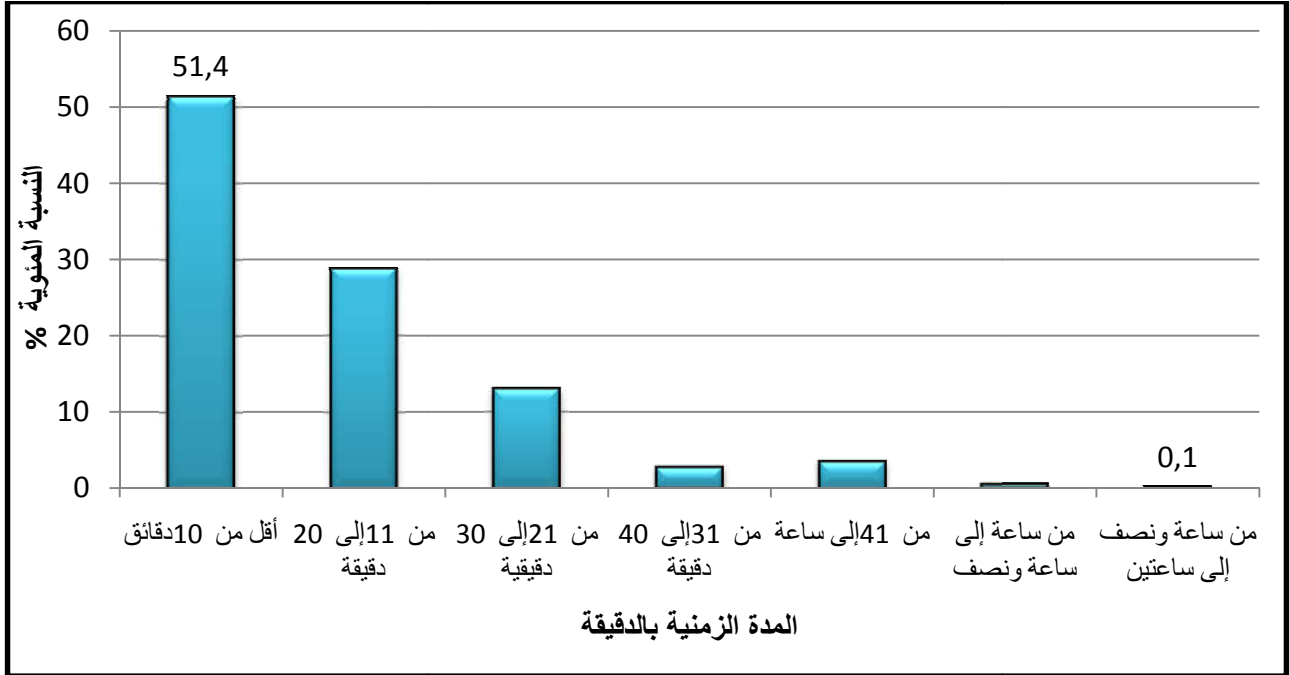
مبيان رقم 1:



المصدر: البحث الميداني 2017

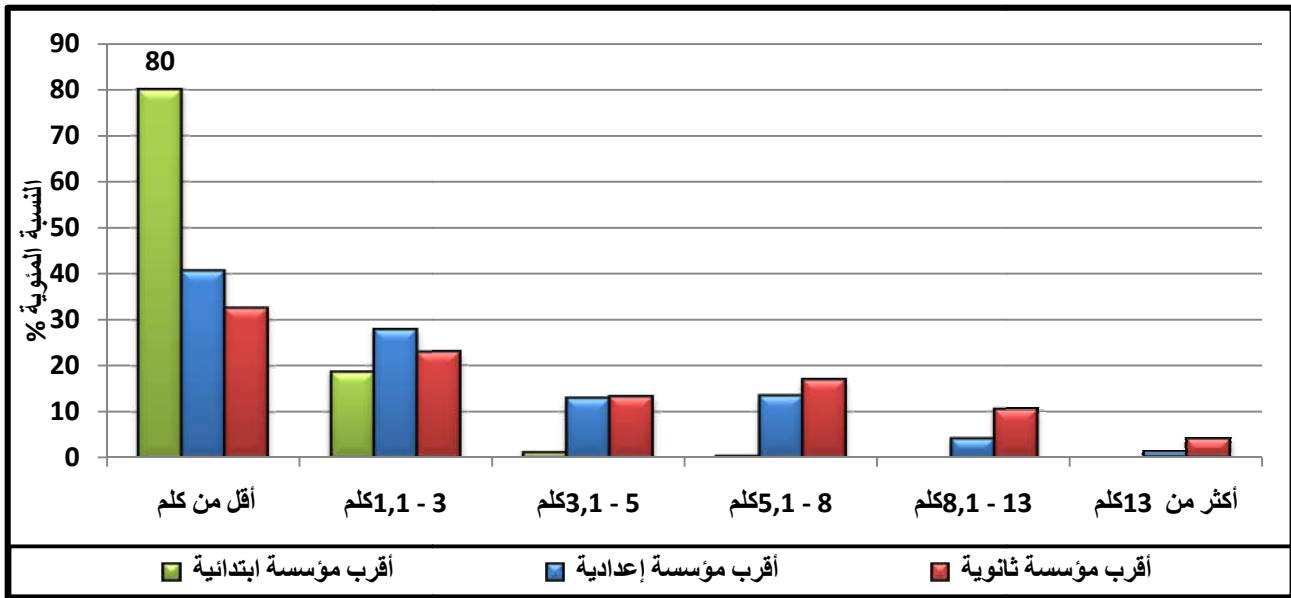
توزيع أرباب الأسر حسب المدة الزمنية في التنقل بين المنزل ومقر العمل

مبيان رقم 2:



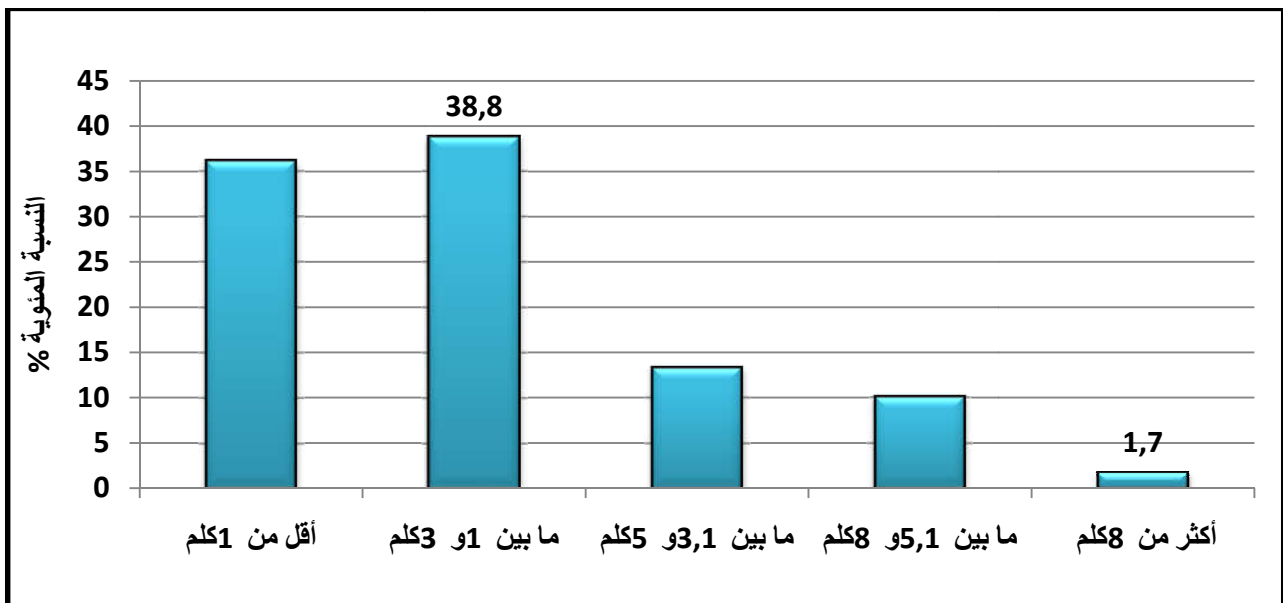
المصدر: البحث الميداني 2017

مبيان رقم 3: توزيع المسافة الفاصلة بين المؤسسات التعليمية ومقرات السكن بمجال الدراسة



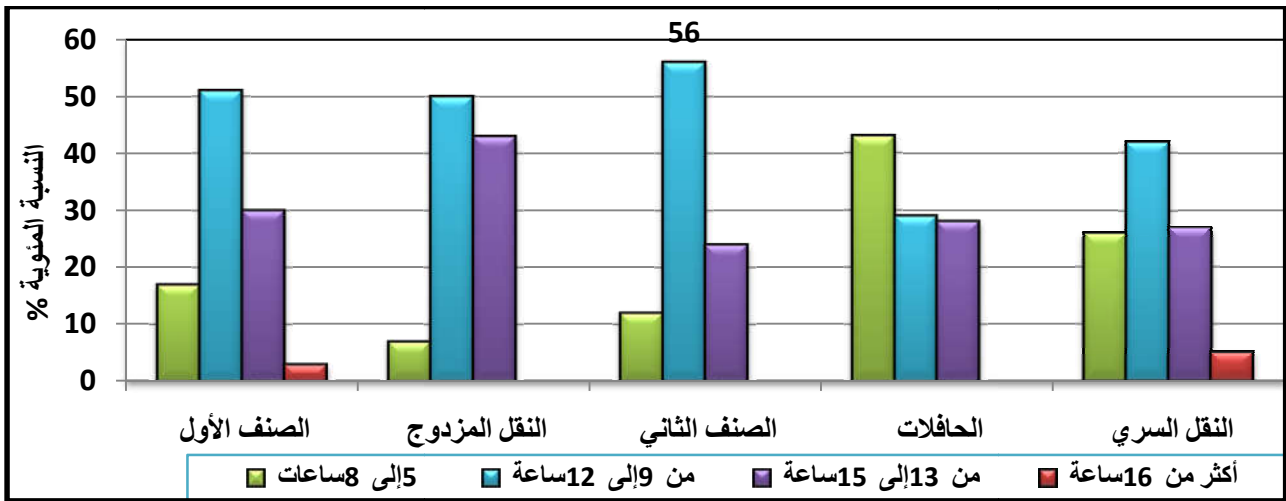
المصدر البحث الميداني 2017

مبيان رقم 4: توزيع المسافة بين السكن ومقر الجماعة بالنسبة لأرباب أسر مجال الدراسة



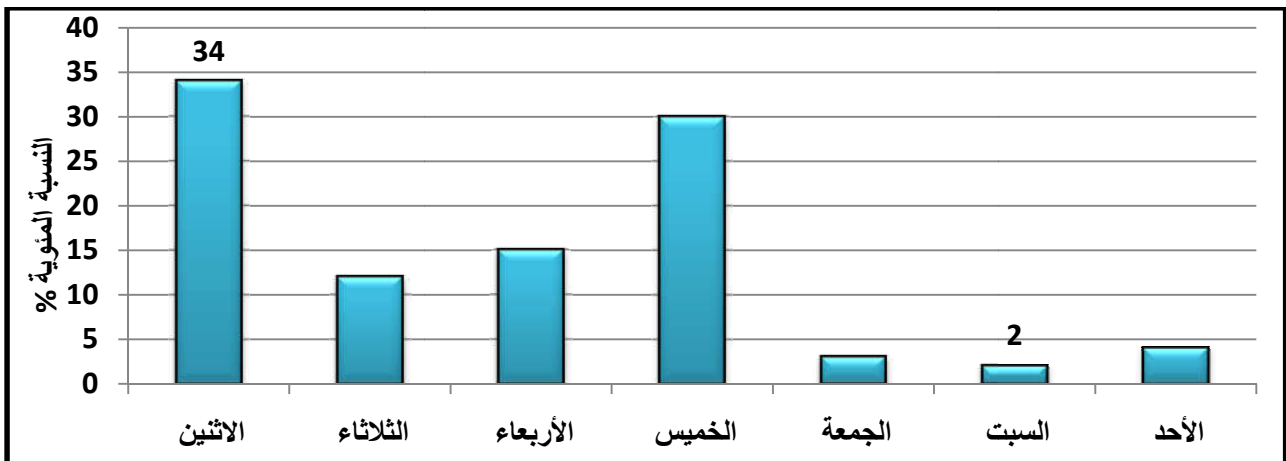
المصدر: البحث الميداني 2017

مبيان رقم 5: توزيع مهنيي النقل العمومي حسب عدد ساعات الاشتغال في اليوم



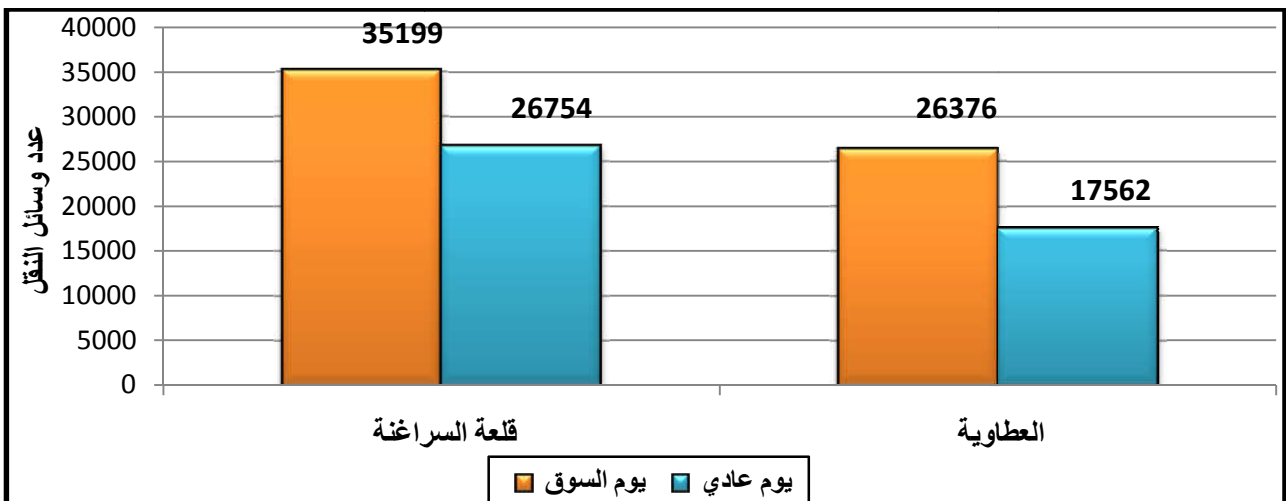
المصدر: البحث الميداني 2017

مبيان رقم 6: اليوم الأكثر إقبالا على التنقل من طرف الركاب حسب رأي المهنيين



المصدر: البحث الميداني 2017

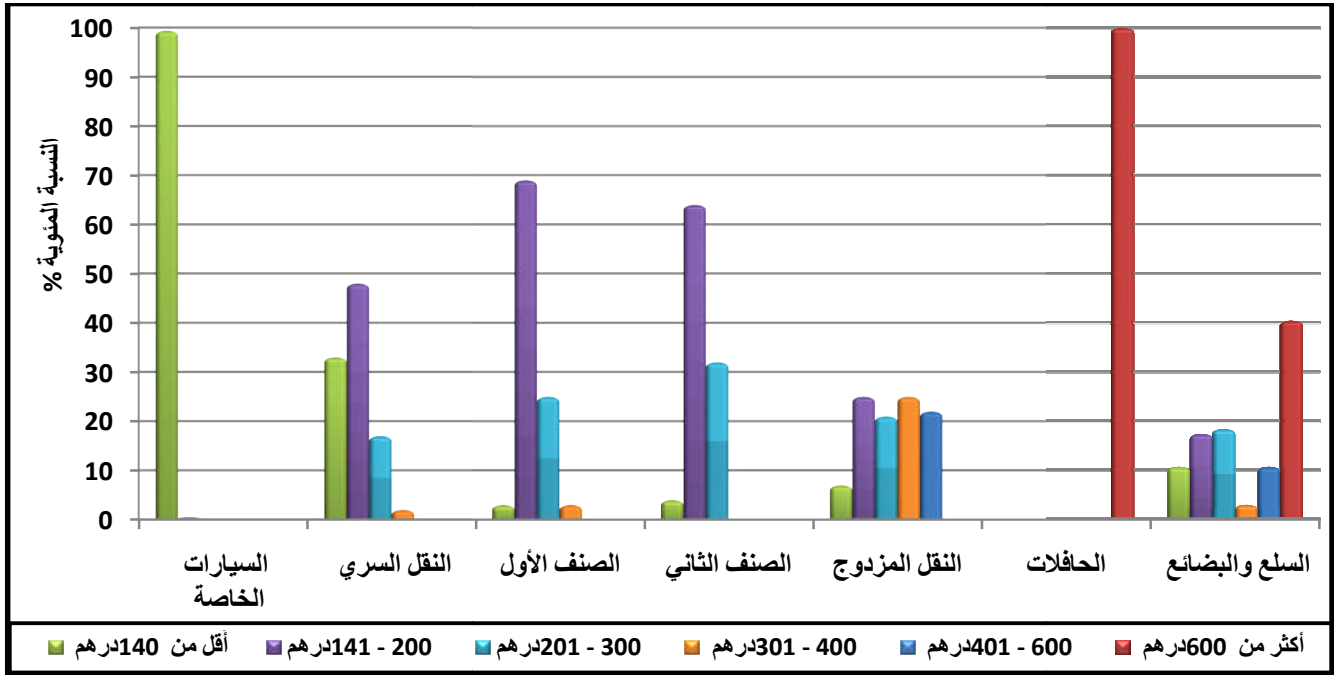
مبيان رقم 7: مقارنة عدد وسائل النقل المتنقلة من وإلى مدينتي قلعة السراغنة والعطاوية



المصدر: البحث الميداني 2018

التكلفة اليومية للبنزين لوسائل النقل العامة والخاصة بمجال الدراسة

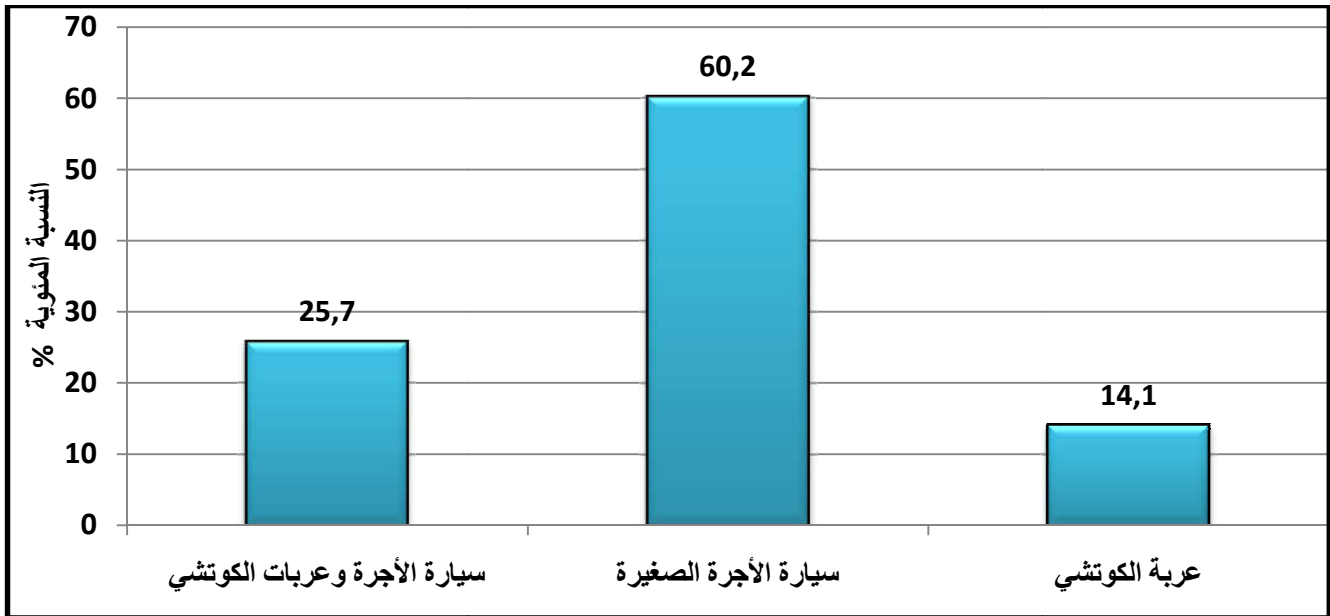
مبيان رقم 8:



المصدر: البحث الميداني 2017

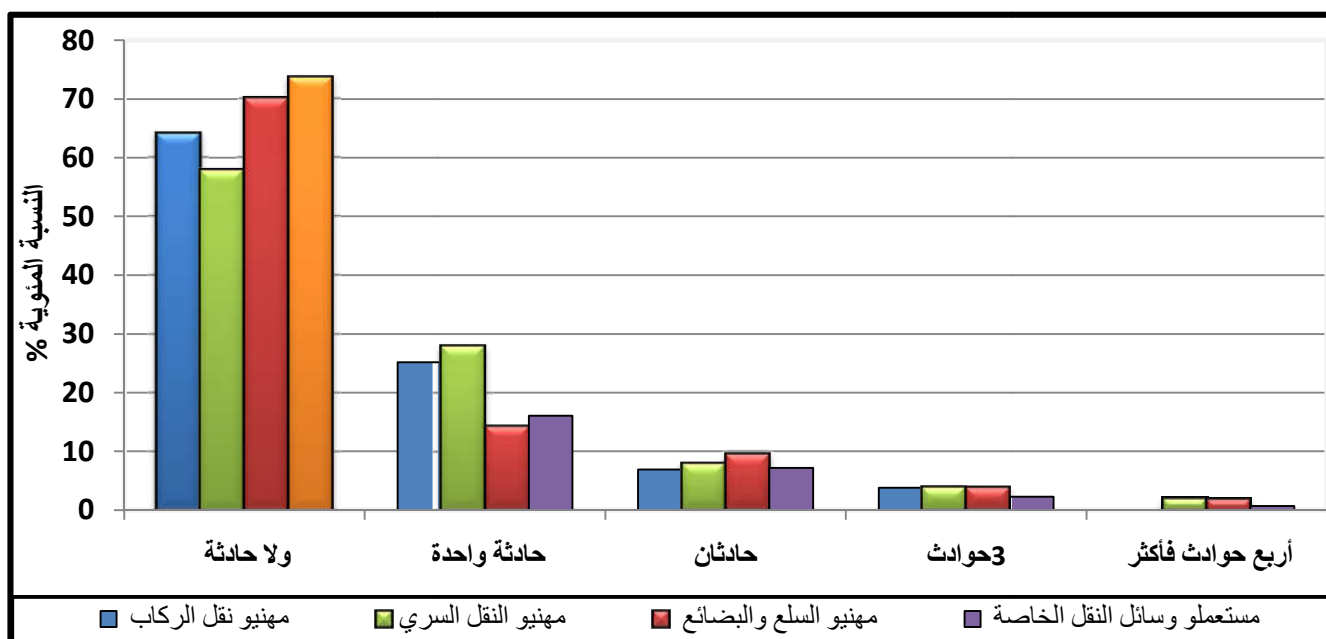
نوعية وسائل النقل الحضرية المستعملة من طرف ساكنة الجماعات القروية

مبيان رقم 9:



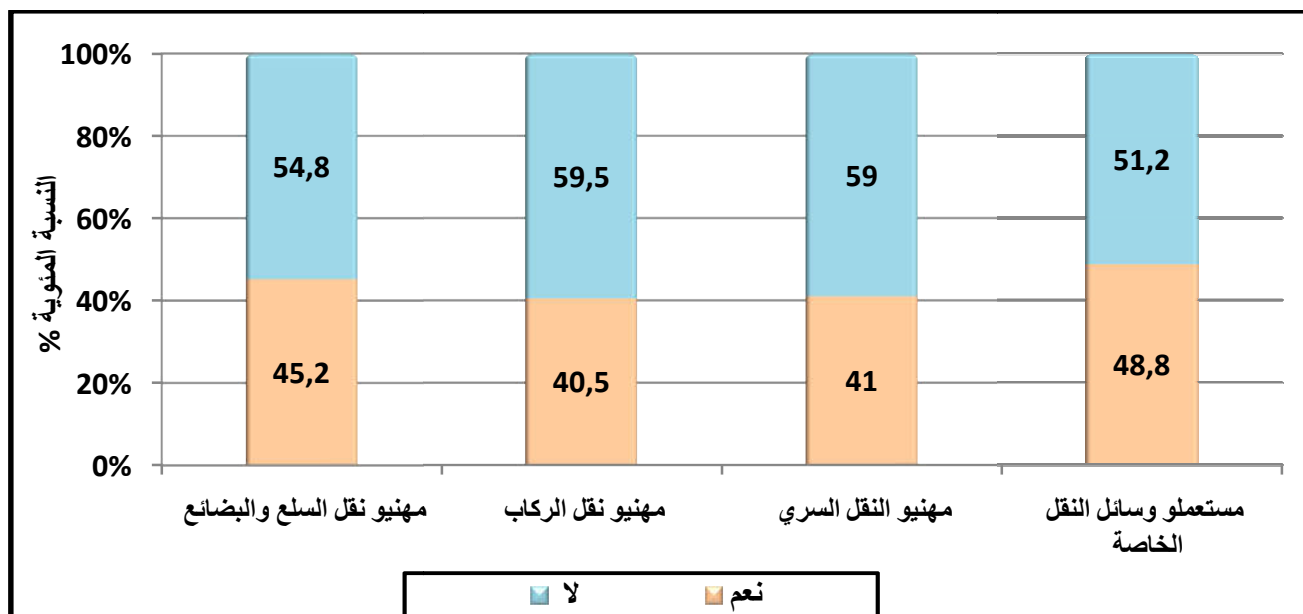
المصدر: البحث الميداني 2017

مبيان رقم 10: توزيع مهنيي النقل ومستعملي وسائل النقل الخاصة حسب عدد حوادث السير المرتكبة



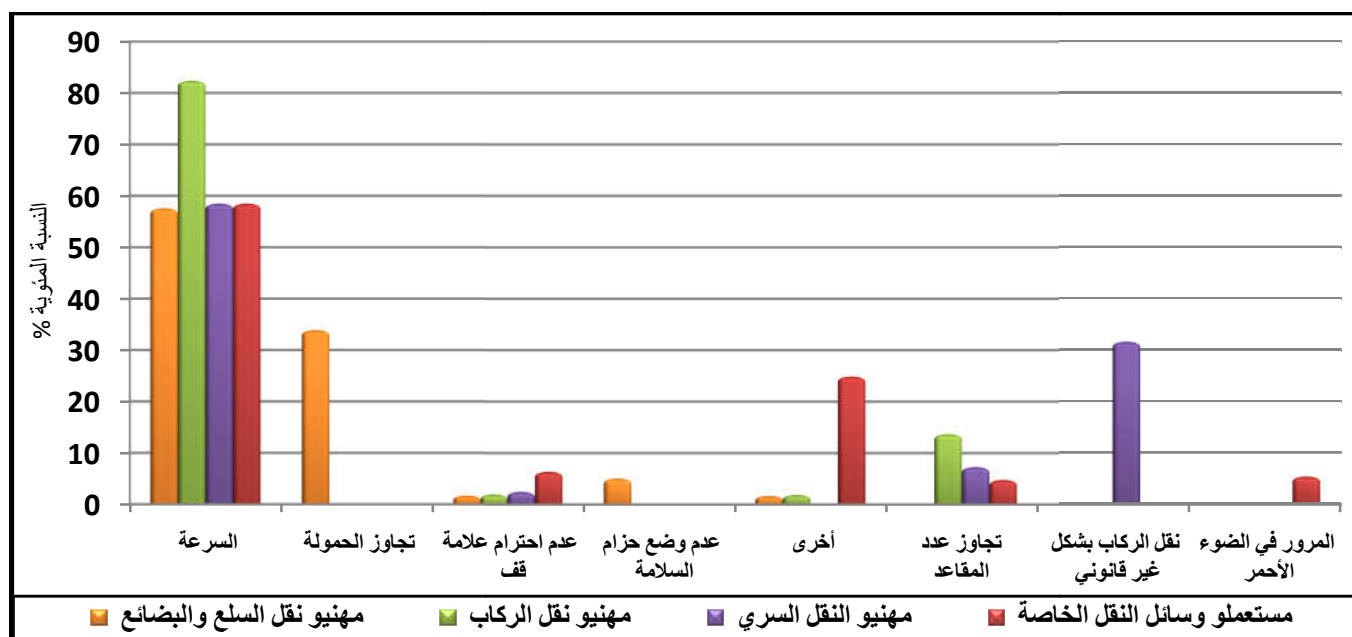
المصدر: البحث الميداني 2017

مبيان رقم 11: توزيع مهنيي النقل ومستعملي السيارات الخاصة حسب ارتكابهم لمخالفات السير



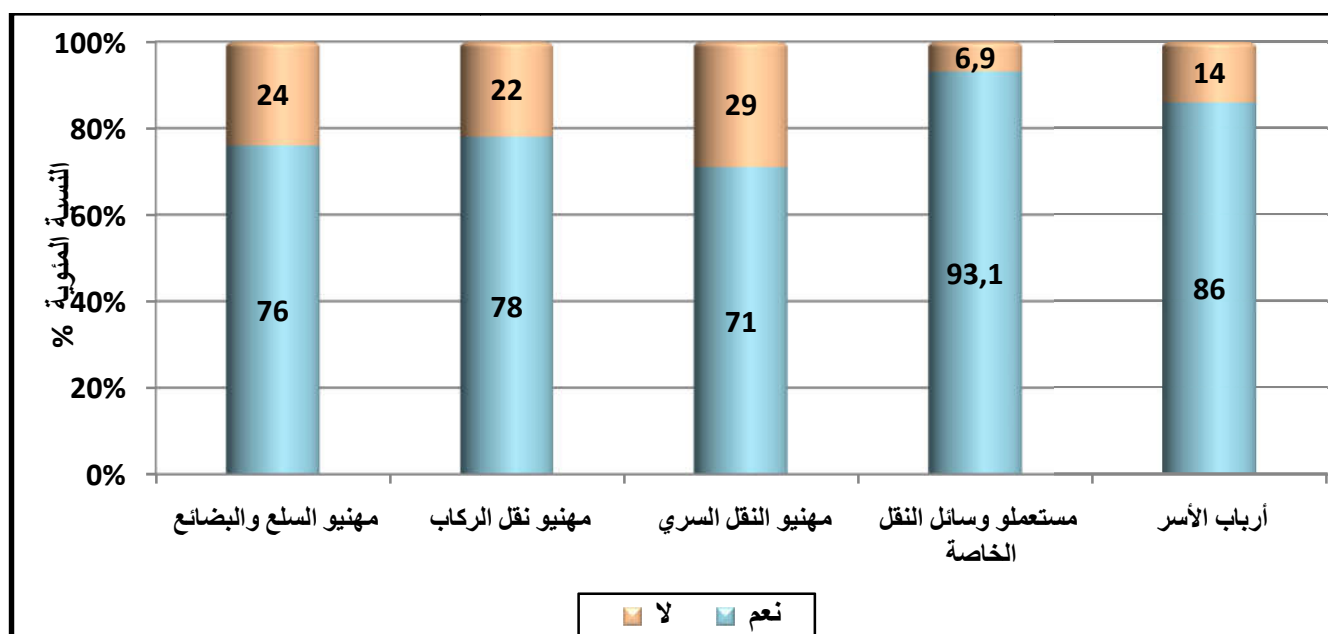
المصدر: البحث الميداني 2017

مبيان رقم 12: توزيع مهنيي النقل ومستعملي وسائل النقل الخاصة حسب المخالفات المرتكبة



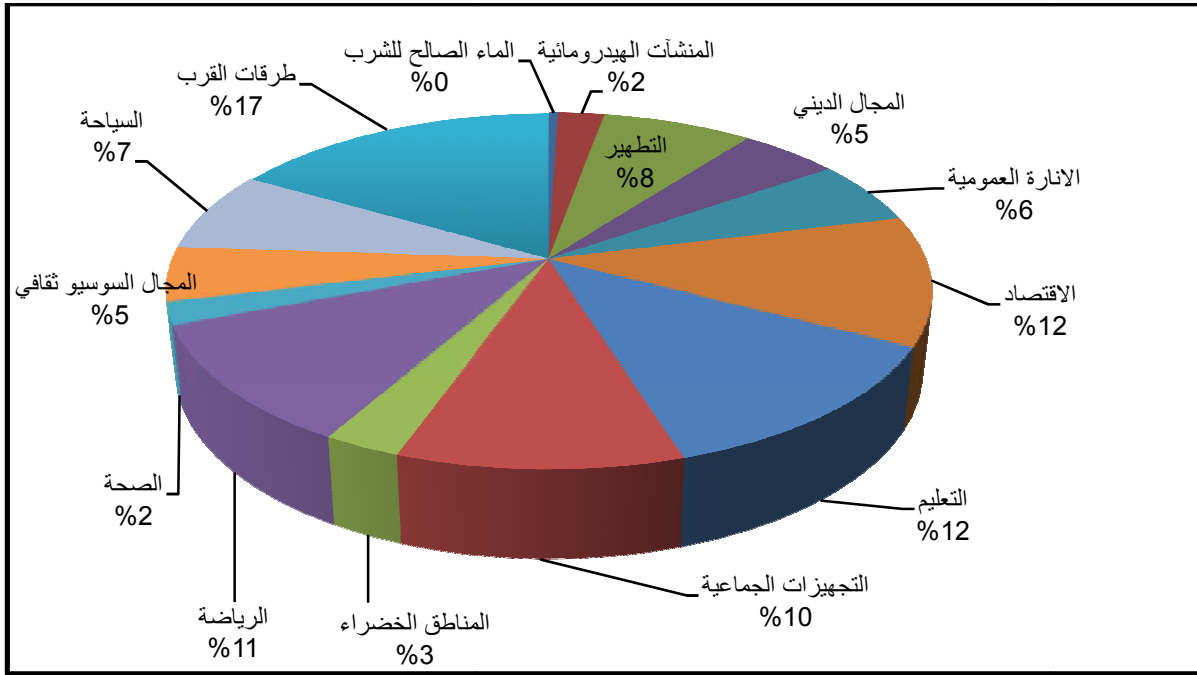
المصدر: البحث الميداني 2017

مبيان رقم 13: توزيع آراء مهنيي النقل وأرباب الأسر حول تلويث وسائل النقل للبيئة



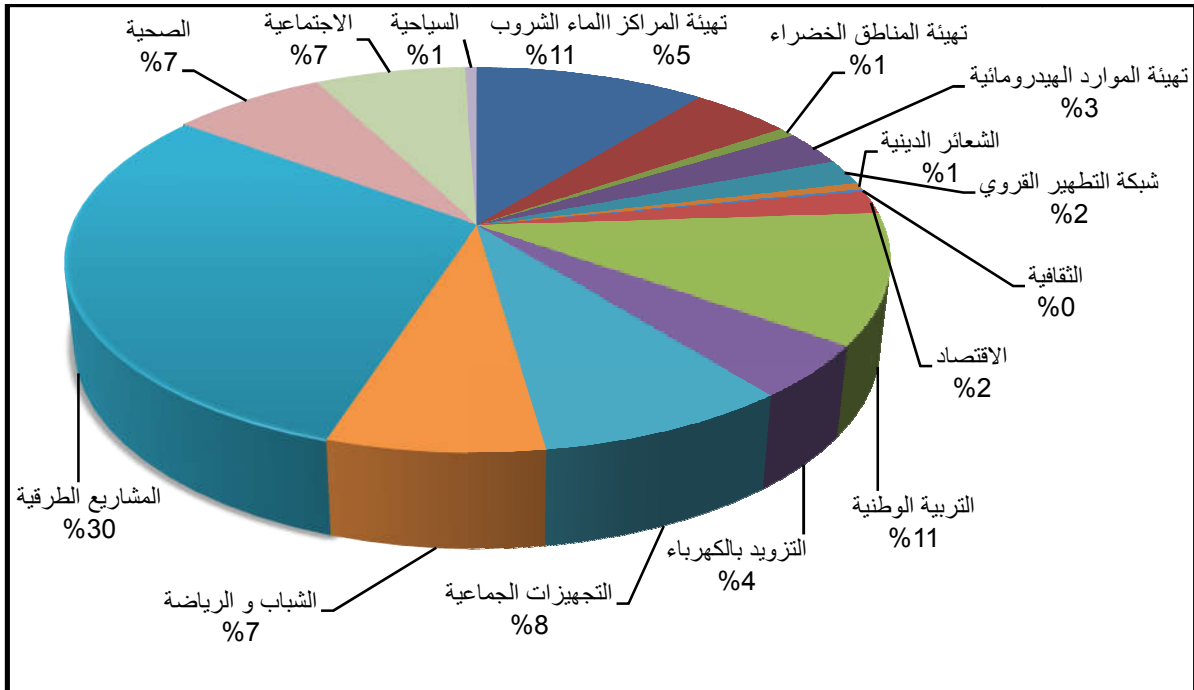
المصدر: البحث الميداني 2017

مبيان رقم 14: نوعية المشاريع المقترحة من طرف الجماعات الحضرية



المصدر: عمالة قلعة السراغنة، 2016، "مقترح المخطط التنموي لإقليم قلعة السراغنة" ص 39.

مبيان رقم 15: نوعية المشاريع المقترحة من طرف الجماعات القروية



المصدر: عمالة قلعة السراغنة، 2016، "مقترح المخطط التنموي لإقليم قلعة السراغنة" ص 39.

الفهرس

2	كلمة شكر
3	إهداء
4	تقديم عام
6	1. إشكالية البحث
7	2. فرضيات البحث
8	3. أهداف البحث
8	4. دوافع اختيار موضوع البحث
9	5. مناهج البحث
10	6. النظرية المعتمدة
11	7. مجال الدراسة
15	8. أدوات البحث
15	أ. الاستثمار الميدانية
18	ب. البرامج المعلوماتية الحديثة
18	ج. العد الميداني
19	9. المفاهيم المؤطرة للبحث
19	أ. مفهوم النقل وأصنافه
25	ب. التنمية الترابية
31	ج. الفاعل الترابي
	الفصل الأول: الظروف الطبيعية والبشرية المتحكم في تهيئة الطرق والوسائل المستعملة في
34	تيارات النقل الحضرية - الريفية
35	مقدمة الفصل
36	1. ضعف تأثير الظروف الطبيعية على النقل وبنائه بإقليم قلعة السراغنة
36	1. تتميز طبوغرافية مجال الدراسة بالانبساط
38	2. عوامل جيولوجية لا تعرقل بنيات النقل بإقليم قلعة السراغنة
39	3. تأثير طفيف للعوامل المناخية على النقل وحركيته
40	أ. ضعف التساقطات المطرية وعدم انتظامها
43	ب. اعتدال درجات الحرارة بإقليم قلعة السراغنة
46	4. شبكة مائية متنوعة وتأثيرها ضعيف على تيارات النقل

46	أ. واد تساوت
47	ب. الواد لخضر
48	ج. واد كاينو
48	II. مديننا قلعة السراغنة والعطاوية نمو ديموغرافي سريع أدى إلى ديناميكية تيارات النقل
49	1. دينامية ديموغرافية قوية وتطور سريع لسكانه مجال الدراسة
49	أ. ساكنة جد ضعيفة بإقليم قلعة السراغنة قبل الحماية
50	ب. تطور ساكنة إقليم قلعة السراغنة خلال فترة الحماية (1912- 1956)
51	ج. تطور الساكنة بشكل سريع بين 1960 و 2014
54	2. ارتفاع عدد الساكنة الحضرية على حساب الساكنة القروية بإقليم قلعة السراغنة
54	أ. ارتفاع نسبة نمو الساكنة الحضرية وتراجع نسبة نمو الساكنة القروية بمجال الدراسة
55	ب. تختلف وتيرة تطور الساكنة الحضرية بمدينتي قلعة السراغنة والعطاوية
57	3. الخصائص الديموغرافية لسكانه مجال الدراسة
57	أ. سيادة فئة 15 - 59 سنة على الفئات العمرية بمجال الدراسة
58	ب. تراجع مؤشر الخصوبة
59	4. تباين الكثافة السكانية حسب الجماعات
61	5. الهجرة من بين أهم عوامل التطور السكاني
61	أ. إقليم قلعة السراغنة مجال طارد للسكان
65	ب. تنشيط الهجرة الدولية بشكل كبير بإقليم قلعة السراغنة
66	III. شبكتها طرفية مهمة إلا أنها تعاني من إشكالات متعددة
66	1. الشبكة الطرقية بمدينتي قلعة السراغنة والعطاوية والأرياف المحيطة بهما
67	أ. بداية تشييد الطرق المعبدة خلال الفترة الاستعمارية
68	ب. تطور وتيرة تشييد الشبكة الطرقية بعد الاستقلال
75	2. خصائص الشبكة الطرقية بمجال الدراسة
75	أ. مؤشر كثافة الطرق
77	ب. مؤشر الانحراف أو الانعطاف
78	ج. مؤشر ترابط عناصر الشبكة
81	د. ترقيم الطرق
81	هـ. ضعف التشوير الطريقي
83	3. تعاني الشبكة الطرقية بمجال الدراسة من إشكاليات متعددة

١٧. تنوع وسائل النقل المستعملة للنقل بين مدينتي قلعة السراغنة والعطاوية والجماعات المحيطة بهما. 86

1. تنوع الوسائل المستعملة في تنقل الساكنة 87

أ. وسائل النقل العمومية 87

- سيارات الأجرة الكبيرة الوسيلة الأكثر استعمالاً من طرف الساكنة 87
- تستعمل سيارات الأجرة من الصنف الثاني بمدينتي قلعة السراغنة والعطاوية 88
- النقل المزدوج وسيلة للربط بين المجالات القروية والحضرية 90
- الحافلات وسيلة نقل تربط بين مدن الإقليم وباقي المدن على الصعيد الوطني 91
- ينتشر النقل السري بحددة بإقليم قلعة السراغنة 93
- تستعمل عربات الكوتشي في نقل الأشخاص بمدينة قلعة السراغنة 94

ب. تنوع وسائل النقل الخاصة 95

- تستعمل السيارة الشخصية بشكل كبير بمدن الإقليم 95
- تستعمل الدراجات النارية بشكل كبير بالجماعات القروية 97
- الدراجات الهوائية 99
- وسائل نقل أخرى 99

2. الخصائص العامة لوسائل النقل بمجال الدراسة 99

أ. الخصائص العامة لوسائل النقل العمومية 99

- تعدد أنواع وسائل النقل العمومية 99
- تاريخ صنع وسيلة النقل 100
- مواطن ترقيم لوحات وسائل النقل العمومية 101
- ملكية وسيلة النقل 102
- نوعية استغلال مأذونية النقل 102

ب. الخصائص العامة لوسائل النقل الخاصة 104

- نوعية وسائل النقل 104
- تاريخ صنع وسيلة النقل 104

3. وسائل نقل السلع والبضائع وخصائصها العامة 105

أ. الخصائص العامة لوسائل نقل السلع والبضائع بمجال الدراسة 107

- نوعية وسائل النقل 107
- نوعية حيازة وسائل نقل السلع والبضائع 108
- حمولة وسيلة نقل السلع والبضائع 109
- ترقيم لوحات وسائل نقل السلع والبضائع 110
- التوفر على قرص تحديد السرعة 110
- التوفر على جهاز تحديد المواقع 110

ب. الخصائص السيوسيو- مهنية لشغيلة النقل بمجال الدراسة 110

-	تتنوع الفئات العمرية المشتغلة بقطاع النقل بإقليم قلعة السراغنة	111
-	أغلب مهنيي نقل الركاب متزوجين	111
-	معظم مهنيي النقل بمستوى تعليمي ابتدائي	112
-	تختلف مدة أقدمية الاشتغال بالنقل حسب الأصناف	112
-	تشكل الفلاحة المهنة الرئيسية السابقة للمهنيين قبل الالتحاق بقطاع النقل	113
	خاتمة الفصل الأول	114
	الفصل الثاني: تيارات النقل بين مدينتي قلعة السراغنة والعطاوية والجماعات المحيطة، بهما الاتجاهات وطريقة التنقل	115
	مقدمة الفصل	116
I.	تيارات النقل بين المدن والأرياف، تعدد الدوافع وتنوع الوسائل المستعملة	117
1.	تنقلات أرياف أسر مجال الدراسة حسب الدوافع: المسافة والوسيلة والمدة الزمنية	117
	أ. التنقل نحو العمل السبب الرئيسي لتنقل أرياف الأسر	118
	ب. التنقل نحو المؤسسات التعليمية	120
	ج. التنقل نحو الأسواق	125
	د. تركيز الخدمات الصحية بمدينتي قلعة السراغنة والعطاوية عامل أساسي لنشاط تيارات النقل	128
	هـ. التنقل نحو الخدمات الإدارية والاقتصادية	131
	و. التنقل نحو الخدمات الترفيهية	133
2.	تنشط تيارات النقل من المدن نحو الأرياف لأسباب متعددة	133
	أ. تنتقل ساكنة مدينة قلعة السراغنة إلى جماعات تساوت السفلى	134
	ب. تنتقل ساكنة مدينة العطاوية إلى جماعات تساوت الوسطى	135
3.	تعد مراكز الوجهة الأولى لتنقلات أرياف أسر مجال الدراسة جهويا ووطنيا	135
II.	خصائص نقل أرياف أسر مجال الدراسة وحركية مهنيي النقل العمومي لتلبية خدمة النقل الحضري - الريفي	137
1.	تتنوع خصائص تنقل ساكنة مجال الدراسة	137
	أ. جل أرياف الأسر يستعملون وسائل النقل بشكل يومي	137
	ب. أغلب أرياف الأسر ينتقلون بين الساعة 10 و 14	137
	ج. يسجل يوم الاثنين أكبر عدد من التنقلات	138
	د. تختلف تسعيرة التنقل حسب الجماعات	139
	هـ. يختلف زمن التنقل حسب المسافة	141
2.	حركية مهنيي النقل العمومي لتلبية خدمة النقل الحضرية - الريفية	142
	أ. تتراوح مدة اشتغال معظم مهنيي النقل ما بين 9 و 12 ساعة يوميا	142

- ب. متوسط عدد الرحلات التي يقوم بها مهنيو النقل من 4 إلى 5 رحلات يوميا 143
- ج. يختلف طول الرحلة الواحدة حسب نوع وسيلة النقل العمومية 143
- III. **نبارات نقل السلع والبضائع، الاتجاهات ووثيرة النقل** 144

1. **وثيرة تنقل مهنيي السلع والبضائع وخصائص التنقل** 144
- أ. متوسط ساعات عمل مهنيي نقل السلع والبضائع من 7 إلى 9 ساعات 144
- ب. تشكل الأسواق الأسبوعية الوجهة الأولى لمهنيي نقل السلع والبضائع 145
- ج. الدار البيضاء ومراكش الوجهتين الأكثر أهمية لدى مهنيي نقل السلع والبضائع 145
- د. تتنوع المنقولات التي ينقلها مهنيو السلع والبضائع بمجال الدراسة 146
2. **تيارات نقل المواد الفلاحية من الجماعات القروية في اتجاه الأسواق والمجالات الحضرية** 147
- أ. تختلف وسيلة نقل المنتجات الفلاحية حسب كمية الإنتاج 148
- ب. تسوق المنتجات الفلاحية لتساوت السفلى بقلعة السراغنة ومنتجات تساوت العليا بالعطاوية 149
- ج. سيارات مرسيدس 207 الأكثر استعمالا في نقل الماشية 151
- د. تسوق الماشية بتساوت السفلى بقلعة السراغنة وماشية تساوت الوسطى بالعطاوية 152

IV. **نبارات النقل بين مدينتي قلعة السراغنة والعطاوية والأرباف المحيطة بهما من خلال حجم الحركة على الطرق** 156

1. **تطور حجم حركة الطرق بمجال الدراسة** 156
- أ. عرفت جل طرق مجال الدراسة تطورا على مستوى حركة التنقل السنوي 157
- ب. يسجل الخريف أكبر تردد لحركة المرور الفصلية 159
- ج. يسجل شهر غشت أكبر تردد لحركة المرور الشهرية 159
- د. يختلف حجم تردد حركة المرور اليومية حسب المحاور الطرقية 160
- هـ. تسجل فترتي منتصف النهار و الساعة 18 أكبر تردد لحركة المرور حسب ساعات اليوم 161
2. **تيارات كثيفة ومتباينة بين مدينتي قلعة السراغنة والعطاوية والجماعات القروية بمجال الدراسة** 161
- أ. تيارات النقل الحضرية - الريفية حسب المحاور الطرقية 163
- ب. تيارات النقل الحضرية - الريفية حسب الاتجاه 168
- ج. تيارات النقل الحضرية - الريفية حسب النوع 171

خاتمة الفصل 186

الفصل الثالث: انعكاسات تيارات النقل الحضرية - الريفية على التنمية الترابية بإقليم قلعة السراغنة

..... 187

مقدمة الفصل 188

1. **الفاعلون بقطاع النقل بإقليم قلعة السراغنة، بين التعدد وضعف الأداء** 189

1. التدخلات الأحادية للفاعلين بالنقل بمجال الدراسة..... 189

أ. الدولة ومصالحها 190

- المديرية الإقليمية للنقل بقلعة السراغنة الفاعل الرئيسي بالنقل 190
- يبقى دور المديرية الجهوية للنقل محدودا 193
- أهمية تدخلات الجماعات الترابية في منظومة النقل 194
- تدبر عمالة قلعة السراغنة من خلال مصلحة النقل سيارات الأجرة الكبيرة والصغيرة .. 199
- ساهم مكتب الاستثمار الفلاحي في تشييد الطرق القروية 200
- المبادرة الوطنية للتنمية البشرية فاعل جديد في ميدان النقل 200
- يتدخل الأمن الوطني والدرك الملكي في المراقبة الطرقية وإحصاء حوادث السير 210
- تتدخل وزارة العدل من خلال تتبع قضايا حوادث السير 210
- تستخلص وزارة المالية ضرائب وسائل النقل 210

ب. تتعدد فئات مهنيي النقل 211

- السائقون الحلقة الأساسية في منظومة النقل 211
- يسهر المنظمون على تنظيم النقل بالمحطات الطرقية " كورتي" 211
- تدبر الشركات الخاصة النقل بواسطة الحافلات 212
- محدودية دور الجمعيات المهنية 212

ج. يعرف النقل تدخل مجموعة من الفاعلين الخواص 212

- مراكز الفحص التقني: 213
- مكاتب الدراسات 213
- شركات تشييد الطرق 213

د. الزبناء أو المستعملون 214

2. التدخلات التشاركية بالنقل بمجال الدراسة 214

أ. البرنامج الوطني التكميلي الثاني للطرق القروية بإقليم قلعة السراغنة (2005 - 2015) 214

ب. البرنامج التكميلي للطرق القروية (2011) 215

ج. تهيئة الطرق القروية (2015) 216

د. تهيئة الطريق الإقليمية 2127 بين أولاد الكرن والوناسة (2015) 216

هـ. تقوية الطريق الإقليمية 2125 الرابطة بين مدينتي قلعة السراغنة والعطاوية (2017) ... 216

و. اتفاقية تحسين الشبكة الطرقية بجهة مراكش آسفي (2007 - 2010) 216

ز. إنجاز دراسات وأشغال تهيئة وتحسين جودة الشبكة الطرقية بإقليم قلعة السراغنة (2015) -

(2018) 217

II. الاعتلاسات الاقتصادية لنبراس النقل الحضري الريفي بإقليم قلعة السراغنة..... 219

1. يشغل النقل فنة مهمة من ساكنة إقليم قلعة السراغنة 220

أ. مناصب الشغل المباشرة الناتجة عن تيارات النقل الحضرية - الريفية 220

- يضمن قطاع النقل مناصب مهمة لسائقين 220

- يوفر النقل مناصب شغل للمساعدين "الكورتي - الكريسون" 220
- حراس المواقف النهارية والليلية 221
- محلات تنظيف وسائل النقل 223
- محطات الوقود 226
- ورشات إصلاح وسائل النقل 228
- محلات بين قطع غيار السيارات والدراجات 231
- وكالات كراء السيارات 233
- مدارس تعليم السياقة 234
- وكالات تأمين وسائل النقل 236
- محلات بيع وسائل النقل 236
- ب. مناصب الشغل غير المباشرة الناتجة عن تيارات النقل الحضرية - الريفية 237
- 2. يساهم سكان الجماعات القروية في دينامية القطاع التجاري بالمدن 238
- 3. ديناميات متعددة ناتجة عن تيارات النقل الحضرية - الريفية بمجال الدراسة 239
- أ. تساهم ساكنة الجماعات القروية في دينامية النقل الحضري بالمدن 239
- ب. يساهم النقل وبنياته في توفير مناخ ملائم لاستقطاب الاستثمارات الاقتصادية 240
- ج. تنقل وسائل النقل مواد البناء من مقالع الأحجار إلى مدينتي قلعة السراغنة والعطاوية 242
- د. توفر وسائل النقل مداخل ضريبية مهمة للجماعات الترابية 243
- III. الانعكاسات الاجتماعية والمجالية الناتجة عن تيارات النقل الحضرية - الريفية بإقليم فلعو السراغنة 243
- 1. تيارات النقل بين المدن والأرياف وانعكاساتها الاجتماعية 243
- أ. ساهمت تيارات النقل في ولوجية الساكنة لمختلف الخدمات وفك العزلة 244
- ضمان حق التنقل 244
- فك العزلة 244
- ب. ساهمت تيارات النقل في تحسين المؤشرات الاجتماعية للأرياف 245
- شجعت وسائل النقل على التمدد وتراجع نسب الهدر المدرسي 245
- ساهمت وسائل النقل في تحسين الأوضاع الصحية للساكنة الريفية 246
- 2. تيارات النقل بين المدن والأرياف والتحويلات المجالية 247
- أ. ساهمت الطرق في إعادة تشكيل وتوزيع الأنشطة والسكان 247
- كانت الطريق وراء تشييد مدينتي قلعة السراغنة والعطاوية 248
- ساهمت الطرق في إعادة تشكيل السكن 249
- ب. تغيير مرفولوجية السكن القروي 249
- ج. انتشار السكن على طول الطرق 251
- IV. تيارات النقل الحضرية - الريفية بإقليم فلعو السراغنة بين تعدد الإشكالات والبحث عن حلول 258
- 1. يعاني النقل بمجال الدراسة من إشكاليات متعددة 258

أ. ارتفاع تسعيرة النقل.....	259
ب. محدودية وسائل النقل أو عدم ملائمة العرض للطلب.....	259
ج. غياب التنظيم بالمحطات الطرقية.....	261
د. ضعف الأمن.....	264
هـ. ارتفاع عدد حوادث السير.....	264
و. ضعف الشبكة الطرقية.....	268
ز. ضعف الاهتمام بالمهنيين.....	268
ح. التلوث الناتج عن وسائل النقل.....	269
2. حلول واقتراحات لمعالجة الاختلالات التي يعرفها النقل بمجال الدراسة.....	270
أ. التخطيط لقطاع النقل.....	270
ب. تحسين جودة الشبكة الطرقية.....	271
ج. الاهتمام بالمهنيين.....	272
د. تأهيل المحطات الطرقية.....	273
هـ. توفير خدمة النقل الحضري بإقليم السراغنة.....	273
و. تعميم تجديد أسطول النقل العمومي.....	274
ز. تحقيق نقل مستدام.....	274
ح. الحد من خطورة حوادث السير.....	276
ط. تشجيع استعمال وسائل النقل العمومية.....	276
ي. إدماج مفهوم القيادة الذكية في تكوين السائقين.....	276
خاتمة الفصل.....	279
خاتمة عامة.....	280
- لائحة المصادر والمراجع.....	283
- لائحة الجداول.....	295
- لائحة الخرائط.....	297
- لائحة المبيانات.....	298
- لائحة الأشكال.....	302
- لائحة الصور.....	302
- لائحة الصور الجوية.....	303
- لائحة الخطاطات.....	303
- الملحق رقم 1: "الجداول".....	329
- الملحق رقم 2: "المبيانات".....	346
- الفهرس.....	353