

## The transportation system and its role in the relations between urban centers and rural areas in the Inaoun Basin Depression

Dr. Ali Neddama\*, Dr. Jaouad El-Bazoui, Dr. Abdelouahed Bouberria

Multidisciplinary Faculty \ Taza. Sidi Mohamed Bno Abdilah Univeristy | Morocco

Received:

27/10/2024

Revised:

07/11/2024

Accepted:

23/11/2024

Published:

30/01/2025

\* Corresponding author:

[alineddama@gmail.com](mailto:alineddama@gmail.com)

**Citation:** Neddama, A., El-Bazoui, J., & Bouberria, A. (2025). The transportation system and its role in the relations between urban centers and rural areas in the Inaoun Basin Depression. *Journal of Humanities & Social Sciences*, 9(1), 90 – 112.

<https://doi.org/10.26389/AJSRP.W301024>

2025 © AISRP • Arab Institute of Sciences & Research Publishing (AISRP), Palestine, all rights reserved.

• Open Access



This article is an open access article distributed under the terms and conditions of the Creative Commons Attribution (CC BY-NC) [license](https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/)

**Abstract:** The transport sector plays a vital role in development at all economic, social and urban levels of each country. The growth and development of each field is closely linked to the extent of this sector's prosperity and the equipment and infrastructure it requires. Interest in this sector and its development reflects positively on the economic activity of this field and the country in general, in particular. It contributes to the transportation of individuals and works to link production areas with consumption areas.

This sector is closely linked to infrastructure and road networks, which can be considered as a vital artery that pumps blood across various parts of the national territory, by facilitating the process of transporting and distributing raw materials and goods to and from areas of production, consumption and investment, and by reducing the differences between regions and regions.

For all these considerations, we decided to address the issue of the transportation system and its role in the relations between urban centers and rural areas in the Inaoun Basin depression, and we addressed the subject according to its contribution to linking urban centers with the rest of the Kingdom's territory on the one hand, and through its role in the relations between the countryside and these centers on the other hand, and we concluded its forms and manifestations. These transformations. Which forced us to systematically divide the work into two main points as follows: the road network and its role in the dynamics of the Inaoun Basin depression, then the role of the transportation sector in spatial relations.

**Keywords:** transportation, development, infrastructure, area, road network.

### نظام النقل ودوره في العلاقات بين المراكز الحضرية والأرياف بمنخفض حوض إيناون

الدكتور / علي نظامة\*, الدكتور / جواد البزوي، الدكتور / عبد الواحد بوبرية

الكلية متعددة التخصصات / تازة | جامعة سيدي محمد بن عبد الله | المغرب

**المستخلص:** يلعب قطاع النقل دورا حيويا في التنمية على كافة المستويات الاقتصادية والاجتماعية والعمرانية لكل دولة. فنمو وتطور كل مجال يرتبط ارتباطا وثيقا بمدى ازدهار هذا القطاع وما يتطلبه من تجهيزات وبنيات تحتية، فالاهتمام بهذا القطاع وتنميته ينعكس إيجابا على النشاط الاقتصادي لهذا المجال وللدولة بشكل عام، خصوصا وأنه يساهم في نقل الافراد، ويعمل على ربط مناطق الانتاج بمناطق الاستهلاك.

يرتبط هذا القطاع ارتباطا وثيقا بالبنيات التحتية والشبكات الطرقية التي يمكن اعتبارها بمثابة الشريان الحيوي الذي يضخ الدماء عبر مختلف أنحاء التراب الوطني، عن طريق تسهيل عملية نقل وتوزيع المواد الأولية والخامة والسلع من مناطق الانتاج والاستهلاك والاستثمار إليها، وفي تقليص الفوارق بين المناطق والجهات.

لذلك لا ينبغي أن نهمل أهمية هذا القطاع نظرا لما يوفره من فرص للشغل لعدد كبير من اليد العاملة إما بطريقة مباشرة أو غير مباشرة في المجالات الأخرى المرتبطة به. وبذلك فهو يقدم مساهمة فعالة في الناتج الداخلي الإجمالي، وفي إنعاش مداخيل الدولة. لذلك هناك ارتباط قوي بين النمو الذي يحصل في هذا القطاع وبين نمو النشاط الاقتصادي للبلد بمجمله، فالنمو والازدهار اللذان يتحققان في هذا القطاع يمتد تأثيرهما ليشمل جميع القطاعات الأخرى، ومن تم مساهمته الفعالة في اعداد التراب الوطني بشكل عام.

لكل هذه الاعتبارات، ارتأينا معالجة موضوع نظام النقل ودوره في العلاقات بين المراكز الحضرية والأرياف بمنخفض حوض إيناون، وتناولنا الموضوع تبعا لمساهمة في ربط المراكز الحضرية بباقي تراب المملكة من جهة، ومن خلال دوره في العلاقات بين الأرياف وهذه المراكز من جهة ثانية، واستنتجنا أشكال ومظاهر هذه التحولات. مما فرض علينا منهجيا تقسيم العمل إلى نقطتين أساسيتين كالتالي: الشبكة الطرقية ودورها في دينامية مجال منخفض حوض إيناون، ثم دور قطاع النقل في العلاقات المجالية.

**الكلمات المفتاحية:** النقل، التنمية، البنية التحتية، المجال، الشبكة الطرقية.

**مقدمة:**

عند دراسة العلاقات المنسوجة بين مراكز منخفض حوض إيناون مع محيطها المجالي، نجد أنها لا تختلف كثيرا عن السياق العام الذي تتفاعل فيه هذه العلاقات بالمغرب ككل. فهي خاضعة لتراتبية واضحة من مدن المتروبول (فاس) إلى المدن المتوسطة (تازة) إلى المراكز الحضرية المدروسة وصولا إلى الأرياف المحيطة بها (الظهير الريفي).

لذلك فهذه المراكز الحضرية المدروسة ليست وحدات منعزلة عن المناطق المحيطة بها، بل هي في حاجة إلى الارتباط بعلاقات إدارية، وخدمانية، واجتماعية، واقتصادية. مع ظهورها الريفي من جهة، ومع المدن المتوسطة والكبيرة للمشكلة للمتروبول من جهة ثانية، وبذلك يمكن اعتبارها تلعب دورا وسيطيا بين الطرفين، مما سيساهم بشكل كبير في نموها وتطورها.

ومن ضمن العلاقات المنسوجة بين هذه المراكز مع محيطها نجد العلاقات الاجتماعية والاقتصادية والإدارية، وما يترتب عنها من تدفقات وتيارات التنقل الشيء الذي يتطلب إقامة شبكة طرقية، وتوفير وتنظيم وسائل للمواصلات لتلبية مختلف أغراض وحاجيات الساكنة «مما يفرض على جميع الفاعلين بدل المزيد من الجهود لتقوية البنية التحتية وتجهيزاتها في إطار تبني مقاربة تشاركية تهدف إلى إشراك الجميع في اتخاذ القرار التنموي من أجل تحقيق التنمية البشرية» (جواد البزوي، 2023، ص 232).

وهنا نتحدث عن منظومة النقل بمكوناتها الثلاث: البنيات التحتية (طرق، قناطر، سكة حديدية، مطارات، موانئ، محطات...)، ثم وسائل المواصلات (حافلات، قطارات، سيارات الأجرة، طائرات، سفن...)، وأخيرا التدفقات (السلع والبضائع، المسافرين، الخدمات...).

تلعب هذه المنظومة دورا كبيرا في تنظيم المجال، وبالتالي المساهمة في تنميته لاعتبارها "نشاط تنظيمي علمي يسعى للاستخدام الاقتصادي الأمثل لمستلزمات النقل من وسائل، وطرق، وشبكات، ووقت، وموارد مالية وبشرية بأقل تكلفة ممكنة واختصار في زمن النقل" (خالد طه عبد الكريم، 2009، ص 42).

**مشكلة الدراسة:**

يتمحور موضوع هذه الدراسة حول إشكالية مركزية: مساهمة قطاع النقل والمواصلات والشبكة الطرقية في الدينامية المجالية بمنخفض حوض إيناون. وتتفرع عنها المشكلات الفرعية التالية:

- ما هو واقع حال قطاع النقل والمواصلات بمجال الدراسة؟
- كيف يساهم قطاع النقل والمواصلات والشبكة الطرقية في الدينامية التي يعرفها مجال الدراسة؟

**أهمية الدراسة وأهدافها:**

تكمن أهمية هذه الدراسة في كونها تعالج موضوعا راهنا، يلعب دورا مهما في التنمية الاقتصادية والاجتماعية التي تعد مرمى كل الدول والحكومات، وكذا في الدينامية المجالية التي تعرفها هذه المجتمعات. وتهدف هذه الدراسة إلى الإحاطة بمساهمة قطاع النقل والمواصلات والشبكة الطرقية في دينامية المجالات الحضرية بمنخفض حوض إيناون، والدور الذي تلعبه في تنظيم المجال الترابي.

**منهجية الدراسة:**

اعتمدنا في هذه الدراسة على المنهجية النسقية لإبراز الدور الذي تلعبه منظومة النقل في التنمية المجالية بمنخفض حوض إيناون، وللوقوف عند دور وسائل النقل والمواصلات في التنظيم الترابي بمنخفض إيناون في سياق العلاقات بين مختلف المكونات، وعبر تحليل الوثائق (الخرائط، المبيانات، الجداول...) التي تم انتاجها اعتمادا على برامج معلوماتية كارتوغرافية وإحصائية.

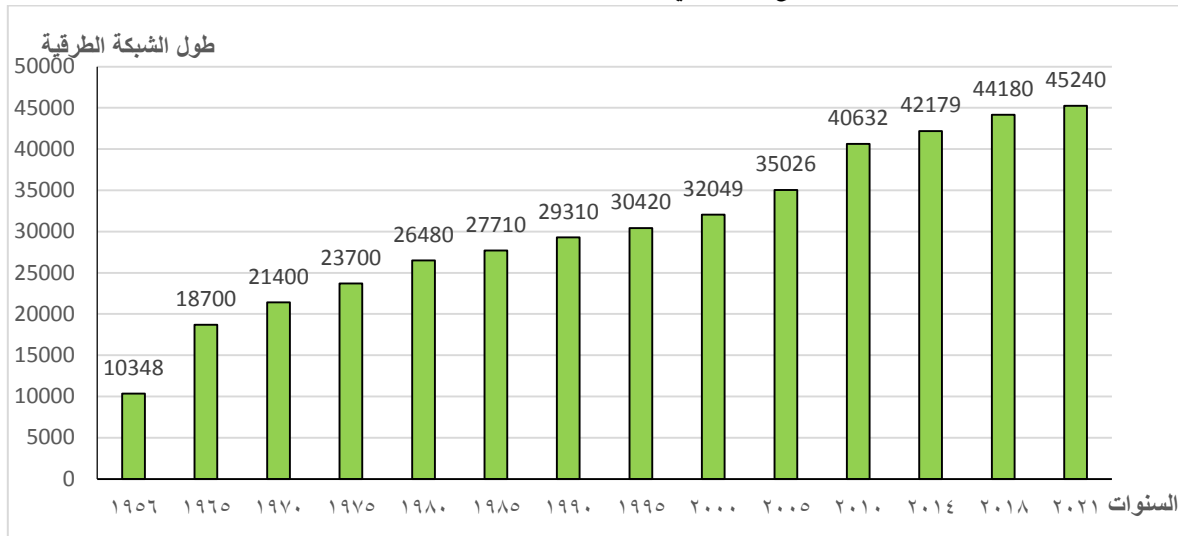
**1- الشبكة الطرقية بممر إيناون مهمة تحتاج مزيدا من العناية**

أولت المملكة المغربية أهمية كبرى للبنيات التحتية الطرقية، لما لها من أثر إيجابي على التنمية الاقتصادية والاجتماعية والسياحية للبلاد. "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 المختلفة" (MERENNE Émile, 2013, p 91). كما "أنها تلعب دورا حيويا في إعداد التراب الوطني ودعم الاستثمارات وتسهيل الولوجية وفك العزلة عن العالم القروي. حيث أنها تؤمن 90% من نقل الأشخاص و75% من نقل البضائع" (الموقع لوزارة التجهيز والماء تاريخ الزيارة 2022/03/13).

لقد عرفت الشبكة الطرقية تطورا مهما على المستوى الوطني منذ حصول المغرب على الاستقلال حيث كانت لا تتعدى 10348 كلم من الطرق المعبدة سنة 1956، لتصل سنة 2021 إلى حوالي 45240 كلم من الطرق المعبدة.

مبيان رقم 01: تطور شبكة الطرق المعبدة بالمغرب منذ سنة 1956 إلى غاية سنة 2021

المصدر: الموقع الإلكتروني لوزارة التجهيز والنقل واللوجستيك والماء

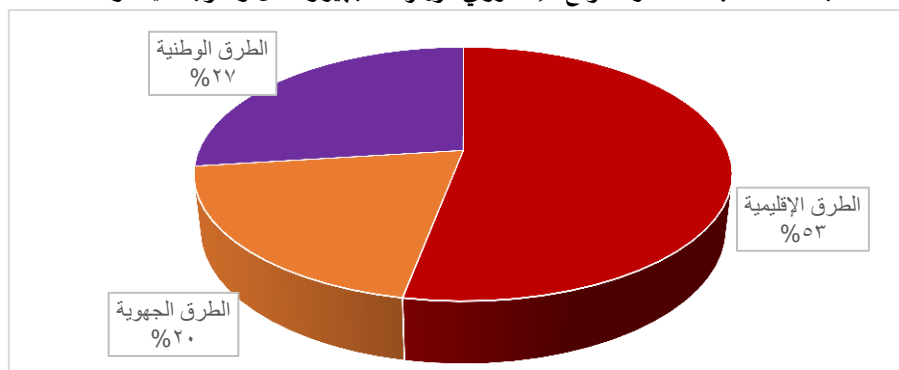


يتضح من خلال المعطيات المتضمنة بالمبيان رقم 01 أن طول الشبكة الطرقية التابعة لوزارة التجهيز والنقل واللوجستيك والماء بالمغرب يبلغ 57334 كلم، منها 45240 كيلومتراً من الطرق المعبدة، والباقي هي طرق غير معبدة. ولمواكبة التطور الذي تعرفه الشبكة الطرقية من حيث مستوى الخدمة والطول الإجمالي وحركة السير، باشرت وزارة التجهيز والنقل واللوجستيك والماء سنة 2015 عملية إعادة تصنيف الشبكة الطرقية الوطنية والجهوية الجديدة، والتي توجت بنشر اللوائح الخاصة بها في الجريدة الرسمية بتاريخ 28 مايو 2018، علماً أنه تم الشروع في تحديد الشبكة الطرقية الإقليمية الجديدة.

يناهز حالياً طول الشبكة الطرقية الوطنية الجديد 15639 كلم منها 13683 كلم معبدة، في حين يبلغ طول الشبكة الطرقية الجهوية حالياً 11182 كم منها 9813 كلم معبدة.

مبيان رقم 02: توزيع الشبكة الطرقية بالمغرب حسب الصنف

الباحث حسب: المصدر: الموقع الإلكتروني لوزارة التجهيز والنقل واللوجستيك والماء



يتضح من المبيان رقم 02 أن الطرق الإقليمية هي المهيمنة على الشبكة الطرقية بالمغرب بنسبة 53%، تليها الطرق الوطنية بـ 27%، ثم الطرق الجهوية بـ 20%.

لذلك لا يستقيم الحديث عن الدينامية والحركية إلا بوجود شبكة طرقية وشبكة للمواصلات لأنهما مرتبطتان ببعض. وعلى اعتبار المجال المدرس عبارة عن ممر بين شرق المغرب وغربه، فقد استفاد منذ فترة الحماية على المغرب من شبكة طرقية مهمة ومتنوعة (سكة حديدية، طريق وطنية، طرق جهوية، طرق إقليمية، مسالك)، تعززت بالطريق السيار محوّر فاس –وجدة ابتداء من يوليو 2011، استفادت منها المراكز الحضرية على الخصوص في حين لازالت مناطق شاسعة من مجالات نفوذها تعاني من العزلة بفعل افتقارها إلى الطرق المعبدة وفي بعض الحالات إلى المسالك، كما تختلف وضعية هذه الطرق حسب المناطق، وحسب درجة إشعاعها وطنياً، جهوياً، إقليمياً (علي نظاماً، 2024، ص128). سنتطرق لهذه الوضعية بالتفصيل، وسيتم الاقتصار على النقل البري نظراً لغياب الأنواع الأخرى من النقل بالمنطقة (النقل الجوي والنقل المائي).

قبل الخوض في دراسة الشبكة الطرقية بالمجال المدروس يجب الوقوف أولا عند التصنيفات المعتمدة في المغرب، حيث تضم الشبكة الطرقية الطرق السيارة من جهة، والطرق الوطنية والجهوية والإقليمية والجماعية وهو تصنيف يخضع لعدة معايير أطرها المرسوم رقم 2.83.620 (الصادر بتاريخ 4 رجب 1410 الموافق لفتح فبراير 1990، الجريدة الرسمية عدد 4036، ص 522). المتعلق بطرق المواصلات. بحيث يمكن أن نميز في المجال المدروس بين:

#### 1- الطريق السيارة إضافة نوعية للشبكة الطرقية بممر إيناون

يتم ترقيم الطرق السيارة بالمغرب باعتماد حرف A ثم إضافة رقم حسب أقدمية الطريق السيارة بدءا من A1 كأقدم طريق سيار يربط بين الرباط والدار البيضاء. يستفيد منخفض إيناون من خدمات الطريق السيارة مقطوع فاس - تازة وهو جزء من الطريق السيارة وجدة - الرباط الذي يحمل رقم A2 ينفذ على المنطقة المدروسة عبر ثلاث محطات للأداء هي:

جدول رقم 1: توزيع محطات الأداء (الدخول والخروج) للطريق السيارة بمنخفض إيناون

الباحث بالاعتماد على: الملاحظة الميدانية ماي 2022

المحطة	انتمائها المجالي	عدد الموظفين	الجماعات الترابية المستفيدة منها
غرب تازة	الجماعة الترابية لباي مرزوقة	6	مدينة تازة والجماعات الترابية: باب مرزوقة، مكناسة الغربية، أولاد الشريف، بني لنت، أحد امسيلة، الجوزات، بني افنتج، البراحة، تايناست، كهف الغار، الربع الفوقي
واد أمليل	الجماعة الترابية غياثة الغربية	3	وادي أمليل ومجموعة من الجماعات منها غيات الغربية، بوشفاة، باب بودير، بوحلو، أحد أولاد ازباير، بني فراسن، أولاد الشريف، مكناسة الغربية، الربع الفوقي، البراحة، ومن إقليم تاونات: أوطا بوعبان ومساسة وراس الواد وتيسة.
تاهلة	الجماعة الترابية لمطماطة	3	مدينة تاهلة ومجموعة من الجماعات منها مطماطة، الصميمة، الزرارة، آيت سغروشن، ومن إقليم تاونات: عين اكدح، مساسة، تيسة بل حتى ساكنة مدينة تاونات. كما توجد به باحة استراحة بالقرب من مدينة تاهلة.

حسب الجدول رقم 1 يساهم هذا الطريق السيار في التقليل من المدة الزمنية ما بين تازة وفاس من ساعتين تقريبا إلى حوالي ساعة وربع، ولا تستفيد منه ساكنة المرفق بل امتد تأثيره إلى الأقاليم المجاورة منها تاونات من خلال مدخل تاهلة، وإقليم الحسيمة التي يربطها به طريق سريع يتحد معه شرق مدينة تازة. كما ساهم في التخفيف من الضغط على الطريق الوطنية رقم 6 وفي التقليل من حوادث السير بهذه الطريق. يعرف هذا الطريق حركة مرور مهمة، بحيث تعبره يوميا الآلاف من العربات.

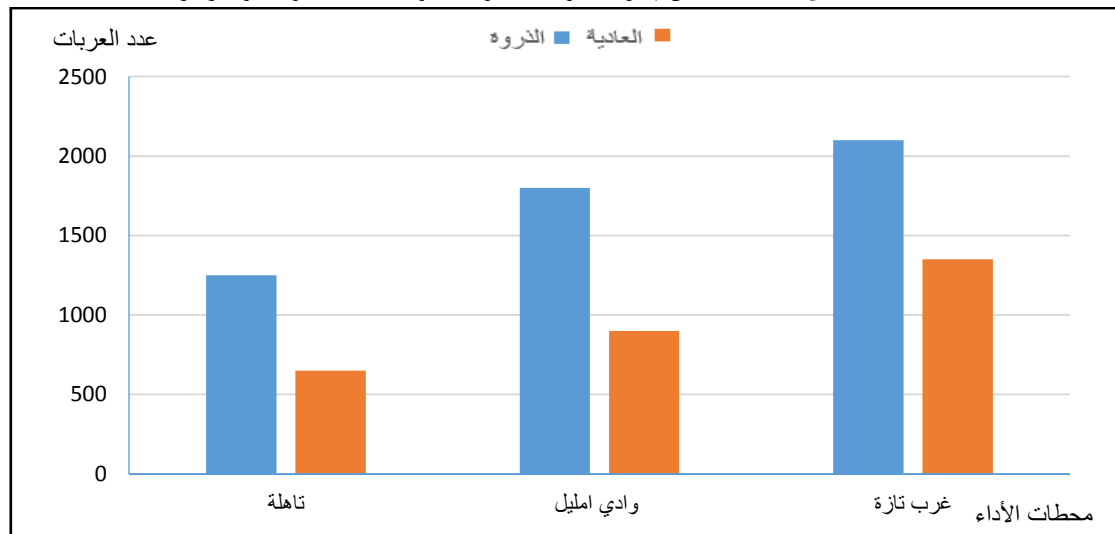
جدول رقم 2: المعدل اليومي لمرور العربات عبر الطريق السيارة A2

الباحث بالاعتماد على: المصدر: وزارة التجهيز والنقل واللوجستيك والماء

نقطة انطلاق	نقطة الوصول	معدل المرور اليومي
رأس تبودة	تاهلة	7522
تاهلة	وادي أمليل	7385
وادي أمليل	غرب تازة	6880

يظهر من خلال الجدول رقم 2 أن محور الطريق السيار الذي يعبر مجال الدراسة يعرف حركة مهمة، بحيث تعبر محور رأس تبودة-تاهلة حوالي 7522 عربة يوميا، وحوالي 7385 عربة يوميا ما بين تاهلة ووادي أمليل، و6880 عربة يوميا ما بين وادي أمليل وتازة، وهي أرقام يتم ضبطها على مستوى محطات الأداء. أما بخصوص العربات التي تعبر محطات الأداء بالمحطات الثلاث فإن عددها يختلف ما بين فترة الذروة والفترة العادية.

مبيان رقم 03: المعدل اليومي لحركة مرور العربات بمحطات الأداء الثلاث  
الباحث بالاعتماد على المصدر: وثائق إدارة الطرق السيارة بالمغرب بمحطة غرب تازة يونيو 2022



يتضح من خلال المبيان رقم 03 أن المحطات تعرف حركية مهمة في الفترة العادية (يقصد بها الفترة الممتدة من بداية من أكتوبر إلى منتصف يونيو من كل سنة) تصل إلى 1350 عربة بمحطة غرب تازة، و900 عربة بمحطة وادي أمليل، و650 عربة بمحطة تاهلة. أما في فترة الذروة (يقصد بها الفترة الممتدة من منتصف يونيو إلى نهاية شتنبر والأعياد والعطل) فإن هذه الأرقام تتضاعف تقريبا. أما بخصوص وسيلة الأداء المفضلة فلا زال 65% من مستعملي الطريق السيارة يفضلون الدفع نقدا بينما يستعمل 35% جواز المرور. في المقابل تضرر مركز وادي أمليل من الطريق السيارة بشكل جزئي، جراء العبور المباشر للمركبات بعدما كانت تعبر المركز قبل فتح هذا المحور.

## 2- الطرق الوطنية لا تقل أهمية عن الطريق السيارة

طرق سعتها كبيرة تربط بين أقاليم وجهات مختلفة من البلاد، يتم ترقيمها بواسطة أعداد من الرقم 1 حتى الرقم 99؛ تعبر المجال المدرس طريقان وطنيان مختلفان من حيث الأهمية هما:

- الطريق الوطنية رقم 6 على مسافة طولية تقدر ب 60 كلم تقريبا من تازة إلى حدود الجماعة الترابية لمطماطة، (الطريق الرئيسية رقم 1 سابقا) يعود شقها إلى فترة الحماية، "وبالضبط إلى الفترة الممتدة ما بين 1912 و1922 سنة أول شروع في استخدامها" (Frédéric Abécassis, 2009, Page 59) مكنت فرنسا من بسط نفوذها على التراب الوطني وربط المغربين الشرقي والغربي، وتسهيل استغلال الثروات المحلية (البشرية، المنجمية، الفلاحية). حيث كانت هذه الطريق عبارة عن طريق رئيسية تربط بين المحاور الاستراتيجية وموانئ التصدير على الشريط الساحلي. حاليا تتفرع عنها جل الطرق الإقليمية والجهوية سواء التي تخترق الأطلس المتوسط أو تلك التي تخترق تلال مقدمة جبال الريف؛
- الطريق الوطنية رقم 29 الرابطة بين قسيطة (إقليم الدريوش)، وزحليكة (إقليم الخميسات) على مسافة 607 كلم، والتي تعبر أقاليم تازة، بولمان على مستوى الجماعة الترابية إيموزار مرموشة، خنيفرة على مستوى جماعتي أكلموس وسيدي يحيى أو سعيد، تتفرع عنها مجموعة من الطرق الإقليمية التي تعبر المجال المدرس، لكن أهميتها تبقى ضعيفة مقارنة بالطريق الوطنية رقم 6.

## 3- الطرق الجهوية أدوار ثانوية وأهمية كبيرة

يطلق هذا الاسم على الطرق التي تربط بين أقاليم مختلفة من نفس الجهة، تعطى لها أرقام من 100 حتى 999 حسب الجهات، تمر بالمجال المدرس الطريق الجهوية رقم 508 الرابطة بين إقليم تاونات انطلاقا من الطريق الوطنية رقم 8 وإقليم تازة وتمتد إلى إقليم جرسيف على مستوى مركزي مركيتام وصاكة. تخترق مجموعة من المراكز بحوض إيناون بدءا بتيسة، مساسة، أوطابوعبان (تاونات) مرورا بأحد أولاد أزيابر، بني لنت، أحد امسيلة، الجوزات، بني افتح، اجبارنة (إقليم تازة).

## 4- الطرق الإقليمية مساهمة وازنة في الولوجية داخل الإقليم

هي كل الطرق التي تربط بين جماعات مختلفة من إقليم معين، يرمز لها بأعداد تفوق 1000، تلعب دورا أساسيا في الربط بين المجالات الحضرية والريفية، وبين المراكز القروية. تخترق المجال المدرس عدة طرق إقليمية. أهمها:

- الطريق الإقليمية رقم 5407 الرابطة بين الطريق الجهوية 504 على مستوى رباط الخير وتاهلة والطريق الوطنية رقم 6 والتي تستفيد منها الجماعات الترابية لزراردة والصميمة؛
  - الطريق الإقليمية رقم 5401 الرابطة بين الطريق الإقليمية 5407 والطريق الوطنية رقم 6 مروراً بمطماطة وآيت سفروشن؛
  - الطريق الإقليمية رقم 5405 الرابطة بين تاهلة والطريق الإقليمية 5401؛
  - الطريق الإقليمية رقم 5403 الرابطة بين تاهلة ومطماطة؛
  - الطريق الإقليمية رقم 5426 الرابطة بين الطريق الإقليمية 5407 والطريق الإقليمية 5420؛
  - الطريق الإقليمية رقم 5420 الرابطة بين الطريق الوطنية رقم 6 على مستوى مركز سيدي عبد الله والطريق الجهوية رقم 507 الرابطة بين إقليمي تازة وصفرو والتي تستفيد منها المراكز القروية لبوشفاة، أهل بودريس، باب بودير؛
  - الطريق الإقليمية رقم 5409 الرابطة بين وادي أمليل وجماعة البراحة، مروراً بأحد أولاد أزيار، بني فراسن حيث تلتقي مع الطريقين الإقليميين رقم 5404 و5412 على مستوى جماعة البراحة؛
  - الطريق الإقليمية رقم 5412 الرابطة بين الطريق الجهوية رقم 508 على مستوى أحد امسيلة وجماعة البراحة؛
  - الطريق الإقليمية رقم 5414 الرابطة بين الطريق الجهوية رقم 508 على مستوى أحد امسيلة والطريق الإقليمية 5409 والتي تستفيد منها مراكز الربع الفوقي وبني فراسن؛
  - الطريق الإقليمية 5413 الرابطة بين الطريق الجهوية 508 والطريق الوطنية رقم 6 عبر مكناسة الغربية؛
  - الطريق الإقليمية رقم 5416 الرابطة بين الطريق الإقليمية رقم 5413 والطريق الجهوية رقم 508 على مستوى مركز أحد أولاد أزيار والتي تستفيد منها الجماعة الترابية لأولاد الشريف.
- تعرف هذه الطرقات حركة مرور مهمة، حيث وضعت وزارة التجهيز مجموعة من العدادات منها الدائمة ومنها المؤقتة حيث بلغت هذه العدادات سنة 2019 إلى 163 عداداً دائماً، و766 عداداً مؤقتاً (<http://www.equipement.gov.ma/Infrastructures-Routieres/Reseau-Routier-du-Royaume/Pages/Trafic-Routier.aspx>) لمعرفة حركة المرور بهذه الطرقات. منها بالمجال المدروس عداد واحد دائم على مستوى الطريق الوطنية رقم 6، وخمسة عدادات مؤقتة.

جدول رقم 3: حركة المرور بالمجال المدروس حسب العدادات المتوفرة لسنة 2019

الباحث بالاعتماد على: المصدر: <http://www.equipement.gov.ma/Infrastructures-Routieres/Reseau-Routier-du-Royaume/Pages/Trafic-Routier.aspx>

رقم الطريق	المقطع الطرقي		رقم العداد	نوعه	المعدل اليومي لحركة المرور (مركبة)	
	نقطة انطلاق	نقطة وصول			فترة عادية	الذروة
وطنية 6	بئر طمطم	وادي أمليل	27	دائم	2968	3930
	وادي أمليل	تازة	27001	مؤقت	9146	-
وطنية 29	تازة	مغراوة	27006	مؤقت	6317	-
جهوية 508	الجوزات	اجبارنة	27007	مؤقت	193	-
اقليمية 5407	ط و 6	تاهلة	27009	مؤقت	720	-
إقليمية 5413	ط و 6	ط ج 508	27005	مؤقت	2201	-

يتضح من الجدول رقم 3 أن الطريق الوطنية رقم 6 تعرف حركة نشيطة خصوصاً بين وادي أمليل وتازة، وهذه الأرقام تخص الفترات العادية، أما فترات الذروة فإن الأرقام تكون أكبر، ولكن لا تتوفر عليها لأن العدادات المؤقتة لا تقوم بهذه العملية.

#### 5- الطرق الحضرية بوضعية مزرية في أغلب المراكز

هي مجموع الطرق الرابطة بين مختلف أحياء المدينة الواحدة. بحيث تتكلف بها الجماعات الترابية من خلال البناء والإصلاح والترميم (المرسوم رقم 2.83.620، الجريدة السمية عدد 4036، 1990، ص 523). عن طريق اتخاذ جميع التدابير الرامية إلى ضمان سلامة المرور بها وتنظيفها وإنارتها، ورفع معرقات السير عنها. غير أن الملاحظة الرئيسية في كل المراكز هي أن أغلب الطرق الحضرية غير معبدة، فمثلاً بمدينة تاهلة التي تصل بها الشبكة الطرقية حوالي 79 كلم فقط 49% منها هي المعبدة (برنامج عمل الجماعات الترابية المدروسة).



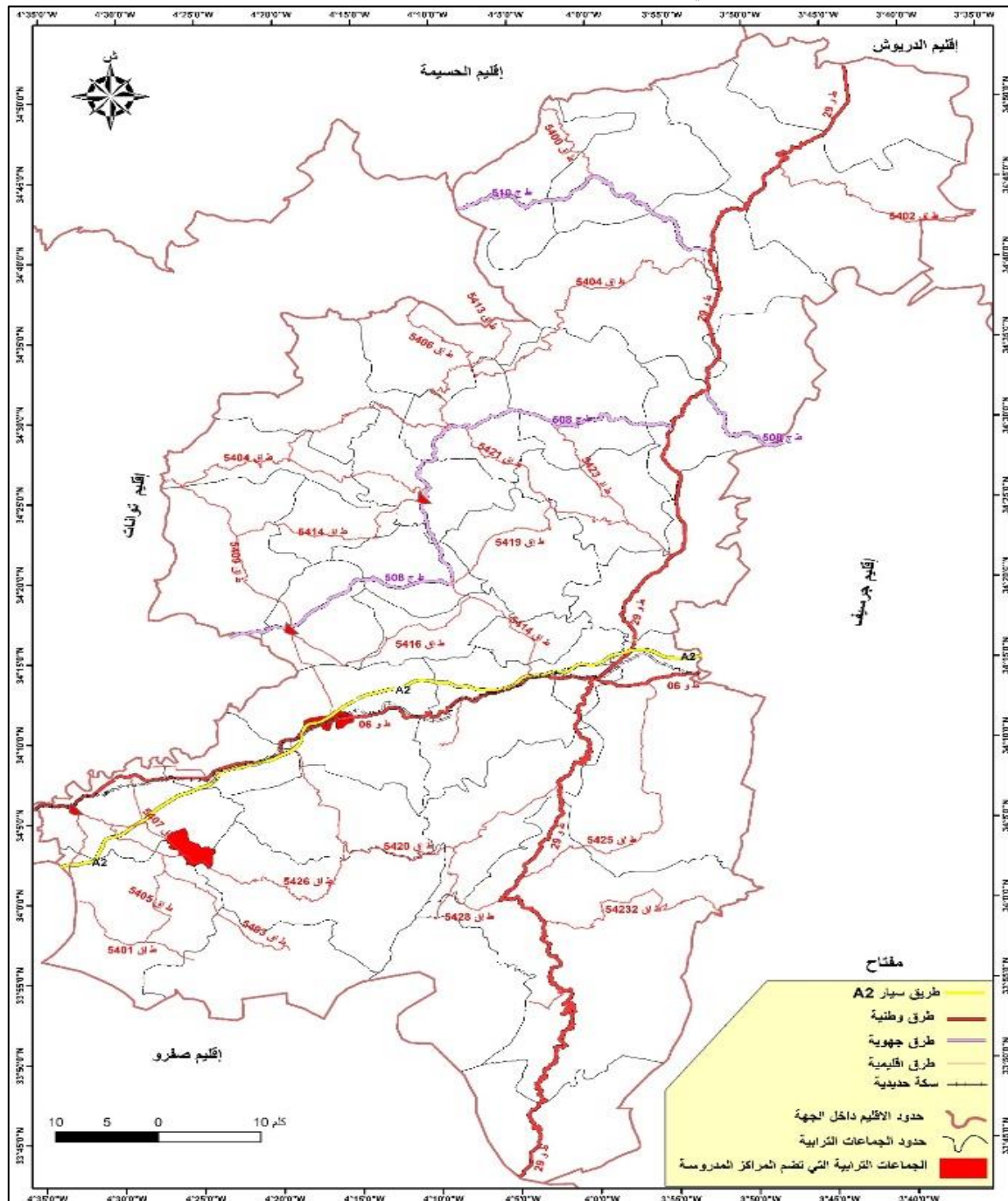
## 6-المسالك القروية أو الريفية وضعية رديئة تحتاج إلى إصلاح

هي تلك الرابطة بين المجالات القروية، أغلبها غير معبدة، تتم تغطيتها بواسطة الحصى والرمال "التوفنة". تلعب المسالك القروية دورا مهما في فك عزلة الدواوير داخل مجال الدراسة. وفي الربط بين مختلف النقط الحيوية بالأرياف، فهي تؤمن ربط الساكنة بالطرق الوطنية أو الجهوية أو الإقليمية من جهة، وتؤمن ربط الساكنة باستغلالياتهم وبمختلف الدواوير الأخرى وتيسر الحركة السكانية ونقل البضائع والسلع من جهة أخرى، لذا فأهميتها تبقى جلية في الحياة اليومية للمواطنين.

توجد بالمجال المدروس شبكة مهمة من المسالك القروية تختلف أهميتها حسب نقط ربطها، فالمسالك التي تربط الدواوير بالطرق المعبدة تبقى أهميتها كبيرة، بحيث يولها السكان نوعا من التعاون والتضامن المستمر في سبيل صيانتها، أما تلك التي تربط الساكنة باستغلالياتهم فتبقى عبارة عن مسالك صالحة فقط لمرور الأشخاص والدواب، وليس السيارات وغيرها من الآليات. لكن ما يعاب عليها هو رداءة وضعيتها خاصة في فصل الشتاء.

## خريطة رقم 1: توزيع الشبكة الطرقية بالمجال المدروس داخل إقليم تازة

الباحث إنجاز: شخصي المصدر: وثائق المديرية الإقليمية لوزارة التجهيز والماء والبيئة بتازة

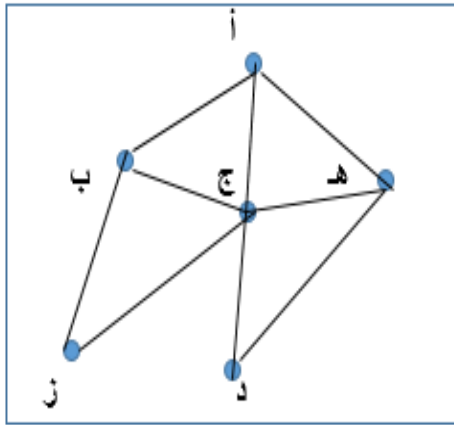


يستفيد المجال المدروس من شبكة مهمة ومتنوعة من الطرق شملت جميع الأصناف، وهو ما يسهل عملية الولوج لمختلف المراكز وفتح قنوات الربط معها بالرغم من وقوعها في منطقة متضررة نسبياً.

#### 7- مؤشر ترابط عناصر الشبكة الطرقية بالمجال المدروس

اعتمدنا في دراسة هذا المؤشر على الجغرافي GARRISON الذي يعد أول من استخدم نظرية الشبكات لتحليل بنية شبكات النقل سنة 1960 (حداد عوض يوسف، 2002، ص. 105). لفهم مدى ولوجية شبكة النقل وتربطها، حيث يتم تحويل الشبكة الطرقية إلى شكل طبولوجي (كما في الشكل 1) دون الأخذ بعين الاعتبار هندسة الطريق والمسافات بين العقد حيث نحصل على عقد وهي نقاط التقاء طريقين ويرمز لها بحرف معين والوصلات وهي الضلع الرابط بين نقطتين. بعد تحويل الشبكة الطرقية إلى شكل طبولوجي يتم وضع مصفوفة تضم العقد في المحور العمودي ويتم إعادة ترتيبها في المحور الأفقي، بعد وضع المصفوفة يتم عد عدد العقد بين نقطتين مع الحرص على اتباع أقصر مسافة كما هو موضح في الشكل التالي:

مخطط رقم 01: شكل طبولوجي لشبكة النقل



جدول رقم 4: جدول توضيحي لمصفوفة النقل

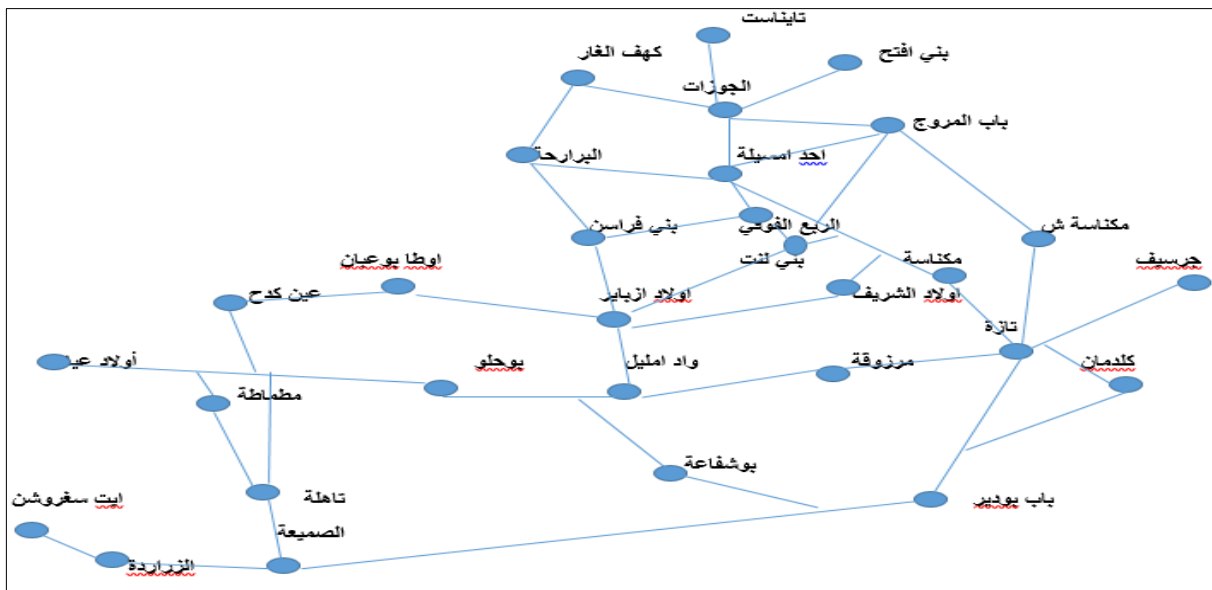
مجموع	ز	هـ	د	ج	ب	أ	
أ	2	1	2	1	1	-	7
ب	1	2	2	1	-	1	7
ج	1	1	1	-	1	1	5
د	2	1	-	1	2	2	8
هـ	2	-	1	1	2	1	7
ز	-	2	2	1	1	2	8
مجموع	8	7	8	5	7	7	-

المصدر: حداد عوض يوسف، نفس المرجع، ص 106.

يتبين من خلال هذا المثال التوضيحي أن المسافة بين النقطتين "أ" و "ب" هي عقدة واحدة، والمسافة بين "أ" و "ز" هي عقدتين، وفي الأخير نقوم بجمع عدد العقد لكل نقطة، والنقطة التي تحصل على أقل عدد من النقاط هي التي تكون أكثر ولوجية والأكثر ترابطاً، وهو ما يصطلح عليه بمؤشر "شميل Shimbel". ومن خلال المثال المقدم يظهر أن النقطة "ج" هي الأكثر ولوجية، والنقطتين "د" و "ز" هما الأضعف ولوجية (الأكثر هامشية). حاولنا تطبيق هذا المؤشر بالمجال المدروس فكانت النتيجة على الشكل التالي (ينظر المخطط رقم 02).

من أجل معرفة درجة الترابط والولوجية ما بين المراكز المتواجدة بالمجال، سيتم تحويل هذا الشكل الطبولوجي إلى جدول لمصفوفة النقل. وانطلاقاً منه سيتم حساب "مؤشر شامبل" الذي يحدد هذه الدرجة (ينظر جدول رقم 23)





مخطط رقم 02: شكل طبولوجي لشبكة النقل بالمجال المدروس الباحث بحث ميداني بتاريخ ماي 2022

جدول رقم 5: مصفوفة النقل بالمجال المدروس

الباحث بالاعتماد على بحث ميداني ماي 2022

المراكز	تاهلة	و. امليل	ازياير	امسيلة	مطماطة	قراسن	ب. لنت	ر. قروي	ا. شريف	صميمة	زاردة	يوشقاعة	ب. يودير	تازة	مكناسة	جوزات	برارحة	طايقة	ك. الغار	تاياناست	مجموع
تاهلة	-	2	1	3	2	4	4	5	4	1	2	2	3	4	5	6	5	5	6	7	74
و. امليل	2	-	1	3	2	2	2	3	2	3	4	1	2	2	3	5	3	4	4	6	52
ازياير	3	1	-	2	2	1	1	2	1	4	5	2	3	3	2	4	2	2	3	5	46
امسيلة	5	3	2	-	6	2	1	1	1	6	7	4	3	2	1	1	1	1	2	2	45
مطماطة	1	2	3	6	-	4	4	5	4	2	3	3	3	4	5	7	5	5	6	8	79
بني قراسن	4	2	1	2	4	-	2	1	2	5	6	3	4	4	3	3	1	3	2	4	52
بني لنت	4	2	1	1	4	2	-	1	1	5	6	3	3	2	1	2	2	1	3	3	43
ربع قروي	5	3	2	1	5	1	1	-	2	6	7	4	5	3	2	2	2	2	3	3	54
ا. الشريف	4	2	1	4	2	1	2	2	-	5	6	3	3	2	1	2	2	1	3	3	44
الصميمة	1	3	4	6	2	5	5	6	5	-	1	1	1	2	3	7	6	7	4	9	80
زاردة	2	4	5	7	3	6	6	7	6	1	-	2	2	3	4	6	7	8	7	7	90
يوشقاعة	2	1	2	4	3	3	3	4	3	1	2	-	1	2	3	5	4	4	5	6	56
ب. يودير	3	2	3	3	4	3	3	5	3	2	2	1	-	1	4	4	3	2	1	2	54
تازة	4	2	3	2	4	2	2	3	2	2	3	2	1	-	1	3	2	2	4	1	47
مكناسة	5	3	2	1	5	3	1	2	1	3	4	3	2	2	-	2	2	3	2	3	42
الجوزات	6	5	4	7	7	3	2	2	2	7	6	5	4	3	2	-	2	1	1	1	58
البرارحة	5	3	2	1	5	2	2	2	2	6	7	4	4	3	2	2	-	2	1	4	53
الطايقة	5	4	2	1	5	3	1	2	1	7	6	4	3	2	1	1	2	-	2	2	49
ك. الغار	6	4	3	2	6	2	3	3	3	7	8	5	5	4	3	1	1	2	-	2	64
تاياناست	7	6	5	2	8	4	3	3	3	9	7	6	5	4	3	1	4	2	2	-	77
المجموع	74	52	46	45	79	52	43	54	44	80	90	56	54	47	42	58	53	49	63	77	-

من الجدول رقم 5 يظهر أن درجة الولوجية إلى المراكز المدروسة تختلف من مركز لآخر، حيث يعد مركز أحد امسيلة الأكثر ولوجية، بحيث حصل فقط على 45 عقدة، متبوعا بمركز أحد أولاد أزيابر ب 46 عقدة، في المقابل يبقى مركز مطماطة هو الأقل ولوجية ب 79 عقدة وهذا ما يلاحظ على أرض الواقع.

وهنا يتبادر إلى الذهن سؤال العدالة المجالية في توزيع البرامج الطرقية ترابيا، ذلك أن مفهوم العدالة المجالية الذي يتأسس على مبدأ الفرق في توزيع الثروة أو الإمكانيات بين مختلف المجالات الترابية، ومبدأ الجبر والإنصاف من خلال سن سياسات عمومية ملائمة لتصحيح الوضع القائم. يبقى حبرا على ورق في أرض الواقع من خلال التباينات الملاحظة في استفادة المجالات المدروسة من الشبكة الطرقية.

## 8- السكة الحديدية بأهمية تختلف من مركز لآخر

استفادت المنطقة من فتح أول خط للسكة الحديدية الذي يربط بين المغربين منذ فترة الحماية من خلال خط فاس-تازة، وتم إحداث مجموعة من المحطات الصغرى بين المدينتين من بينها محطة واد أمليل التي يستفيد منها مركز واد أمليل إضافة إلى الجماعات القروية المجاورة (غياثة الغربية/ أحد أولاد أزباير بني فراسن...) بل حتى إقليم تاونات، إضافة إلى محطة مطماطة التي تستفيد منها كل من الجماعات الترابية لمطماطة وتاهلة والزراردة والصميمة...بالإضافة إلى إقليمي تاونات وصفرو، ثم محطة الشبابات المتواجدة بالجماعة الترابية لبوخلو، في حين يستفيد مركز أحد امسيلة من محطة تازة. وبالرغم من أن القطار لازال يعتمد إلى حدود سنة 2023 على الغازوال، ويضم خطا وحيدا، فإن أهميته كبيرة جدا في نقل المسافرين والبضائع من وإلى المنطقة، فهي تساهم في ربط المنطقة بالموانئ البحرية خصوصا موانئ الدار البيضاء والناظور وطنجة.

لوحة صور رقم 1: محطات القطار لواد أمليل والشبابات ومطماطة

الباحث بالاعتماد على تصوير شخصي بتاريخ مختلفة من سنة 2023



من مميزات السكك الحديدية أنها تعمل على تقليل تكلفة النقل حيث تنقل كميات كثيرة وأحجام كبيرة من البضائع لمسافات أطول وكلما طالت وبعدت المسافات، كلما ارتفعت مزايا النقل بواسطة السكك الحديدية مقارنة بالوسائل الأخرى، وتخفف الضغط عن الطرق البرية وتقليل صيانتها، وبالتالي فهي تساهم في السلامة الطرقية وتخفيف حدة الاختناقات المرورية، وبذلك يكون الاعتماد على النقل السككي هو الأفضل والأقل تكلفة في هذه المناطق غير الساحلية.

## II- قطاع النقل دور فعال في العلاقات المحلية

يعتبر النقل بمثابة خدمة ذات طابع اقتصادي واجتماعي، يلعب دورا محوريا في تحريك عجلة الاقتصاد الوطني والمحلي وتسهيل التبادل والتواصل بين المناطق المختلفة، فهو يستهدف تسريع وتيرة نقل الركاب والبضائع من مكان إلى آخر بالأسلوب والتوقيت الملائمين، باستخدام المرافق والوسائل اللازمة للقيام بذلك بهدف تحقيق الانتقال، وسد الحاجات المادية والاجتماعية للسكان، يضم "مجموعة من الطرق والوسائل والوسائط والتكنولوجيات والإجراءات التنظيمية والاقتصادية التي تهدف إلى نقل الإنسان ونتاجه من مكان لآخر" (حبيب رسول أحمد، 1986، ص 2). يساهم تطوره في تحويل الأماكن الجغرافية إلى أماكن اجتماعية، وفي تحويل المسافات الجغرافية إلى معدلات مكانية وزمانية لها تأثيرات كبيرة على بناء المراكز الحضرية والتقليل من عزلتها الإقليمية والمحلية، ويوسع من تأثيراتها المحلية.

لذا فهو يلعب دورا بالغ الأهمية في ربط مناطق الإنتاج بمناطق الاستهلاك، ويساهم في دينامية القطاع التجاري كما يشكل نظام وصل بين البيت ومقر العمل أو الدراسة أو التسوق أو التزهة، ويشغل فئات عريضة من السكان، ويساهم في فك العزلة عن المناطق النائية، وفي تشكيل وإعادة تشكيل السكن والأنشطة تبعاً للمحاور الطرقية الرئيسية. ومن ثم يمكن اعتباره من المداخل الأساسية للتنمية الترابية.

فيفضل المواصلات تحدد وتيرة التطور السوسيو-اقتصادي لمجال ما، وكذا درجة الانفتاح والاندماج في المحيط المحلي والإقليمي والوطني وحتى الدولي. وبغايه تقاس درجة العزلة والهميش "حيث أضحت تقاس جاذبية التراب وتطوره بوسائل النقل المتوفرة

به ومدى جودتها، كما يعتبر النقل من العمليات الأساسية للانتاج الاقتصادي، إذ تتوقف كميات الانتاج 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 تدير عليها، حيث أنها تعتبر الشرايين الحيوية في جسم الإنسان التي تصل أطرافه المختلفة وتحمل إليها الحياة. (زهير النامي، 2019، ص4).

تتجلى أهمية قطاع النقل وطنيا في المكانة التي يحتلها على الصعيد الاقتصادي والاجتماعي، "بحيث يمثل 6% من الناتج الداخلي الخام، و9% من القيمة المضافة للقطاع الثالث، كما انه يستحوذ على 34% من الاستهلاك الوطني للطاقة، كما يشغل 10% من الساكنة الحضرية النشطة، كما أنه يضيخ 15% في الميزانية العامة للدولة من خلال الضرائب المحصلة منه" (Royaume du Maroc, 2015, Stratégie Nationale de Développement Durable: P57).

يضم قطاع النقل بالمراكز المدروسة جميع وسائل النقل البرية التي تنظم حركة الأفراد والبضائع، فتحولها إلى مجالات لبث واستقبال الحركة. لهذا سنحاول مقارنة هذا المحور من خلال تحديد مجال تأثير هذه المراكز في محيطها الريفي وفي علاقتها بالمدن الكبرى والمتوسطة. والدور الذي يلعبه هذا القطاع في تنظيم المجال المحلي والإقليمي.

### 1- وسائل النقل البرية متنوعة وأهميتها كبيرة بالمجال المدروس

يعتبر قطاع النقل عبر الطرق، سواء تعلق الأمر بالنقل الجماعي للأشخاص أو نقل البضائع، إحدى الدعامات الأساسية التي تساهم بشكل مباشر في حركية المواطنين والبضائع وفي الانتاج وتنمية المبادلات التجارية على صعيد المجال المدروس، لذلك تتنوع وسائل النقل به بين الوسائل الخاصة والوسائل العمومية، والأخرى المخصصة لنقل البضائع. كما أنه يتكون من قطاعين: واحد منظم والأخر عشوائي.

#### 1-1- النقل الطرقي المنظم

يتكون النقل الطرقي المنظم من وسائل نقل عمومية مخصصة لنقل الركاب، وأخرى مخصصة لنقل البضائع. حيث يمكن التمييز في المجال المدروس بين:

أ- سيارات الأجرة الكبيرة وسيلة نقل عمومية مخصصة للركاب بحضور وازن

تعتبر سيارات الأجرة الكبيرة الأكثر تواجدا بالمنطقة، عددها بالمجال المدروس 102 رخصة، وأخرى تعبره تصل إلى 200 سيارة تقريبا. مهمتها تأمين النقل بين المراكز الحضرية والقروية من جهة، وبينها وبين الحواضر الكبرى مثل تازة وفاس من جهة ثانية، ويمكنها التوجه إلى كل مناطق المغرب.

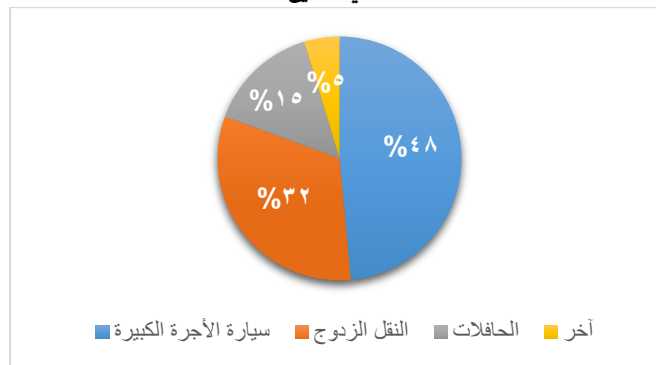
جدول رقم 6: توزيع رخص سيارات الأجرة الكبيرة حسب نقط الانطلاق والعبور

الباحث بالاعتماد على: وثائق قسم الشؤون الاقتصادية بعمالة إقليم تازة لسنة 2022

المراكز	تاهلة	وادي أمليل	مطمطاة	امسيلة	ازباير	المجموع
نقطة انطلاق	49	32	04	09	08	102
العابرة	70	80	20	09	20	199
المجموع	119	112	24	18	28	301

يظهر من الجدول رقم 6 أن 301 سيارة أجرة كبيرة تنشط بالمجال المدروس، يحق لسيارات الأجرة الانطلاق في جميع الاتجاهات في حدود 20 كيلومترا، وفي حدود 50 كيلومترا في حالة الذهاب والإياب (a la course)، أما إذا تجاوزت المسافة 50 كيلومترا، فيشترط الحصول على ترخيص من لدن السلطة المحلية (الدرك الملكي، الأمن الوطني) في نقطة الانطلاق، ولا يجب أن يتجاوز هذا الترخيص خمسة أيام (يمكن تجديده في أي نقطة إذا تجاوز المدة المحددة). تتوفر على محطات داخل هذه المراكز تعتبر نقطة الانطلاق والوصول بالنسبة لجميع رحلاتها. كما تعد الوسيلة المفضلة عند أغلبية السكان.

مبيان رقم 04: توزيع وسائل النقل بالمجال المدروس حسب الأفضلية لدى المسافرين الباحث بالاعتماد على بحث ميداني بتاريخ يونيو/سبتمبر 2021



يتضح من المبيان رقم 4 أن 48% من المسافرين يفضلون استعمال سيارة الأجرة الكبيرة، نظرا لسرعتها ومحدودية عدد مقاعدها. فيما يفضل 32% استعمال النقل المزدوج لانخفاض ثمنه، فيما يفضل 15% استعمال الحافلات إذا وجد خط يربط المركز بالوجهة المقصودة لانخفاض ثمنها، ولإحترامها للتوقيت. أما 5% المتبقية فتفضل استعمال وسائل أخرى بما فيها النقل السري.

ب- سيارة الأجرة الصغيرة حضور محتشم بمركزين فقط

تؤمن خدمة النقل داخل المجالات الحضرية بكل من واد أمليل وتاهلة، في حين تغيب في المراكز الأخرى. يصل عدد رخصها بواد أمليل إلى رخصة واحدة، و10 رخص بتاهلة (وثائق قسم الشؤون الاقتصادية، عمالة تازة، 2022)، حيث يتزايد عددها باتساع المجال الترابي للمركز الحضري أو بارتفاع عدد السكان به. إن ضعف وجود سيارات الأجرة الصغيرة بوادي أمليل يزيد من نشاط النقل السري به.

ج- النقل المزدوج حاضر بقوة في المراكز المدروسة

هي خدمة تؤمنها حافلات صغيرة بين المناطق القروية والحضرية، يصل عدد مقاعدها إلى 15 مقعدا، تتوفر على مسار محدد للتنقل من نقطة معينة إلى أخرى، تتوفر على محطات داخل هذه المراكز تعتبر نقطة الانطلاق والوصول بالنسبة لجميع رحلاتها. ويمكن التمييز بين الحافلات المتوفرة على رخص تنطلق من هذه المراكز وأخرى تعبرها.

جدول رقم 7: توزيع رخص حافلات النقل المزدوج حسب نقط الانطلاق والعبور

الباحث بالاعتماد على المصدر: وثائق مصلحة النقل الطرقي بالمندوبية الإقليمية للنقل بتازة لسنة 2022

المراكز	تاهلة	وادي أمليل	مطمطمة	أحد امسيلة	أحد أ. أزيابر	المجموع
نقطة انطلاق	7	8	3	1	5	24
العابرة	6	8	4	8	3	29
المجموع	13	16	7	9	8	53

يتضح من الجدول رقم 7 أن 53 حافلة من النقل المزدوج تنشط بالمجال المدروس، تعد كذلك من الوسائل المفضلة للسكان ب 32% (ينظر المبيان رقم 04) نظرا لانخفاض ثمن التنقل فيها.

د- الحافلات وسيلة ربط بعيدة المدى امتياز لمركز وادي أمليل على حساب المراكز الأخرى

مكن موقع المجال المدروس في منطقة ممر من استفادتها من عبور عدد مهم من الحافلات التي تؤمن الربط بين المدن على الصعيد الوطني خصوصا بين الشرق والغرب، كما أن هناك بعض الحافلات التي تنطلق من تاهلة ووادي أمليل، ويمكن أن نميز فيها بين الحافلات التي تحترم مواعيد التنقلات ولها محطات ثابتة مثل "الغزالة" و"نجم الشمال"... ويجعلها محطة استراحة، وبين تلك التي تعبر المنطقة دون أن تتوفر على وكالات ثابتة، وتبقى مركز واد أمليل أكبر مستفيد من هذه الحافلات حيث يعبرها يوميا أكثر من 217 حافلة.



صورة رقم 2: نموذج لبعض محطات الحافلات بواد أمليل  
المصدر: تصوير شخصي من قبل الباحث بتاريخ يونيو 2023



نلاحظ من صورة رقم 2 بالنسبة لمدينة تاهلة وبحكم موقعها البعيد نسبيا عن الطريق الوطنية رقم 6 والطريق السيار، فتنتقل منها وتعبئها مجموعة من الحافلات التي تؤمن ربطها بالمناطق الأخرى.

جدول رقم 8: توزيع الحافلات حسب الانطلاق من مدينة تاهلة والعابرين لها

الباحث بالاعتماد على: المصدر: وثائق قسم الشؤون الاقتصادية بالعمالة + بحث ميداني يونيو شتنبر 2021

الحافلات العابرة لمدينة تاهلة			الحافلات المنطلقة من مدينة تاهلة		
عدد الرحلات	الاتجاه	الانطلاق	عدد الرحلات	الاتجاه	الانطلاق
1	الدار البيضاء	الزواردة	1	الرباط	تاهلة
1	صفرو	تازة	1	أكادير	تاهلة
1	بركان	صفرو	4	فاس	تاهلة
-	-	-	1	الناظور	تاهلة
-	-	-	1	الدار البيضاء	تاهلة
3	المجموع		8	المجموع	

يتضح من الجدول رقم 8 أن عدد الحافلات التي تستفيد منها مدينة تاهلة (11 حافلة) ضعيف نسبيا مقارنة مع مدينة وادي أمليل (217 حافلة)، وهذا مرده إلى البعد عن الطريق الوطنية رقم 6 بحوالي 10 كلم وعن الطريق السيار محور فاس وجدة بحوالي 6 كيلومترات. مما أدى إلى إحداث محطة غير مهيكلية بجانب الطريق السيار على سبيل المثال لا الحصر.

صورة رقم 3: القنطرة التي يلجها المسافرون على الطريق السيار بالقرب من تاهلة

الباحث تصوير شخصي بتاريخ ماي 2023





حسب صورة رقم 3 فإن النقطة المتواجدة تحت قنطرة الطريق الإقليمية رقم 5407 المؤدية إلى تاهلة والبعيدة عنها بحوالي 6 كيلومترات يقصدها المسافرون المتوجهون إلى المدن البعيدة، كما تشكل هذه النقطة أيضا محطة لنزول العديد من الركاب القاصدين مدينة تاهلة، والمناطق المجاورة (الزراردة، الصميمة، آيت سغروشن)، وهو ما يشكل خطرا على المسافرين وعلى مستعطي الطريق السيار. ويزيد من نشاط النقل السري أو الاعتماد على السيارات العائلية من أجل إيصال الركاب من وإلى هذه النقطة.

يتحتم على المسافرين بالمراكز الأخرى التنقل إلى مدينة تازة أو المراكز المجاورة، كما هو الحال بالنسبة لأحد أولاد أزيابر التي تعبرها فقط ثلاث حافلات (الأولى تربط بين مدينتي تازة وتاونات، والثانية بين بني لنت ومدينة فاس، والثالثة بين بني فراسن ومدينة مكناس)، فما على المسافرين الآخرين سوى التنقل لمركز وادي أمليل، وأحد امسيلة بالنسبة لمدينة تازة. أما بالنسبة لمركز مظمطة فيقصدون محطة "خميس سيدي عبد الجليل" على الطريق الوطنية رقم 6 للظفر بهذه الخدمة.

هـ- النقل المدرسي خدمة اجتماعية لربط الوسط القروي بالمراكز الحضرية

يعتبر النقل المدرسي آلية من آليات الدعم الاجتماعي لتذليل الصعوبات السوسيو اقتصادية والجغرافية التي تحول دون إتمام الدراسة بالنسبة للأطفال المنحدرين من الوسط القروي، تعمل الجماعات الترابية بدعم من الوزارة الوصية على توفير هذه الخدمة بالنسبة للتلاميذ الذين وصلوا إلى مستويات دراسية لا تتوفر بالقرب من محلات سكنهم، حتى تساهم في حل مشكل بعد المؤسسات التعليمية، وتيسير تدمرهم، وبالتالي التقليل من الهدر المدرسي والانقطاع المبكر عن الدراسة.

تؤمن هذه الخدمة مجموعة من الحافلات وفرتها مجموعة من الجهات والفاعلين: منها الدولة والمبادرة الوطنية للتنمية البشرية وجمعيات المجتمع المدني. وتسهر على تديرها جمعيات يختلف اسمها حسب الجماعات الترابية مثل: جمعية المبادرة للنقل المدرسي بأحد امسيلة، وجمعية النجباء بمظمطة...

يختلف عدد الرحلات التي تؤمنها هذه الحافلات باختلاف المراكز والمسافة التي تفصل بين المراكز وسكن المستفيدين؛ فمنها من يؤمن 12 رحلة يومية (سنة ذهابا، وستة إيابا) مثل جمعية النجباء بمظمطة، ومنها من تؤمن أربع رحلات يومية (رحلتين في الذهاب وأخرين في الإياب)، ومنها من يقتصر على رحلتين (واحدة في الصباح وأخرى للعودة في المساء)، ومنها من يقوم برحلتين في الأسبوع، مثل جماعة كهف الغار التي تؤمن رحلة صباح يوم الاثنين للذهاب ورحلة للعودة يوم السبت مساء، حيث يستفيد التلاميذ طوال الأسبوع من الإقامة بالداخلية أودار الطالب والطالبة بمركز امسيلة.



الباحث بالاعتماد على المصدر: وثائق الجمعيات المكلفة بالنقل المدرسي بمجال الدراسة



يظهر من خلال الخريطة أن هناك من المراكز من يمارس نفوذها داخل جماعته الترابية فقط، مثل مركزي مطماطة وأحد أولاد أزباير. ومن المراكز من يمتد نفوذه إلى الجماعات المجاورة كما هو الشأن بالنسبة لمركز أحد امسيلة التي تستقطب تلاميذ من الجماعات الترابية: البراحة والجوزات وكهف الغار، إضافة إلى تلاميذ الجماعة الترابية الأصلية امسيلة. ونفس الشأن بالنسبة لمركز وادي أمليل الذي يمتد نفوذه إلى الجماعتين الترابيتين لغياثة الغربية وبوخلو؛ ومركز تاهلة الذي يستقطب تلاميذ الجماعات الترابية لصميمة وآيت سغروشن وجزء من تلاميذ الجماعة الترابية لمطماطة. وترجع أسباب هذا الاستقطاب إلى عاملين رئيسيين هما: غياب مؤسسات التعليم الثانوي التأهيلي ببعض المراكز، أو القرب الجغرافي؛ حيث نجد أن هذه المراكز أقرب بالنسبة للمتعلّمين من مراكز الجماعة الترابية الأصلية. (مثلا المسافة التي تفصل دواوير عين فندل، تاجانا، إفران آيت عسو التابعة تريبيا للجماعة الترابية مطماطة والتي تبعد عنها بحوالي 12 إلى 15 كيلومترا، لا تفصلها عن مركز تاهلة سوى ست كيلومترات). تقتصر الرحلات على الطرق المعبدة فقط وما على التلاميذ الذين يقطنون بعيدين عنها سوى قطع المسافة المتبقية مشيا على الأقدام، كما أنهم ملزمون بدفع مساهمة رمزية للاستفادة من هذه الخدمة تختلف حسب المسافة المقطوعة وحسب عدد الرحلات المستفاد منها، تتراوح ما بين 50 و100 درهم.

## 1-2- النقل السري خدمة اجتماعية في ظروف غير قانونية

أمام ضعف شبكة الطرق المعبدة وغياب المسالك الطرقية والقناطر التي تسهل ربط الأرياف بالمراكز الحضرية، ومع انعدام سيارات النقل العمومي المنظمة التي تقدم خدمة النقل المقتنة في المناطق النائية، استحدثت وسائل غير قانونية للنقل السري أو كما يطلق عليه محليا "الخطافة" (يمكن تعريف النقل السري طبقا للفصل 24 من القانون رقم 16.99: في شأن النقل عبر الطرق "كل من يستغل مصلحة عمومية لنقل المسافرين أو البضائع بواسطة سيارة دون أن يكون مقبولا لهذا الغرض أو بواسطة سيارة غير مرخص فيها أو طبق شروط مخالفة للشروط المبنية في بطاقة رخصة العربة"). كبديل لتجاوز هذه الإشكالات، هذا الواقع العشوائي في النقل لا يوجد فقط في العالم القروي، بل يكاد يكون عاما في المغرب بأكمله، وأصبح أمرا واقعا حتى في المجالات الحضرية. فإذا كانت وسائل النقل المقتنة والمنظمة تقدم خدمة النقل بين المراكز الحضرية والمدن مثل تازة وفاس وغيرها، فإن جزءا كبيرا من العالم القروي ظل مرهونا بهذه الخدمة التي توفرها عربات مختلفة (سيارات، دراجات ثلاثية العجلات، عربات مجرورة بالأحصنة). فأصبح لهذا القطاع غير المهيكل، وإن كان شرا لا بد منه، دور مهم في تنظيم المجال باعتباره يساهم بشكل أو بآخر في تقديم خدمة النقل لعدد مهم من الساكنة. لكن هذه الظاهرة يمكن اعتبارها سيفا ذا حدين؛ فمن ناحية يلعب النقل السري دورا كبيرا في إيصال الأشخاص والبضائع من وإلى المراكز الحضرية، وبالتالي يساهم في فك العزلة عن الأرياف والمناطق النائية التي يتعذر الوصول إليها. ومن ناحية ثانية يعاني من رداءة الخدمات المقدمة بواسطة سيارات تغيب فيها شروط السلامة وتتجاوز الحد القانوني لعدد الركاب. يوصف هذا القطاع بالعشوائي وغير المنظم، لكن في الحقيقة هو غير ذلك، "فهو يخضع لأعراف داخلية متفق عليها بين أصحاب الحرفة. كما أن لكل صاحب عربة نقل سري زبائنه الخاصين، خصوصا من ساكنة الدواوير التي ينتهي إليها. يتم الاتصال المباشر عبر الهاتف مع صاحب العربة من أجل الاستفادة من خدمة النقل" (تصريح لصاحب عربة للنقل السري بمركز أحد امسيلة. وهو الأمر الذي أكدته مالكوه هذه العربات في المراكز المختلفة بمنخفض حوض إيناون).

### جدول رقم 9: توزيع حظيرة النقل غير المهيكل بالمجال المدروس

الباحث بالاعتماد على مقابلة شفوية مع أصحاب القطاع بتاريخ ماي 2023 (في ظل الوضعية غير القانونية التي يعيشها القطاع لا توجد إحصائيات رسمية خاصة به، لذلك اعتمدت المقابلة الشفوية لذلك فالأرقام تبقى تقريبية)

المراكز	عدد العربات	عدد الركاب يوميا	الجماعات المعنية
تاهلة	100	500	مدخل الطريق السيار، الصميمة، الزاردة، آيت سغروشن، مطماطة، بوزملان
مطماطة	50	100	سيدي عبد الجليل، أولاد عياد، تاهلة، بوزملان، عين السخون، عين بومساي
واد أمليل	150	500	بوخلو، سيدي عبد الله، بوشفاة، أهل بودريس، الطواهر، أولاد أزباير، غياثة الغربية
أ. أ. أزباير	80	300	دواوير الجماعة، وادي أمليل، بني فراسن، اوطابوعبان، البراحة، بني لنت، أولاد الشريف
أحد امسيلة	120	500	دواوير الجماعة، البراحة، الجوزات، كهف الغار، تايناست، بني افتح، الربع الفوقي
المجموع	500	1900	

يتضح من خلال الجدول رقم 9 أن القطاع بالمجال المدروس يضم أكثر من 500 عربة، يستفيد منها أكثر من 1900 شخص يوميا، مما يجعل القطاع رقما مهما في معادلة النقل. لا يقتصر قطاع النقل على الربط بين المراكز والدواوير في الأرياف، وإنما يصبح وسيلة للتنقل حتى بين المراكز نفسها وبينها وبين المدن. ومنهم من يعمل على إيصال الركاب إلى المطارات (فاس سايس، وجدة أنجاد، محمد الخامس بالدار البيضاء...) أو جلبهم منها. وترجع أسباب تفضيل السكان لهذه الوسائل غير القانونية إلى انخفاض كلفة النقل بها من جهة، وقدرتها على حمل البضائع والسلع التي يقتنها السكان من المدن والمراكز في اتجاه الأرياف. كما تتم الاستعانة في بعض الأماكن بالدواب (الحمير والبغال) أو الجرار من أجل الولوج إلى الأسواق الأسبوعية. وإلى المناطق التي لا تتوفر على طرق صالحة لتنقل العربات.

### 3-1-القطار إمكانيات كبيرة سواء تعلق الأمر بالمسافرين أو السلع مع ضعف الاستفادة منه

يعبر المنطقة خلال 24 ساعة قطاران للسلع في الاتجاهين؛ واحد من الغرب في اتجاه الشرق غالبا هو الذي يكون محملا بالسلع، والآخر في الاتجاه المعاكس (من الشرق في اتجاه الغرب) يكون في أغلب الأوقات فارغا اللهم بعض الاستثناءات (تصريح رئيس محطة وادي أمليل بتاريخ 23 أبريل 2023). أما القطارات المخصصة للمسافرين فيصل عددها إلى 18 قطارا في الأيام العادية، ويرتفع هذا العدد في فترات الذروة (الأعياد، العطل) من خلال برمجة رحلات إضافية لتخفيف الضغط، أو من خلال زيادة عدد المقطورات في كل قطار للاستجابة لطلبات المسافرين المتزايدة.

جدول رقم 10: عدد المسافرين وكمية السلع بمحطات القطار التي لها علاقة بمجال الدراسة

الباحث بالاعتماد على: المصدر: بحث ميداني بتاريخ يونيو/شتنبر 2021

المحطة	الموارد البشرية	نوعها	عدد المسافرين	حجم السلع
واد أمليل	05	البضائع+ المسافرين	أيام عادية: ما بين 100 و150 فترات الذروة: 300 إلى 350	لا توجد أرقام محددة
الشبابات	3	الأمن (1)	عدم التخصيص (2)	عدم التخصيص
مطماطة	3	الأمن	عدم التخصيص	عدم التخصيص
المجموع	11			

1. محطات دورها تأمين مرور القطارات والتخفيف من مدة الانتظار خصوصا وأن المنطقة تتوفر على خط وحيد في الاتجاهين، الشيء الذي يرغم أحد القطارين المتقابلين على الانتظار في محطة معينة إلى حين مرور القطار القادم من الاتجاه المعاكس.
2. يمكن للمسافرين ولوج القطارات التي تتوقف في هذه المحطات، ولكن بدون تذكرة السفر على اعتبار أن محطات الأمن لا تتوفر على نظام التذاكر. أربعة فقط من القطارات 18 الخاصة بالمسافرين، هي التي تتوقف بمحطات التأمين (الشبابات ومطماطة) من أجل التقاط «Croisement». في المقابل تتوقف جميعها بمحطة وادي أمليل، وبذلك يكون هذا المركز هو أكبر مستفيد من الخدمات السككية. محطتا الشبابات ومطماطة: إلى حدود الثمانينيات كانتا محطتين للمسافرين والسلع، وبعد هذا التاريخ أصبحتا محطتين للتأمين فقط، يلجها الركاب من المناطق القريبة (بوحلو، تاهلة، التعاونيات الفلاحية القريبة...) بالنسبة للشبابات، (مطماطة أولاد عياد، عين كدح...) بالنسبة لمطماطة، بمعدل 5 إلى 10 أشخاص يوميا (حسب تصريح رئيس محطة الشبابات: هذا الرقم يتغير حسب الظروف والأوقات. كما أضاف " أن كلفة توقف القطار في كل محطة تتراوح ما بين 500 درهم و700درهما، لذلك فالقطار لا يمكنه أن يتوقف في هذه المحطات من أجل عدد قليل من المسافرين، اللهم إن كان هذا التوقف اضطراريا من أجل التأمين"، لا يؤدون واجب الرحلة إلا بعد ولوجهم القطار نظرا لغياب نظام خاص بالمسافرين بالمحطتين.
- محطة واد أمليل: بخصوص المسافرين الذين يجعلون من واد أمليل محطة للنزول أو الولوج فغالبا "ما يكون أصلهم من مركز وادي أمليل بنسبة 70% أو من الجماعات المجاورة (بوحلو، بوشفاعا، أحد أولاد أزيابر، بني فراسن) 25%، بل يمتد نفوذ هذه المحطة إلى إقليم تاونات (عين كدح، أوطابوعبان، مساسة، تيسة) 5%" (تبقى هذه النسب تقريبية حسب تصريح رئيس محطة وادي أمليل وتم استنتاجها بحكم طول مدة عمله بالمحطة (14 سنة)، وبحكم احتكاكه اليومي مع المسافرين فقط لأنه لا يحق له البحث في أصول أو وجهة المسافرين القاصدين المحطة).

### 3-1- وسائل نقل السلع أهمية اقتصادية واجتماعية

تنوع وسائل نقل البضائع بمجال الدراسة شأنها شأن باقي ربوع المملكة بحيث يمكن أن نميز بين: النقل الحر الذي يضم أسطولا من وسائل النقل تقل حمولتها عن 3,5 طن لا يخضع لأي رخصة. والنقل المهني يتكون من أسطول من وسائل النقل التي تتفوق حمولتها 3,5 طن وهو خاضع لرخصة تسلم من طرف مديرية النقل الطرقي. تساهم هذه المركبات في نقل السلع والبضائع من وإلى المراكز المدروسة.

جدول رقم 11: عدد الرخص الممنوحة لنقل البضائع بالمجال المدروس  
الباحث بالاعتماد على: وثائق مصلحة النقل الطرقي مندوبية النقل بتازة/مارس 2022

المراكز	عدد الرخص الخاصة	عدد الرخص لحساب الغير	المجموع
تاهلة	04	08	12
وادي أمليل	12	14	26
مطماطة	02	03	05
أحد امسيلة	01	01	02
أحد ا. أزباير	02	02	04
المجموع	21	28	49

يتضح من الجدول رقم 11 ان المجال المدروس يتوفر على 49 رخصة لنقل البضائع منها 21 رخصة خاصة و 28 رخصة لحساب الغير (تمنح هذه الرخص للمقاولة، ويمكن لكل مقاولة أن تضم عدة مركبات مسجلة في نقل البضائع). تجدد هذه الرخص محليا على مستوى الإقليم كل سنتين.

## 2- يرتبط قطاع النقل بالمجال المدروس بمجموعة من القطاعات

يدخل النقل ضمن العوامل الأساسية في أي دراسة مجالية، و"يعتبر 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 وتدييره، والمهنيون بكل العناصر الفاعلة من مقاولات ومهنيين ومنظمين وأخيرا الزبناء" (عبد الواحد بوبرية، 2002، ص 94).

يساهم قطاع النقل في تحريك العديد من القطاعات الأخرى لها علاقة مباشرة به، وتساهم بدورها في تنظيم المجال من خلال استقطاب العديد من الزبناء من المناطق المجاورة للمراكز، وتوفير خدمات لسكان المراكز ولسكان الأرياف المجاورة.

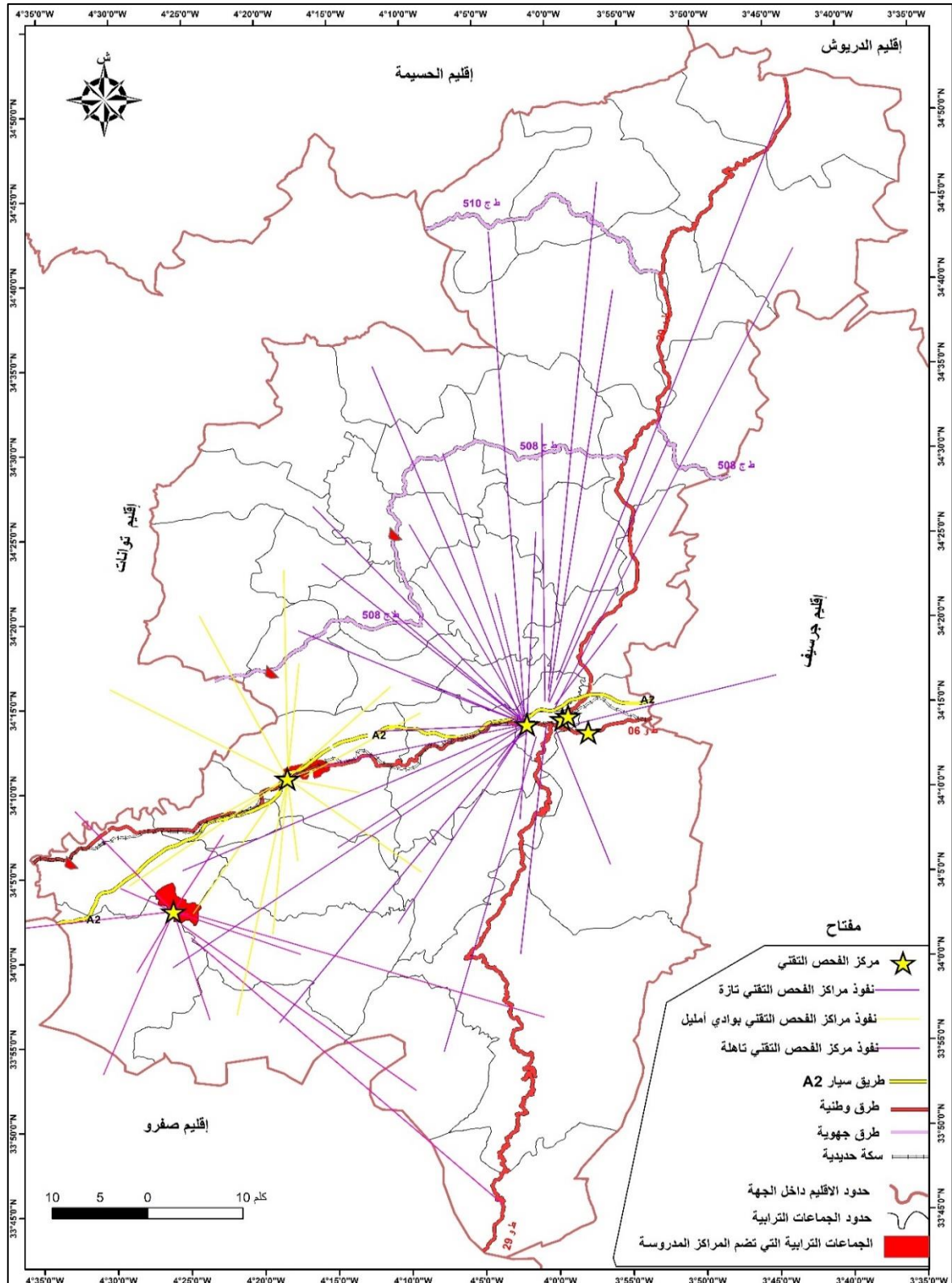
## 2-1- مراكز الفحص التقني للسيارات تقرب هذه الخدمة لساكنة المركز والمناطق المجاورة

عبارة عن مراكز تتكفل بتقييم الحالة الميكانيكية لعربات النقل الخاصة منها والعامة، حرصا على سلامة وأمن مستعمليها، ولا يمكن للمركبات التحرك دون الحصول على وثيقة من هذه المراكز. يوجد بالمجال المدروس مركزان:

الأول بمركز وادي أمليل "يشغل ثلاثة عمال بصفة رسمية، ويتوفر على خطين؛ واحد خاص بالعربات الخفيفة يستقبل ما بين 10 و13 سيارة يوميا، وخط خاص بعربات الوزن الثقيل لا تتعدى عدد العربات التي تراقب به 3 إلى 4 عربات في اليوم الواحد" (تصريح مالك مركز وادي أمليل للفحص التقني بتاريخ: 14 أبريل 2023).

والثاني بمدينة تاهلة "يشغل كذلك ثلاثة عمال رسميين، ويتوفر على خطين كذلك لكن خاصين بالعربات الخفيفة فقط يستقبل ما بين 25 و30 سيارة كمعدل يومي، أغلب السيارات الملتحقة بالمركزين تكون من المركزين ومن الجماعات والأرياف المجاورة لكل مركز" (تصريح مالك مركز تاهلة للفحص التقني بتاريخ: 23 ماي 2023)، في حين يكون على سكان المناطق الأخرى الالتحاق بهذين المركزين أو بمدينة تازة التي تضم أربعة مراكز للقيام بهذه العملية. وهناك من سكان هذين المركزين من يفضل التوجه إلى مدينة تازة من أجل إجراء الفحص التقني لعربته.

خريطة رقم 3: نفوذ مراكز الفحص التقني بالمجال المدروس  
 الباحث بالاعتماد على: بحث ميداني بتاريخ يونيو شتنبر 2021



يتضح من خلال الخريطة أن مراكز الفحص التقني تشكل قوة جذب بالنسبة للمراكز المدروسة التي تتواجد بها، وهذه الجاذبية تزداد مع التجهيزات التي يتوفر عليها كل مركز، فالملاحظ أن مركز الفحص التقني المتواجد بوادي أمليل له نفوذ حتى داخل المجالات التي يتحكم فيها مركز تاهلة لكونه يتوفر على خط خاص بالوزن الثقيل الذي يغيب بمركز تاهلة.



## 2-2- محطات الوقود شركات البززين خدمات بالمراكز وعلى طول الشبكة الطرقية

لا يمكن أن نغفل الدور الذي تلعبه محطات الوقود في قطاع النقل، بحيث تزود هذه المحطات مختلف وسائل النقل بالوقود، والزيوت ومختلف المشتقات الأخرى التي لها علاقة بالوقود بحيث تتوزع بشكل متباين على امتداد المجال المدروس (ينظر الخريطة رقم 13)، إضافة إلى مجموعة من الخدمات الأخرى مثل غسيل السيارات التشحيم تغيير الزيوت وبذلك فهي تشغل عددا من الساكنة المحلية، وتساهم بدورها في استقطاب الساكنة المجاورة لهذه المراكز وتلبية حاجياتها.

جدول رقم 12: توزيع المحطات حسب المراكز والعاملين ومعدل العربات يوميا

المصدر: الباحث بالاعتماد على بحث ميداني بتاريخ يونيو/ شتنبر 2021

المراكز	عدد المحطات		عدد العاملين	معدل العربات يوميا لمجموع المحطات	
	داخل المركز	على الطرق المؤدية		أدنى معدل	أقصى معدل
تاهلة	3	3	14	2800	5000
وادي أمليل	4	1	12	2000	4000
مطماطة	1	0	2	500	800
أحد امسيلة	1	2	5	1600	4000
أ.أ.أزيابر	1	1	5	800	2000
المجموع	10	7	38	7700	15800

يتبين من جدول رقم 12 ان المحطات المدرجة به تستقطب يوميا عددا مهما من العربات، تعمل هذه المحطات على تقديم مجموعة من الخدمات منها: توزيع المحروقات، تغيير الزيوت، غسل السيارات، تشحيم السيارات، كما أنها توفر الشغل لحوالي 38 من العمال الدائمين وبذلك فهي تساهم في تنمية هذه المناطق.

## 3-2- مؤسسات التأمين منتشرة في مركزين وتشكل قوة جذب بالنسبة للمناطق المجاورة

من القطاعات الفاعلة في ميدان النقل نجد أيضا شركات التأمين، تتجلى مهمتها في تأمين كل وسائل النقل التي لا يمكنها التحرك بدون الحصول على هذه الوثيقة، وهي خدمة تساهم في استقطاب مجموعة من السكان إلى المراكز المدروسة أو إلى مدينة تازة من أجل البحث عن الوكالات التي تقدم هذه الخدمة.

تركز بمركزي وادي أمليل وتاهلة مجموعة من وكالات التأمين، تقدم خدماتها لساكنة المركزين والمناطق الريفية المجاورة، في المقابل تغيب هذه الخدمة عن المراكز الثلاثة الأخرى حيث يضطر سكانها والمناطق المجاورة لها، إما إلى التنقل إلى هذين المركزين أو إلى مدينة تازة للظفر بهذه الخدمة.

جدول رقم 13: إحصاءات وكالات التأمين بالمراكز المدروسة

المصدر: الباحث بالاعتماد على بحث ميداني بتاريخ يونيو/ شتنبر 2021

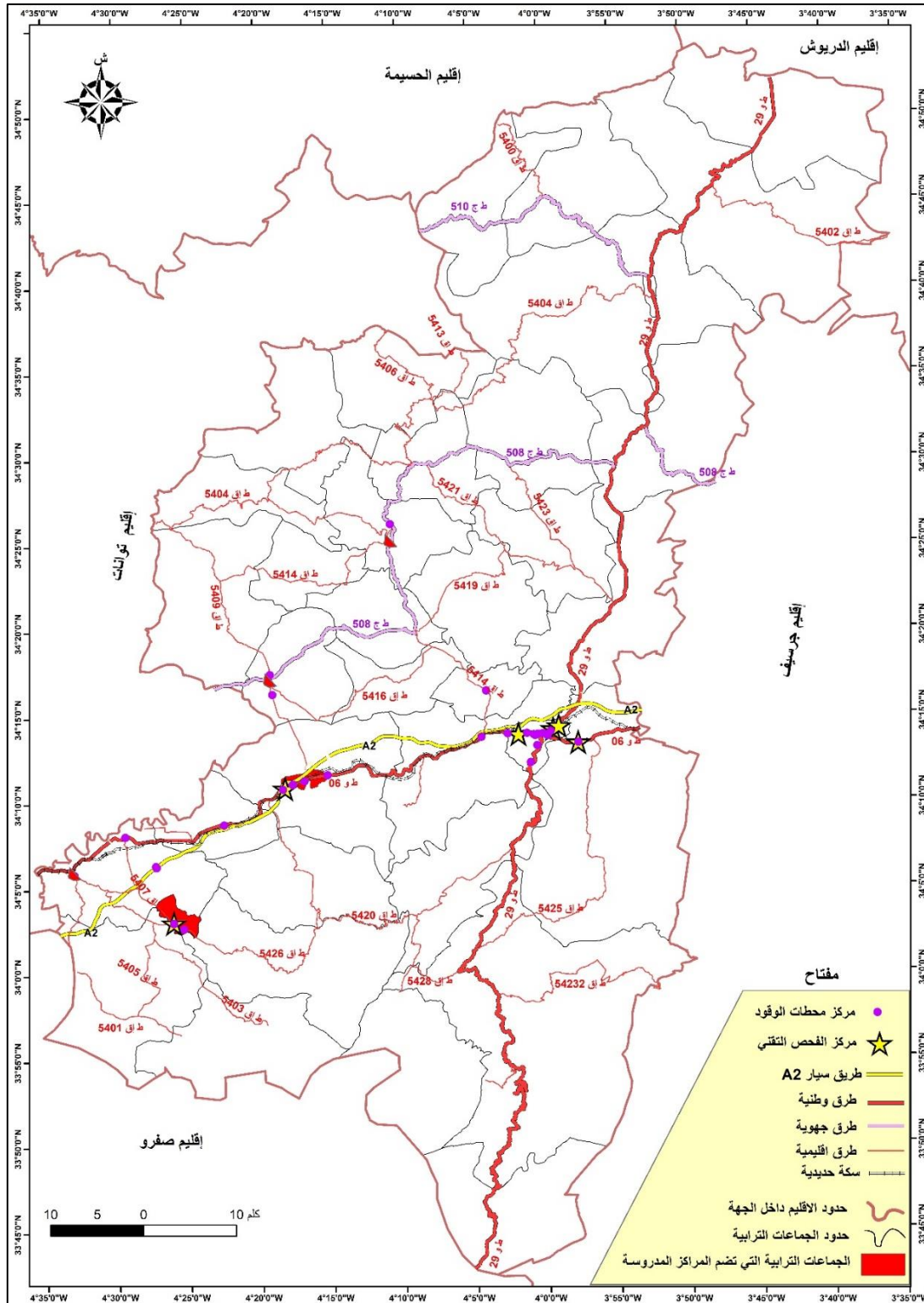
المراكز	وكالات التأمين	عدد العاملين	عدد المركبات	مناطق النفوذ
تاهلة	4	9	-	تاهلة، الزرادة، آيت سغروشن، الصميمة، مطماطة، تازارين، عين كدح، أولاد عياد
وادي أمليل	2	4	-	وادي أمليل، غيابة الغربية، أ.أ. أزيابر، بني فراسن، أولاد الشريف، البرارحة، بني لنت، أوطابوعبان

1- تم التحفظ على منحي عدد العربات المؤمنة بكل وكالة

تساهم هذه الوكالات في تقريب الخدمة من السكان، ويفضل أغلب السكان المجاورين التعامل معها بحكم قربها مما يقلل من مصاريف التنقل من جهة، وبحكم أنها تقدم نفس الخدمات التي تقدمها الوكالات على مستوى المدن الكبيرة والمتوسطة من جهة ثانية. وهو ما يفسر ارتفاع عدد المركبات المؤمنة لديها.



خريطة رقم 4: انتشار الفاعلين في ميدان النقل بالمجال المدروس  
المصدر: الباحث بالاعتماد على .....



المصدر: وثائق وزارة التجهيز + بحث ميداني يونيو / شتنبر 2021

تتعدد القطاعات التي لها علاقة مباشرة بقطاع النقل بالمجال المدروس، تلعب بدورها دورا في ممارسة هذه المراكز نفوذها على المناطق المجاورة، فإذا كانت محطات الوقود منتشرة على طول الشبكات الطرقية، ويمكن إلى حد ما الاستغناء عن المراكز، فإن مراكز فحص السيارات ووكلات التامين تفرض على ساكنة المناطق المجاورة ضرورة التنقل إلى هذه المراكز من اجل الاستفادة من هذه الخدمة، وبالتالي فهي تشكل قوة جذب بالنسبة لها.

## 2-4- مؤسسة الدرك الملكي فاعل أساسي في ميدان النقل

فاعل آخر في ميدان النقل يتعلق الأمر بالدرك الملكي على اعتبار أن المناطق المدروسة كلها خاضعة له حيث يتدخل في المراقبة الطرقية وإحصاء حوادث السير وتسجيلها، كما تتكلف وزارة العدل بتتبع قضايا حوادث السير، وبذلك تعتبر وسائل النقل من أهم المساهمين في خزينة الدولة من خلال الضريبة السنوية على السيارات وأيضا من خلال المخالفات التي يتم تحريرها. كما يرتبط بقطاع النقل مجموعة من الفاعلين الأساسيين منهم مهنيو النقل (السائقون، المرافق "الكريسون"، المنظم "الكورتني"، الشركات الخاصة، الجمعيات المهنية.

## الاستنتاجات:

1. يتضح أن منظومة النقل تلعب دورا كبيرا في تنظيم المجال، وتساهم في تنميته اعتبارا للدينامية التي تحدثها على كافة المستويات سواء تعلق الأمر بالحركة داخل المجال المدروس، أو من خلال الدينامية الاقتصادية التي تحدثها بها، أو في تطوير المجال بشكل عام.
2. تتعدد مساهمات الشبكة الطرقية في التنمية المحلية، لأنها آلية الربط والتواصل بين المجال ومختلف المناطق الأخرى، حيث تساهم في إنجاح أي مشروع؛ فبواسطتها يتم تسويق المنتجات، وفي نفس الوقت الحصول على المواد الأولية، وعن طريقها يتم الولوج إلى مختلف المرافق وقضاء حاجيات السكان (الإدارية والتعليمية والصحية)، كما أنها وسيلة لفك العزلة عن المجالات، وبالتالي التقليل من معدلات الأمية والهدر المدرسي، ووفيات الأطفال والأمهات والرضع.
3. يساهم قطاع النقل في الحد من انغلاق المجال. لذلك نجد "إن العلاقة بين طرق النقل وموقع المدينة وثيقة جدا، لدرجة أن جغرافية النقل تقترب من جغرافية المدن اقترابا شديدا، يمكن القول أن جغرافية المدن هي جغرافية النقل-توقفت- ووصلت إلى منتهىها، بينما تعد جغرافية المدن هي القمة النهائية لجغرافية النقل (المدن ملتقى ومفترق ومنتهى...) والتفاعل بين الطريق وبين المدينة متبادل وكل منهما فاعل ومفعول" (جمال حمدان، 1972، ص 86).
4. لا يمكن تصور تنظيم لمجال معين بدون شبكة طرقية، كما أنه لا يمكن تصور علاقات بين المراكز ومحيطها الريفي وبينها وبين الحواضر الأخرى بدون شبكة طرقية" إن المدن وشبكة الطرق التي تصل بينها تشكلان الهيكل العظمي للدولة وتعطيان الخارطة البشرية شكلها المميز" (محمد إبراهيم صافيتا وعدنان سليمان عطية، 2005-2006، ص 65).

## المراجع:

- جمال حمدان، 1972، جغرافية المدن، الطبعة الثانية، القاهرة، مصر.
- جواد البزوي، 2023، واقع وآفاق تدبير وتنمية الرأس المال البشري بتلال مقدمة الريف، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في الجغرافيا، جامعة سيدي محمد بن عبد الله فاس، كلية الآداب والعلوم الإنسانية-فاس، المغرب.
- حبيب رسول أحمد، 1986، دراسات في جغرافية النقل، دار النهضة العربية، بيروت، لبنان.
- حمد إبراهيم صافيتا وعدنان سليمان عطية، 2005-2006، جغرافية المدن والتخطيط الحضري، منشورات جامعة دمشق، سوريا.
- خالد طه عبد الكريم، 2009، الأبعاد الاقتصادية لقطاع النقل والأسلوب العلمي لتدنية وخفض تكاليف النقل، مجلة الفتح، العدد 38، شباط، بغداد، العراق.
- زهير النامي، 2019، تيارات النقل بين المدة والأزاف وانعكاساتها على التنمية الترابية: حالة بعض الجماعات الترابية بإقليم قلعة السراغنة، أطروحة لنيل الدكتوراه في الجغرافيا، جامعة سيدي محمد بن عبد الله، كلية الآداب والعلوم الإنسانية سايس - فاس، المغرب.
- عبد الرحمان المودن، (1995)، البوادي المغربية قبل الاستعمار قبائل إيناون والمخزن بين القرن 16 والقرن 19، مطبعة النجاح الجديدة، الدار البيضاء، المغرب.
- عبد الواحد بوبرية، 2002، النقل وتنظيم المجال بالأطلس المتوسط الشمالي الشرقي، حالة: الطريق الرابطة بين مطماطة ورباط الخير، أطروحة لنيل الدكتوراه في الجغرافيا الاقتصادية، جامعة سيدي محمد بن عبد الله، كلية الآداب والعلوم الإنسانية ظهر لمهراز، فاس، المغرب.
- علي نظام، 2024، الدينامية الحضرية بحوض إيناون وآفاق التنمية، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في الجغرافيا، جامعة سيدي محمد بن عبد الله فاس، كلية الآداب والعلوم الإنسانية-فاس، المغرب.
- يوسف حداد عوض، 2002، الطرق الفردية وشبكات النقل. دراسة كمية وتطبيقية في جغرافية النقل، منشورات جامعة قار يونس بنغازي، ليبيا.
- الجريدة الرسمية عدد 4036 الصادرة بتاريخ 9 شعبان 1410 الموافق 7 مارس 1990.

- برنامج عمل الجماعة الترابية لوادي أمليل
- برنامج عمل الجماعة الترابية لتاهلة
- برنامج عمل الجماعة الترابية مطماطة
- برنامج عمل الجماعة الترابية أحد امسيلة
- برنامج عمل الجماعة الترابية أحد أولاد أزباير
- وثائق قسم الشؤون الاقتصادية، عمالة تازة.
- موقع وزارة التجهيز والماء تاريخ الزيارة 2022/03/13
- <http://www.equipement.gov.ma/AR/Infrastructures-routieres/Reseau-Routier-du-Maroc/Pages/Importance-du-reseau.aspx>
- <http://www.equipement.gov.ma/Infrastructures-Routieres/Reseau-Routier-du-Royaume/Pages/Trafic-Routier.aspx>
- Frédéric Abécassis . 2009: La mise en place du réseau routier marocain Aperçu historique: Aperçu historique .  
<https://shs.hal.science/halshs-00435869>
- MERENNE Émile. 2013: Géographie des Transports: contraintes et enjeux. Presses universitaires de Rennes.
- Royaume du Maroc. 2015: Stratégie Nationale de Développement Durable 2015 – 2020, Rapport final..