



المركز الديمقراطي العربي
برلين - ألمانيا



Democratic Arabic Center
Berlin - Germany



سياسات النقل وأثرها على التنمية الاقتصادية في الوطن العربي

كتاب جامعي

التنمية الاقتصادية في الوطن العربي
سياسات النقل وأثرها على

جمع وتنسيق:

د. صيد احمد سفيان - د. الرواص بدر الدين

2022



Democratic Arabic Center
Berlin - Germany

Transport policies and their impact on economic development in the Arab world



VR. 3383 - 6614 B

DEMOCRATIC ARABIC CENTER
Germany, Berlin 10315 Gensinger- Str. 112

<http://democraticac.de>

TEL 0049-CODE

030-89005468/030-898999419/030-57348845

MOBILTELEFON: 0049174274278717



كتاب جماعي

سياسات النقل وأثرها على التنمية الإقتصادية في الوطن العربي



جمع وتنسيق:

د. صيد أحمد سفيان - د. الرواص بدر العين

2022

و صيد احمد سفيان
و الرواص بدر المنين
جامعة باجي مختار عنابة الجزائر
جامعة عبد المالك السعدي. المغرب.
الناشر: المركز الديمقراطي العربي للدراسات الاستراتيجية والسياسية والاقتصادية، ألمانيا

رئيس المركز: د. عمار شرعان

المؤلف: مجموعة مؤلفين

رقم تسجيل الكتاب: VR.3383.6614.B

عدد الصفحات: 202

الطبعة: الأولى 2022

لا يسمح بإعادة إصدار هذا الكتاب أو أي جزء منه أو تخزينه في نطاق استعادة المعلومات أو نقله بأي شكل

من الأشكال، دون إذن خطي مسبق من الناشر

جميع الحقوق محفوظة: المركز الديمقراطي العربي ببرلين – ألمانيا

2022

All rights reserved to the Arab Democratic Center Berlin – Germany: No part of this book may be reproduced, stored in a retrieval System or transmitted in any form without prior Permission of the publisher.

Germany

Berlin 10315 GensingerStr: 112

Tel: 0049-Code Germany

54884375 -030

91499898 -030

86450098 -030



- رئيس اللجنة العلمية: أ. د بلال سيد احمد جامعة وهران 2 الجزائر
- اللجنة العلمية للكتاب:

- ا. د ناجم ظاهر	- جامعة قرطاج تونس
- أ. د الصادق قرفية	- جامعة باجي مختار عنابة- الجزائر.
- أ.د ناتلي كاركود	- جامعة انجر- فرنسا.
- د. محمد محمد المغير	- الجامعة الإسلامية بغزة – فلسطين
- د بوشقي الخزان	- جامعة فاس – المغرب
- د زكري نادية	- جامعة ابوبكر بلقايد تلمسان الجزائر.
- د. أسماء قواسمية	- جامعة سوق أهراس، الجزائر
- د. احمد بوسماحة	- جامعة ام البواقي الجزائر
- د. اورورا لوباز اكونا	- جامعة زاراقوزا – اسبانيا
- د مصطفى كمال شان	- جامعة سكاريا تركيا
- د الرواص بدرالدين	- جامعة عبد المالك السعدي. المغرب
- د صيد احمد سفيان	- جامعة عنابة الجزائر
- د عثمانى وديع	- جامعة انجر فرنسا
- د صيد صالح	- جامعة بسكرة الجزائر

فهرس المحتويات :

05.....	- توطئة
07.....	- و. البشير البونوجي: مراسي الشمال المغربي بين التجارة والاصلاح خلال القرن التاسع.....
	- و. محمد كلاو، ف. مسماء علاوي، و. بدر الدين الرواص: مساهمة قطاع النقل البحري في التنمية الترابية بساحل جهة مراكش
27	آسفي: حالة الميناء المعدني بأسفي.....
	- و. زهير النامي: تيارات النقل الحضريية - الريفية بين تنوع الدوافع وتعدد الوسائل المستعملة حالة إقليم قلعة
46	السرراغنة (المغرب)
	- ف. فدوى الكوني، فرعاء بعموي: النقل الحضري بالمغرب بين تعدد الإشكاليات والبحث عن حلول: حالة إقليم
65.....	تطوان.....
84.....	- و. نسيب سيدي محمد بومدين - ف.ه. سماحي الزهرة: النقل المتعدد الوسائط والخدمات اللوجستية بالجزائر.....
100.....	- و. نسين بوخمير و- ف. نوار بروحو: المناصفة البيئية بين جهات المملكة المغربية قطار فائق السرعة نموذجاً.....
	- حميد الكاوي، ميمنة المروري التنقلات السكانية بين الدار البيضاء والجديدة ودورها في تحريك السياحة الشاطئية
111.....	وتحقيق التنمية المستدامة
	- و. الرواص بدر المين: المركب المينائي طنجة المتوسط ميناء ضخم لتطوير تجارة المسافنة في حوض البحر الأبيض
130.....	المتوسط
	- و. صيد وحميد سفيان. - صيد صلح. الطريق السيار شرق - غرب بالجزائر: بين البعد الجغرافي المغاربي وصناعة
148.....	القرار
	- ف. بدر بن كيران: شبكة النقل ودورها في تميم وتنسيق الموارد الطبيعية بالمجالات الواحية - إقليم الرشيدية -
162.....
	- MANSOUR Mennana : Transport urbain et effets sur le développement
	économique. Cas du métro léger de Tunis..... 179

توطئة

يرتكز النشاط الاقتصادي على مجموعة من العناصر ذات التأثير الكبير في التنمية المستدامة ورفاهية المجتمع من خلال ترقية الأواء البشري والمالي، يوازيه تنامي الإبداع التكنولوجي والاستغلال العقلائي والمستدام للثروات الطبيعية. ولكن لا يمكن الربط بين هذه العناصر إلا من خلال قطاع النقل الذي يشكل النقل مقياس زمني للمسافة المكانية بين منطقة الإنتاج ومركز الاستهلاك. لى جانب كونه عملية إنتاجية تحدث على طول خط حركة وليس عند نقطة ثابتة، وتزيد فيها القيمة الإنتاجية للنقل بازدياد المسافة المكانية أو بإضافة حمولة جديدة لمسافة معينة أو لنهاية الخط.

ومن المعلوم أن جغرافية النقل تهتم بدراسة وسائل المواصلات وحر كيتها في المجال، والعلاقات القائمة بين النقل والبيئة. وأصبحت تضم فروعاً داخلية ومدارس علمية متعددة. في هذا الشأن تعددت نظريات تكلفة النقل وتحديد المواقع مثل نظرية الألماني فون تونين: وتسمى حلقات تونين، ونظرية الألماني ألفريد لوفيفر حول مثلث الموقع.

والملاحظ أن التجارة الدولية في عصرنا الحاضر تحتكر نسبة مهمة من حركة النقل العالمية، وزادت حمولة وسائل النقل وسعتها. في هذا السياق عرفت صناعة النقل البحري طفرة لوجستية لازمت ثورة الحاويات وعملة المبادلات التجارية الدولية، كان على الموانئ الدولية مواكبتها عبر تطوير أر صفتها وتجهيزاتها وأنماط تديرها، فلم تعد الموانئ مجرد نقاط شحن وتفريغ للبضائع وتبادل تقليدي بين وسائل النقل

البحري والبري، بل غدت واجهة تحقق الالتقائية بين كافة أنماط النقل، وتقدم خدمات لوجستية متكاملة تبتدأ بالنقل و تنتهي بالتوزيع

لقد ساهمت عولمة الاقتصاد أنماط الإنتاج والاستهلاك، وصيرت العالم بأسره ميداناً لنشطة الشركات المتعددة الجنسيات، وأدت إلى تعاظم الإنتاج العالمي وارتفاع حجم التجارة الدولية التي باتت 80% منها ينقل عبر البحر؛ فأصبح العالم يعرف نهضة بحرية كبرى تمثلت في زيادة حجم السفن، واندماج شركات النقل البحري العملاقة، وبرز الدور الرئيس للموانئ وداخل السلسلة اللوجستية، وظهور شركات كبرى لاستغلال الموانئ تعمل في بيئة تنافسية تنتهج مفاهيم النقل الدولي المتكامل في أجزائه والمركز على اللوجستيك.

وعلى إثر تعرض العالم لجائحة كوفيد 19، عرف الاقتصاد العالمي تقلصاً ملحوظاً، مما نتج عنكاش القطاعات الاقتصادية. ويعتبر قطاع النقل من القطاعات الاقتصادية التي تضررت بالجائحة.

مراسي الشمال المغربي بين التجارة والاصلاح خلال القرن التاسع عشر

North Moroccan anchors between trade and reform during the nineteenth century

د. البشير البونوحي. المركز الجهوي لمهن التربية والتكوين. المغرب

eelbounouhi@gmail.com

الملخص:

شكلت المدن الساحلية مراكز مهمة للمبادلات التجارية لموقعها الجغرافي المتميز، خصوصا بعدما كثر التجار بموانئها، وأمام تزايد الساكنة المحلية والأجنبية بمدن الشمال أصبح الضغط أكثر على بعض المرافق الضرورية والحيوية كالمراسي. لذلك واصل المخزن إصلاحاته خلال القرن التاسع عشر، بتحسين أداء مراسيه والرفع من رواجها التجارية عبر وضع قوانين لتنظيمها، وإحداث بنيات جديدة داخلها.

لكن يمكن القول إن المشاريع المنجزة، لم تحقق الأهداف المرجوة منها. كما يمكن القول إن معظم المحاولات التي قام بها المغرب لإصلاح مراسيه كانت بطلب أو بضغط من الأوروبيين، لكن ليس معنى هذا أن المغرب كان يشكو من انعدام المراسي والموانئ الصالحة للتجارة، بل إن البلاد كانت تتوفر على مراسي عديدة، لعبت دورا حيويا وكافيا في اقتصاد تقليدي، تعتمد مبادلاته على نظام القوافل

الكلمات المفتاحية: المراسي – المبادلات التجارية – المدن الساحلية – الاصلاحات.

Abstract

Coastal cities occupy an important geographical location forming important centers for commercial exchanges. Especially after the increase of merchants in there seaports. And in the face of the local and foreign population increase in the northern cities, the pressure intensified more so in important and vital facilities like seaports that's why the government have maintained repairs throughout the nineteenth century , upgrading the performance of its seaports through enacting laws to organize its functions , and building new structures internally , but it can be said that the established projects did not live up to their goals , in addition to that Morocco efforts to repair its seaports came upon the request or the pressure from European countries , but this does not mean that Morocco lacked seaports or harbour for commercial exchanges , rather the country had many ports and harbours that played a vital and satisfactory role in its traditional economy relying on a trading caravans system.

Key words: Seaports – Trade exchange – Coastal cities - Reforms

مقدمة:

شكلت المدن الشمالية الساحلية مراكز مهمة للمبادلات التجارية البرية والبحرية خاصة مدن تطوان وطنجة والعرائش التي تعتبر مراكز مهمة لهذه المبادلات، وكانت تستمد أهميتها التجارية من موقعها الجغرافي، وقد تقوى هذا الدور بصفة خاصة منذ أن وقعت مدينتنا سبتة وطنجة في يد الاحتلال الأجنبي، فلم يبق للمغرب من منفذ على البحر المتوسط سوى مرافئ تطوان ثم طنجة والعرائش، والتي أصبحت تشكل أهم مستودع لاستقبال البضائع الواردة والموسوقة، والمراكز المتقدمة التي تنطلق منه وإليه القوافل التجارية القادمة من جنوب الصحراء، فغدت هذه الموانئ بسبب ذلك من أكثر المدن المغربية رواجاً في التجارة، وقد ظلت هذه المدن تمارس تجارة مهمة حتى الثلث الأخير من القرن التاسع عشر¹.

أ- إشكالية الدراسة:

تعتبر المراسي بالشمال المغربي ذا موقع استراتيجي متميز، ونظراً لأهميتها الاستراتيجية، فقد أثارت اهتمام الأوروبيين الذين مارسوا ضغطاً متعدد الأشكال على المخزن المغربي، الذي اضطر إلى مواصلة إصلاحاته خلال القرن التاسع عشر، بتحسين أداء مراسيه ورفع من رواجها التجارية عبر وضع قوانين لتنظيمها، وإحداث بنايات جديدة داخلها. من هنا نستجلب سؤالاً محورياً: "ماهي خصائص مراسي الشمال المغربي بين التجارة والإصلاح؟ وهل إلى أي حد نجحت في تجسيد الإصلاح المينائي وفي خلق رواج تجاري خلال القرن التاسع عشر؟"

وتتفرع الإشكالية إلى عدة أسئلة فرعية:

- ماهي سمات مراسي الشمال المغربي؟
- ماهي مظاهر الإصلاح في مجال النقل البحري؟
- هل نجحت المراسي في تجسيد الإصلاح المينائي وخلق رواج تجاري؟

ب- منهجية الدراسة:

اعتمدت الدراسة على المنهج الوصفي التحليلي لإبراز مظاهر المراسي في الشمال المغربي، والمجهودات التي قدمها المخزن المغربي لدعم من الدول الأوروبية لهيكلة المراسي وتطويرها لمواكبة التحولات التي عرفها النقل البحري الدولي خلال القرن 19. علاوة على المنهج الاستقرائي وهي الانطلاق من المراسي المغربية، إلى التركيز على مراسي الشمال المغربي والتحويلات التي عرفتها إبان الإصلاح الذي قام به المخزن المغربي بضغط من القوى الاستعمارية العالمية خاصة فرنسا وإسبانيا وإنجلترا في القرن 18.

ت- فرضيات الدراسة:

ارتكزت الدراسة على عدة فرضيات:

- تتميز المراسي في الشمال الغربي المغربي بعدة سمات أهمها موقعها الاستراتيجي القريب من الموانئ الأوروبية

¹ - Adolf von cornig , Marruecos: el pais y sus habitantes, 2 nda Ed, Madrid 1881, p: 31.

- تعددت مظاهر الإصلاح المينائي التي قام بها المخزن المغربي لهيكله المراسي
- يعتبر الإصلاح المينائي قام بها المخزن بضغط من الدول الأوروبية.

ث- وسائل وأدوات الدراسة:

اعتمدت الدراسة على وثائق تاريخية مغربية وأخرى أجنبية خاصة الاسبانية والفرنسية التي تطرقت للمراسي المغربية خاصة مراسي الشمال الغربي، والإصلاح الذي عرفته خلال القرن 18.

1. المراسي الشمالية وأهميتها:

كانت المنطقة الشمالية تضم ثلاث مراسي رئيسية ومهمة، وهي: مرسى تطوان ومرسى العرائش وطنجة.

*مرسى تطوان: مرسى هذه المدينة يوجد في مارتيل، حيث يبعد عدة أميال عن المدينة، غير أن تجارته عرفت تدهورا لأسباب عدة، من بينها الظروف الداخلية للبلاد، والتهريب، وسياسة المخزن المحلي، إضافة إلى توسيع مرسى طنجة².
*مرسى طنجة: كانت له أهمية بالغة خلال القرن 19م، تجاريا واستراتيجيا، خاصة لبريطانيا لقرها من جبل طارق، ومن تم كان الصراع محتدا بين بريطانيا وإسبانيا، قد يصل في بعض الأحيان إلى استعراض البواخر الحربية³.

*مرسى العرائش: تتميز منطقتها بخصوبة تربتها، وإنتاجها لمواد كالكطن والتبغ والحريز وقصب السكر والبطاطس، وكل أنواع الحبوب، غير أن وثيرة مبادلاتها التجارية ضعيفة، إذا ما قورنت بطنجة، وبالرغم من ذلك فقد كانت أفضل حالا من تطوان⁴. ويجب الإشارة إلى أن الميناء كانت له أهمية في الحركة الاقتصادية التي كانت بالمغرب، الأمر الذي جعله قبلة أطماع الأجنبي لأجل احتلاله، وذلك لعدة عوامل في طبيعتها موقعه وخصوبة الأراضي المحيطة به، الشيء الذي جعله يتعرض لعدة غارات وهجومات عبر التاريخ، وخاصة من بعض الدول الأوروبية كالبرتغال وإسبانيا والنمسا⁵.

يمكن القول إن هذه المراسي عرفت اختلافا في مبادلاتها التجارية خلال القرن التاسع عشر ومطلع القرن العشرين، كما اختلفت الظروف التي مرت بها هذه المراسي. فمرسى طنجة مثلا وقبل أن يقوم المغرب بإبرام المعاهدة التجارية مع

2 - علي حسني، التحول المعاق، الدولة والمجتمع بالمغرب الحديث، ط 1، 1420هـ/2000م، مطبعة النجاح الجديدة، البيضاء، ص: 138.

3 - خالد بن الصغير، "الحركة التجارية بمرسى طنجة في النصف الثاني من القرن 19"، ضمن ندوة: "طنجة في التاريخ المعاصر 1800-1956"، كلية الآداب والعلوم الإنسانية بالرباط / مدرسة الملك فهد العليا للترجمة، طنجة، النشر العربي الإفريقي الرباط، 1991، ص: 81.
انظر كذلك محمد الفلاح العلوي، الموانئ المغربية في القرن التاسع عشر، ضمن ندوة المدينة في تاريخ المغرب العربي، منشورات كلية الآداب والعلوم الإنسانية ابن امسيك، الدار البيضاء، ص: 194. أنظر كذلك: عزيزة محمد علي بدر، طنجة بوابة إفريقيا 1996 - 1997، معهد البحوث والدراسات الإفريقية، القاهرة، ص: 111.

4 - علي حسني م. س، ص: 139.

5 - انظر: المفضل التلاوي، أضواء على ذاكرة العرائش، ط I، طنجة 2001، ص: 101. انظر حول هذا الميناء كذلك: جون لوي مبيج، أنشطة تطوان البحرية والتجارية خلال القرنين 18 و 19، ترجمة مصطفى غطيس، مجلة كلية الآداب والعلوم الإنسانية بتطوان، العدد 7، السنة 1994، م.س، ص: 83.

بريطانيا، "سجلت أعداد المراكب التي حلت بمرسى طنجة تزايدا مستمرا ارتفع من 261 مركبا في 1852م إلى 313 مركبا سنة 1856م، كما ارتفعت حمولة نفس المراكب من 7495 طن سنة 1852م، إلى 15663 طن سنة 1856م"⁶. لكن بعد إبرام المعاهدة سنة 1856م، تراجعت قيمة المبادلات بمرسى طنجة، وزاد من حدة هذا التراجع حرب تطوان المستمرة من سنة 1859م إلى سنة 1862م، وبعد الحرب عادت الأمور كما كانت ليستعيد المرسى حركته التجارية المعتادة، بل أكثر، لدرجة تفوق مرسى طنجة على المراسي الأخرى من حيث الواردات، غير أن "الطابع الذي تميزت به المبادلات بين طنجة والخارج، هو وجود عجز سنوي مزمن في ميزانها التجاري"⁷.

وتعتبر طنجة كمقر للبعثات القنصلية، مما كان له بالغ الأثر على تنشيط حركة الميناء لقرمها من أوروبا، وحرص المخزن على إبعاد السفارات عن العاصمة. فطنجة أصبحت تحتل مكانة مهمة مع نهاية القرن 19م، كأول ميناء مغربي والمنفذ البحري الرئيسي لمدينة فاس، ولعل التفاؤل الكبير بارتفاع النشاط البحري للمدينة مع تزايد التسرب الأوروبي هو الذي كان وراء التفكير في تجهيز الميناء وربطه بواسطة السكة الحديدية مع مدينة فاس⁸. فهي لم تعرف إصلاحا حقيقيا منذ عهد المولى عبد الرحمان بن هشام الذي "ومن آثاره بناؤه ما تهدم من مرسى طنجة وإعادةه أحسن مما كان"⁹. تجهيز وإصلاح المراسي جاء وفقا لاستراتيجية المخزن الرامية إلى إدخال إصلاحات في الميدان التجاري، بهدف الرفع من رواج موانئه، وكذا من مداخله الجمركية.

فالمخزن على المستوى التجاري أدخل عدة إصلاحات خاصة بالأسواق، التي كان يتم تحويل بعضها من مكان إلى آخر بغية تحسين المبادلات التجارية تارة، أو بضعوطات أجنبية تارة أخرى. فمثلا تم تحويل سوق طنجة إلى جهة تبعد عن المدينة بحوالي ميلين. هذا الإجراء جاء نتيجة مقاطعة السكان لهذا السوق جراء ما قام به السفراء الأجانب سنة 1878م من فرض نطاقا صحيا حول المدينة مانعين القادمين إليها من الدخول خوفا من تسرب وباء الكوليرا المتفشى في مكناس وفاس¹⁰. وتجدر الإشارة هنا إلى أن علاقة مدينة طنجة بأحوازها (القبائل) علاقة متينة ووثيقة حيث اعتبر التمسماي

⁶ - خالد بن الصغير، م. س، ص: 81.

⁷ - نفس المرجع، ص: 84.

⁸ - محمد عز الدين الرفاص، ميناء طنجة في خضم الصراع الاستعماري 1850-1955، ضمن ندوة طنجة في التاريخ المعاصر 1800-1956، جامعة محمد الخامس جامعة عبد الملك السعدي، مدرسة الملك فهد العليا للترجمة، النشر العربي الإفريقي، الرباط، ص: 73.

⁹ - الحلل البهية، م. س، ص: 84.

¹⁰ - التمسماي خلوق، حول علاقات المدينة بأحوازها في بداية القرن 20، م. س، ص: 53.

خلق هذه العلاقة بالتكامل: الضاحية تكمل المدينة والعكس، متناقضا مع ما جاء عند محمد داود¹¹. معترفا بوجود بعض الخلافات بين الطرفين لكنها تظل مرتبطة بعوامل معينة والظروف التي أحاطت بها والأسباب التي أدت إليها. أما بالنسبة لمرسى تطوان، فقد عمدت إسبانيا إلى تحويل مدينة سبتة ومليلية إلى ميناء حر للتأثير على المغرب وانتزاع إعادة التصدير من ميناء جبل طارق، مما جعل ميناء تطوان يتراجع وقد شعر عامل تطوان بالضرر الذي لحق المدينة فكتب إلى السلطان "... فتقطع ورود الفلايك لهذه المرسى وورودهم تزيد به عمارة المرسى لجلدهم الطورنوا جلد وشمع وكحل وغيره، ويأخذون الكبريت في توجههم ووقع الضرر من جهتين عدم توصل التجار بحقهم وتعطيل المنافع ويخشى إن طال ذلك أن يكون سببا لتوجههم نحو وهران..."¹².

وللعلم فمدينة تطوان تستمد أهميتها من كونها كانت تلعب خلال هذه الفترة (النصف الثاني من القرن 19م)، دور الميناء المزود والمصدر للبضائع الواردة من فاس كما كانت تضم جالية نشيطة من التجار والمتعلمين¹³. ومن المعلوم أن تطوان ربطت علاقات تجارية مع أوروبا منذ وقت مبكر، فقد شرعت مراكب التجار الأوروبيين الذين ينتمون إلى مدن حوض البحر الأبيض المتوسط والذين كانوا من قبل يترددون على ميناء سبتة ترسو بمرافأ تطوان بقصد المتاجرة، وذلك منذ أن وقعت سبتة أسيرة في يد البرتغال، فأضحت تطوان المرفأ المتقدم لسوق المنتجات المغربية والسودانية. وفي الوقت نفسه استيراد البضائع الأوروبية. كما تعتبر تطوان خلال هذه الفترة من المراسي القليلة في الشمال الإفريقي التي تستقبل البضائع الواردة من المشرق والتي يستجلبها الحجاج المغاربة العائدون على متن السفن الأوروبية¹⁴. وكانت تمول كل من الجزائر ومصر وليبيا ببعض المنتوجات¹⁵.

إن الوثائق تشهد بأهمية الدور التجاري الذي كانت تضطلع به مدينة تطوان خصوصا في ميدان المبادلات مع الخارج إلى حدود النصف الثاني من القرن التاسع عشر، حيث كانت تتم حركة تجارية نشيطة عبر مرسى مارتيل في اتجاه

¹¹ - في هذا الصدد يقول محمد داود "من أقبح ما كان بالمغرب في ذلك العهد، بل وحتى فيما بعده بكل أسف، ما كان يحصل بين بعض سكان بعض المدن وأهالي القبائل المجاورة لها، من الخلاف والتعصب والعنصرية من الجانبين، مما كان يدفع ببعض الجهال لعدم الاحترام المتبادل والإلتزام والتضامن"، تاريخ تطوان، ج 4، م. س، ص: 126.

¹² - رسالة من قائد تطوان محمد أشعاش إلى السلطان مولاي عبد الرحمان بن هشام، مؤرخة في 7 ربيع الأول عام 1257هـ، "تاريخ تطوان"، المجلد الثامن، ص: 309.

¹³ - J.L. Miège/ «le Maroc et l'Europe de 1830 à 1890 » Paris, 1961-1963, p: 187 et suivante.

¹⁴ - Paul Masson· Histoire des établissements et du commerce français dans l'Afrique barbaresque, p: 660.

¹⁵ - إدريس بنعلي، الانفتاح على السوق العالمية وانعكاساته على التنظيم الحضري في القرن التاسع عشر، ترجمة: بشير القمري، مجلة المشرع، العدد 9، السنة: 1988، ص: 39.

قبائل غمارة والريف المجاورة للساحل المتوسطي مثل متيوة ومسطاسة وبني بوفراح وبني بيطفت وبقيوة. وكذلك مع قبائل بني ورياغل وتمسمان وبني سعيد¹⁶.

كانت تطوان تتوفر على عدة دور للصناعة، مثل دار غيلان ودار هارون اللتان كانتا مشغلتين في صنع القناطير من الشمع المختلف الألوان والأشكال، فكان يباع في حوانيت المدينة وتصدر كميات منه نحو طنجة والقبائل الجبلية¹⁷؛ فتطوان كانت تقوم بوظيفة سوق رئيسي للقبائل المجاورة والريف وشفشاون، وكانت هذه المنطقة التي تمتد من غمارة شرقا إلى أنجرة في الغرب تتوفر على أسواق لكنها قليلة الأهمية، وهذا ما أهلها لتقوم في الجزء الشمالي الغربي للبلاد بالدور الطبيعي لمدينة تقع في وسط قروي¹⁸. ولأجل مراقبة حركة السوق بديوانة تطوان، بنى القائد أحمد بن علي برج مرتيل حوالي 1720م، بإذن من السلطان مولاي إسماعيل، "وعين للقناطر من الشمع الذي يخرج من المرسى أوقية ولقنطار الجلد نصف أوقية وأمر أن يصرف ذلك على من يحرس في سبيل الله بالبرج المذكور"¹⁹.

وفي أواخر القرن 19م، كانت هناك محاولة لتصنيع بعض الصناعات من طرف بعض الأجانب، بعد رفع المنع مثل صاكة الفرشي سنة 1893م، وحيث قام إسباني يدعى "مندوصة" معملا وزوده بغلاية، وكان يشغل حوالي عشرين عاملا²⁰. وقد قدر الإنتاج السنوي لهذه "الفبريكة" بـ 10 آلاف طن من المربعات لصنع سدادات القوارير والقنينات بلغت قيمة ذلك 40 ألف بسيطة²¹.

تطوان كانت تعتبر مركزا لمجموعة من الحرف في عدد من أحيائها، وبعد احتلال المدينة من طرف الإسبان انتشرت في مختلف أنحاء تطوان، ولعل من الأسباب الممهدة لذلك فتح طرق جديدة للمواصلات من طرف الإسبان، وخرج عدد مهم من اليهود من الملاح، ثم استقرار التجار الأوروبيين بالمدينة، والذين أحدثوا مراكز اجتذاب متميزة دفعت شيئا فشيئا بعض الحرفيين والصناع إلى نقل معاملهم بالقرب من هذه المراكز والابتعاد عن تجمعاتهم بسبب التأثير الأوروبي في الحياة السكانية²².

¹⁶ - عبد العزيز السعود، تطوان خلال القرن التاسع عشر، ص: 41.

¹⁷ - عمدة الراوين، ج 1، ص: 791.

¹⁸ - عبد العزيز السعود، م. س، ص: 40.

¹⁹ - محمد داود، تاريخ تطوان، المجلد 2، م. س، ص: 49.

²⁰ - R. Ruiz orsatti، Tétouan hace medio siglo, impresiones y recuerdos, in Mauritania, abril 1941, p: 123.

²¹ - Teodoro de cuevas، Estudio relativo a la produccion، industria y comercio del corcho en el bojaloto de tetuan, Boletin oficial del Ministerio de exteriores, no 9, Madrid, Septiembre 1895, p: 71.

²² - عبد العزيز السعود، م. س، ص: 44.

2. إصلاح المراسي إداريا:

وجراء ما لحق المراسي المغربية من تغييرات خلال القرن 19م، حاول المخزن والسلطين المغاربة القيام بمحاولات إصلاحية لتحسين خدماتها ورفع من قيمة مبادلاتها التجارية، وعلى رأسها الإصلاحات الإدارية. فقد قام محمد الرابع بتنظيم أمناء المراسي، بعد إدراكه لـ "ما يقع بالمراسي من التساهل في الأمور، وعدم إجرائها على مقتضاها في الورد والصدور، حتى أدى ذلك إلى ضياع مال بها له قدر وبال «، حسب إحدى مراسلاته، ومن تم أحدث هيئة أمناء المراسي بشكل مستقل عن السلطة التنفيذية، كعمال المراسي، ومن تم أصبحوا تابعين مباشرة للسلطان، فأصدر ظهيرا بذلك بتاريخ 31 مارس 1861م²³.

ولتحسين عمل أمناء المراسي قام المولى الحسن بتخصيص الأمناء براتب شهري، ومنعهم من التجارة في المراسي حيث يشتغلون، وهدد بمعاينة المخلين بمهامهم، وهو ما سيظوره الحسن الأول سنة 1878م. كما قام المولى الحسن بإصدار تشريع لموظفي الديوانات الشاطئية وأصدره في شكل ظهير²⁴ إلى النائب محمد بركاش يتضمن الفصول التالية:

- أن الأمناء بالمراسي المغربية لا يكون بينهم وبين المالك واسطة في شؤون وظيفتهم.
- عمال المراسي لا يتدخلون في قليل ولا كثير من شؤون الأمناء ولو عن طريق الإعلام،
- تقرر لكل أمين مرتب شهري كاف يعينه على القيام بمهمته،
- يمنع على الأمناء أن يتاجروا بالمراسي التي يتوظفون بها.
- يوظف بكل مرسى أمين من أهلها وآخر من بلدة غيرها.

مقابل ذلك كانت أمانة المراسي مختصة في جباية الضرائب الجمركية والمراسي بالمنطقة الشمالية آنذاك هي مرسى تطوان ومرسى طنجة، بالإضافة إلى مرسى مليلية، التي كانت مركزا للتبادل التجاري عن طريق البر، نظرا لاحتلالها. وفي هذا السياق عين الحسن الأول، أمينين أو ثلاثة أمناء في مرسى طنجة²⁵، ومنحهم راتبا شهريا، مع منعهم من التجارة بالمرسى حيث يعملون، حتى يتم الفصل بين المهام الإدارية والمهام التجارية، ومصالحتهم بالميناء تدعى "دار الأعشار" وهي الديوانة، أي الإدارة. ولهذا فإن مهمة هؤلاء الأمناء بالمراسي كانت مزدوجة، فمن جهة استخلاص الرسوم الجمركية على الواردات والصادرات من السلع الغير محظور الاتجار فيها، ومن جهة أخرى يتولون الإنفاق العام، بتسديد مرتبات مساعديهم، من أمناء وعدول، وفنيون وحراس، وتوفير أدوات العمل، ووسائل الإنارة... وإصلاح الأرصفة وغيرها.

²³ - عبد الرحمان بن زيدان، إتخاف أعلام الناس، ج 3، ص. ص: 379-380.

²⁴ - أورده ابن زيدان، الإتخاف، ج3، ص: 379، 380.

²⁵ - دانييل شروتير، تجار الصويرة، م. س، ص: 260.

يمكن القول إن هذه الإصلاحات الإدارية بالمراسي أدت إلى ميلاد صنف جديد من الموظفين العموميين، وهم الأمناء²⁶. ولضمان نزاهتهم فقد عمل على أن يكون من بينهم أميين ليست أصولهم من نفس المدينة حيث يعملان، أما الثالث فغالبا ما يكون من نفس المدينة، فمثلا نجد في سنة 1887م بمرسى طنجة: عثمان بن جلون التومي الفاسي والحاج عبد المجيد بركاش الرباطي، والحاج محمد الغسال الطنجي²⁷. أما الأمناء بالمراسي الشمالية لعبوا دورا كبيرا في تمثيل المخزن بالمناطق الشمالية وذلك بالتكليف بالإنفاق على رجال المخزن.²⁸ زيادة على الاعتناء بأملأك المخزن واستخلاص كرائها²⁹، مما يظهر أن أمانة المراسي جزءا من المنظومة المخزنية المهمة بالجانب المالي، والتي حوصت على أن تكون سدا منيعا يحمي البلاد من المد الطوفاني الإمبريالي، وذلك بما توفره من موارد مالية تسد باب الخصاص.

وفي خضم الإصلاحات الإدارية الخاصة بالمراسي، أشارت مجموعة من التقارير إلى أن الموازين في مجموعة من المراسي المغربية عرفت عدة مخالفات واختلالات مثل الجديدة والدار البيضاء. وفي سنة 1880م، توصل جون دراموندهاي بمعلومات إضافية عن وجود خروق ارتكبتها الأمناء في مرسى طنجة، فوجه تقييدا في الموضوع للمخزن المركزي، واقترح عليه استعمال موازين جديدة في كل المراسي المغربية³⁰. ويبدو أن المولى الحسن وافق على هذه المقترحات، بل إنها وجدت طريقها إلى التنفيذ الفعلي، إذ نجد المهندس البريطاني إدوارد سلفا يتحدث في سنة 1881م عن تركيب "مكينة الوزن" في طنجة³¹، لينتهي الأمر بعد مجموعة من الاقتراحات الإصلاحية التي قدمتها بريطانيا إلى أن تبني بعضها، كإدخال الموازين التي جلبت جميعها من بريطانيا. كما أعتمد وحدة القياس البريطانية في تحديد وزن القنطار.

3. البنيات التحتية للمراسي الشمالية:

إضافة إلى هذه الإصلاحات الإدارية، شهدت المراسي الشمالية إصلاحات على مستوى المرافق والأرصفة والمخازن. فميناء طنجة كان يوفر مرفئ جيدا لفائدة المراكب التي كانت تتردد على طنجة وجبل طارق وإسبانيا، إلا أن انعدام رصيف ممتد في البحر لإنزال السلع واستقبال المسافرين القادمين إلى طنجة كان مصدرا لمشاكل ومتاعب لا حصر لها³²، خاصة

26 - ن.م، ص: 261.

27 - نعيمة هراج التوزاني، الأمناء بالمغرب في عهد السلطان مولاي الحسن، ط II، منشورات كلية الآداب والعلوم الإنسانية بالرباط 1979، ص: 76.

28 - نموذج مثلا: الظهير العريزي لفائدة محمد اتوالي الطنجي، بتاريخ 12 شعبان 1318/ 5 دجنبر 1900، إستفاد فيه من مياومة تعينه على حاله:

" نأمرك خديمتنا الأرضي أمين مستفاد طنجة ... أن يرتب لماسكه الشريف السيد محمد المدعو باتوالي الطنجي خمسة عشر أوقية مياومة من المستفاد إعانة له على حاله وأن يبقى له ظهيرنا هذا بقصد التمسك به والسلام 12 شعبان 1318"، و.خ.ح./ مح: 534، ر: 1318.

29 - ن. ر.

30 - خالد بن الصغير، "المغرب وبريطانيا..."، م. س، ط II، ص: 420.

31 - رسالة المهندس إدوارد سيلفا إلى محمد الزبدي، 3 رجب 1298هـ/ 1 يونيو 1881م، أوردها ابن زيدان، الإنحاف، ج 2، ص: 487-488.

32 - كانت مرسى طنجة عند منتصف القرن التاسع عشر مجرد موضع على الشاطئ يسمح للسفن أن ترسو فيه بالجهة الغربية من الخليج، وفي عمق يتراوح ما بين خمسة إلى سبعة قامات، وعلى مسافة تبلغ حوالي ألف ياردة شرق المدينة، ويمكن للمراكب على اختلاف أحجامها أن تدخل إلى المرسى

وأن طنجة أصبحت منذ 1872م "البوابة الرئيسية التي اعتمدها الدول الأوروبية لتحقيق تغلغلها الاقتصادي في الأرض المغربية قاطبة"³³. لذلك فالمخزن كان يتخوف من إحداث إصلاحات على مستوى المراسي التي لو أنجزت لأفضت إلى توافد المزيد من الأوروبيين على مراسيه، وأفضت بالتالي إلى تزايد مشاكله وكثرة فرص الاصطدام بين المغرب والدول الأجنبية. إن مرسى طنجة حتى سنة 1856م، لم يكن يتوفر إلا على بقايا حاجز مائي قديم تركه الإنجليز منذ القرن السابع عشر، ولما عاينه القنصل البريطاني ريد (Reade) أشار إلى أنه بالإمكان "تحت إدارة مستنيرة، إعادة بناء الحاجز بسرعة وبسهولة، لتصبح طنجة تتوفر على أجود مرافئ بلاد "البربر" وأضاف أن "...افتقار المرسى إلى رصيف ممتد في البحر لاستقبال المسافرين، يتسبب في الكثير من المتاعب..."، وأعرب ريد عن أمله في التغلب على تلك المشاكل بإنشاء رصيف جديد. ونتيجة لما كانت تتعرض له السفن المارة من مضيق جبل طارق من الغرق أحيانا والتلف أحيانا أخرى، اقترحت عدة دول على المغرب إنشاء منار لإنقاذ المراكب الضالة، طلبت فرنسا ذلك سنة 1852م ثم تجددت المحاولة على يد جون دراموند هاي، وأخيرا نصت المعاهدة المغربية الإسبانية المبرمة سنة 1861م في فصلها الثالث والأربعين على بناء منار أشفار³⁴.

إن الدول الأوروبية خاصة فرنسا قامت بعدة محاولات لإقناع سيدي محمد بن عبد الرحمان بالموافقة على بناء المنار وإسناد إدارته إلى الهيئة الدبلوماسية بمقتضى اتفاقية دولية بتاريخ 31 ماي 1865م³⁵ وحث على بنائه كذلك دراموندهاي الممثل البريطاني في المغرب.

4. بناء منار رأس سبارتيل:

برج الفنار بناه السلطان سيدي محمد بن عبد الرحمان على ساحل البحر بأشقر، قرب طنجة، واعتبره الأستاذ المنوبي أول منار بني على السواحل المغربية³⁶. لكي يسرج ليلا حتى تهتدي به البواخر والسفن، وهو الدور الذي بدأ يلعبه منذ خامس أبريل 1864م، أما فيما يتعلق بقوة ضوئه فقد قال عنه الأستاذ المنوبي: "وكانت قوه هذه الأضواء مقدره بستة أو سبع آلاف شمعة، فزيد فيها إلى عشرين ألف"³⁷.

في ظروف آمنة طوال أيام السنة، ومع ذلك فإن هبوب رياح قوية من الشمال الغربي والشرقي، غالبا ما كانت تجعل الخليج يصبح مضطربا وكثير الهيجان، وبالتالي تصبح ظروف الإرساء والشحن أو التفريغ صعبة وخطيرة. خالد بن الصغير، "الحركة التجارية بمرسى طنجة..." م، س، ص: 80.

33 - خالد بن الصغير "الحركة التجارية بمرسى طنجة..." م. س، ص: 85.

34 - انظر الوثائق، ج 4، ص: 170، وكذلك روجرز، "تاريخ..." م. س، ص: 231، أورده كذلك مصطفى بوشعراء، "الاستيطان."، ج 1، ص: 190.

35 - نص اتفاقية منارة رأس سبارتيل (31 ماي 1865م)، انظرها في مجلة دار النيابة، ع 1، 1884، ص. ص: 66-67.

36 - المنوبي، م. س، ج 1، ص: 63.

37 - ن. م.

تم البدء في بناء منار رأس سبارتيل في 15 أكتوبر 1864م، ولقد لعب هاي دورا بارزا في المفاوضات التي أعقبت ذلك والتي تمخضت عن توقيع اتفاقية دولية في طنجة في 31 ماي عام 1865م، شارك فيها ممثلو عشرة دول³⁸، وقد تضمنت الاتفاقية المذكورة أن تقوم الدول الموقعة بدفع مبلغ سنوي لصيانة المنارة التي تقرر أن تبقى ملكا للحكومة المغربية. أشرف على بناء المنارة مهندس القناطر والطرق البلجيكي أو الفرنسي ليون جاكوي L.Jacquet.³⁹ يقول أكنسوس عنها "ومن ذلك أيضا برج الفنار الذي بناه مولانا على ساحل البحر، في المسافة البعيدة، وذكروا أنه يوحد فيه من الزيت كل ليلة شيء كثير، قيل إنه كان في الزمن القديم وأحياء مولانا نصره الله وأنفق عليه آلاف مؤلفة من الريال"⁴⁰.

أما الناصري فقال عنه: "واعتنى بشأن الثغور كلها (أي المولى محمد بن عبد الرحمان)، ومن ذلك برج الفنار بطنجة يسرح فيه ضوء كثير للسيارة في البحر ليلا من مسافة بعيدة"⁴¹.

يبدو أن المولى محمد بن عبد الرحمان كان مقبلا على الشروع في تنفيذ هذا البرنامج، بل وإحداث إصلاح موسع في مختلف مراسي بلاده، لكن المنية وافته قبل تحقيق ذلك. وما يؤكد هذه المساعي هو الرسالة التي أرسلها بوبكر الغنجاوي لدارموند هاي يقول فيها أنه: "وقع الاتفاق مع السلطان المقدس رحمه الله على قدومنا يوم السبت لحضرتك (محمد بن عبد الرحمان) بقصد المشافهة معك في أمور مصلحة السلك وبناء المرسى بمرسى طنجة وحصر البحر بالدار البيضاء"⁴².

إن رسالة الغنجاوي تفيد أن السلطان محمد الرابع كانت له رغبة وطموح في القيام بإصلاحات ليس فقط في المراسي بل في مختلف المجالات كالتلغراف مثلا.

بعد بناء منار أشفار واشتغاله، طلب جون دراموندهاي من المخزن بناء محل للعسة بجانب المنار طوله خمسين شبرا ومثلها في العرض قصد جعل العسة بذلك المكان، على أن يكون بجانب العسة إنجليزي ومتعلمه، بهدف رصد كل ما يمر أمامهم من مراكب أجنبية، وتوقيت مرورها: "فقد طلب من جانبنا العالي بالله باشدور الإنجليزي بناء محل مجاور لمنار أشفار يكون طوله خمسين شبرا مخزنا ومثلها في العرض بقصد جعل عسة به من مخازنية جانبنا العالي بالله يكون معهم إنجليزي

38 - هي النمسا وبلجيكا وإسبانيا، و.م.أ، وفرنسا وإيطاليا والأراضي المنخفضة والبرتغال والسويد والمغرب وقد انضمت ألمانيا للاتفاقية عام 1877م، وأصبحت العضو الحادي عشر ثم روسيا سنة 1899م.

انظر نص الاتفاقية وشروطها عند، مصطفى بوشعراء، الاستيطان والحماية، ج I، المطبعة الملكية، الرباط 1984م/1404هـ، هامش ص: 190.

39 - جان لوي ميبج "المغرب وأوروبا"، ج 3، ص: 116.

40 - محمد أكنسوس، "الجيش العرمم الخماسي..."، ج 2، ص: 81.

41 - الناصري، الاستقصا، ج 9، ص: 127.

42 - أوردها خالد بن الصغير، "المغرب وبريطانيا"، م. س، ص: 418.

ومتعلمة بقصد تقييد ما يمر أمام هذا المحل من مراكب تجار الأجناس والوقت الذي تمر فيه لمصلحة تجارية في ذلك بينها الباشدور المذكور⁴³.

المولى الحسن بعد هذا الطلب أمر الطريس وخليفة العامل والأمناء وخليفة القنصل الإنجليزي بالتوجه للنظر في المحل الذي يصلح للعسة، بغية إعطاء أمره للأمناء ببناؤه والتصيير عليه: "فنأمرك أن تتوجه أنت وخليفة العامل والأمناء وخليفة الباشدور لناحية المنار المذكور وتنظروا محلا يصلح لذلك يكون في مساحته العدد من الأشبار المذكور طولا وعرضا وتحده من جهاته الأربع وتصوروه وتوجهوا صورته لحضرتنا الشريفة لنأمر الأمناء ببناؤه والتصيير عليه وبعد كماله تجعل فيه عسة من مخازنية جانبنا الشريف يكون فيها نحو الخمسين مع إنجليزي ومتعلمه ويكون عليها كبير حازم ثقة ويجعل فيه سنجق مخزن هذه الايالة لا سنجق غيره وقد كتبنا لخليفة العامل والأمناء بمثله والسلام"⁴⁴.

يبدو من الرسالة أن السلطان المولى الحسن، كانت له مبدئيا الموافقة على بناء محل العسة، بعد أمره لنائبه بتفقد مكان إقامتها، غير أن بناء هذا المحل بجوار منار أشفار لم يتم بناؤه في عهد جون دراموندهاي لأن المنية وافته قبل إتمام الاتفاق عليه.

بعد وفاة دراموندهاي جدد خلفه (كرين) طلبه ببناء محل العسة، ويكون فيها إلى جانب المخازنية معلم إنجليزي ومتعلمه، ليتم الاجتماع من جديد بين النائب الطريس وخليفة العامل والأمناء مع القنصل الإنجليزي الجديد "وصل جوابك بوقوفك مع خليفة العامل والأمناء ونائب الإنجليز على المحل الذي كان طلبه الباشدور الهالك بقصد بناء محل فيه العسة مجاور لمنار أشفار يكون معها فيه معلم إنجليزي ومتعلمه ووقع اختيار النائب والمهندس الذي معه على محل بقرب المنار المذكور على الوصف الذي يبينه الأمناء في جوابهم"⁴⁵.

المولى الحسن استجاب للطلب الذي تقدم به القنصل الإنجليزي الجديد: "أجيب بأن تبنيه لها المخزن من ثلاثين شبرا طولا وعرضا، فذكر أنها لا تكفي لذلك، يعني للعسة وللتكلم مع المراكب بها وطلب زيادة عشرين شبرا على الثلاثين فسوعد على زيادتها ووقع الاتفاق معه على ما صدر لك به أمرنا الشريف وللعامل والأمناء من نظر محل بناحية أشفار يصلح لذلك يكون من خمسين شبرا طولا ومثلها عرضا وتكون فيه خمسون من مخازنية جانبنا العالي بالله عسة مع كبير لها، وإنجليزي مع متعلمه ويكون به سنجق مخزن هذه الايالة لا سنجق غيره وحاز الباشا دور المكاتب بذلك وعليه فالعمل على

43 - رسالة من الحسن الأول إلى النائب الطريس، مؤرخة في 4 رجب 1308هـ، و.م.ع.ت، مح: 57/9.

44 - نفس الرسالة.

45 - رسالة من المولى الحسن إلى النائب الطريس، مؤرخة في 10 رجب 1309هـ/و.م.ع.ت، مح: 28/10.

ما وقع عليه الاتفاق مع الباشا دور من الاكتفاء بالمحل الذي طوله خمسون شبرا ومثلها في عرضه للعسة المخزنية وللإنجليزي ومتعلمه ولسنجق والسلام⁴⁶.

بعد موافقة المخزن على بناء محل العسة، تم تعيين معلمين إنجليز لبناء محل العسة بناحية منار أشقار، وفي رسالة مؤرخة في 26 صفر 1309هـ، طالب الإنجليزي ببناء بيتا لعسة المخزن وآخر للإنجليزي ومتعلمه، على أن يتم البناء أيضا على يد المهندس الإنجليزي، دون أن يبدي المخزن أي اعتراض على ذلك "فأصدرنا أمرنا الشريف بأن تبنيوا السور للمحل المعين المشار إليه الذي طوله وعرضه ما ذكر من الأشبار وتبنوا به بيتا لعسة المخزن وآخر للإنجليزي ومتعلمه ويجعلوا به سنجق المخزن وأن يبنوا ذلك على يد مهندس الإنجليز بالبناء المتعارف من غير زخرفة وأعلمناك لتكون على بال من ذلك وتقف في تنفيذه على نحو ما ذكر والسلام"⁴⁷.

قبل الإنجليز بما حدده المخزن في بناء محل العسة وهو "الخمسین شبرا طولاً ومثلها عرضاً الواقع الاتفاق عليها مع الباشدور أكرين". لذلك أمر المخزن بمساعدتهم وفق ما اتفق عليه من شروط، "فناؤمرک أن تساعدہم على ذلك على الشروط المتقدم بيانها وهي أن يكون بذلك العدد من الأشبار محل الخمسين من عساسة المخزن مع كبيرها ومحل للمعلم الإنجليزي ومتعلمه ويكون به سنجق المخزن لا غيره وأمناء ومرسى طنجة هم الذين يصيرون على بنائه ويكون بناؤه على يد مهندسهم ولا يجعل له سور كما طلبوا ثم يحد طولاً وعرضاً بنحو شبر من البناء ليبقى محصوراً لا تمكن زيادة عليه وقد كتبنا للخدم ابن عبد الصادق والأمناء بمثله والسلام"⁴⁸.

المهندس المتعاقد معه لبناء محل العسة، أجرته يؤديها المخزن، والصائر دون بناء المحل بلغ 6410 ونصف ريال، ومحل العسة تم الاتفاق على بنائه من طبقين: الطابق السفلي يكون للمعلم الإنجليزي وأبنائه ومتعلمه، والطابق الثاني: يكون للعسة "فحساب ما يصير على ذلك دون بناء محل العسة مضمينه ستة آلاف ريال وأربعمائة ريال وعشرة ريال ونصف ريال، 6410 و1/2... ووقع الاتفاق على أن يكون بناء محل العسة فوق محل المعلم ومن ذكر معه..."⁴⁹.

وجاء في الوثيقة كذلك "أما ما اتفقتم عليه مع النائب والمهندس المذكورين من أن محل العسة يكون علوه فوق محل المعلم فلا بأس به، نعم مدخله يكون أجنبيا عن مدخل محل المعلم حتى لا يكون تقدير للحرس في الصعود لمحل عستهم

46 - نفس الرسالة.

47 - رسالة من المولى الحسن إلى الطريس، مؤرخة في 26 صفر 1309هـ/و.م.ع.ت، مح: 40/10.

48 - رسالة من الحسن الأول إلى الطريس، مؤرخة في 12 ربيع الثاني 1309هـ، و.م.ع.ت، مح: 64/10.

49 - رسالة المولى الحسن للنائب الطريس، مؤرخة في 10 رجب 1309هـ، و.م.ع.ت، مح: 28/21.

وأما القطعة التي عقدتم مع المهندس المذكور على بناء ذلك فأحسن من بنائه بالصائر مياومة وأرشد فامضوا عليها في بناء ذلك⁵⁰.

لكن رغم كل ذلك فالبناء لم يتم الشروع فيه مباشرة، بل تم تأخير في ذلك، الشيء الذي أجبر النائب الإنجليزي بيدي قلقه من ذلك التأخر، مما جعله يلح في التسريع من وثيرة البناء، وإخبار السلطان بتقديم المساعدة له، وقد جاء في رسالة السلطان للنائب الطريس ما يلي: "وصل كتابك بأنه بعدما عقد أمناء مرسى طنجة مع نائب الإنجليز ومهندس الكنطرة على بناء محل العسة بناحية أشفار على الكيفية المشروحة بكتاب الأمناء المذكورين وراموا تأخير الشروع في بناء المحل المذكور ريثما يرد عليهم جوابنا الشريف قلق النائب المذكور وألح في الشروع في بنائه على الكيفية المأمورين بها ولم يجدوا بدا من مساعدته إلى أن يرد عليهم جوابنا الشريف وصار بالبال، فقد بين الأمناء المذكورون كفيته المذكورة وشرحوها وأجبناهم عن ذلك بما في النسخة طيه فالعمل عليه"⁵¹.

بعد إخبار القنصل الإنجليزي للسلطان بتأخر الشروع في البناء، تم عقد اتفاق بين المخزن والنائب الإنجليزي، قصد إتمام بناء محل العسة بناحية أشفار، بعد موافقة الجانبين على الشروط المتفق عليها، ليتم بعد ذلك البناء.

5. إصلاح المراسي والمخازن:

أ. مرسى طنجة:

نتيجة لضغوطات القناصل الأجانب ومطالبهم الغير متناهية بإصلاح مرسى طنجة، وافق المولى الحسن في أبريل 1873م مبدئياً على مشروع الرصيف في مرسى طنجة وعلى إصلاحات متنوعة في بقية المراسي، وفي سنة 1876م أصبحت مرسى طنجة تتوفر على رصيف خشبي لنزول المسافرين وتفريغ البضائع، بينما لم يتحقق بناء الرصيف الممتد في البحر بسبب النفقات الباهظة التي تطلبها إنجاز المشروع⁵². وذلك بعد سنة فقط من اقتراح "هاي" إصلاح موانئ الجديدة وطنجة وآسفي والدار البيضاء⁵³.

وفي صيف 1893م حاول المجلس الصحي إحداث بعض البنيات في البرج الموجود بمرسى طنجة وتزويده بجهاز لتطهير السلع الموبوءة، إلا أن الطريس الامتنع عن تقديم مساعدته خوفاً من "استيلائهم عليه بسبب ذلك"⁵⁴، لتعاود الهيئة

50 - نفس الرسالة.

51 - رسالة من الحسن الأول إلى الطريس، بتاريخ متم رجب 1309هـ، و.م.ع.ت، مح: 112/10.

52 - Miège « le Maroc... » t 4, p: 127.

53 - محمد أبو طالب: "مواقف بريطانيا من مغرب القرن التاسع عشر"، ضمن ندوة الإصلاح والمجتمع، م. س، ص: 300.

54 - رسالة مؤرخة في 29 صفر 1311هـ/9-11-1893م، و.م.ع.ت، مح: 27/12.

الدبلوماسية سنة 1896م مطالبته بإصلاح الرصيف (مرسى طنجة)⁵⁵، وهذه المرة أجبها المخزن بقرار "صنع مون جديد بمحل المون القديم" على نفقة الدولة.

تم تشييد الرصيف علي يد إحدى الشركات الإنجليزية في فاتح نونبر 1897م، غير أن الهيئة طالبت بإصلاحه في العامين 1904 و1905م، لتقوم السلطة العزيرية بدراسة هذه المطالب، لتقوم بعد ذلك ببناء رصيف كبير يتضمن مخزنا للبضائع ملحقا به، في الوقت نفسه طالبت إحدى الشركات الألمانية ببناء الفراغ الموجود بين الرصيفين القديم والجديد. وفي هذا الصدد أسند إليها تنفيذ المشروع، فأنجز رغم المنافسة السائدة بين السفراء الذين لم يعترفوا - كعادتهم - بالعقد الذي أبرمته الحكومة العزيرية مع الشركة الألمانية⁵⁶.

وكتيجة لذلك يمكن القول إن مشاريع الأشغال العمومية في طنجة لم تحقق أهدافها المرجوة رغم محاولات سيدي محمد والمولى الحسن. كما يمكننا القول إن عدم تحقيق هذه الأهداف راجع كذلك إلى تخوف المخزن من إحداث إصلاحات على مستوى المراسي، التي لو أنجزت لأفضت إلى توافد المزيد من الأوروبيين على مراسيه، وبالتالي تزايد مشاكله وكثرة فرص الاصطدام بين المغرب والدول الأجنبية.

ب. مرسى تطوان والعرائش:

لم يكن مرسى طنجة هو الذي طالته بعض الإصلاحات فقط، بل كذلك مرفأ تطوان نال حظه منها، سواء على يد المخزن أو الإسبان. أما مرفأ تطوان النهري الذي يبعد عن البحر ببضعة كيلومترات لم يكن مؤهلا لاستقبال السفن ذات الحمولة الكبيرة. بالإضافة إلى ذلك فالسفن الصغيرة لم تكن بدورها تستطيع الصعود نحو عالية النهر لتصل إلى الديوانة، وكان متوسط حمولة السفن المتاجرة مع تطوان ضعيفا بالمقارنة مع باقي المراسي الأخرى، إذ لم تتعد 13 طنا⁵⁷.

كما كانت تطوان تعاني من عمليات التهريب التي تقوم بها مراكب يمتلكها برتغاليون وإسبان بمشاركة يهود مغاربة وبتواطؤ مع بعض موظفي المراسي، وكانت البضائع التي ترمى في الشاطئ تباع بأثمان منخفضة مما كان يتسبب في إفلاس التجارة العادية.

ونظرا لكل هذه المشاكل حاول المخزن إعادة مدينة تطوان لمركزها التجاري القديم غير أن محاولته هذه واجهتها عدة صعوبات أبرزها إرغام المخزن على إبرام اتفاقيات تجارية غير متكافئة مع البلدان الأوروبية منذ النصف الثاني من القرن

⁵⁵ - انظر رسالة السفير الفرنسي دي منبل (De nonbel)، مؤرخة في 13-06-1896.

⁵⁶ (Archives de l'ancienne légation de France à Tanger/500) أوردها محمد الأمين البزاز، "المجلس الصحي..."، سلسلة 49، م. س، ص: 241.

⁵⁶ - عبد العزيز خلوخ التمساني، "بحوث ونصوص حول تاريخ المغرب المعاصر"، منشورات سليكي إخوان، ط 1، 1996، ص: 124.

⁵⁷ - عبد العزيز السعود، "تطوان خلال القرن 19"، م. س، ص: 56.

19م، أضعفت قدرة المخزن على مواجهة التسرب الأوروبي بأن حرته من حرية التشريع الجمركي ومن ذلك تحديد الرسوم الجمركية على الموسوقات والواردات بمقتضى الاتفاقية الإسبانية المبرمة في 20 نوفمبر 1861م، والتي حذت فيها إسبانيا حذو إنجلترا في كل ما طلبته واعترف لها به في معاهدة 1856م.

وبذلك تدهورت التجارة بمرسى تطوان الذي تأثر كذلك بنقل البضائع من الديوانة إلى المدينة والذي يتم بواسطة البغال التي يملكها المخزن، أو بواسطة العربات ذات العجلات، ويصير النقل متعذرا في فصل الشتاء. وكانت العادة أن الآتي من مارتيل يعطيه أمناؤها مخزنها يطلع معه والذهب من الديوانة إليها يعطى بطاقة بما يحمله⁵⁸. وكان مرسى تطوان لا ينجو فيه مركب إذا هبت الريح الشرقية⁵⁹، وهكذا تسبب ضعف المواصلات في التدهور التدريجي للتجارة⁶⁰.

وعندما احتلت إسبانيا تطوان، وبالنظر لوعورة الولوج إلى مرسى المدينة، "فإن الإسبان أحدثوا ثلاث بواخر صغيرة تقوم بجر المراكب الشراعية داخل نهر مارتيل"⁶¹. وللتأثير على المراسي المغربية بالشمال عمدت إسبانيا إلى تحويل مدينة سبتة وملييلية إلى ميناء حر للتأثير على المغرب وانتزاع إعادة التصدير من ميناء جبل طارق، مما جعل ميناء تطوان يتراجع وقد شعر عاهل تطوان بالضرر المترتب عن ذلك⁶².

إن اهتمامات المخزن لم تقتصر على مراسي تطوان وطنجة، بل كذلك بمرسى العرائش، فالمولى الحسن الأول أنشأ بمدينة العرائش عدة مشاريع اقتصادية واجتماعية مما جعل ميناءها يدخل في عهد جديد نشطت به حركة العمل، وكان من نتيجة هذه الحركة أن أخذت بعض السفن التجارية ترد عليه وبدأت حركة الإصلاح تعمل فيه بجد لولا قيام الحرب العالمية الأولى التي أوقفت ذلك سنة 1914م. ذلك أن حركة الإصلاح التي أعطى انطلاقها مولاي الحسن الأول استمرت إلى هذا التاريخ⁶³. ولا ننسى أن الإنجليز اقترحوا على المغرب بناء مجموعة من المخازن في ميناء العرائش غير أن هذا الطلب رفض بدعوى عدم أداء التجار الإنجليز في الصويرة لما كان عليهم من واجبات الكراء⁶⁴.

58 - وثائق تطوان، مح: 182/99.

59 - ابن حمادوش، "لسان المقال"، ص: 67.

60 - F.O. consular report, 1886, in le Maroc et l'Europe, tome III, p: 374

أورده عبد العزيز السعود، "تطوان خلال القرن 19".

61 - رسالة من قائد تطوان محمد أشعاش إلى السلطان مولاي عبد الرحمان بن هشام، مؤرخة في 7 ربيع الأول عام 1257هـ، عند محمد داود، "تاريخ تطوان" المجلد الثامن، ص: 309.

62 - عبد العزيز السعود، م. س، ص: 57.

63 - أضواء على ذاكرة العرائش، م. س، ص: 50.

64 - خالد بن الصغير، "المغرب وبريطانيا..."، ط 2، ص: 425.

ج. بناء الخزين بميناء العرائش وطنجة:

تشير رسالة بعثها خليفة السفير الإسباني فرنسيسكو سوليبيرس في 44 يونيو سنة 1888م إلى محمد بن العربي الطريس، إلى بناء خزين بميناء العرائش وجاء فيها: "...وبعد، في 11 مايو الفارط هذا شهر واحد محب الجميع السيد محمد الزكاري قال الباشدور الصبنيولي أنه كتب للحضرة الشريفة طالبا منها أيدها الله أن تأمر أمناء العرائش يتموا لصون إدورد كوبس بناء الخزين الذي شرعوا ببنائه هذه إثنا عشر سنة المرجو منكم إن وصلكم الجواب الشريف تعلمونا به وعلى المحبة التامة والسلام"⁶⁵.

أما في طنجة فقد قام التجار الأوروبيين بتقديم شكوى إلى السلطان الحسن الأول ضد أمناء طنجة وتقاعسهم في الشروع في بناء المخازن المتفق على زيادتها بالديوانة، وأن ذلك أضر بهم نتيجة ما وصفه النائب السلطاني من شروط على نواب دولهم، ورغم ذلك تمت الموافقة على هذه الشروط كلها وألزموا بها تجارهم، ومع ذلك لم يتم الشروع في البناء من طرف الأمناء لذلك أمر السلطان نائبه بالشروع في البناء وإلا تفسير عدم الشروع في ذلك:

"... أعاد الشكاية على حضرتنا الشريفة تجار الأجناس بأن أمناء طنجة لا زالوا لم يشرعوا في بناء المخازن بالديوانة التي أمرناهم بزيادتها فيها وحصول الضرر لهم بذلك ذاكرين أنك شرطت على نواب دولهم بطنجة شروطا لزيادتها قبلوها كلهم والتزموا بها وألزموا تجارهم قبلوها ومع ذلك لم يشرع الأمناء في بنائها وعليه فإن حزت منهم خطوط أيديهم بتلك الشروط فوجه لنا نسخة منها وليشرع الأمناء في بنائها وإلا فبين موجب عدم شروع الأمناء في بنائها عاجلا والسلام"⁶⁶.

وتجدر الإشارة إلى أن مطالبة التجار الزيادة في مخازن ديوانة مرسى طنجة، وافق عليها المخزن، مع تقديم الأمناء شروطا لجعلها، هذه الشروط وافق عليها نواب الدول الأوروبية، وتم تحديد محل برج الشيخ كمحل لبناء المخازن، "وصل جوابك عن المخازن التي طلب التجار زيادتها في ديوانة مرسى طنجة بأن النواب قبلوا الشروط التي جعلها الأمناء لزيادة ذلك حسبما في النسخة منها ومن أجوبتهم التي وجهت وصوروا صورة المرسى التي وجهت وما بها من الفضاء والمحل الذي يظهر أنه يليق لذلك هو محل برج الشيخ حيث هو برج أرضي ولا عمدة عليها لا كتنافه بأبراج ثلاثة مرتفعة ثم الفضاء الذي بين البحر وهذا البرج ثم المعنون عنه في الصورة بإباحة المرسى وصار بالبال"⁶⁷.

⁶⁵ - رسالة من خليفة السفير الإسباني فرنسيسكو سوليبيرس إلى محمد بن العربي الطريس في 11 يونيو سنة 1888م/فاتح شوال 1305هـ، أوردها عبد العزيز خلوق التمسamani "العلاقات الإسبانية المغربية في نهاية القرن التاسع عشر من خلال الأرشيف الدبلوماسي 1884-1898"، ط I، 1997، مطبعة فضالة، المحمدية، ص: 39.

⁶⁶ - رسالة من الحسن الأول إلى النائب محمد الطريس، و. م. ع. ت، مح، 55/7، مؤرخة في 5 جمادى الأولى 1306هـ.

⁶⁷ - رسالة من م. ع. ت. إلى الطريس، مؤرخة في 4 رجب 1306هـ، و. م. ع. ت، مح 82/7.

غير أن المخزن لم يوافق على برج الشيخ وطلب تغييره بمحل آخر " وعليه فليُنظر محل يصلح لذلك غير المحال المذكورة والسلام"⁶⁸. أما الموافقة المخزنية على بناء المون الجديد والتعجيل به، هذا الخبر تلقاء السفير الإنجليزي بكل فرح وسرور "وبعد فقد أخبر باشدور النجليز بما حصل لهم من السرور به الصادر من جانبنا العالي بالله في التعديل ببناء المون هنالك بطنجة من غير تأخير وتيسير الإقامة المحتاجة"⁶⁹. علاوة على ذلك طالب السفير الإنجليزي بعد هذه الموافقة بإحداث باب حديدي وحاجز دوار للمارة "ذاكرا أنه بقي مسائل لم تدخل في الكنطرة لا تتم مصلحة المون إلا بها وهي باب من حديد بزكاريها وقفلها وحاجز دوار يطأه جميع المارين"⁷⁰.

إلى جانب الباب والحاجز قدرت تكلفته بـ 434 ريال، هذا الطلب تم قبوله من طرف المولى عبد العزيز آمرًا بمساعدته على ذلك "... وقد ساعدناه على ذلك ونفذنا العدة المذكورة عند أمناء المرسى هناك تدفع للمهندس المباشر لذلك على يدك فلتحزها منهم وادفعها للمهندس المذكور وحز خط يده بها وكتابتنا الشريف لأمناء المرسى بالتنفيذ يصلك طيه كما يصلك طيه جوابه بمظهر ذلك لترفعه له والسلام"⁷¹.

كان المخزن قد أعطى موافقته ببناء باب من الحديد وحاجز دوار لضبط المارين وقد حدد ثمن الصائر في 430 ريال (في الوثيقة السابقة 434 ريال). لكن رسالة أحمد بن موسى إلى النائب الطريس كشفت أن النائب الإنجليزي لم يتوصل بثمن بناء الباب الحديدي والحاجز مع العلم أن النائب المخزني صدر له كتاب في ذلك وبتنفيذ الأمر "فيأمرك سيدنا أيده الله أن تخبر بالواقع هل ما أجبتهم به مبني على تأخير وصول المكاتب أو لم تصلك إصالة ليصدر لك الأمر في ذلك بالمتغير وعجل بالجواب ولا بد وعلى المحبة والسلام"⁷².

بعد ذلك وجهت السلطة المركزية رسالة إلى محمد اللبادي تخبره بالاجتماع مع النائب الطريس وأمناء مرسى طنجة لتعيين أمين جديد للتكليف بأمر المون الجدد بطنجة على أن يكون من تطوان أو طنجة، شرط الاتصاف بالثقة والحزم، وتكليف من يساعده في مهمته "وبعد فنأمرك بالاجتماع مع الخديم الحاج محمد الطريس وأمناء مرسى طنجة المحروسة للتوافق على تعيين أمين ثقة حازم ضابط من أهل تطوان أو طنجة للتكليف بأمر المون الجديد بطنجة على الضابط الممهّد له في عمله وتعيين من يكفي من الورديات لمقابلته على الوصف المراد من الحزم والثقة وإذا عينتموهم فليرشحوا للعمل المذكور

68 - رسالة من م.ع.ع. إلى الطريس، مؤرخة في 28 حجة الحرام 1314، و.م.ع.ت، مح: 142/15.

69 - رسالة من م.ع.ع. إلى الطريس، مؤرخة في 28 حجة الحرام 1314، و.م.ع.ت، مح: 142/15.

70 - نفسها.

71 - في الوثيقة السابقة 434 ريال.

72 - رسالة من الحاجب أحمد بن موسى بن أحمد إلى النائب الطريس، مؤرخة في 20 صفر 1315هـ، و.م.ع.ت، مح: 19/24.

على بركة الله وقدروا لهم الأجرة الكافية يومية ويخرجها من مدخول المؤن على نحو ما بينا لأمين المستفاد ثم أطلعوا علمنا الشريف بهم وقد كتبنا للمذكورين بمثله والسلام⁷³.

لقد تم تكليف مهندس إنجليزي ببناء المون الجديد، بعد شروعه في البناء وطلب باستغلال أحجار المون القديم في بنائه الجديد، غير أن المخزن رفض طلبه "وبعد وصل كتابك معلما بأن المهندس الإنجليزي المتفصل معه في بناء المون الجديد لما شرع في العمل تشوف لنقل الحجارة من المون الذي كان هنالك من عهد البرطقيز ليستعين به على بناء الجديد ومنعكم له من ذلك بعد مراجعة وإلحاح لما بينته من المصلحة في بقاء القديم على حال وما يبنى من المضار للمرسى على نقض شيء منه وصار بالبال بعد إنهائه لعلم مولانا المنصور بالله فأجاب أعزه الله بأن منعه وعدم مساعدته على ما طلبه هو المتعين لا (...) جعل الفصال معه مقاطعة على أن المخزن لا يقوم له (...) ولا يعرف المون إلا مبينا تاما على الشرط والمبينة في كنفه وهو يجلب إقامته حجرا أو غيره من حيث شاء وعليه فيأمرك دام علاه ألا ترخص في مد اليد في شيء من الحجر الذي بالمرسى كلها سواء كان بالمون القديم أو غيره من البناءات القديمة وعلى المحبة والسلام⁷⁴.

خلاصات واستنتاجات:

من خلال دراستنا استخلصنا ما يلي:

- شكلت المراسي الشمالية مراكز مهمة للمبادلات التجارية البرية والبحرية خاصة مراسي تطوان وطنجة والعرائش التي استمدت أهميتها التجارية من موقعها الجغرافي، وقد تقوى هذا الدور بصفة خاصة منذ أن وقعت مدينتنا سبتة وطنجة في يد الاحتلال الأجنبي.
- اضطر المغرب إلى القيام بإصلاحات المراسي الشمالية التي تدخل في نطاق حكم المخزن والتي أطلق عليها بالمراسي السلطانية في إطار الرهان على تنشيط السواحل الشمالية، والتخفيف من الضغوطات الاستعمارية. مقابل ذلك استمر مرسى السعيدية في تنشيط تجارة التهريب.
- تعتبر المراسي بشمال المغرب مراكز تجارية استقطبت العديد من التجار الأوروبيين وقناصل من العديد من دول العالم، فكانت مركزا تجاريا لتجار من كل أجناس المعمور، وسياسيا شكلت الية دبلوماسية جسدها القناصل التي تمثل الدول التي تمثلها، واجتماعيا لفئة اجتماعية من المغاربة التجار والمحامين.
- اضطر السلطان المغربي إلى عقد عدة اتفاقيات مع الدول الأوروبية لتنشيط التجارة البحرية، وحماية المغرب من التغلغل الاستعماري الأوروبي

73 - رسالة من المولى عبد العزيز إلى محمد اللبادي، مؤرخة في 19 جمادى الثانية 1315هـ، و.م.ع.ت، مح: 37/16.

74 - رسالة من أحمد بن موسى بن أحمد إلى محمد اللبادي مؤرخة في 13 شوال 1315هـ، و.م.ع.ت، مح: 58/23.

- اهتمت الدول الأوروبية من خلال قنصلها بالضغط على المغرب بإصلاح المراسي ومدّه بالمهندسين والتقنيين لتجديد أرصفتها لتكون قابلة لاستقبال السفن الأوروبية المتطورة، ودعمها بالوسائل اللوجستية الكفيلة بتطوير قطاع النقل البحر الوطني الذي تعرض لمنافسة شرسة من طرف الاسطول البريطاني والاسباني.
- ساهمت المراسي المغربية في الشمال الغربي في تسهيل انفتاح المغرب على التجارة الخارجية، لكن مقابل ذلك كانت ثغورا غير مستقرة نظرا للهجمات التي تهددها من طرف الاساطيل الأوروبية.
- طالب التجار الزيادة في المخازن المتواجدة في المراسي منها ديوانة مرسى طنجة. ولعل الامتيازات الممنوحة للتجار الأوروبيين خاصة الانجليز ساهمت في الضغط على المخزن للموافقة وفق شروط قدمها الأمناء وافق عليها نواب الدول الأوروبية
- لم يكن المغرب يشكو من انعدام المراسي والموانئ الصالحة للتجارة، بل إن البلاد كانت تتوفر على مراسي عديدة، لعبت دورا حيويا وكافيا في اقتصاد تقليدي، تعتمد مبادلاته على نظام القوافل.
- إن المشاريع المنجزة، لم تحقق الأهداف المرجوة منها، فمعظم المحاولات التي قام بها المغرب لإصلاح مراسيه كانت بطلب أو بضغط من الأوروبيين.

خاتمة

كانت المراسي في شمال المغرب تختلف حسب أهميتها ودورها الاقتصادي، فمرسى طنجة كان يعد من المراسي السلطانية الثمانية التي سمح للأجانب بالتجارة فيها والاستقرار بها. مقابل ذلك ظلت مراسي تطوان والسعيدية خارج نطاق المراسي السلطانية، ولم تخضع لمراقبة أمناء المراسي الذين يعينهم السلطان، حيث نشطت فيها تجارة التهريب مع مرسى وهران الجزائري والخاضع للحكم الفرنسي.

لقد استطاعت المراسي الشمالية قبل النصف الثاني من القرن التاسع عشر، ضمان نوع من التوازن في استثمار الرواج التجاري بين المخزن والدول الأجنبية، ونجاح المخزن في فرض سلطته من خلال تحكمه في مراسيه.

لكن بعد النصف الثاني من القرن التاسع عشر لم تعد موازين القوى كما كانت، لتصبح زمام الأمور بيد الدول الأوروبية التي أحكمت سيطرتها بشكل مباشر وغير مباشر على موانئ المنطقة، متخذة منها منطلقا للتوغل في باقي مناطق البلاد، وبالتالي التحكم في اقتصاد المغرب المتهالك.

إلى جانب ذلك فإن هذا التشريع الجمركي الذي أصدره المخزن المغربي بضغط من الدول الأوروبية، يعتبر بمثابة إصلاح للمراسي المغربية مثل مرسى تطوان، لكنه كان من دولة أوروبية استفادت منه وتضرر المخزن، فقبوله لذلك كان لضعفه وانهزامه سياسيا واقتصاديا وعسكريا.

المراجع المعتمدة

- أحمد الرهوني، عمدة الراويين في تاريخ تطاوين، تحقيق: جعفر ابن الحاج السلمي، تطوان، 2001، ج 1.
- أحمد بن خالد الناصري، الاستقصا لأخبار دول المغرب الأقصى، دار الكتاب، الدار البيضاء، 1956، ج 9.
- إدريس بنعلي، الانفتاح على السوق العالمية وانعكاساته على التنظيم الحضري في القرن التاسع عشر، ترجمة: بشير القمري، مجلة المشرع، ع 9، 1988.
- المفضل التدلاوي، أضواء على ذاكرة العرائش، ط I، طنجة 2001، ص: 101.
- جان لوي مبيج، المغرب وأوروبا الانفتاح، تعريب: أحمد عمالك وتامر البشر، مجلة تاريخ المغرب، ضمن ملف خاص عن محمد عبد الكريم الخطابي، من اصدار جمعية الامتداد الثقافي.
- جون لوي مبيج، أنشطة تطوان البحرية والتجارية خلال القرنين 18 و19، ترجمة مصطفى غطيس، مجلة كلية الآداب تطوان، ع 7، 1994.
- خالد بن الصغير "الحركة التجارية بمرسى طنجة في النصف الثاني من القرن التاسع عشر"، ضمن ندوة طنجة في التاريخ المعاصر 1800-1956، كلية الآداب والعلوم الانسانية بالرباط/ مدرسة الملك فهد العليا للترجمة، طنجة، النشر العربي الافريقي، الرباط 1991.
- خالد بن الصغير، "المغرب وبريطانيا العظمى في القرن التاسع عشر (1856/1886)، منشورات كلية الآداب والعلوم الانسانية بالرباط، سلسلة رسائل وأطروحات رقم 94، مطبعة النجاح الدار البيضاء، ط II، 1997.
- دانييل شروتر، تجار الصويرة المجتمع الحضري والامبريالية في جنوب غرب 1844-1886، تعريب: خالد بن الصغير، منشورات كلية الآداب والعلوم الانسانية الرباط، ط 1، 1997.
- رسالة المولى الحسن للنائب الطريس، مؤرخة في 10 رجب 1309هـ، و.م.ع.ت، مح: 28/21.
- رسالة من أحمد بن موسى بن أحمد إلى محمد اللبادي مؤرخة في 13 شوال 1315هـ، و.م.ع.ت، مح: 58/23.
- رسالة من الحاجب أحمد بن موسى بن أحمد إلى النائب الطريس، مؤرخة في 20 صفر 1315هـ، و.م.ع.ت، مح: 19/24.
- رسالة من الحسن الأول إلى الطريس، بتاريخ متم رجب 1309هـ، و.م.ع.ت، مح: 112/10.
- رسالة من الحسن الأول إلى الطريس، مؤرخة في 12 ربيع الثاني 1309هـ، و.م.ع.ت، مح: 64/10.
- رسالة من الحسن الأول إلى النائب الطريس، مؤرخة في 4 رجب 1308هـ، و.م.ع.ت، مح: 57/9.
- رسالة من المولى الحسن إلى الطريس، مؤرخة في 26 صفر 1309هـ/و.م.ع.ت، مح: 40/10.
- رسالة من المولى الحسن إلى النائب الطريس، مؤرخة في 10 رجب 1309هـ/و.م.ع.ت، مح: 28/10.
- رسالة من المولى عبد العزيز إلى محمد اللبادي، مؤرخة في 19 جمادى الثانية 1315هـ، و.م.ع.ت، مح: 37/16.
- رسالة من م.ع.ع. إلى الطريس، مؤرخة في 28 حجة الحرام 1314، و.م.ع.ت، مح: 142/15.

- رسالة مؤرخة في 29 صفر 1311هـ/11-9-1893م، و.م.ع.ت، مح: 27/12.
- عبد الرحمان بن زيدان، إتحاف أعلام الناس بجمال أخبار حاضرة مكناس، المطبعة الوطنية، الرباط 1930، ج 3.
- عبد العزيز السعود، تطوان خلال القرن التاسع عشر، منشورات جمعية تطوان أسمى، ط1، 1996.
- عبد العزيز خلوق التمسماي، "بحوث ونصوص حول تاريخ المغرب المعاصر"، منشورات سليكي إخوان، ط1، 1996.
- علي حسني، التحول المعاق، الدولة والمجتمع بالمغرب الحديث، ط1، 1420هـ/2000م، مطبعة النجاح الجديدة، البيضاء.
- مجلة دار النيابة، ع1، 1884.
- محمد بن أحمد أكنسوس، "الجيش العرمم الخماسي في دولة مولانا على السجلماسي، تقديم وتحقيق وتعليق أحمد بن يوسف أكنسوس، الوراقة الوطنية، مراكش، ج2، 1994.
- محمد أبو طالب: "مواقف بريطانيا من مغرب القرن التاسع عشر"، ضمن ندوة الإصلاح والمجتمع في القرن التاسع عشر، كلية الآداب والعلوم الانسانية، الرباط، ما بين 20 و23 أبريل 1983، مطبعة النجاح الجديدة، الدار البيضاء، 1983.
- محمد الأمين البزاز، "المجلس الصحي الدولي في المغرب 1792-1929"، منشورات كلية الآداب والعلوم الانسانية بالرباط، سلسلة رسائل وأطروحات رقم49، 2000.
- محمد الفلاح العلوي، الموائئ المغربية في القرن التاسع عشر، ضمن ندوة المدينة في تاريخ المغرب العربي، منشورات كلية الآداب والعلوم الإنسانية ابن امسيك، الدار البيضاء.
- محمد داود، تاريخ تطوان، منشورات جمعية تطوان أسمى، مطبعة الخليج العربي تطوان، ج4، ط1، السنة 2010.
- محمد عز الدين الرفاص، ميناء طنجة في خضم الصراع الاستعماري 1850-1955، ضمن ندوة طنجة في التاريخ المعاصر 1800-1956، جامعة محمد الخامس جامعة عبد الملك السعدي، مدرسة الملك فهد العليا للترجمة، النشر العربي الإفريقي، الرباط.
- مصطفى بوشعراء، الاستيطان والحماية بالمغرب (1863-1894)، المطبعة الملكية، الرباط، ج1، 1404هـ/1984م.
- عبد العزيز خلوق التمسماي "العلاقات الإسبانية المغربية في نهاية القرن التاسع عشر من خلال الأرشيف الدبلوماسي 1884-1898"، ط I، 1997، مطبعة فضالة، المحمدية.
- Adolf Von Corning، Marruecos، el pais y sus habitantes، 2 nda Ed، Madrid 1881.
- J.L. Miège/ «le Maroc et l'Europe de 1830 à 1890»، presses universitaires de France، Paris، 1961-1963.
- R. Ruiz orzatti، Tetuan hace medio siglo، impresiones y recuerdos، in Mauritania، abril 1941.
- Paul Masson، Histoire des établissements et du commerce françsi dans l'Afrique barbaresque.
- Teodoro de cuevas، Estudio relativo a la produccion، industria y comercio del corcho en el bojaloto de tetuan، Boletin oficial del Ministerio de exteriores، no 9، Madrid، Septiembre 1895.

مساهمة قطاع النقل البحري في التنمية الترابية بساحل جهة مراكش آسفي: حالة الميناء المعدني بأسفي

The contribution of the maritime transport sector to the territorial development of the coast of the Marrakesh-Safi region: Metal Dial Case Sorry

د. محمد كلاد، ذ. أسماء علاوي، جامعة القاضي عياض، المغرب alaouiasmaa@gmail.com

د. بدر الدين الرواص، جامعة عبد المالك السعدي، المغرب badrerouass@gmail.com

الملخص:

يحظى المغرب بموقع جغرافي استراتيجي مطل على واجهتين بحريتين، تعد بوابة لانفتاحه على الخارج وتشكل رافعة مهمة لتحقيق التنمية والرفي بأداء الاقتصاد الوطني وتحسين تنافسية المبادلات التجارية وجعل المملكة وجهة مفضلة للاستثمارات الأجنبية ذات القيمة المضافة العالية. لبلوغ ذلك تم إنجاز عدد من المشاريع البنيوية المهيكلة بمختلف الجهات الساحلية، المبرجة في إطار الاستراتيجية الوطنية للموانئ في أفق سنة 2030، كانت جهة مراكش آسفي مجالا لاستقبال مشروع الميناء المعدني الجديد بساحل آسفي، والذي من شأنه خلق دينامية وإشعاع مهم بالمنطقة.

يهدف المقال إلى تسليط الضوء على أهم ما جاءت به هذه الاستراتيجية الجديدة والمبادرات التي أطلقتها وكذا الانعكاسات السوسيو اقتصادية والبيئية للميناء المعدني الجديد بأسفي ودوره في التنمية الترابية بمجال الدراسة.
الكلمات المفتاحية: الاستراتيجية الوطنية للموانئ 2030 - الميناء المعدني - المجال الساحلي لأسفي - التنمية الترابية.

Abstract:

Overlooking the North Atlantic Ocean to the west and the western Mediterranean Sea to the north, Morocco obtains an important strategic location which considered to be a key element for the country to open up to the world, elevate the efficiency of the process of development, support the national economy, Improve the competitiveness of the trading exchange, and fundamentally making the country a worldwide location for the highly value added investments. In the process of doing so, and within the national 2030 agenda, numerous crucial projects have been launched, such as The New Port In the city of Safi which eventually caused/created a noticeable improvement in the whole area.

Key words: National Port Strategy 2030 - Newport of Safi- Territory Development Safi Coast

مقدمة:

تتوفر جهة مراكش أسفي على إمكانيات مهمة تجعل منها قطبا اقتصاديا بامتياز، يؤهلها لاحتضان العديد من المشاريع الاستثمارية الضخمة في مجموعة من القطاعات الاقتصادية الواعدة. بفعل غنى مواردها وثرواتها الطبيعية ومؤهلاتها البشرية وتوفرها على بنى تحتية ملائمة تتطور باستمرار، لتواكب المستجدات الوطنية وكذا الدولية التي تؤهلها لاستقطاب استثمارات مهمة بمجالها الترابي.

ومن المعلوم أن مدينة أسفي تحظى بأهمية بالغة داخل النسيج الاقتصادي بالجهة بالنظر إلى الدينامية الاقتصادية التي تعرفها والمنحنى التصاعدي للاستثمار بها. إذ يتميز النسيج الاقتصادي للمدينة بتنوعه، حيث يشمل قطاعات متعددة أهمها الصناعات الكيماوية وشبه الكيماوية، الصناعات الميكانيكية، المعدنية والأنشطة الفلاحية المختلفة وأنشطة الصيد البحري المهمة. كما تتوفر على إمكانيات مهمة لاستشرف الفرص الاستثمارية للنهوض بدور المنطقة في التنمية السوسيو اقتصادية. في هذا السياق عرف ساحل أسفي استقبال بعض المشاريع الضخمة من قبيل الميناء المعدني الجديد، أصبح معها موطنا للتنمية الاقتصادية والاجتماعية ومحط جذب مستثمرين في القطاع العام والخاص، للاستفادة من الفرص الاستراتيجية التي يوفرها، والتي ستخلق من أسفي مجالا يستجيب للحاجيات التنموية الترابية من حيث الرفع من مستوى عيش ساكنتها وإحداث فرص للشغل لأبنائها.

أ- إشكالية الدراسة:

تنبثق إشكالية البحث من طبيعة المجال الذي نحن بصدد دراسته، فهي تضم العديد من التساؤلات حول الخصوصيات المميزة له وطبيعة التدخلات التي يشهدها ومدى قابليته لاستقبال مشاريع صناعية ضخمة من قبيل الميناء المعدني الجديد، لنخلص إلى وضع الإشكالية العامة والتي تتجسد في الطرح الآتي: "ما أهم خصائص مشروع الميناء المعدني لأسفي؟ ما انعكاساته السوسيو اقتصادية والبيئية؟ وما مدى مساهمته في تحقيق التنمية الترابية للمنطقة؟"

ب- فرضيات الدراسة:

البحث تضطلع الفرضيات بدور مهم في توجيه البحث الجغرافي، فهي بمثابة إجابة مؤقتة عن إشكالية البحث، التي انطلقا منها ستم صياغة فرضيات البحث على النحو التالي:

- ✓ الفرضية الأولى: يتميز الشريط الساحلي لأسفي بعدة مؤهلات وإمكانيات أهله لاستقطاب عدة مشاريع استثمارية.
- ✓ الفرضية الثانية: تساهم الاستثمارات المرتبطة بالنقل الدولي في تحقيق التنمية الترابية والتخفيف من حدة التباينات المجالية.
- ✓ الفرضية الثالثة: الوقع الايجابي لمشروع الميناء المعدني على التنمية الترابية للمنطقة.

ت- منهجية الدراسة:

اعتمدنا على مناهج علمية للإجابة على الطرح الإشكالي لهذه الورقة البحثية منها:

- ✓ المنهج الاستنباطي: حيث انطلقنا من العام (قطاع الموانئ بالمغرب) إلى الخاص (مشروع الميناء المعدني بأسفي).
- ✓ المنهج الإحصائي: الاعتماد على معطيات إحصائية رسمية وإحصاءات تم تجميعها من الدراسة الميدانية لإبراز الانعكاسات السوسيو اقتصادية والبيئية لمشروع الميناء المعدني على المنطقة واستشراف بعض آفاقه المستقبلية

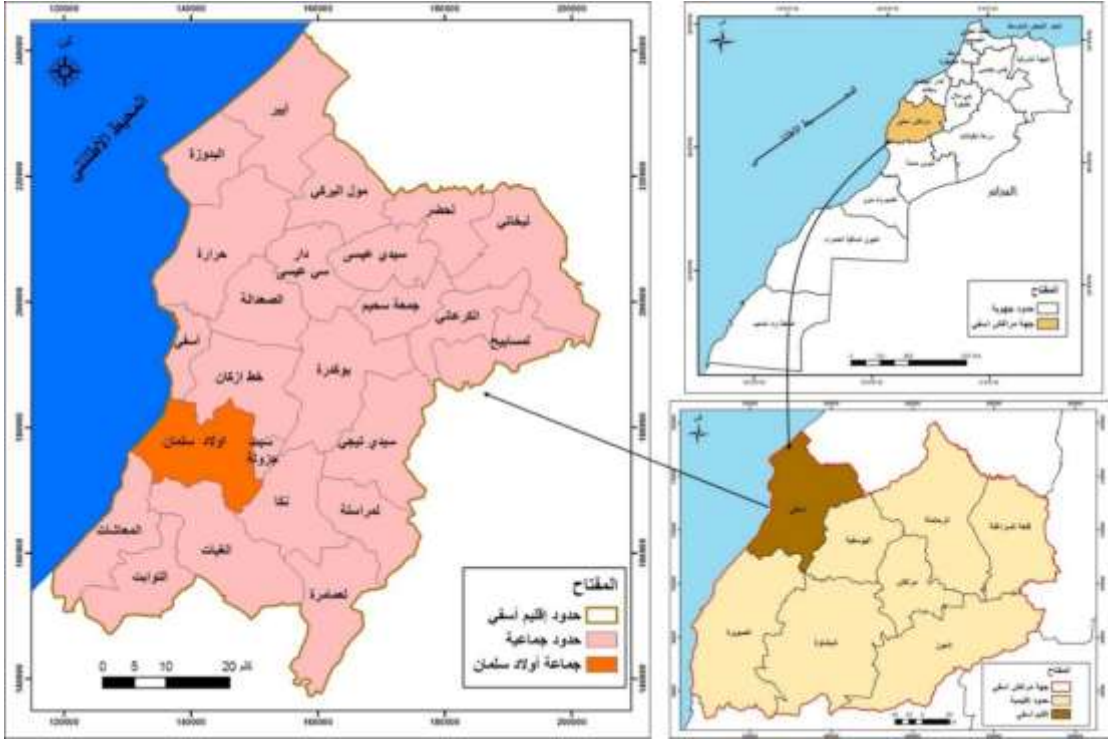
د- وسائل وأدوات الدراسة:

- من أجل معالجة الاشكالية التي يتمحور حولها البحث اعتمدنا خطوات منهجية وادوات بحث متعددة:
- ✓ العمل البيليوغرافي: بهدف تعميق فهم وتفسير الاشكالية والإحاطة بمختلف الجوانب المتعلقة بما حاولنا الاطلاع على مختلف المراجع التي تناولت بالدراسة السياسة المينائية بالمغرب ودورها في خلق التنمية الاقتصادية من خلال نموذج الميناء المعدني.
- ✓ العمل الميداني: قمنا بزيارات متكررة لمجال الدراسة التقطنا خلالها عدة صور، كما وجهنا بعض الأسئلة للسكان المحلية بالمنطقة التي أقيم بها المشروع.
- ✓ الاعتماد على نظم المعلومات الجغرافية والبرامج الإحصائية لإبراز خصائص المشروع.

ث- تحديد مجال الدراسة:

- يشكل ساحل جهة مراكش أسفي مجالا جغرافيا استراتيجيا ضمن المنظومة الأطلنطية للبلاد، ممندا على ساحلي الصويرة واسفي. في هذا الإطار يتميز الشريط الساحلي لمدينة أسفي بخصائص طبيعية متميزة وتنوع مجالي مهم، ارتباطا بمجموعة من العوامل المورفو دينامية والمناخية وما رافقها من تركيز وتدخّل بشري، تضاعفت حدته خلال العقود الأخيرة في السياق ذاته احتضنت جماعة أولاد سلمان أحد أهم المشاريع بالمنطقة يتعلق الأمر بالميناء المعدني.
- تعتبر جماعة أولاد سلمان من الجماعات القروية التي لها واجهة بحرية على الساحل الجنوبي لمدينة أسفي في اتجاه مدينة الصويرة وهي جماعة حديثة العهد أحدثت بموجب التقطيع الجماعي لسنة 1992.
- تنتمي الجماعة إداريا وترابيا لقيادة خط أزكان، دائرة جزولة، إقليم أسفي جهة مراكش أسفي. ويحدها شمالا جماعة خط أزكان وجنوبا جماعة المعاشات والغيات وشرقا بلدية جزولة وجماعة نكا وغربا المحيط الأطلنطي.
- وتبلغ مساحة جماعة ازكان حوالي 181 كلم². وسنحاول من خلال الخريطة تحديد موقعها الجغرافي وإبراز وضعيتها الإدارية ضمن النفوذ الترابي لجهة مراكش اسفي.

الخريطة 1: جماعة أولاد سلمان ضمن النفوذ الترابي لساحل جهة مراكش آسفي



المصدر: عمل شخصي اعتمادا على التقسيم الإداري لسنة 2015.

وعلى غرار باقي الجماعات القروية الساحلية التي تنتمي إلى الإقليم فقد شهدت جماعة أولاد سلمان ارتفاعا نسبيا في أعداد ساكنتها، كما يوضح الجدول التالي:

الجدول رقم 1: تطور عدد السكان بجماعة أولاد سلمان سنتي 2004 و 2014

2014		2004	
عدد الأسر	عدد السكان	عدد الأسر	عدد السكان
3015	16979	2856	16780

المصدر: الإحصاء العام للسكان والسكنى لسنتي 2004 و 2014

من خلال الجدول نلاحظ أن الجماعة عرفت تزايدا سكانيا، إذ ارتفع عدد السكان من 16780 نسمة سنة 2004 إلى 16979 نسمة سنة 2014. ويمكن تفسير ذلك بتزايد عدد الأسر الذي ارتفع من 2856 أسرة سنة 2004 إلى 3015 أسرة سنة 2014.

ومن المعلوم أن المغرب يتميز بموقع جغرافي استراتيجي، ذلك بانفتاحه على واجهتين بحريتين، واجهة المحيط الأطلسي الممتدة على طول (3000 كلم) وواجهة البحر الأبيض المتوسط الممتدة على طول (500 كلم). وتعتبر هذه المجالات قطبا

يجذب أهم الأنشطة السوسيو اقتصادية ذات أهمية وطنية وبوابة للانفتاح على الخارج تعزز اندماج المغرب في التنافسية العالمية.

ومن المعلوم أن المغرب يتوفر على بنية تحتية مينائية مهمة عرفت تطورات عديدة منذ إنشائها واستلزمت ملاءمتها مع التحولات السوسيو اقتصادية المرتبطة بالتنمية الداخلية، ومع التزامات المغرب في إطار اتفاقات التبادل الحر والسياق الجديد لعولمة التجارة، وضع إطار تشريعي وتنظيمي لقطاع الموانئ يتجاوز حالته الاحتكارية ويضع أسس تنظيم جديد ينسجم مع الاتفاقيات المصادق عليها، ويمهد لتدخل تدريجي للقطاع الخاص في ميداني إنشاء واستغلال الموانئ⁷⁵.

ومن المعلوم أن الموانئ البحرية تعد أحد أهم مرافق الدول، فهي وثيقة الصلة بتنمية الاقتصادات الوطنية، وتأثيرها مباشر على الميزان التجاري والنتاج الوطني الخام، وهي حلقة اتصال بين النقل البحري وأنماط النقل الأخرى التي تعرف تقدما مطردا في الحجم والسرعة. ويجب الإشارة إلى أن موانئ المملكة تعد حلقة رئيسية في ذلك وتشكل رافعة مهمة لتحقيق التنمية والرفي بأداء الاقتصاد الوطني وتحسين تنافسية المبادلات التجارية وجعل المملكة وجهة مفضلة للاستثمارات الأجنبية ذات القيمة المضافة العالية، لكنها راكمت اختلالات سوء تديرها واستغلالها، فقد كان تحريرها وإعادة هيكلتها شرطا لازما لتقوية تنافسيتها العالمية وإقدامها على مواكبة التطورات الدولية في صناعة النقل البحري⁷⁶.

وفي هذا الإطار انخرط المغرب في إنجاز عدد من المشاريع البنوية المهيكلة المبرجة في إطار الاستراتيجية الوطنية للموانئ، والتي سيتيح تفعيلها التدريجي في أفق سنة 2030، تحقيق مجموعة من الأهداف، أهمها بلوغ تدير أمثل لرواج البضائع وتحفيز التنمية الجهوية لعموم التراب الوطني وتعزيز تنافسية الفاعلين الاقتصاديين المحليين⁷⁷.

ويجب الإشارة إلى أن الموانئ الكبرى تستهدف تميم الموقع الجغرافي القريب من أوروبا، والذي يوفر إمكانات مهمة لتنمية الأنشطة المينائية، وتوسيع مجال انفتاح الاقتصاد المغربي على الساحة الدولية، وإعداد المجال الترابي، وتأهيله للتكيف مع متطلبات العولمة، وإعادة هيكلته الاقتصادية الوطني. وفي هذا السياق تأتي هذه الاستراتيجية للرفع من فعالية الموانئ وجعلها محفزة للتنافسية الاقتصادية الوطنية ومحركة للتنمية الجهوية، إضافة إلى كونها فاعلة أساسية في تموقع المغرب كمحطة لوجستكية

⁷⁵ - الزكري، نعيمة، 2017، الترسنة القانونية المنظمة للنقل البحري بين واقع القطاع ورهانات الاستراتيجية اللوجستية الوطنية. بحث لنيل شهادة الدكتوراه في القانون العام. كلية العلوم القانونية والاقتصادية والاجتماعية بطنجة. جامعة عبد الملك السعدي، ص: 250.

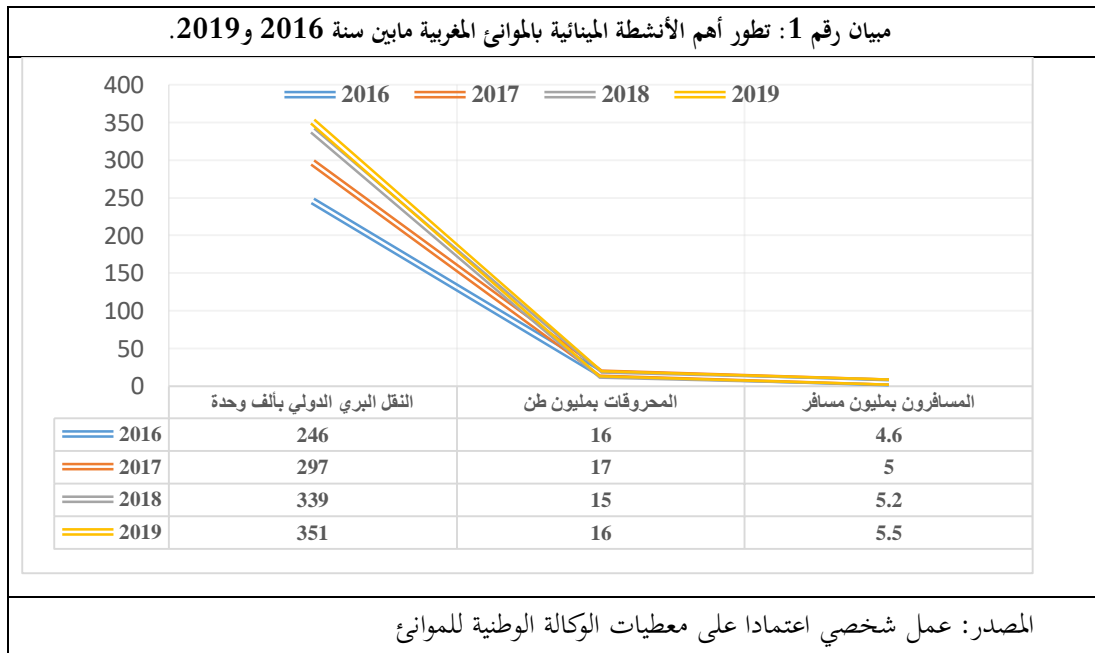
⁷⁶ - فاطمة آيت الغازي، 2013 "عقد المناولة المينائية بين الإطار التشريعي والواقع العملي - دراسة مقارنة -"، دار الآفاق المغربية للنشر والتوزيع، الرباط ص 32

⁷⁷ - المملكة المغربية، وزارة التجهيز والنقل، 2013، الاستراتيجية الوطنية للموانئ في أفق سنة 2030، منشورات عكاظ، ص 23.

محورية على مستوى الحوض المتوسطي، لاسيما عبر تحسين القدرة التنافسية لمجموع السلسلة اللوجستية وتأمين الموارد وتأمين الإمدادات ومواكبة التغيرات الاقتصادية⁷⁸.

وضع استراتيجية جديدة لإصلاح قطاع النقل البحري في أفق سنة 2030 وإنشاء الأقطاب المينائية موازية للأقطاب الجهوية التنموية التي تراهن عليها الجهوية المتقدمة، والتي يشكل تجمعات جيو اقتصادية واستراتيجية لموانئ جهة أو منطقة ما حول ميناء واحد أو عدة موانئ رئيسية". وتنظيم العرض المينائي، والمساهمة في ربط التنمية بمنطقة ما وبمحيطها الجغرافي الجهوي⁷⁹.

ومن هذا يمكن القول إن الاستراتيجية الوطنية لإصلاح الموانئ راهنت على الرفع من العرض المينائي، والزيادة في القدرات التنافسية للموانئ، من أجل تمكين المنظومة المينائية باغتنام الفرص الجيو استراتيجية القائمة إذ تتوفر قطاع الموانئ المغربية على موانئ مفتوحة أمام التجارة الخارجية، منها موانئ ضخمة بمعايير دولية مثل ميناء الدار البيضاء وميناء الناظور شرق المتوسط وميناء طنجة المتوسط وميناء الداخلة الأطلسي، ومن المتوقع أن يبلغ الرواج التجاري في السنوات المقبلة أكثر من 02 مليون طن.



78 - الرواص، بدر الدين، 2021، المركب المينائي طنجة المتوسط والتحولات المحلية بالجماعات المحيطة (القصر الصغير وقصر المجاز وملوسة واجوامعة)، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في الآداب، شعبة الجغرافية، كلية الآداب والعلوم الإنسانية، جامعة عبد الملك السعدي، السنة الجامعية (2020-2021)، ص: 120.

79 - المملكة المغربية: وزارة التجهيز والنقل واللوجستيك، 2013، مرجع سابق، ص: 26.

من خلال المبيان يلاحظ أن الأنشطة المينائية في الموانئ المغربية متنوعة، إذ نجد أهمها نشاط المحروقات ونقل المسافرين الذي تزايد من 4,6 مليون مسافر سنة 2016 إلى 5,5 مليون مسافر سنة 2019. إلى جانب تنشيط عبور شاحنات النقل البري التي ارتفعت من 246 ألف وحدة سنة 2016 إلى 351 ألف وحدة، والتي تربط بين المغرب والأسواق الأوروبية. ويمكن تفسير ذلك بوجود موانئ ضخمة متخصصة تتوفر على أرصفة شاسعة لاستيعاب المسافرين ووحدات النقل البري. كما تتوفر على أرصفة بها خزانات ضخمة لضمان تموين السفن الراسية والعبارة.

1-1 التنظيم

منذ دخول القانون "02-15" حيز التنفيذ انتظم قطاع الموانئ حسب ثلاث وظائف رئيسية:

- الوظيفة السيادية
- الوظيفة المينائية
- الوظيفة التجارية

الوظائف التجارية	وظيفة السلطة المينائية	الوظيفة السيادية
<ul style="list-style-type: none">• تتولى هذه الوظائف التجارية هيئات خاصة اوعمومية في اطار عمليات تفويت الامتياز ومنح الرخص بصفتها فاعلة أو مزودة خدمات.	<ul style="list-style-type: none">• الوكالة الوطنية للموانئ والوكالة الخاصة لميناء طنجة المتوسطي.• المهام: الشرطة المينائية، منح وتتبع عمليات التفويت ورخص مزاولة الانشطة المينائية.	<ul style="list-style-type: none">• تمارسها وزارة التجهيز و النقل عن طريق مديرية الموانئ والمملك العمومي والبحري.• المهام: وضع وتنفيذ السياسة المينائية، تخطيط وانجاز البنيات التحتية المينائية.

1-2 تصنيف الموانئ:

يتكون قطاع الموانئ بالمغرب من 13 ميناء مفتوحا أمام التجارة الخارجية (الناظور، الحسيمة، طنجة المتوسط ، القنيطرة ، المحمدية ، الدار البيضاء ، الجرف الأصفر، أسفي ، أكادير، طانطان ، العيون ، الداخلة) و 12 ميناء صيد جهوي(راس الماء ، الجبهة ، المضيق القصر الصغير ، أصيلة ، العرائش ، المهديّة ، الجديدة ، الصويرة ، سيدي افني ، طرفاية ، بوجدور) و 6 موانئ صيد محلية (كالا يريس ، سيدي احساين ، شماعلة ، الفنيدق ، الصويرة ، ايمسوان) و 6 موانئ ترفيهية (السعيدية ، كايبلا ، مارينا سمير ، أبو رقراق ، الرمال الذهبية ، مارينا أكادير)⁸⁰.

⁸⁰ - المملكة المغربية: وزارة التجهيز والنقل واللوجستيك، 2013، مرجع سابق، ص: 34.

ويبلغ الحجم الإجمالي لنشاط الموانئ 92 مليون طن من ضمنها 20 مليون طن تتم في إطار المسافنة. وتسجل هذه الموانئ كذلك 24526 رسوا للسفن وتستقبل 4.3 مليون مسافر من بينهم 435000 من سياح الرحلات البحرية بالإضافة إلى معالجة إنتاج قطاع الصيد البالغ 1.15 مليون طن⁸¹.

1-3 الاستراتيجية الوطنية للمينائية في أفق 2030

تقوم الاستراتيجية المينائية الجديدة على المساهمة في التنمية الاقتصادية والاجتماعية على المستويين الوطني والإقليمي. يتجسد هذا الإسهام في توفير البنية التحتية والمرافق والخدمات المينائية ذات المواصفات الدولية، تأهيل الموارد البشرية والنهوض بقطب صناعة البواخر وكذا تعزيز الفرص وخلق قيمة مضافة للفاعلين الاقتصاديين والمواطنين على حد سواء وكل ذلك في ظل احترام معايير الاستغلال المسؤول والمستدام للبيئة.

✚ محاور الاستراتيجية المينائية

من أجل المساهمة في تحقيق التنمية الاقتصادية والاجتماعية في إطار بيئة مستدامة ارتكزت استراتيجية إعداد المشهد المينائي على سبعة محاور رئيسية هي:

1. تحقيق الفعالية المينائية بتشجيع الابتكار:
2. تعزيز الفعالية اللوجستية:
3. تميم البنيات التحتية المينائية:
4. التموقع داخل السياق الوطني الجهوي والدولي:
5. الاستفادة من الدور الهيكلي للموانئ:
6. إدماج الأبعاد الحضرية والبيئية في المشاريع الاستثمارية:
7. التكيف مع التغيرات المستقبلية على المدى الطويل:

✚ الأقطاب المينائية وتوجهاتها

تقوم هذه الاستراتيجية على تقسيم المشهد المينائي إلى ستة أقطاب مينائية لكل منها توجهاتها ووظائفها، تساعد على توزيع جهوي استراتيجي للموانئ الرئيسية ذات الدور المحوري والأساسي المرتبط بإعداد التراب وتطبيق الاستراتيجيات القطاعية.

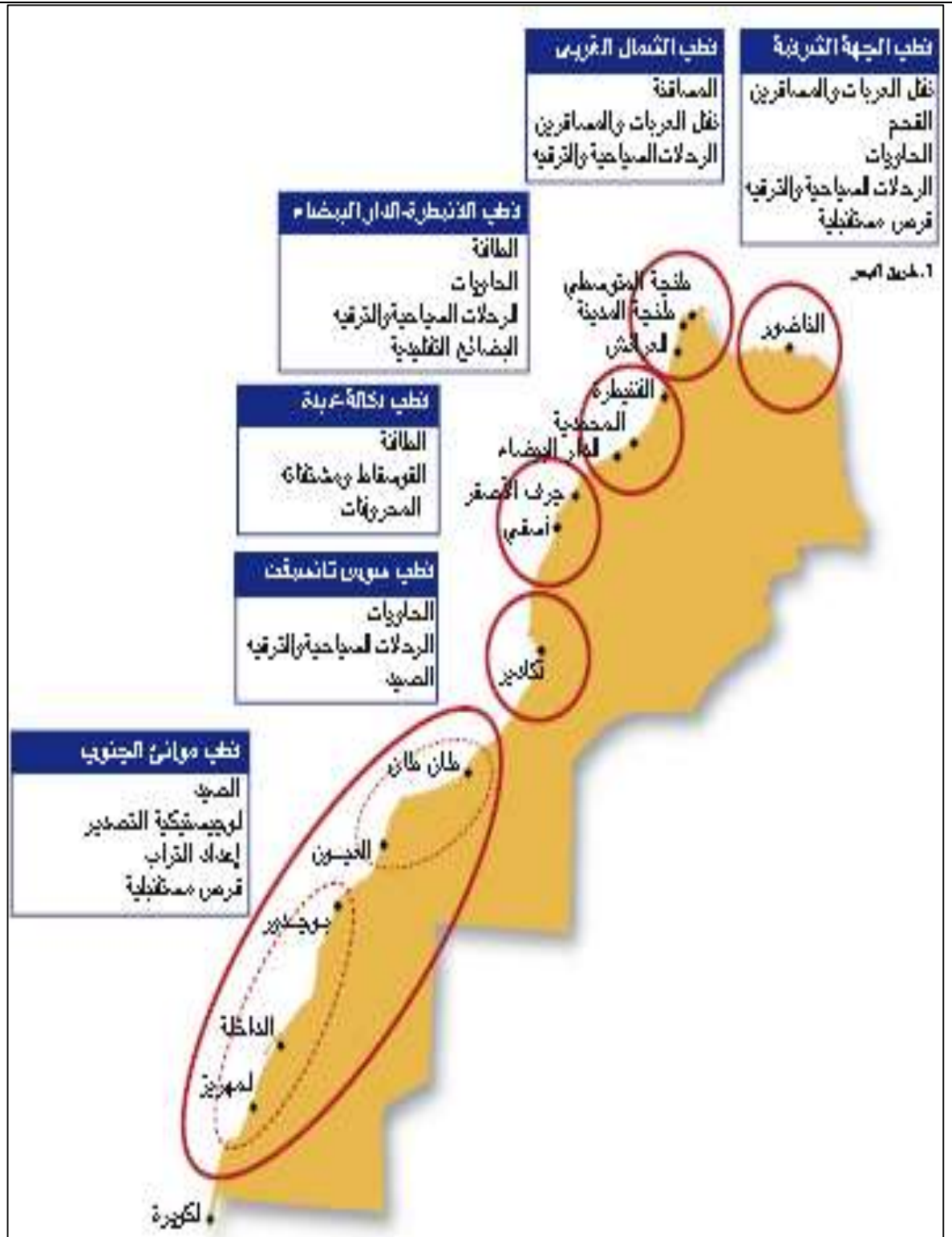
⁸¹- Royaume du Maroc, Ministère de l'Équipement et du Transport et Logistique, DMM, « Etude sur la Stratégie du Secteur du Transport Maritime Marocain et le Développement du Pavillon National au Maroc - Mission 1- », Juin 2013, p.05

في حين تلعب الموانئ الأخرى المنتمة للقطب ذاته دورا مكملا أو قائما على التخصص، بهدف ربط التنمية المينائية بمنطقة ما وبمحيطها وبالتالي التعامل مع التدفقات والطلب المينائي بغض النظر عن القدرات المينائية في كل ميناء على حدة.

يحظى كل قطب من هذه الأقطاب بمهام خاصة بحيث أن القطب الشرقي موجه نحو أوروبا وحوض البحر الأبيض المتوسط وخاصة دول المغرب العربي. أما قطب الشمال الغربي فيشكل بوابة للمضييق مع طنجة، وبالنسبة لقطب القنيطرة الدار البيضاء فإنه يضم ميناءين وهما ميناء المحمدية وميناء الدار البيضاء المتجاورين بالإضافة إلى الميناء الجديد قنيطرة الأطلسي.

أما قطب عبدة دكالة فإن الجرف الأصفر وآسفي يجعلان منه مركزا للصناعة الثقيلة. في حين يضم قطب سوس تانسيفت المركب المينائي بأكادير، وأخيرا يشمل قطب موانئ الجنوب ثلاثة موانئ رئيسية وهي طانطان والعيون والداخلة

الخريطة 2: الأروحة المينائية الرئيسية لكل قطب في أفق سنة 2030



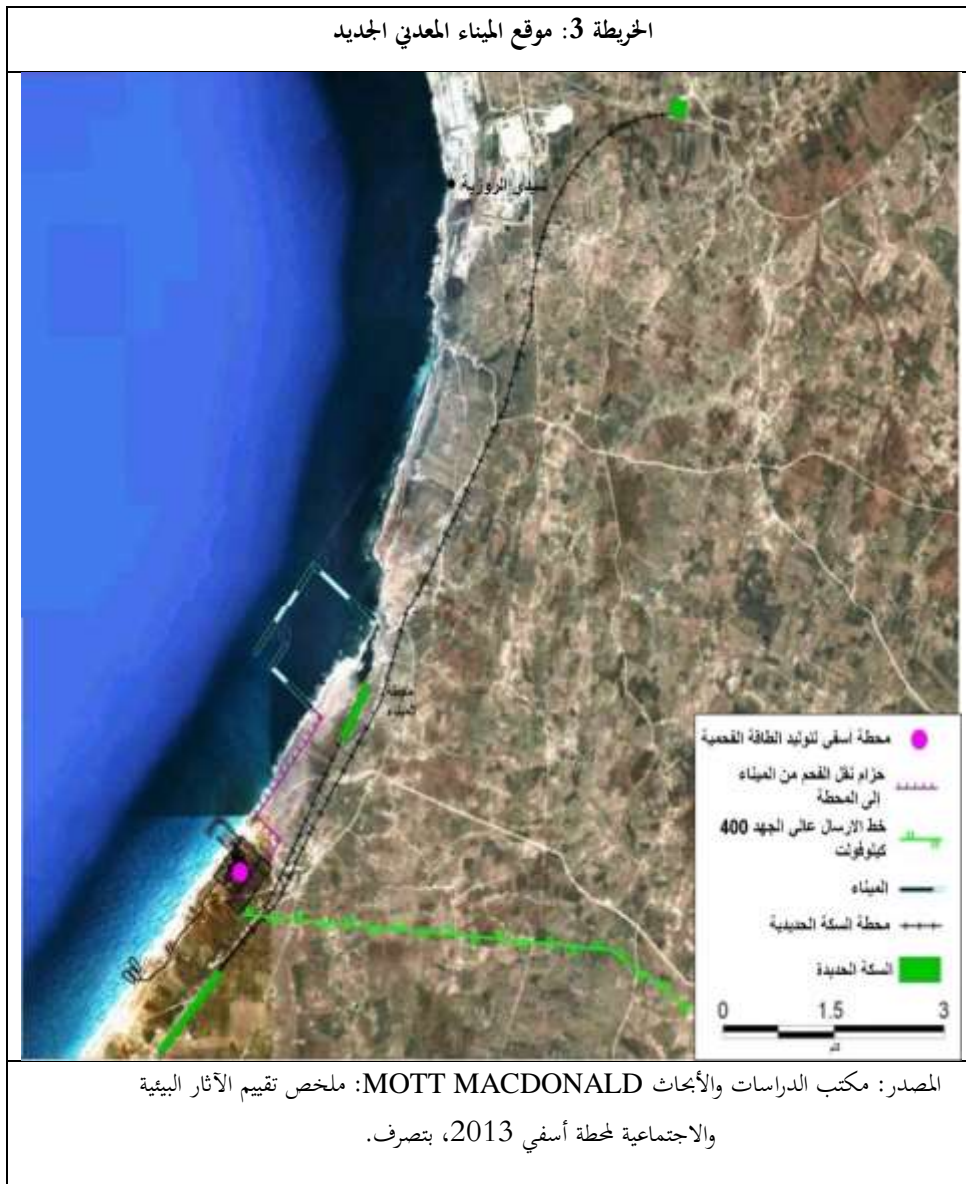
المصدر: الاستراتيجية الوطنية للموانئ في أفق سنة 2030، وزارة التجهيز والنقل، ص 23

2- الميناء المعدني الجديد لأسفي:

1-2 موقع الميناء المعدني:

يقع الميناء المعدني الجديد لأسفي بالجماعة القروية أولاد سلمان، جنوب مدينة أسفي، يبعد عن هذه الأخيرة بحوالي خمسة عشر كلم، لا تفصله عن منشآت المكتب الوطني للفوسفات سوى ستة كيلومترات وعن المحطة الحرارية لتوليد الكهرباء كيلومترين فقط، على مساحة تقدر ب ثلاثة هكتارات.

ان الميناء الجديد يشكل محورا استراتيجيا سيسمح بتلبية احتياجات المحطة الحرارية وتيسير عمليات استيراد وتصدير المواد الأولية والمنتجات الخاصة بالمكتب الشريف للفوسفات، كما سيؤمن عمليات المبادلات التجارية المرتبطة بالصناعات التعدينية.



2-2 محتوى الميناء المعدني:

أعطيت انطلاقة أشغال تشييد ميناء أسفي الجديد برعاية ملكية يوم 19 أبريل 2013، هذه المحطة الرائدة وطنيا، سيتم إنجازها من طرف الشركة العامة للأشغال بالمغرب SGTM والشركة التركية STFA تحت إشراف مديرية الموانئ والملك العمومي البحري التابعة لوزارة التجهيز والنقل. ويتكون مشروع الميناء الجديد الذي سينجز على ثلاثة مراحل من التجهيزات الرئيسية التالية:

✓ المرحلة الأولى:

ستنتهي الأشغال بها نهاية سنة 2017، لنقل ثلاثة ملايين ونصف طن من الفحم الموجه لتلبية احتياجات المحطة الحرارية. تتكون أساسا من (مديرية الموانئ والملك العمومي البحري):

❖ منشأة الحماية:

- حاجز رئيسي بطول مجموعه 2263 متر
- حاجز ثانوي بطول مجموعه 777 متر
- منشآت الحماية بطول مجموعه 350 متر

❖ منشأة الرسو:

- رصيف للفحم بطول 280 متر
- رصيف للخدمة بطول 100 متر.

✓ المرحلة الثانية:

ستنتهي بها الأشغال في أفق سنة 2021، لتتضاعف الكمية المستوردة من الفحم لتصل 7م طن وإنشاء:

- ❖ مركزان لاستقبال الصب السائل تقوم السفن فيها بتفريغ المواد السائلة التي تحملها
- ❖ أربع مراكز لاستيراد وتصدير المنتجات الفوسفاتية ولإستقبال السفن المحملة بالفحم

✓ المرحلة الثالثة:

ستمتد إلى ما بعد سنة 2020، ستشكل منطقة لمواكبة المستجدات ولإستقبال الفرص التنموية المستقبلية وكذا

تطوير البنية التحتية للميناء بإضافة:

- ❖ رصيف طوله 650 متر وبعمق يصل إلى 14 متر
- ❖ رصيف بطول 360 متر وعمق 12 متر
- ❖ تمديد الحاجز الواقي الرئيسي



كما توضح الصور الأربعة سير تقدم الأشغال بورش بناء الميناء



المصدر: الصور مقتطفة من خرجة ميدانية بتاريخ 2018-10-22

2- 3 أهداف المشروع:

يندرج مشروع الميناء المعدني لأسفي في قطب عبدة - ذكالة كأحد الأقطاب الستة المكونة للاستراتيجية الوطنية للموانئ في أفق 2030. سيوجه في مراحله الأولى لاستيعاب المواد الصناعية الموجهة نحو المكتب الوطني للكهرباء (سفن بحمولة 80 إلى 120 ألف طن) وللمكتب الشريف للفوسفات (سفن بحمولة 40 إلى 60 ألف طن)، بالتالي أن يوفر رواجاً إجمالياً سنوياً قدر ب 16 مليون طن منها 3.5 مليون طن من الفحم انطلاقاً من سنة 2019⁸².

- الميناء الجديد لأسفي يجسد إرادة الدولة لتسريع استراتيجيتها في التنمية وتقوية البنية التحتية للموانئ وتعزيز دينامية التنمية السوسيو اقتصادية جهويا. حيث سيتمكن من تأمين المبادلات التجارية المرتبطة بالصناعة الثقيلة والطاقة، إذ سيعزز الميناء قدرات قطب موانئ ذكالة عبدة الذي يتكون من ميناء الجرف الأصفر وميناء أسفي المدينة؛

- تلبية حاجيات الاستيراد والتصدير لشركتين وطنيتين ضخمتين. وسيتمكن الميناء المكتب الوطني للكهرباء من تلبية حاجيات المحطة الحرارية من مادة الفحم، بقدرة إنتاجية تصل في المرحلة الأولى إلى 1320 ميغاواط سنة 2017، وفي المرحلة الثانية إلى 2640 ميغاواط مع متم سنة 2020⁸³

- تأمين حاجيات المحطة الحرارية من مادة الفحم انطلاقاً من الميناء ستمكن من تفادي أي توقف محتمل أو تقييد لإنتاجية المحطة التي يمكن أن تؤثر على تلبية الطلب المتزايد على الكهرباء. لذلك سيعزز الميناء الجديد برصيف خاص بمادة الفحم بغية ضمان تزويد المحطة بهذه المادة وتغطية أي نقص قد يحصل في التزود بها؛

- تامين قطاع الفوسفات، فالميناء الجديد سيسمح لمجموعة المكتب الشريف للفوسفات بالرفع من عملية استيراد وتصدير مادة الفوسفات والمواد المرتبطة بها؛

- تعزيز إنتاجية المنشآت الكيماوية بأسفي بتحسين مخزون الأمونياك والكبريت الذي ستتوقف معالجتهما بالميناء القديم للمدينة؛

- تأكيد الدولة عبر هذا القطب اللوجستيكي، على ارادتها القوية بتتبع تطور المقاولات الوطنية ومجهوداتها في التنمية وقدرتها على الانتاج وخلق مناصب للشغل، وهو ما يضمن فوائد اقتصادية للسكان المحلية، من جهة، ومن جهة أخرى، سيدعم الفاعلين الاقتصاديين للجهة من خلال فتح مدينة أسفي أمام أنشطة مرتبطة بالخدمات اللوجستكية للميناء؛

- بلوغ الاعتماد المالي المستثمر في تشييد الميناء الجديد لأسفي ما قيمته أربعة ملايين درهم. هذا الاستثمار الذي من المزمع أن يتبع بمشاريع تكميلية للبنية التحتية: كالطريق الرابطة بين الميناء والطريق الوطنية وكذا المدار الطرقي الذي يربط

⁸² - المملكة المغربية، وزارة التجهيز والنقل واللوجستيك، 2015، مديرية الموانئ والملك العمومي البحري، التقرير السنوي لسنة 2015.

⁸³ - MEM : Dossier Information Port Safi, 2011, p : 25 .

الميناء بمنشآت المكتب الشريف للفوسفات والمحطة الحرارية، بالإضافة إلى محطة معالجة المياه العادمة. وهو ما سيجعل هذه المنشأة من المشاريع المندجة في النسيج الجهوي.

2-4 المتدخلون:

✚ الشركة العامة للأشغال بالمغرب **SGTM**: تأسست هذه الشركة سنة 1971 وتمتلك خبرة اربعين سنة في تشييد المشاريع الكبرى، ومن اهم هذه المشاريع: سد لالة تاكركوست وسد احمد الحنصالي، ومنشآت المكتب الشريف للفوسفات والطرق السيارة والمشاركة في تشييد ميناء طنجة المتوسط.

✚ الشركة المغرب ية **CID**: هي شركة متخصصة في الهندسة المتعددة التخصصات أسست في سنة 1982. تضم الشركة 350 مهندسا وتقنيا في مجال الدراسات التقنية والاقتصادية والبيئية ومتابعة المشاريع.

✚ الشركة المغربية **MEDOCEAN**: تأسست هذه المقاوله سنة 2008 وتمتلك خبرة كبيرة في مجال الاشغال الهيدروغرافية. قدم جملة من الدراسات حول المجال الساحلي سواء داخل ارض الوطن او خارجه.

✚ المختبر العمومي للتجارب والدراسات **LPEE**: هو مقاوله عمومية أسست سنة 1947 تقدم خدمات في مجال الهندسة المدنية والبيئة والصناعة. ويتوفر المختبر على 10 مراكز متخصصة في مدينة الدار البيضاء و12 مركزا ومختبرا جهويا تغطي باقي الجهات.

✚ المجموعة الفرنسية **ARTELIA**: أسست هذه المجموعة في 2010 بعد اندماج شركتين. يقدر رقم معاملاتها السنوي بحوالي 317 مليون أورو. وتأتي هذه المجموعة على رأس الشركات الفرنسية في مجالات الهندسة وتدير مشاريع البنية التحتية والبيئة والطرق والصناعة.

✚ المجموعة التركية **STFA**: تأسست هذه المجموعة في 1938 تقدم الشركة الحلول الناجعة في مجال المنشآت البحرية والهندسة المدنية وكذا البنيات التحتية للبتروال والغاز والكهرباء. إلى يومنا هذا أنجزت الشركة 360 مشروعا بغلاف مالي يقدر ب 25 دولار.

3 - نتائج الدراسة:

من خلال دراستنا لاحظنا أن ميناء اسفي المعدني ساهم في خلق اثار عديدة على التنمية الترايبية بالمنطقة من أهمها:

3-1 الانعكاسات السوسيو اقتصادية

تتوفر جهة مراكش أسفي على مؤهلات اقتصادية هامة وموارد طبيعية متنوعة كمنشآت المكتب الشريف للفوسفات، ثروات معدنية باطنية، ثروات بحرية، وصناعات تقليدية وخدمات سياحية ذات الصيت العالمي، فتمكين مدينة أسفي من ميناء جديد سيخلق دينامية حقيقة لهذه المؤهلات والأنشطة المتعددة:

- تحقيقا لطموحه في تطوير صادراته نحو الأسواق العالمية. يجد المكتب الشريف للفوسفات بوصفه الفاعل الأول اقتصاديا داخل الجهة، صعوبة في ذلك عبر الميناء القديم. لذا سيعزز الميناء الجديد ويضمن الصناعات التعدينية بالجهة، إذ ستستفيد هذه الأخيرة من هذا الصرح اللوجستيكي الذي سيسهل عملية التصدير نحو الأسواق العالمية وكذا التزود بالمواد الضرورية لهذه الصناعات؛

- سيتيح قرب الميناء الجديد من منشآت المكتب الشريف للفوسفات والمحطة الحرارية تزويدها بحاجتها من الفحم الحجري وتوفير طاقة مينائية هامة وقابلة للتوسع لتلبية الحاجيات المستقبلية فيما يتعلق بنقل واردات وصادرات المكتب الشريف للفوسفات وغيرها من حركة النقل؛

- تحرير الميناء القديم للمدينة من مجموعة من السلبات المرتبطة بالصناعات الكيميائية ومشتقاتها عبر تحويلها نحو الميناء المعدني، من أجل تحسين إطار البيئة وشروط السلامة والصحة بالمدينة؛

- بناء هذا الميناء الجديد سيؤدي إلى إعادة تهيئة ميناء أسفي المدينة للتعامل مع التدفقات التجارية (الحبوب، البضائع المتنوعة، الحاويات.) الموجهة نحو المناطق الداخلية المجاورة وإعادة هيكلة المناطق المخصصة لقطاع الصيد البحري والأنشطة المتعلقة به؛

- استعادة المدينة واجهتها البحرية على المحيط واستغلالها سياحيا على غرار باقي المدن الساحلية المغربية باستقبال السفن الخاصة بالرحلات السياحية حيث سيوفر بنية تحتية مينائية جيدة في قلب الجهة الإدارية الجديدة لمراكش أسفي؛
- يشكل هذا المشروع محفزا حقيقيا لإطلاق العديد من المشاريع على مستوى الجهة، كإحداث أزيد من 750 منصب شغل مباشر خلال مرحلة البناء، أزيد من 180 منصب شغل أثناء مرحلة الاستغلال، وتشغيل المقاولات الصغرى والمتوسطة المحلية وخلق رواج على مستوى العمليات التجارية الخاصة بمواد البناء.

3-2 الانعكاسات البيئية:

لتحقيق تنمية مستدامة للمشروع، ثم اتخاذ عدة تدابير للتخفيف من الآثار السلبية المحتملة والمرتبطة بأشغال بناء واستغلال الميناء، وذلك للتمكن من إدماج المشروع في محيطه المباشر، وتتمين تأثيراته الايجابية:

- اختيار تقنيات البناء الأكثر احتراماً للبيئة ومراعاة للمعايير الدولية، خاصة أن المشروع وضعت له دراسة حول آثاره على البيئة. حيث تم اعتماد تقنية الأعمدة الحجرية -التحت أرضية- التي ستجنب تحريك ما يقارب واحد مليون متر مكعب من الأتربة في موقع الميناء (مديرية الموانئ والملك العمومي البحري). بالإضافة إلى تقنية المجسمات الإسمتية الضخمة (Acropodes) لتفادي أي تأثير سلبي على المجال البحري؛

- إن الميناء الجديد شيد على ارض بعيدة عن التجمعات السكنية وذلك لجعل مدينة أسفي وسكانتها في منأى عن جميع الأخطار التي يمكن ان تنجم عن نقل المواد الخطيرة والملوثة من الميناء القديم نحو المحطة الحرارية

- تكملة الشطر الثاني من تخلص مدينة أسفي من المواد الصناعية والكيماوية التي تمر بها بشكل يومي في اتجاه الميناء القديم. وكذا أخطار الحوادث والتلوث والضوضاء والروائح الكريهة؛
- برمجة وإحداث شاطئ للسباحة شمال الميناء الجديد وخلق فضاء لهواة رياضة ركوب الأمواج؛
- وستخضع المنطقة لعملية تشجير حوالي 825 هكتار حفاظا على الغطاء النباتي والزيادة من مساحته بمشاركة مع المندوبية السامية للمياه والغابات للأسفي؛
- سيتمكن المدينة من استعادة واجهتها البحرية على المحيط الأطلسي واستغلالها سياحيا على غرار باقي المدن الساحلية المغربية واستعادة بعض من تاريخها المشرق بوصفها حاضرة المحيط فيما مضى

خلاصات واستنتاجات

- يشكل الاستثمار في قطاع النقل البحري أحد الدعائم الأساسية للتنمية المحلية، لما يوفره من دينامية اقتصادية واجتماعية: حركية الأموال، خلق رواج تجاري، إنشاء بنيات تحتية لاستقبال مشاريع مستقبلية، خلق فرص الشغل، نقل وتبادل المعارف والخبرات الرفع من درجة الثقة لدى الفاعلين الاقتصاديين وباقي مكونات المجتمع... وذلك عبر برمجة وتنفيذ مشاريع تنمية كبرى:
- أضحي إقليم أسفي خلال السنوات الأخيرة مجالا لجذب استثمارات ضخمة، كان من آخرها الميناء المعدني الجديد، الذي سيساهم في المستقبل في تعزيز مكانة ليس إقليم أسفي فحسب بل الجهة ككل في استقطاب الاستثمارات وتنشيط الحركية الاقتصادية والاجتماعية من أجل تحقيق التنمية الجهوية المنشودة والمساهمة في خلق تنمية وطنية شاملة ومتكاملة؛
 - من شأن هذه الأوراش التنموية أن تشكل حافزا قويا لخلق مشاريع أخرى محليا وتدفع بعجلة التنمية نحو الإمام بهذا الإقليم الذي عانى من التهميش والإقصاء لفترات طويلة؛
 - إن الميناء الرئيسي لمدينة أسفي يبعد عن معامل الفوسفات بحوالي عشرة كلم، مما يجعل من تكلفة التنقل بين الموقعين مرتفعة، كما أصبحت هذه المسافة اليوم أهلة بالسكان. مما جعل مشروع الميناء المعدني قرب المركب الكيماوي للفوسفات أمرا ملحا لتخفيض تكلفة النقل وكذا التقليل من خطر نقل الأمونياك والمواد الكيماوية الخطيرة داخل المدينة؛
 - المشروع سيعود بالنفع على المدينة من خلال إعادة اتصالها بمنفذها البحري، خصوصا بعد تحويل الخط السككي المعدني الذي يمر بين أحياء المدينة مما يشكل خطرا على البنيات التحتية بفعل الذبذبات الصوتية والتشققات الأرضية التي يحدثها بفعل التنقل اليومي. وبالتالي سيجنب المدينة في المستقبل العديد من سلبيات أنشطة المركب الكيماوي للفوسفات؛
 - مدى استفادة الساكنة المحلية من هذه المشروع، خاصة على مستوى توفير فرص الشغل لأبنائها، وبالنظر إلى ارتفاع مستوى الأمية وانخفاض اليد العاملة المؤهلة بالمنطقة، فقد اقتضت على أعمال المياومة في ورشات البناء التي لا تتطلب تأهيلا معيناً؛

- تأمل ساكنة المنطقة أن يساهم هذه المشروع في التقليل من مشكل البطالة بتوفير فرص شغل قارة بعد الانتهاء من أورش البناء ، وكذا تعويض الساكنة المتضررة التي انتزعت أراضيها منها بموجب المنفعة العامة لإقامة فوقها هذا المشروع و بالقيام بالأعمال الاجتماعية لفائدة الساكنة بجماعة أولاد سلمان :المساهمة في بناء الطرق والمدارس والملاعب الرياضية- تقديم مساعدات للعائلات الفقيرة- بناء نوادي للمرأة القروية تشجيع الأنشطة المدرة للدخل- إحداث مركز صحي يشمل جميع الاختصاصات لمحاربة الأمراض الناتجة عن تواجد المركبات الصناعية.

خاتمة:

- تعتبر الاستراتيجية الوطنية لإصلاح الموانئ هي تجسيد لرؤية مستقبلية للموانئ المغربية في المستقبل، تراهن على تطوير النقل البحري المغربي من خلال الرفع من العرض المينائي، الذي من شأنه تقوية القدرات التنافسية للاقتصاد الوطني، وخلق قيم مضافة تسمح بالمنافسة التجارية البحرية.

- إن الإصلاح المينائي كان ضرورة حتمية للواقع المينائي المغربي المتدهور، والية لتنمية المجالات الترابية سواء المحلية أو الجهوية أو الوطنية، في استقطاب الاستثمارات وتنشيط الحركة الاقتصادية والاجتماعية من أجل تحقيق التنمية الجهوية المنشودة والمساهمة في خلق تنمية وطنية شاملة ومتكاملة.

- التأكيد على ضرورة تبني استراتيجية تدمج مشروع الميناء المعدني مع باقي مكونات النسيج الاقتصادي لأسفي لبلورة رؤية تنموية مستدامة ايكولوجيا، ناجعة اقتصاديا عادلة اجتماعيا ومتكيفة ثقافيا مع الواقع المحلي من جهة والمساهمة في الرفع من وثيرة التنمية الترابية لساحل جهة مراكش أسفي ككل من جهة أخرى.

- يشكل مشروع تهيئة الميناء المعدني لأسفي صورة من صور الإصلاح المينائي الذي تبنته الاستراتيجية الوطنية لإصلاح الموانئ في أفق سنة 2030 التي استهدفت تنويع العرض المينائي وتقوية القدرات التنافسية للموانئ المتخصصة في تصدير الإنتاج الوطني.

- إن الميناء اسفي المعدني يراهن خلق تنمية مستدامة في منطقة عبدة ودكالة، وتوفير قيم مضافة تعمل على الرفع من المستوى المعيشي لساكنة مدينة أسفي.

المراجع المعتمدة:

- الرواص، بدر الدين، 2021، المركب المينائي طنجة المتوسط والتحولات المجالية بالجماعات المحيطة (القصر الصغير وقصر المجاز وملوسة واجوامعة)، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في الآداب، شعبة الجغرافية، كلية الآداب والعلوم الإنسانية، جامعة عبد المالك السعدي، السنة الجامعية (2020-2021)،
- الزكري، نعيمة، 2017، الترسانة القانونية المنظمة للنقل البحري بين واقع القطاع ورهانات الاستراتيجية اللوجستية الوطنية. بحث لنيل شهادة الدكتوراه في القانون العام. كلية العلوم القانونية والاقتصادية والاجتماعية بطنجة. جامعة عبد المالك السعدي.
- عبد الغني الجميلي، 1989: دراسة مورفولوجية لجزء من الهضاب الجنوبية الغربية لمنطقة عبدة، رسالة لنيل دبلوم الدراسات العليا، كلية الآداب والعلوم الإنسانية الرباط.
- عبد الله العويبة، 1989: المظاهر الطبيعية لمنطقة أسفي، دراسات جغرافية واجتماعية، أعمال الملتقى الفكري الثاني لمدينة أسفي المجلس البلدي لمدينة أسفي.
- فاطمة آيت الغازي، 2013 "عقد المناولة المينائية بين الإطار التشريعي والواقع العملي - دراسة مقارنة -"، دار الآفاق المغربية للنشر والتوزيع، الرباط
- المديرية الجهوية للتخطيط ذكالة عبدة: النشرة الاحصائية الجهوية 2014.
- المملكة المغربية، المندوبية السامية للتخطيط، مديرية الإحصاء: إحصاءات البيئة والطاقة بالمغرب 2013.
- المملكة المغربية، المندوبية السامية للتخطيط، مديرية الإحصاء: المغرب في أرقام 2015.
- المملكة المغربية، وزارة الاقتصاد والمالية: مجلة المالية، العدد 15، يونيو 2011.
- المملكة المغربية، وزارة التجهيز والنقل، 2013، الاستراتيجية الوطنية للموانئ في أفق سنة 2030، منشورات عكاظ، ص 23.
- المملكة المغربية، وزارة الطاقة والمعادن والماء: مشروع الميزانية الفرعية لقطاع الطاقة والمعادن والماء والبيئة 2014.
- Agence urbaine de Safi, Département des études : Schéma Directeur D'aménagement Urbaine Da Safi Et Son Littoral Provincial ,2003.Mott Mac Donald : Central Thermique à Charbon De Safi, Résumé de l'étude d'impact environnemental et de social, Mai 2013.Le marché de l'énergie électrique au Maroc, 2012.
- Office National de l'Electricité et de l'Eau Potable, Branche Electricité :
- Royaume du Maroc, Haut-Commissariat Au Plan : Le Maroc Des Régions, 2013.
- Royaume du Maroc, Ministère de l'Energie ; des Mines ; de l'Eau et de l'Environnement, Département de l'Energie et de Mines : Stratégie Nationale Horizon 2030.
- Royaume du Maroc, Ministère de l'Equipement et du Transport, Direction des Portes et du Domaine Public Maritime : Dossier Information Port Safi, 2011.
- Royaume du Maroc, Haut-Commissariat Au Plan : Maroc Des Régions 2011

تيارات النقل الحضرية – الريفية بين تنوع الدوافع وتعدد الوسائل المستعملة

حالة إقليم قلعة السراغنة (المغرب)

Urban-rural transport currents between the diversity of causes and the multiplicity of means used - the case of the province of Kelaa Sraghna (Morocco)

د. زهير النامي: جامعة سيدي محمد بن عبد الله، كلية الآداب والعلوم الإنسانية سايس فاس

Zouhair.ennamy@usmba.ac.ma

الملخص

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 هذه الدراسة سنشخص وضعية تيارات النقل الحضرية – الريفية، من خلال التطرق إلى أشكال التنقل حسب الدوافع المختلفة، والوسائل المستعملة لكل دافع والمسافة بين المنزل ومختلف المرافق، وقد تم اختيار إقليم قلعة السراغنة كمختبر لهذه الدراسة، اعتمادا على مجموعة من الأدوات، أبرزها الدراسة الميدانية ونظم المعلومات الجغرافية.

الكلمات المفتاحية: النقل؛ المدن؛ الأرياف؛ إقليم قلعة السراغنة.

Abstract

The movement of individuals seeks to satisfy a specific goal. This goal varies according to the nature of the field, as well as the type of facilities available, and it varies between developed countries and third world countries, and is affected by the quality of available transportation. During this study, we will diagnose the status of urban-rural transport currents, by addressing the forms of transportation according to different motives, the means used for each motive and the distance between the house and the various facilities, The province of Kalaa Sraghna was chosen as a laboratory for this study, based on a set of tools, most notably the field study and geographic information systems.

Keywords: transport; the cities; countryside; Kalaa Sraghna province.

مقدمة:

لا شك أن النقل وجد لخدمة الإنسان ومساعدته في تقليص المسافة الجغرافية، وذلك في ظل التباعد بين أماكن السكن ومختلف المرافق من عمل وخدمات صحية وإدارية وخدماتية وترفيهية... إلخ كنتيجة للتطور الديموغرافي السريع وتوسع المجالات الحضرية وتباعد المسافات بين مناطق الإنتاج ومناطق الاستهلاك. فالنقل يمثل العمود الفقري للتنمية الاقتصادية والاجتماعية، كما أن دوره أساسي لجميع القطاعات والأنشطة من فلاحية وتجارة وصناعة... إلخ، وهنا يكمن دور النقل في التنمية الترابية بمختلف أبعادها⁸⁴.

تتولد تيارات النقل بين المدن والأرياف بسبب عدة عوامل، أبرزها تركز الخدمات والمرافق الأساسية بالمدن، هذا التركز 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.⁸⁵

أ- الإطار المنهجي للدراسة

قبل الشروع في عرض نتائج الدراسة، لا بد من الوقوف على الإشكالية الرئيسية وفرضياتها ثم الأدوات التي استعنا بها خلال هذه الدراسة، وأخيرا تقديم المجال المدروس والمعايير المعتمدة في هذا الاختيار.

ب- إشكالية الدراسة

يعتبر النقل من بين أهم القطاعات الاقتصادية والاجتماعية على حد سواء، فالنقل يعد العمود الفقري للأنشطة الاقتصادية كالفلاحة والصناعة والتجارية والخدمات... إلخ، وعلى المستوى الاجتماعي لا يمكن الحديث عن تعليم أو صحة دون وفرة وسائل التنقل نحو هذه الخدمة. وتتوفر المدن على أهم الخدمات والمرافق، الأمر الذي يجبر ساكنة المجالات الريفية على التنقل إلى المدن، حيث تتولد تيارات للنقل حضرية - ريفية.

⁸⁴ زهير النامي، 2020، "النقل: الفاعلون والتنمية الترابية"، مطبعة سيكما فورنتور، الطبعة الأولى، الدار البيضاء، المغرب، ص 3.

⁸⁵ زهير النامي، 2019، "تيارات النقل بين المدن والأرياف وانعكاسها على التنمية الترابية: حالة بعض الجماعات الترابية بإقليم قلعة السراغنة"، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في الجغرافيا، جامعة سيدي محمد بن عبد الله، كلية الآداب والعلوم الإنسانية سايس فاس، المغرب، ص 116.

ولدراسة تيارات النقل، لا بد من الوقوف على دوافع التنقل والوسائل المستعملة لكل دافع، من هنا تتبلور إشكالية هذه الدراسة والتي يمكن صياغتها من خلال السؤال الإشكالي التالي "ما هي الدوافع والوسائل المستعملة للتنقل بين المدن والأرياف بإقليم قلعة السراغنة؟" للإجابة عن هذا السؤال المركزي، قمنا بتقسيمه إلى الأسئلة الفرعية التالية:

❖ ما هي دوافع التنقل بإقليم قلعة السراغنة؟

❖ ما هي وسائل النقل المستعملة في التراقص بين مدينتي قلعة السراغنة والعطاوية والجماعات المحيطة بهما.

ت- فرضيات الدراسة

تعتبر الفرضية من ركائز البحث العلمي عموماً والبحث الجغرافي بالخصوص، والهدف منها تقديم أجوبة أولية للأسئلة المطروحة، وللإجابة عن الإشكالية الرئيسية انطلقنا من الفرضيتين التاليتين:

➤ تتعدد دوافع التنقل بإقليم قلعة السراغنة ولعل العمل أبرزها؛

➤ تستعمل وسائل النقل العمومية والخاصة في التنقل، لكنها تختلف حسب الجماعات الترابية.

ث- أدوات ووسائل الدراسة

لدراسة تيارات النقل الحضرية - الريفية التي تنشأ بين مدينتي قلعة السراغنة والعطاوية والجماعات القروية المحيطة بهما، اعتمادنا على مجموعة من الأدوات، يمكن إجمالها فيما يلي:

🔍 الدراسة الميدانية: من خلال استمارة ميدانية وُجهت إلى أرباب أسر ساكنة مجال الدراسة ومهنيي النقل، وقد بلغت عينة الاستمارات الخمس حوالي 3777 عينة، معبئة بطريقة علمية وتوزيع مجالي متوازن؛

🔍 عد وسائل النقل بالمحاور الطرقية: قمنا بعد عدد وسائل النقل بالمحاور الطرقية لمجال الدراسة لمدة استغرقت 16 يوماً، انطلاقاً من الساعة 7.00 صباحاً إلى حدود الساعة 19.00 بعد الزوال؛

🔍 المعطيات الإدارية: تم الاتصال وزيارة العديد من المصالح الإدارية التي لها علاقة بموضوع النقل، حيث حصلنا على مجموعة من المعطيات تم توظيفها خلال هذه الدراسة.

🔍 نظم المعلومات الجغرافية والبرامج الإحصائية: أحدثت نظم المعلومات الجغرافية (SIG) طفرة كبيرة في دراسة النقل، في هذا الصدد اعتمادنا على مجموعة من البرامج المعلوماتية لرسم الخرائط كبرنامج Arc Gis وكذلك برامج لتفريغ الاستمارة كبرنامج SPSS (Statistical Package on Social Science).

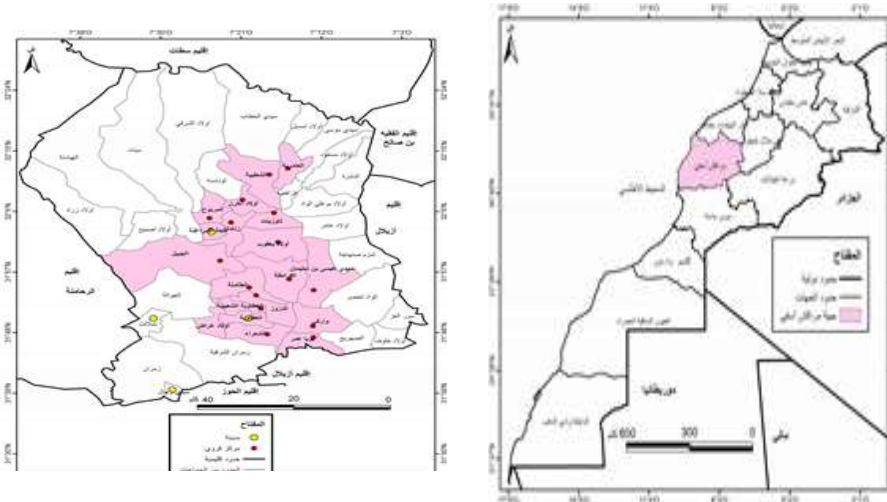
ج- تقديم مجال الدراسة

ينتمي إقليم قلعة السراغنة لجهة مراكش آسفي، تبلغ مساحته الإجمالية حوالي 4193.58 كلم²، وقد تم إحداثه سنة 1973 بمقتضى الظهير الشريف 423-73-1 بتاريخ 5 غشت 1973، وإلى حدود سنة 2009 كان

يضم منطقتي السراغنة والرحامنة، قبل أن تصبح هذه الأخيرة إقليمًا مستقلاً بذاته. ونظراً لشساعة مساحة إقليم قلعة السراغنة والعدد الكبير لجماعاته والبالغ عددها 43 جماعة ترابية، ارتأينا الاختصار على دراسة 19 جماعة ترابية. إن اختيار هذه الجماعات جاء وفق مجموعة من المعايير تتمثل فيما يلي:

- الحجم الديموغرافي: يمثل المجال الذي تم اختياره 54.2% من ساكنة الإقليم، كما يضم جماعتين حضريتين هما مدينتا قلعة السراغنة والعطاوية و17 جماعة قروية.
 - أهمية وسائل النقل العمومية: وتعتبر الركيزة الأساسية في نشاط تيارات النقل بين المدينة وأريافها، حيث نجد أن مجال الدراسة يضم 280 سيارة أجرة كبيرة (64%) و147 سيارة أجرة صغيرة (97%) و75 سيارة نقل مزدوج (57%).
 - أهمية الشبكة الطرقية: يضم المجال الذي تم اختياره جميع أصناف الطرق المتواجدة بالإقليم.
 - الإشعاع الترابي: تم اختيار الجماعات التي ترتبط بمدينتي قلعة السراغنة والعطاوية.
- وفيما يلي موقع المجال المدروس:

الخرائط رقم 1-2 : موقع مجال الدراسة



المصدر: إنجاز شخصي 2019

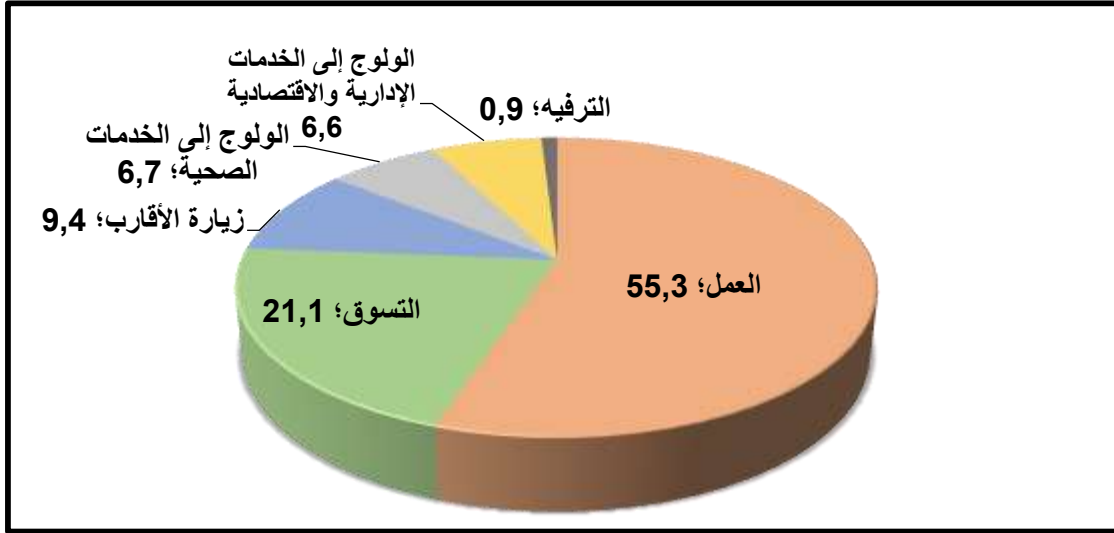
انطلاقاً من الخرائط أعلاه، يتبين أن المجال المدروس يتكون من مدينتين وهما قلعة السراغنة بالشمال والعطاوية بالجنوب في علاقتهما ب 17 جماعة قروية.

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

تتعدد دوافع التنقل حسب المجالات الجغرافية (حضرية - قروية)، وكذلك حسب 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.

مبيان رقم 1: توزيع أسباب تنقل أرباب أسر مجال الدراسة



المصدر: البحث الميداني 2017

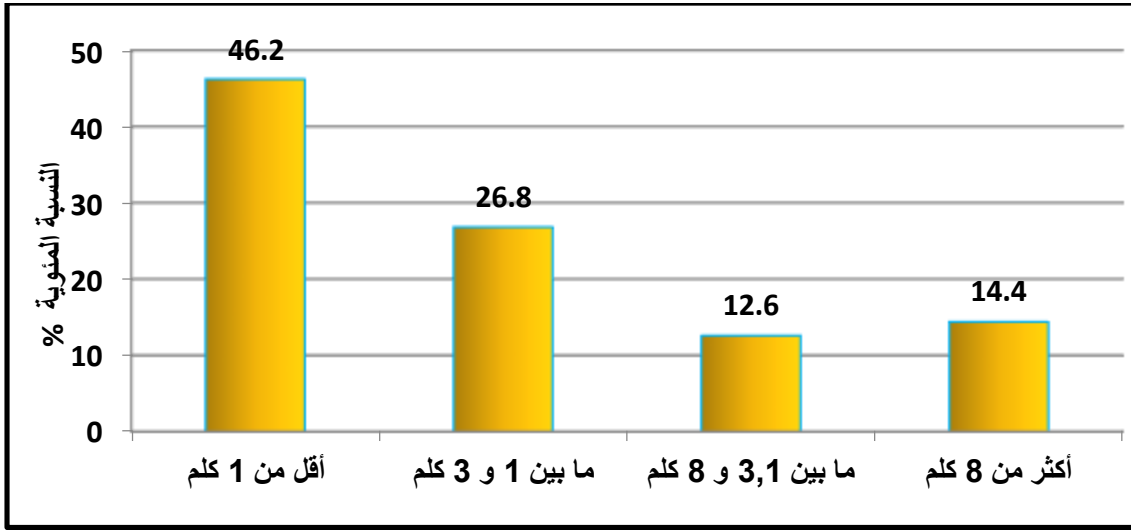
يأتي العمل في المرتبة الأولى من حيث سبب التنقل بنسبة 55.3% من مجموع تنقلات أرباب الأسر، وترجع أهمية هذه النسبة إلى أن جل أرباب الأسر يشتغلون، خاصة بالمجال الحضري، يليه في المرتبة الثانية التنقل للتسوق بنسبة 21.1% ترتفع هذه النسبة بالجماعات القروية، وفي المرتبة الثالثة زيارة الأقارب بنسبة 9.4%، إن المجتمع المغربي يتميز بتراطبات العلاقات العائلية عكس المجتمعات الغربية، فتتعدد 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.

1. 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 والمدة الزمنية للتنقل؛ فلولا عنصر المسافة لما كانت الحاجة إلى التنقل، والمبيان التالي يبرز المسافة بين المنزل ومكان العمل بالنسبة لأرباب الأسر المشتغلين.

مبيان رقم 2: 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:

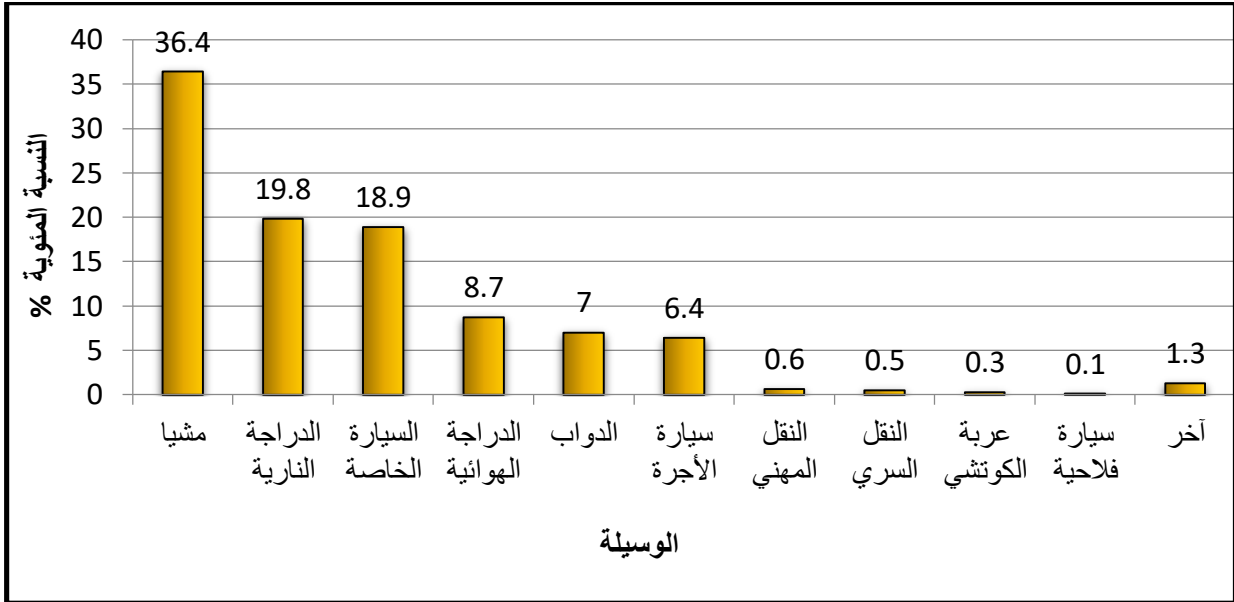
★ فئة أقل من واحد كيلومتر، تشكل النسبة الأهم بحوالي 46.2%، وغالبا ما تنتقل هذه الفئة مشيا، تتواجد بشكل كبير بمديني قلعة السراغنة والعطاوية.

★ 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 3: 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 فحوالي 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 و25 كيلومتر خلال 24 ساعة، بمتوسط سرعة ما بين 4 و5 كيلومتر في الساعة مع الأخذ بعين الاعتبار طبيعة التضاريس والعوائق الطبيعية من أودية وغيابات...⁸⁶

وتأتي الدراجات النارية في المرتبة الثانية بنسبة 19.8%، ويتميز إقليم قلعة السراغنة بارتفاع 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 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%.

⁸⁶ - حميد الطفيلي، 2009، "جغرافية المواصلات والاتصالات"، دار المنهل اللبناني، ط 1، لبنان، ص 12.

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.

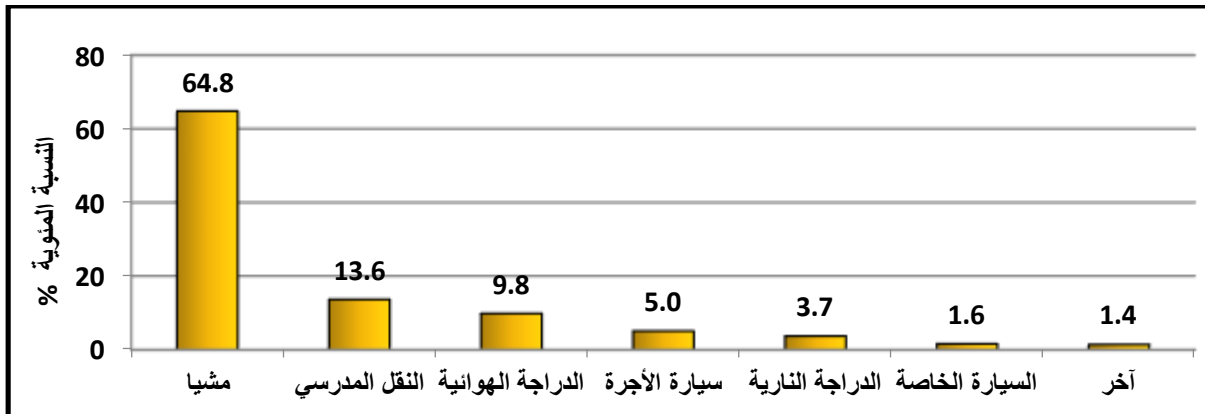
ويلاحظ أن 51.4% من أرباب الأسر المشتغلين بمجال الدراسة ينتقل إلى مقرات عملهم في مدة زمنية لا تتجاوز 10 دقائق، هذه النسبة من الفئة الأولى التي تبعد بأقل من كيلومتر والتي تستعمل المشي أو الدراجات النارية في التنقل، تليها فئة من 11 إلى 20 دقيقة بنسبة 28.8%، في حين أن 6.8% فقط الذين ينتقلون في مدة تزيد عن 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.

2. 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 والعضاية تتوفران على أغلب المرافق التعليمية بمجال الدراسة، مما يدفع عددا كبيرا من التلاميذ والطلبة للتنقل نحو المجالات الحضرية من أجل الدراسة.

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.

مبيان رقم 4: توزيع التلاميذ والطلبة حسب وسيلة التنقل نحو المؤسسات التعليمية



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 آباؤهم بإيصالهم إلى المؤسسات التعليمية بالمجال الحضري. يبقى السؤال أين تكمن تيارات النقل الريفية الحضرية بخصوص التنقل نحو المؤسسات التعليمية؟ ويجب الإشارة إلى أن مدينة قلعة السراغنة تتوفر على أكبر عدد من المؤسسات التعليمية، كما أن مجموعة من الجماعات تفتقد لخدمات التعليم 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 العطاوية والفرائطة ب 10 مدارس، في حين أن الجماعات الأقل عددا من السكان تتوفر على عدد محدود من المدارس كجماعة العطاوية الشعبية ب 3 مدارس والمربوح ب 4 مدارس.

أما بخصوص التعليم الإعدادي، فيضم مجال الدراسة 19 مؤسسة تعليمية إعدادية، 5 منها بمدينة قلعة السراغنة، وإعداديتين بمدينة العطاوية، و 12 مؤسسة بجماعات الفرائطة وسيدي عيسى والعامرية وأولاد عراض والجبيل والشطبية وبويا عمر والعثمانة وواركي وأولاد يعقوب وأولاد الكرن، في حين أن جماعات زنادة وتاوزينت والعطاوية الشعبية والشعراء والدزوز 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 تتوفر مجال الدراسة على 11 مؤسسة تعليمية ثانوية، 4 منها بمدينة قلعة السراغنة، وواحدة بالعطاوية و 6 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 تخصصين وهما الاقتصاد والقانون، وقد وصل عدد المسجلين بالمركز الجامعي حسب الموسم الجامعي 2016-2017 حوالي 2364 طالبا، 699 منهم بشعبة الاقتصاد والتسيير، و 1297 بشعبة القانون، و 368 بشعبة الجغرافيا، هذه الأخيرة تم حذفها سنة 2018.

وتعد مؤسسات التكوين المهني من بين أهم المرافق التعليمية التي تستقطب المتدربين وبالتالي دينامية النقل، ويتوفر إقليم قلعة السراغنة على 15 مؤسسة، 4 منها عمومية و 11 خاصة، بمجموع 2240 متدرب⁸⁷.

تتجلى تيارات النقل الحضرية-الريفية في مجال التعليم في التنقل إلى المؤسسات الإعدادية والثانوية والجامعية والتكوين المهني بمديني 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... الخ، 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.

لقد شمل العد ثمانية محاور طرقية أربعة بمدينة قلعة السراغنة وأربعة بمدينة العطاوية 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 العطاوية والجماعات المحيطة بها.

بالوقوف على الأرقام المحصل عليها، يتضح أن مدينة العطاوية تستقطب أكبر عدد من سيارات النقل المدرسي، خاصة المحور الطريقي 2125 في اتجاه جماعات الدوز والعثامنة، والذي يصل عدد سيارات النقل المدرسي التي تتردد على مدينة العطاوية 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. أما 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.

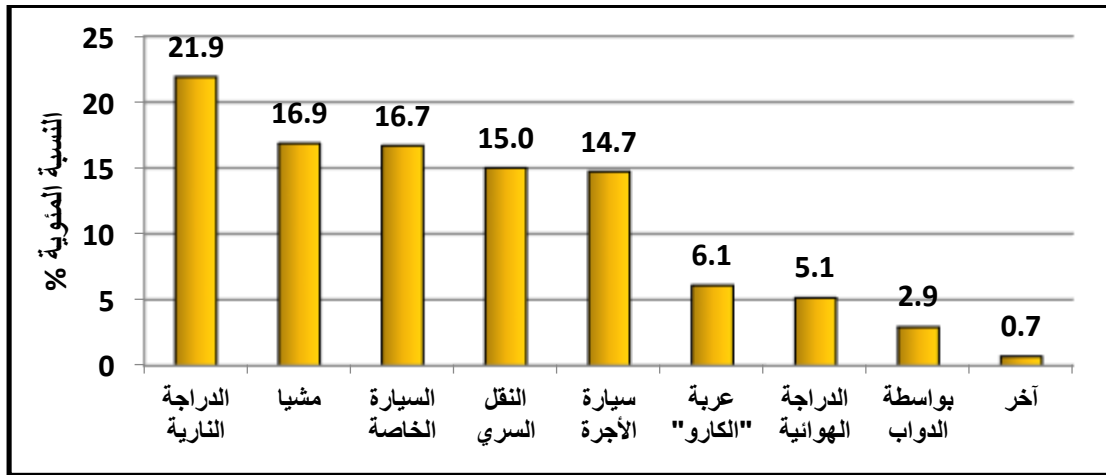
⁸⁷ Province El Kelâa des Sraghna, 2017, « El Kelâa Des Sraghna en chiffres », Maroc, p 15.

3. 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 سوقاً أسبوعياً، إضافة إلى الأسواق بالمجال الحضري، بما فيها الأسواق الممتازة وسوق الجملة والسويقات.

انطلاقاً من الدراسة الميدانية خلصنا أن 23% من أرباب الأسر يقطنون على مسافة أقل من 1 كلم من السوق، و34% ما بين 1 كلم و3 كلم، و11% ما بين 3 و5 كلم، و14% ما بين 5 و8 كلم، في حين أن نسبة 18% ما بين 13 و20 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.

مبيان 5: توزيع أرباب الأسر بمجال الدراسة حسب وسيلة التنقل إلى الأسواق



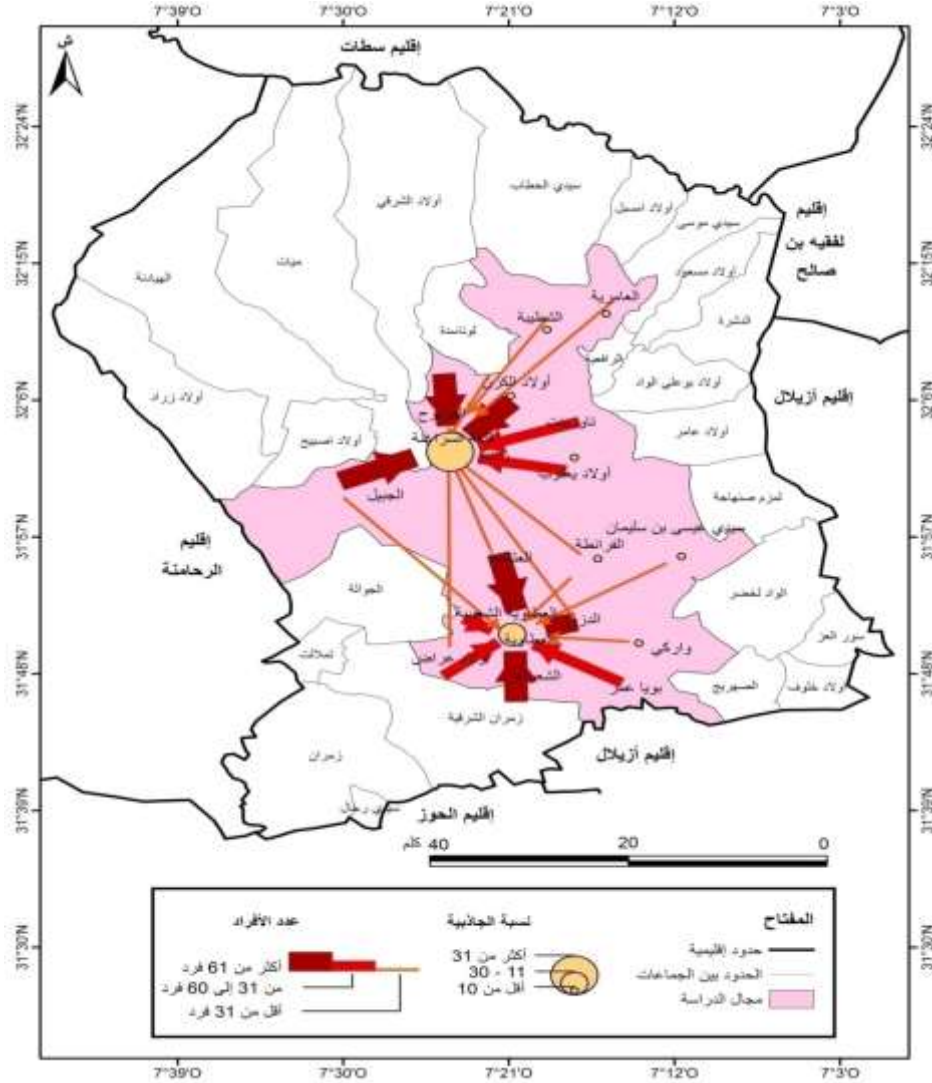
المصدر: البحث الميداني 2017

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 والعثامنة وواركي، وبالمجال الحضري تنتشر ظاهرة التنقل بواسطة عربات مجرورة بالدواب "الكارو" حيث أن 6.1% من مجموع أرباب الأسر يستعملون هذه الوسيلة نظراً لتكلفتها البسيطة (درهم ذهاباً ودرهمين إياباً) في اتجاه جميع أحياء مدينتي قلعة السراغنة والعطاوية.

أما بالمجالات القروية؛ نجد نوعاً آخر وهو التنقل بواسطة الدواب بنسبة 2.9%، لكن هذا الصنف تراجع كثيراً خلال العقد الأخير مع انتشار الدراجات النارية، بعدما كان النوع الأكثر استعمالاً 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 3: تيارات النقل من الجماعات القروية إلى سوق قلعة السراغنة والعطاوية



المصدر: إنجاز شخصي اعتمادا على معطيات البحث الميداني 2017.

انطلاقا 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 وتاوزنت 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، والذوز 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 في المرتبة الأولى من حيث درجة الجاذبية، 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 سوقي جمعة أولاد يعقوب وسبت سيدي عيسى بن سليمان السوقين الأقل جاذبية.

4. تركز الخدمات الصحية بالمدن عامل أساسي لنشاط تيارات النقل

تتركز جل الخدمات الصحية المهمة بمدينة قلعة السراغنة، في حين تقتصر الخدمات الصحية بالمجالات القروية على مستويات تفتقد للتجهيزات اللازمة يقتصر دورها على تتبع حالات النساء الحوامل وتلقيح الأطفال. 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. أما بالنسبة للمرافق الصحية الخاصة فجلها يتركز بمدينة قلعة السراغنة، بما فيها 47 مرفقا من أصل 61 مرفقا بإقليم قلعة السراغنة، وهذا ما توضحه أرقام الجدول التالي.

جدول رقم 1: توزيع المرافق الصحية الخاصة بمجال الدراسة

مجموع الإقليم	سيدي رحال	تمالت	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

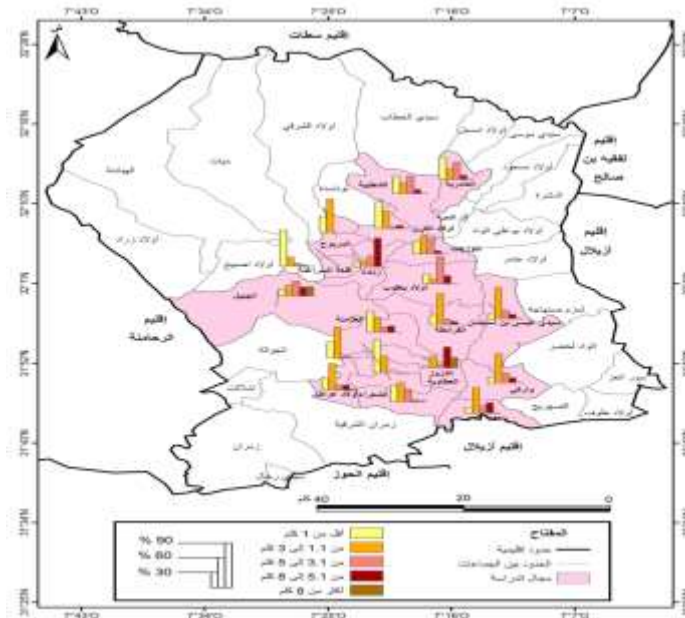
المصدر: المديرية الإقليمية للصحة بقلعة السراغنة 2017

توجد بإقليم قلعة السراغنة 59 عيادة خاصة ومختبرين للتحاليل الطبية، 45 عيادة بمدينة قلعة السراغنة و9 عيادات بالعطاوية، و3 عيادات بتملالت وعيادة واحدة بسيدي رحال وعيادة واحدة بجماعة واركبي، 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 الدوزو، حيث أن 21% من أرباب الأسر تبعد عنهم المرافق الصحية بأكثر من 8 كلم.

خريطة 4: 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 والتحليل الطبية سواء بالمستشفى الإقليمي أو بالعيادات الخاصة.

5. 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... إلخ، وتتركز جميع المصالح الإدارية باستثناء مقرات الجماعات والقيادات بمدينتي قلعة السراغنة والعطاوية، كما يظهر الجدول التالي:

جدول رقم 2: مقارنة أهمية تركز 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 - العثمانة - العامرية - واركبي - 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	

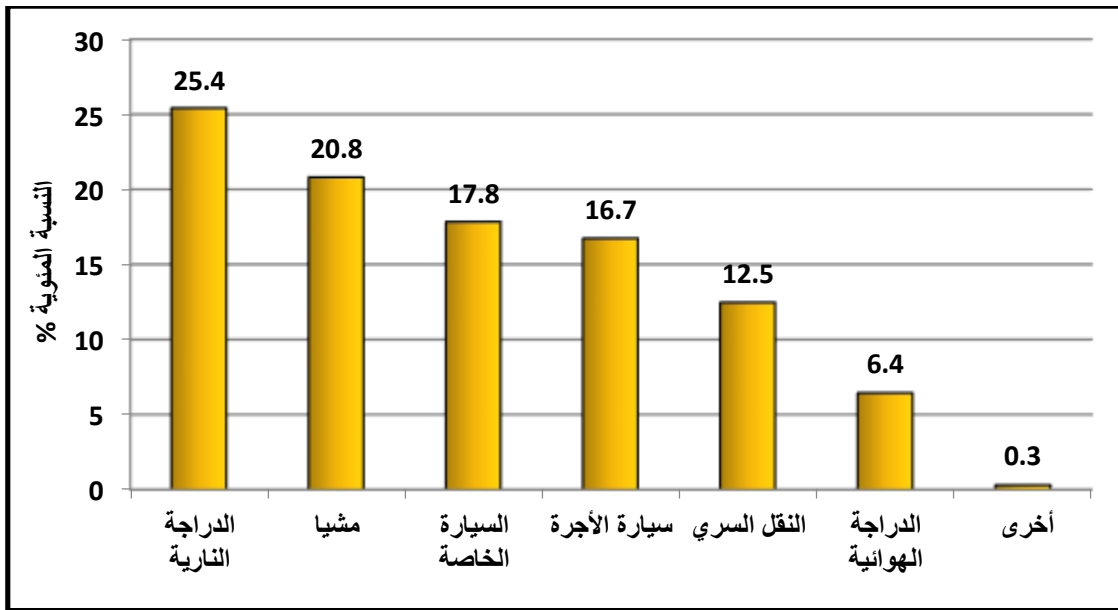
المصدر: إنجاز شخصي 2017

إضافة إلى الخدمات الإدارية، نجد تركز 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 تركز 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.

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 6: توزيع أرباب الأسر حسب وسيلة التنقل إلى الخدمات الإدارية والاقتصادية



المصدر: البحث الميداني 2017

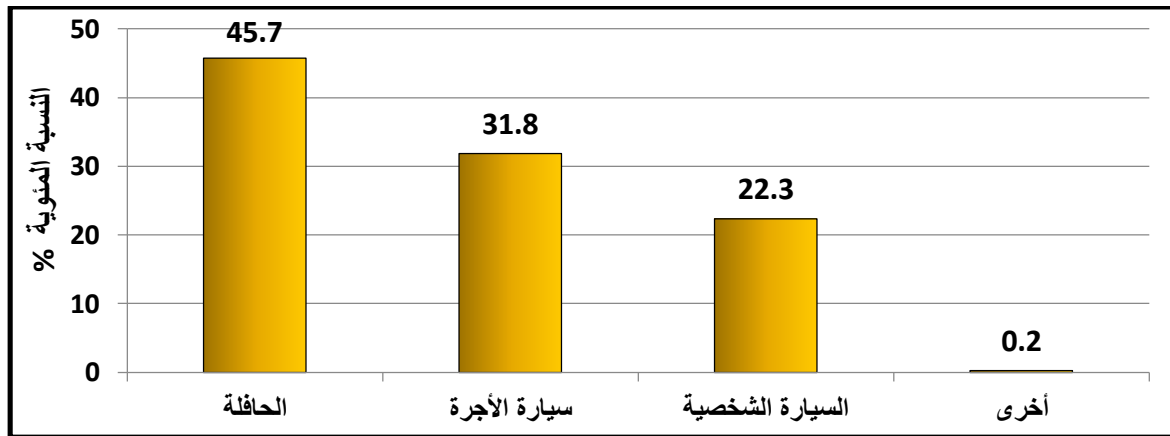
تختلف وسيلة التنقل إلى الخدمات الإدارية والترفيهية حسب المسافة، فبالنسبة لفئة أقل من 1 كلم تنتقل مشيا، وفئة 1-3 كلم تنتقل إما مشيا أو بواسطة الدراجة الهوائية أو النارية، في حين أن فئة 3-5 كلم غالبا ما تستعمل الدراجات النارية، أما فئة 5-8 كلم تستعمل النقل السري، خصوصا بتساوت الوسطى، أما بالنسبة لفئة أكثر 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.

6. 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 (فصل الصيف)، وتختلف وسيلة التنقل حسب المسافة الفاصلة بين المنزل والمرفق، فبالنسبة للتنقلات الطويلة على المستوى الوطني تستعمل الحافلة والسيارة، وسيارات الأجرة في التنقلات المتوسطة على المستوى الجهوي، وهذا ما يبرزه المبيان التالي:

مبيان رقم 7: توزيع أرباب الأسر حسب وسيلة التنقل نحو أماكن الترفيه



المصدر: البحث الميداني 2017

تعتبر الحافلة الوسيلة الأكثر استعمالاً 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 أيضاً في التنقل للمدن الشمالية كالدار البيضاء والرباط ومكناس وفاس... إلخ.

خاتمة:

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 للسكان، إلا أن الجماعات القروية لازالت تفتقد إلى أهم المرافق، فمجموعة من الجماعات لا تتوفر على مؤسسات إعدادية وثانوية، كما أن جل المراكز الصحية تفتقر إلى أدنى التجهيزات الطبية.

إن التخطيط لمنظومة النقل يتطلب إدماج باقي القطاعات، كالمرافق التعليمية والصحية والإدارية والترفيهية، من خلال الحرص على تقريبها لمقرات السكن، وبالتالي تفادي كثرة التنقلات، فالمدن المغربية أضحت اليوم تعاني من أزمة التنقل، من خلال ظهور الاختناقات المرورية والضجيج وارتفاع التلوث الهوائي والمرئي، وبالتالي وجب التفكير في حلول ناجعة من أجل نقل مستدام، يشبع رغبة الساكنة في التنقل ويحافظ على صحة الإنسان والوسط الذي يعيش فيه.

المراجع المعتمدة:

- حميد الطفيلي، 2009، "جغرافية المواصلات والاتصالات"، دار المنهل اللبناني، ط 1، لبنان.
- زهير النامي، 2019، "تيارات النقل بين المدن والأرياف وانعكاسها على التنمية الترابية: حالة بعض الجماعات الترابية بإقليم قلعة السراغنة"، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في الجغرافيا، جامعة سيدي محمد بن عبد الله، كلية الآداب والعلوم الإنسانية سايس فاس، المغرب.
- زهير النامي، 2020، "النقل: الفاعلون والتنمية الترابية"، مطبعة سيكما فورنيتور، الطبعة الأولى، الدار البيضاء، المغرب.
- المديرية الإقليمية للصحة بقلعة السراغنة 2017، المغرب.
- نيابة التعليم قلعة السراغنة، 2017، إحصائيات التعليم بإقليم قلعة السراغنة، المغرب.
- Province El Kelâa des Sraghna, 2017, « *El Kelâa Des Sraghna en chiffres* », Maroc.

النقل الحضري بالمغرب بين تعدد الإشكاليات والبحث عن حلول حالة إقليم تطوان

Urban transport in Morocco between the multiplicity of problems and the search for solutions: the case of the province of Tetouan

ذ. فدوى الكوني، ذ.رجاء بعيوي، جامعة عبد المالك السعدي، تطوان، المغرب. fadoua.elkouni@gmail.com

الملخص:

يعاني إقليم تطوان عامة كباقي أقاليم وعمالات المغرب من عدة إشكاليات مرتبطة بتدبير قطاع النقل الحضري، حيث تسعى الجهات المعنية جاهدة للبحث عن حلول ناجعة للحد منها، مما سينعكس إيجابا على جودة النقل الذي يعتبر من بين أسس التنمية الاقتصادية والاجتماعية لأي بلد.

من هذا المنطلق، يهدف هذا المقال إلى إبراز أهم المشاكل والتحديات التي يواجهها قطاع النقل والمواصلات ببعض جماعات إقليم تطوان، وأهم الإجراءات والتدابير المتخذة من قبل الجهات المعنية للتقليل منها، خاصة أن الأمور المرتبطة بقطاع النقل قد ازدادت تعقيدا تزامنا مع ظهور جائحة كورونا وإعلان الحجر الصحي وحالة الطوارئ، حيث عرفت حركة النقل بالمغرب عامة توقفا اضطراريا حفاظا على أمن وسلامة المواطنين للحد من انتشار الفيروس كورونا المستجد، إلا أن بعض من هذه التدابير الاحترازية التي تم تنزيلها كانت لها تداعيات سلبية خصوصا على جيوب المواطنين الذين أصبحوا يشكون من غلاء تذاكر السفر التي ارتفعت بشكل مهول بسبب تقليص عدد الركاب، أضف إلى ذلك طول فترات الانتظار، وضعف المواصلات وانعدام بعض الخطوط.

الكلمات المفاتيح: النقل الحضري، إقليم تطوان، الإشكاليات، الحلول والرهانات.

Abstract:

The Tetouan region in general, like the rest of the regions and prefectures of Morocco, suffers from several problems related to the management of the urban transport sector, as the concerned authorities strive to search for effective solutions to reduce them, which will positively affect the quality of transport, which is among the foundations of economic and social development

From this point of view, this article aims to highlight the most important problems and challenges faced by the transport and communications sector in some groups of the Tetouan region, and the most important measures and measures taken by the concerned authorities to reduce them, especially since matters related to the transport sector have become more complicated in conjunction with the emergence of the Corona pandemic and the announcement of quarantine And the state of emergency, as the transport movement in Morocco in general came to an emergency stop in order to preserve the security and safety of citizens to limit the spread of the new Corona virus, but some of these precautionary measures that were downloaded had negative repercussions, especially on the pockets of citizens who complained about the high cost of travel tickets, which rose Dramatically reduced due to the reduction in the number of passengers, in addition to the long waiting times, poor transportation and the absence of some lines.

Keywords: urban transport, Tetouan province, problems, solutions and bets.

يعتبر النقل الحضري بمختلف أنماطه أحد المكونات الأساسية للمجال الحضري، وأصبح خلال العقود الأخيرة من الضروريات التي لا يمكن الاستغناء عنها في الحياة الإنسان، حيث تزايدت أهمية النقل مع تطور الأنشطة الاقتصادية والنمو الديموغرافي التي عرفتها المجالات الجغرافية في مختلف بقاع العالم، وأضحى تقاس جاذبية التراب وتطوره بوسائل النقل المتوفرة به ومدى تنوعها وجودتها، وعليه؛ فمدنية دول العالم تقاس بما وصلت إليها وسائل النقل المختلفة، من تطور وانتشار ودقة النظم التي تسير عليها، حيث أنها تعتبر الشرايين الحيوية في جسم الإنسان التي تصل أطرافها المختلفة وتحمل إليها الحياة.⁸⁸

وفي المغرب عرف قطاع النقل تطورا سريعا خصوصا بعد استقلال البلاد، حيث شيدت الطرق لفك العزلة عن المناطق النائية، كما تم تطوير النقل بمختلف أنواعه عبر تشييد وتوسيع 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.⁸⁹

ويعتبر النقل بإقليم تطوان قطاعا محوريا يضمن حركية الساكنة نحو مختلف الخدمات، ومع النمو الديموغرافي السريع الذي شهدته مختلف جماعات الإقليم، تزايد الطلب على التنقل، الأمر الذي ترتب عنه مجموعة من الإشكاليات مرتبطة بالقطاع، فالطلب لا يوازي العرض، والتوزيع الجغرافي لوسائل النقل لا يتماشى والكثافة السكانية، حيث نجد ضعف الشبكة الطرقية واستفحال ظاهرة النقل السري ومحدودية وسائل النقل وضعف المرافق المتمثلة في محطات النقل العمومي وغيرها من المشاكل التي تؤثر على القطاع، كل هذه الإشكاليات وغيرها تتطلب دراسة دقيقة لبلورة حلول واقتراحات كفيلة بمعالجتها.

إضافة إلى ذلك ستشهد حركية النقل بمختلف أشكالها عدة مشاكل وتحديات أخرى تزامنا مع ظهور فيروس كورونا المستجد، وتسجيل أضرار مادية جسيمة لهذا القطاع الحيوي بعد فرض الإغلاق التام للبلاد وتطبيق الحجر الصحي.

لقد بات البحث الجغرافي اليوم مطالبا بتقديم أجوبة عن الإشكاليات المطروحة، والانتقال من الوصف السطحي إلى التحليل العميق، وقد حاولنا في هذه الدراسة الإحاطة بمختلف الإشكاليات التي يعرفها قطاع النقل بالمغرب من خلال دراسة نماذج لجماعات ترابية تنتمي إلى إقليم تطوان، وأهم القرارات والإجراءات المتخذة من قبل وزارة النقل والتجهيز، مع اقتراح بعض الحلول الفعالة لتخفيف الضرر الذي شهده القطاع خاصة في الآونة الأخيرة.

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

89 - زهير النامي، 2019، "تيارات النقل بين المدن والأرياف وانعكاساتها على التنمية الترابية: حالة بعض الجماعات الترابية بإقليم قلعة السراغنة" أطروحة لنيل الدكتوراه في الجغرافيا، جامعة سيدي محمد بن عبد الله، المغرب، ص 4.

أ- إشكالية الدراسة:

تعرف حركة التنقل بإقليم تطوان في السنوات الأخيرة عدة إشكاليات وتحديات، تفاقمت هذه المشاكل أكثر فأكثر مع ظهور جائحة كورونا المستجد، حيث شلت حركة التنقل ما بين المدينة الأم (تطوان) وضواحيها طيلة فترة الحجر الصحي وفق شروط حددتها الدولة حفاظا على أمن وسلامة المواطنين، ترتب عنها بعض التداعيات من أبرزها ارتفاع أثمان التذاكر بمختلف وسائل النقل، وقلة المواصلات وغياب بعض الخطوط ومشاكل أخرى عديدة، من هذا المنطلق نهدف من خلال هذه الدراسة معالجة إشكالية واقع قطاع النقل الحضري بإقليم تطوان؟، وطبيعة المشاكل والتحديات التي يواجهها؟، وتأثير جائحة كورونا على حركية النقل والمواصلات؟ والسبل الكفيلة لمعالجة تحديات القطاع ببعض جماعات الإقليم؟

ب- فرضيات الدراسة

- تعتبر الفرضية جوابا لسؤال لم تنتهي من دراسته بعد، وتتجلى فرضيات هذه الدراسة فيما يلي:
- يعاني النقل الحضري بالمغرب عامة وإقليم تطوان خاصة من إشكاليات متعددة أبرزها محدودية وسائل النقل وضعف الشبكة الطرقية؛
 - أدت جائحة كورونا إلى ارتفاع تكلفة النقل وتقليص حجم تنقلات الساكنة بالمنطقة؛
 - تقوية الشبكة الطرقية وتعزيز أسطول النقل مداخل أساسية لمعالجة إشكالية النقل الحضري بالجماعات المدروسة.

ت- أهداف الدراسة

- تعدد أهداف هذه الدراسة وتتجلى أهمها فيما يلي:
- إغناء الخزانة الوطنية والمحلية بمواضيع جغرافية محورية من قبيل تداعيات كورونا على النقل الحضري؛
 - تشخيص واقع النقل الحضري ببعض جماعات إقليم تطوان؛
 - بلورة حلول ناجعة لتجاوز بعض الإكراهات التي يعاني منها النقل بمدينة تطوان وأحوازها في زمن الجائحة.

ث- منهج الدراسة

تم الاعتماد في هذا المقال على المنهجين الاستقرائي والاستنباطي معا، باعتبارهما باتا أمران ضروريان للقيام ببحث جغرافي محض، قائم الذات ومتشعب بجميع الشروط والمواصفات. وما دام أن المجال (باعتباره حيزا تريايا) هو موضوع دراستنا، فإن ملامح المنهج الاستقرائي ستبرز واضحة وذلك من خلال الاعتماد على وسائل وتقنيات جغرافية تروم الملاحظة والتمحيص، والارتكاز أيضا على الاستنباط انطلاقا مما تطرق له الباحثون في هذا الموضوع واستخلاص مجموعة من الأفكار والإجابات على مجموعة من الظواهر

ج- وسائل وأدوات الدراسة

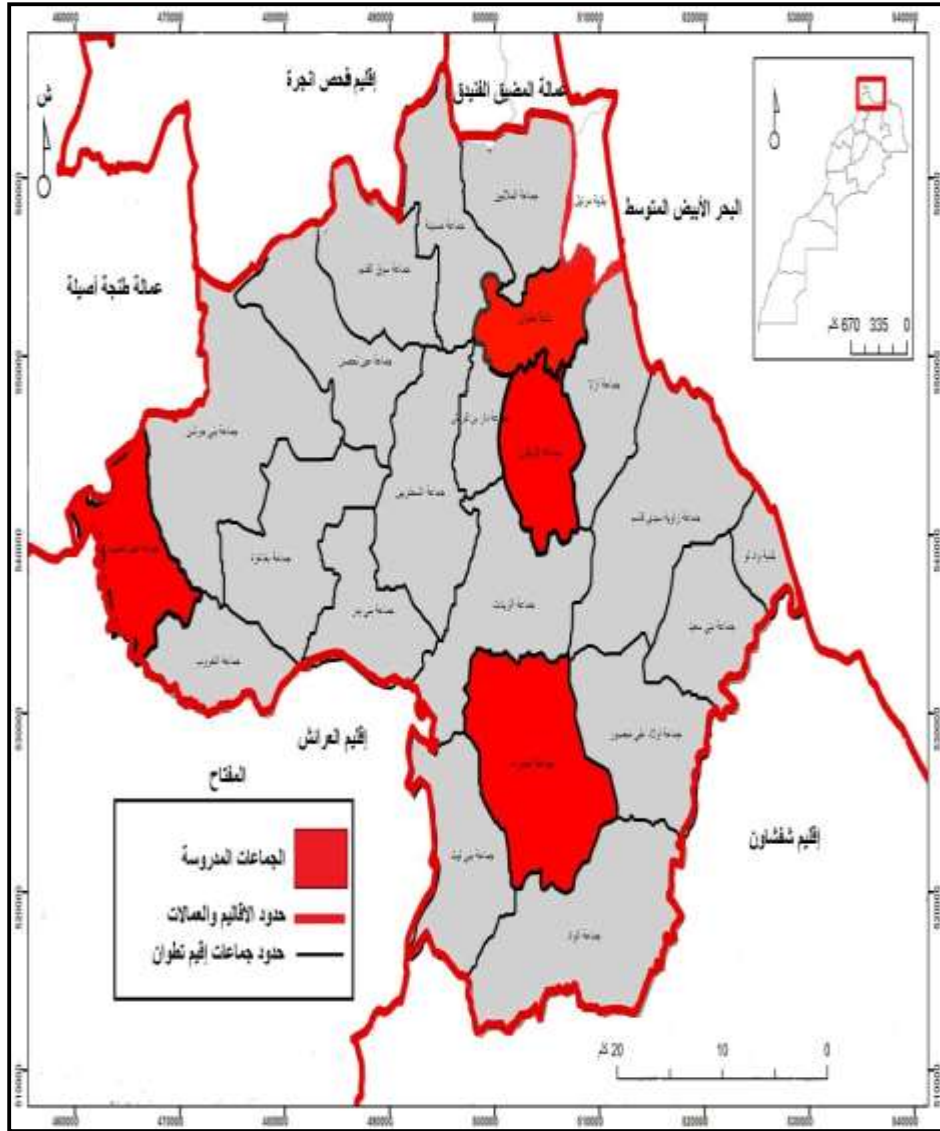
من أجل إنجاز هذه الدراسة تم:

- إنجاز مقابلات ميدانية مع عدد من الفاعلين بقطاع النقل مما ساعدنا بالخروج بخلاصات مهمة؛
- جولات ميدانية لجزء مهم من مجال الدراسة لمعاينة الظاهرة عن قرب؛
- الاطلاع على بعض الدراسات التي لها علاقة بالموضوع، من كتب ومقالات وأبحاث علمية وتقارير رسمية...؛

ح- توطین مجال الدراسة

ينتمي إقليم تطوان إلى جهة طنجة تطوان الحسيمة، يحده شمالا كل من عمالة المضيق الفنيدق وإقليم فحوص أنجرة، ومن الجهة الجنوبية إقليم شفشاون، أما من الجهة الشرقية عمالة طنجة أصيلا، ومن الجهة الغربية هناك البحر الأبيض المتوسط (الخريطة رقم 1).

الخريطة رقم 1: موقع المجال المدروس



المصدر: إنجاز شخصي اعتمادا على التقسيم الإداري لتطوان

1- قطاع النقل: مفهومه ووسائله

1-1- مفهوم النقل

يعرف النقل "كمجموع الوسائل المتاحة لنقل الأفراد والسلع والبضائع من مجال إلى آخر في مدة زمنية محدودة"⁹⁰ كما أنه "مجموعة من الطرق والوسائل والوسائط والتكنولوجيا والإجراءات التنظيمية والاقتصادية التي تهدف إلى نقل الإنسان

⁹⁰ 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.

وإنتاجه من مكان لآخر".⁹¹ 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".⁹²

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".⁹³ 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 متوفرة في المكان والزمان المطلوبين.

أما النقل الحضري فهو مجموع الوسائل المتاحة لنقل الأفراد والبضائع ضمن المجال الحضري، ويمكن التمييز بين نقل الأفراد ونقل البضائع، ولكل صنف وسائله الخاصة، بالنسبة لنقل الأفراد فتستعمل الوسائل الخاصة (الدراجات النارية، السيارة الشخصية...) والوسائل العمومية أو الجماعية (حافلات النقل الحضري، سيارات الأجرة، وسائل النقل السري...).⁹⁴

1-2- وسائل النقل بإقليم تطوان

هناك عدة أنواع من وسائل النقل الحضري بإقليم تطوان، والتي تم تصنيفها بناءً على الوسط الناقل، ومن هذه الأنواع ما يلي:

■ **السيارة الخاصة:** تعتبر السيارة وسيلة المواصلات الأكثر شيوعاً، التي يستخدمها معظم الناس للرحلات القصيرة والطويلة، وتتمتع السيارات بالعديد من المزايا؛ كسهولة الاستخدام والراحة، مما يجنب الشخص استخدام وسائل المواصلات الأخرى، أو المشي. لقد ارتفع معدل تملك السيارة الشخصية بالمغرب نتيجة تحسن الأوضاع الاقتصادية، فهي وسيلة للتحرر من وسائل النقل الجماعية في ظل الأزمات التي يعرفها هذا النوع، وفي السنوات الأخيرة، استقطب المغرب مجموعة من الشركات المصنعة لسيارات بالمحور الصناعي لطنجة، حيث تم إنتاج سيارات مغربية الصنع كسيارة "Dacia

⁹¹ - حبيب رسولأحمد، 1986، "دراسات في جغرافية النقل"، دار النهضة العربية، بيروت، ص 22.

⁹² - ملوك السمرائي مجيد، 2015، "جغرافية النقل المعاصرة وتطبيقاتها الحاسوبية"، دار اليازودي العلمية للنشر والتوزيع، مطبعة رشاد برس، ص 15.

⁹³ - عفيفي أحمد كمال الدين، فؤاد حسن، 2006، "تخطيط الطرق والنقل والمرور في المدينة"، ص 69.

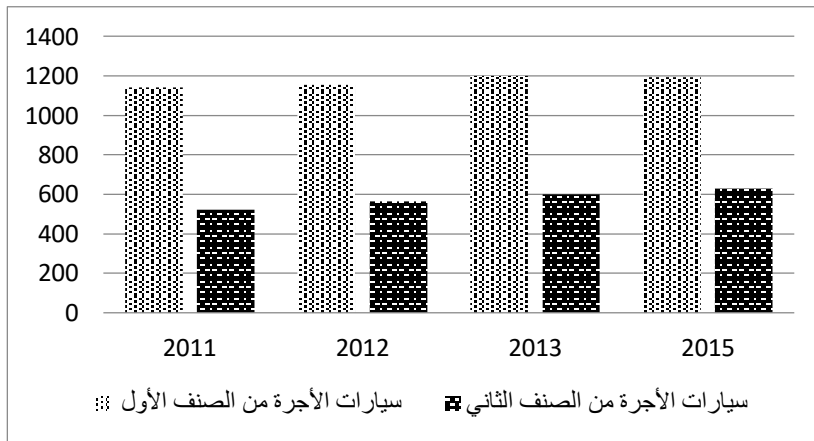
⁹⁴ - زهير النامي، سفيان المساوي، عبد العزيز البطال، 2020، "النقل الحضري بالمدن المتوسطة: الوسائل المستعملة وأشكال التنقل. حالة مدينة قلعة السراغنة"، الكتاب الجماعي تحت عنوان إقليم قلعة السراغنة: التراب، الديناميات ورهانات التنمية، مطبعة سوبر كوبي، فاس، المغرب، ص 253.

"Logan"، حيث تصل نسبة تملك سيارة خاصة بالمغرب عامة إلى 10.4 % بالمجالات الحضرية و2.5 % بالنسبة للمجالات القروية.⁹⁵

■ **سيارات الأجرة من الصنفين الأول والثاني:** هي وسيلة مواصلات Transportation عامة لنقل فرد أو مجموعة صغيرة من الأفراد. يستأجر الراكب السيارة الأجرة لإيصاله إلى مقصد محدد يختاره الراكب. على خلاف باقي وسائل الأخرى- كالحافلات- حيث يلتزم راكب الحافلة بخط سير معين ومنه يترجل الراكب عند أقرب نقطة إلى مقصده.

ومن المعلوم أن سيارات الأجرة من كلا الصنفين الأول والثاني بجماعة تطوان عرفت تطورا في عددها في الفترة الممتدة ما بين 2011 و2015، ويلاحظ من خلال المبيان أسفله أن عدد سيارات الأجرة من الصنف الأول يفوق بكثير عدد سيارات الأجرة من الصنف الثاني، حيث وصل سنة 2015 حوالي 1200 سيارة، في حين لا يتعدى عدد السيارات الأجرة من الصنف الثاني 600 سيارة خلال نفس السنة. (المبيان رقم 1).

المبيان رقم 1: تطور عدد سيارات الأجرة حسب النوع ما بين 2011 و2015



المصدر: الوزارة الداخلية، الجماعة الحضرية لتطوان 2016، منوغرافية جماعة تطوان، ص 47

■ **النقل المزدوج:** يراد بالنقل المزدوج، الخدمات العمومية، المعروضة للعموم لغاية تجارية، للنقل الجماعي للأشخاص، داخل جماعة قروية معينة أو انطلاقا من تلك الجماعة في اتجاه الجماعات القروية التي يتواجد بها مركز استقطاب خارجي أو أكثر لسكان الجماعة المعنية. ويمكن حسب خصوصيات الإقليم، وبطلب من السلطة المحلية

⁹⁵ - زهير النامي، 2020، "النقل: الفاعلون والتنمية الترابية حالة إقليم قلعة السراغنة"، مطبعة سيكما فورنتور، الطبعة الأولى الدار البيضاء، المغرب، ص 54.

المعنية، إضافة الجماعات الحضرية التي يتواجد بها مركز استقطاب خارجي أو أكثر لهذه الساكنة، وتنتشر هذه الوسيلة بمجموعة من الجماعات التابعة لإقليم تطوان، وهي من الوسائل التي تصل إلى المداشر البعيدة.

■ **النقل السري:** الخطّافة" أو "سراقو البلايص" هو ما يطلقه المواطنون المغاربة على ظاهرة النقل السريّ التي تفشت بشكل ملحوظ في معظم المدن المغربية الكبرى ومنها مدينة تطوان، منتقلة من المناطق المهمشة والريفية إلى الجماعات الحضرية.

■ **حافلات النقل العام:** هي وسيلة نقل للركاب، حيث تصمم شركات مصانع الحافلات إنتاجها من الحافلات بأحجام مختلفة، وذلك تبعاً لعدد الركاب الذي تحمله. تحتوي بعض الحافلات على عدد قليل من المقاعد التي تكفي لجلوس ثمانية ركاب فقط، وتسمى حافلة صغيرة، أما الحافلات الكبيرة التي يغلب استخدامها في المدن فهي تتسع لأكثر من 40 راكب وراكبة؛ وقد يصل عدد الركاب إلى 70 راكبا، مع متسعٍ لوقوف عدد آخر من الركاب.

لقد عرفت مدينة تطوان سنة 2014 انطلاق استغلال خطوط النقل الحضري بواسطة شركة النقل الحضري في إطار عقد تبير مفوض لهذا القطاع، تتواجد محطة الانطلاق الرئيسية بشارع الريف وتضم شبكة النقل الحضري حسب عقد تدير 18 خطا حضريا و20 خطا للنقل ما بين الجماعات ويتم استغلال هذه الخطوط بواسطة أسطول من الحافلات كما يبين الجدول أسفله.

الجدول رقم 1: عدد الحافلات المخصصة للخطوط الحضرية وما بين الجماعات

2015				2014				
مجموع الحافلات	حافلات صغيرة	ح. قياسية (ستاندرا)	ح. مدخل منخفض	مجموع الحافلات	حافلات صغيرة	ح. قياسية (ستاندرا)	ح. مدخل منخفض	
46	31	9	6	28	16	8	4	عدد الحافلات المخصصة للخطوط الحضرية (ج. تطوان)
67	16	42	9	51	8	32	11	عدد الحافلات المخصصة للخطوط الرابطة ما بين الجماعات
113	47	51	15	79	24	40	15	مجموع الحافلات حسب النوع والسنة
المصدر: المصلحة الدائمة لمراقبة تدير المفوض جماعة تطوان 2016 (عن منوغرافية جماعة تطوان 2016)								

■ **الدراجات الهوائية:** تعتبر الدراجات الهوائية وسيلة تنقل مهمة بالنسبة للمسافات القصيرة، حيث يكثر استعمالها من طرف التلاميذ في تنقلهم نحو المؤسسات الإعدادية والثانوية بالجمال القروي، كما تستعمل أيضا بالجمال الحضري،

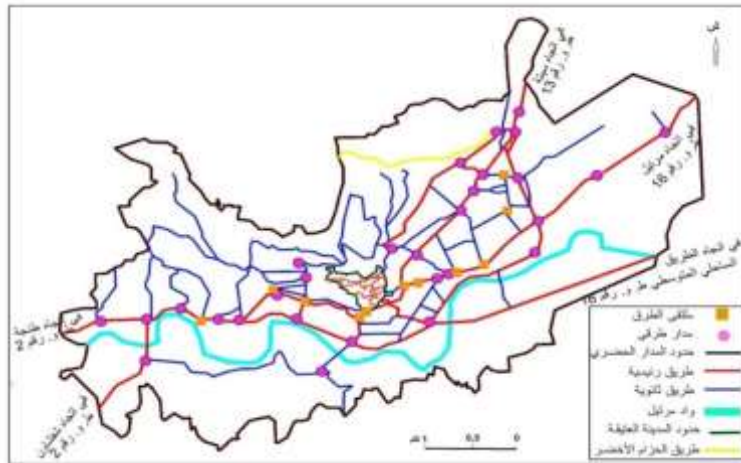
نظرا لمحدودية تكلفتها، وتعتبر هذه الوسيلة من الوسائل التي تحافظ على البيئة نظرا لعدم استعمالها للوقود، ويلاحظ أن هذه الوسيلة لا تنتشر بشكل كبير في تطوان وضواحيها ويقتى عدد مستعملوها محدودا، وذلك بفعل تدرس المنطقة التي تجعل من الصعب استعمالها.

■ **الدراجات النارية:** وهي أحد أنواع العربات بعجلتين أو ثلاث (الدراجات) التي تعمل بواسطة محرك احتراق داخلي وليس بمحرك بخاري ولهذا، فإن تسميتها بالدراجة البخارية خاطئة، وغالبا ما يكون هذا المحرك محرك بنزين صغير مثبت في منتصف المسافة بين العجلتين ويكون لها مقعد أو مقعدان وللدراجة النارية هيكل أكثر متانة من هيكل الدراجة العادية. في بعض اللهجات العامية تسمى الدراجة النارية "دباب". وقد ظهرت في السنوات الأخيرة درجات نارية ثلاثية العجلات (التريپورتور) تستعمل في نقل الأمتعة والأشخاص خاصة في المجالات القروية ونجدها تنتشر بكثرة في الأسواق الأسبوعية بمجموعة من الجماعات في إقليم تطوان.

2- يعاني قطاع النقل بمدينة تطوان وضواحيها من مجموعة من المشاكل والتحديات

تتميز المدن المغربية بشكل عام ومدينة تطوان خاصة، بكونها مناطق عالية الكثافة بالنشاطات الاقتصادية، فهي منشآت معقدة مدعومة ببنى تحتية من ضمنها أنظمة النقل، والشبكة الطرقية التي تتحكم بشكل كبير في اتجاهات توسع المدينة، (الخريطة رقم 2)، وكلما كبرت المدينة زاد تعقيدها وزاد احتمال ظهور المشاكل المختلفة وبخاصة عند سوء الإدارة، وتعتمد إنتاجية المدن بشكل كبير على فعالية أنظمة النقل في نقل العمال والمستهلكين والشحنات بين مختلف الجهات. بالإضافة إلى ذلك، تساعد محطات النقل بمختلف أشكالها من مرافق ومطارات وساحات القطارات الموجودة ضمن المناطق المدنية على جعل هذه المناطق عقداً مهمة عند التخطيط لشبكات النقل الدولية.

الخريطة رقم 2: الشبكة الطرقية بجماعة تطوان



المصدر: إنجاز شخصي اعتمادا على برنامج عمل جماعة تطوان 2016-2021

يشهد قطاع النقل الحضري بإقليم تطوان عدة مشاكل وتحديات وسنحاول من خلال هذا المقال التطرق لها بشكل مفصل والوقوف على مجموعة من الإكراهات التي باتت تعرقل حركية المواطنين داخل المدار الحضري وخارجه، وتتمثل أهم هذه المشاكل في:

✓ **غياب الجداول الزمنية:** تبقى الجداول الزمنية وضبط التوقيت شبه مغيب تماما في القاموس اليومي لدى مختلف العاملين بهذا القطاع بإقليم تطوان، الذي مازال يعرف عشوائية في التدبير الزمني لوقت انطلاق أو ذهاب الحافلات ووقت إيابها، أما عن سيارات الأجرة فلا تحدد وقتا لانتظار المواطن حتى تنطلق، بل الأهم هو ملء المقاعد ولو على حساب وقت المواطن.

● **حمل عدد كبير من الركاب فوق الطاقة الاستيعابية لوسيلة النقل:** يلاحظ في هذا الإطار أن الكثير من المهنيين بجماعات إقليم تطوان، يحملون عددا كبيرا من الركاب فوق طاقة وسيلة نقلهم، من أجل الربح المادي، مما يهدد حياة المواطنين والزبناء، كما هو الشأن في الحافلات التي تملأ عن آخرها في جو من التدافع والاحتكاك، مما نتج عنه ظواهر السرقة والعنف والشجارات، ثم استغلال المهنيين، لظروف معينة كنساقط الأمطار مثلا.

● **الأثار البيئية:** تتميز الجماعات الحضرية التي يسكنها مئات الأفراد كالجماعة الحضرية تطوان وضواحيها بوجود أعداد كبيرة ومتزايدة من وسائل النقل ذات المحركات من سيارات وشاحنات وحافلات، حيث تقوم هذه المركبات بدور بارز في توليد الملوثات الرئيسية للهواء وهناك العديد من المخاطر الصحية والبيئية الناتجة عنها، حيث تعتبر الانبعاثات الناجمة عن المركبات هي المصدر الرئيسي لتلوث هواء المدينة، وينتج من احتراق الوقود داخل محركات السيارات من الملوثات.

● **الاختناق المروري:** يعد الاختناق في المرور أول مشكلة تتبادر إلى الأذهان عند الحديث عن مشاكل النقل الحضري بتطوان، ولعل من أهم العوامل التي تسهم وبوضوح في مشكلة اختناق المرور في المدينة تركز الأنشطة الحضرية والأعمال في وسط المدينة أو ما يعرف باسم منطقة الأعمال المركزية، تلك المنطقة التي تشهد اختناق ملحوظا في ساعات الذروة في الصباح أو بعد انتهاء أوقات العمل غير أن مشكلة اختناق المرور تفسر في كثير من الأحيان في ضوء ظاهرة أصبحت شبه عامة في جميع مدن العالم وهي زيادة الاتجاه إلى امتلاك السيارات الخاصة وتبدو هذه المشكلة أكثر تعقيدا في المدن العربية فهي قديمة بطرقها وشوارعها الضيقة وأزقتها لم تعد ملائمة لاستيعاب حركة المرور إضافة إلى الكثافة التي تتوزع بها الأنشطة والخدمات في المدينة.

● **التلاعب بالأثمنة:** يتعلق الأمر هنا بالتباين الحاصل في ثمن النقل الحضري من مدينة تطوان لمدن أخرى ومن مكان داخل المدينة لآخر، إذ إنه داخل مدينة تطوان، تتعدد الأثمنة وتختلف حسب السائقين، فإذا كان سائق سيارة أجرى كبيرة يتقاضى في مسافة 4 كيلومترات 3 دراهم، فهناك سائق آخر يطلب 5 دراهم أو 6 دراهم، وجدير بالذكر أن هذا التلاعب يظهر جليا في المناسبات الدينية وعند العطل المدرسية وفي فصل الصيف داخل معظم المدن المغربية. وتجدر الإشارة إلى أن التعريف المعمول بها في جل المدن المغربية، قبل الزيادة، لم تكن قانونية في الأصل، ولم يكن مصادقا عليها من لدن السلطات المحلية واللجنة المخول لها قانونيا هذا الأمر، بحكم أنها كانت قد تمت بالطريقة نفسها وبالظروف نفسها، حيث يفرض هؤلاء قانونهم عنوة، ويهددون بشل حركة السير، بل وأصبحوا يفرضون مواقف أخرى لسيارات الأجرة، واحتلال الشوارع والأحياء دون نقاش أو حوار مسبق.

وتطرح الحافلات الحالية مشكلا بالنسبة للتنقل داخل المدار الحضري، حيث قرر كناش التحملات مبلغ 2.50 درهم لكل الخطوط، لكن بعض الخطوط التي تمر عبر المدار الحضري وتتجه نحو مناطق مجاورة، تعتمد تعرفه واحدة بالنسبة لمن سينزل بعد محطة واحدة أو من سينزل في آخر محطة، وهو ما جعل الكثيرين ينتقدون هذا التعامل السلبي مع المواطنين، خاصة في ظل قلة عدد الحافلات، مما يجعل بعض المرتفقين يركبون على مفض حافلات متوجهة لمناطق أخرى بهدف نزولهم في الطريق، لكن بالتعرفة الكاملة.

ويؤكد الكثير من المتتبعين أن فوضى قطاع النقل بالمغرب عامة، مرتبط بضعف التدبير والحزم من لدن الجماعات الحضرية والسلطات المحلية، خاصة وأن القطاع ليس كبيرا جدا ولا متشعبا مثل باقي المدن الكبرى، إلا أن هناك شبه «تواطؤ» غير معلن بين بعض الأطراف والمسؤولين عن قطاع النقل، سواء بالنسبة لسيارات الأجرة أو الحافلات، فجل سيارات الأجرة تابعة لنقابات أعضائها مستشارون جماعيون أو مديون بالولاء لجهة مسيرة بإحدى الجماعات، مما يجعل الهاجس الانتخابي والمصالح السياسية هي الطاغية، فيما تضيع حقوق المواطنين.

✓ **الضغط السكاني:** أوضحت العديد من الدراسات أن الزيادة السكانية تؤثر بشكل فعال في عملية النقل، وهي من أهم العوامل التي تؤدي إلى زيادة أحجام المرور، وهي الأساس في وجود المدينة واستمراريتها، كلما ازداد النمو ازداد الضغط على شبكة الطرق، ومن ثم على منظومة النقل الحضري في المدينة، وتعرف مدينة تطوان وضواحيها ارتفاعا مهولا في عدد سكانها وذلك بفعل النمو الديموغرافي الناتج عن تفاقم ظاهرة الهجرة. الأمر الذي يؤدي إلى زيادة الطلب على وسائل النقل المختلفة.

✓ ارتفاع نسبة حوادث السير بمدينة تطوان: وفقا للأرقام المسجلة يصل المعدل اليومي لضحايا حوادث السير بالمغرب إلى 10، كما أن حوادث السير ليست سببا في وفاة الآلاف من المغاربة فحسب، بل تخلف وراءها عددا كبيرا من الجرحى، وحسب الأرقام الرسمية فإن أكثر من 10 آلاف شخص أصيبوا بجروح وإصابات بليغة خلال حوادث السير المسجلة في 2019.

وبحسب بلاغ للمديرية العامة للأمن الوطني فإن أسباب وقوع هذه الحوادث هي عدم انتباه السائقين، وعدم احترام حق الأسبقية، وعدم انتباه الراجلين، والسرعة المفرطة، وتغيير الاتجاه غير المسموح به، وعدم التحكم، وعدم ترك مسافة الأمان، وعدم احترام الوقوف المفروض بعلامة قف، وتغيير الاتجاه بدون إشارة، والسير في يسار الطريق، وعدم احترام الوقوف عند ضوء الأحمر، والتجاوز المعيب، والسير في الاتجاه الممنوع، والقيادة في حالة سكر⁹⁶.

● ضعف الربط بين بعض الأماكن داخل المدينة حيث يضطر الراكب لاستخدام أكثر من وسيلة نقل للوصول إلى وجهته؛

● عدم وجود الوسائل اللازمة لخدمة ذوي الاحتياجات الخاصة وكبار السن لا تسمح للراكب بالصعود والنزول بسهولة وبالتالي يتعذر عليه استخدام هذه الوسائل؛

❖ انعدام بعض الخطوط نحو بعض المراكز القروية بسبب غياب البنية التحتية؛

❖ استغلال أصحاب مهنيي سيارات الأجرة لمحطات مخصصة لوقوف الحافلات؛

❖ تقليص عدد الحافلات في بعض الأحيان؛

ومن خلال الإحصاءات المتوفرة لدى مصالح حوادث السير بولاية امن تطوان تم التسجيل ارتفاع عدد حوادث السير خلال سنة 2015 فيما سجلت سنة 2014 أعلى عدد في القتلى بلغ 19، وتجدر الإشارة إلى ان عدد مهم من حوادث السير حررت فيها ومعاينات ودية ولم تسجل في موضوعها مساطر قانونية.

الجدول رقم 2: عدد حوادث السير والقتلى المسجلة بمدينة تطوان ما بين 2013 و 2015

2015	2014	2013	
1038	888	1116	عدد حوادث السير داخل المدار الحضري
17	19	17	عدد القتلى

المصدر: مصالح حوادث السير بولاية أمن تطوان سنة 2016 (عن منوغرافية جماعة تطوان 2016)

وقد تم تحديد ما يناهز 14 نقطة سوداء بالمدينة وهي كالتالي:

تاريخ الاطلاع 21.03.2021. <https://www.aljazeera.net/ebusiness/2020/11/15/> -⁹⁶

- مدارة الحمامة
- ممر الراجلين بإعدادية 6 نونبر
- ممر الراجلين بمدار الرمانة
- مدار واد سبو
- مدار طريقه / محطة المسافرين
- مشاريع المسيرة الخضراء قبالة ثانوية الشريف الإدريسي
- ممر الراجلين فوق قنطرة المسيرة
- شارع الحسن الثاني على مستوى ممر الراجلين المتواجدة قبالة المؤسسات التعليمية
- شارع الريحان بالمنحدر الواقع على مستوى المقبرة اليهودية وخاصة عند بداية التساقطات المطرية
- شارع الجيش الملكي
- شارع 9 أبريل
- طريقه سبتة
- طريق مرتيل
- شارع المحمدية

ومن المشاكل الأخرى التي ظهرت في الآونة وأثرت بشكل كبير على قطاع النقل بسبب فيروس كورونا المستجد يمكن على قطاع النقل بسبب فيروس كورونا المستجد يمكن جماها فيما يلي:

❖ فرض ورقة التنقل الاستثنائية عند السفر

أفاد بلاغ مشترك لوزاري الداخلية والصحة أنه أخذاً بعين الاعتبار للارتفاع الكبير في عدد الإصابات بفيروس "كورونا" بمجموعة من العمالات والأقاليم، فقد تقرر ابتداء من يوم الأحد 26 يوليوز 2020 عند منتصف الليل، منع التنقل انطلافاً من أو في اتجاه مدن طنجة، تطوان، فاس، مكناس، الدار البيضاء، برشيد، سطات ومراكش، ويستثنى من هذا القرار الأشخاص ذوي الحالات الطبية المستعجلة، والأشخاص العاملين بالقطاع العام أو الخاص والمتوفرين على أوامر بمهمة مسلمة من طرف مسؤوليهم، مع شرط الحصول على رخص استثنائية للتنقل مسلمة من طرف السلطات المحلية.

وتجدر الإشارة إلى أن قرار المنع لم يشمل حركة نقل البضائع والمواد الأساسية التي تتم في ظروف عادية وانسيابية بما يضمن تزويد المواطنين بجميع حاجياتهم اليومية. وقد تم اتخاذ هذا القرار نظراً لعدم احترام أغلبية المواطنين للتدابير الوقائية

المتخذة، كالتباعد الاجتماعي، ووضع الكمامة واستعمال وسائل التعقيم، وذلك رغم توافرها بكثرة في الأسواق؛ مما أدى إلى زيادة انتشار العدوى، وارتفاع عدد الحالات المؤكدة.

❖ **تقليص الطاقة الاستيعابية لمختلف وسائل النقل إلى 50% ثم بعدها إلى 70%؛** وضمنها سيارات الأجرة، التي باتت تشكو التضييق عليها والسماح في المقابل لحافلات النقل العمومي بحمل عدد كبير من الزبناء. وعبر العديد من السائقين العاملين في خطوط مختلفة عن امتعاضهم من الطريقة التي تتعامل بها السلطات العمومية المختصة معهم، في وقت تغض الطرف على حافلات النقل الحضري وكذا الحافلات العمومية التي تؤمن التنقل بين المدينة وبعض المراكز الحضرية المجاورة.

❖ **توقف المحطات النقل العمومي عن العمل:** كانت السلطات المحلية قد أغلقت مجموعة من المحطات الطرقية بعد إعلان الحجر الصحي بسبب فيروس كورونا، قبل أن يتم فتح بعضها، إلا أن رفض شركات النقل شروط احترازية اعتبرها مؤثرة على مردودية أنشطتها، تسبب في تعثر سير المحطات.

❖ **قلة المواصلات وانعدام بعض الخطوط: حالة الجماعة الترابية "جبل الحبيب"**

تشتكي ساكنة الجماعة الترابية جبل الحبيب (إقليم تطوان) قلة المواصلات بمختلف أنواعها تربطها بالمدينة الأم لتيسير عملية التنقل وقضاء أغراضهم الشخصية، فبالرغم من انتماءها جغرافيا لإقليم تطوان فإنها لا تزال ليومنا هذا غير متصلة بخط نقل عمومي، مما يزداد الأمور صعوبة مع جائحة كورونا، فغياب تواجد وسائل التنقل من قبيل الحافلات وسيارات الأجرة يجبر ساكنة جبل الحبيب لركوب سيارة الأجرة التي تربط مدينة تطوان بمدينة العرائش بتسعيرة تقدر بـ (120 درهم) بدل (50 درهم) أي ضعف ثمن التذكرة السابق وزيادة، الشيء الذي زاد من سخط المعنيين بالأمر وتعالى أصوات المطالبة بتزود الجماعة بحافلة للنقل العمومي لتقليص مصاريف التنقل الجذ المكلفة (تم تسجيل لائحة عريضة تحمل توقيعات السكان والطلبة والموظفين وتقديمها لرئيس جماعة جبل الحبيب، بالإضافة إلى التواصل مع شركة "فيتاليس" المكلفة بتدبير قطاع النقل الحضري بمجال الدراسة ورئيس الجماعة الحضرية لمدينة تطوان...).

والغريب أنه لحد الآن لم يتم الاستجابة لهذا الطلب، وفي انتظار ذلك ضاقت ولا زالت الساكنة الأمرين على مستوى التنقل المرهق ماديا وبدنيا نظرا لطول ساعات الانتظار. والمفارقة العجيبة أن هذه الأخيرة مرتبطة بحافلتين للنقل العمومي تأتيها من مدينة طنجة بتسعيرة 8 دراهم فقط، بينما يضطر المتنقل نحو تطوان إلى ركوب سيارة أجرة قادمة من الجماعة الترابية "اربعاء عياشة" بـ 10 دراهم إلى الطريقة الوطنية رقم (2) والتوقف عند "كروشي بلانكو"، ثم النزول وركوب وسيلة نقل أخرى قادمة من طنجة بتسعيرة تتراوح ما بين 10 درهم و30 درهم.

وللإشارة فإن الجماعات الترابية الموجودة بالجهة الجنوبية الغربية للإقليم تطوان تعاني وبشدة من قلة وسائل النقل العمومي، ما عدا جماعتا عين الحصن والسحترين، فيما بقية الجماعات الترابية كبني حرشن وبغاغزة وجبل الحبيب والخروب لا يتوفرون على حافلات للنقل العمومي، ويبقى السؤال إلى متى ستظل هذه المناطق مهمشة رغم احتضانها لتجمعات جد مهمة تنتقل باستمرار لقضاء مصالحها وأغراضها الشخصية...إلخ.

❖ تقليص عدد الحافلات: نموذج الجماعة الترابية "الحمراء"

تتوفر الجماعة الترابية الحمراء على أربع حافلات للنقل العمومي، لكن بعد عودة قطاع النقل العمومي لنشاطه الطبيعي بعد رفع الحجر الصحي وتحديد الطاقة الاستيعابية في حدود 50%، تعددت المشاكل لدى ساكنة المجال المدرس حسب تصريحات ساكنة المحلية ومنها:

أولاً: تقليص عدد الحافلات في بعض الأيام إلى ثلاث فقط مما يتسبب في عرقلة كبيرة على مستوى تنقل الأشخاص ما بين تطوان وجماعة الحمراء، كون أن هذه الحافلة (رقم 29) لا تستعمل من قبل ساكنة جماعة الحمراء فقط، بل أيضا من قبل سكان كل من جماعة بن قريش وزينات وبني ليث وحتى جماعتا بني يدر والواد، ما يعني أن عدد الحافلات يجب أن يضاعف بدل تقليصها، لكن الواقع يقول عكس ذلك.

ثانياً: طول ساعات الانتظار إما بسبب الأعطاب المتكررة، أو بسبب تقليص عدد الركاب إلى النصف في حدود (50%)، ما يضطر السائقون إلى الاكتفاء بما هو مسموح به قانونيا وعدم حمل عدد كبير من مستعملي حافلات النقل العمومي بالمناطق المذكورة سلفا، ناهيك عن مشكل التأخر خروج الحافلة من مكان الانطلاق بسبب عدم التزام السائقين بالتوقيت القانوني الذي يقدر حسب تصريحات الساكنة ما بين (20 و30 دقيقة)، مما يزيد من تعطيل مصالح السكان، وتجدر الإشارة أن ثمن التذكرة بالحافلة ما بين تطوان وقبيلة بني حسان هو في حدود (7 دراهم فقط) مقابل 35 درهم للفرد الواحد بسيارة الأجرة بعدما كانت في حدود (15 درهم) قبل جائحة كورونا⁹⁷.

❖ انعدام بعض الخطوط نحو بعض المراكز القروية بسبب غياب البنية التحتية: الجماعة الترابية "الزيتون"

على بعد 8 كيلومترات تقريبا من مدينة تطوان، يعيش سكان جبل غرغيز في عزلة تامة، بسبب غياب تعبيد الطريق التي تربطهم بالحمامة البيضاء، واعتماد بعضهم على الدواب في التنقل لقضاء الحاجات الضرورية، فضلا عن الصعوبات التي تواجه النساء الحوامل للوصول إلى المستشفى الإقليمي، ومشاكل النقل السري الذي يكلف الكثير نتيجة الطريق المهترئة، ولا يستمر في العمل طيلة أيام الشهر، بسبب الدوريات الأمنية والمراقبة الطرقية.

⁹⁷ - مقابلة شفوية مع أحد سكان جماعة الحمراء بتاريخ 10.03.2021

إن معاناة سكان جبل غرغيز تفوق كل وصف، حيث تعتمد العديد من الأسر لتوفير لقمة العيش، على أنشطة فلاحية بسيطة⁹⁸، فضلا عن انتشار الفقر وغياب التنمية وسط مطالب بالتجاوب مع الاحتجاجات لتحقيق مطلب فك العزلة.

وأضاف إلى ذلك أن المسافة الفاصلة بين منازل السكان ومركز المدينة، لا تزيد عن 8 كيلومترات، لكن مع غياب تعبيد الطريق الرئيسية، يصبح الأمر جحيما لا يطاق بالنسبة للسائقين، وتضرر الحالة الميكانيكية للسيارات، حيث ترفض وسائل النقل حمل البضائع والركاب، وإذا حدث ذلك يكون بثمن مضاعف.

وذكر مصدر أن السلطات الإقليمية بتطوان، وعدت السكان المتضررين بإيجاد حلول لمشكل العزلة، حيث تقوم المصالح المعنية بدراسة تنفيذ مشروع إصلاح وتعبيد الطريق التي تربط الدواوير بالمدينة ومناطق أخرى، وذلك بعد تنفيذ مشروع تعبيد طريق المنطقة السياحية الزرقاء، والايجابيات التي تمثلت في فك العزلة، وتحريك عجلة السياحة، والحد من الهدر المدرسي، وسهولة التنقل بواسطة وسائل النقل العمومية.و.

كانت العديد من الجمعيات التي تنشط بدواوير بجماعة الزيتون بإقليم تطوان، تقدمت بلمتس إلى والي جهة طنجة – تطوان – الحسيمة، تطالب من خلاله برفع التهميش والاقصاء وإصلاح وتعبيد الطريق التي تربط مناطق جبلية متعددة بالمدينة، فضلا عن إصلاح أعمدة كهربائية وفق شروط السلامة والوقاية من الأخطار، والعمل على تنمية المنطقة السياحية لخلق مناصب شغل مباشرة وغير مباشرة، والحد من الهدر المدرسي وصعوبة التنقل.

❖ ضعف الربط بين بعض الأماكن داخل المدينة تطوان: حالة جبل درسة

يعد حي جبل درسة أكبر حي بمدينة تطوان وأكثرها كثافة سكانية بأزيد من 60000 نسمة، ومن الأحياء التطوانية التي تأسست بعد الاستقلال وشهدت أقصى نمو لها في ثمانينات وتسعينات القرن الماضي. كما عزز مؤخرا بخمس حافلات صغيرة بتقنية عصرية، تراعى فيها خصوصيات المسالك الطرقية المؤدية للأحياء جبل درسة (حومة ليشارة، حي باربورين.... إلخ)، لكن ورغم الجهود المبذولة تم التوصل إلى وجود أحياء مقصية من خدمات النقل خاصة منها المعروفة بالشوارع الضيقة.

خلاصة القول، فإن مشاكل النقل الحضري عديدة يصعب حصرها وذكرها بالكامل في هذه الدراسة، لذا سنقوم في المحور الموالي بعرض بعض مجهودات الدولة في تحسين البنية التحتية، ومشاريعها الرامية إلى فك العزلة على الساكنة المتواجدة بالمجالات الضاحوية والهامشية من خلال إيجاد حلول لمشاكلهم وتنويع وسائل النقل.

⁹⁸ - معاينة ميدانية بتاريخ 12.12.2021.

3- الحلول الممكنة للحد من مشاكل النقل الحضري بمدينة تطوان وضواحيها

تبذل الجهة الوصية على قطاع النقل والمواصلات بإقليم تطوان إلى تحسين البنية الطرقية بمجال الدراسة تحت رعاية صاحب الجلالة الملك محمد السادس الذي أطلق عدد من المشاريع الهادفة منها مشروع إنجاز طريق الحزام الأخضر بعالية دراسة وتعزيز البنية التحتية من خلال إنجاز بعض الأنفاق وتغطية أكبر عدد ممكن من الأحياء بالشبكة النقل العمومي.

3-1- تعزيز البنية الطرقية بمدينة تطوان

3-1-1- مشروع إنجاز طريق الحزام الأخضر بمدينة تطوان

يعتبر مشروع إنجاز طريق الحزام الأخضر بتطوان والذي يمتد على طول 14 كلم عبر جبل درسة، من أهم المشاريع التي يراهن عليها مجلس المدينة لما لها من أهمية اقتصادية واجتماعية، حيث ستعمل على تحسين سيولة حركة المرور وتخفيف حدة الضغط على الشوارع الرئيسية لمدينة تطوان خصوصا في فترات العطلة الصيفية، وكذا من أجل الرفع من شروط السلامة الطرقية وراحة مستعملي الطريق والتحكم في التوسع الحضري.

وتعمل السلطات بإقليم تطوان، على بدل كل الجهود من أجل إغناء رصيد هذه المدينة من الطرق، ليس من أجل التخلص من الاكتظاظ وتيسير الولوجيات فقط، ولكن من أجل تنمية مستدامة للأحياء التي تمر عبرها الطريق والتي عاشت تهميشا لمدة طويلة، حيث أصبحت مجموعة من الأحياء المتواجدة بالقرب من طريق الحزام الأخضر تستبشر خيرا بقرب انتهاء الأشغال. وللاشارة، سترتبط هذه الطريق مدخل مدينة تطوان الشرقي "مدار مرجان" بمدخلها الغربي "مدار بالوما" مما سيشجع للزوار التنقل بين ضواحي المدينة دون الاضطرار للعبور وسطها.

ويندرج إنجاز هذا المشروع الضخم، في إطار الاتفاقية المتعلقة بإعادة تهيئة المجال الحضري والاقتصادي لمدينة تطوان، الموقعة أمام صاحب الجلالة الملك محمد السادس نصره الله بتاريخ 12 أبريل 2014 بتطوان، للفترة الممتدة ما بين 2015 و2021، ويشمل بالإضافة إلى تهيئة الطريق إنجاز منشآت فنية وترفيهية، وتنبيت الإنارة العمومية والتشوير وغرس الأشجار⁹⁹.

3-1-2- توسيع شوارع المدينة وبناء الأنفاق

نتيجة للتزايد السريع لأعداد وسائل النقل التي تمر في شوارع ومساحات المدينة أصبح من الضروري توسيع الشوارع وإنشاء المزيد من الأنفاق والجسور وعقد تحويل السير والمواقف الأرضية سواء في مركز المدينة وفي الأحياء المزدهمة أو على أطراف المدينة من أجل وقوف السيارات القادمة إلى المدينة وعدم دخولها إلى مركز المدينة (الصورة رقم 1).

⁹⁹ - معلومات مستقاة من مندوبية المياه والغابات بمدينة تطوان شهر فبراير 2021.

الصورة رقم 1: نفق تحت أرضي بجي الرمانة



المصدر: عدسة الباحثة فدوى الكوني 26/02/2021.

بالإضافة إلى المشاريع المذكورة، نقترح مجموعة من الحلول لتجاوز وتقليص من مشاكل قطاع النقل بجماعات إقليم تطوان.

خلاصات واستنتاجات:

من خلال دراستنا قدمنا عدة خلاصات أهمها:

- إن الحاجة إلى أن تتميز وسائل النقل بمواصفات فنية مريحة ومقبولة للركاب، مع الاهتمام بالسلامة العامة، والنظافة، وسلوك السائقين، ومعاونيتهم؛ وهذا يقتضي تغطية الشبكة لعدد أكبر من الأحياء داخل مدينة تطوان ونواحيها؛
- ارتفاع تكلفة التنقل بمختلف وسائل النقل العام، ولهذا فإن التنمية تقتضي توفير تكلفة مناسبة وفي متناول الجميع؛ وفتح خطوط نقل عام جديدة لربط مناطق العمل وأماكن سكن المواطنين؛ وتحديد مواعيد منتظمة لانطلاق وسائل النقل ووصولها، وتحسين مستوى الخدمة؛ تحسين الوعي المروري لدى سائقي وسائل النقل العام
- انتشار ظاهرة الاحتكار في قطاع النقل العمومي، وتسهيل الولوج إلى المناطق النائية بتكاليف منخفضة تراعي مستوى دخل الساكنة خاصة القروية وهذا لا يسمح في الرفع من جودة الخدمات العمومية فسي ميدان النقل. ولهذا يجب السماح بإنشاء شركات ومؤسسات خاصة بالنقل داخل المدن وتشجيع القطاع الخاص على ذلك، ولا بد أن تكون لها مواعيد ثابتة؛ توفير خدمات نقل عام للمناطق التي يصعب الوصول إليها (النائية، أو قليلة عدد السكان).

- تزايد حالات الازدحام في الطرقات الرئيسية خاصة في مرحلة الذروة الصيفية، ولهذا فمن الضروري تخفيف من حدة الازدحام والاختناقات المرورية وتأخر الأفراد عن الوصول إلى أهدافهم في الوقت المحدد يجعل دوام العمل بدايته ونهايته مختلفا حسب القطاعات فمثال يكون دوام الطلبة مختلفا عن دوام العمال ودوام هؤلاء مختلفا عن دوام الموظفين.

خاتمة

حاولنا من خلال هذه الدراسة تشخيص إشكاليات وتحديات النقل الحضري بإقليم تطوان، مع التركيز على بعض الجماعات الترابية (جماعة تطوان، جماعة جبل الحبيب، الجماعة الترابية الزيتون وجماعة الحمراء). وقد توصلنا إلى أن هذه الجماعات تعرف مثلها مثل باقي المجالات المغربية الأخرى إكراهات عدة على مستوى تدبير قطاع النقل الحضري، وعلى رأس هذه المشاكل ارتفاع تسعيرة التنقل بين الفينة والأخرى مما يثقل كاهل المواطن بمصاريف زائدة خصوصا في فصل الصيف، تزامنا مع العطلة الصيفية التي تعرف توافد السياح المغاربة والأجانب على المدينة.

إن غياب خطوط النقل الحضري تربط بعد الجماعات القروية بالمدينة الأم مما يعرقل تنقل السكان ويعطل مصالحهم وغيرها من المشاكل، مما يفرض على السلطات المعنية بدل المزيد من الجهد للتغلب عليها من خلال تحسين الخدمات والبنيات التحتية وتنويع وسائل النقل وتعددتها والتي ستساعد المواطن لا محالة من قضاء مأربهم وبلوغ مقاصدهم بسهولة.

المراجع المعتمدة

- حبيب رسول أحمد، 1986، "دراسات في جغرافية النقل"، دار النهضة العربية، بيروت.
- زهير النامي، 2019، "تيارات النقل بين المدن والأرياف وانعكاساتها على التنمية الترابية: حالة بعض الجماعات الترابية بإقليم قلعة السراغنة" أطروحة لنيل الدكتوراه في الجغرافيا، جامعة سيدي محمد بن عبد الله، المغرب.
- زهير النامي، 2020، "النقل: الفاعلون والتنمية الترابية حالة إقليم قلعة السراغنة"، مطبعة سيكما فورنيتور، الطبعة الأولى، الدار البيضاء، المغرب.
- زهير النامي، سفيان المساوي، عبد العزيز البطال، 2020، "النقل الحضري بالمدن المتوسطة: الوسائل المستعملة وأشكال التنقل. حالة مدينة قلعة السراغنة"، الكتاب الجماعي تحت عنوان إقليم قلعة السراغنة: التراب، الديناميات ورهانات التنمية، مطبعة سوبر كوي، فاس، المغرب.
- سالم الشواورة على والحلاق جابر، 2012، "الجغرافيا الطبيعية والبشرية"، دار المسيرة للنشر والتوزيع والطباعة، الطبعة الأولى.
- عفيفي أحمد كمال الدين، فؤاد حسن، 2006، "تخطيط الطرق والنقل والمرور في المدينة".
- مجيد ملوك السامرائي، 2015، "جغرافية النقل المعاصرة وتطبيقاتها الحاسوبية"، دار اليازودي العلمية للنشر والتوزيع، مطبعة رشاد برس.
- مندوبية المياه والغابات بمدينة تطوان شهر فبراير 2021.
- الوزارة الداخلية، الجماعة الحضرية تطوان 2016، مونوغرافية جماعة تطوان
- 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،
- <https://www.aljazeera.net/ebusiness/2020/11/15/>

النقل المتعدد الوسائط والخدمات اللوجستية بالجزائر

Multimodal transport and logistics services in Algeria

د: خطيب سيدي محمد بومدين، ذه: حاجي الزهرة، جامعة ابوبكر بلقايد. تلمسان،

hadjizahra1@gmail.com

الملخص:

يعتبر النقل متعدد الوسائط النمط السائد، والذي سوف يسود في العالم والذي يعمل على تكامل منظومة النقل المحلي والإقليمي والدولي مع منظومة التجارة الدولية في ظل التطورات الاقتصادية العالمية. وقد تناولت هذه الدراسة موضوع النقل متعدد الوسائط والخدمات اللوجستية، ودراسة وتحليل مقومات النقل المتعدد الوسائط الأساسية كخطوط السكك الحديدية وشبكات الطرق على أساس أهمية كل منها في توفير الوقت وزيادة مستوى مردودية هذا القطاع، وتطور وتوسع مفهوم الظهير الجغرافي للموانئ المحدود إلى ظهير حر غير مرتبط بحدود جغرافية أو قيود.

فمن الناحية الاقتصادية أصبح النقل متعدد الوسائط جزء لا يتجزأ من العمليات المتكاملة لتوريد المواد الخام والإنتاج والتخزين والتوزيع التي تضطلع بها المشروعات الاقتصادية والتي تخضع جميعها لقواعد لوجستيات التجارة بقصد خفض التكلفة الإجمالية للإنتاج.

وبناء على النتائج ستقدم الدراسة بعض التوصيات لتفعيل النقل المتعدد الوسائط، وجعل هذا النظام حلقة أساسية ضمن السلسلة اللوجستية للنقل الإقليمي والدولي. ومن هنا تبرز ضرورة الاهتمام بهذا النظام وتطويره وتحسينه ليتناسب مع المعايير والمقاييس العالمية، لتمكين من تأدية دوره التنموي وتحقيق الميزة التنافسية الدولية.

الكلمات المفتاحية: قطاع النقل، النقل متعدد الوسائط، الخدمات اللوجستية، التنمية الاقتصادية.

Abstract:

Intermodal transport is the prevailing style in the world in the future; it seeks to the complementary between local, regional and international transport system on one side, and the international trade system on the other side in light of world economic developments. This study have tackled the intermodal transport and logistics issue, the study and analysis the basic elements of multimodal transport such as railway lines and road networks by importance in saving time and increasing the level of profitability of this sector, it have also discussed the development and expansion of the concept of limited geographical supporter of ports to a free supporter unrelated to any geographic borders or restrictions. Economically, the intermodal transport has become an integral part of the integrated processes for raw material supply, production, storage and distribution carried out by economic projects, In addition, based on the results, this study will present some recommendations to activate the intermodal transport, and introduce this system as an important link in the logistics chain of regional and international transport. Hence, the necessity of considering this system, and working at developing and improving it in accordance with world criteria and standards for seeking its developmental role and achieve international competitive advantage.

Key words: transport sector, intermodal transport, logistics services, and economic developments.

مقدمة:

يلعب قطاع النقل دوراً مهماً كمنظومة لتحقيق التنمية الاقتصادية، حيث أن هناك علاقة وثيقة بين النقل وخطى التقدم الاقتصادي المرهون بمدى نمو وتطور كفاءة أنظمة النقل. كما يشارك الاستثمار في المعدات والبنية الأساسية لقطاع النقل في جذب الاستثمار الأجنبي، والرفع من الكفاءات التنافسية للتجارة الدولية. ومن المعلوم أن نظم النقل المتطورة في دول العالم المتقدم أدت إلى التطورات الهائلة في التجارة الدولية، وتفعيل نظام النقل متعدد الوسائط يعد خطوة مهمة للنهوض بالاقتصاد الوطني، وأن التطورات التي تعرفها قطاع وسائط النقل أدت إلى حاجة حدوث تكامل بين وسائط النقل المختلفة، مما قضى على انتقال العالم من النقل أحادي الوسائط إلى النقل متعدد الوسائط، الذي أضحي أحد المقومات الضرورية للخدمات اللوجستية باعتباره نظام مادي متكامل للنقل الدولي. إن قطاع النقل متعدد الوسائط يؤدي وظيفة جوهرية مهمة بين مختلف القطاعات الاقتصادية؛ فالنقل متعدد الوسائط هو وليد التكنولوجيا الحديثة، وهذا ما جعل منه الوسيلة المثالية لإشباع حاجة التجارة الدولية لنظام عالي الأداء وعالي الكفاءة ومنخفض التكاليف لنقل البضائع من مواقع الإنتاج إلى أسواق التشغيل أو الاستهلاك في الوقت والمكان المحدد.

ويجب الإشارة إلى أن نمو حجم وحركة التجارة الدولية يتطلب خدمات النقل خاصة النقل البحري، باعتباره من أهم روافع الاقتصاديات الدولية على مستوى الكون تأثيراً بتقدم السوق العالمي، حيث يساهم بما يقارب 85% - 90% من حجم المبادلات التجارية الدولية¹⁰⁰.

أ- إشكالية الدراسة:

تعتبر الموانئ البحرية من أبرز دعائم صناعة النقل. فأصبح الأمر يتطلب ضرورة الاهتمام بالبنية التحتية المينائية واللوجستية¹⁰¹، هذا ما أدى بالدول تتسارع للبحث عن تقنيات نظم النقل الذكية لحماية البيئة، وتحقيق أسلوب مستدام في إدارة عمليات النقل. على ضوء الأفكار السابقة تتجلى إشكالية جوهرية تستحق الدراسة تنصب حول "ماهي خصائص

النقل متعدد الوسائط ودوره الاستراتيجي في الخدمات اللوجستية؟

ولالإلمام بكل جوانب الإشكالية وضعنا أسئلة فرعية تالية:

- ماهي خصائص النقل متعدد الوسائط والمنظومة اللوجستية بالجزائر؟

- اين تتجلى مؤشرات الأداء اللوجستي في الدول العربية؟

100 - مالك الخضري، 2018، لوجستيات النقل البحري، مجلة النقل الالكترونية، العدد العاشر، تموز، ص 01.

101 - باسم غدير غدير/ سائر صليبية، 2016، البنى اللوجستية اللازمة لتطبيق نظام النقل متعدد الوسائط (دراسة حالة محطة حاويات مرفأ اللاذقية)،

مجلة جامعة تشرين للبحوث والدراسات العلمية، سلسلة العلوم الاقتصادية والقانونية، سوريا، المجلد 38، العدد 3، ص 463.

- ما هو واقع قطاع النقل في الجزائر؟

ت - وسائل وأدوات الدراسة:

من أهم الأدوات المستعملة في الدراسة برنامج Excel لإنجاز المبيانات والجداول.

ج - فرضيات الدراسة:

ترتكز الفرضيات على إجابات تسمح بدحض الفرضيات أو تأكيدها. ومن أهم الفرضيات المطروحة في الدراسة:

- يتميز النقل بالجزائر بغياب استراتيجية واضحة للنهوض بقطاع النقل؛
- تتعدد مؤشرات الأداء اللوجستي في الدول العربية؛
- سيطرة الدول العربية على قطاع النقل واللوجستيك متعدد الوسائط خاصة الامارات العربية المتحدة؛
- ضعف التبادل التجاري والتجارة البينية بين الدول العربية؛
- أنجزت الجزائر عدة مشاريع لتقوية قدراتها اللوجستية لكنها تتطلب إجراءات لتبسيط الإجراءات؛

1. النقل المتعدد الوسائط والمنظومة اللوجستية.

1.1 مفهوم النقل المتعدد الوسائط:

يعد النقل متعدد الوسائط نظام مادي متكامل يبدأ من المورد إلى غاية المستهلك في سلسلة واحدة متناسقة ومتكاملة الحلقات، ونجد أن النقل متعدد الوسائط ينطوي على استخدام عدة وسائط نقل مختلفة في ظل وثيقة واحدة يتحمل بموجبها متعهد النقل متعدد الوسائط مسؤولية بأكمله. ولقد أوضح مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية مفهوم النقل متعدد الوسائط، وتم إرساء دعائم سنة 1980 وعرفته المادة الأولى من الاتفاقية في فقرتها الأولى على أنه "نقل بضائع بواسطتين مختلفتين على الأقل من وسائط النقل على أساس عقد نقل متعدد الوسائط من مكان في بلد ما يأخذ متعهد النقل فيه البضائع في عهده إلى المكان المحدد للتسليم في بلد آخر"¹⁰².

ومن منطلق هذا التعريف يتكون النقل من ثلاثة مكونات:

- ✓ وسائط النقل: البحر، الممرات المائية، الجو، الطريق البري والسكك الحديدية.
- ✓ وسائل النقل: السفينة، مراكب الملاحة النهرية، الطائرات، القطارات، الشاحنات، الصندل.
- ✓ وحدات التحميل النمطية للبضاعة: الحاوية والطلبية.

102 - محمود زنبوع 2006، أثر تفعيل النقل المتعدد الوسائط في تنمية التجارة البيئية العربية، مجلة جامعة دمشق للعلوم الاقتصادية والقانونية، المجلد

22، العدد الثاني، ص: 23.

في النقل متعدد الوسائط يجب توافر الشروط الآتية¹⁰³:

- ضرورة أن يشتمل عقد النقل على واسطي نقل على الأقل ولا يشترط أن يكون بين الواسطتين الواسطة البحرية.
- أن يكون النقل دولياً أي يتجاوز الحدود السياسية لدولة ما إلى داخل الدولة الأخرى.
- أن يعهد لجهة واحدة مسؤولية تنظيم النقل خلال أنماط النقل المختلفة أمام أصحاب البضاعة في مقابل أجره نقل لكافة مراحل النقل.
- أن تصدر وثيقة نقل واحدة لكافة مراحل النقل وتكون بديل لسند الشحن فيما تم الشحن بطريق البحر أو تذكرة نقل في الأحوال التي يتم فيها النقل بالجو.
- عقد نقل البضائع لا للأشخاص.

1.2 أهمية النقل متعدد الوسائط:

ظهرت أهمية النقل متعدد الوسائط استجابة للمتغيرات العالمية في مجال الاقتصاد، الصناعة والتجارة، وقد برزت أهميته حديثاً مع التطورات التكنولوجية الحديثة، من خلال ظهور فكرة النقل الشامل التي تركز النظر إلى عمليات النقل الدولي من ناحية شاملة في إطار لوجستيات التجارة الدولية، حيث يدرج أنشطة عدة ترتبط بالإنتاج والتوزيع والتخزين بفعالية رفيعة وتكلفة اقتصادية.

فالغاية من النقل متعدد الوسائط ضمان سريان ومرونة حركة البضائع وفقاً لسلسلة نقل شاملة وبسعر واحد وفي وقت مضبوط. ومع بزوغ الحاوية ظهرت أهمية النقل متعدد الوسائط وتزايد دوره في التجارة الدولية، وتأتي أهميته لتلبية للمتغيرات العالمية في الاقتصاد الدولي والتجارة الدولية¹⁰⁴.

- ✓ تحقيق وفورات في التكلفة الإجمالية لنقل البضاعة.
- ✓ اختصار الوقت المستغرق في عمليات تداول ونقل البضاعة.
- ✓ إنجاز نقل وتوصيل وتسليم البضاعة في الوقت المحدد.
- ✓ توفير المزيد من الأمان والحماية وتقليل احتمالات حدوث الأضرار للبضاعة أثناء الرحلة الإجمالية.
- ✓ ضمان أعلى فعالية في نقل البضاعة سواء عن طريق اختيار أفضل الوسائل أو الطرق لحركة سيرها أو أنسب وسائل النقل لحملها

¹⁰³ عبد الكريم كاكي وعبد الحفيظ يحياوي، 2018، مساهمة النقل متعدد الوسائط في تطوير التجارة العربية البينية، مجلة البحوث والدراسات التجارية، ص: 12.

¹⁰⁴ محمد حسين خضرة، 2016، الفعالية الاقتصادية لنظام النقل متعدد الوسائط ومتطلبات تطبيقه في سوريا، رسالة دكتوراه كلية الاقتصاد، دمشق، سوريا، ص: 23.

✓ ابتكار طرق وأساليب جديدة لتنسيق عمليات النقل لرفع وزيادة فعالية النقل وخفض تكاليفه على المستويين الإقليمي والدولي¹⁰⁵.

✓ تعاضم الاتجاه نحو تحقيق تكامل وسائط النقل على المستوى العالمي وتعدد أنشطة النقل والتكلفة اللوجستية¹⁰⁶.

ويعتبر النقل المتعدد الوسائط نظام قانوني جديد للنقل يهدف إلى تطوير وتفعيل النقل الدولي للبضائع، وأصبح جزءاً أساسياً من السلسلة اللوجستية العالمية التي تقوم في جوهرها على إيصال البضاعة من المنتج إلى المستهلك بسرعة وأمان، من خلال مجموعة من العمليات والخدمات اللوجستية ذات الكفاءة العالية في مختلف دول العالم. وهذا يوضحه الجدول التالي:

الجدول رقم (01): النقل متعدد الوسائط وأحادي الوسائط

النقل أحادي الوسائط	النقل متعدد الوسائط
تعدد مرات الشحن وتعددتها	خدمة مباشرة ومسيرة للشاحن
صعوبة ضبط التوقيت	خدمات التزامن المحكم
جمود في اختيار وسيلة النقل	الترشيد في اختيار وسيلة نقل وخط سير الرحلة
تعدد عمليات النقل مع زيادة التكاليف	تكامل عمليات النقل بأقل التكاليف
التعامل مع ناقلين متعددين	التعامل مع متعدد واحد للنقل
تعدد المسؤولية بتعدد وسائل النقل	مسؤولية واحدة في مواجهة الشاحن
تعدد وثائق النقل	وثيقة نقل واحدة
زيادة حجم المخزون لعدم اليقين من الخدمات المختلفة وأحكام السيطرة عليها	تخفيض حجم المخزون والوصول إلى المخزون الصفري لليقين من خدمات النقل
كثرة ما يتعرض له البضائع من التلف والخسارة والضياع	تقليل تلف وضياع البضائع
طول زمن رحلة البضائع حتى تصل إلى يد المستهلك	تحقيق مبدأ سرعة تسليم البضائع

المصدر: عصام الدين علي بدوي، 2006، تطوير النقل الدولي متعدد الوسائط في الدول العربية ودور النقل البحري، المؤتمر الموسع الثاني للاتحادات العربية النوعية المتخصصة حول دور النقل متعدد الوسائط في تنمية التجارة العربية البيئية، القاهرة، ص8.

105 - خالد بسام مصطفى، 2005، النقل المتعدد الوسائط في الوطن وأثره في التجارة العربية البيئية، رسالة دكتوراه كلية الاقتصاد، دمشق، سوريا، ص:56

106 - فلبازة امال، 2016، لوجيستيك النقل الدولي للبضائع في الجزائر ودوره في التنمية الاقتصادية، رسالة دكتوراه في العلوم التجارية، جامعة بن باديس مستغانم، الجزائر، ص 72.

1.3 متطلبات تطبيق نظام النقل متعدد الوسائط:

إن تفعيل نظام النقل متعدد الوسائط أصبح شرطاً على كل الدول التي ترغب في استقطاب شركات النقل العالمية وجعل أراضيها ممراً للسلع الدولية، ولتطبيقه لابد من تحقيق عدة متطلبات تشكل أهم الركائز الأساسية للنقل متعدد الوسائط، أهمها:

1- البنية التحتية الخاصة بالنقل:

أ) **النقل البحري:** تعد الموانئ البحرية النقطة الأهم في سلسلة النقل الدولية بسبب انخفاض تكاليفه مقارنة بباقي وسائل النقل مع إمكانية الاستفادة من اقتصاديات الحجم الكبير للنقل، فبعد تهيئة البنية التحتية الملائمة يصبح المرفأ المكان المناسب للقيام بعمليات التفريغ والتخزين والانتقال إلى نوع آخر من النقل. كما برزت المرفأئ المحورية وهي موانئ الحاويات تستقبل السفن العملاقة وتوفر كافة الخدمات اللوجستية، ولذلك يجب على سلطات الموانئ تسهيل وتطوير إجراءاتها التنظيمية والإدارية، وتعزيز بنية الموانئ من الساحات، الارصفة والمعدات اللازمة للرفع من الكفاءة خاصة النقل بالحاويات¹⁰⁷.

ب) **النقل البري:** ولتفعيل النقل البري في منظومة النقل متعدد الوسائط يقتضي توافر شبكة من الطرق ذات جودة عالية تربط الموانئ الرئيسية بالمدن المختلفة، وكذا لابد من توفير أساطيل نقل برية عالية الكفاءة وذات مواصفات عالمية خصوصاً التي تنقل الحاويات وذلك لتحقيق سرعة عمليات الشحن والتفريغ، وكذلك توفر السير الآمن عند نقل البضاعة¹⁰⁸. أما بالنسبة للنقل بالسكك الحديدية فهو ينافس النقل البحري، إذ تعتبر ركيزة أساسية من ركائز النقل متعدد الوسائط بسبب الميزات المتنوعة من حيث الحجم والسعة والتكلفة، وحتى يتم تطبيقه في هذا النظام يجب أن يتوافر على شبكة متطورة وجيدة لربط الموانئ بالمحطات المتخصصة لتداول البضائع والموانئ الجافة، وهذا بوضع دراسة شاملة لشبكة السكك الحديدية، وتحديث التشريعات الخاصة بهذا النمط من النقل وخصوصاً ما بين الدول المتجاورة¹⁰⁹.

ت) **النقل الجوي:** يعتبر النقل الجوي جزءاً من منظومة النقل متعدد الوسائط ولكي يتم تفعيله يجب أن تتوافر على أسطول من الطائرات الحديثة، كما يجب أن تكون المطارات قريبة من الموانئ الرئيسية ومراكز الصناعة مجهزة بمحطات تجميع وشحن وتوزيع البضاعة. ويستخدم في حالة نقل البضائع غالية الثمن وسريعة التلف.

¹⁰⁷ - نورالدين هرمز، عماد الدين عبد الحي وسامر أحمد، 2014، النقل متعدد الوسائط ومتطلبات تطبيقه في مرفأ اللاذقية، مجلة جامعة تشرين للبحوث والدراسات العلمية، سلسلة العلوم الاقتصادية والقانونية، المجلد 63، العدد 3، ص: 67.

¹⁰⁸ محمود زنبوع، 2006، أثر تفعيل النقل المتعدد الوسائط في تنمية التجارة البيئية العربية، مجلة جامعة دمشق للعلوم الاقتصادية والقانونية، المجلد 22، العدد 02، ص: 78.

¹⁰⁹ - قعير باسم صليبية، 2016، البنى اللوجستية اللازمة لتطبيق نظام متعدد الوسائط، مجلة جامعة تشرين للعلوم الاقتصادية والقانونية، المجلد 38، العدد 03، ص: 78.

(1) الإطار القانوني والتشريعي:

يتطلب النقل الدولي عبور البضائع لأكثر من دولة، ولكل دولة نظم جمركية مختلفة لذلك إن إقامة بنية تحتية للنقل المتعدد الوسائط لا تكفي بل لابد من وضع بنية تنظيمية وقانونية واضحة وموحدة، من خلال إبرام اتفاقيات دولية تتضمن قواعد موحدة تلتزم بها جميع الدول الأعضاء. ومن أهم الاتفاقيات الدولية في هذا المجال نجد اتفاقية الأمم المتحدة الخاصة بالنقل الدولي متعدد الوسائط لعام 1980 واتفاقية الأمم المتحدة المسماة قواعد هامبورغ لعام 1978، وقواعد غرفة التجارة الدولية ICC لعام 1991¹¹⁰.

(2) نظام تبادل البيانات والمعلومات الالكترونية:

تلعب تكنولوجيا المعلومات والبرمجيات دورا مهما في أنشطة النقل واللوجستيات من خلال القضاء على التأخيرات المبالغ في الأعمال الورقية، كما تزيد من فعالية استخدام تسهيلات النقل. بالإضافة إلى أن الهدف الأساسي من نظام النقل متعدد الوسائط تحقيق تخفيضات في التكاليف والنفقات عبر مراحل عملية النقل. ويقتضي النظام المعلوماتي تصميم بوابة معلوماتية لخدمات النقل تساهم فيها جميع الأطراف الفاعلة ذات العلاقة بين وكلاء الشحن وجمارك وسلطات محلية ومحطات لوجستية، ولا بد أن يقوم النظام على قاعدة بيانات تتضمن كافة المعلومات المطلوبة عن الخدمات اللوجستية¹¹¹.

ويجب الإشارة إلى أن النقل متعدد الوسائط لن يستطيع القيام بدوره على أكمل وجه من خلال تآزر القيمة المضافة المتمثلة في خدمات اللوجستيات وإدارة سلسلة الإمداد للعملاء، هذا من جهة، ومن جهة أخرى يحتاج النقل متعدد الوسائط إلى فيض غزير من تكنولوجيا المعلومات وقواعد البيانات. وتشمل الغايات الرئيسية لنظم النقل الذكية مايلي¹¹²:

- زيادة الكفاءة التشغيلية والسعة لنظام النقل.
- تحسين مستويات الحركة والراحة للمنتقلين.
- تحسين مستوى السلامة المرورية.
- تحسين الإنتاجية الاقتصادية.
- تخفيض استهلاك الطاقة والحد من الآثار البيئية.

110 - فاروق ملش، النقل المتعدد الوسائط، 1996، "الأوجه القانونية والتجارية"، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، الاسكندرية، ص 483.

111 - نورالدين هرمز، عماد الدين عبد الحي وسامر أحمد، النقل متعدد الوسائط ومتطلبات تطبيقه في مرفأ اللادقية، مجلة جامعة تشرين للبحوث والدراسات العلمية، سلسلة العلوم الاقتصادية والقانونية، المجلد 63، العدد 3، 2014.

112 - سعد بن عبد الرحمن القاضي، 2001، نظم النقل الذكية أهم مواضيعها وفرص تطبيقها، المملكة العربية السعودية، ص 150 .

1.4 النقل متعدد الوسائط والمنظومة اللوجستية:

إن مع بروز فكرة نظام النقل الدولي المتكامل جاءت أهمية النقل متعدد الوسائط التي تستند على عمليات النقل الدولي في إطار لوجستيات التجارة الدولية، وبالتالي فإن نظام النقل متعدد الوسائط يهدف إلى ضمان انسيابية ومرونة حركة السلع خلال سلسلة نقل متكاملة بالسعر والوقت المناسب. ولذا تعرف إدارة اللوجستيك مجالاً حديثاً نسبياً، وعلم يمزج بين علوم الإدارة والمجالات الأخرى مثل الإنتاج والتسويق والإدارة المالية، يشير مصطلح إدارة السلسلة اللوجستية إلى "عملية تحقق التكامل بين مجموعة من الأنشطة تبدأ من المورد وتنتهي عند المستهلك النهائي من خلال تقديم مزيج من السلع والخدمات والمعلومات بما يحقق قيمة مضافة من وجهة نظر عملاء المؤسسة"¹¹³.

وفي مجال النقل تعرف لوجستيات النقل أنها "مجموع الأنشطة والخدمات التي تضمن حركة ناجعة للبضائع والمعلومات بين وحدات الإنتاج ومراكز التصنيع والتخزين وأماكن العبور والاستهلاك"¹¹⁴. وهنا تعد المنظومة اللوجستية الدعامة الرئيسية لنظام النقل متعدد الوسائط.

كما تعتبر أساسية لتطوير ولتفعيل النقل متعدد الوسائط من خلال تحقيق الأهداف التالية: تخفيض تكاليف النقل إلى أدنى مستوى، تقليص آجال التخزين والنقل لغاية وصولها إلى المستهلك، دمج أنماط النقل ببعضها وضمان تنقل السلع من وسيلة لأخرى دون آجال إضافية، تقديم خدمات إضافية للسلع، تأمين المرونة في اختيار أفضل وسائل النقل والعمل على سلامة وأمن نقل السلع وتقليص المدة الزمنية التي تفصل بين طلب السلعة والحصول عليها إلى أدنى مستوى¹¹⁵.

وحسب تجارب الدول في مجال النقل فنجد هناك ارتباطاً وثيقاً بين النقل متعدد الوسائط ولوجستيات النقل ولا يمكن تطوير أحدهما دون الآخر، وبالتالي يعد النقل متعدد الوسائط أحد أهم المقومات الأساسية لمفهوم الإدارة اللوجستية الحديثة باعتباره النشاط الذي يربط بين المشروع الإنتاجي أو الخدمي وبين الأسواق التي يتعامل بها؛ فالنقل يمتص نسبة تصل حوالي 50% من إجمالي تكلفة الأنشطة اللوجستية والتي تزيد عن تكلفة أي نشاط آخر باستثناء تكلفة المواد الخام، ولقد وصلت التكلفة اللوجستية إلى 7% من إجمالي قيمة المبيعات بالدول المتقدمة، بينما في الدول النامية ما زالت في حدود 30%¹¹⁶.

113 - نihal فريد مصطفى، وجمال العبد، 2003، إدارة اللوجستيات، دار الجامعة الجديدة للنشر، الاسكندرية، ص: 97.

114 - دراسة متطلبات إدخال نظام النقل متعدد الوسائط في الدول العربية (أمثلة مختارة لبعض الدول)، 2011، جامعة الدول العربية، قطاع الشؤون الاقتصادية إدارة النقل والسياحة، القاهرة، ص7.

115 - حياة رصاع، 2019، دور اللوجستيات في تطوير الموانئ البحرية-دراسة مقارنة بين ميناء روتردام وميناء وهران، رسالة دكتوراه في العلوم الاقتصادية، جامعة محمد بن أحمد وهران، ص 143.

116 - أيمن النحرابي، 2016، إدارة اللوجستيات، دار الفكر الجامعي، الاسكندرية، ص 159.

ونستخلص من خلال هذا الجزء أن أهمية النقل متعدد الوسائط في مساهمته في تطور التجارة الدولية من خلال نظام اللوجستيات ودوره في إيصال المنتج من الباب إلى الباب، وضمان وصول البضاعة سالمة دون أن يتخلى مؤمن البضائع عن المسؤولية ووظيفة النقل تعد حلقة وصل بين المؤسسة والأسواق.

كما يعتبر اختيار وسائل النقل من المستلزمات الأساسية لإدارة عملية التوزيع بدقة بسبب تأثيرها على كفاءة العمل، الذي يسمح للمؤسسة بالتكيف مع التوقعات الحالية والمستقبلية للعملاء وتحقيق جودة عالية وتقليل التكاليف الإجمالية لأنشطة اللوجستيات، ومنه أصبح النقل متعدد الوسائط العمود الفقري لعمليات تدفق السلع من المنتج إلى المستهلك، وقد تطورت وسائل النقل متعدد الوسائط بدرجة هائلة في الآونة الأخيرة مما أدى بالمؤسسات إلى تقديم مشروعات لاتفاقيات نظام متعدد الوسائط تبين سياسته وآليات تنفيذه.

2- مؤشرات الأداء اللوجستي في الدول العربية:

لتعرف على أداء العالم العربي في السلسلة اللوجستية العالمية من خلال مجموعة من المؤشرات الصادرة عن منظمات دولية مثل البنك الدولي ومؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية (أونكتاد) التي تتضمن تصنيف كفاءة قطاع النقل والخدمات اللوجستية لمعظم دول العالم، وتظهر هذه المؤشرات مدى قوة وضعف وتطور أية دولة في مجال أنماط النقل المختلفة والخدمات المكملة له.

ويجب الإشارة إلى أن من أهم هذه المؤشرات هو مؤشر الأداء اللوجستي العالمي الذي يصدر عن البنك الدولي، ويغطي هذا المؤشر في تقييمه إلى حد ما كامل مراحل سلسلة التوريد، ويقوم التقرير على مبدأ أن التجارة الدولية تتم من خلال شبكة مترابطة من الناقلين والوسطاء ومتهدي الخدمات اللوجستية، وإن مساهمة أية دولة في تسهيل التجارة الدولية تكون من خلال مجموعة من الإجراءات والعوامل الداخلية في الدولة مثل إجراءات الاستيراد والتصدير والإجراءات الجمركية والتسهيلات الجمركية وبنية النقل والاتصالات.

الجدول رقم (02): مؤشرات الأداء اللوجستي للدول العربية

2018	2016	2014	2012	
3.96	3.941767	3.539098	3.78	الإمارات العربية المتحدة
3.47	3.599232	3.516657	3.32	قطر
3.2	3.234308	2.995026	2.89	عمان
3.01	3.156376	3.148437	3.18	المملكة العربية السعودية
2.93	3.314021	3.083116	3.05	البحرين
2.86	3.151619	3.0113	2.83	الكويت
2.82	3.184964	2.965911	2.98	جمهورية مصر العربية

2.72	2.717255	2.725805	2.58	لبنان
2.69	2.956611	2.873924	2.56	الأردن
2.57	2.496688	2.550996	3.17	تونس
2.54	2.665994		3.03	المغرب
2.45	2.769683	2.649451	2.41	الجزائر
2.43	2.530408	2.160954	2.1	السودان
2.33	1.866001	2.228909	2.4	موريتانيا
2.3	1.598322	2.090922	2.6	الجمهورية العربية السورية
2.21	1.747098	1.773126		الصومال
2.18	2.149902	2.29784	2.16	العراق
2.11	2.264495	2.496979	2.28	ليبيا

المصدر: المنشورات الإعلامية الإحصائية لتقارير مؤشر الأداء اللوجستي سنوات 2012-2014-2016-2018 الصادرة عن البنك الدولي.

<https://data.albankaldawli.org/indicator/LP.LPI.OVRL.XQ>

من خلال الجدول أعلاه يتضح تصدر الإمارات الدول العربية في مؤشر أداء الخدمات اللوجستية الصادر عن وحدة التجارة العالمية والتكامل الإقليمي التابعة لمجموعة البنك الدولي للعام 2018، إلى ذلك، حلت سلطنة عمان في المركز الثالث عربيا في مؤشر الأداء اللوجستي لعام 2018، وأحرزت السلطنة تقدماً لافتاً في مؤشر الأداء اللوجستي لعام 2018، الصادر عن البنك الدولي؛ واحتلت البحرين المرتبة الـ 5 عربياً والـ 54 عالمياً في مؤشر أداء الخدمات اللوجستية في الفترة من 2012 حتى العام 2018 بقائمة تضم 167 دولة. كما أظهر التقرير تصنيف مصر بالمرتبة الـ 60 على المؤشر نفسه، ولكن خلال الفترة المجمع من 2012 حتى 2018، لتأتي في المرتبة الـ 7 عربياً بعد كل من الإمارات وقطر وعمان والسعودية والبحرين والكويت¹¹⁷.

3- واقع قطاع النقل في الجزائر.

قد أولت السلطات الجزائرية منذ بداية القرن الحالي اهتماما كبيرا بقطاع النقل من خلال استراتيجية تطوير قطاع النقل في الجزائر، باعتباره القاطرة التي تجر القطاعات الأخرى، وإن الغاية من استراتيجية النقل المتبعة وفق منشورات الوكالة الوطنية لتطوير الاستثمار في الجزائر هو العمل على تحقيق زيادة في عروض وسائل النقل بالقدر الذي يضمن ما يلي¹¹⁸:

- تطوير نوعية الخدمة لتقليل الزمن والمسافة.
- الاستجابة للاحتياجات اللوجستية للمتعاملين الاقتصاديين.

¹¹⁷ <https://thenewkhalij.news/article/116158/>. Consulté le : 20-11-2021

¹¹⁸ - وفاء سلامة، 2019، دور قطاع النقل في تحقيق التنمية الاقتصادية في الجزائر، مجلة البشائر الاقتصادية، مجلد 05، العدد 01، ص: 65.

-ضمان التنمية المستدامة مع إعطاء الأولوية للتنوع والربط بني مختلف وسائل النقل.

3-1 النقل الطرقي يعد الطريق أهم حلقة وصل في الجزائر مقارنة بالنقل الجوي والنقل البحري، وكذا السكك الحديدية سواء نقل المسافرين أو نقل البضائع، نظرا لكبر مساحة الجزائر والتي تقدر ب 2.381.774 كم²، جعل منها شبكة طرق تقدر بحوالي 111.000 كم تنقسم إلى: -29.534 كم طرق وطنية. - 23.875 كم ما بين الولايات-57.591 كم ما بين البلديات.

ومن أبرز الأعمال الطرقية الحديثة مشروع الطريق السيار (شرق -غرب) يبلغ طوله 1216 كم، يمتد من الحدود الجزائرية التونسية إلى الحدود الجزائرية المغربية غربا، يغطي حوالي 24 ولاية (من تلمسان إلى الطارف) منها: الطارف، عنابة، قسنطينة، سطيف، الجزائر العاصمة، الشلف، وهران وتلمسان. تقدر تكلفة انجازه 805 مليار دينار¹¹⁹.

3-2 النقل بالسكك الحديدية

يمثل أحد الركائز الأساسية للاقتصاد الوطني، وتعتبر السكك الحديدية مكمل وادعامة لشبكة النقل الطرقي بما يوفره من نقل البضائع في المنصة اللوجستية، وتمتاز شبكة النقل بالسكك الحديدية في كثير من البلدان بأهمية بالغة إلا أن هذه الأهمية لم تصل إلى المستوى الملموس في الجزائر. ويقدر الطول الإجمالي للشبكة المستعملة من طرف الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية 4200 كم، كما تملك الجزائر أطول شبكة سكك حديد في المغرب العربي، رغم ذلك فإن نسبة 30 % غير مستغل، ومقارنة مع الدول المغاربية تقدر نسبة استغلال الشبكة 100 % في كل من المغرب وموريطانيا، وفي تونس وصلت إلى 92 % أما في الجزائر وصلت إلى 70 %¹²⁰. وسنحاول توضيح وضعية النقل في الجزائر من خلال الجدول الآتي:

الجدول رقم (03): حالة النقل في الجزائر

النقل البري للبضائع لمجمع السوقيات والنقل				
التعيين	الوحدة	2016	2017	2018
الحمولة المشحونة	106 ط	14.974	20.536	15.553
الحمولة بالطن الكيلومتر	106 ط كم	2727	3250	2892
الشركة الوطنية للسوقيات والنقل		496	501	414
النقل البحري				
بضائع مفرغة	10 ⁶ ط	52.0	46.0	47.4

¹¹⁹ - الجليلي بلواضح، 2020، واقع قطاع النقل البري في الجزائر المعوقات والحلول، مجلة التنمية والاقتصاد التطبيقي، جامعة المسيلة، ص: 34

¹²⁰ - عبد العزيز بن قيراط، 2010، اداء وجودة الخدمات اللوجستية ودورها في خلق القيمة، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في علوم التسيير، تخصص اقتصاد تطبيقي وتسيير المنظمات، جامعة 8 ماي 1945، قالمة، الجزائر:ص:116.

من إصدارات المركز الديمقراطي العربي

75.3	74.5	77.0	10 ⁶ ط	بضائع مشحونة
66.4	69.1	70.9	10 ⁶ ط	المحروقات
785	584	451.5	10 ³ ط	بضائع عامة
8.1	7.9	7.1	10 ⁶ م ³	غاز طبيعي مبيع
5.7	5.7	6.4	10 ⁶ ط متري	منتجات أخرى
النقل الجوي				
14479	14295	13709	ألف طن	المسافرون
44730	47993	43361		الشحن

المصدر: الجمهورية الجزائرية، المركز الوطني للإحصائيات

وفي هذا السياق تم حوصلة عن إنجازات قطاع النقل خلال السنة 2020،¹²¹ بخصوص النقل البري أنه تم إنشاء شركة فرعية لمؤسسة مترو الجزائر العاصمة لتحل محل شركة "RATP الجزائر"، وذلك بالموازاة مع مواصلة إنجاز مشروع توسعة شبكة مترو الجزائر العاصمة في شطره الرابط بين عين النعجة، براقي والحراش والمطار، إلى جانب مواصلة إنجاز الخط الأول للترامواي في ولاية مستغانم وكذا متابعة أشغال التوسعة في قسنطينة مع الاستمرار في إنجاز المصعد الهوائي في تيزي وزو. كما تم استلام محطتين بريتين للمسافرين في كل من غرداية واليزي، وهذا بمقابل تواصل عملية إنجاز محطات أخرى في ولايات قلمة مغنية، سكيكدة، جانت، أدرار والجزائر (بئر مراد رايس).

وفيما يتعلق بالنقل في المجالين الجوي والبحري، هناك مواصلة إنجاز كل من مشروع تطوير تسيير المجال الجوي والمحطة الجديدة لمطار وهران، إضافة إلى إنشاء عدة أبراج مراقبة، إلى جانب تطوير وتحديث النقل البحري بتعزيز أسطول الشركة الوطنية لنقل المسافرين بباخرة "باجي مختار 3" والتي تسع 1800 مسافرا و600 مركبة.

-مشروع تنظيم حركة المرور بالعاصمة عرف بطء غير متوقع حيث تم منح عقدي امتياز للنقل البحري للمسافرين والبضائع وكذا إصدار 08 اعتمادات لممارسة نشاط مساعدة للنقل البحري و 250 شهادة كفاءة للبحارة و177 شهادة للنقلات، وتعتبر هذه الحصيلة مؤشرا على التحول الرقمي الذي يشهده القطاع، لاسيما بعد أن تم تدشين حاضنة قطاع النقل والتي تستوعب عشر شركات ناشئة "نقل- تك".

-بناء طرق سريعة موازية أو ذات طوابق لتجاوز مشكلة الازدحام والتي تشكل هاجسا للمواطن، حيث أنه تم طرح ورقة طريق تضم عدة خطط من بينها إنجاز نظام للتحكم في حركة المرور، حيث أسند هذا المشروع لطرفين جزائري واسباني، وأن

¹²¹ <http://www.apn.dz/AR/plus-ar/actualite-ar/6396-2021-01-25-14-44-53>. Consulté le : 12-12-2021

رفض اعطاء تصاريح لاستخدام كاميرات المراقبة والألياف البصرية بسبب في توقفه، إضافة إلى انسحاب الشريك الاسباني بعد تفشي كوفيد- 19.

-وبحسب هذا الخطة، كان يفترض أن يتضمن مشروع تسيير حركة المرور بالعاصمة انشاء 500 مفترق طرق، حيث كان سينجز منها 200 مفترق طريق كمرحلة أولى، إلا العملية عرفت بطءً غير متوقع فلم يتم انجاز سوى 22 فقط. وبالمقابل، أوضحت الحكومة أن الحل الأنجح لمشكلة الازدحام المروري في العاصمة هو إنشاء طرق سريعة موازية أو ذات طوابق، وذلك بسبب ضعف طاقة استيعاب الطرق السريعة الحالية، فالطريق السريع بود واو-زرالدة، مثلاً يشهد مرور 220 ألف سيارة يومياً."

خلاصات واستنتاجات:

توصلت الدراسة إلى النتائج التالية:

➤ إن تسهيل النقل وتخفيض التكاليف اللوجستية رهين بتطبيق النقل متعدد الوسائط والذي يخفض تكلفة النقل

والاتصال

➤ تخفيض زمن الانتقال وسهولة وبساطة الإجراءات الإدارية والتجارية والجمركية وعبور الحدود وغيرها.

➤ تعاضم وتواكب دور نظام النقل متعدد الوسائط في خدمة التجارة الدولية الذي يندرج ضمن الخدمات اللوجستية

التي تسهل تدفقات البضائع المصدرة والمستوردة.

➤ ضعف التبادل التجاري والتجارة البينية بين الدول العربية لمجموعة من الأسباب المتنوعة والمختلفة ومن أهم تلك

الأسباب صعوبة وتعقد حركة النقل وإجراءاته والتبادل التجاري، وعبور الحدود والجمارك بين هذه الدول.

➤ يلعب قطاع النقل دوراً كبيراً في إحداث التنمية الاقتصادية، وتؤكد مؤشرات الاقتصاد على أهمية هذا القطاع في

خلق الثروة وزيادة النمو الاقتصادي، وخلق فرص العمل مما يدعم العملية التنموية للاقتصاد الوطني.

➤ غياب استراتيجية واضحة للنهوض بقطاع النقل ومن هنا تبقى مساهمته في النهوض بالاقتصاد الوطني محدودة.

➤ تتطلب توفير شبكة لوجستية للنقل بتدخل وسائط عدة كالنقل البري باستخدام الشاحنات المخصصة لنقل

الحاويات أو النقل بالسكك الحديدية، والنقل البحري بالحاويات لتتلائم مع مستجدات النقل الدولي متعدد الوسائط.

➤ يساهم تطوير القطاع اللوجستيكي في تسهيل العمليات التجارية الدولية إلا بتجهيز الموانئ بكافة المعدات

والأجهزة المتطورة، وتكنولوجيا المعلومات.

➤ تطوير البنى التحتية الخاصة بوسائط النقل المتنوعة والتي تسهل عمليات الشحن والتفريغ وتقليل التكاليف

اللوجستية للنقل.

وفي ضوء النتائج المتوصل إليها توصي الدراسة بما يلي:

من إصدارات المركز الديمقراطي العربي

- تسهيل إجراءات النقل الدولي واللوجيستيات ابتداء من نقطة المنشأ إلى نقطة الاستهلاك بما يحقق كفاءة وسرعة حركة النقل بأقل تكلفة.
- تطوير أساليب تسيير نظام النقل في المؤسسة تماشياً مع تطور محيطها.
- ضرورة وضع إستراتيجية واضحة وعقلانية لتحسين قطاع النقل، وتشرف عليها سلطة ضبط لتسهيل التسيير الحسن للقطاع.
- إنشاء تشريع قانوني خاص بنظام النقل المتعدد الوسائط ينسجم مع الاتفاقيات الدولية بهدف توحيد القواعد والإجراءات المتبعة في كافة الدول.
- سد الفراغ التشريعي الذي يغفل تنظيم منظومة النقل متعدد الوسائط بسن تشريعات جمركية لمنح تسهيلات للمستثمرين المتعاملين.
- إقامة شركات متخصصة بإدارة النقل المتعدد الوسائط ويمكن لهذه الشركات أن تقوم بإدارة الموانئ والمحطات اللوجستية فيها.
- تطوير الهياكل التنظيمية والإصلاح الإداري لكافة الجهات المتعاملة مع النقل متعدد الوسائط.
- إنشاء شركات شحن دولية مع معدات موحدة وموظفين ذوي خبرة عالية.

خاتمة:

- أصبح النقل متعدد الوسائط السمة الأساسية للنقل الدولي الحديث، نظراً للأهمية المتزايدة لتبادل السلع والمنتجات بين مختلف المناطق أصبح نشاط النقل عاملاً حاسماً لقدرة المؤسسة على المنافسة، حيث هو نظام مادي متكامل للنقل الدولي الحديث، يحكمه نظام قانوني جديد يهدف إلى تيسير حركة التجارة الدولية.
- يعد النقل في الجزائر أحد المقومات الأساسية والهامة لمنصة الإدارة اللوجستية الحديثة المتكاملة، باعتباره النشاط الذي يربط بين المشروع الإنتاجي وبين الأسواق التي يتعامل معها، فهو عنصر أساسي مع المعلومات والاتصالات لتحقيق الزيادة الإنتاجية كما ونوعاً .
- إن دراسة واقع قطاع النقل في الجزائر، وتتبع مساهمة هذا القطاع في خلق القيمة المضافة والنمو الاقتصادي، يبرز أن القطاع يعد أهم مقاييس التنمية الاقتصادية، كما أن الجزائر مازالت البنى التحتية تحت المستوى المطلوب خصوصاً مع تزايد حركة التجارة الدولية.

المراجع المعتمدة:

- مالك الخضري، 2018، لوجيستيات النقل البحري، مجلة النقل الالكترونية، العدد العاشر. السنة 2018.
- باسم غدير غدير/ سائر صليبية، 2016، البنى اللوجستية اللازمة لتطبيق نظام متعدد الوسائط (دراسة حالة محطة حاويات مرفأ اللاذقية)، مجلة جامعة تشرين للبحوث والدراسات العلمية، سلسلة العلوم الاقتصادية والقانونية، سوريا، المجلد 38، العدد 3.
- محمود زنبوعة، 2006، أثر تفعيل النقل المتعدد الوسائط في تنمية التجارة البيئية العربية، مجلة جامعة دمشق للعلوم الاقتصادية والقانونية، المجلد 22، العدد الثاني، السنة: 2006.
- عبد الكريم كاكي وعبد الحفيظ يجياوي، 2018، مساهمة النقل متعدد الوسائط في تطوير التجارة العربية البينية، مجلة البحوث والدراسات التجارية.
- محمد حسين خضرة، 2016، الفعالية الاقتصادية لنظام النقل متعدد الوسائط ومتطلبات تطبيقه في سوريا، رسالة لنيل شهادة دكتوراه كلية الاقتصاد، دمشق، سوريا.
- خالد بسام مصطفى، النقل المتعدد الوسائط في الوطن وأثره في التجارة العربية البيئية، رسالة دكتوراه كلية الاقتصاد، دمشق، سوريا، 2005.
- قلبازة امال، لوجيستيك النقل الدولي للبضائع في الجزائر ودوره في التنمية الاقتصادية، رسالة دكتوراه في العلوم التجارية، جامعة جامعة بن باديس مستغانم، الجزائر، 2016، ص 72.
- نورالدين هرمز، عماد الدين عبد الحي وسامر أحمد، النقل متعدد الوسائط ومتطلبات تطبيقه في مرفأ اللاذقية، مجلة جامعة تشرين للبحوث والدراسات العلمية، سلسلة العلوم الاقتصادية والقانونية، المجلد 63، العدد 3، 2014.
- محمود زنبوعة، أثر تفعيل النقل المتعدد الوسائط في تنمية التجارة البيئية العربية، مجلة جامعة دمشق للعلوم الاقتصادية والقانونية، المجلد 22، العدد 02، 2006.
- قعير باسم صليبية، البنى اللوجستية اللازمة لتطبيق نظام متعدد الوسائط، مجلة جامعة تشرين للعلوم الاقتصادية والقانونية، المجلد 38، العدد 03، 2016.
- فاروق ملش، النقل المتعدد الوسائط "الأوجه القانونية والتجارية"، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، الاسكندرية، 1996، ص 483
- نورالدين هرمز، عماد الدين عبد الحي وسامر أحمد، النقل متعدد الوسائط ومتطلبات تطبيقه في مرفأ اللاذقية، مجلة جامعة تشرين للبحوث والدراسات العلمية، سلسلة العلوم الاقتصادية والقانونية، المجلد 63، العدد 3، 2014.
- سعد بن عبد الرحمن القاضي، نظم النقل الذكية أهم مواضيعها وفرص تطبيقها، المملكة العربية السعودية، 2001، ص 150.

- نihal فريد مصطفى، وجلال العبد، إدارة اللوجيستيات، دار الجامعة الجديدة للنشر، الاسكندرية، 2003.
- دراسة متطلبات إدخال نظام النقل متعدد الوسائط في الدول العربية (أمثلة مختارة لبعض الدول)، جامعة الدول العربية، قطاع الشؤون الاقتصادية إدارة النقل والسياحة، القاهرة، 2011، ص7.
- حياة رصاع، دور اللوجيستيات في تطوير الموانئ البحرية-دراسة مقارنة بين ميناء روتردام وميناء وهران، رسالة دكتوراه في العلوم الاقتصادية، جامعة محمد بن أحمد وهران، 2019، ص 143.
- دراسة متطلبات إدخال نظام النقل متعدد الوسائط في الدول العربية (أمثلة مختارة لبعض الدول)، مرجع سبق ذكره، ص 112.
- أيمن النحراوي، إدارة اللوجيستيات، دار الفكر الجامعي، الاسكندرية، 2016، ص 159.

المنافسة البيئية بين جهات المملكة المغربية قطار فائق السرعة نموذجاً

Environmental equity between the regions of the Kingdom of Morocco High speed train model

د. نسرين بوخيزو، جامعة عبد المالك السعدي، المغرب-ذ.نوال بروحو، جامعة عبد المالك السعدي، المغرب

nawala_@hotmail.fr

الملخص:

يعتبر مصطلح المنافسة البيئية من المصطلحات الحديثة، لم يتم تداوله إلا في مجال محدود يتجلى ذلك في القانون الأسري والقانون الدستوري، مما جعلنا البحث في هذا المجال لما له من أهمية بالغة في المجال الذي اخترناه، فالمنافسة البيئية بين الجهات المملكة قطار فائق السرعة نموذجاً تعتبر من المواضيع الخصب في الساحة العلمية التي تطلبت منا دراسة تمزج بين ما هو نظري وتطبيقي وهذا ما حاولنا ان نبينه من خلال هذه الدراسة. لا شك الكل يعرف الأهمية الاقتصادية التي تحتلها الجهة في جميع التشريعات حيث أصبح للجهة صلاحيات اقتصادية واسعة جعلت من التنمية محور أساسي في جميع برامجها حتى يمكن تحقيق المنافسة المعهودة فملاحظ أن جل الركائز الأساسية التي تتمحور عليها التنمية هي التنمية الاقتصادية الجهوية البيئية التنقلية وخصوصاً قطار فائق السرعة الذي أصبح من الأساسيات الأساسية في برامج التنمية البشرية في إطار التحديث الالكتروني الحديث ومن هنا نطرح هذه الإشكالية التي سنعالج فيها الدور الأساسي الذي ستحققه هذه المنافسة على مستوى الجهات.

الكلمات الافتتاحية: الاقتصاد، البيئة، المنافسة البيئية-قطار فائق السرعة

Abstract:

The term “environmental equity” is considered one of the modern terms, and it was only used in a limited field, which is reflected in family law and constitutional law, which made us research in this field because of its great importance in the field we have chosen, The environmental parity between the Kingdom’s regions is a high-speed train as a model that is considered one of the fertile and tumultuous topics in the scientific arena Which required us to study a mixture between what is theoretical and practical, and this is what we turned to show through this study

When the authority has broad economic powers It has made development an essential focus in all its programs so that the usual fairness can be achieved It is noted that most of the main pillars on which the development revolves are the economic, regional, environmental, and mobility development, especially the high-speed train, which has become one of the basics The basic role in human development programs within the framework of modern electronic modernization, and from here we pose this problem in which we will address the basic role that this equalization will achieve at the level of the authorities.

Keywords: economics, environment, ecological equivalence - high-speed train

تحتل البيئة موقعا متقدما في جدول الأعمال الدولية، حيث تحققت إنجازات هامة منذ مؤتمر استكهولم سنة 1972"، الذي عرض فيه أهم المشاكل البيئية البشرية، وأثار الانتباه أن التقدم التكنولوجي والصناعي الذي أصبح يعرفه العالم يعتبر سببا حقيقيا لمشاكل بيئية حادة¹²²، مما جعل العديد من الباحثين البحث عن الحلول، وذلك عبر تكتل جميع الدول العالمية لتخفيف من هذه الظاهرة التي تعاني منها جميع الدول. في حين مفهوم البيئة هي كل ما يحيط بالإنسان، ويتفاعل مع عناصره، ومن هنا فإن موضوع البيئة لا يهم فقط الجوانب الطبيعية، بل كل ما يقوم به الإنسان¹²³.

ومهما تعددت أنواع المناصفة سواء منها الدولية والوطنية والجهوية فإنها تظل الهدف الأساسي في عصرنا الحالي، لكن ما يهمنا هو موضوعها الجهوي. وتعرف الجهة في الاصطلاح القانوني أنها مفهوم حديث، ترتبط ظهورها في الدول الليبرالية بالعمل الديمقراطي، وواحد من روافد الأساسية للامركزية، لذلك يشار إليها في الدساتير العصرية على أنها جماعة ترابية لامركزية تتمتع بالشخصية المعنوية والاستقلالية الإداري والمالي¹²⁴. أما التعريف الدستوري لسنة 2011 فأعطى تعريفا محالفا، بل اعتبر الجماعات الترابية للمملكة بأنها الجهات والعمالات والأقاليم والجماعات¹²⁵.

والجماعات الترابية أشخاص معنوية خاضعة للقانون العام، إذ تسير شؤونها بكيفية ديمقراطية، وتنتخب مجالس الجهات والجماعات بالاقترح العام المباشر"، ومن بين اختصاصاتها المحافظة على البيئة، فالمناصفة في قرنا الحالي أهم إبراز التحديات الأساسية الراهنة التي تراهن عليها جل الدول، ولاسيما الدول المتقدمة حيث أصبحت ضمن جميع برامجها التشريعية قصد تحقيق عدة أهداف، لكن أحيانا يصعب الالتزام بهذا النظام نظرا لموقع كل جهة، وكذا موقعها الجغرافي الذي يتطلب نسق وفق متطلباتها.

وتكمن أهمية دراسة موضوع المناصفة البيئية الجهوية وأثرها على النقل لمحاولة تسليط الضوء على دورها في تحقيق التنمية ومواجهة كل المشاكل التي تنتج وتنتج عن عدم احترام البيئة، ولاسيما أن موضوع البيئة عرف اهتماما ملحوظا دوليا ووطنيا في ظل تحديث هياكل الدولة والجماعات الترابية، وكذا بروز المنافسة الاقتصادية، ثم ظهور العديد من المفاهيم الحديثة للتنمية المستدامة.

122 - نوال بروحو - البيئة وفق مشاريع الملكية الكبرى بالمغرب مشروع طنجة الكبرى نموذجا - رسالة لنيل دبلوم الماستر في القانون العام جامعة عبد

المالك السعدي كلية العلوم القانونية والاقتصادية والاجتماعية طنجة سنة 2015 . 2016 . ص 1

123 - لحسن جنان - البيئة والتنمية المستدامة بالمغرب - مجلة دعوة الحق العدد 420 صفر 1438 هـ نونبر 2016 مطبعة المعارف الجديدة. ص 13.

124 - عبد الله المتوكل - الإدارة اللامركزية بالمغرب التنظيم الجماعي - تنظيم العمالات - والأقاليم - التنظيم الجهوي - منشورات المجلة المغربية للإدارة الترابية

والتنمية سلسلة مؤلفات وأعمال جامعية العدد 12. 1999 مطبعة دار النشر المغربية الدار البيضاء. ص 85

125 - الفصل 135 من دستور 2011.

أ- إشكالية الدراسة:

لا شك أن الكل يعرف الأهمية الاقتصادية التي تحتها الجهة في جميع التشريعات حيث أصبح للجهة صلاحيات اقتصادية واسعة جعلت من التنمية محور أساسي في جميع برامجها حتى يمكن تحقيق المناصفة المعهودة فملاحظ أن جل الركائز الأساسية التي تتمحور عليها التنمية هي التنمية الاقتصادية الجهوية البيئية التنقلية وخصوصا قطار فائق السرعة الذي أصبح من الأساسيات الأساسية في برامج التنمية البشرية في إطار التحديث الإلكتروني الحديث ومن هنا نطرح هذه الإشكالية التي سنعالج فيها الدور الأساسي الذي ستحققه هذه المناصفة على مستوى الجهات. من هنا نستجلي سؤالا محوريا: ما مدى استعمال الجهات المغربية إمكانياتها المختلفة لتحقيق المناصفة البيئية الجهوية لخلق الاستثمار الاقتصادي؟

ويتفرع عن هذه الإشكالية مجموعة من التساؤلات الفرعية تتمثل فيما يلي:

. متى ظهر مفهوم المناصفة البيئية؟

. هل يمكن إعطاء تعريفا محددا للمنافسة البيئية؟

. ما هو التأطير الدستوري والقانوني للمنافسة البيئية؟

. ما الأثر الاقتصادي للمنافسة البيئية على مستوى الجهات المغربية؟

. ما مدى أهمية المناصفة البيئية الجهوية على مستوى وسائل النقل بالمغرب قطار فائق السرعة نموذجا.

ب- منهج الدراسة

تعتبر المنهج من الوسائل الأساسية لأي دراسة مهما كانت، قصد الحصول على معطيات محكمة تقوم على أسس شاملة، تجمع بين ما هو موجود في حياة البشرية وما تعيشه من اختلافات تختلف باختلاف الظواهر. ولعل موضوع المناصفة البيئية الجهوية، يقتضي الاعتماد على منهجين المنهج الاستقرائي الذي سيساعدنا في استقراء القوانين الوضعية الخاصة بالقانون الدستوري والقانون البيئي، ثم المنهج التاريخي الذي سيبين لنا الحقب التاريخية التي مر منها المغرب في استعمال الوسائل التنقلية في حياة البشرية ومدى تطورها بتطور المجتمع في كلتا المجالات.

ت- فرضيات الدراسة:

- تشكل المناصفة البيئية الجهوية ظاهرة أساسية في عصرنا الحالي؛
- تشكل المناصفة البيئية الجهوية التنقلية نوع من أنواع العدالة البيئية بين الجهات؛
- إن التغلب على الفوارق الجهوية التنقلية وتحقيق المناصفة المطلوبة يقتضي الأخذ بعين الاعتبار الاقتصادية؛
- يمكن اعتبار المناصفة حلا من حلول العدالة الجهوية في الوطن العربي؛

ث- أهداف الدراسة

إن أي دراسة بمختلف أصنافها تقوم على أهداف، إلا أن أهدافها يجب أن تحدد في إطار ما هو عائد على المجتمع والمؤسسات بالنتفع العام. وبما أن موضوعنا هذا يجمع بين العديد من المكونات التي لا يمكن تحديدها، لانها متماسكة

ومتداخلة فيما بينها، إلا أننا سنركز على هدف من الأهداف، يتجلى ما هو اصطناعي بشري يعنى بالابتكارات الجهوية لوسائل النقل الحديثة البيئية، التي تعتبر من الأهداف الأساسية لهذه الدراسة، إذ سيمكن الجهات المعنية ببشر الفوارق الجهوية والتحكم في الملوثات الناتجة عن مختلف الأنشطة.

ج- وسائل وأدوات الدراسة:

تعتبر وسائل وأدوات الدراسة مفتوح من المفاتيح التي تسهل القيام بالدراسة المدروس فيها ولهذا اعتمدنا في دراستنا على مجموعة من الوسائل والأدوات أهمها كالدراسة النظرية للنصوص البيئية التي يمكن استنباط من خلال نصوصها هل المناصفة حاضرة لدى المشرع المغربي إضافة أدوات الاستنباط الاستقرائي التي مهدت لنا المعرفة الدقيقة بالموضوع قصد الاطلاع والإلمام الكامل بهذا الدراسة التي تجمع بين ما هو نظري وما هو حديث في الوطن العربي.

1 . مفهوم المناصفة البيئية والتأطير الدستوري والقانوني لها:

ظهرت المناصفة البيئية بين جهات المملكة المغربية، تحديدا عندما صادق المغرب على الوثيقة الدستورية فاتح يوليوز 2011، ولم تأتي المناصفة البيئية من فراغ، بل جاءت ما كانت تعاني منه بعض الجهات، من فوارق شاسعة على مستوى البنيات التحتية ووسائل النقل الحديثة العمومية، التي تراعي مجموعة من المعايير المحددة في سلم التنمية البشرية الوطنية والدولية. ويمكن الجزم أن المناصفة البيئية ليس لها تعريف دقيق، بل تبقى جل التعاريف محددة حسب ما قدمه أي باحث في هذا المجال، لكن سنحاول إعطاء تعريف المناصفة البيئية وفق المعايير التي نراها.

وتتعدد التعاريف التي تحاول إعطاء تعريف محدد لمفهوم المناصفة البيئية فالتعريف اللوجستيكي ويقصد به استفادة جميع الجهات المملكة المغربية على قدر التساوي من جميع وسائل النقل الحديثة البيئية ذات جودة، وتكون أقل تلوثا انطلاقا من خصوصياتها وموقعها الجغرافي الذي تمتاز به¹²⁶.

مقابل ذلك نجد التعريف الاجتماعي الذي يعرفها كمجموعة من الفئات الاجتماعية الجهوية، تستفيد من خدمات اجتماعية متنوعة تقدمها الدولة والمؤسسات العمومية وجمعيات المجتمع المدني للفئات الهشة في المجتمع، شريطة انتماءها لها، وتكون هذه الأخيرة أكثر عرضة للتشرد والانحراف بسبب عدم وجود سكن لائق بما مما تتدخل المؤسسات المعنية لضمان العيش الكريم للفئات الهشة في مجتمعاتنا المعاصرة والوقاية من الملوثات البيئية الناتجة عن الحياة البشرية.

¹²⁶ - جاء في المادة 13 من قانون 03.13 المتعلق بمكافحة تلوث الهواء ظهير شريف رقم 1.03.61 صادر في 10 ربيع الأول 1424 " 12

ماي 2003 حيث جاء فيها أن كل ما يضر بالجوار والأمن والبيئة يعتبر نوع من أنواع المخاطر " إذ تصدر الإدارة إلى الشخص المسؤول مصدر التلوث التعليمات اللازمة لإدخال التغييرات الضرورية للحد من انبعاثات الملوثة وتفادي المخاطر المذكورة وتلزمه بوضع التجهيزات الضرورية والتقنيات المتوفرة لقياس درجة تركيز المواد وكميتها وكل المعدات الكافية لعدم تجاوز المعايير المسموح بها "

أما التعريف الاقتصادي فيحددها كثلة من المؤسسات الاقتصادية الوطنية والدولية تقدم تمويلات مالية، هدفها المحافظة على البيئة الجهوية بين جميع الجهات، قصد الاستثمار في الموارد الطبيعية، على سبيل المثال لا الحصر مؤسسة محمد السادس للمحافظة على البيئة وصندوق النقد الدولي.

في حين نجد التعريف الطبيعي يشير إلى المناصفة فيكل ما من شأنه الرفع بالموارد الغابوية ، التي تميز كل جهة على حدى ، رغم وجود مميزات طبيعية تختلف من جهة لأخرى ، وذلك منه ما هو طبيعي لا دخل للإنسان فيه ، ومنه ما أنتجته البشرية ، وهنا نرى تقاطع كبير بين باقي التعاريف السابقة التي أعطيناها، فالتعارف الأربعة أبانت أن المناصفة البيئية الجهوية بين الجهات المملكة المغربية يمكن تحقيقها فقط ، أما ما هو طبيعي يظل يندرج ضمن المميزات الجغرافية والطبيعية التي تتدخل عدة قوانين لتأطيرها لعل أهمها : القانون الدستوري والقانون التنظيمي.

أما على مستوى الدولي نجد المعاهدات والمواثيق الدولية للدول الكاملة السيادة، لكن سنقتصر فقط بالحديث عن القوانين الوطنية لمعرفة أثر القانون الدستوري والتنظيمي في تحقيق هذه المناصفة. ومما لا شك فيه أن التأطير الدستور كان ويظل منذ العصور الأولى لإصداره بدءا بأول دستور للمملكة المغربية 1962 إلى دستور 2011، الوثيقة البشرية القابلة للتغيير متى أرادت السلطات الحاكمة والشعبية وفق متطلبات مجتمعية مختلفة، ومميزاتها أنها تبين مجمل العلاقات التي تكون بين جميع المؤسسات الوطنية والدولية ما عليها من واجبات وما لها من حقوق اتجاه أي فاعل في مجتمعاتنا.

يمكن القول إن المناصفة البيئية بين جهات المملكة المغربية جاء دستور 2011 في الباب التاسع في الفصل 142 بصياغته المباشرة من خلال العبارة الآتية التي استعملها " التقليل من التفاوتات بينها"¹²⁷.

ومن المعلوم أن من البنيات التحتية الأساسية والتوزيع العادل للموارد نجد صندوق التأهيل الاجتماعي في مجال التنمية البشرية " التي أصبحت من ضمن الأولويات في جميع المواثيق والتشريعات العالمية.

لكن ما يلاحظ على مضامين الفصل الدستوري 142 أن المناصفة البيئية لا يمكن أن تكون دائمة، بل تبقى محددة بأجل تبرجه الجهات المعنية، مما يقودنا إلى الإقرار أن المناصفة البيئية بين الجهات تبقى رهينة بمدى توفر الموارد المالية لهذا الغرض. وهذا يقودنا إلى البحث عن الإمكانيات الأخرى الغير الدستورية لتحليلها والبحث فيها عن مدى قدرة القانون التنظيمي للتلوث في استحضار المناصفة البيئية بين الجهات و حمايتها من طرف الجهات المسؤولة.

127 - الفصل 142: يحدث لفترة معينة لفائدة الجهات صندوق لتأهيل الاجتماعي يهدف إلى سد العجز في مجالات التنمية البشرية والبنات التحتية الأساسية والتجهيزات، يحدث أيضا صندوق للتضامن بين الجهات بهدف التوزيع العادل للموارد قصد التقليل من التفاوتات بينها.

إن الهدف من إصدار أي قانون لا يأتي إلا بأهداف مسطرة تبرمجها السلطات التشريعية، ولعل المبتغى الأساسي الذي جاء به قانون 13.03 المتعلق بمكافحة تلوث الهواء يهدف إلى الوقاية العامة والخاصة من جميع الانبعاثات والملوثات الجوية التي تسبب أضرارا مختلفة على الحياة العامة بجميع أشكالها.

ويجب الإشارة أن التلوث هو ضرر جوي ناتج عن ممارسة أنشطة مختلفة تلحق أضرار لا يمكن التحكم فيها إلا بمراقبة هذه الأنشطة من طرف السلطات المعنية، وتختلف من جهة إلى أخرى وحسب نوع الأنشطة التي تمارس من طرف الممارس، وللحد نسبيا من مجمل هذه الملوثات الناتجة عن هذه الممارسات. ومما لاحظنا أن قانون 13.03 جاء بعقوبات زجرية وكذا الآجال القانونية الواجب تقديم الشكاية والمحددة في "تسعين يوما يقدم فيه طلب للجهة المختصة للبحث في الأمر شريطة إرفاق طلبه بخبرة طبية وتبلغ نتائج البحث للطلب المعني داخل اجل ستين يوما"¹²⁸.

إن ما يمكن الإقرار به أن الإمكانيات القانونية والتنظيمية لمكافحة تلوث الهواء بين جهات المملكة والسعي نحو المناصفة البيئية حاضرة في جميع التشريعات، فقط يبقى الأمر هنا مرتبط بمدى تفعيل المقترحات الدستورية والقانونية في حياتنا سواء كنا أفرادا أو مؤسسات.

2- الأثر الاقتصادي للمناصفة البيئية على مستوى الجهات المغربية

إن الحاجة الملحة للاقتصاد كان ولازال أمرا أساسيا في جميع الأنظمة ، لخلق الاستثمار الوطني الذي يعتبر المنبع الأساسي للحياة الاقتصادية، وهذا ما جاء في نص الرسالة الملكية السامية الموجهة إلى رئيس الحكومة في موضوع التدبير اللامتمركز للاستثمار" فانك تعلم مدى عزمنا الوثيق وعملنا الدؤوب على إنعاش الاستثمار والنهوض به باعتباره وسيلة فعالة للتنمية الاقتصادية والاجتماعية مؤكدين في عدة مناسبات على دوره الحيوي كمحفز أساسي للنمو، ولاسيما في دعم مشاريع المقاولات الصغرى والمتوسطة في الصناعة ومجالات الصناعات المرتبطة بالإنتاج الفلاحي والمعادن"¹²⁹.

ويجب الإشارة إلى أن الاستثمار أنواع عديدة فمنها" الاستثمار البيئي بين الجهات أداة اقتصادية ناجعة تخلق نوع من التحفيز المالي، وهذا منصوص عليه في الأنظمة المالية، حيث جاء في مضمون المادة 58 «يؤسس بموجب نصوص

128 - المادة 12 من قانون 13.03 ظهير شريف رقم 1.03.61 صادر في 10 ربيع الأول 1424 . 12 ماي 2003 لتنفيذ القانون المتعلق

بمكافحة تلوث الهواء. " يحق لكل شخص طبيعي أو معنوي تعرض لضرر في صحته أو ممتلكاته بسبب انبعاث أو إطلاق أو رمي ملوثات في الجو خلال اجل تسعين يوما بعد معاينة الضرر أن يطلب من السلطة المختصة إجراء بحث شريطة إرفاق طلبه بخبرة طبية أو تبلغ نتائج البحث إلى الطالب وكذا الإجراءات المتخذة في اجل ستين يوما.

129 - الرسالة الملكية السامية الموجهة إلى رئيس الحكومة في موضوع التدبير اللامتمركز للاستثمار المنشورة في المجلة المغربية للانظمة القانونية والسياسية العدد الأول السنة الأولى 2002، ص 45

تطبيقية لمقتضيات هذا القانون والقانون الإطار رقم 18.95 بمثابة ميثاق للاستثمار نظاماً للتحفيز المالية والجبائية لأجل تشجيع الاستثمار وتمويل المشاريع الهادفة إلى حماية البيئة واستصلاحها¹³⁰.

مما لا شك فيه أن النمو الاقتصادي الذي عرفه المغرب «خلال العقود الأخيرة شكل ضغطاً كبيراً على البيئة، وما زاد من حدة هذا الضغط ظاهرات التغيرات المناخية وندرة وهشاشة الموارد الطبيعية، إذ تسبب في تدهور الوسط الطبيعي وتعدد مظاهر التلوث المهتدة لصحة السكان.

وانطلاقاً من هذه المعطيات قدرت الجهات المسؤولة عن قطاع البيئة 2009 تكلفة الأضرار الناجمة عن التدهور البيئي بما يزيد 13 مليار درهم سنوياً أي 7,3 في المئة من الناتج الداخلي الخام من حين تقدر تكلفة حماية البيئة بـ 8,1 في المئة من هذا الناتج بينما النفقات العمومية لصالح البيئة لا تتعدى 7,0 في المئة.

لكن رغم الآثار السلبية التي تخلفها بعض الأنشطة والتغيرات المناخية والمتمثلة في " غياب آلية مستدامة لتبادل المعلومات والخبرات والتجارب في مجال البيئية وتغيراتها"¹³¹. لكن لا يمكن أن نجهل الأثر الاقتصادي الإيجابي لهذه المناصفة والتي تتمثل في خلق جهات متكاملة فيما بينها، إضافة بثر الفوارق الاقتصادية بين الجهات لاستفادة من الثروات المختلفة أي ما يسمى بالتجانس الجهوي الاقتصادي.

أما من جانب آخر سنكون أمام نوع من أنواع فرص الشغل تتناسب مع كل جهة وهذا يعد الهدف الأساسي للسياسات العمومية الحالية في جل مخططاتها.

3- المناصفة البيئية الجهوية وأثرها على النقل قطار فائق السرعة نموذجاً

يعتبر مصطلح المناصفة البيئية من المفاهيم الحديثة، إذ يرتبط بالعديد من المجالات المختلفة، فيقال المناصفة البيئية، المناصفة الاجتماعية والمناصفة الاقتصادية، والمناصفة الصحية ويختلف هذا المفهوم من دولة إلى أخرى ومن جهة إلى أخرى وذلك راجع إلى العديد من الإمكانيات والمكونات الأساسية للدولة والجهة التي تمتاز بها.

إذا كانت المطالبة بالمناصفة البيئية الجهوية أمر أساسي لتحقيق التنمية الاقتصادية في الوطن العربي، فوسائل النقل من الضروريات الأساسية في حياة البشرية، ولا يمكن الاستغناء عنها مهما كان، غير أنه مع مرور العصور وتطور احتياجاته أصبح لوسائل النقل مفهوم آخر غير المفهوم التقليدي الكلاسيكي المتعارف عليه. بل أصبحنا اليوم نتحدث بشكل بارز عن وسائل النقل الحديثة البيئية ذات جودة التي تراعي خصوصيات محددة في استعمالها حتى تتماشى مع مقومات العصر الحديث لوسائل النقل المطلوبة في قرننا الحالي.

130 - عبد الواحد مهداوي، 2011، دليل التراث الثقافي والطبيعي بالمغرب الطبعة الأولى منشورات مرايا ص 133

131 - حميد القستلي، 2013، حكاما المدن نحو مستقبل حضري أفضل، مطبعة المعارف الجديدة الرباط، الطبعة الأولى، ص 58.

فالمغرب كباقي الدول العربية مر بالعديد من المراحل للمطالبة بهذا النوع الجديد من وسائل النقل لتحقيق التنمية الاقتصادية الشاملة والسعي وراء هدفه الاقتصادي البيئي الذي أصبح من أهم الالتزامات الدولية في جميع السياسات ، وبدون شك أن المغرب التزم بالالتزامات الدولية البيئية " من أجل اقتصاد اقل تلويثا وصديقة للبيئة إذ يعبئ يوما بعد يوم الوسائل التي تكفل له رفع حصة الطاقات المتجددة في العرض الطاقوي الوطني إلى 52%¹³² وهكذا حتى يحقق التنمية المستدامة والدائمة لجيل عبر جيل ، وليست اية تنمية بل تنمية بيئية جهوية مناصفة بين جميع الجهات في وسائل النقل الحديثة التي لها تراث على جميع المستويات .

فإذا كانت وسائل النقل تتطور بتطور المجتمع، فالبيئة تتغير بتغيير هذه الوسائل بمحدثاتها وجودتها، فالاختلاف الجهوي الجغرافي يحتم مراعاة الجهوية لتحقيق هذه المناصفة، لما لها من تأثير مختلف على الجهات لعل أهمها.

- الابتكار الجهوي وفق معطيات الجهة
- تحديث وسائل النقل الجهوية حسب المعيار الديمغرافي للسكان.
- دراسة التغيرات المناخية الناتجة عن الأنشطة الاقتصادية الجهوية التي تحث في مقدمتها العنصر البيئي قبل الرفع بالاستثمار الاقتصادي.
- تشجيع الابتكارات الجهوية البيئية التنقلية حسب معطياتها، دون الوقوع في التناسخ الجهوي لوسائل النقل.

خلاصات واستنتاجات:

نستخلص من خلال دراستنا حول المناصفة البيئية عدة خلاصات أهمها:

إن ترسيخ المناصفة البيئية المعنية بهذا المجال تتطلب العديد من الالتزامات الجهوية لكل جهة بمختلف أصنافها، كتجسيد العنصر البشري ضمنها والدراسة السكانية للسكان وكذلك المقومات الثقافية للجهة وعدد المراكز الإدارية للجهة " بهدف تحسين اللوجستيك الجهوي"¹³³.

كل هذا يسهل لنا إمكانيات تحقيق المناصفة البيئية بين الجهات حتى تتمكن من تفعيل هذه المناصفة التي أصبحت اليوم من الأساسيات الأساسية لأي مجتمع يؤمن بالعدالة الجهوية البيئية اللوجستية وفق المعايير المحددة لكل جهة، " لتحقيق تنمية مستدامة شاملة ومزدهرة وبذلك تنال اعترافا دوليا بفضل ما سنقوم به من تحرك جميع الفاعلين بمختلف أصنافهم"¹³⁴.

132 - رشيد مامون، 2016، قمة المناخ كوب 21 باريس تسلم المشعل لمراكش مجلة الوكالة المغربية للأبناء، مارس، ص 3.

133 - تقرير النموذج التنموي الجديد، 2021، تحرير الطاقات واستعادة الثقة لتسريع وثيرة التقدم وتحقيق الرفاه للجميع التقرير العام ابريل ص 221.

134 - مقتطف من الرسالة الملكية لمؤتمر الأطراف لدول المتوسط حول المناخ المنعقد بطنجة بتاريخ 18 يوليوز 2016 م 13 شوال 1437 هـ. مقال منشورة بمجلة انبعاث امة عدد 61 سنة 15 نونبر 2016 ص 2.

وانطلاقاً من مبدأ التعاون الجماعي البيئي أخذ المغرب معركة كبيرة مع شركائه الاقتصاديين على المستوى الوطني والدولي لتوفير هذا النوع الجديد من وسائل النقل لما لها من أهمية كبيرة على الاقتصاد والبيئة. ففي¹³⁵ وقت سابق لم تكن الطرق معبدة أمام إقامة مركبة سياحية ضخمة وكان هناك من يتساءل هل المغرب بحاجة لمثل هذه الفنادق؟ .

لقد أبانت التطورات أن المغرب عبر المخطط الأزرق الذي يهدف إلى النهوض بالقطاع عبر إعادة تأهيله وتنويع منتوجه إلى المزيد من المركبات والمرافق الموزعة بين مستويات عالية ومتوسطة لان تطوير المواصلات هو مصدر نهضة وتقدم المجتمعات

لقد ركز المغرب في الأونة الأخيرة عبر قطار فائق السرعة الذي مكنه من دخول عصر جديد، فلا شيء يغير معالم العمران أكثر من نهضة المواصلات التي تستفيد من أخير مبتكرات التكنولوجيا العصرية البيئية. من هذا المنطلق يشكل المشروع " رحلة تشبه الحلم بالنسبة للأجيال السابقة عند مقارنتها بالسفر على أول قطار خشبي حيث ربط بين المدينتين قبل مئة عام عندما كانت الرحلة طويلة وشاقة تستغرق يوماً وليلة كما دونتها أفلام بداية القرن العشرين الصامتة مئة عام بين التاريخين والقطارين تغير فيه المغرب بالكامل من مجتمع تقليدي يزرع تحت الحماية الفرنسية والاسبانية يخرج ببطء من تخلف وذيول القرون الوسطى إلى دولة ديمقراطية عصرية حديثة تملك أسرع قطار من نوعه في العالم العربي وأفريقيا يسير بسرعة 300 كلم في الساعة وله مواصفات زمن العقد الثاني من الألفية الثالثة"¹³⁶.

إن تنفيذ الاستثمار البيئي عبر هذه الوسيلة عادت على الجهة باستثمارات اقتصادية بيئية لم يعرفها التاريخ العربي والإفريقي مما يجعله يفتح على البيئة العالمية لجلب المستثمرين من مختلف أنحاء العالم عبر جهات المملكة المغربية. لكن رغم الجهود المبذولة التي همت التنمية المحلية، لازلت الفوارق بين الجهات من حيث مستويات التنمية ومعدلات النمو كبيرة جدا حيث تساهم فقط أربع جهات من أصل اثني عشر جهة بحوالي 60 في المئة من الناتج الوطني الإجمالي¹³⁷. ويتعلق الأمر بجهة الدار البيضاء سطات التي حققت أهم مساهمة في الناتج الداخلي الخام، بالأسعار الجارية خلال الفترة 2001 . 2016 بحصة 26.9 في المئة كمتوسط سنوي متبوعة بجهات الرباط سلا القنيطرة 15 في المئة ومراكش اسفي 11.6 في المئة ثم فاس مكناس 10.1 في المئة وعلى ضوء هذا الواقع يتبين أن الدينامية المحلية بالمغرب لم تصل بعد إلى المستوى المطلوب نظرا لكثرة من التحديات التنظيمية والبنوية المرتبطة بمسلسل الجهوية والتنمية المحلية".

135 - مملكة الشعب 1999 . 2013 منشورات اول ميديا مطبعة ايديال. الدار البيضاء الطبعة الأولى، غشت 2013 ص 190

136 - نفس المرجع ص 190

137 - مركز الدراسات والأبحاث في العلوم الاجتماعية . التقرير الاستراتيجي المغربي . مطبعة النجاح الجديدة الدار البيضاء، العدد 12. 2019-2021

إن جرأة المغرب الدخول في الاقتصاد البيئي التنقلي سيمكّنه في " أفق عام 2035 من أصل 53 مليون مسافر حاليا إلى مضاعفة البنية السككية الحالية في المغرب التي تتكون من شبكة تمتد نحو ألف كلم من وجدة إلى مراكش تعود إلى ما قبل الاستقلال وتحويلها إلى شبكة حديدية عصرية تستعمل القطارات السريعة المختلفة حسب حاجيات الزبناء واتجاهات رحلاتهم"¹³⁸.

خلاصة القول إن انجاز هذه الشبكات العصرية البيئية والبنيات التحتية الأساسية سترفع من القدرة الاقتصادية لمواجهة المغرب، كما ستساعد في القدرة التنافسية اللوجستية للاقتصاد المغربي وتؤهله في مجالات التجارة والسياحة الدولية على اعتبار أن القطار السريع يعتبر الوسيلة الحديثة الذي قلص من استعمال السيارات والعربات الملوثة في النقل البري تطبيقا لبرنامج حماية البيئة والتنمية المستدامة لتخفيض الانبعاث الحراري".

خاتمة:

- يعتبر قطار فائق السرعة صورة واضحة للتحويلات الاقتصادية التي يعرفها المغرب في الفترة الأخيرة، وتطوير الشبكة اللوجستية الوطنية؛ التي تتكامل بين كل مختلف وسائل النقل الجوية والبرية والبحرية من أجل تسويق الإنتاج الوطني داخل المغرب وخارجه، وتقوية القدرات التنافسية للتجارة الخارجية، وخلق قيم مضافة للاقتصاد الوطني.
- ساهم مشروع قطار فائق السرعة في تحسين موقع المغرب في شبكة الطرق البرية في القارة الإفريقية وفي الضفة الجنوبية من مضيق جبل طارق. والذي يضاف إلى المشاريع الاستراتيجية الكبرى الأخرى كالمركب المينائي طنجة المتوسط الذي ساهم في تطوير العرض المينائي الوطني، والرفع من القدرات التنافسية للاقتصاد الوطني، وتقوية مكانة المغرب البحرية في حوض البحر الأبيض المتوسط¹³⁹.
- لقد ساهم قطار فائق السرعة في تسهيل تنقل السكان من المدن الكبرى، وتلبية حاجياتهم الإدارية والطبية والتجارية في مدة قصيرة، وتقوية العرض السككي في المغرب، والرفع من قدراته التنافسية.
- إن تحقيق المناصفة البيئية بين الجهات المملكة المغربية انطلاقا من إمكانياتها الدستورية والتنظيمية والمالية في مجتمعاتنا المغربية، يمكن تحقيقها لما تتضافر جميع الجهود الجهوية البيئية ووعي المجتمع بأهمية البيئة وما لها من منافع اقتصادية واجتماعية وصحية على البشرية.
- غياب الوعي الاجتماعي بالأهمية الكبرى التي تحتلها المناصفة البيئية حينها ينعدم الحديث عن هذه المناصفة.

138 - مملكة الشعب 1999 . 2013 منشورات اوال ميديا مطبعة ايدبال الدار البيضاء الطبعة الأولى غشت 2013، ص 191

139 - الرواص بدرالدين، (2021)، المركب المينائي طنجة المتوسط والتحويلات المحلية بالجماعات الترابية المحيطة (القصر الصغير وقصر الحجاز وجوامع وملوسة، السنة الجامعية 2020-2021. كلية الآداب والعلوم الإنسانية. جامعة عبد المالك السعدي. تطوان. ص: 126.

- إن للمناصفة أهمية كبرى تجعل من جميع المجتمعات تعيش تطورات تجعله يعيش ويتعايش مع المعطيات التكنولوجية التي تؤمن له الرفاه الاجتماعي، الذي يعد الهدف الأساسي في جميع التشريعات العالمية، لكي يتماشى مع كل المكونات الحديثة الخاصة بالمجال الإلكتروني الحديث للحياة الاجتماعية.
- إن عصر السرعة أصبح اليوم أمر ضروري في جميع الوسائل ولاسيما التي تعنى بالنقل، فلم يعد الأمر يقتصر على ما كان عليه سابقا، بل أصبحنا نتسارع مع الوقت الذي يوفر لنا الحياة البديلة السريعة في كل الأمور تفاديا لهدر الوقت.
- إن البيئة النظيفة تسمح بتقليص من ثاني أكسيد الكربون بدل من الوسائل التي تلوث وهذا ما اعتمده المغرب في جميع توصياته أمام المؤتمرات التي شارك فيها حيث أكد على اعتماد القطار كأول وسيلة نقل عمومية والعمل تدريجيا على تقليص استعمال السيارات والعربات الملوثة في النقل واختزال المسافات التي كانت في زمن سابق تستغرق أيام وشهور.

المراجع المعتمدة:

- حميد القستلي حكامة 2013، المدن نحو مستقبل حضري أفضل الطبعة الأولى، مطبعة المعارف الجديدة الرباط.
- عبد الواحد مهداوي، 2011، دليل التراث الثقافي والطبيعي بالمغرب الطبعة الأولى، منشورات مرايا.
- مركز الدراسات والأبحاث في العلوم الاجتماعية التقرير الاستراتيجي المغربي مطبعة النجاح الجديدة، الدار البيضاء العدد 12. 2019 . 2021.
- مملكة الشعب 1999 . 2013 الطبعة الأولى غشت 2013، منشورات اول ميديا.
- نوال بروحو، البيئة وفق المشاريع الملكية الكبرى بالمغرب مشروع طنجة الكبرى نموذجاً، رسالة لنيل دبلوم الماستر في القانون العام، كلية العلوم القانونية والاقتصادية والاجتماعية، السنة الجامعية: 2015 . 2016
- عبد الله المتوكل . الإدارة اللامركزية بالمغرب التنظيم الجماعي . منشورات المجلة المغربية للإدارة الترابية والتنمية، سلسلة مؤلفات وأعمال جامعية العدد 12. 1999 مطبعة دار النشر المغربية الدار البيضاء.
- رشيد مأمون 2016. قمة المناخ كوب 21 . باريس تسلم المشعل لمراكش . مجلة الوكالة المغربية للأبناء مارس.
- الرواص بدرالدين، (2021)، المركب المينائي طنجة المتوسط والتحولات المحلية بالجماعات الترابية المحيطة (القصر الصغير وقصر الحجاز واجوامعة وملوسة، السنة الجامعية 2020-2021. كلية الآداب والعلوم الإنسانية. جامعة عبد الملك السعدي. تطوان. ص: 126.
- لحسن جنان 2016. البيئة والتنمية المستدامة بالمغرب . مجلة دعوة الحق العدد 420 صفر 1438 هـ نونبر 2016 مطبعة المعارف الجديدة . الرباط.
- الدستور المغربي 2011 صادر بتنفيذ الظهير الشريف رقم 1.11.91 بتاريخ 29 يوليوز.
- ظهير شريف رقم 61. 03. 1 صادر في 10 ربيع الأول 1424 . 12 ماي 2003 بتنفيذ القانون رقم 03. 13 المتعلق بمكافحة تلوث الهواء.
- الرسالة الملكية لمؤتمر الأطراف لدول المتوسط حول المناخ المنعقد بطنجة بتاريخ 18 يوليوز 2016 م 13 شوال 1437 هـ المنشور بانبعث امة عدد 61 سنة 15 نونبر 2016.
- الرسالة الملكية السامية الموجهة إلى رئيس الحكومة في موضوع التدبير اللامتمركز للاستثمار المنشورة في المجلة المغربية للأنظمة القانونية والسياسية العدد الأول، السنة الأولى 2002.
- تقرير النموذج التنموي الجديد تحرير الطاقات واستعادة الثقة لتسريع وثيرة التقدم وتحقيق الرفاه للجميع التقرير العام ابريل 2021

التنقلات السكانية بين الدار البيضاء والجديدة ودورها في تحريك السياحة الشاطئية وتحقيق التنمية المستدامة

Population movements between Casablanca and El Jadida and their role in moving beach tourism and achieving sustainable development

حميد المكاوي. كلية الآداب والعلوم الإنسانية بالجديدة، المغرب، Elmakkawiamid@gmail.com

أمينة الحريري. كلية الآداب والعلوم الإنسانية بالجديدة، المغرب، amina.elhariri60@gmail.com

الملخص:

تتوفر مدينة الجديدة على مؤهلات سياحية تتميز بالتنوع أهمها: الواجهة البحرية الأطلنتية وما توفره من شواطئ ممتدة. بالإضافة إلى الموقع الاستراتيجي المتمثل في القرب من مدن كبرى كالدار البيضاء ومراكش، الشيء الذي يعدد من اختيارات السياح في التنقل إليها عبر مختلف وسائل النقل. دون أن ننسى المؤهلات الحضارية والمآثر التاريخية العريقة والأصيلة التي تتوفر عليها. زيادة على ذلك، تتوفر المدينة على مقومات تجهيزية متمثلة في مجموعة من الفنادق المصنفة والمركبات السياحية، إضافة إلى شبكة طرقية ووسائل نقل مختلفة تسهل التنقل من وإلى مدينة الجديدة.

تهدف هذه المقالة إلى دراسة دور النقل والتنقلات السكانية بين مدينة الدار البيضاء العاصمة الاقتصادية ومدينة الجديدة في تحريك السياحة الشاطئية وتحقيق تنمية مستدامة، وتعرف خصوصيات البنية السياحية بمدينة الجديدة، والخصائص الاجتماعية والاقتصادية للسياح البيضاءيين، والأسباب التي تدفع السياح إلى القدوم إليها. **الكلمات المفتاحية:** تنقلات سكانية، نقل، سياحة شاطئية، تنمية، خصائص السياح البيضاءيون.

Abstract

EL JADIDA City has a variety of tourist qualifications - an Atlantic facade, a strategic location- and a number of hotels, a road network and various transport which make easy to travel to and from EL JADIDA.

In addition, the city has equipment facilities represented in a group of classified hotels and tourist vehicles, in addition to a road network and various means of transportation that facilitate transportation to and from the city of Al Jadida.

This article aims to study the Population movements between Casablanca and El Jadida and their role in stimulating coastal tourism and achieving development in El Jadida, and determines the particularities of the tourism structure in EL JADIDA City, the social and economic characteristics of the tourists, and the reasons why tourists come. We have worked on field research based on the geographical approach to description, analysis and interpretation.

Key words: population movements, transport, Beach tourism, development, properties of Casablanca tourists.

مقدمة:

يشكل الترفيه من مظاهر الأنشطة السياحية التي يقوم بها الانسان لتجاوز الأنماط الروتينية للحياة اليومية. ويمكن مزاولته داخل الأبنية فيسمى **Indoor-Récréation** أو خارجها في الطبيعة ويسمى **Outdoor-Récréation**، إذ تعبر كلمة "السياحة" على عامل الراحة والمتعة والترفيه؛ فعامل الجذب السياحي من العوامل الجاذبة للاشتراك بالتجربة. السياحة. هذه المقومات هي مجموعة عناصر أو عوامل لها قوة التأثير على اتخاذ القرار في اختيار السائح الوجهة السياحية. ويعتبر قطاع النقل من بين أهم القطاعات التي تدعم الهيكل الاقتصادي والاجتماعي لكل دولة¹⁴⁰، علاوة على كونه "مجموع الوسائل المتاحة لنقل الأفراد والسلع والبضائع من مجال إلى آخر في مدة زمنية محدودة"¹⁴¹. ومن المعلوم أن القطاع السياحي يركز على وسائل النقل قصد التنقل إلى المجالات الساحلية طليعية كانت أو تاريخية، حيث تعتبر حاجة الانسان إلى التنقل حاجة أساسية.

ويجب الإشارة إلى أن الحاجة إلى التنقل أصبحت أكثر إلحاحا مع التطور الاجتماعي والنمو الاقتصادي والتقدم العلمي، حيث ازدادت وثيرة التنقل عبر العصور، فبعدما كان الانسان يتنقل مرة في الشهر أو السنة، أصبح يتنقل يوميا من مكان سكنه إلى مكان العمل أو الدراسة أو غيرها من الأمكنة التي أصبح يسافر إليها المرء مرارا من أجل أغراض السياحة خاصة.

وتتميز مدينة الجديدة بمؤهلات سياحية هامة، فهي تتوفر على عدد من الشواطئ التي لها القدرة على استقبال عدد مهم من السياح، بالإضافة إلى مجموعة من المآثر التاريخية التي يعود تاريخ بنائها إلى القرنين الخامس عشر والسادس عشر. فمدينة الجديدة وعلى غرار باقي المدن المغربية، تتوفر على تراث مادي ولا مادي مهم يساهم في جعلها منطقة جذب للسياح من مختلف المدن المغربية، وخاصة من المنطقة الوسطى. وتعتبر مدينة الجديدة نموذجا لإعادة التنمية الحضرية الحديثة، فهي تضم مؤشرات أكثر تذكرا بماضيها البرتغالي، إذ أن العزاة البرتغاليين مكثوا بها من القرن السادس عشر إلى القرن الثامن عشر وتركوا بها عدة منشآت. ولكن المدينة طورت مع ذلك بعض الأنشطة التي تتعلق بالميناء والسياحة في عهد الحماية¹⁴².

أ - إشكالية الدراسة:

يعتبر السياحة نشاط إنساني يزاوله أشخاص ينتقلون إلى مكان آخر يقع خارج محيطهم البيئي (مقر إقامتهم المعتاد) لفترة محدودة (ليلة على الأقل وأقل من ستة أشهر) ولا يكون سبب هذا الانتقال هو مزاوله نشاط مأجور. والملاحظ أن

¹⁴⁰ - هشام مكي (2003)، دور قطاع النقل في تحقيق التنمية المستدامة، (الاتحاد الأوروبي كنموذج)، الملتقى الدولي حول استراتيجيات وآفاق تطوير قطاع النقل في الجزائر في إطار التنمية الوطنية-المسلية ص 3.

¹⁴¹ 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.

¹⁴² - جون فرانسوا تروان وآخرون، (2006)، المغرب مقارنة جديدة في الجغرافية الجهوية، دار طارق للنشر، ص 81

عكس بعض المدن الساحلية المعروفة بنشاطها السياحي، تعتمد مدينة الجديدة على سياحة شعبية¹⁴³ حيث أنها تجعل منها منتجعا صيفيا للعديد من المدن كمراكش والدار البيضاء وخريبكة، وذلك بفعل سيادة ظاهرة كراء المنازل للعائلات. ويلعب النقل وما يرتبط به من بنية تحتية (سكة حديدية، طريق سيار، طريق وطنية...) دورا مهما في تحفيز التنقلات السكانية لمدينة الجديدة بغرض السياحة. من هنا نتساءل: "ماهي خصائص النشاط السياحي بمدينة الجديدة؟ وهل ساهم في خلق تنمية مستدامة في إقليم الجديدة للرفع من قدراتها التنافسية؟"

وتتفرع الإشكالية إلى عدة أسئلة:

- ماهي مميزات النشاط السياحي بمدينة الجديدة؟
- كيف يلعب النقل دورا مهما في تحقيق التنمية السياحية؟
- ما هي المدن أو المجالات التي تنجذب أكثر للقدوم لمدينة الجديدة من أجل السياحة؟
- ما هي الأسباب التي تدفعهم إلى القدوم إليها؟
- ما هي مميزاتهم السوسيو-اقتصادية؟

ب- منهج الدراسة:

اعتمدنا على المنهج التحليلي للإحاطة بموضوع السياحة مفهوما وخصائصه. ثم المنهج الاستنباطي لإبراز المؤهلات السياحية لمدينة الجديدة. ثم اعتمدنا على العمل الميداني، حيث قمنا ببحث ميداني اعتمد بالأساس على المعلومات التي أدلى بها المصطافون، وذلك بالاعتماد على الاستمارة كأداة، حيث تم توزيع 288 استمارة على عينة عشوائية، وذلك خلال شهري يوليوز و غشت 2019، مع الأخذ بعين الاعتبار توزيعها بمختلف شواطئ مدينة الجديدة، المركز، وسيدي بوزيد الذي رغم انتمائه إداريا لجماعة مولاي عبد الله، إلا أنه يعتبر حيا تابعا لمدينة الجديدة في الواقع. كما تم توزيع مجموعة من الاستمارات ببعض الفنادق المصنفة وغير المصنفة، وكذا بعض المقاهي المتواجدة على طول شاطئ الجديدة.

ت- فرضيات الدراسة:

- يضم ساحل إقليم الجديدة عددا من الشواطئ ذات الأهمية على المستوى الإقليمي والوطني؛
- تساهم عدة عوامل طبيعية واقتصادية وبشرية في استقطاب مدينة الجديدة للسياح؛
- يلعب النقل دورا في تحريك النشاط السياحي وتحقيق التنمية بمدينة الجديدة؛
- ساهمت التنقلات السكانية في انتشار ظاهرة اقتناء السكن الاجتماعي وتوجيهه نحو الكراء؛

ث- وسائل وأدوات الدراسة:

من أجل الإجابة عن هذه الأسئلة قمنا بالاعتماد على عدة لرامج منها برنامج للعمل الكرتوغرافي SIG وبرنامج EXCEL لإنجاز مبيانات وجداول.

1- المؤهلات السياحية لمدينة الجديدة:

قبل الخوض في المؤهلات السياحية لمدينة الجديدة، لا بد من الإشارة إلى أهم الأسباب التي تدفع السياح إلى القدوم إليها. والتي يبقى أبرزها ما توفره المدينة من شواطئ متنوعة باعتبارها مدينة ساحلية، بالإضافة إلى مناخها المتميز، حيث أفاد 33% من السياح المستجوبين أن سبب اختيارهم لمدينة الجديدة هو كونها مدينة ساحلية، رغم أن عددا كبيرا منهم قادم من مدن ساحلية أخرى كالدار البيضاء.

والمعلوم أن التنقل إلى الشاطئ بها يحتاج لوسيلة تنقل ووقت كبير، بينما بالنسبة لمدينة الجديدة فإن التنقل للشاطئ يمكن أن يتم مشيا على الأقدام خاصة إذا كان الاستقرار ببعض الأحياء القريبة منه، مع وجود إمكانية كراء مسكن بثمن يبقى مناسباً في كل الأحوال، وهو الأمر الذي يصعب إيجاده في مدينة الدار البيضاء.

يأتي عامل النقل والمواصلات في المرتبة الثانية بنسبة 28%، حيث أن سهولة المواصلات للقدوم لمدينة الجديدة هي من دفع عددا كبيرا من السياح إلى القدوم إليها، بالإضافة بطبيعة الحال لكونها مدينة ساحلية، فهي ترتبط بوسائل نقل متنوعة تساعد على ربطها بمختلف مناطق المغرب.

يُعتبر القرب من محل السكن ووجود روابط عائلية مع مدينة الجديدة من الأسباب المهمة التي تدفع السياح للقدوم لمدينة الجديدة، حيث أن 45% من السياح قادمون من مدينة الدار البيضاء، التي تبعد بمسافة ساعة من الزمن كمعدل باستعمال مختلف وسائل النقل، بينما 19% من السياح قادمون من مدينة مراكش، والتي لا تبعد هي الأخرى إلا بحوالي ساعتين ونصف عن مدينة الجديدة. كما أن 11% من السياح صرحوا بأنهم مستقرون عند أحد أفراد العائلة بمدينة الجديدة، كما أن 12% منهم تربطه علاقات عائلية بها.¹⁴⁴

1-2-العوامل المناخية والطبيعية

تتوفر مدينة الجديدة على مجموعة من المؤهلات السياحية الهامة التي تجعل منها مدينة سياحية، قد تنافس بعض المدن الأخرى كمراكش والصويرة خاصة ما يتعلق بالسياحة الداخلية. فمدينة الجديدة لها مؤهلات مناخية مساعدة على قيام نشاط سياحي صيفي، إذ أنها تقع ضمن مجال المناخ الشبه جاف، لكن بفعل امتدادها في البحر على شكل شبه جزيرة فإنها تتأثر بالتيارات المحيطية الرطبة.

¹⁴⁴ - نتائج استمارة البحث بعينة 288 شخص، يوليوز وغشت 2019

بالنسبة للحرارة فهي متوسطة على العموم حيث تصل إلى 27.6° في فصل الصيف ولا تقل عن 6.4° في فصل الشتاء، وعموماً يتميز مناخ مدينة الجديدة بوجود فصلين، فصل الشتاء الأكثر رطوبة، والذي تنعدم فيه التساقطات تقريباً. وبالتالي فعامل المناخ يمثل أحد أسباب توافد السياح على مدينة الجديدة خاصة في فصل الصيف.

جدول 1: متوسط الحرارة بمحطة الجديدة بين (1990/1976)

الشهور الحرارة	ي	ف	م	ا	م	ي	ي	غ	ش	ا	ن	د
العليا	16.8	17.4	18.4	19.5	20.8	22.8	24.4	25.2	25.4	24.8	20.4	18.3
الدنيا	8	9.4	10.2	11.6	13.9	16.8	18.7	18.9	18.2	14.9	12	14.1
المعدل	12.4	13.4	14.3	15.5	17.3	19.8	21.5	22	21.8	19.8	16.2	16.2

المصدر: محطة الأرصاد الجوية بالجديدة

يعرف التوزيع الحراري الشهري انتظاماً، حيث يتراوح متوسط الحرارة العليا ما بين 25.4 درجة خلال شهر سبتمبر و 16.8 درجة خلال شهر يناير، في حين أن الحرارة الدنيا تتراوح بين 8 درجات خلال شهر يناير ودرجة 18.9 في شهر غشت. وهذا ما يفسر توافد السياح على مدينة الجديدة خلال فترة الصيف. على العموم تبقى درجات الحرارة بمدينة الجديدة تتميز بالاعتدال على طول أشهر السنة، وذلك نظراً لعامل المؤثرات المحيطية التي تعمل على ترطيب المناخ بالمجال. فيما يخص المؤهلات الطبيعية، تتميز مدينة الجديدة بمجموعة من الشواطئ الممتدة على طول الشريط الساحلي، غير أنها لا تتوفر كلها على الشروط اللازمة، حيث تتواجد مجموعة من الشواطئ الصخرية، وينحصر وجود الشواطئ الرملية في الخليج البحري المتسع، الذي يشكل مكان إرساب للرمال، والذي يمتد من المدخل الشمالي الشرقي للمدينة (شاطئ الدوفيل) إلى غاية الميناء. وتتكون رمال الشاطئ من مواد متنوعة، فوجد الرمال الخشنة والغنية بالأصداف في شاطئ دوفيل، وذلك بفعل الدينامية المهمة المتمثلة في قوة الأمواج، في حين يتميز شاطئ مركز الجديدة بحبات صغيرة القد وناعمة. هذا الاختلاف يشكل عاملاً في توافد المصطافين، وذلك بمنح إمكانية الاختيار بين الشواطئ.

ويشكل شاطئ سيدي بوزيد اختياراً آخر للمصطافين القادمين إلى مدينة الجديدة، حيث أنه يرتبط بها عن طريق خطوط النقل الحضري، وكذا سيارات الأجرة الكبيرة. ويتميز هو الآخر بشكل قوس صغير ورمال خشنة وأمواج قوية.

2-2- تنوع الشواطئ بساحل الجديدة والحوزية

يضم ساحل إقليم الجديدة عددا من الشواطئ ذات الأهمية على المستوى الإقليمي والوطني، جعلت منها منطقة جذب للسياحة الشاطئية من مختلف المدن المغربية. ومن بين هذه الشواطئ نجد¹⁴⁵

شاطئ مركز المدينة: وهو الشاطئ الحضري للمدينة، يتميز برماله الدقيقة وأمواجه الهادئة، ويتداخل التراث الثقافي بالسياحة الشاطئية من خلال القلعة البرتغالية المطلة عليه وعلى الميناء. وهو يشكل قبلة للسياح خلال مختلف فصول السنة وخاصة خلال فصل الصيف.

شاطئ الدوفيل: يوجد بالمدخل الشمالي الشرقي للمدينة، وقد أُطلق عليه هذا الاسم من طرف الجنرال ليوطي، وهو يمتد لأكثر من ثلاثة كيلومترات، يمتاز برماله الخشنة وأمواجه القوية. وهو ما يجعل منه قبلة للسياح الذين يعشقون هذا النوع من الشواطئ.

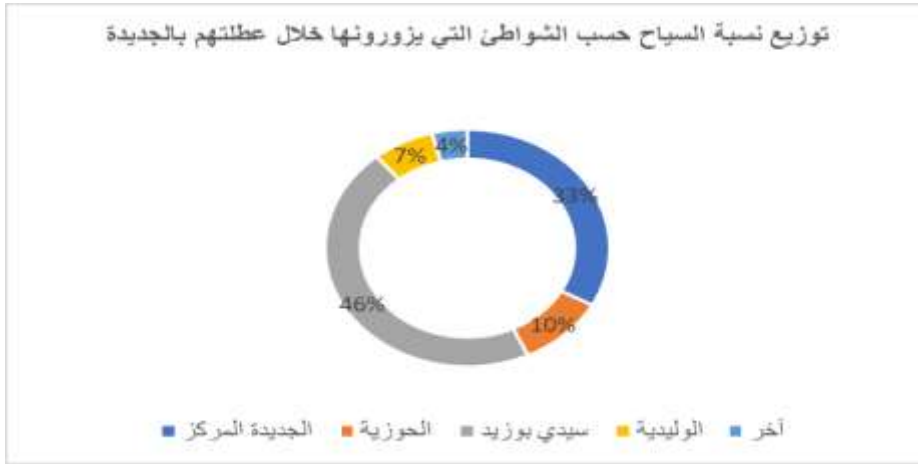
شاطئ الحوزية: يمتد من مصب ام الربيع الى مدينة الجديدة، عرف استيطان المحطة السياحية مركزان المطلة على البحر، وهو ما قسم الشاطئ لجزأين، يعتبر منطقة جذب للسياح القادمين لمدينة الجديدة، خصوصا المتوفرين منهم على وسائل نقل خاصة وذلك لعدم ارتباطه بخط نقل عمومي. يتميز برماله الخشنة

شاطئ سيدي بوزيد: يقع بتراب جماعة مولاي عبد الله جنوب مدينة الجديدة، على بعد ثلاث كيلومترات، وهو يمتد على طول 3 كيلومترات مجهزة، تضم مجموعة من البنكلوات الخاصة ببعض المؤسسات كالمكتب الوطني للماء والكهرباء، ومجموعة من الفيلات الخاصة، وهو يعرف اقبالا كبيرا خلال فصل الصيف.

وتستفيد مدينة الجديدة من مركز سيدي بوزيد، باعتباره منتجعا صيفيا صغيرا ظهر في السبعينات من القرن الماضي، زُيناؤه من الميسورين وتهيئته نجحت نجاحا كبيرا، فهو يضم فيلات ومراكز اصطياف يستفيد منها مستخدمو الشركات والإدارات الوطنية. وقد تحول سيدي بوزيد من محطة اصطياف خلال العطل إلى مركز للإقامة الدائمة يربطه خط حضري للحافلات بالجديدة التي أصبح مجرد ملحقة تابعة لها.¹⁴⁶

¹⁴⁵ - المملكة المغربية، وزارة السياحة، المديرية الإقليمية للسياحة بالجديدة، معطيات دجنبر 2019.

¹⁴⁶ - المغرب مقارنة جديدة في الجغرافية الجهوية، مرجع سابق ص 83.



المصدر: نتائج استمارة البحث بعينة 28 فرد

يلاحظ أن نسبة كبيرة من السياح تفضل الاصطياف بشاطئ مركز الجديدة وكذا بشاطئ سيدي بوزيد، حيث تبلغ نسبتهم 79 %، بينما تبقى باقي الشواطئ غير ذات أهمية كبرى كمنتوج سياحي لمدينة الجديدة، وذلك لأسباب مختلفة يلعب فيها النقل وبعد المسافة دورا أساسيا.

2-3: التراث المادي واللامادي لمدينة الجديدة

بالإضافة إلى المؤهلات الطبيعية لمدينة الجديدة، فإنها تتوفر على تراث مادي ولا مادي مهم يتمثل في المآثر التاريخية الهامة التي تزخر بها، والتي تعود بالخصوص لفترة الاستعمار البرتغالي خلال القرن الخامس عشر وبداية القرن السادس عشر. حيث ترك البرتغاليون عدة مآثر تاريخية من أبرزها القلعة البرتغالية، وما تضمنه من مآثر متميزة كالكنائس والمسقاة البرتغالية والتي استخدمت كمخزن للأسلحة ثم مخزن للمياه فيما بعد. إضافة إلى بناء الطازوطا والذي يعد تحفة معمارية مميزة لمنطقة دكالة ككل، وهو عبارة عن بناء من الأحجار الكلسية، حيث كان يستعمل في تخزين الحبوب، ويعود أصل البناء إلى قبائل مصمودة التي استوطنت المجال سابقا.¹⁴⁷

إلى جانب ذلك، هناك مجموعة من المآثر التي تعود للفترة الموحدية والمرابطية بالمنطقة، ويتعلق الأمر برباط "تيط" والمعروف بقصبة مولاي عبد الله، والتي يقام فيها موسم سنوي تجتمع فيه قبائل دكالة والمعروف بموسم "مولاي عبد الله أمغار" والذي يتم عقده خلال فصل الصيف. يشكل هذا التراث الحضاري العريق أحد مقومات السياحة الداخلية بمدينة الجديدة، والتي تجعل منها قبلة للسياح خاصة في فصل الصيف.

¹⁴⁷ - المملكة المغربية، وزارة السياحة، المديرية الإقليمية للسياحة بالجديدة، معطيات دجنبر 2019.

من بين أهم المشاريع السياحية المتواجدة بالمجال، نجد منتجع مازكان، والذي رغم تواجده بالمجال الترابي لجماعة الحوزية، إلا أن اسمه يرتبط بمدينة الجديدة، والتي لا يبعد عنها إلا بحوالي 10 كيلومترات، لكن تأثيره على النشاط السياحي الداخلي يبقى ضعيفا، إذ أن فقط 15%¹⁴⁸ من السياح المستجوبين صرحوا بأنهم زاروا منتجع مازكان، وذلك لكونه موجها للسياحة الدولية أكثر من السياحة الداخلية.

2-4: بنيات الاستقبال

بحكم نشاطها السياحي، تتوفر مدينة الجديدة على بنية تحتية للاستقبال، تتكون من مجموعة من الفنادق المصنفة ودور الضيافة من مختلف التصنيفات، الشيء الذي يساعد على استقبال عدد مهم من السياح بفضل طاقتها الاستيعابية، لكن النسبة الكبيرة من هؤلاء السياح من الأجانب، حيث يفضل معظمهم الإقامة بالفنادق المصنفة ودور الضيافة لما توفره من مزايا مرتبطة بالأمن والنظافة وجودة الخدمات المقدمة.

جدول رقم 2: بنيات الاستقبال السياحي بمدينة الجديدة سنة 2019

عدد الأسرة	الطاقة الإيوائية	عدد النجمات/المنف
27	15	1
64	28	1
38	18	1
47	21	1
87	37	1
42	20	1
194	121	2
20	16	2
76	38	3
206	106	3
219	110	3
54	31	3
81	48	3
45	38	4
16	13	المنف الأول
10	5	المنف الثاني

¹⁴⁸ - عمل شخصي اعتمادا على نتائج استمارة البحث بعينة 288 شخص، يوليو و غشت 2019.

8	7	الصف الثاني
6	6	الصف الثاني
6	6	الصف الثاني

المصدر: المديرية الإقليمية للسياحة بالجديدة

يتبين أن العرض السياحي بمدينة الجديدة يتميز بصنفين من بنيات الإيواء:

- الفنادق المصنفة من نجمة إلى أربع نجوم، مع تسجيل غياب خمس نجوم، وذلك رغم الأهمية السياحية للمدينة خاصة على المستوى الوطني، حيث يتواجد فندقان مصنفاً من خمس نجوم بالإقليم ككل بجماعة الحوزية، وهما فندق مازكان وفندق بولمان مازكان. وفيما يخص طاقتها الاستيعابية فتبقى متوسطة على العموم، حيث أنها لا تتجاوز 90 سريراً بالنسبة لـ 3 فنادق، باستثناء 3 فنادق تقارب أو تتجاوز بقليل طاقتها الاستيعابية 200 سرير.

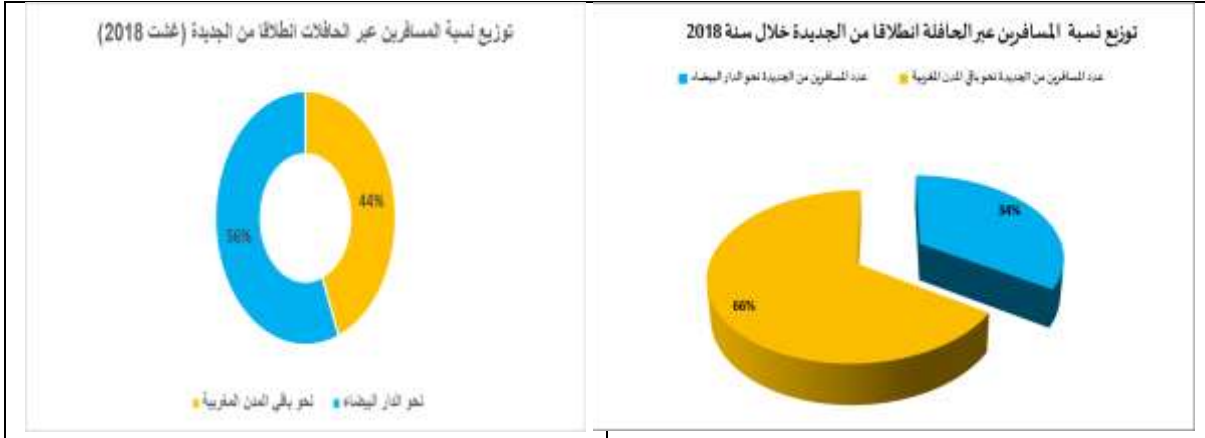
- دور الضيافة من الفئة الثانية، والتي يبلغ عددها 5 فقط بالمجال الحضري، كما أن طاقتها الاستيعابية تبقى ضعيفة جداً إذ لا تتجاوز 16 سريراً في أحسن الأحوال. هذا وتسجل مدينة الجديدة غياب باقي أصناف المؤسسات المصنفة من قبيل الفنادق العائلية والموتيلات والنزل والإقامات الفندقية.

2-5: دور النقل في تحريك النشاط السياحي وتحقيق التنمية بمدينة الجديدة

تتوفر مدينة الجديدة على بنية طرقية مهمة تربطها بباقي المجالات المغربية، تتمثل في الطريق الوطنية رقم 1 والطريق الوطنية رقم 7، بالإضافة إلى الطرق الجهوية والإقليمية، والطريق السيار وخط السكة الحديدية. فوجود هذه الشبكة المهمة من الطرق يفسر عملية التفاعل بين مدينة الجديدة وباقي المدن المغربية، والتي تلعب دوراً مهماً في توافد السياح عليها خاصة في فصل الصيف.

ويلعب النقل دوراً أساسياً في تشجيع التنقلات السكانية نحو مدينة الجديدة، حيث تتعدد الأسباب التي تدفع السكان إلى التنقل إليها، ومن أبرزها السياحة والاستجمام. يظهر ذلك من خلال دراسة التدفقات السكانية بين مدينة الجديدة وباقي المدن المغربية عبر وسائل النقل الجماعي والمتمثل في: الحافلة والقطار ثم سيارات الأجرة الكبيرة. حيث يعرف عددها ارتفاعاً ملحوظاً خلال الفترة الصيفية (يوليوز و غشت)، وذلك نظراً لجاذبية مدينة الجديدة خلال هذه الفترة باعتبارها مدينة ساحلية ذات صيت وطني.

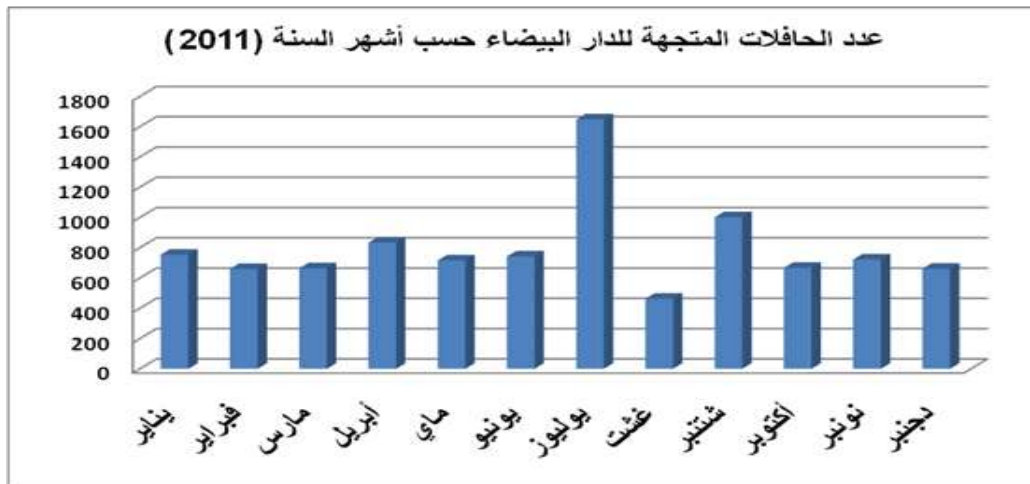
من إصدارات المركز الديمقراطي العربي



المصدر: إدارة المحطة الطرقية بالجديدة

تعرف التنقلات السكانية بين مدينة الجديدة وباقي المدن المغربية ارتفاعاً ملموساً خلال فترة الصيف، خصوصاً شهر غشت، على اعتبار أن مدينة الجديدة تعتبر وجهة سياحية وطنية. والملاحظ أن عدد الحافلات المتجهة إلى الدار البيضاء يعتبر الأكبر، حيث بلغت نسبة المسافرين المتوجهين إلى الدار البيضاء خلال شهر غشت 2018 حوالي 56% من مجموع المسافرين المغادرين لمدينة الجديدة، مقابل 34% خلال باقي أشهر نفس السنة.

هذا بالإضافة إلى ما تلعبه الحافلات العابرة والتي تتوفر على رخصة خط سير من بعض المدن المغربية باتجاه الدار البيضاء والمارة عبر الجديدة في نقل المسافرين، وكذا الحافلات العابرة من مدينة الجديدة ومدينة الدار البيضاء باتجاه بعض المدن الأخرى.



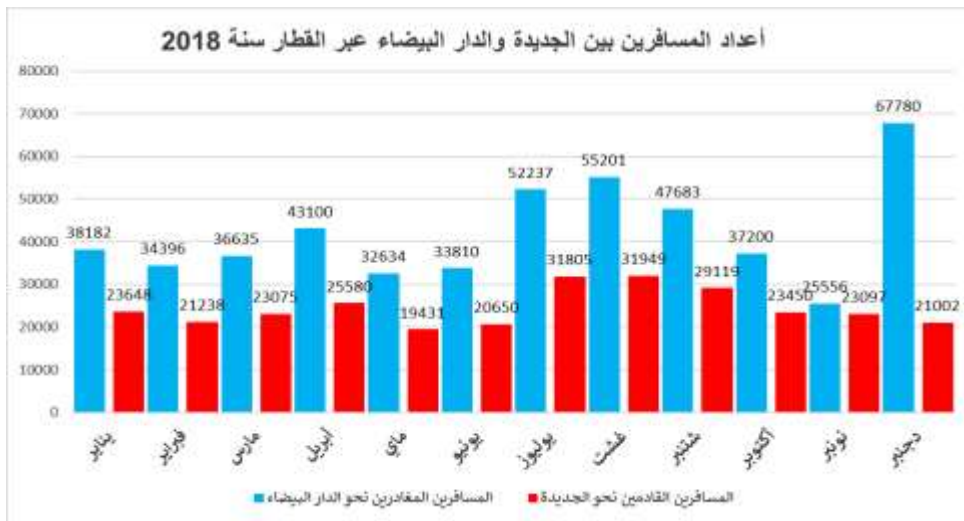
المصدر: إدارة المحطة الطرقية بمدينة الجديدة

يظهر من خلال المبيان أعلاه أن عدد الحافلات المتجهة إلى مدينة الدار البيضاء تعرف ارتفاعا في شهر يوليوز بينما تنخفض بشكل كبير خلال شهر غشت، وذلك خلال سنة 2011، ويرجع ذلك إلى تزامن هذه الفترة من الصيف مع شهر رمضان، والذي أدى إلى عزوف السياح إلى القدوم إليها خاصة من مدينة الدار البيضاء.



المصدر: إدارة المحطة الطرقية أولاد زيان بمدينة الدار البيضاء

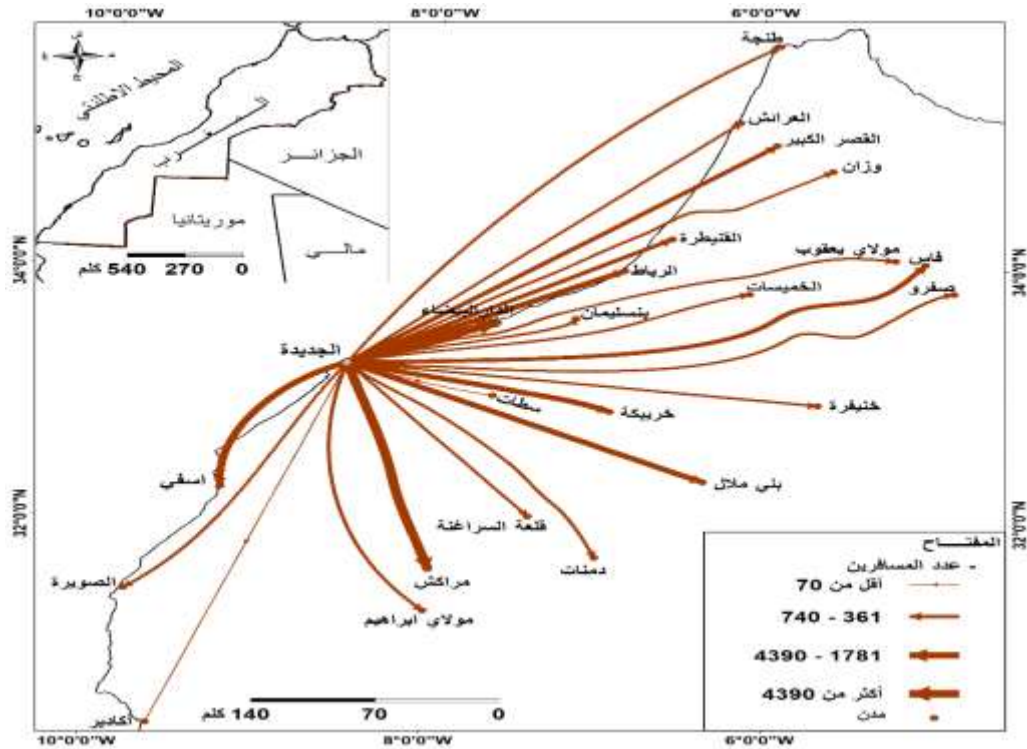
تبين معطيات المبيان أعلاه، أن مدينة الجديدة تعرف ارتفاعا في تنقلات المسافرين خلال الفترة يوليوز غشت، بينما تبقى متذبذبة في باقي أشهر السنة، الشيء الذي يؤكد أن النشاط السياحي هو المحرك الأساسي لهذه التنقلات.



المصدر: إدارة المكتب الوطني للسكك الحديدية

نفس الشيء بالنسبة لحركة المسافرين عبر القطارات المتوجهة إلى مدينة الجديدة انطلاقا من الدار البيضاء، حيث تعرف ارتفاعا ملحوظا في عدد المسافرين خلال فترة الصيف.

خريطة 1: التنقلات السكانية عبر المحافظات انطلاقا من الجديدة إلى باقي المدن المغربية خلال شهر غشت 2018



المصدر: عمل شخصي على أساس خرائطي بناء على معطيات المحطة الطرقية بالجديدة

من الملاحظ أن مدينة الجديدة تعد قبلة للسياحة الداخلية، خاصة من منطقة الوسط، إذ تقل هذه التنقلات كلما انتقلنا نحو مدن الشمال أو الجنوب. عكس ذلك فإن مدينة الدار البيضاء تعرف تنقلات سكانية مهمة خلال هذه الفترة، ما يفسر كون السياحة الشاطئية تعد محركا أساسيا للتنقلات بين مدينة الجديدة والدار البيضاء.

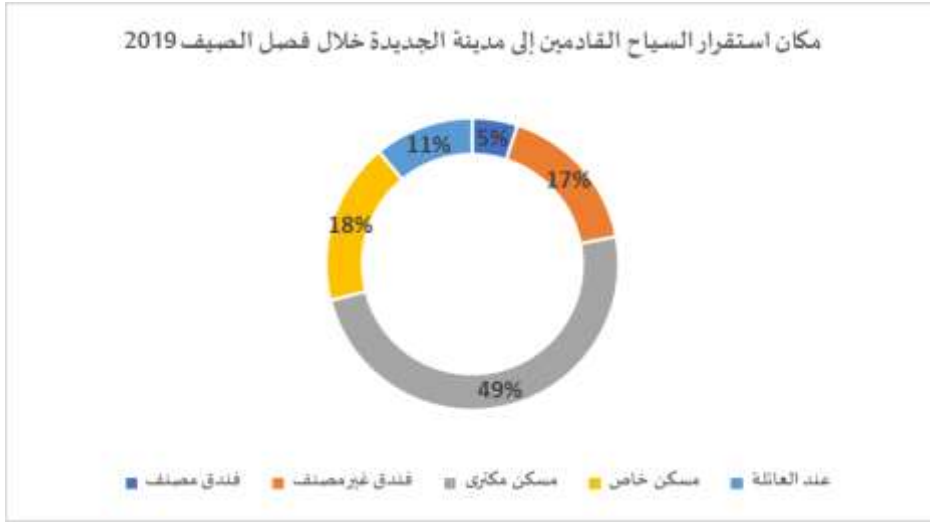
3- خصوصيات السياحة بمدينة الجديدة

3-1: سياحة داخلية تتوجه لكراء المنازل بالأحياء القديمة

تتميز السياحة بمدينة الجديدة كونها سياحة داخلية مقصورة على عينة محددة من السكان، خاصة من ذوي الدخل المتوسط، من الموظفين والعاملين بالقطاع الخاص، وكذا الطلبة. حيث أن 5% فقط من السياح قدموا إلى مدينة الجديدة من خارج المغرب¹⁴⁹، كما أن السياح القادمين إليها لا يلجؤون إلى الفنادق بشكل كبير خلال مدة إقامتهم، بل إلى كراء

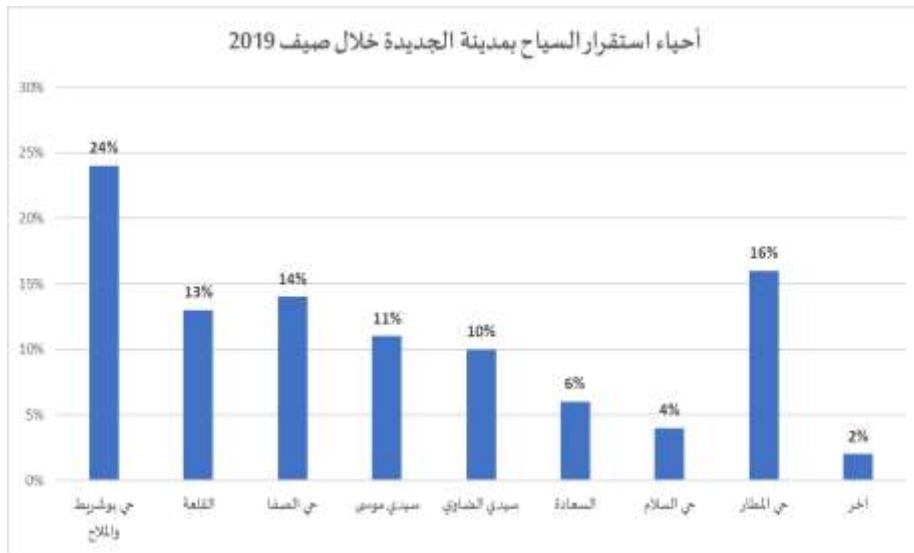
¹⁴⁹ - عمل شخصي اعتمادا على نتائج الاستمارة، عينة 288 فرد، يوليوز وغشت 2018

المنزل والغرف بالمنزل المأهولة، وبالتالي لا تستفيد المؤسسات الفندقية سواء منها المصنفة وغير المصنفة من الحركة السياحية بمدينة الجديدة بشكل كبير.



المصدر: نتائج الاستمارة، عينة 288 فرد، يوليو و أغسطس 2018

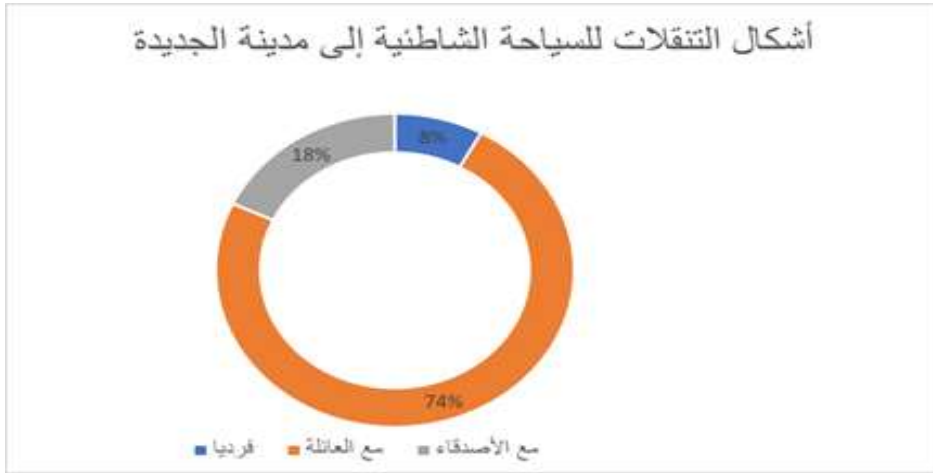
من الملاحظ أن قرابة 50% من السياح القادمين للجديدة يستقرون بمساكن مكتزة، تكون في بعض الأحيان عبارة عن غرف، خاصة ببعض الأحياء القريبة من شاطئ المركز كالملاح والقلعة وبوشريط، ويتراوح ثمن الليلة الواحدة ما بين 150 درهما و 1000 درهم، وذلك حسب الحي الذي يتواجد به السكن، فترتفع هذه السومة الكرائية بسيدي بوزيد وبعض الأحياء بمدينة الجديدة خاصة التي تضم سكن الفيلات. بينما لا تشكل الفنادق المصنفة وغير مصنفة سوى 22% من أماكن استقرار السياح بالمدينة. ويفسر ذلك بضعف الطاقة الإيوائية للفنادق، خاصة منها غير المصنفة.



المصدر: نتائج استمارة البحث بعينة 288 فرد

يلاحظ أن أحياء استقبال السياح هي الأحياء المتواجدة مجاليا على مسافة قريبة من شاطئ الجديدة، حيث يساهم النقل والنشاط السياحي في تحقيق تنمية اقتصادية بهذه الأحياء، ويتعلق الأمر بأحياء بوشريط والملاح والقلعة والصفاء وسيدي الضاوي، وهي أحياء قريبة من شاطئ مركز المدينة ويمكن الوصول إليها مشيا على الأقدام. كذلك بالنسبة لحي سيدي موسى والذي يعد قريبا من شاطئ الدوفيل، حيث يفضل العديد من المصطافين الاستقرار به لقربه من هذا الشاطئ ووجود إمكانية التنقل إليه مشيا على الأقدام.

2-3: سياحة عائلية تهيمن فيها فئة الشباب

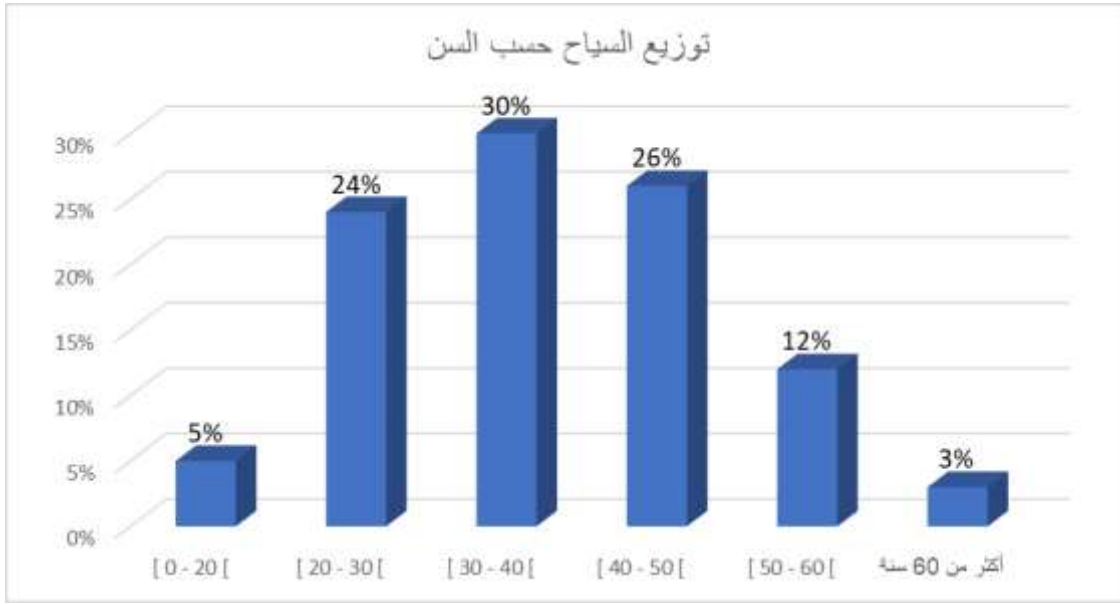


المصدر: نتائج استمارة، عينة 288 فرد، يوليوز، غشت 2019

تشكل نسبة السياح الذين قدموا لمدينة الجديدة رفقة عائلاتهم 74 %، وهي نسبة مهمة تؤكد على أن المدينة تمثل مجالا للسياحة العائلية بامتياز. وهو ما يفسر تفضيل عدد كبير منهم الإقامة بمساكن مكترة نظرا لانخفاض التكلفة مقارنة مع الإقامة في الفندق، مع توفر إمكانية التقليل من المصاريف المتعلقة بالأكل بفعل وجود المطبخ، وبالتالي انخفاض مصاريف الإقامة السياحية ككل.

زادت هذه الظاهرة انتشارا نوعا ما في السنوات الأخيرة، وذلك بفعل اقتحام الشركات المختصة في السكن الاقتصادي لميدان العقار بالمدينة (حي المطار على سبيل المثال)، حيث أصبح العديد من السياح الذين يقصدون المدينة كل سنة يفضلون اقتناء شقة من فئة السكن الاقتصادي، خاصة مع التحفيزات المقدمة من طرف الأبنك في مجال القروض المخصصة للعقار. يتم استغلال هذه الشقق للسكن في فترة الصيف من أجل السياحة، كما يمكن أن يتم كرائها كمشقق معدة للسياحة لليلة الواحدة خاصة خلال نهاية الأسبوع، وذلك عن طريق تكليف سماسرة متخصصين في هذا النوع من الكراء.¹⁵⁰

¹⁵⁰ - نتائج استمارة البحث بعينة 288 شخص، يوليوز وغشت 2019.



المصدر: نتائج استمارة البحث بعينة 288 فرد، يوليو و غشت 2019

من الملاحظ أيضا أن الفئة العمرية الأكثر قدوما لمدينة الجديدة من أجل السياحة تتراوح أعمارها ما بين 20 و 39 سنة، وذلك بنسبة 54% من السياح المستجوبين¹⁵¹، وهي فئة شابة تتطلب توفير مجموعة من الحاجيات، ف 34% من السياح أفادوا بأن قلة وسائل الترفيه والتنشيط تعتبران من أهم المشاكل التي تعترضهم خلال إقامتهم السياحية بمدينة الجديدة.

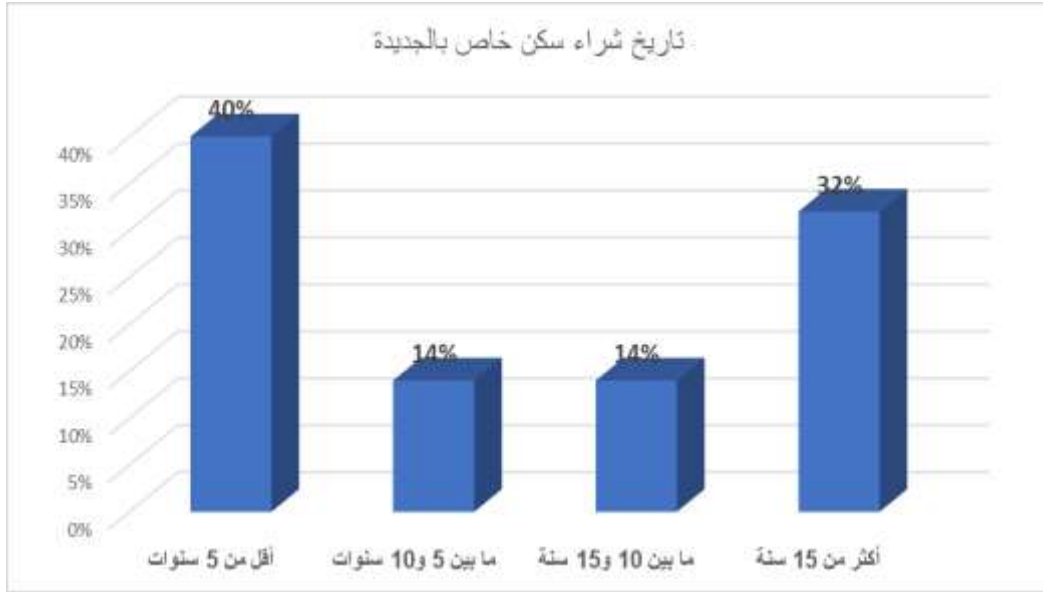
3-3: التنقلات السكانية لغرض السياحة دافع لاقتناء سكن بالجديدة

يعتبر حي المطار نموذجا للأحياء الحديثة بمدينة الجديدة الذي استفاد منه بدرجة كبيرة السكان القادمون من مدن أخرى كالدار البيضاء ومراكش، وذلك بهدف استغلاله في الإقامة السياحية خلال العطل ونهاية الأسبوع، حيث تمثل المساكن الفارغة أو الموسمية والثانوية حوالي 38.3% من مجموع المساكن بمدينة الجديدة. وهو حي للإقامات السكنية ذات المنتج الاقتصادي.

ما يؤكد ذلك هو حالة المساكن الخاصة التي يمتلكها السياح بمدينة الجديدة، حيث أن 83% منها يظل فارغا طوال السنة إلى حين العطلة الصيفية، ذلك أن 74% من السياح الذين يملكون سكنا خاصا بمدينة الجديدة، أفادوا بأن سبب

¹⁵¹ - نتائج استمارة البحث بعينة 288 شخص، يوليو و غشت 2019.

اقتنائهم لهذا السكن يعود بالدرجة الأولى لاستغلاله في فترة الصيف¹⁵²، بينما فقط 18% منهم صرحوا بأن سبب اقتنائهم لسكن خاص بالجديدة هو استثمار في مجال العقار بالدرجة الأولى¹⁵³.



المصدر: نتائج استمارة البحث بعينة 288 فرد

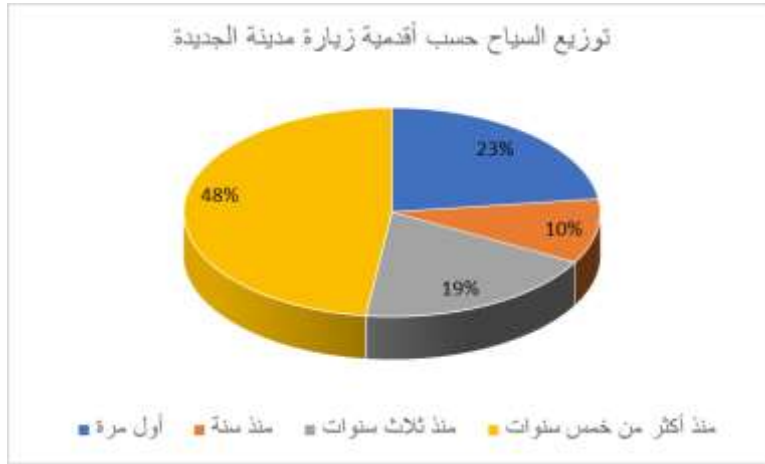
يعود تاريخ اقتناء مسكن خاص للسياح الذين تم استجوابهم خلال صيف 2019 إلى العشر سنوات السابقة بنسبة 54%، وهي الفترة التي عرفت إنشاء عدد من الإقامات التي تعرض شققا اقتصادية، خاصة بحي المطار والأحياء المجاورة للمركز التجاري "مرجان"، والتي عرفت استقطابا مهما لعدد من الشركات العقارية، الشيء الذي ساهم في تمدد المجال الحضري لمدينة الجديدة.

3-4: التنقلات السكانية بغرض السياحة دليل على أقدمية العلاقات بين المدينتين

تدل أقدمية الزيارات المتكررة على مدينة الجديدة من طرف المصطافين البيضاويين على أقدمية العلاقات بين المدينتين. حيث أن مدينة الجديدة تعد منذ زمن وجهة سياحية شاطئية لدى البيضاويين، وذلك نظرا لعدة أسباب ولتوفر المدينة على مؤهلات طبيعية مساعدة.

¹⁵² - نتائج استمارة البحث بعينة 288 شخص، يوليوز وعشت 2019.

¹⁵³ - نتائج استمارة البحث بعينة 288 شخص، يوليوز وعشت 2019.



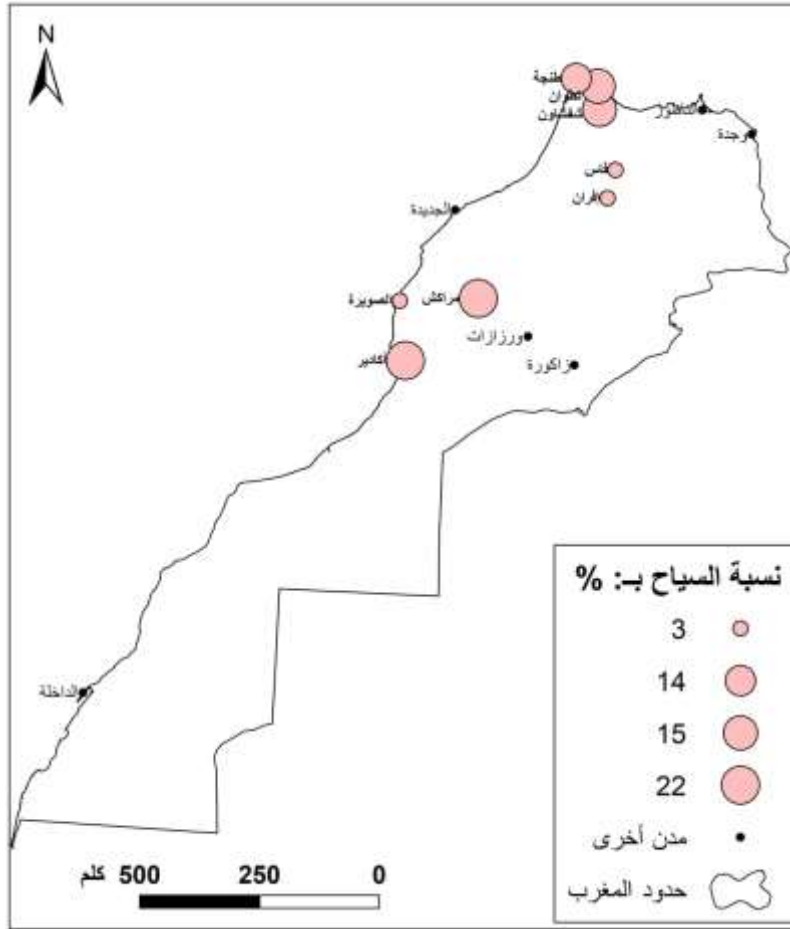
المصدر: نتائج استمارة البحث بعينة 288 فرد

وقد أفاد حوالي نصف السياح المستجوبين بأنهم يزورون مدينة الجديدة بغرض السياحة منذ أكثر من خمس سنوات، بينما 23% منهم يزورونها لأول مرة. وبالتالي فهي تجذب عددا جديدا من السياح كل سنة، والذين يأتون إليها لأول مرة، وبالتالي وجب العناية أكثر بالمنتوج السياحي الذي تقدمه المدينة من أجل الرفع من احتمال عودتهم إليها بغرض السياحة. ولعل من أهم المؤشرات التي يتم اعتمادها في تقييم أهمية المجالات السياحية هي نسبة العودة، حيث تؤكد عودة السياح لمدينة الجديدة على أنها منطقة سياحية ذات استقطاب كبير، حيث صرح 87% من السياح المستجوبين أنها ليست المرة الأولى التي يقصدون فيها مدينة الجديدة من أجل السياحة، لكن سبق لهم زيارتها على الأقل مرة واحدة، 154 وهي نسبة مهمة تدل على مدى رضى السياح بالمنتوج السياحي الذي تقدمه مدينة الجديدة. كما أن لهم أقدمية معتبرة في القدوم إليها، أي أنها تشكل مجالا سياحيا ذو جاذبية منذ القدم بالنسبة إليهم.

3-5: الجديدة وجهة سياحية منافسة للمدن السياحية التقليدية:

تعتبر مدينة الجديدة من الوجهات السياحية المنافسة لوجهات سياحية ذات صيت وطني ودولي، حيث أن نسبة كبيرة من السياح ترتادها إلى جانب مدن ساحلية أخرى ذات أهمية سياحية أكبر كطنجة وتطوان وأكادير، أو مدن سياحية داخلية ذات صيت وطني ودولي كمراكش وشفشاون، الشيء يفرض على السلطات الوصية على القطاع تقوية العرض السياحي بالمدينة في ظل المنافسة القوية التي تعرفها مدينة الجديدة، وذلك من أجل الرفع من عدد السياح المحتملين وتقوية فرص قدومهم إليها.

خريطة 2: نسبة زيارة السياح الذين ترددوا على مدينة الجديدة للمدن السياحية الأخرى



المصدر: نتائج استمارة البحث بعينة 288 فرد

يتضح إذا أن مدينة الجديدة لها من المؤهلات ما يجعل العديد من السياح يختارونها كوجهة سياحية لقضاء عطلة الصيف، وذلك إلى جانب وجهات سياحية أخرى تأتي في مقدمتها مدينتا أكادير ومراكش، ثم في مستوى ثان مدن تطوان وشفشاون وطنجة، بينما تتوزع النسب الباقية على بعض المدن المغربية السياحية الأخرى.

خلاصات واستنتاجات:

- تعتبر مدينة الجديدة من الوجهات السياحية، ومن أهم الأسباب التي تدفع السياح إلى القدوم إليها، وأبرزها ما توفره المدينة من شواطئ متنوعة.
- إن سهولة المواصلات للقدوم لمدينة الجديدة هي من دفع عددا كبيرا من السياح إلى القدوم إليه.
- يلعب النقل دورا أساسيا في تشجيع التنقلات السكانية نحو مدينة الجديدة خاصة الحافلات العابرة والتي تتوفر على رخصة خط سير من بعض المدن المغربية باتجاه الدار البيضاء والمارة عبر الجديدة في نقل المسافرين، وكذا الحافلات العابرة من مدينة الجديدة ومدينة الدار البيضاء باتجاه بعض المدن الأخرى.
- تتميز السياحة بمدينة الجديدة كونها سياحة داخلية مقصورة على عينة محددة من السكان، خاصة من ذوي الدخل المتوسط
- إن قرابة 50% من السياح القادمين للجديدة يلجؤون غالبا إلى كراء المنازل والغرف بالمنازل المأهولة، وبالتالي لا تستفيد المؤسسات الفندقية سواء منها المصنفة وغير المصنفة من الحركة السياحية بمدينة الجديدة بشكل كبير.
- ضعف الطاقة الإيوائية للفنادق، خاصة منها غير المصنفة، حيث لا تشكل الفنادق المصنفة وغير مصنفة سوى 22% من أماكن استقرار السياح بالمدينة.
- ساهمت التنقلات السكانية لغرض السياحة دافعا ضروريا لاقتناء سكن بالجديدة، وذلك بهدف استغلاله في الإقامة السياحية خلال العطل ونهاية الأسبوع.

خاتمة:

يلعب النقل دورا هاما في تحفيز توافد عدد كبير من السياح الداخليين على مدينة الجديدة، خاصة في الفترة الصيفية، إذ أن البنيات التحتية للنقل تساهم في تقوية التنقلات السكانية من مختلف المدن المغربية وخاصة من مدينة الدار البيضاء بغرض السياحة. حيث تشكل المدينة سوقا سياحيا مهما لمدينة الدار البيضاء، إذ أن شواطئ مدينة الجديدة تلعب دورا مهما في تقوية التنقلات السكانية معها، والحفاظ على العلاقات القديمة معها.

هذه التنقلات السكانية تعمل على تحريك اقتصاد مدينة الجديدة، وذلك بانتعاش نشاط الكراء الموسمي للمنازل وكذا زيادة مداخيل وسائل النقل والمحلات المتخصصة في الأكلات الجاهزة. كما يمكن القول بأن هذا النشاط السياحي لعب دورا في توسع المجال الحضري من خلال اقتناء عدد كبير من السياح لشقق بحجى المطار، يدل على ذلك العدد الكبير للشقق التي تصنف موسمية بهذا الحى.

المراجع المعتمدة:

- بيت بوانتنر، (2015)، الاستدامة وسهولة الانتقال وربط وسائل المواصلات، مجلة بيئة المدن الالكترونية، العدد 11.
- بيير جورج، معجم المصطلحات الجغرافية، (2002)، ترجمة حمد الطفيلي، الطبعة 2 بيروت.
- جون فرانسوا تروان وآخرون، (2006)، المغرب مقارنة جديدة في الجغرافية الجهوية، دار طارق للنشر.
- حبيب رسول أحمد، (1986)، "دراسات في جغرافية النقل"، دار النهضة العربية، بيروت.
- المكتب الوطني للسكك الحديدية، إدارة المكتب الوطني للسكك الحديدية بالدار البيضاء والجديدة.
- هانز أدلر، التخطيط في قطاع ومشاريع النقل، 1970، ترجمة كما عبد القادر ولي، وزارة التخطيط، بغداد، العراق.
- هشام مكي (2003)، دور قطاع النقل في تحقيق التنمية المستدامة، (الاتحاد الأوروبي كنموذج)، الملتقى الدولي حول استراتيجيات وآفاق تطوير قطاع النقل في الجزائر في إطار التنمية الوطنية- المسلية.
- وزارة الداخلية، عمالة إقليم الجديدة، إدارة المحطة الطرقية للحافلات بالجديدة.
- وزارة السياحة، المديرية الإقليمية للسياحة بالجديدة.
- 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.

المركب المينائي طنجة المتوسط ميناء ضخم لتطوير تجارة المسافنة في حوض البحر الأبيض المتوسط

The Tangier-Med port complex a mega port for the evolution of transshipment activities in the Mediterranean basin

د. الرواص بدر الدين. جامعة عبد المالك السعدي. تطوان

badrerouass@gmail.com

الملخص:

عرف قطاع الموانئ في المغرب تطوراً بفضل الإصلاحات الهيكلية المغربية وظهور الموانئ الحديثة التي تلي معايير الجودة العالمية والاحتياجات المتزايدة للشركات متعددة الجنسيات. ومما لا شك بأن المغرب، بصفته مستورداً ومصدراً بين إفريقيا وأوروبا وآسيا وأمريكا، لم يكن ليبقى معزولاً عن هذه الديناميكية الدولية المعولمة، التي تمثل تحدياً اقتصادياً وسياسية. ومن خلال ذلك يواصل المغرب كسب الرهانات الإفريقية والأوروبية باحتلاله مراكز متقدمة في السوق الأوروبية المشتركة. تقارب الخطط الاستثمارية القائمة على التموذج العالمي في الموانئ. وقد انتقل الميناء من 31 مليون طن في عام 2016 إلى 50 مليون طن في عام 2017. كما انتقل من المركز 82 إلى المركز 33 في عام 2008 ثم إلى المركز 23 في العالم. والتي ارتفعت من 2.5 مليون حاوية في عام 2013 إلى 3.312.409 مليون حاوية في عام 2017.

تهدف الدراسة إلى إبراز التجارة البحرية ومدى عولمة وضعها الاستراتيجي. وفي الوقت نفسه، إبراز تطور نشاط الحاويات في ميناء طنجة المتوسط كجزء من استراتيجية التجارة البحرية المغربية ودورها في استعادة مكانة المغرب الاقتصادية والإشعاعية من أجل زيادة تنافسية هذا القطاع.

الكلمات المفتاحية: تجارة الحاويات - استراتيجية إصلاح الموانئ الوطنية - ميناء طنجة

Abstract:

The port sector in Morocco has developed thanks to Moroccan structural reforms, the emergence of modern ports that meet international quality standards and the growing needs of multinational companies. There is no doubt that Morocco, as an importer and exporter between Africa, Europe, Asia and America, would not have remained isolated from this globalized international dynamic, which represents an economic and political challenge. Through this, Morocco continues to win African and European stakes by occupying advanced positions in the European Common Market. Convergence of investment plans based on global positioning in ports.

The Tangier-Mediterranean port is an international offer that embodies Morocco's ambition through logistical competitiveness that has contributed to revitalizing the global hubs of maritime trade crossing the Strait of Gibraltar, as the port moved from 31 million tons in 2016 to 50 million tons in 2017. It also moved from 82nd place to 33rd place in 2008 and then to 23rd place in the world. Which increased from 2.5 million containers in 2013 to 3,312,409 million containers in 2017.

Med port as part of the Moroccan maritime trade strategy and its role in restoring Morocco's economic and radiological position in order to increase the competitiveness of this sector.

Keywords: container trade - national port reform strategy - Tangiers port

مقدمة:

شكلت التحوية conteneurisation من أهم الوسائل المستحدثة في تجارة المسافنة، التي تركز على الحرص على شحن البضائع داخل الحاويات، وتنميط البضائع وتوحيد مقاييسها وأوزانها وتعبئتها في صناديق صغيرة في تسهيل عملية نقل البضائع وشحنها وتفريغها وتنميطها داخل صناديق حديدية صغيرة مما يسهل عمليات مناولة البضائع أثناء الشحن والتفريغ، وبالتالي صارت نموذجا مثاليا لنشاط النقل من مناطق الإنتاج إلى مناطق الاستهلاك، والتي يسمح بالمحافظة على البضائع دون حدوث أي عوارض أو تشويهاات لها أثناء النقل. ومن المعلوم أن تطور النقل البحري خاصة مسافنة الحاويات، يتطلب تحديث بنيات الاستقبال والتجهيزات التحتية وفق معايير وحجم السفن ومقاسات الحاويات في الشحن والتفريغ¹⁵⁵. ويعتبر القطب المينائي طنجة المتوسط من الموانئ الضخمة التي تخصصت في تنشيط تجارة المسافنة خاصة الحاويات، في افريقيا وفي حوض البحر الأبيض المتوسط، والتي راهن المغرب من خلاله على الرفع من العرض المينائي الوطني، وتطوير قطاع النقل البحري، وتقوية القدرات التنافسية للتجارة الدولية المغربية، علاوة على تحقيق موقع جديد في مضيق جبل طارق احتكار جزء من أروجة الحاويات في حوض البحر الأبيض المتوسط.

أ- إشكالية الدراسة:

عرف النقل البحري بالمغرب تطورا بفضل تفعيل الاستراتيجية الوطنية لإصلاح الموانئ، التي راهنت على إنجاز موانئ فعالة وضخمة ومتخصصة أهمها القطب المينائي طنجة المتوسط لتنشيط التجارة الخارجية، والاستفادة من الموقع الاستراتيجي من أجل احتكار جزء من نشاط المسافنة في مضيق جبل طارق، وتطوير تجارة الحاويات بالمغرب. من هنا نتساءل: "هل تمكن القطب المينائي طنجة المتوسط من احتكار جزء من تجارة الحاويات بمضيق جبل طارق، وتنشيط نشاط المسافنة في حوض البحر الأبيض المتوسط؟"

وتتفرع الإشكالية إلى عدة أسئلة:

- ماهي العوامل المساهمة في تطور المسافنة في المغرب؟
- ماهي إرهاصات تطور تجارة الحاويات في المغرب؟
- هل تمكن القطب المينائي طنجة المتوسط من تطوير نشاط المسافنة على المستوى الوطني؟
- هل نجح الميناء في منافسة الموانئ الإسبانية المجاورة خاصة ميناء الجزيرة الخضراء؟

155 - أولوين (كارلين) 1996، "اقتصاديات النقل البحري: دراسة تحليلية عن العلاقة بين النقل البحري التجارة الخارجية". ترجمة مختار

السويفي. الدار المصرية اللبنانية. القاهرة. ص: 337

ب- فروض الدراسة:

ارتبطت الفروض بتفنيد أو تأكيد الأسئلة المطروحة. ومن الفروض التي اقترحناها للإجابة عليها في البحث:

- ساهمت عدة عوامل في تطور تجارة الحاويات في العالم؛
- ساهم القطب المينائي طنجة المتوسط في تطور نشاط مسافنة الحاويات في المغرب؛
- نجح الميناء طنجة المتوسط في خلق تكامل مع ميناء طنجة المتوسطي؛
- نجح القطب المينائي طنجة المتوسط في منافسة ميناء الجزيرة الخضراء على مستوى المسافنة؛
- ساهم القطب المينائي طنجة المتوسط في تطوير تجارة الحاويات على المستوى الإفريقي.

ت- منهجية الدراسة:

اعتمدنا في هذه الدراسة على عدة مناهج أهمها المنهج الاستنباطي، حيث انطلقنا من العام (تطور المسافنة وتجارة الحاويات في العالم) إلى الخاص (تطور تجارة الحاويات في المغرب)، والمنهج التحليلي عبر تحليل معطيات إحصائية رسمية. كما تم الاعتماد على معطيات سوسيو اقتصادية ومجالية لقياس مدى مساهمة القطب المينائي طنجة المتوسط في تطوير نشاط المسافنة في المغرب وفي إفريقيا.

ث- وسائل وأدوات الدراسة:

لقد اعتمدنا على أدوات عديدة لتحقيق دراسة علمية مستفيضة ونتائج مقبولة، ومن هذه الأدوات:

- البحث البيولوجرافي: يتجلى في المراجع التي تطرقت إلى مفهوم العوامة، وتجارة الحاويات، والاستراتيجية الوطنية لإصلاح الموانئ، ومضيق جبل طارق.
- نظم المعلومات الجغرافية والبرامج الإحصائية: تتجلى في الاعتماد على برنامج نظم المعلومات الجغرافية Arc GIS لرسم الخرائط، وبرنامج Excel لمعالجة الأرقام وإنجاز الرسومات البيانية والجداول.

المحور الأول: موقع القطب المينائي طنجة المتوسط وأهدافه الاستراتيجية:

1- ملامح تطور النقل البحري العالمي وظهور نشاط الحاويات بالعالم:

1-1 المسافنة ودور العوامة في رسم ملامح التطور التقني في للنقل البحري

المسافنة أو المناقلة نشاط تجاري بحري، يعتمد على نقل و شحن البضائع وإعادة شحنها لمسافات بعيدة بواسطة خطوط بحرية قصيرة متصلة فيما بينها. ويتكون نشاط المناقلة من نوعان: مناقلة بالتتابع transbordement de relais وهي إفراغ الحاويات من سفن ضخمة ذات قدرة استيعابية كبيرة إلى سفن أخرى من نفس الحجم، ومناقلة بإعادة الشحن

transbordement d' éclatement وهي نقل الحاويات من سفينة ضخمة إلى سفن صغيرة قادرة على الرسو في الموانئ الصغرى¹⁵⁶.

ومن المعلوم أن النقل البحري في العالم عرف عدة تغيرات جذرية تجلّت في ظهور ثورة تكنولوجية أخذت اتجاهين أساسيين: اتجه يدعو إلى استحداث نظام الحاويات من الباب إلى الباب، واتجاه يدعو إلى استخدام التكنولوجيا المتقدمة في التفريغ والشحن، وتقليل مدة بقاء السفينة في الميناء ومدة إبحارها التي ساهمت في التمهيد لتحول عظيم في بداية التسعينات مع انتشار ظاهرة عوامة الأسواق التي تجلّت في تطور آليات الإنتاج (البحث عن الطرق الجديدة لخفض الإنتاج، والرغبة في توسيع الرقعة الإنتاجية على مساحة جغرافية كبيرة) والتسويق، والمنافسة الضارية بين الإنتاج والخدمات¹⁵⁷.

وتهتم تجارة الحاويات la conteneurisation كفرع خاص من النقل البحري، بنقل صناديق حديدية، حيث تسمح الأجزاء الجانبية بتسهيل عملية المناولة la manutention¹⁵⁸.

وفي سنة 1966 تم وضع خطوط نقل بحرية لنقل الحاويات. وقد شكل ظهورها منعطفا حاسما في سياق تطور النقل البحري الدولي، فقد طرأت عدة تغيرات على اليات النقل البحري تتمثل التغيرات في زيادة حجم السفن، واندماج شركات عملاقة متخصصة في نشاط من أنشطة النقل البحري، أو مستقلة لاستغلال الموانئ، وبرز الدور الرئيسي للموانئ داخل السلسلة اللوجستية¹⁵⁹.

إلى جانب ذلك ساهمت طفرة الحاويات في تنوير الممارسات التقليدية لنقل ومناولة البضائع. إذ لم تعد البضائع توضع على أرصفة الموانئ، وإنما في "محطات لوجستية" أو في "موانئ جافة"، ووضعت حدا لمشاكل انقطاع الشحن، وأرست قواعد نقل موحدة عملياته (من الباب إلى الباب) ومتكاملة خدماته، متسقة أنماط النقل المستعملة فيه¹⁶⁰.

ومن المعلوم ان ظهور العوامة كظاهرة اقتصادية، ساهم في استبدال منطق احتكار إدارات ومؤسسات الموانئ لأنشطة النقل لصالح أرباب النقل، وتراجعت المؤسسات العمومية لصالح شركات متخصصة مستقلة ضخمة كالشركة الدنماركية

¹⁵⁶ - L'articulation entre le pole portuaire de Tanger et son contexte territoriale. p : 10
<http://www.tlte.paris-sorbonne.fr/wp-content/uploads/2012/07.consulté> le 22-12-2017

¹⁵⁷ - النحراوي (أيمن) 2009، الموانئ البحرية العربية. دار الفكر الجامعي. الإسكندرية. مصر. ص. 194

¹⁵⁸ - يعتبر التطور في سفن الحاويات مظهرا من مظاهر التطور التكنولوجي في النقل البحري مع الأمريكي "مالكوم ماكلين" صاحب شركة نقل MacLean trucking Co الذي أنشأ لأول مرة شركة ملاحية تعمل بنظام الحاويات سنة 1955م لتدبير سفن الحاويات قام مالكوم بشحن عددا من الحاويات على ظهر إحدى ناقلات البترول تدعى gateway city تم إعادة تهيئتها وإصلاحها، وقد تمكنت من استيعاب 226 حاوية. لكن مالكوم سرعان ما أسس شركة مختصة لنقل الحاويات سنة 1960 أطلق عليها اسم sea land corporation

¹⁵⁹ - في سنة 1996 ظهرت أولى سفن الجيل السادس سنة 2007 ظهرت سفينة Emma Maersk التي تبلغ سعتها 11000 حاوية.

¹⁶⁰ - الزكري (نعيمه)، (2017)، "الترسانة القانونية المنظمة للنقل البحري بين واقع القطاع ورهانات الاستراتيجية اللوجيستية الوطنية"، بحث لنيل شهادة الدكتوراه في القانون العام، كلية العلوم القانونية، طنجة، جامعة عبد المالك السعدي. تطوان. ص: 05.

مايرسك Maersk التي ساهمت في إعادة مؤسسة النقل البحري، وعملت على إعداد خطوط بحرية عادية التي تلعب دورا مركزيا في شبكات النقل البحري.

مقابل ذلك انتقلت العولمة من الاهتمام بالموانئ إلى التركيز على نشاط الحاويات، ولهذا انتقلت النظريات الجغرافية التقليدية من دراسة الموانئ ومواقعها وتحليل العوامل الجغرافية إلى منهج جديد يركز على دراسة العناصر الفاعلة وآليات اشتغالها ومدى قدرتها على التحكم في النقل البحري دون إغفال المنهج التقليدي. وهذا بهدف توحيد تقنيات وأرباب النقل والعناصر الفاعلة وطرق اشتغالها في منظومة النقل البحري¹⁶¹.

وهكذا أصبح نشاط مسافنة الحاويات يشكل العمود الفقري للعولمة على حساب الموانئ، التي تعرضت لضغوطات قوية كضغط المنافسة القوية الناجمة عن عولمة الاقتصاد، وضغط لتكثيف طاقتها الاستيعابية وتوفير خدمات فعالة، فكان لزاما تدخل الدولة لإعادة هيكلة قطاعها البحري وإعادة تجهيز الموانئ.

2-1 الإصلاح المينائي آلية لتطوير النقل البحري والاستفادة من الموقع الاستراتيجي:

يعد النقل البحري قطاعا حيويا لاقتصاد المغرب وأحد أعمدة اندماجه في التنافسية العالمية، وذلك بمساهمته في إنجاز 98% من التجارة الخارجية. وقد عرف المغرب إصلاحا مينائيا على إثر التقرير الذي أعده صندوق النقد الدولي عن القطاع البحري المغربي سنة 2006 الذي أبان عن ضعف تقني وإداري، وانخفاض مستويات الأداء المينائي، وجودة الخدمات المينائية، وارتفاع تكاليف الشحن وبطئها، وضعف الخدمات اللوجستية¹⁶².

وفي هذا السياق شكل الإصلاح ضرورة حتمية للإجابة عن إشكالية تحديث الموانئ وإدخال إصلاحات على الإدارة الوصية على القطاع لتأهيل مؤسساتها قصد بلوغ المعايير الدولية والرفع من قدراتها التنافسية في ظل هيمنة وضغط العولمة. وفي هذا الإطار شرع المغرب في بداية القرن 21م في إنجاز مجموعة من السياسات الاستراتيجية الكبرى بغرض تفعيل سياسات وطنية قطاعية جديدة، أهمها الاستراتيجية الوطنية للموانئ¹⁶³.

وبجدر الإشارة إلى أن مع بداية الثمانينات عمدت الشركة الدنماركية العملاقة المتخصصة في نشاط الحاويات إلى تغيير وجهتها نحو ميناء الجزيرة الخضراء. هذا التمركز المفاجئ جعل مضيق جبل طارق يتموقع في قلب التغيرات المفاجئة، ومركزا للعولمة التجارية البحرية مع تطور الخدمات المينائية بميناء الجزيرة الخضراء، وصار منصة دولية لمسافنة الحاويات؛ لكن

¹⁶¹ - Frémont (A) 2005 : Conteneurisation et Mondialisation .les logiques des armements de lignes régulières Université Paris I Panthéon-Sorbonne UFR de Géographie .p:13

¹⁶² - Royaume du Maroc, Ministère de l'Équipement et du Transport et Logistique, DMM, « Etude sur la Stratégie du Secteur du Transport Maritime Marocain et le Développement du Pavillon National au Maroc - Mission 1- », Juin 2013, p. 5.

¹⁶³ - الزكري (نعيمة)، (2017)، مرجع سابق. ص: 02

ظهر القطب المينائي طنجة المتوسط ساهم في إعادة توطين هذه الخدمات من ميناء الجزيرة الخضراء إليه¹⁶⁴. وسنحاول من خلال الجدول التالي إبراز الحركة التجارية التي يعرفها مضيق جبل طارق، مع تبيان نوع السفن العابرة.

الجدول رقم 1: توزيع نسبة السفن العابرة لمضيق جبل طارق حسب الصنف ما بين سنتي 2015 و2016

السفن العابرة ب %		نوع السفن
2016	2015	
32,3	31,4	سفن العبور الخاصة بالمسافرين
18,8	19,4	الحاويات
2,9	3,1	ناقلات بترول
8,1	7,9	ناقلات الكيماويات
3,0	3,0	ناقلات الغاز
10,7	11	نقل البضائع غير المعبأة
12,3	14,2	سفن نقل بضائع متنوعة
6,4	4,6	أصناف أخرى
100	100	المجموع

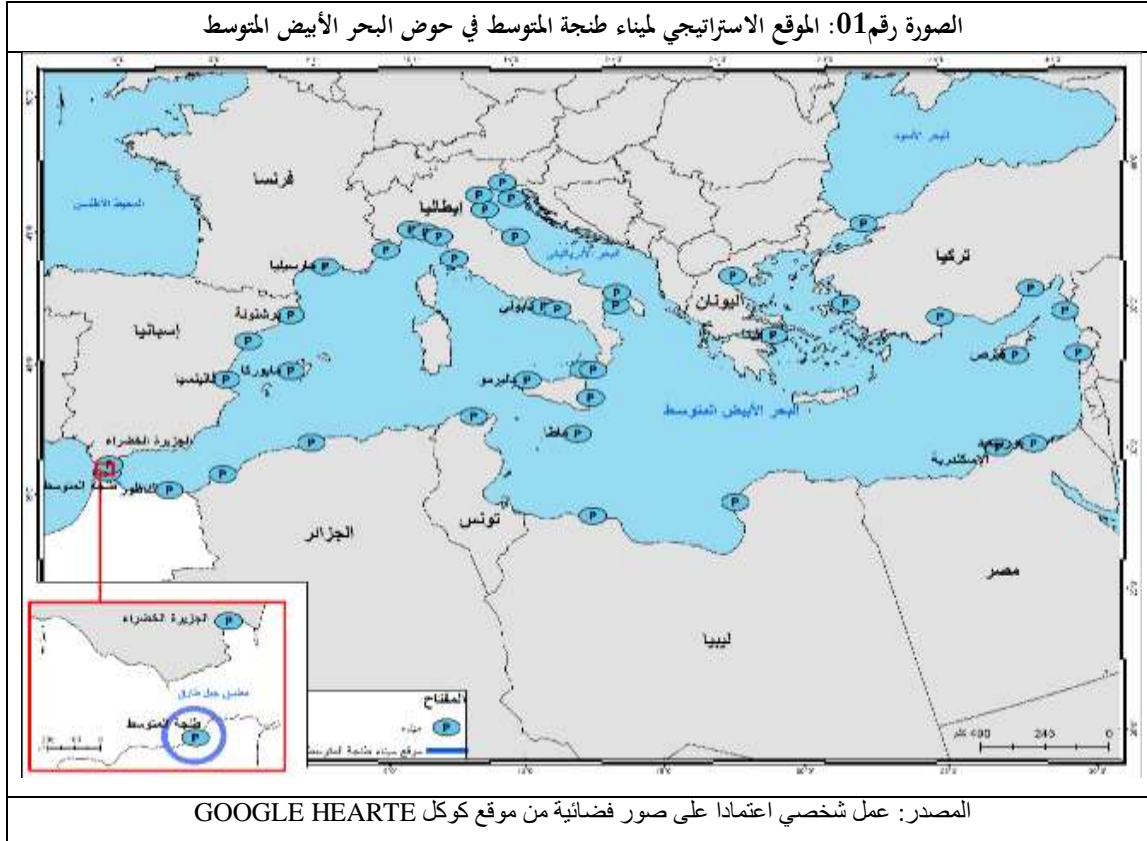
المصدر: وزارة التجهيز والنقل واللوجستيك والماء. مركز المراقبة الترايبية البحرية بمدينة طنجة (إحصائيات سنة 2015 و2016)

من خلال الجدول يتبين أن مضيق جبل طارق، عرف عبور عدة سفن خاصة سفن العبور، التي ارتفعت من 31,4 % إلى 32,3 %، وسفن الحاويات التي انخفضت من 19,4 % إلى 18,8 % ما بين سنة 2015 و2016. ويعود ذلك إلى تزايد عدد السفن والخطوط البحرية، التي تسهر على تنشيط عملية العبور، بين الضفتين الإسبانية والمغربية، خاصة بعد عقد عدة اتفاقيات بحرية بين ميناء طنجة المتوسطي، والموانئ الإسبانية مثل موانئ الجزيرة الخضراء، وموتريل وبرشلونة، وقادس، وموانئ إيطالية مثل ميناء جنوة.

وتزايدت أهمية سفن العبور والحاويات، وهي سفن ارتبطت بمواني مضيق جبل طارق، لتأمين العبور بين ضفتيه الشمالية والجنوبية، وتنشيط المسافة بين الشرق والغرب. ولهذا عمدت الاستراتيجية الوطنية على إنجاز ضخم على المضيق،

¹⁶⁴ - Marie (Nora) 2012 : Le détroit de Gibraltar, porte du monde, frontière de l'Europe : analyse et perspective de territorialité d'un espace de transit Mémoire présenté en vue de l'obtention du grade de Docteur en géographie de l'Université de Nantes.p 99

متخصص في المسافنة، بهدف إعادة التمتع في المضيق، واحتكار جزء من أروجة الحاويات في حوض البحر الأبيض المتوسط، وهذا لن يتأتى إلا باستقطاب أكبر الشركات المتخصصة في نقل الحاويات. ويجب الإشارة إلى أن ميناء طنجة المتوسطي يعدّ قطبا تجاريا بين أوروبا وآسيا وأفريقيا، إذ يلعب من خلال موقعه الاستراتيجي المتميز على مضيق جبل طارق على إنعاش المواصلات الدولية بين القارات، وقيمة مضافة لتطوير الطرق البحرية الدولية بين أوروبا وأفريقيا والشرق وأمريكا الشمالية، ومركزا للمسافنة خاصة الحاويات ضمن شبكة الموانئ الضخمة في حوض البحر الأبيض المتوسط. وهذا ما تشير إليه الخريطة التالية.



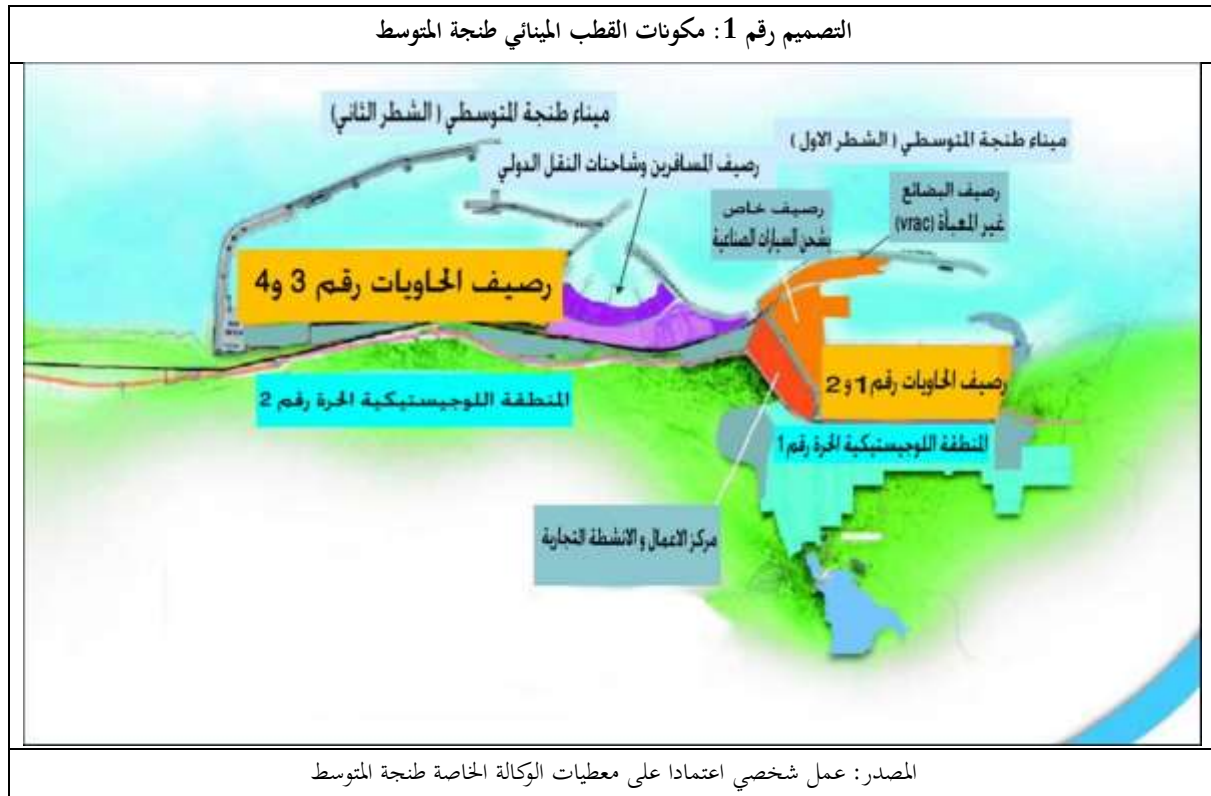
يعتبر القطب المينائي طنجة المتوسط أول منصة لوجيستكية افريقية متعددة الخدمات التي تقترن جودة الخدمات في الصناعة المينائية لخدمة الشركات البحرية الرائدة في أروجة الحاويات، والعربات والبضائع المتنوعة VIAC. كما يستفيد من خطوط الاتصال البحري من أجل التنسيق بين الأرصفة الأربعة والمناطق اللوجستية ذات البعد والأهمية الدوليين. وقد ارتكز القطب المينائي على عدة مقومات لتحقيق الأهداف الاستراتيجية وهي تنشيط مسافنة الحاويات على المستوى الدولي الذي ظل محتكرا من طرف ميناء الجزيرة الخضراء منذ الثمانينات، وخلق جسر بيقاري للنقل الدولي البري يربط بين موانئ الجزيرة الخضراء وطنجة وسبتة، والاستفادة من التدفق العابر للمسافرين خاصة الجالية المغربية في الخارج من الشمال نحو الجنوب.

2- دراسة نشاط الحاويات في القطب المينائي طنجة المتوسط:

يعتبر القطب المينائي طنجة المتوسطي جزءا من مكونات المركب المينائي المتوسط الذي يتكون من القطب المينائي والصناعي والاجتماعي والمالي. وبالتالي فإنه يشكل ميناء متخصصا في مسافنة الحاويات، ومنصة افريقية لأروجة الحاويات بين افريقيا وأوروبا. **المحطة الأولى** أطلقت سنة 2007 وتستوعب 1.5 مليون حاوية، تستغل من طرف شركة APM¹⁶⁵ التي تمكنت من الحصول على عقد لاستغلال المحطة الأولى من رصيف الحاويات والذي يمثل 800 متر من سنة 2004 لمدة 30 سنة حتى سنة 2034 التي قامت بتنفيذ استثمار خاص بلغ سنة 2017 ما يقارب 08.5 مليار درهم لتجهيزه بأليات من الجيل الجديد.

- **المحطة الثانية** فتسيرها شركة أوروغايتس كون تشيب EUROGATE-CONTSHIPS، التي منحت العقد في فب راير 2006 لمدة 30 سنة. انطلقت المحطة سنة 2008 والتي تستوعب 1.5 مليون حاوية.

- **المحطة الثالثة** عبارة عن رصيف سكي خاص بنقل الحاويات عبر الخطوط السككية الوطنية. ويتكون من أربع خطوط سككية بطول 240 متر، بينما تبلغ مساحته 7.5 هكتار. وتبلغ قدرته الاستيعابية 400 ألف حاوية، ويسير من طرف السلطة المينائية طنجة المتوسط التي منحت رخصة استغلاله إلى شركة "نافيلاند كاركو".



165 - تعتبر شركة APMOLLER TERMINAL فرع من مجموعة مايرسك الشركة الأم وتملك % 90 من رأسمال المجموعة. وتعتبر المجموعة أكبر شركة نقل بحري تملك اسطولا يفوق 250 سفينة وطاقة شحن البالغة حوالي 12 مليون حاوية.

يلاحظ من خلال التصميم أن القطب المينائي يتكون من أربع أرصفة خاصة للحاويات: الرصيفين رقم 1 و 2 بالشطر الأول، والرصيفين رقم 3 و 4 بالشطر الثاني من القطب المينائي. ويجب الإشارة أن هذه الأرصفة الخاصة بالحاويات المكونة من أربع محطات ضخمة من أكبر الأرصفة بالبحر الأبيض المتوسط وإفريقيا، ومنصة استراتيجية دولية للمسافنة الحاويات، تمكنت من منافسة ميناء الجزيرة الخضراء الذي كان يحتكر مسافنة الحاويات في مضيق جبل طارق وفي حوض البحر الأبيض المتوسط.

الجدول رقم 2: توزيع عدد العاملين في أرصفة المسافنة بالقطب المينائي طنجة المتوسطي سنة 2018

الشركة المتخصصة	أرصفة المسافنة	عدد العمال	رقم الاستثمارات بمليون أورو
أبولو مايرسك Apollo Maersk	المحطة رقم 1 للحاويات	1117	758
أورو غايتنس EuroGats	المحطة رقم 2 للحاويات	450	150
NaviLand	الرصيف السككي	40	15
STVIA	رصيف السيارات	150	01
	المجموع	1757	924

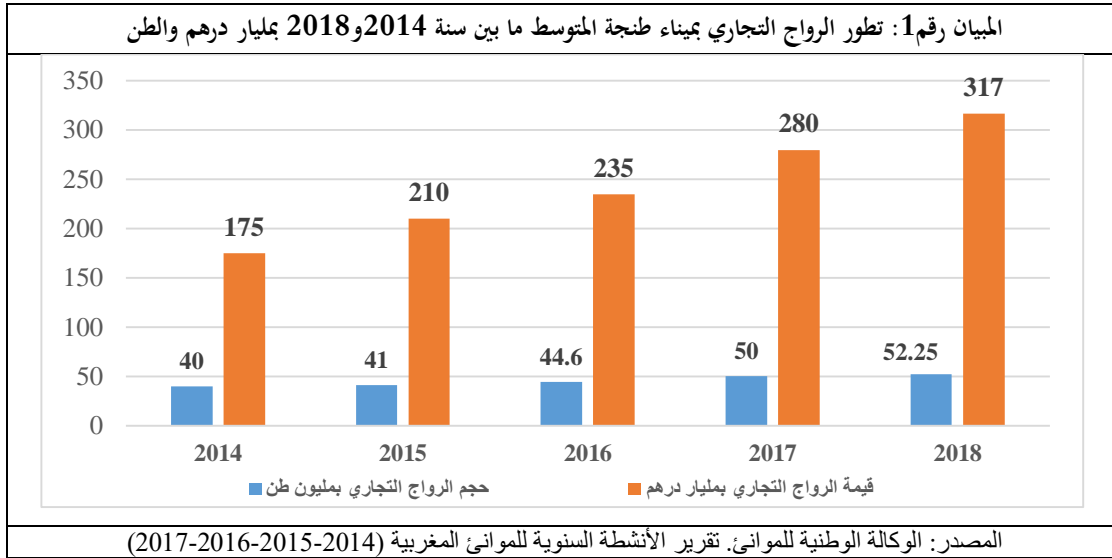
Source : www.Tempa.Ma/Rapport-d'activités-TMPA Consulté le : 14-06-2019

يتبين من خلال الجدول أن نشاط المسافنة في القطب المينائي يتم تديره بواسطة أربع شركات دولية استثمرت ما يقارب 924 مليون أورو لتدبير أرصفة المسافنة الأربعة، والتي تختص بشحن وإعادة شحن الحاويات والسيارات الصناعية. ويتم ذلك عبر تشغيل ما يقارب 1757 عاملا في أربعة أرصفة. وتجسد هذه الإمكانيات المالية واللوجستية وقيمة الشركات العالمية وحجم استثماراتها إلى أهمية نشاط المسافنة في القطب المينائي كأهم نشاط بحري في الميناء. علاوة على نوع الأنشطة والأهداف التي يراهن عليها المغرب من وراء إنجاز القطب المينائي طنجة المتوسطي على مضيق جبل طارق.

الصورة رقم 2: آليات ضخمة مختصة بشحن وإفراغ الحاويات	الصورة رقم 3: المنطقة اللوجيستكية الحرة الخاصة بالحاويات
	
توضح الصورة عدد من الرافعات التي تحمل الحاويات من السفن نحو الرصيف الخاص بما الصورة بعدسة الرواص بدر ال دين 22-4-2019	توضح الصورة جزء من المنطقة اللوجيستكية الحرة الخاصة بالحاويات الصورة بعدسة الرواص بدر الدين 23-12-2017

1-2 دراسة نشاط الحاويات بالقطب المينائي طنجة المتوسط:

يعتبر القطب المينائي طنجة المتوسطي أول مينائي وطني وإفريقي متخصص في المسافنة خاصة الحاويات. وقد ساهم هذا النشاط في الرفع من حجم الرواج الإجمالي بالميناء، وهذا ما يوضحه الجدول.



من خلال الجدول يتبين أن القطب المينائي طنجة المتوسطي عرف نموا مضطردا، إذ ارتفع حجم الرواج التجاري الإجمالي من 40 مليون طن سنة 2014 إلى أكثر من 52 مليون طن سنة 2018. ويعود ذلك إلى تطور نشاط المسافنة، وارتفاع حجم البضائع المنتجة الموجهة نحو التصدير. مقابل ذلك تضاعفت قيمة الرواج التجاري من 175 مليار درهم إلى 317 مليار درهم. وهي أرقام تدل على أهمية القطب المينائي في النظام المينائي المغربي، ونجاحه في استقطاب كبريات الشركات العالمية في النقل البحري.

الجدول رقم 3: تطور نشاط المسافنة بميناء طنجة المتوسطي بملليون طن ما بين 2014 و2017

السنة	المسافنة
2017	31.682.500
2016	30.805.413
2015	28.861.509
2017	51.328.18
2016	44.615.849
2015	41.044.148

المصدر: الوكالة الوطنية للموانئ ANP

من خلال الجدول يلاحظ أن نشاط المسافنة ارتفع من 30.523.262 طن سنة 2014 إلى 31.682.500 طن سنة 2015. ويمكن تفسير ذلك بتطور نشاط الحاويات مع ارتفاع عدد الحاويات المشحونة والمفرغة في الميناء طنجة المتوسطي، وتزايد عدد السفن الراسية في الميناء الراغبة من الاستفادة من انخفاض تكاليف الخدمات المينائية، ومدة الرسو في الميناء.

أما تجارة الحاويات، فقد عرفت تطورا من 2,058 مليون حاوية سنة 2010 إلى 3.312.409 حاوية سنة 2017. مقابل ذلك ارتفع عدد الحاويات بميناء الجزيرة الخضراء من 4.515 مليون حاوية سنة 2015 إلى 4.865 مليون حاوية سنة 2017. لكن مع افتتاح الشطر الثاني من القطب المينائي طنجة المتوسطي، سترتفع القدرة الاستيعابية للقطب إلى تسع ملايين حاوية، وبالتالي أصبح القطب المينائي قادرا على منافسة ميناء الجزيرة الخضراء على مستوى مسافة الحاويات.

الجدول رقم 4: عدد توقيفات السفن برصيف الحاويات حسب الأرصفة بالميناء طنجة المتوسطي ما بين 2015 و2017

الأرصفة/ عدد التوقيفات	2015	2016	2017
رصيف أم APM	800	834	854
رصيف أوروغايتس EUROGATS	1300	1356	1378
المجموع	2100	2190	2232

المصدر: الوكالة الخاصة طنجة المتوسطي TMSA

يتبين من خلال الجدول أن القطب المينائي استقطب عددا مهما من السفن خاصة سفن الحاويات، إذ ارتفع عددها من 2100 سفينة سنة 2015 إلى 2232 سفينة سنة 2017. وهذا يدل على نجاح القطب المينائي في استقطاب أكبر الشركات المتخصصة في نقل الحاويات، من خلال توفير خدمات مينائية جيدة وبأثمان منخفضة، وانخفاض مدة الرسو.

2-2 أثر الميناء طنجة المتوسط على نشاط الحاويات على المستوى الوطني:

أنجز القطب المينائي طنجة المتوسطي لتنشيط تجارة المسافنة خاصة الحاويات والسيارات الصناعية. وقد راهنت الاستراتيجية الوطنية على خلق تكامل بين الموانئ الضخمة المتخصصة خاصة ميناء الدار البيضاء.

الجدول رقم 5: تطور نشاط مسافنة الحاويات في مينائي طنجة المتوسطي والدار البيضاء بين سنة 2015 و2017

2017		2016		2015		
الدار البيضاء	طنجة المتوسط	الدار البيضاء	طنجة المتوسط	الدار البيضاء	طنجة المتوسط	نشاط المسافنة
502.200	3.312.000	490.000	2.832.308	720.000	2.838.883	عدد الحاويات (EVP)
9.920.000	31.682.500	8.822.197	30.244.494	7.972.958	29.007.837	مسافنة الحاويات بالطن

المصدر: الوكالة الوطنية للموانئ: تقرير سنوي للأنشطة المينائية.

عرف نشاط المسافنة تطورا في الميناء طنجة المتوسطي، إذ ارتفع من 30.923.262 طن سنة 2014 إلى 31.682.500 طن سنة 2017، كما ارتفع حجم النشاط في ميناء الدار البيضاء من 6.176.624 طن سنة 2014

إلى 9.920.000 طن سنة 2017. ويعود ذلك إلى تطور نشاط الحاويات، إذ ارتفع عدد الحاويات بميناء طنجة المتوسطي من 2.969.582 حاوية سنة 2015 إلى 3.312.000 حاوية سنة 2017، في حين تراجع نشاط الحاويات بميناء الدار البيضاء من 680.000 حاوية سنة 2014 إلى 502.000 حاوية سنة 2017. وهذا ما يفسر أهمية القطب المينائي طنجة المتوسطي في تنشيط المسافنة وفق مقتضيات السياسة المينائية.

نستخلص أن ميناء طنجة المتوسط ساهم في خلق تكامل للأنشطة المينائية لميناء الدار البيضاء، وتفعيل للرؤية الاستراتيجية التي تبنتها الاستراتيجية الوطنية للموانئ في أفق سنة 2030. ويعود ذلك إلى كون ميناء طنجة المتوسطي أنجز خصوصا لتنشيط نشاط المسافنة خاصة تجارة الحاويات مع شمال أوروبا وأمريكا، والبحث عن موقع جديد في مضيق جبل طارق، مقابل ذلك أنجز ميناء الدار البيضاء لتنشيط البضائع الصلبة VIAC والمواد المعدنية من جهة، ومنصة لوجيستكية لتنشيط المسافنة مع إفريقيا والرفع من حجم البضائع المسافنة الموجهة نحو إفريقيا¹⁶⁶.

إن ميلاد ميناء طنجة المتوسطي سيلعب دورا في تنظيم المنافسة بين المينائين، إذ يتضح من خلال مهام الوكالة الخاصة طنجة المتوسط التي تسعى من خلال دعم وتطوير قدرات الميناء على ربط ظهره الخلفي بالسوق الداخلية عبر شبكة من طرق المواصلات وتوفير بنية تحتية تربط الميناء بباقي جهات المغرب، ولعل تطور حجم وعدد الحاويات يبين بالملامح تطور نشاط المسافنة في ميناء طنجة المتوسطي وقدرته على استخدام طرق النقل متعدد الوسائط، على مدى رغبته في التحكم في نشاط الحاويات على المستوى الوطني.

كما يجب الإشارة إلى أن حضور شركة مرصى المغرب كفاعل مينائي قوي في ميناء الدار البيضاء وفي ميناء طنجة المتوسطي الثاني، سيساهم في تقوية حضور ميناء طنجة المتوسطي على مستوى التنافسية الوطنية¹⁶⁷.

2-3 أثر القطب المينائي في نشاط الحاويات في مضيق جبل طارق

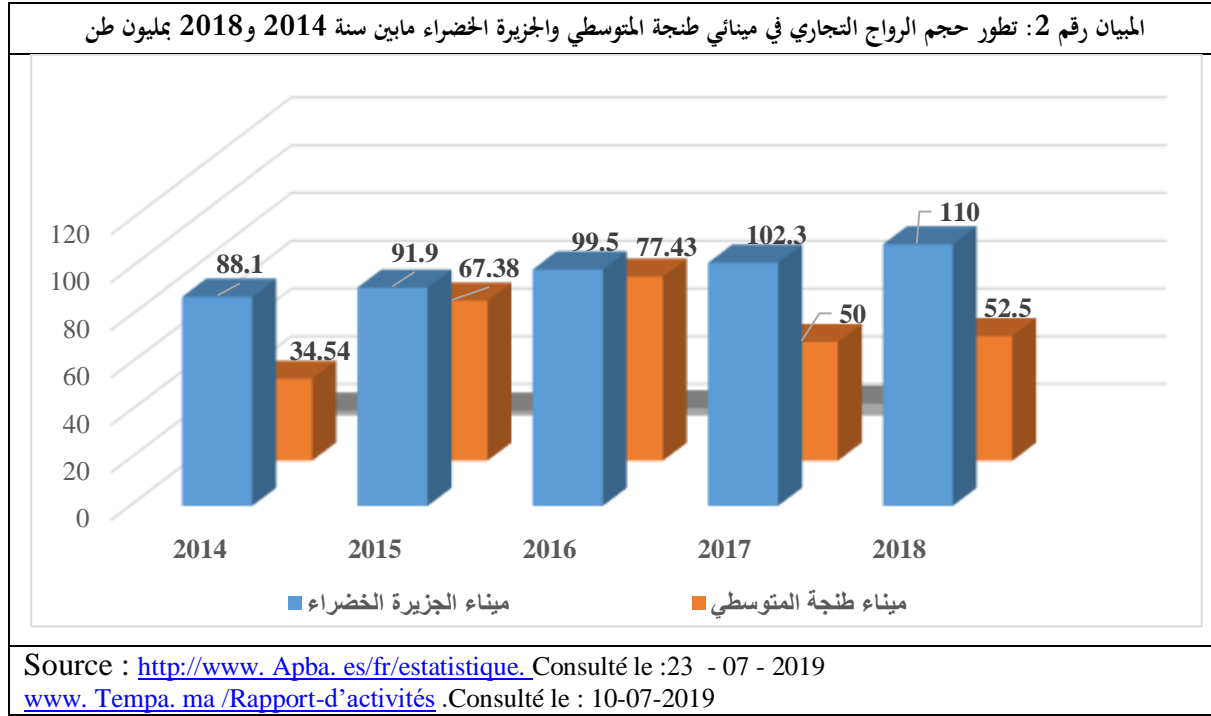
إن إنجاز القطب المينائي طنجة المتوسطي على مضيق جبل طارق، ساهم في إرباك الأنشطة البحرية والمينائية بميناء الجزيرة الخضراء، الذي يعد أهم ميناء إسباني في نشاط المسافنة على البحر الأبيض المتوسط. ومن المعلوم هذا الميناء ظل يحتكر هذا النشاط في مضيق جبل طارق منذ بداية الثمانينات مع غياب أي منافس في الضفة الجنوبية من المضيق.

ويمكن القول إن تطور الأنشطة البحرية بالقطب المينائي طنجة المتوسط، خاصة مسافنة الحاويات والسيارات الصناعية ونشاط العبور واستقطاب الشركات الكبرى لنقل الحاويات مثل مايرسك، وانخفاض تكلفة ومدة الرسو، وارتفاع

¹⁶⁶ - Baladi (Omar) 2018 : Transbordement : Le port de Casablanca se positionne sur l'Afrique. Les éco.ma. Revue électronique .n : 2871. Année : 2018-08-20

¹⁶⁷ - El khayat(M) : La compétitive du port du Casablanca au question.in villes portuaires au Maghreb. Acteurs de développement. Coord de Daniel labarone. MNes. Paris Tech .p : 11

القدرات الاستيعابية للقطب إلى 09 ملايين حاوية سنة 2019، شجع القطب المينائي على رفع التحدي والمنافسة مع ميناء الجزيرة الخضراء، وهذا ما سنحاول إبرازه في المحور التالي.



يلاحظ من خلال الجدول أن ميناء الجزيرة الخضراء عرف تطورا، إذ ارتفع حجم الرواج التجاري من 88,1 مليون طن سنة 2014 إلى 110 مليون طن سنة 2018. وهو رقم بين أهمية النشاط البحري بميناء الجزيرة الخضراء الذي يمثل أول ميناء إسباني في المسافة منذ بداية الثمانينات. مقابل ذلك تمكن القطب المينائي طنجة المتوسطي في ظرف سبع سنوات من تسجيل أكثر من 34 مليون طن سنة 2014 ليرتفع العدد إلى أكثر من 52 مليون طن سنة 2018.

أما على مستوى الحاويات، فقد ارتفع عدد الحاويات المشحونة بميناء الجزيرة الخضراء من 4,515 مليون حاوية سنة 2015 إلى 4.865 مليون حاوية سنة 2017، بينما لم يبلغ عدد الحاويات 3.312.000 حاوية في ميناء طنجة المتوسطي. نستنتج من مقارنة نشاط الحاويات بين ميناء طنجة المتوسطي والجزيرة الخضراء، نجد فارقا شاسعا بين الميناءين، فميناء الجزيرة الخضراء الذي عرف ازدهارا منذ الثمانينات، وصار يواجه مشكل الازدحام والنداءات المتكررة لحماية البيئة، سيسمح للقطب المينائي من منافسته، خاصة بعدما تمكن من الرفع من قدراته الاستيعابية إلى تسع ملايين حاوية سنة 2019.

ويمكن تفسير ذلك إلى أهمية الشركات المسيرة لرصيف الحاويات خاصة شركة APM والتي تعتبر رائدة في ميدان نقل الحاويات، وبفضل اسطولها الضخم وارتفاع عدد السفن الراسية والمتوقفة في ميناء طنجة المتوسطي، واتساع نفوذها في

الأسواق الدولية الذي مكن من ربط الميناء بأكبر الموانئ العالمية المتخصصة في نشاط الحاويات، إضافة إلى جودة الخدمات المينائية وانخفاض تكلفة الشحن.

الجدول رقم 6: عدد السفن التي رست بميناء الجزيرة الخضراء وطنجة المتوسطي ما بين سنة 2014 و2018

الميناء	2014	2015	2016	2017	2018
الجزيرة الخضراء	2099	2270	2428	2450	2480
طنجة المتوسطي	11900	12300	13990	14380	15193

Source : <http://www.apba.es/fr/estatistique.p> ; Consulté le : 2017-12-23
[Www.tmpa.ma/Rapport-dactivités-TMPA](http://www.tmpa.ma/Rapport-dactivités-TMPA)-consulté le : 10-07-2019

يتبين أن نشاط الرسو بميناء الجزيرة الخضراء قد ارتفع من 2099 سفينة سنة 2014 إلى 2480 سفينة سنة 2018. مقابل ذلك عرف ميناء طنجة المتوسطي نمواً، إذ تزايد عدد السفن الراسية من 11900 سفينة سنة 2014 إلى 15193 سفينة سنة 2018. ويعود ذلك إلى تراجع عدد سفن الحاويات، التي تعتبر من السفن الأكثر رسوا في موانئ مضيق جبل طارق، والتي صارت ترغب في الرسو في ميناء طنجة المتوسطي منذ سنة 2007؛ للاستفادة من انخفاض تكلفة ومدة الشحن.

الجدول رقم 7: تطور عدد السيارات الصناعية المشحونة بمينائي طنجة المتوسطي والجزيرة الخضراء ما بين 2014 و2018

الموانئ	2014	2015	2016	2017	2018	المجموع
طنجة المتوسط	250 000	260 000	320 000	371 000	802 279	1230000
الجزيرة الخضراء	270 000	23 098	57 058	56 313	54815	461284

Source : <http://www.Tempa.ma/connexions-maritimes/> ; Consulté le : 14-06-2019
<http://www.apba.es/fr/estatistique> ; Consulté le : 25-6-2019

يتبين لنا من خلال الجدول أن ميناء الجزيرة الخضراء قد عرف تراجعاً على مستوى شحن السيارات الصناعية نحو مينائي طنجة المتوسطي وسبتة، إذ انخفض من 270 000 سيارة سنة 2014 إلى 461284 سيارة سنة 2018. مقابل ذلك، عرفت مسافنة السيارات الصناعية بميناء طنجة المتوسطي ارتفاعاً من 250 000 سنة 2014 إلى 279802 سيارة سنة 2018. ويعود ذلك الارتفاع إلى تزايد عدد السيارات الصناعية المعالجة في الميناء المتوسطي، من مصنع رونو نيسان طنجة، الذي احتفل بإنتاجه لمليون سيارة سنة 2017.

كما عالج الميناء السيارات الصناعية العابرة خاصة بعد فتح خط بحري سنة 2017 بين ميناء طنجة المتوسطي وميناء فيغو في أقصى الشمال الشرقي الإسباني، والذي سيعمل على تأمين سلاسل التموين من السيارات الصناعية الموجهة

نحو أوروبا الغربية. كما تم ربط الميناء طنجة المتوسطي سنة 2016 بالخط البحري الرابط بين الهند وأوروبا لتأمين نشاط مسافنة السيارات الصناعية بين الشرق والغرب

الجدول رقم 8: توزيع عدد البلدان والموانئ المرتبطة بميناء طنجة المتوسط على مستوى نشاط مسافنة الحاويات حسب القارات سنة 2019

الحاويات		القارات
الموانئ	البلدان	
36	22	افريقيا
52	17	أوروبا
28	14	آسيا
34	16	استراليا
150	69	المجموع

Source : <http://www.Tempa.ma/connexions-maritimes/>. Consulté le : 22-06- 2019

يتبين من خلال المبيان أن القطب المينائي طنجة المتوسطي نجح في ربط خطوط بحرية مهمة خاصة فيما يخص خطوط نقل الحاويات. من التي تعتبر من أهم الخطوط بميناء طنجة المتوسطي، حيث ترتبط هذا النشاط ب 69 بلدا و150 ميناءا. ويمكن تفسير بنمو سمعة القطب المينائي على الصعيد الدولي، وأهمية الشراكات، وجودة الخدمات المينائية، وانخفاض تكلفة ومدة الرسو.

خلاصات واستنتاجات:

من خلال ما درسنا رصدنا عدة خلاصات أهمها:

- نجح القطب المينائي طنجة المتوسطي في إعادة تموقع المغرب في مضيق جبل طارق وفي حوض البحر الأبيض المتوسط، حتى صار أول منصة لوجستية لمسافنة الحاويات والسيارات الصناعية في حوض البحر الأبيض المتوسط وفي افريقيا.

- ساهم المركب المينائي طنجة المتوسط في تطوير قطاع النقل البحري بالمغرب، وإعادة هيكلة نشاط الحاويات في الموانئ المغربية باعتباره ميناء متخصصا في تدبير تجارة المسافنة بين افريقيا وأوروبا وآسيا، من خلال تموقعه الاستراتيجي والمتميز في مضيق جبل طارق كثنائي أهم محور بحري للمسافنة في العالم.

- نجح القطب في خلق تكامل اقتصادي ومينائي مع قطبي الدار البيضاء، والداخلة لتنشيط تجارة الحاويات بين أوروبا وافريقيا.

- نجح الميناء المتوسطي في تنشيط مسافنة السيارات الصناعية، وذلك من خلال استقبال سفن ضخمة متخصصة في لنقل السيارات الصناعية ومنها: سيارات من نوع هيونداي الكورية ومن نوع GMC الامريكية نحو الموانئ الخليجية خاصة ميناء الدمام السعودي وابوظبي الاماراتي وميناء الكويت.
- تطور أهمية خطوط الربط البحري الخاصة بالحاويات بميناء طنجة المتوسطي، الذي ارتبط هذا النشاط ب 69 بلدا و150 ميناءا.
- نجح القطب المينائي في توطيد موقع المغرب مع شبكة النقل البحري الدولية على مستوى نشاط الحاويات. فحسب الأونكتاد¹⁶⁸ أن مؤشر خطوط النقل والاتصال البحري بالمغرب عرف تطورا من 72 خطا سنة 2004 إلى 92 خطا سنة 2010 وذلك بفضل الخطوط الجديدة التي افتتحت بين الميناء المتوسطي والموانئ العالمية.
- تمكن الميناء من إنجاز خطوط ربط بحرية عادية مع العديد من البلدان والموانئ، حيث عرفت تطورا من 176 بلدا وميناءا سنة 2013 وارتفعت إلى 278 ميناءا وبلدا سنة 2018. ومع تطور مؤشر التواصل والنقل البحري بين الميناء والعالم، وتعدد الخطوط البحرية العادية.
- نجح الرواج الإجمالي للقطب المينائي طنجة المتوسطي في تطور الرواج الإجمالي الوطني، الذي ارتفع من 49.2 مليون طن سنة 2013 إلى 65.8 مليون طن سنة 2017.

¹⁶⁸ الأونكتاد UNCTAD وكالة دولية تابعة للأمم المتحدة تسهر على تدبير خطوط الشحن البحري ومراقبة مدى احترام الدول لقانون الشحن في المحاور البحرية، وتصنيف الدول المينائية وفق مؤشر الربط لخطوط الشحن البحري. ويرتكز المؤشر على عدة معايير: عدد السفن-قدرة السفن بالحاويات - الحجم الأقصى للسفينة - عدد الخدمات - عدد الخطوط البحري.

المراجع المعتمدة:

- أولوين (كأرلين) 1996: اقتصاديات النقل البحري: دراسة تحليلية عن العلاقة بين النقل البحري التجارة الخارجية. ترجمة مختار السويفي. الدار المصرية اللبنانية. القاهرة
- الدحاني (عبد الإلاه) 2004: المغرب ومضيق جبل طارق 1815-1864 محاولة لفهم المغرب بمجاله البحري. أطروحة لنيل الدكتوراه في التاريخ. كلية الآداب والعلوم الإنسانية. جامعة محمد الخامس.
- الرواص بدرالدين، (2021)، المركب المينائي طنجة المتوسط والتحويلات المجالية بالجماعات الترابية المحيطة (القصر الصغير وقصر المجاز واجوامعة وملوسة، السنة الجامعية 2020-2021. كلية الآداب والعلوم الإنسانية. جامعة عبد الملك السعدي. تطوان
- الرواص بدرالدين، (2022)، المركب المينائي طنجة المتوسط، السياقات وتحديات النجاح، الطبعة الأولى، دار بصمة، المغرب.
- الزكري (نعيمه)، (2017)، "الترسانة القانونية المنظمة للنقل البحري بين واقع القطاع ورهانات الاستراتيجية اللوجستية الوطنية"، بحث لنيل شهادة الدكتوراه في القانون العام، كلية العلوم القانونية، طنجة، جامعة عبد الملك السعدي. تطوان.
- المملكة المغربية: وزارة التجهيز والنقل واللوجستيك. تقرير مركز المراقبة الترابية البحرية بمدينة طنجة.
- المملكة المغربية: وزارة التجهيز والنقل واللوجستيك: الاستراتيجية الوطنية للموانئ في أفق سنة 2030
- النحراوي (أيمن) 2009: الموانئ البحرية العربية. دار الفكر الجامعي. الإسكندرية. مصر

Marie (Nora) 2012 : Le détroit de Gibraltar, porte du monde, frontière de l'Europe : analyse et perspective de territorialité d'un espace de transit Mémoire présenté en vue de l'obtention du grade de Docteur en géographie de l'Université de Nantes

Baladi (Omar) 2018 : Transbordement : Le port de Casablanca se positionne sur l'Afrique. Les éco.ma. Revue électronique.n : 2871. Année : 2018-08-20

D'études. Ecole supérieure des transports. France

El khayat (M) : La compétitive du port du Casablanca au question.in villes portuaires au Maghreb. Acteurs de développement. Coord de Daniel labarone.MNes.paris Tech .p : 11

Frémont (A) 2005 : conteneurisation et mondialisation. les logiques des armements de lignes régulières Université Paris I Panthéon-Sorbonne UFR de Géographie

Marcadon (J) 1995 : ports et flux de conteneurs dans le monde. 1983-1992. Mappemonde : 01 .année :1995

MAREÏ (N.) (2012) : Le Détroit de Gibraltar dans la mondialisation des transports maritimes. Revue électronique : Echo géo. N : 12919 années 2012. P : 01-02

Marie(Nora) 2008 : enjeux maritime et portuaires de détroit de Gibraltar. Note de synthèse n=105 ISEMAR .NANTE

Noel (Benoit) 2003 : transport maritime : développement de la conteneurisation. Mémoire de fin

Tampa 2017 : Tanger Med vise d'intégrer le top 20 mondiale des plateformes portuaires .
Agence spéciale Tanger – Med (tmsa)

Tourret (P) (2008) : L'Espagne maritime et portuaire. Note de synthèse. N : 107. Institut scientifique des études maritime (ISEMAR). Nantes. France

Zahrou(R) 2006 : Transport maritimes internationales : mutation techniques et structurelles.
Revue espace géographique et société marocain. N : 06 .année :2010

ZAOUDI(A), Abid IHADIYAN (AB), ZOUIRI(H) (2015) : Contribution à l'évaluation de la performance du port et terminal à conteneur : Cas Tanger Med. International Journal of Innovation and Scientific Research ISSN 2351-8014 Vol. 14 No. 2 Apr. 2015

L'articulation entre le pole portuaire de Tanger et son contexte territoriale.

<http://www.tlte.paris-sorbonne.fr/wp-content/uploads/2012/07>.

<http://www.tmpa.ma/connexions-maritimes/>

<https://www.universalis.fr/encyclopedie/ports-maritimes>.

<http://www.apba.es/Fr/estatisque>.

[Www. Tempa. Ma /Rapport-d'activites-TM](http://www.Tempa.Ma/Rapport-d'activites-TM)

الطريق السيار شرق -غرب بالجزائر: بين البعد الجغرافي المغاربي وصناعة القرار

The East-West Highway in Algeria: Between the Maghreb geographical dimension and decision-making

د.صيد احمد سفيان. جامعة عنابة. الجزائر -صيد صالح. جامعة بسكرة. الجزائر

universid.dz@gmail.com

الملخص:

يتطلب تنفيذ أي استراتيجية تنموية الأخذ بعين الاعتبار الحاجيات الداخلية والتحديات الخارجية اعتماد أعمال مبرمجة ومستدامة في مجال الاستثمار في البنى التحتية الأساسية مع مراعاة متطلبات سياسة مثلى في مجال إعداد التراب تهدف إلى تحقيق توازن بين النشاطات الاجتماعية-البشرية وحماية المجال الطبيعي .

وتعد الجزائر من الدول السبّاقة في إنجاز هذا المشروع ويتجلى ذلك من خلال الأهمية التي أولتها لإنجاز شطرها والمتمثل في الطريق السيار-شرق غرب-بدا من سنة 2006 باعتماد ميزانية قدرت بـ 60 مليار دولار، توافقت مع ظرفية الطفرة النفطية الحالية. يستهدف البحث إلى تشخيص مشروع الطريق السيار-شرق غرب- بالجزائر وفق منظور جغرافي التطرق والذي يمثل الشطر الأكبر من الطريق السريعة المغاربية المزمع إنجازها للربط بين دول المغرب العربي، وتشتمل هذه الطريق في مسارها الكامل على محورين، محور أطلسي "نواكشوط - الرباط" والتي تمثل نقطة التقاطع مع المحور الآخر وهو المحور المتوسطي الرباط - طرابلس

الكلمات المفتاحية: الطريق السيار بالجزائر المغرب العربي الأبعاد الجغرافية صناعة القرار تكامل مغاربي تنمية مستدامة.

Abstract

The implementation of any development strategy, taking into account internal needs and external challenges, requires the adoption of programmed and sustainable actions in the field of investment in basic infrastructure, taking into account the requirements of an optimal policy in the field of soil preparation aimed at achieving a balance between social-human activities and protection of the natural space.

Algeria is one of the first countries to implement this project, and this is evidenced by the importance it attached to the completion of its section of the East-West Highway since 2006, with the adoption of a budget estimated at \$60 billion, in line with the current oil boom and the desire not to miss this opportunity.

The research aims at diagnosing the highway project - east-west - in Algeria according to a geographical perspective, which represents the largest part of the Maghreb highway to be completed to link the countries of the Arab Maghreb. The point of intersection with the other axis, which is the Mediterranean axis, Rabat - Tripoli.

Keywords: Highway in Algeria, Maghreb, geographical dimensions, decision-making, Maghreb integration, sustainable development.

مقدمة

يرتبط مستوى التقدم الاقتصادي والتنمية بشكل مباشر بكفاءة وجودة شبكة المواصلات، لاسيما في عصر السرعة والتقدم المسجل في وسائل النقل بشتى أنواعها، لتلبية حاجيات السكان المتزايدة ولتحقيق التكامل والترابط بين مختلف الأقاليم وفك العزلة عن المناطق المهمشة وعلى هذا الأساس تسعى جل الدول إلى إدراج قطاع النقل والمواصلات ضمن أولوياتها الأساسية، ورصد مبالغ كبيرة للارتقاء بهذا القطاع الاستراتيجي.

وتزداد أهمية قطاع المواصلات بالجزائر، نظرا لشساعة المساحة التي تبلغ 2.4 كلم²، والتزايد السريع لوتيرة نمو السكان هذا من جهة ومن جهة أخرى تعدد المراكز الحضرية وتنوع الأنشطة الاقتصادية المرتبطة أساسا باستغلال الثروات الطبيعية التي تزخر بها. فقد سعت منذ الاستقلال إلى وضع سياسات تنموية تتضمن أساسا تطوير وتحديث شبكة المواصلات الموروثة من العهد الاستعماري، وأقلمتها مع الموقع الجغرافي الاستراتيجي الذي يميزها على مستوى القارة الإفريقية وعلى المستوى المغاربي والاورومتوسطي.

أ- إشكالية الدراسة:

يعتبر الطريق السيار-شرق، غرب الجزائر من المشاريع الاستراتيجية التي عرفتها الجزائر منذ الاستقلال، نظرا لأهميتها في تامين المجال لتحقيق تنمية شاملة على المستوى المحلي والمغاربي والدولي، وبعده الاستراتيجي وانعكاساته الاقتصادية الاجتماعية والبيئية، التي تركز على منظور جغرافي يتماشى والرهانات المستقبلية، التي تستوجب صناعة قرارات هادفة تساهم في تجسيد مفهوم الاتحاد المغاربي ووصولاً إلى تحقيق تكامل بين المشرق والمغرب العربي.

ومن اجل تحقيق الأهداف والابعاد المتوخاة، وعصرنة الوسائل و التقنيات الحديثة المعتمدة في بناء البنية التحتية والتعمير ولاسيما الاستشعار عن بعد ونظام المعلومات الجغرافية وكذا المقاييس الخاصة بالجودة، حيث تمت الاستعانة بالخبرة الصينية و اليابانية لانجاز 1216 كلم والعمل على تجهيزه بأحدث المرافق، ممتدا في الإقليم الشمالي للجزائر والذي يتميز بتركز سكاني كبير يفوق 70 % من إجمالي السكان. من هنا نستجلي سؤال محوريا: " إلى أي حد نجح مشروع الطريق السيار شرق غرب الجزائر في تحقيق الأهداف الاستراتيجية، وخلق تنمية شاملة تساهم في خلق قيم مضافة، ووضع أسس تنمية مستدامة، تستحضر الابعاد الوطنية والجهوية والدولية؟"

وتتفرع الإشكالية إلى عدة أسئلة فرعية:

- ما هو واقع ورهانات مشروع الطريق السريعة المغاربية؟
- ماهي تجليات الأبعاد الجغرافية للطريق السيار -شرق غرب - بالجزائر؟
- ما هو دور الطريق السيار بالجزائر في تنمية الموارد الطبيعية والبشرية؟

- ماهي الأهداف والنتائج المرجوة على المستوى المحلي، الإقليمي والدولي؟

ب- منهجية الدراسة:

للإجابة على الإشكالية، اعتمدنا على منهجين أساسيين منسجمين، حيث استهلنا البحث بالمنهج الوصفي التحليلي من خلال التطرق إلى الطريق السيار كمفهوم، مروراً بالمنهج الاستنباطي، إذ انطلقنا من النقل الطرقي في المغرب العربي كمقدمة عامة، إلى قطاع النقل بالجزائر كمقدمة خاصة، ومنهج دراسة الحالة وأعني بالذكر دراسة حالة الطريق السيار شرق غرب الجزائر.

ت- فرضيات الدراسة:

ترتبط الدراسة لعدة فرضيات سنحاول تأكيدها أو تفنيدها خلال محاور الدراسة:

- عرفت الجزائر تطوراً على مستوى الشبكة الطرقية البرية
- يعتبر الطريق السيار شرق غرب الجزائر من أهم المشاريع الطرقية في الجزائر
- يجسد الطريق السيار شرق غرب الجزائر عمق المشروع المغربي.

ث- أهمية الدراسة:

ترجع أهمية موضوع البحث في أنه يتناول مشروع العصر على مستوى منطقة المغرب العربي لكونه سيشكل العصب الرئيسي لاقتصاد منطقة المغرب العربي والجزائر بالأخص، نظراً لجودها الاقتصادية الكبيرة، والمساهمة بشكل فعال في خلق ديناميكية جغرافية تهدف إلى حماية وتنمية الموارد الطبيعية والبشرية على حد سواء.

ج- وسائل وأدوات الدراسة:

تم الاعتماد على عدة وسائل منها برنامج Excel لإنجاز الجداول البيانية والمبيانات.

1-نشأة مفهوم الطريق السيار

يعرف الطريق السيار أو الطريق السيارة بأنه طريق مخصص لحركة مرور السيارات ذات المحركات السريعة (سيارات، درجات نارية، شاحنات) مع توفر أقصى درجات الأمان، ويتكون من مسلكين باتجاهين متعاكسين ويفصل بينهما حاجز وبدون تقاطع مع تواجد حواجز جانبية للحماية ويجهز بمرافق وتجهيزات للراحة (محطات، خدمة، مطاعم،...)، تقدم خدمات مقابل القيمة المدفوعة في مراكز الدفع عند دخول الطريق السيار و التي تحدد حسب المسافة المقطوعة.

ومن المعلوم أن أول طريق سيار في العالم أنجز في إيطاليا سنة 1924 يهدف إلى ربط مدينة ميلانو بإقليم البحيرات على مسافة تقدر بـ 77 كلم. وحسب ميثاق ميلانو سنة 1926 فقد أطلق على الطريق السيار الناشئ لفظة الأوتوستراد (autostrada) بمعنى الطريق الحر أو طريق المرور السريع ويسمى أيضاً بالطريق السريع وهو طريق مزدوج ذو مواصفات

متعارف عليها دوليا، مخصص لحركة مرور السيارات ذات المحركات السريعة، وفي خط يسمح بالسير في أقصى درجات الأمان.

ويجب الإشارة إلى أن الأنظمة المعتمدة في بعض الدول الغربية تشترط خلو الطريق السيارة من تدخلات السير المتعارضة وتصميم محارج تسمح بالمغادرة دون أن يسجل تداخل في حركية السير. وتتمحور التقنيات الحديثة والمعتمدة في إنشاء الطريق السيارة على توفير الأمن، السرعة، وتقليص الزمن¹⁶⁹.

ومن الملاحظ أن الدراسات التي تطرقت لموضوع الطرق السيارة نجد الباحث الكندي جيلبار سان لورون (Gilbert Saint-Laurent) الذي تعرض في دراسته إلى الدور الذي يلعبه الطريق السيارة في التنمية الاقتصادية وتأثيره على الجانب البيئي بكندا، كما تعرض إلى نقد التشريعات الخاصة بحماية البيئة واختتم بحثه بجملة من الاقتراحات والتوصيات لتفعيل دور الطريق السيارة¹⁷⁰. مقابل ذلك نجد دراسة أخرى من إعداد الباحث الجغرافي الفرنسي بلاسارد فرانسوا (Plassard François) الذي تحدث عن فلسفة نشأة الطريق السيارة ودورها على المستوى الإقليمي من خلال نماذج من الأقاليم الفرنسية واقترح حلول لتصحيح الاختلال المحلية المسجلة ما بين الأقاليم¹⁷¹.

وعلى جانب ذلك نجد دراسات مؤسساتية محلية وجهوية منها دراسة أعدها البنك الإفريقي للتنمية بعنوان "الجزائر: الطريق السيارة شرق-غرب بالإقليم القسنطيني" سنة 1997، اشتمل هذا التقرير المساهمة الفعالة للبنك الإفريقي للتنمية في إنجاز هذا المقطع من الطريق السيارة والممتد ضمن إقليم ولاية قسنطينة مبرزا الانعكاسات المسجلة لاسيما على مستوى البيئة والناجمة بفعل إشغال الانجاز واختتم التقرير باقتراحات عملية من دورها الارتقاء بالجمال وتأمين موارده الطبيعية. بالإضافة إلى ذلك نجد تقرير أعدته وزارة الأشغال العمومية بالجزائر سنة 2009، بعنوان "خطة عمل وبرامج قطاع الأشغال العمومية" ويتضمن حوصلة للمشاريع المبرمجة ما بين 2005 و 2014م، وأبرز الأهمية المراد تحقيقها من خلال تطوير التجهيزات القاعدية وتطوير شبكة المواصلات وتدعيم الدراسة بإحصائيات حول نسبة تقدم الأشغال.

2- واقع ورهانات مشروع الطريق السريعة المغاربية:

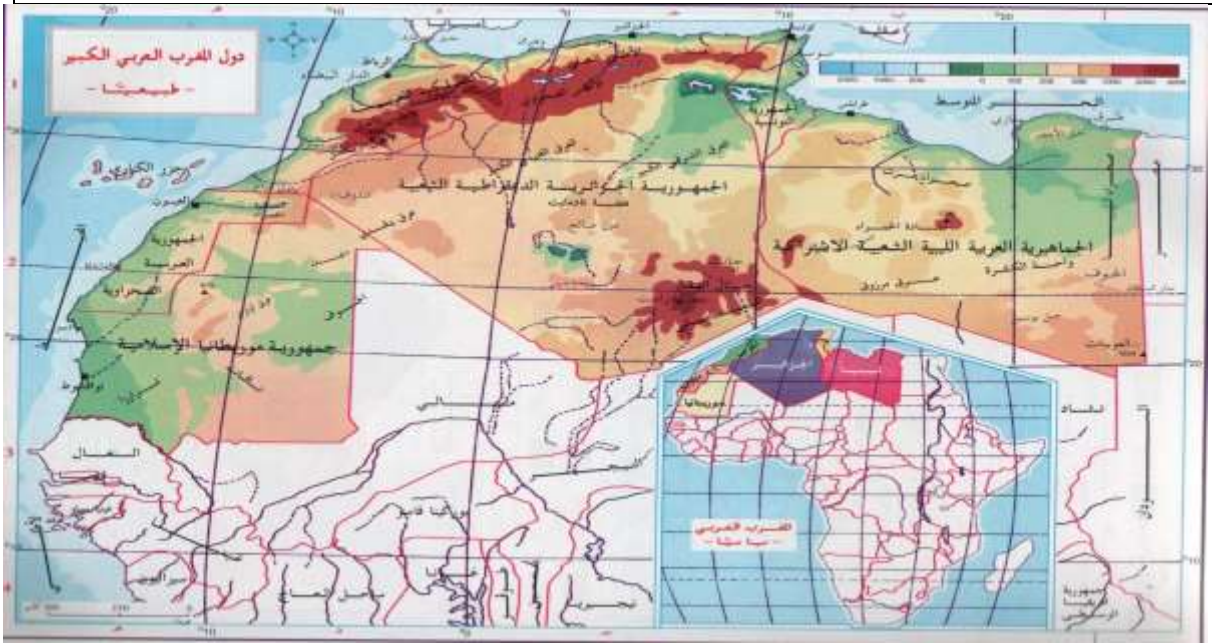
يقع المغرب العربي في الجزء الشمالي الغربي من القارة الإفريقية يحده من الشمال البحر الأبيض المتوسط ومن الغرب المحيط الأطلسي ومن الشرق مصر ومن الجنوب والجنوب الشرقي السنغال ومالي والنيجر والتشاد والسودان.

¹⁶⁹ - موسوعة Grand Larousse، الجزء الأول، 1960، ص: 123.

¹⁷⁰ - Gilbert Saint-Laurent, 1983, L'impact de l'autoroute sur le terrain, étude bibliographique et propositions de recherche au Québec « Canada » Cahier de géographie du Québec, n : 30, p : 63-78.

¹⁷¹ - Plassard François, 1977, Autoroutes et Aménagement du Territoire » et une publication aux Presses Universitaires de Lyon, éditions universitaires, Lyon, p : 145.

الخريطة رقم 1: الموقع الجغرافي للمغرب العربي



المصدر: أطلس الجزائر والعالم، دار الهدى، 1998، ص37

إن المميزات الجغرافية تضفي على المغرب العربي أهمية استراتيجية وسياسية واقتصادية حيوية متميزة: فالمغرب العربي يتوسط القارات الثلاث ويمثل حلقة وصل بين الشمال والجنوب والشرق والغرب، ويعتبر بوابة إفريقيا، كما أنه يطل على واجهتين بحريتين هامتين البحر الأبيض المتوسط والمحيط الأطلسي المصدر الأساسي للثروة السمكية والملاحة البحرية في المغرب العربي ولهذه السواحل قصة مع أحداث التاريخ في الماضي ونهضة اقتصادية واعدة في الحاضر والمستقبل حيث فتحت له آفاقا واسعة للاتصال بجنوب وغرب أوروبا والعالم الجديد.

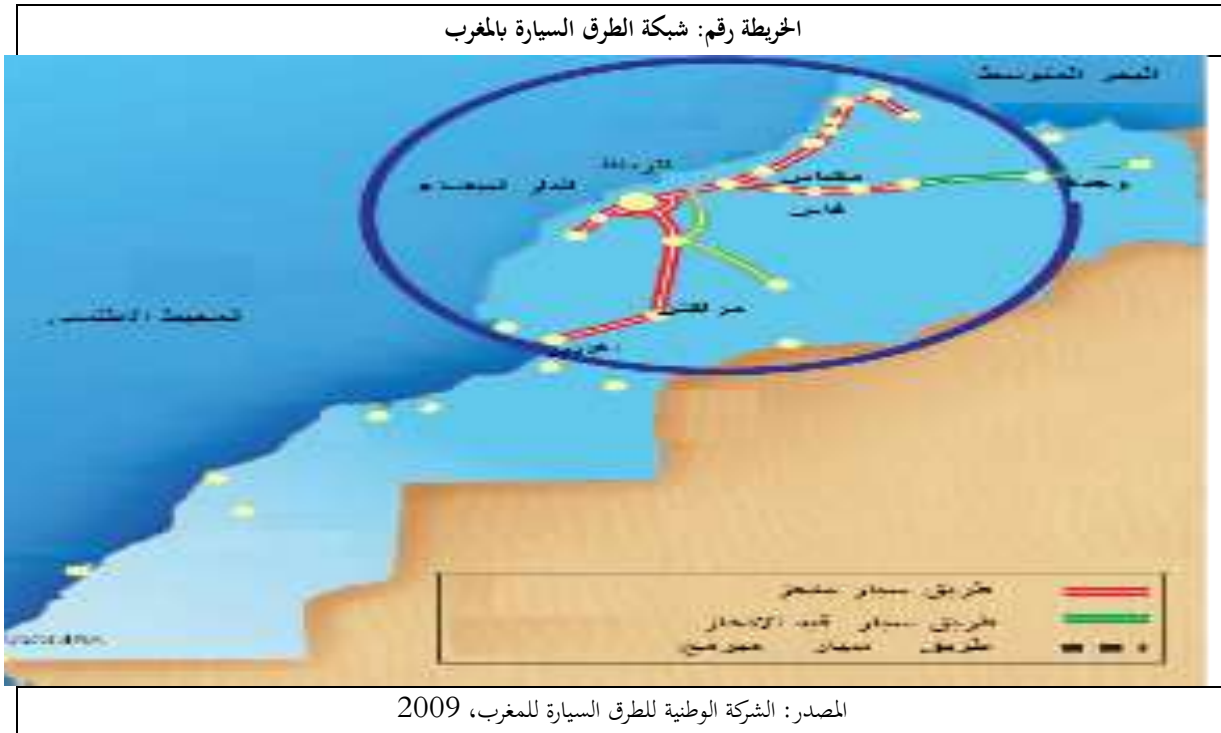
علاوة على ذلك يحتوي على مضيق هام هو مضيق جبل طارق وهو الباب الطبيعي الوحيد الذي تدخل منه السفن التجارية بين المحيط الأطلسي والبحر الأبيض المتوسط. إضافة إلى الامتداد الواسع للمغرب العربي يبرز مدى اتساع مساحته وتنوع أقاليمه وتعدد حزمه الساعية ونطاقاته الزراعية. وقد كانت هذه الخصائص المتعلقة بالأهمية الاقتصادية والاستراتيجية هي السبب في جلب أنظار وأطماع الدول الاستعمارية المتنافسة على فرض هيمنتها على المغرب العربي.

ومن أجل تامين وتأكيد مبدأ التكامل و الترابط فقد تم الاتفاق على انشاء طريق سيار مغاربي الطريق السريعة المغاربية هي طريق سريعة من المزمع أن تربط بين الدول الخمس للمغرب العربي وبامتداد يقدر ب7000 كلم و تشمل هذه الطريق في مسارها الكامل على محورين، محور اطلسي نواكشوط - الرباط ينطلق من العاصمة نواكشوط ليعبر الساحل الشمالي الموريتاني ثم اغادير و مراكش و الدار البيضاء وصولا إلى العاصمة الرباط التي تمثل نقطة التقاطع مع المحور الثاني ألا و هو المحور المتوسطي الرباط - طرابلس والذي يمتد من الرباط ليعبر مكناس و فاس و وجدة في المملكة المغربية، و

تلمسان و وهران و الجزائر العاصمة و قسنطينة و عنابة في الجمهورية الجزائرية، و طبرقة و تونس العاصمة و الحمامات و سوسة و صفاقس و قابس و مدن في الجمهورية التونسية لينتهي في طرابلس بالجمهورية الليبية.

المغرب: من خلال تحليل المعطيات الواردة في تقرير الشركة الوطنية للطرق السيارة لسنة 2009، فان شبكة الطرق للسيار بالمغرب، تشمل 1097 كلم طريق سيار منجز و 492 كلم قيد الإنجاز و 272 كلم مبرمجة مستقبلا. و تقدر نسبة المساهمة المالية للدولة ب 96% في أشغال الانجاز، و النسبة المتبقية تمثل استثمار القطاع الخاص. و بالنظر إلى المساهمة الفعالة للطرق السيارة بالمغرب في تنمية الاقتصاد و تطوير القطاع السياحي، فقد تم سنة 2009 اتخاذ جملة من القرارات تتضمن ما يلي:

- زيادة قيمة الدفع لمستخدمي الطريق السيار بنسبة تقدر 7 الى 10%، من اجل الصيانة و تحسين جودة الخدمات المقدمة.
- تدشين مقطع الطريق السيار الرابط مراكش بالطريق الوطني رقم 8 (50 كلم).
- الانطلاقة الفعلية لأشغال توسعت الطريق السيار الربط الرباط بالدار البيضاء.
- تحصل الشركة المغربية للطرق السيار على شهادة الجودة سنة 2008 (Iso 9001).



من خلال الخريطة نلاحظ أن التجربة المغربية في مجال الطرق السيارة جزء من المشاريع المهيكلة لقطاع النقل في المغرب. كما بأنها قد سجلت تقدما في انجاز شطرها والذي يعد امتدادا للطريق السيار المغاربي غربا. و يعتبر المشروع الطريق

السيار المغربي جزء من البرنامج الوطني للطرق البرية الذي عرف تطورا مع إنجاز قطار فائق السرعة، علاوة إلى أن الطريق السيار سيعرف توسعا في اتجاه المدن المغربية الجنوبية خاصة مشروع الطريق السيار أكادير الداخلة. تونس: يقدر امتداد الطريق السيار المغربي ضمن التراب التونسي ب 780 كلم، وبالنظر إلى الأهمية التي يلعبها الطريق السيار بتونس، فقد سجلت تقدم في الإنجاز والتجهيز من خلال إنجاز 360 كلم سنة 2008 (دراسة هيئة تونس للطرق السيارة Tunisie Autoroutes). في حين قدرت سنة 1986 ب 50 كلم. وتعكس التجربة التونسية الاهتمام الكبير للدولة في تنمية هذا القطاع لما له من علاقة وطيدة بالتنمية السياحية واعتماد سياسة الجودة في المرافق والخدمات بالاعتماد على الاستثمار الأجنبي لمؤسسات ذات جودة عالمية. بالإضافة إلى الاهتمام بالجانب البيئي من خلال توفير مساحات خضراء على مستوى الطريق السيار لتحسين المحيط الطبيعي والتقليل من الانعكاسات السلبية للطريق السيار والمتمثلة في التلوث الهوائي. وتجسيدها لمخططات التنمية فقد انطلقت بداية من 2008 إشغال إنجاز المقاطع التالية:

- المقطع الأول يربط صفاقس وقابس بالحدود التونسية الليبية، بامتداد 33 كلم.
- المقطع الثاني يربط واد الزرقاء وبوسالم بالحدود التونسية الجزائرية.

الصورة رقم (01) المساحات الخضراء بالطريق السيار التونسي (مرناق A1)



المصدر: هيئة "تونس الطرقات السريعة"، 2009

3- الأبعاد الجغرافية للطريق السيار - شرق غرب - بالجزائر.

يعد الطريق السيار شرق غرب بالجزائر جزءا من المشروع الكبير للطرق المغاربي. وقد اعتمد منذ سنة 1980، إلا أن انخفاض سعر البترول حينها أعاق الشروع في تجسيده وأعيد الاعتبار لهذا المشروع الضخم، بداية من 2005 في ظل الانفتاح على اقتصاد السوق، وارتفاع سعر البترول والذي سمح بتوفير الموارد المالية الكافية وتخصيص غلاف مالي مقدر ب

805 مليار دينار ويمكن أن يصل إلى 13 مليار دولار ليتم إدراجه ضمن السياسة الجديدة التي تبنتها الجزائر في ظل الإصلاحات الكبرى لاسيما على مستوى قطاع الأشغال العمومية واعتماد تنمية تهدف إلى بناء شبكة هيكلية (2005-2010) لتحقيق ما يلي:

-إنجاز الطريق السيار شرق-غرب.

-إعداد الطريق الاجتياي السيار الثاني للجزائر العاصمة.

-إنجاز الطريق العابر للصحراء.

-الانطلاق في تكييف المنشآت الأساسية مع المقاييس الدولية (تصميم، دراسة وإنجاز)

-إتمام إنجاز و تطوير المنشآت القاعدية الأساسية.

-الانطلاق في العمليات الأساسية لتحقيق التكامل ما بين وسائل النقل

إن عمليات تطوير شبكة الطرقات سمحت لبلادنا امتلاك شبكة طرقات تقارب 180.039 كلم، موزعة كما يلي:

-الطرق الوطنية 29107: (RN) كلم.

-الطرق الولائية 23888: (CW) كلم.

-الطرق البلدية 59044: (CC) كلم

-نسبة الأسفلت فيما يخص شبكة الطرقات وصلت في سنة 2009 إلى % 85 في حين أن هذه النسبة بكل منطقة شمال إفريقيا مقدرة ب % 50 و ب % 30 في مجموع القارة الإفريقية.

- 80% من شبكة الطرقات عرضها يفوق 7 متر، في حين أن هذه النسبة لا تتعدى % 30 في شمال إفريقيا و % 10

بمجموع القارة الإفريقية

الخريطة رقم 3: الموقع الجغرافي للطريق للسيار شرق غرب بالجزائر



المصدر: عمل شخصي اعتمادا على معطيات وزارة الأشغال العمومية الجزائرية

الجدول رقم 9: مقاطع الطريق للسيار شرق-غرب بالجزائر

المقطع	المسافة (كلم)	الامتداد	الانجاز
شرق	399	برج بوعرييج-الحدود التونسية	الشركة اليابانية
وسط	169	برج بوعرييج-الشلف	الشركة الصينية
غرب	359	الشلف-الحدود المغربية	الشركة الصينية

المصدر: وزارة الأشغال العمومية بالجزائر

من خلال تتبع وتيرة تقدم الأشغال في الطريق للسيار شرق غرب، يتبين بأنه قد حقق نسبة تقدم مقدرة بـ 90% في انجاز المقاطع الثلاثة. وقد تم فتح المقطع الغربي والأوسط سنة 2010، في انتظار استكمال شطر من المقطع الشرقي، وذلك ما بين مدينة قسنطينة والحدود التونسية، كما تجدر الإشارة إلى اقتراح برنامج تجهيزات وفقا للمعايير الدولية وهذا في إطار قانون المالية 2010 وبغية ربح الوقت من جهة، وتعزيز القدرات الوطنية من جهة أخرى.

4- دور الطريق للسيار بالجزائر في تنمية الموارد الطبيعية والبشرية

لتحقيق تنمية شاملة على المستوى الاقتصادي وتأمين الموارد البشرية على حدا سواء، فإننا سنحاول تلخيص مجمل الأبعاد والانعكاسات للطريق للسيار كما يلي:

4-1 الانعكاسات الايجابية:

- التخفيف من حدة الازدحام والتنقل والتأقلم مع متطلبات عدد السيارات المتزايدة، وقد بينت بعض الدراسات التي خصت الطريق السيار بأنه يمكن أن يضمن تنقل ما بين 40000 الى 50000 مركبة خلال 24 ساعة، وعبور 24 ولاية، مع سهولة في التنقل بدون عراقيل، وتجدر الإشارة بان 85% من التبادلات التجارية تتم برا.
- التقليل من البطالة من خلال خلق 100000 منصب شغل خلال فترة انجاز الطريق، حيث قدرت مساهمة اليد العاملة بالمشروع ب 71% من إجمالي اليد العاملة.
- اكتساب خبرة من خلال التعامل مع الشركات المنجزة للمشروع، سمحت للإطارات الجزائرية من كسب معارف وتكنولوجيا حديثة يمكن استخدامها مستقبلا لتطوير المنشآت القاعدية بالبلاد.
- التقليل من الحوادث المسجلة على الطرقات خاصة وان الجزائر أصبحت تصدر دول العالم العربي من حيث عدد الحوادث المسجلة سنويا وفي حصيلة أولية قد تبين بان عدد الحوادث قد تقلص بعد فتح المقطع الغربي والأوسط من الطريق السيار خلال الثلاثي الأول من سنة 2010.
- ربح الوقت وتوفير الراحة والسلامة المرورية ويزر من خلال تقليص الوقت المستهلك للوصول من وهران الى قسنطينة (800 كلم) ب 9 ساعات و 30 دقيقة، بعدما كانت تقدر ب 12 ساعة سابقا.
- تنمية الأقاليم التي يجتازها الطريق السيار لكونها أصبحت توفر مجالات جذب ومحفزات للاستثمار وتأمين الموارد الطبيعية.
- تنمية القطاع السياحي، وتسهيل حركة المواطنين بغية التنقل السياحي، خلال استبيان على مستوى مركز الحدود العيون (الحدود الشرقية التونسية-ولاية الطارف-) تبين بان حجم تنقل الأشخاص من المناطق الغربية والوسطى قد تزايد بشكل كبير خلال سنة 2010 لتتوجه إلى تونس.
- تامين الموارد المحلية والتي كانت معطلة ومهمشة سابقا نتيجة غياب وسائل النقل وغياب الطرقات اللازمة لتنقل الأشخاص والبضائع.
- تحقيق توازن جهوي ما بين الأقاليم على المستوى الوطني وتحقيق ترابط وثيق مع الدول المجاورة المغاربية خاصة وان الجزائر تمثل حلقة الربط ما بين دول المغرب العربي، لكونها تحضي بموقع وسطي ومفتوح على البحر المتوسط ما يجعلها بوابة للقارة الإفريقية شمالا.

4-2 الانعكاسات السلبية:

- من الآثار السلبية التي يمكن تسجيلها أثناء انجاز مشروع الطريق السيار وتشكيل تلوث هوائي مما يسبب بدوره إحداث أمراض تنفسية كالربو. وللتقليل من حجم التلوث المسجل بفعل حركة المركبات فقد تمت برمجة عمليات تشجير

بمحاذاة الطريق السيار بالإضافة إلى خلق مساحات خضراء وفق أنواع تتأقلم وطبيعة الأقاليم وتحافظ على البيئة وسلامة الأفراد على حد سواء.

- الأثر السلبي المباشر والذي نتج بفعل مد مسار الطريق السيار في المقطع الشرقي -تسبب على مستوى ولاية الطارف، أين تتواجد المحمية الطبيعية للقالبة والتي تمتاز بتنوع بيولوجي إلا أن الأشغال المنجزة لتمديد الطريق باتجاه الحدود التونسية قد أدى إلى تدمير جزء كبير من الغابات المحمية وأدى إلى إحداث تغييرات بيئية على مستوى المحمية.

5- الأهداف والنتائج المرجوة على المستوى المحلي، الإقليمي والدولي.

تتلخص مجمل الأهداف المرجوة من الطريق السيار في:

5-1 على المستوى المحلي:

- التكفل بالتنمية المستدامة للبلاد و الاستجابة لتطلعات المواطنين.
- المساهمة في تحيئة الإقليم بصفة عقلانية، متوازنة، عادلة و اجتماعية-اقتصادية مستقبلية، الجالبة للاستقرار، الأمن و الازدهار.

- فك العزلة و تحسين أمن الطرقات.
- دعم المكانة الجيو استراتيجية للجزائر.
- تثمين الثروات الطبيعية المحلية و الوطنية للبلاد.
- تطوير النشاطات التجارية و الإسهام في دفع مستوى النمو الاقتصادي.
- المساهمة في خلق مناصب الشغل من خلال 90 00 منصب متوقع

5-2 على المستوى الإقليمي والدولي:

يشهد العالم اليوم اتجاهات عديدة لتبني خلق تكتلات اقتصادية وذلك بهدف رفع القدرة على التعامل مع الانفتاح الذي يشهده العالم. ويعتبر التكامل الاقتصادي أحد الأركان الأساسية لهذه التكتلات، من هنا ستشكل هذه الطريق السريعة العصب الرئيسي لاقتصاد منطقة المغرب العربي نظرا لجدواها الاقتصادية الكبيرة إذ ستمكن من توفير ظروف الراحة والسلامة المرورية واختصار الوقت ومن التخفيض في كلفة نقل البضائع و كلفة نقل المسافرين للتسوق و السياحة و التداوي و الدراسة و الاستثمار داخل هذه المنطقة سواء من مدينة إلى أخرى داخل نفس الدولة أو بين مدن الدول المغاربية ، كما ستمكنها من تنمية المناطق البعيدة عن العواصم و من تكثيف التبادل المغاربي في كل المجالات. ومن ناحية أخرى فان

إنجاز نفق جبل طارق في مياه البحر بمضيق جبل طارق بين المغرب واسبانيا، والذي هو بصدد الدراسة حاليا سيعطي لهذه الطريق أهمية إضافية. ولتأسيس مبدأ التكامل الاقتصادي وفق القطاعات الاستراتيجية التالية:

- قطاع الصناعة.
- قطاع السياحة.
- قطاع التجارة والمناطق الحرة.

إن هذه القطاعات تتسم بتشابكها فيما بينها لتتماشي والإمكانيات المتوفرة في أقطار المغرب العربي، فالقطاع الصناعي يعتبر المحرك الأساسي لعملية التنمية الاقتصادية بما يخلقه من قيم مضافة للنتاج، وبالنسبة لأقطار المغرب العربي فإن توافر النفط والغاز والفوسفات والحديد سيكون عاملا مهما في خلق صناعات عديدة في مجال الكيمياء والبتروكيمياويات والتي يتزايد عليها الطلب العالمي، ومنطقة المغرب العربي تتميز بتوفر المواد الخام والقرب من أسواق الاستهلاك، كذلك يمكن دراسة الصناعات الغذائية والتي توجه أساسا لتلبية احتياجات الاستهلاك المحلي كبديل للاستيراد.

أما قطاع السياحة فإن الميزة النسبية للمعطيات الطبيعية للمنطقة يجعلها مركز جذب فريد لتنشيط السياحة الداخلية والإقليمية والدولية ويحتاج ذلك إلى دراسات وأبحاث كقاعدة لمخططات استراتيجية لهذا القطاع الهام والذي سيؤدي حتما إلى تنشيط قطاعات أخرى كالمواصلات والاتصالات والتجارة والصناعات التقليدية وغيرها.

خلاصة القول إن منطقة المغرب العربي يمكن ترشيحها لتكون المركز المالي الأمثل لمنطقة حوض المتوسطي والأفريقي لتقديم الخدمات المالية ويستدعى ذلك تطوير الأجهزة والآليات المالية القطرية وبناء آليات فعالة على مستوى الإقليم، وهناك العديد من التجارب في العالم التي من الممكن الاستفادة منها وسينعكس ذلك على اقتصاديات المنطقة بالدرجة الأولى ومن البديهي أن هذا القطاع يعتمد على إيجاد تسهيلات عديدة في التشريعات والقوانين المطبقة حاليا.

إن الموقع الجغرافي المتميز لمنطقة المغرب العربي وامتداد سواحله وعمق أراضيه وارتباطه بالمناطق الإنتاجية المتقدمة وتوفر المواد الخام تجعل إقامة المناطق الحرة أمرا في الإمكان تحقيقه، على أنه يجب إن تراعى التميز والخصوصية لهذا النشاط بحيث يمكن إقامة الصناعات الملائمة بالإضافة للخدمات التجارية. كما أن القطاعات السابقة ستكون الأساس لخلق التطور والنمو لقطاعات الزراعة والبنية الأساسية والتجارة الداخلية وغيرها وإذا كان إيرادها كقطاعات رائدة فإن الهدف النهائي هو خلق اقتصاديات متوازنة تساهم في رفع المستوى المعيشي لكافة أقطار المنطقة ومواجهة التحديات الداخلية والخارجية.

وتتجسم أهداف هذه الاستراتيجية في :

*تكتيف المبادلات بين الأقطار الخمسة.

*إحداث تكامل اقتصادي في إطار سوق مفتوحة.

*إنشاء وحدة جمركية مبنية على أساس ضمان المنافسة، السليمة بين المنتجين في الاتحاد.

*إحداث سوق مشتركة بين دول الاتحاد.

خلاصات واستنتاجات:

استنادا إلى التحليل السابق أمكن التوصل إلى مجموعة من النتائج المتمثلة في:

- تبرز الإرادة الحسنة في تجسيد التكامل المغربي من خلال الوعي المتضمن تحقيق مشروع الطريق السيار المغربي، والذي بدأ يتجلى على أرض الواقع في كل من الجزائر تونس والمغرب في انتظار تحقيق الترابط النهائي والذي تعد بوادره قريبة المنال.
- يلعب الجانب الجغرافي بإبعاده المتنوعة (الموقع الجغرافي الخصائص الطبيعية والبشرية والتنوع في الثروات الطبيعية) دورا داعما في تنمية دول المغرب العربي وخلق تكامل وتعاون ضمن تكتل المغرب العربي لضمان التقدم وخلق مكانة جديدة ضمن التحولات الإقليمية والدولية، وفي إطار مسار العولمة.
- يساهم الطريق السيار بشكل فعال وبارز في دفع عجلة التنمية بالجزائر وتحقيق التوازن ما بين الأقاليم ولاسيما الإقليم الشمالي والذي يتسم بتركز 80% من إجمالي السكان وتوطن جل الأنشطة الاقتصادية لاسيما بالجزء الساحلي، فان امتداد الطريق السيار من الشرق إلى الغرب ضمن الإقليم الشمالي قد ساهم في زيادة الترابط وسهل عمليات النقل وبالتالي تحقيق توازن وخفف من وطأة الضغط المسجل بفعل التركيز الكبير للسكان والأنشطة.
- إن التشابه الكبير في الأبعاد الجغرافية والعادات والتقاليد ما بين دول المغرب العربي، بالإضافة إلى التقارب في السياسات الاقتصادية المنتهجة، عوامل مشتركة تساهم في سهولة تجسيد التحالف المغربي، لاسيما في ضل الدعم المالي المقدم من طرف اتحاد بلدان الاورومتوسطي والمساعدات المقدمة من طرف البنك الإفريقي للتنمية من اجل انجاز مشروع الطريق المغربي ووصولاً إلى تحقيق تربط بري بالقارة الأوروبية عبر مضيق جبل طارق لتسهيل عمليات التبادل التجاري ما بين دول المغرب العربي ودول حوض المتوسطي.
- وفي إطار شراكة وتعاون مبني على التكامل الاقتصادي، الثقافي والاجتماعي في إطار تنمية شاملة.
- ضرورة توفير إرادة من اجل صناعة قرارات جوهريّة تهدف إلى خلق تكامل ما بين دول العالم العربي وفق ترابط مبني على أسس متينة بما في ذلك إحداث ترابط وفق شبكة للمواصلات لتسهيل حركية المسافرين والبضائع، وبالتالي تحقيق طريق سيار يمتد من المغرب العربي إلى المشرق العربي والذي ندرجه ضمن ابرز التوصيات الواجب اعتمادها في ضل موجة العولمة و التكتلات الاقتصادية التي أصبحت تفرض مبدأ التكتل من اجل حماية الاقتصاد من التبعية ويضمن الاستغلال العقلاني للموارد الطبيعية وتحقيق الاكتفاء الذاتي من خلال سياسات مستدامة.

المراجع المعتمدة:

- محمد الهادي لعروق: أطلس الجزائر والعالم، دار الهدى، عين مليلة، 1998، 79 ص.
- معهد توماس مور باريس، 2009 تقرير من اجل امن مستدام بالمنطقة المغاربية.
- وزارة الأشغال العمومية للجزائر(2009): خطة عمل وبرامج قطاع الأشغال العمومية،
- CAHIERS DE GEOGRAPHIE DU QUEBEC, VOL. 27, N° 70, 1983, P. 63-78. GILBERT SAINT-LAURENT
- FÈVE, MICHEL (1978) « IMPACT ECONOMIQUE DES BUDGETS ROUTIERS NATIONAUX, REGIONAUX ET LOCAUX».REVUE GENERALE DES ROUTES ET DES AERODROMES, (548) : 77.
- GILBERT SAINT-LAURENT : « IMPACT DE L'AUTOROUTE SUR LE MILIEU. ÉTUDE BIBLIOGRAPHIQUE ET PROPOSITIONS DE RECHERCHE AU QUEBEC » CAHIERS DE GEOGRAPHIE DU QUEBEC, VOL. 27, N° 70, 1983, P. 63-78.
- GOUVERNEMENT DU QUÉBEC (1974) VOCABULAIRE GEOGRAPHIQUE DES TRANSPORTS. QUEBEC, MINISTERE DES TRANSPORTS, SERVICE DE LA GEOGRAPHIE, 124 P.
- GRAND LAROUSSE ENCYCLOPÉDIQUE (1960) PARIS, LIBRAIRIE LAROUSSE, 10 VOLUMES, TOME 1.
- PLASSARD, FRANÇOIS (1977) LES AUTOROUTES ET LE DEVELOPPEMENT REGIONAL. LYON, ECONOMICA/PRESSES UNIVERSITAIRES DE LYON, 341 P.
- RAPPORT DU BANQUE AFRICAINE DE DÉVELOPPEMENT: ALGERIE : AUTOROUTE EST-OUEST – CONTOURNEMENT DE CONSTANTINE, 1998, 10P

شبكة النقل ودورها في تامين وتسويق الموارد الطبيعية بالمجالات الواحية – اقليم الرشيدية –

The transport network and its role in the valorization and marketing of natural resources in the oasis areas - Errachidia province -

ذ. بدر بن كيران، جامعة ابن زهر. أكادير. المغرب

badr.benkirane@edu.uiz.ac.ma

الملخص :

تحتل شبكة النقل باهتمام كبير من قبل الدول لدورها الحيوي في تحقيق مشاريع التنمية الاقتصادية والاجتماعية التي تبتغيها الدول إذ تحتل شبكة السيارات وسكك الحديد المرتبة الأولى كوسائط لنقل الأشخاص والبضائع ، كما تعد الطرق الوسيلة المهمة التي تسهم في توفير الخدمات الاجتماعية الضرورية للسكان . ويعتمد إقليم الرشيدية على الزراعة حيث يشغل وحده 29% من الأراضي المخصصة لنخيل على الصعيد الوطني ، و 27% من الإنتاج المغربي للتمور ، ويضمن إنتاج التمور وسائل العيش لجزء كبير من الساكنة في الواحات نظرا لأن نخيل يخلق مناخا محليا مناسباً لتطور زراعات أخرى كالزيتون و الحبوب و العلف .

تهدف الدراسة إلى إبراز أهمية دور شبكة النقل بالمجالات الواحية بإقليم الرشيدية ، لذا فان دراسة تستلزم منا عرض الواقع الحالي لشبكة النقل وأمطها وكثافتها وحجم التباين من خلال دراسة تنقل الساكنة بالمجال الواحي ، و تختلف أثر شبكة النقل على المنتجات الزراعية حسب المساحة العامة والمساحة الصالحة للزراعة اضافة الى توزيع المساحات المزروعة وكمية الانتاج الزراعي ، لهذا وجب المقارنة بينها من اجل معرفة العلاقة بين النقل و الموارد الطبيعية وسبل تامينها وتسويقها. حيث اينما تزداد كثافة الطرق تزداد المساحة والإنتاج الزراعي .

الكلمات المفتاحية : تسويق, الموارد الطبيعية, شبكة النقل , الواحات , إقليم الرشيدية.

Abstract:

The transport network is of great interest to states for their vital role in achieving the economic and social development projects that states want, with the automotive and railway network ranked first as means of transporting people and goods. Roads are also the important means that contribute to the provision of necessary social services to the population. Errachidia province depends on agriculture, where it alone occupies 29% of the land allocated to Palms nationwide, and 27% of Moroccan production of dates, Dates production ensures the livelihood of a large part of the population in oases as Nakheel creates a local climate suitable for the development of other crops such as olives, grains, feed and vegetables.

The study aims to highlight the importance of the role of the transport network in the oasis areas of Errachidia province, so a study requires us to present the current reality of the transport network, its patterns, density and the size of the variance by studying the mobility of the population in the oasis area, and the impact of the transport network on agricultural products varies according to the general area and the arable area in addition to To the distribution of cultivated areas and the amount of agricultural production, therefore, it is necessary to compare them in order to know the relationship between transport and natural resources and ways of valuing and marketing them. Wherever the density of roads increases, the area and agricultural production increase.

Key Words: Marketing, natural resources, transportation network, oases, Errachidia province

يعد النقل أحد أهم السمات الرئيسة لحضارة هذا العصر ومن أهم عوامل استثمارها وتقدمها . فالنقل عامل من العوامل الضرورية والمساعدة على نمو الأنشطة الاقتصادية والاجتماعية ، فالتنمية في المجالات الصناعية والزراعية والسياحية وغيرها تعتمد اعتمادا كبيرا على عنصر النقل ، باعتباره العنصر المتمم لكافة العمليات الإنتاجية ، ويمكن قياس أهمية شبكة النقل والمواصلات في الاقتصاد عن طريق تقدير مدى مساهمتها في الناتج المحلي الإجمالي وتتضمن مساهمة قطاع النقل جميع الأنشطة المتعلقة بنقل الركاب والبضائع عبر الطرق البرية والسكك الحديدية والنقل الجوي وعن طريق الموانئ ، وتسعى الحكومات في معظم دول العالم لدعم قطاع النقل والمواصلات وذلك رغبة منها في تطوير بلدانها اقتصادياً واجتماعياً وثقافياً. وتتجلى مساهمة قطاع النقل في التنمية الاقتصادية في أنه يساعد بشكل فعال في ربط مناطق الإنتاج بمناطق الاستهلاك وفي تأمين انتقال الأفراد ونقل المواد الخام والبضائع من مناطق الاستثمار وإليها ، كما أنه يعتبر عاملاً مساعداً في استغلال الموارد الطبيعية وخصوصاً المعادن ، التي غالباً ما يتركز وجودها في مناطق نائية وقليلة الكثافة بالسكان ، ولا يمكن بأي حال من الأحوال التقليل من أهمية قطاع النقل في تشغيل الأيدي العاملة وتوفير فرص العمل لشريحة كبيرة من السكان سواء كان ذلك في مجال النقل ذاته أو في مجالات أخرى ترتبط به أو تتأثر بتطوره ؛ وبالتالي يجب الاعتراف بمساهمة هذا القطاع في استيعاب الأعداد المتزايدة من السكان الداخليين في قوة العمل وبالتالي في حل مشكلة البطالة وما ينجم عنها من آفات اجتماعية عديدة ، هذا بالإضافة إلى أن تقدم وسائل النقل بأنواعها المختلفة يُساهم مساهمة كبيرة في تزايد التبادل الثقافي بين الشعوب ويدعم بالتالي تطور الفكر البشري وازدهار العلوم وانتشار مكتسباتها لنعم جميع بلدان العالم.

أ- إشكالية الدراسة

بداء الاهتمام في مجال قطاع النقل عند استقلال وسيطرة الانسان على الموارد الطبيعية واخذ كفايته منها ، وان مزاد عن كفايته ينقله الى مكان الطلب عليه في مراكز تجمع السكان وما يحتاجون اليه من سلع وخدمات¹⁷² ، ولهذا فان حاجة الانسان المتزايدة للغذاء، جعلته ينتقل سيرا على الاقدام مستخدم المسالك والطرق بحثاً عما يسد رمقه ولكنه استقر عندما امتهن حرفة الزراعة وهذا ما دفعه الى التبادل بين المستوطنات البشرية المتباعدة ، والتفكير في استخدام وسيلة نقل تحمل تلك البضائع والأثقال من مناطق وفرتها الى مناطق ندرتها وكان لاستخدام الحيوانات النسيب الاكبر في نقل تلك البضائع حيث اخذت الحيوانات تسلك وتنشق الطرق وأصبحت اثارها على الارض البداية الاولى لنشوء الطرق البرية ومن هذا المنطلق يمكن طرح السؤال الإشكالي التالي: اين يتجلى دور شبكة النقل في تامين وتسويق الموارد الطبيعية بالمجالات الواحية بإقليم الرشيدية ؟

172 - احمد حبيب رسول، 1981 النقل والتجارة الدولية، مطبعة الحوادث، ص 7

هذه الإشكالية تجعلنا نطرح مجموعة من الأسئلة الفرعية ، والتي نعتمدها كمنطلقات للدراسة:

- كيف هو واقع شبكة النقل بإقليم الرشيدية ؟
- كيف ساهمت العوامل الطبيعية والبشرية في تحديد اتجاهات طرق النقل وفي كثافة الحركة عليها؟
- ما هو دور شبكة النقل في تلبية حاجيات الإنسان الواحي؟
- هل ساهمت شبكة النقل في تسويق الموارد الطبيعية بالمجالات الواحية ؟

ب - فرضية الدراسة

جاءت الفرضية الرئيسية على النحو التالي:

- لشبكة النقل دور هام في تطوير وتسويق الموارد الطبيعية بالمجالات الواحية بإقليم الرشيدية.
 - للعوامل الجغرافية الطبيعية والبشرية دور هام في تحديد اتجاهات شبكة النقل وفي كثافة الحركة عليها.
 - إن لامتداد شبكة النقل أثراً إيجابياً في تطوير التنمية الزراعية في المجالات الواحية بإقليم الرشيدية.
- وتسعى هذه الدراسة للتأكد من صحة هذه الفرضية في المجالات الواحية بإقليم الرشيدية.

ت - منهجية الدراسة

تم الاستعانة بمجموعة من المناهج الجغرافية؛ لتحقيق أهداف الدراسة، ومنها:

اعتمدنا في هذه الدراسة على عدة مناهج أهمها المنهج الاستنباطي ، حيث انطلقنا من العام (نمو شبكات النقل عبر الزمان، كيف نشأت الطرق، وكيف تطورت) إلى الخاص (العوامل التي أدت إلى نشأتها وإلى تطورها بإقليم الرشيدية)، والمنهج التحليلي عبر تحليل معطيات إحصائية رسمية ؛ والتوزيع المكاني للأنشطة الاقتصادية والاجتماعية ، والتكنولوجيا المتاحة ، وأخيراً آثاره مستقبلية على مخرجات التنمية بمجال الدراسة والمتمثلة في نتائجها. كما تم الاعتماد على المنهج المقارن في إبراز الفروق بين المجالات الواحية وغيرها من: الطرق، والمساحة، وحجم السكان، وغيرها.

ث - وسائل وأدوات الدراسة

اعتمدنا في إنجاز هذه الدراسة على المزاوجة بين الأسلوبين النظري والتطبيقي والتكامل فيما بينهما، وبالاعتماد على على أدوات عديدة لتحقيق دراسة علمية ، ومن هذه الأدوات قمنا بتوظيف برنامج نظم المعلومات الجغرافية لرسم الخرائط ومعالجة البيانات وتحليل المعطيات ، ولمزيد من الإشارة قمنا باستخدام الجداول والأشكال والصور كوسائل إيضاح ملموسة ، تم البحث البيبلوغرافي يتجلى في المراجع المرتبطة بمجال لدراسة .

ج - أهداف الدراسة

ينصب هدف الدراسة في الكشف عن الدور شبكة النقل في تامين وتسويق الموارد الطبيعية بالمجالات الواحية بإقليم الرشيدية ، يمكن ان نوجزها ما يلي:

- التعرف على وضعية شبكة النقل، وتوزيعها، ودراسة الحركة عليها للوقوف على نقاط القوة وتنمية واستغلالها وكذلك نقاط الضعف وتنميتها.
- تقييم واقع آلية تسويق الموارد الطبيعية بالمجالات الواحية.
- التعرف على أثر الخصائص الجغرافية في عملية التسويق الموارد الطبيعية.
- وضع تنمية الواحات في إطار الإستراتيجية الوطنية للتنمية من خلال تحسين جودة الخدمات مثل النقل والمواصلات.
- التثمين المستدام للموارد الطبيعية من حيث تطوير نظم الإنتاج الموجودة بالواحات كالنخيل والمحاصيل المرتبطة بها.
- محاولة وضع حلول جغرافية مستقبلية، لما قد ينتج عن النقل من مشكلات، قد تؤثر في التنمية الاقتصادية والبشرية بالمجالات الواحية.

ح - المفاهيم المؤطرة للدراسة

- **مفهوم النقل:** يعرف النقل بأنه نظام حركة الناس والسلع والمرافق والوسائل اللازمة للقيام بذلك ، وقد تكون حركة الناس هي الأهم خاصة داخل المدن من خلال ربط العلاقة بين السكان واستعمالات الأراضي ، إلا ان نقل السلع والبضائع من مصادرها إلى أماكن تسويقها واستخدامها لا يقل أهمية في مجال التطور والنمو الاقتصادي .

وحسب المعيار الاقتصادي فإن السلعة تعد عديمة النفع وليس لها قيمة اقتصادية ما لم تكن متوفرة في المكان والزمان المطلوبين، وبالتالي فإن حركة الناس والبضائع معاهما العاملين الرئيسيين في نمو المجتمع اقتصاديا واجتماعيا. أما النقل لغة: هو العملية التي يتم فيها تغيير مكان السلع والأشخاص وله عدة وسائل في البر والبحر والجو. في حين اصطلاحا له تعاريف مختلفة تختلف بحسب اختلاف نظرة الكتاب والباحثين للجوانب المتشعبة ومنها تعريف (Bechet) للنقل بانه حركة الافراد والسلع من مكان الى آخر¹⁷³.

- **مفهوم حركة النقل:** يشير هذا المفهوم الى حركة النقل بأنواعها المختلفة كانتقال السلع والسكان من مكان الى اخر بفعل عوامل طاردة وجاذبة معاً ، وهناك انواع متعددة من الحركة التي ترتبط بين مناطق الانتاج والاستهلاك منها حركة راس المال وحركة العمالة وحركة السلع وحركة المسافرين وحركة الافكار والخبرات والتجارب ، وتمثل حركة النقل المحصلة النهائية الناجمة عن العلاقات المتبادلة بين الفعاليات الاقتصادية والاجتماعية والثقافية. وهناك وسائل كمية عديدة لتحليل حركة النقل مثل اسلوب المصفوفات ونموذج الجاذبية الذي يستخدم في التنبؤ بقوة التفاعل بين الاقاليم خلال مدة زمنية معينة¹⁷⁴.

173 - سعيد عبده 1994، اسس جغرافية النقل، مكتبة الانجلو المصرية، القاهرة، ص: 14 - 15.

174 - سعيد عبده، 1994، مرجع سابق، ص 29

ويعرفه آخر بأنه الطرق والوسائل التي بها يجري نقل الانسان ومنتجاته من مكان الى اخر¹⁷⁵. كما يعرف النقل بانه النشاط الاقتصادي الذي يتعلق بحركة الافراد والسلع من مكان الى اخر متجاوزاً المسافة المكانية والبعد الزمني بهدف خلق المنافع او زيادتها أو تطويرها¹⁷⁶. وعرف من قبل خبير البنك الدولي للإنشاء والتعمير لشؤون النقل (Hanzodler) انه عبارة عن خدمة وجدت لإيصال مراكز الإنتاج والمناطق المأهولة ببعضها او مع مراكز الاستهلاك¹⁷⁷.

ويذكر (Klisltnng) بأن النقل هو الحضارة ويذكر البريطاني الفرد مارشال (Elfrad Marshal) على إن أهم ثورة تقنية في العصر الحديث هي الثورة التقنية في قطاع النقل¹⁷⁸. كما يعد أحد العوامل التي تؤدي الى زيادة الارتباط والتفاعل بين الاماكن على سطح الأرض¹⁷⁹.

I- مجال الدراسة

إقليم الرشيدية يقع جنوب شرق المغرب في منطقة قارية على الطريق الوطنية رقم 13 على بعد 350 كلم جنوب شرق مدينة مكناس و 75 كلم شمال مدينة أرفود ، يحده من الشمال إقليم ميدلت ، ومن الغرب إقليم تنغير وزاكورة تأسس عام 1956 (قصر السوق سابقاً). يعتبر إقليم الرشيدية عاصمة جهة درعة تافيلالت وأكبر مدنها ،. وتقع جماعة الرشيدية في وسط إقليم الرشيدية الذي يضم 29 جماعة، منها 7 جماعات حضرية و22 جماعة قروية، وتعتبر مركزاً للإقليم. وتمتد على مساحة 30 كلم مربع، ويبلغ عدد سكانها حسب إحصاء 2014 ما تعداده 92.374 نسمة بكثافة قدرها 3655.2 ن /كلم²، و تحتضن جماعة الرشيدية 19,4% من مجموع ساكنة الإقليم و 46% من الساكنة الحضرية، مقسمة إلى عدة أحياء وقصور.

175 - ابراهيم شريف، احمد حبيب رسول، السيد نعمان دهنش، 1981، جغرافية الصناعة، ص ص 83 - 84.

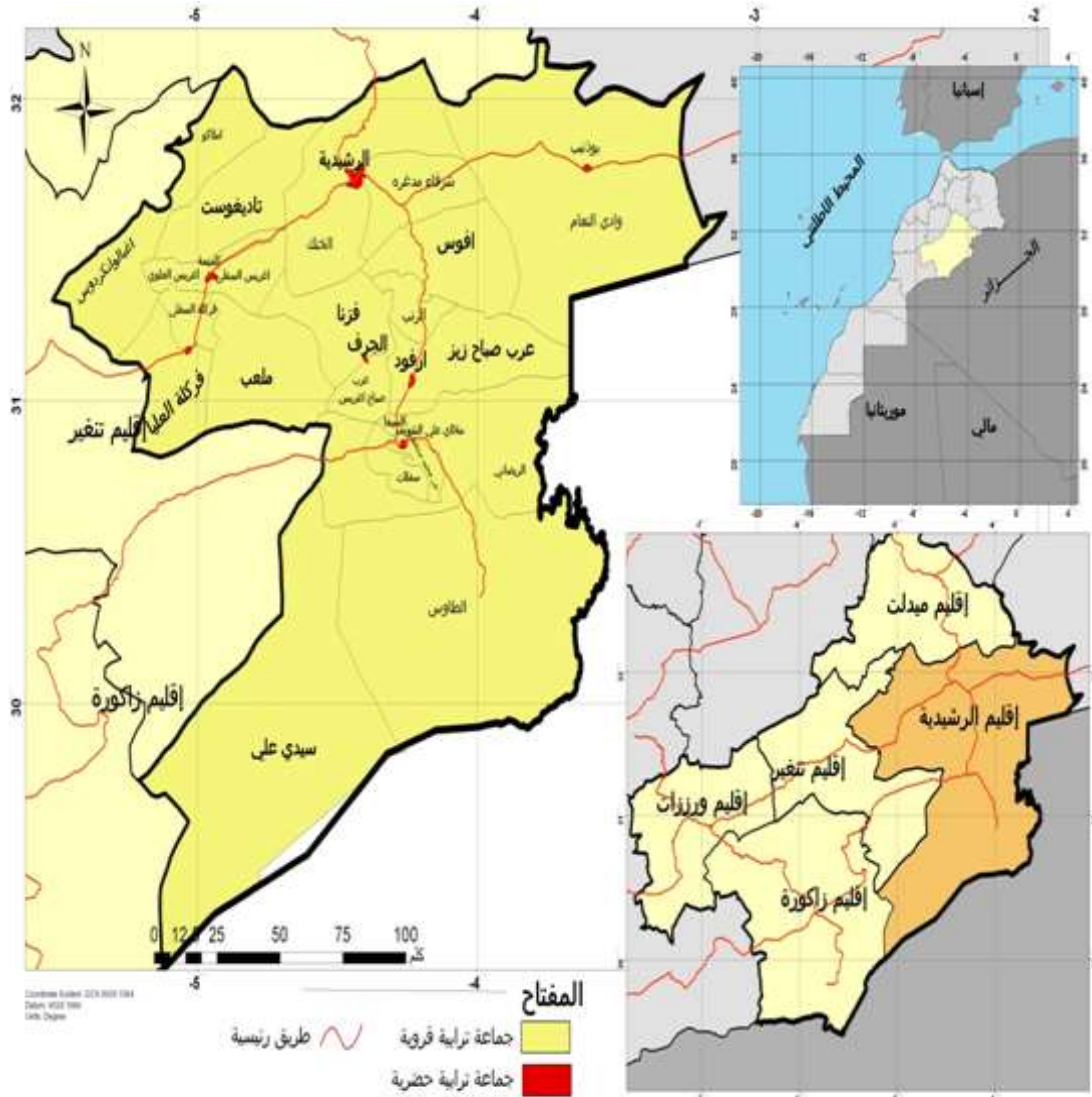
176 - علي الراوي1988، قطاع النقل والمواصلات (ماهيته، أهميته، ومؤشرات تطوره)، مجلة النفط والتنمية، العدد الثالث، ص ص 60 - 68.

177 - هدى عبد القادر الخالدي 2005، تقييم كفاءة شبكة النقل، رسالة ماجستير، ص.

178 - مهيب كامل فليح الراوي 2006، أطروحة دكتوراه دور شبكات الطرق في تفعيل العلاقات الترابط المكاني للمستقرات البشرية، ص 37.

179 - صالح فليح حسن 1981، حركة النقل داخل المدن، مجلة الجمعية الجغرافية العراقية، المجلد 12، ص ص 99 - 126.

الخريطة رقم 1: موقع المجال المدروس



المصدر: عمل شخصي اعتمادا على التقسيم الجهوي لسنة 2015

1- الخصائص الجغرافية بإقليم الرشيديّة

يتمتع إقليم الرشيديّة بعدة مؤهلات طبيعية ترتبط أساسا بالموقع الجغرافي كمركز لجهة درعة تافيلالت، وكبوابة لمنطقة الجنوب الشرقي، وتتميز تضاريس إقليم الرشيديّة بالتنوع والتدرج بين سطوح متوسطة الارتفاع وهضاب شبه منبسطة حيث توجد مدينة الرشيديّة على علو يتراوح بين 1.000 متر و1.048 متر فوق سطح البحر، بمعدل انحدار ضئيل لا يفوق 0,5%. أما المناخ فهو مناخ شبه الصحراوي الحار يتميز بشتاء منخفض الحرارة، وضعف التساقطات المطرية وعدم انتظامها، حيث لا تتعدى في أحسن الأحوال 300 ملم في السنة، وأما صيف فهو مرتفع الحرارة إذ يصل المدى الحراري السنوي إلى أكثر من 40 درجة مئوية.

1-2. المميزات الديموغرافية بإقليم الرشيدية

عرف إقليم الرشيدية نموا ديموغرافيا كبيرا كنتيجة للزيادة الطبيعي وكذا حركة الهجرة الكبيرة داخل او خارجه ، يتميز اقليم بعلبة الفئة العمرية الشابة ما بين 18 و 60 سنة على الهرم السكاني ، مما يجعلها موردا أساسيا لتحقيق التنمية المنشودة.

جدول رقم 1: توزيع سكان بإقليم الرشيدية سنة 2014

اقليم	الوسط الحضري	الوسط القروي	المجموع
الرشيدية	194084	224367	418451

Source : Haut-commissariat au Plan Direction Régionale de Draa-Tafilalet (2016) : Annuaire Statistique Régional Draa-Tafilalet, pp, 8-10.

جدول رقم 2: الجماعات الترابية المكونة للمجال المدرس

الدائرة	الباشوية	الجماعات
دائرة الرشيدية	باشوية مدينة الرشيدية	الخنك
		مدغرة
		اوفوس
		الرتب

المصدر: دائرة الرشيدية لسنة 2015

2- أنواع شبكة الطرق بإقليم الرشيدية

تأتي أهمية النقل عن طريق المركبات وسيلة مهمة يزداد الاعتماد عليها من سنة إلى أخرى وذلك من خلال المرونة والاستجابة العالية التي تتصف بها لتلبية حاجات نقل الأفراد أو البضائع. وبالتالي فإن تطور النقل عن طريق المركبات الخاصة أو العامة يجب أن يواكبه تخطيط وتطوير الطرق بما يتوافق مع العملية الإنتاجية والاجتماعية متمثلة بأعداد المسافرين أو البضائع والاحتياجات الاقتصادية على اختلاف انماطها وتباين احجامها من مكان الى اخر ضمن حدود الاقليم والأقاليم الاخرى , التي تحققها المركبات سواء كانت السيارات الخاصة أو مركبات النقل العام , تنقسم الطريق إلى نوعين هما :

الطرق الصناعية : هي الطرق التي ينجزها الفكر الحضاري لتلبية احتياجاته الاقتصادية والاجتماعية والبشرية , فهي تشمل على الطرق البرية والسكك الحديدية وتشتمل على ما يصنعه الإنسان من أنفاق وقنوات وجسور , والطرق السريعة التي تعد من مظاهر الحضارة الحديثة ويدخل ضمن هذا أنابيب الغاز والماء على اختلاف أحجامها.

الطرق الطبيعية: يقصد بالطرق الطبيعية تلك التي أنشأتها الطبيعة دون تدخل الإنسان في إنشائها أو تكوينها , وبذلك يكون الطريق الطبيعي أرخص من بقية الطرق الأخرى لأنه لا يكلف اقتصاديا ويكون مهيئاً بواسطة توافر القوى الطبيعية , ومثال ذلك الطريق الجوي والطريق المائي الذي يضم الطريق البحري والنهري .

جدول رقم 2: التصنيف العام لأنواع النقل بإقليم الرشيدية

التصنيف التصنيف حسب طبيعة وسيلة النقل	التصنيف حسب مستوى الخدمة	التصنيف حسب نوعية الخدمة	التصنيف حسب القوة المحركة	التصنيف وفقا للمسار	التصنيف وفقا لمجال التشغيل
النقل العام النقل الخاص	السرعة (عادي و سريع) انتظام الخدمة (دائمة ، موقت)	متخصصة : لنقل الركاب فقط او البضائع فقط مشتركة : لنقل الركاب والبضائع معا	عضلي أو حيواني قوى طبيعية : كالرياح والتيارات المائية الطاقة (وقود ، كهرباء (النقل البري النقل الجوي	النقل الداخلي النقل الخارجي النقل الحضري

المصدر: عمل شخصي اعتمادا على معطيات وزارة النقل واللوجستيك 2021

يملك إقليم الرشيدية شبكة طرق مهمة تصل إلى 885.3 كم، منها 83.9% مغطى هذه النتيجة الإيجابية هي نتيجة جهد طموح للحفاظ على شبكة الطرق الحالية وإنشاء طرق جديدة في إطار برنامجي PNRR1 و PNRR2. هذه الشبكة الطريق موزعة على النحو التالي:

جدول رقم 3: أنواع شبكة الطرق بإقليم الرشيدية

أنواع شبكة الطرق بإقليم الرشيدية	الطرق المعبدة (كيلومترا)	الطرق غير معبدة (كيلومترا)	في حالة مسلك (كيلومترا)	المجموع (كيلومترا)
الطرق الوطنية RN	421,576	0	0	421,576
الطرق الجهوية R	116,197	27,846	16,200	160,243
الطرق الاقليمية RP	208,792	31,048	113,000	352,840
المجموع (كيلومترا)	746,565	58,894	129,200	934,659

المصدر: عمل شخصي على اساس خرائطي بناء على معطيات وزارة التجهيز والماء 2021

1-2. المنجزات الطرقية بإقليم الرشيدية

عرفت مدينة الرشيدية في السنوات الأخيرة عدة أشغال لتهيئة وتأهيل مجموعة من الشوارع بالمدينة بهدف خلق متنفسات جديدة وتعزيز إنسيابية حركة النقل بالمدينة، كما تم أيضاً تأهيل وسط المدينة من خلال تهيئة الأرصفة وتحديد الإنارة العمومية وتأهيل قنوات الصرف الصحي وتوسيع مجموعة من الأزقة والشوارع. أما المحطة الطرقية الجديدة لمدينة الرشيدية ، وهي تمتد على مساحة إجمالية تناهز 5 هكتار ، وتشتمل على جميع المرافق الضرورية من متاجر ومقاهي ومطاعم ، وستمكن هذه المحطة الجديدة من تعزيز إنسيابية حركة الحافلات وإستغلال المساحة الأرضية للمحطة القديمة.

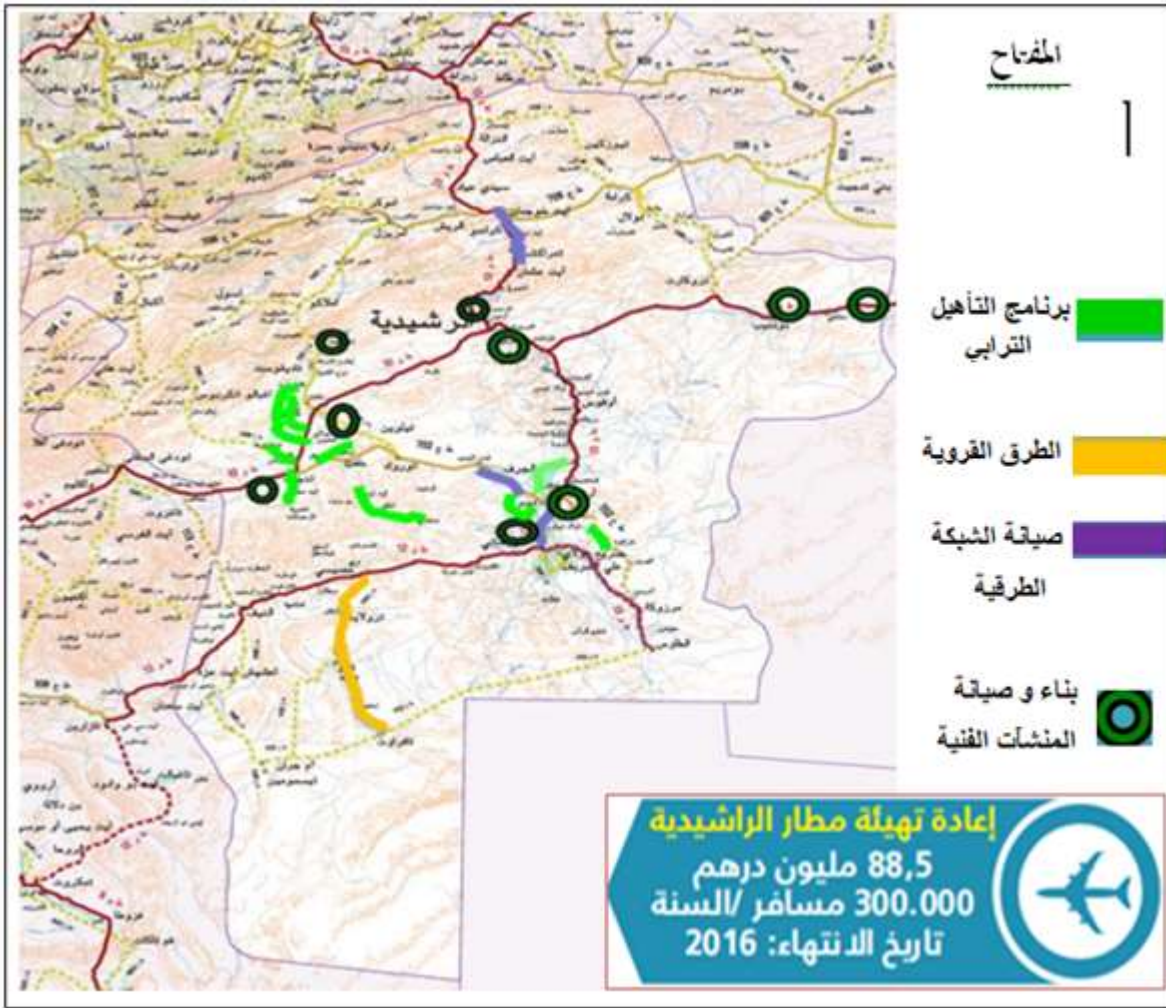
الخريطة رقم 2: خريطة المشاريع الطرقية المنجزة ما بين 2012 . 2015 بإقليم الرشيدية



المصدر: معطيات المديرية الجهوية لوزارة التجهيز والنقل واللوجيستيك والماء 2011 الرشيدية تركيب شخصي 2021

أما على مستوى خدمات النقل تنشيط المجال الحضري، شبكة للنقل الحضري تتركز بالاطافة إلى تواجد سيارات الاجرة الصغيرة و الكبيرة و حافلات النقل الحضري يسيره فاعلون خواص وفق دفتر للتحملات من اجل تسهيل عملية التنقل الحضري. في المقابل يعاني قطاع النقل الحضري من الازدحام الذي تعرفه اغلبه المحاور خاصة وان الطريقين الوطنيتين تحتترقان الجماعة من الجنوب في اتجاه الشمال مرور الحافلات والشاحنات الكبيرة بشكل دائم بماته المحاور، زد على ذلك قلة محطات التوقف بماته المحاور ومختلف مناطق الجماعة مما يتسبب في بعض الاختناقات المرورية خاصة وقت الذروة.

الخريطة رقم 3: خريطة المشاريع الطرقية في طور الإنجاز بإقليم الرشيدية



المصدر: معطيات المديرية الجهوية لوزارة التجهيز والنقل واللوجستيك والماء 2011 الرشيدية تركيب شخصي 2021

لم يعد النقل الجوي في وقتنا الحاضر واسطة النقل بين القارات والبلدان فقط وإنما أصبح أيضاً بين المدن في البلد الواحد، كما أن أهمية النقل بالطائرة لا تقف عند نقل الأفراد فقط بل نقل البضائع أيضاً . يعتبر مطار الرشيدية مولاي علي الشريف هو مطار دولي ، تبلغ طاقته الإستيعابية 300 000 مُسافر في السنة، ويتوفر على رحلات جوية داخلية إلى الدار

البيضاء، وفاس. أما الرحلات الدولية في هذا المطار فهي عبارة عن رحلات خاصة، وغير منتظمة، إلا في بعض الدول نجد بأن النقل الجوي يحقق مستويات عالية بالنسبة لحجم البضائع المنقولة بواسطة الطائرة ، حيث من المتوقع أن يفوق حجم المسافرين من جهة ويفوق حجم البضائع المنقولة بواسطة البواخر والسكك الحديدية من جهة ثانية ، الأمر الذي سيكون له انعكاسات إيجابية على مجمل الحركة الاقتصادية في العالم .

3- دراسة النقل الموارد الطبيعية بإقليم الرشيدية

يعد النقل أحد العوامل البشرية ذات الأهمية الكبيرة لمختلف مجالات الحياة، ومنها استعمالات الأرض الزراعية لما لها من اثر كبير ومباشر في زيادة وتوسع استعمالات الأرض الزراعية من خلال استثمار ارض جديدة لم تكن مستثمرة من قبل وتغيير نمط استعمالات الأرض الزراعية السائدة. فمن خلال طرق النقل يتم إيصال المعدات والمكائن والبذور والأسمدة والخبرة الفنية والإدارية اللازمة لإدارة مختلف العمليات الزراعية ، فضلا عن ذلك إيصال المواد الزراعية المنتجة إلى المستهلك ، وان اسعار هذه المنتجات تعتمد على العلاقة بين تكاليف الانتاج مجتمعة (تكاليف النقل) وبين كلفة نقل المنتجات إلى السوق ، وبالتالي سيتحدد نمط استثمار الأرض السائد في منطقة ما. فنوع منتج التي يقوم بإنتاجها الفلاح تختلف كلما بعدت المساحة التي تقع فيها أرضه عن السوق وان هذا الاختلاف هو نتيجة حتمية لارتفاع تكاليف النقل، فالفلاح يسعى إلى تحقيق ربح اقتصادي أكثر من تكاليف الإنتاج مجتمعة¹⁸⁰.

كما ينتشر في منطقة الدراسة على نطاق واسع نوع آخر من النقل وهو النقل بواسطة الحيوانات الذي لا يزال يلعب دوراً في بعض العمليات الزراعية على الرغم من انه يعد من وسائل النقل القديمة، ويظهر دوره بصورة خاصة في عمليات النقل داخل بستان أو من بستان إلى القرية، وتستخدم هذه الوسيلة من النقل في إيصال العلف الأخضر من المزرعة إلى حضائر الحيوانات، فضلا عن تنقل الفلاح نفسه خلال رحلته اليومية.

ومما سبق يتضح ان النقل بالسيارات يعد من أبرز وسائل النقل في منطقة الدراسة، لما تتمتع به حركة النقل بالسيارات من مرونة عالية في النقل، أي إمكانية الوصول إلى أي قرية أو حقل بسهولة، فضلا عن أنها تحافظ على المادة المنقولة من الضرر والتلف، وأنها المفضلة في نقل المنتجات الزراعية وخاصة السريعة التلف مقارنة بوسائل النقل الأخرى. كل ذلك مجتمعاً أدى بالنهاية إلى صعوبات يواجهها المزارع في تسويق إنتاجه الزراعي إلى مراكز التسويق.

(180) W.C. Found , A theoretical Approach to Rural Land Use , Toronto , Macmillan of Canada , 1971 , P. 57-60

1.3. دراسة التسويق الموارد الطبيعية بإقليم الرشيدية

يعتبر إقليم الرشيدية من المناطق الأكثر إنتاجاً للتمور من أجود الأنواع، وهي تحتضن أكبر واحات النخيل على المستوى الوطني " واحة زيز " او منطقة تافيلالت , واحة الزيز الأكثر إنتاجاً للتمور بالمغرب , حيث وصل إنتاج سنة 2007 من هذه الثمار إلى 400 طن ، ، تتكون المنتجات الرئيسية للمنطقة من الحبوب ومحاصيل الخضار والبقوليات والحناء والبرسيم ونخيل التمر والزيتون والتفاح والعديد من الأنواع الشجرية الأخرى. وفيما يخص محصول التمور ، فيجري تسويقه محلياً ووطنياً في عموم منطقة الدراسة وحدوده وذلك بشراء التمور من المزارعين، وتسويقه بعد ذلك إلى المدن ، وتلعب التعاونيات دور كبيراً في هذا التسويق، فإن عدد المشاريع التي سيتم إنجازها بإقليم الرشيدية في إطار برنامج التقليص من الفوارق المجالية والاجتماعية في العالم القروي (2017-2023) يبلغ 134 مشروعاً رصد لها غلاف إجمالي يناهز 890 مليون و 580 ألف درهم. وتتوزع هذه المشاريع على 20 مشروعاً في قطاع التزود بالماء، و 8 مشاريع في قطاع الكهرباء، و 23 مشروعاً في قطاع الصحة، و 7 مشاريع في قطاع التربية والتعليم، و 86 مشروعاً في قطاع الطرق.

جدول رقم 4: جدول التغيرات في المساحة (بالهكتار) والإنتاج (بآلاف القنطار) من الحبوب

2015-2014		2014-2013		2013-2012		إقليم
الإنتاج	المساحة	الإنتاج	المساحة	الإنتاج	المساحة	
632.4	17.3	404.1	14.3	485.2	19.5	الرشيدية

المصدر: عمل شخصي اعتمدا على النشرة الاحصائية السنوية لسنة 2016

تعد السوق أحد المظاهر البشرية المختلفة التي تؤثر في الإنتاج ، وقد يكون تأثير الإنسان في الإنتاج تأثيراً مباشراً أو غير مباشر، فحاجة الإنسان إلى السلع الاستهلاكية المختلفة تعني طلبه لهذه السلع ، وتعني ضرورة انتاجها في مناطق الاستهلاك ، أو قريباً منها ، ويقصد بالتسويق الموارد الطبيعية ، جميع الخدمات والعمليات المرتبطة بتوصيل المنتجات الزراعية والحيوانية أو نقل ملكيتها من المنتج إلى المستهلك. ويدخل ضمن التسويق الزراعي وظائف العمليات التسويقية والعوامل التي تؤثر في العرض والطلب على الكميات المنتجة سنوياً. وتحدد أهمية السوق واتساعها عوامل كثيرة منها ، عدد السكان، ونظامهم الاجتماعي ومستوى معيشتهم. لذا فإن التسويق لا يعني كما يظن البعض نقل الإنتاج الزراعي من أماكن الإنتاج إلى أماكن الاستهلاك فقط، بل يتضمن العمليات السالفة الذكر كافة ، بدءاً من جني المحصول ومروراً بتلك السلسلة من العمليات حتى تنتهي ببيع المحصول في مراكز التسويق.

جدول رقم 5: عدد التعاونيات إقليم الرشيدية -2019-

عدد الاعضاء	عدد التعاونيات	إقليم
15 782	533	إقليم الرشيدية

المصدر: عمل شخصي اعتمادا على احصاء مكتب التعاون لسنة 2019

ويظهر اثر التسويق المنتجات المحلية بإقليم الرشيدية في استعمالات الأرض الزراعية في تخصص منطقة ما برمتها بزراعة أنواع معينة من المحاصيل الزراعية دون غيرها، فإذا كانت المنطقة تواجه صعوبات في النقل متمثلة بقلّة طرق ووسائل النقل مثلاً، فسوف تقتصر الزراعة فيها على أنواع المحاصيل غير القابلة للتلف والتي تتحمل عملية التخزين والنقل لمسافات طويلة (كالجوز والتفاح)، وتقل زراعة المحاصيل الأخرى السريعة التلف والتي تحتاج إلى عملية نقل سريع (كالخضراوات)، بينما المنطقة التي تتمتع بطرق ووسائل نقل متطورة، فإن شكل الاستغلال الزراعي سيختلف عن المنطقة الأولى، وسيمارس فيها زراعة أشجار الفاكهة إلى جانب أشجار النخيل وزراعة الخضراوات إلى جانب زراعة المحاصيل الحقلية. وقد تبين من خلال البحث الميداني ان هناك اتجاهين في تسويق المنتجات الزراعية، أحدهما داخل حدود منطقة الدراسة والأخر خارجها ويجري ذلك حسب توفر مراكز التسويق وقربها من مناطق الإنتاج واثّر تكاليف النقل في ذلك.

جدول رقم 6: عدد المواشي بالأقاليم

عام 2012 ، بآلاف الرؤوس	الابقار	الأغنام	الماعز
ورزازات وزاكورة	55,9	689,3	414,3
الرشيدية وتنغير	38,2	453,6	320,0
منطقة درعة تافيلالت (ميدلت ، غير مشمولة)	94,1	1 143,0	734,3

المصدر: وزارة الزراعة والصيد البحري 2015

لطرق النقل أثر كبير في تطوير الثروة الحيوانية من خلال ما تقدمه طرق النقل من تسهيلات في نقل الأعلاف التي تحتاجها الحيوانات والإسراع في إيصال الفرق الطبية لتقديم المعالجات البيطرية للحيوانات لتقليل نسب الهلاكات بين الحيوانات ، ونقل منتجات الحيوانات وخاصة الحليب باعتباره مادة سريعة التلف وتحتاج الى طرق سهلة للنقل ، لذلك نلاحظ أن مراكز جمع وتوريد الحليب تتركز بالقرب من الطرق ، إضافة الى نقل الحيوانات الحية من مناطق تربيتها الى مناطق استهلاكها . المنطقة هي مهد سلالة الأغنام دمان ، وهي سلالة تتميز بأدائها التناسلي الاستثنائي ، ولا سيما كثرة الإنتاج العالية ، ومدى قدرتها على الحمل المزدوج وسرعة النضوج الجنسي ، تمنح هذه العروس الإنجابية الاستثنائية سلالة

دمان دورًا مهمًا للغاية في تطوير مناطق الواحات وقد حددتها مسبقًا للمساهمة بفعالية في تطوير إنتاج لحوم الضأن على المستوى الوطني، تعد المنطقة أيضًا مهد النحل الأصفر الصحراوي (*Apis mellificasaharensis*) المشهور بصلابته وإنتاجيته العالية ونعومته (جدول 6).

2.3. مشاكل تسويق الموارد الطبيعية بإقليم الرشيدية

إن قلة الطرق معبدة بعض المناطق في منطقة الدراسة جعل عملية التسويق صعبة للغاية، حيث أن كلفة نقل المنتجات الزراعية على الطرق الترابية تكون مرتفعة نسبيًا، وبالتالي حصول الفلاح على نسبة أقل من الربح كما أن بعض الفلاحين لا يمتلكون سيارات خاصة لنقل منتجاتهم وخاصة المحاصيل السريعة التلف مثل الخضروات لإيصالها إلى الأسواق ومراكز الاستهلاك بشكل سريع وهذا يتيح الفرصة أمام مالك وسائل النقل بفرض السعر الذي يريده كأجرة للطن الواحد فترتفع كلفة الإنتاج وبذلك يقل ربح الفلاح وتزداد أسعار المنتجات الزراعية في الأسواق.

من خلال دراسة ميدانية قام الباحث بأجراء ومقابلات شخصية مع الفلاحين، تبين من خلالها ما يأتي:

1. أن الكثير من الفلاحين استبدلوا الآلات الزراعية التقليدية بالآلات الحديثة في العمليات الزراعية، بعد إنشاء الطرق الحديثة وذلك لسهولة وصول هذه الآلات عبر الطرق في منطقة الدراسة.

2. يلاحظ أن أغلب المزارعين الذين يقطنون بالقرب من الطرق، أنهم يبيعون كل ما ينتجونه من الحبوب والخضروات ويسوقونها إلى الأسواق المحلية حيث تمثل مدينة الرشيدية أكبر سوق استهلاكي لهذه المنتجات، إضافة إلى تسويقها إلى المناطق المجاورة.

3. تبين من خلال الدراسة أن المزارعين على جوانب الطرق الرئيسية يملكون مساحات صغيرة من الأرض لارتفاع أسعارها بالقرب من الطرق بسبب زيادة الطلب عليها لاستغلالها في مختلف الأنشطة الاقتصادية ومنها النشاط الزراعي، في حين تنخفض أسعار الأراضي الزراعية في مناطق البعيدة عن الطرق، لذا فالمساحات الصغيرة تستدعي وتتطلب وتقود إلى كثافة الإنتاج الزراعي للتعويض عن ارتفاع السعر وارتفاع.

4. وجود علاقة وثيقة بين عملية التسويق ومدى امتلاك المزارع لوسيلة النقل، أن نسبة كبيرة من الفلاحين، لا يملكون سيارة خاصة لنقل المنتجات الزراعية إلى الأسواق حيث يقومون ببيع منتجاتهم إلى الوسطاء.

5. تنتشر على جوانب الطرق الرئيسية في أطراف المدن الخضروات والفواكه، لسهولة تسويق المنتجات الزراعية طازجة بيها للمسافرين.

وبذلك فإن تطور شبكة طرق النقل يساهم بشكل كبير زيادة الناتج الزراعي , فالنقل يعمل على توفير مدخلات العملية الزراعية من أسمدة وبذور والآلات زراعية وغيرها وأيضاً تسويق المحاصيل الزراعية , كما يساهم النقل في إعادة تنظيم العلاقات الزراعية وزيادة الموارد الزراعية المستخدمة في الريف بشكل يساعد على زيادة الإنتاج وتقليل كلفته .

4- تأثير النقل على الأنشطة الاقتصادية بإقليم الرشيدية

1 - النشاط الزراعي

يحتل النشاط الزراعي مكانة متقدمة بين الأنشطة الاقتصادية التي يمارسها السكان , فهو يساهم في تشغيل عدد كبير من الأيدي العاملة وتغطية نسبة كبيرة من متطلبات السوق المحلية من المنتجات الزراعية أن توفر شبكة من الطرق ووسائل النقل الحديثة تعد العامل الرئيسي الذي يؤدي إلى التوسع في الزراعة وزيادة المنتجات الزراعية وتسويقها¹⁸¹.

يعتبر الرشيدية موطناً لأشجار النخيل وتعد منطقة تافيلالت من أقدم المناطق التي عرفت النخيل. ويعد نطاق أشجار النخيل هو نفسه موقع زراعة أشجار الفاكهة الأخرى في إقليم , ولا يمكن في الكثير من الحالات الفصل بين مواقع أشجار النخيل عن مواقع أشجار الفاكهة الأخرى , خاصة تلك التي تحتاج لحماية من الظروف الجوية القاسية مثل هبوط درجات الحرارة في الشتاء وارتفاعها كثيراً في فصل الصيف مثل الفواكه الحمضية .

تلعب طرق النقل والمواصلات دوراً كبيراً في تسهيل عملية تسويق التمور الطازجة وإيصالها إلى الأسواق كما تسهل الطرق عمليات مكافحة الأمراض والآفات الزراعية التي تصيب أشجار النخيل والفاكهة حيث تسهل الطرق عمل فرق مكافحة للقضاء على الحشرات والأمراض بسهولة .

2 - النشاط الصناعي

تعد الصناعة من الأنشطة الاقتصادية المرتبطة بالنقل وتكاليفه ارتباطاً وثيقاً حيث تقدم شبكات النقل خدمات على غاية الأهمية للصناعة ولعمليات التوطن الصناعي , فالنقل يعتبر صلة الوصل بين عوامل الإنتاج المختلفة في أنواعها ومواقعها وبدون أحكام هذه الصلة لن يكون لأحد هذه العوامل أهمية في العملية الإنتاجية فالموارد الطبيعية والاقتصادية والبشرية تتوزع جغرافياً بشكل غير متساوي بين المواقع والأقاليم ويأتي دور النقل حاسماً في إعادة توزيع وتوفير متطلبات الصناعة في المواقع والإقليم التي لا يتكامل وجودها فيه فوجود الطريق والواسطة قد لا يكون حاسماً في عملية التوطن الصناعي ما لم تكن كلفة النقل مناسبة للصناعة.

¹⁸¹ - نوري خليل البرازي، 2000، ابراهيم عبد الجبار المشهداني ، جغرافية الزراعة ، الطبعة الثانية ، دار الكتب للطباعة والنشر، ص 373 .

3 - الناحية الاجتماعية

ساهم النقل إلى حد كبير في أحداث التغيير الاجتماعي ما بين السكان من خلال ربط الريف بالمدينة بطرق حديثة تسهل عملية الاتصال الاجتماعي فيما بينها فكلما توسعت شبكات وخطوط النقل داخل البلد الواحد وربطت البلد بالبلدان المجاورة الأخرى , كلما ساهم ذلك بشكل فعال في زيادة التطور الاجتماعي باعتبار إن المجتمعات المتخلفة هي التي تتخلف على ذاتها بسبب صعوبة الاتصال بينها وبين المجتمعات الأخرى إذ إن النقل يعمل على القضاء على العزلة والتباين الحضاري بين أجزاء الدولة, كما يعد النقل مؤشر لقياس درجة الارتباط الاجتماعي وشكل من أشكال التبادل بين المجتمعات¹⁸²

جدول رقم 6: عدد المواشي حصيلة المبادرة الوطنية للتنمية البشرية علي صعيد اقليم الرشيدية لفترة 2015-2017

النسبة %	عدد المشاريع	الاستهداف	البرنامج
51,3	529	21 جماعة قروية مستهدفة التي لا يتجاوز معدل الفقر 14%	برنامج محاربة الفقر بالعالم القروي
34,4	355	الجماعات التعاونيات لجميع الجماعات، المجموعات ذات النفع الاقتصادي	الأقصى
5,3	55	10 فئات مستهدفة	برنامج محاربة الهشاشة
4,6	47	3 جماعات ترابية	برنامج محاربة الإقصاء الاجتماعي بالمجال الحضري
4,2	43	20 جماعة ترابية	برنامج التأهيل الترابي
0,2	2	5 جماعات ترابية	تقليص الفوارق الاجتماعية
100	1031	المجموع	

المصدر: ولاية جهة درعة تافيلالت عمالة اقليم الرشيدية 2017

4 - الجانب السياسي

إن أهمية النقل من الناحية السياسية تكمن في إن الدولة التي تمتلك وسائل نقل متطورة تكون قادرة على بسط نفوذها السياسي على جميع أراضيها ومن ثم حمايتها من الاعتداءات الخارجية والداخلية¹⁸³. كما إن لهذا القطاع الأثر البالغ في نشر الأمن والاستقرار والسيطرة على مناطق الإقليم ونشر الخدمات بشكل أفقي أوسع وابتسط كما يساهم في تحقيق الدفاع الناجح عن السيادة الوطنية ومكتسبات الشعب في دولة ضد الأطماع الخارجية , كذلك فأن النقل له اثر في تثبيت الوحدة السياسية فغياب الطرق يساعد على العصيان والتمرد إذا كانت الدولة تتكون من مجموعة من التكوينات وعناصر بشرية غير متجانسة¹⁸⁴.

182 - أحمد حسون السامرائي، 1990، عبد خليل فضيل , جغرافية النقل والتجارة الدولية ، دار الحكمة للطباعة والنشر، ص 11 .

183 - قصي فاضل عبد الحسيني، 2006، التحليل المكاني للنقل، رسالة ماجستير، مقدمة إلى كلية الآداب، ص 25.

184 - علي الراوي، مصدر سابق، ص 60 - 68.

خاتمة

يعد النقل أحد أهم السمات الرئيسة لحضارة هذا العصر ومن أهم عوامل استثمارها وتقدمها ، فالنقل عامل من العوامل الضرورية والمساعدة على نمو الأنشطة الاقتصادية والاجتماعية ، فالتنمية في المجالات الصناعية والزراعية والسياحية وغيرها تعتمد اعتمادا كبيرا على عنصر النقل ، باعتباره العنصر المتمم لكافة العمليات الإنتاجية .

ومن هذا المنطلق جاء اهتمام الجغرافيين بالنقل بكافة أنماطه وانفرد حقل جغرافية النقل الذي انصب على دراسة العوامل الجغرافية المؤثرة في النقل ، وإبراز دور النقل على كافة كما اهتم بخصائص كل نمط وعملية التكامل بين أنماطه فالنقل البري (طريق ، سكة حديد) الذي يعد من أهم أنماط النقل في كافة دول العالم ، لما له من تأثير مباشر وغير مباشر على باقي القطاعات الاقتصادية أما النقل البحري يعتبر صناعة استراتيجية هامة تؤثر في اقتصاديات البلدان المطلة على البحار ، لذلك يوليها الجغرافيون أهمية و عناية فائقة ، لما لها من ارتباط في دعم التجارة العالمية .

المراجع المعتمدة

- أحمد حسون السامرائي، 1990، عبد خليل فضيل، جغرافية النقل والتجارة الدولية، دار الحكمة للطباعة والنشر.
- حميد الطفيلي، 2009 "جغرافية المواصلات والاتصالات"، دار المنهل اللبناني، ط 1، لبنان.
- زهير النامي، 2019، "تيارات النقل بين المدن والأرياف وانعكاسها على التنمية الترابية: حالة بعض الجماعات الترابية بإقليم قلعة السراغنة"، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في الجغرافيا، جامعة سيدي محمد بن عبد الله، كلية الآداب والعلوم الإنسانية سايس فاس، المغرب.
- مصطفى أعفير وأخرون 2019، جهة درعة تافيلالت بين المؤهلات الواعدة والإكراهات المتنوعة، ورد في كتاب "الجهوية والحكامة والتنمية الترابية بالمغرب، إشكالية التصور وتحديات التنزيل" مطبعة طباعة ونشر سوس-أكادير.
- المملكة المغربية: وزارة التجهيز والنقل واللوجستيك.
- المملكة المغربية، المجلس الاقتصادي والاجتماعي والبيئي، 2019، المقاربة النيابية للنموذج التنموي الجديد للمملكة المغربية، مديرية إعداد التراب الوطني، 2006، المشروع الوطني للإنقاذ وإعداد الواحات.
- موسوعة دفاتر الجهوية، 2017، جهة درعة تافيلالت، مطبعة إديال، الدار البيضاء.

Références bibliographiques

- Haut-commissariat au Plan Direction Régionale de Draa-Tafilalet : Annuaire Statistique Régional Draa-Tafilalet(2016).
- Royaume du Maroc, Ministère de l'Intérieur, Wilaya de la région de Draa Tafilalet, Centre
- Régional d'investissent. Région en chiffres 2017.
- Conseil régional Draa Tafilalet, élaboration du schéma régionale de l'aménagement du territoire du programme de développement régional, région de Draa Tafilalet, rapport diagnostic territorial stratégique, 2018.
- Royaume du Maroc, Haut-Commissariat au Plan(2018) : Le développement socio-économique régional Niveau et disparités, 2001-2017

Transport urbain et effets sur le développement économique

Cas du métro léger de Tunis

MANSOUR Mennana Docteure en Urbanisme et Aménagement (ENAU)

mennanamansour@gmail.com

Résumé

Le transport est souvent le moteur du développement économique et social des villes. En fait le développement des agglomérations est fortement lié au transport et à ses différents modes.

Les réseaux de transport urbain desservent les lieux de vie et constituent l'appareil circulatoire des villes. « Les déplacements obéissent avant tout à la logique de la vie ». D'où ces réseaux contribuent à définir et à justifier les échanges physiques des biens et des personnes à différentes échelles de territoires de vie (quartier, périphérie, banlieue, centre...).

Il est à signaler qu'outre la réponse à une demande croissante de déplacement urbain, le système de transport collectif urbain assure la relation entre les différents espaces et lieux dans une agglomération et la complémentarité fonctionnelle de ses territoires.

Au sein de cet espace dynamique, il semble intéressant d'examiner l'impact du réseau de transport en l'occurrence le réseau du métro léger de Tunis et ses effets socio-économiques liés aux valeurs foncières et aux prix de l'immobilier d'une part et à la dynamique des activités économiques (notamment les commerces et les services) au niveau de ses différents types de stations (principales, intermédiaires ou finales) d'autre part. Cet axe de transport constitue l'armature principale des quartiers sud desservis. Ses effets sont d'abord perçus au niveau des stations, ensuite il affecte la composition urbaine du quartier.

Mots clés : Métro léger de Tunis / Axe de transport / Quartiers sud / Effets socio-économiques / Valeurs foncières / L'immobilier / Activités économiques.

Abstract

Transport is often the engine of the economic and social development of cities. In fact, the development of agglomerations is strongly linked to transport and its different modes.

Urban transport networks serve places of life and constitute the circulatory system of cities. "The movements obey above all the logic of life". Hence these networks help to define and justify the physical exchanges of goods and people at different scales of living areas (neighborhood, periphery, suburb, center, etc.).

Within this dynamic space, it seems interesting to examine the impact of the transport network, in this case the Tunisian tramway network and its socio-economic effects linked to land values and real estate prices on the first, and to the dynamics of economic activities (in particular trade and services) of its different types of stations (main, intermediate or final) on the second. This transport axis constitutes the main backbone of the southern districts served. Its effects are first perceived at the station level, then it affects the urban composition of the neighborhood.

Keywords: Tunisian tramway / Transport axis / Southern districts / Socio-economic effects / Land values / Real estate / Economic activities

Introduction

Villes et transport sont indissociables. En effet, les transports et l'espace urbain s'influencent mutuellement. La prise en compte et la compréhension de l'interaction transport-urbanisme est donc nécessaire et essentielle. Belhareth.(T) considère que « *les modes de transport, en tant qu'infrastructures de transport participent à la structuration de l'espace national en général, et urbain en particulier* » (Belhareth.T, 2004). Il souligne aussi que « *le transport a un impact direct ou indirect mais en tous les cas évident, sur l'ensemble des activités économiques et sur l'organisation sociale.* »(Belhareth.T, 2004).

C'est ce que nous proposons de réaliser dans ce travail. Nous cherchons à comprendre les interactions entre le « métro léger » de Tunis comme étant une infrastructure de transport et le fonctionnement de l'agglomération tunisoise. Nous examinerons essentiellement, les impacts socio-économiques de ce mode de transport se rapportant **aux valeurs foncières, et à l'évolution de l'implantation des activités économiques**

1- Contexte de mise en place du métro léger de Tunis

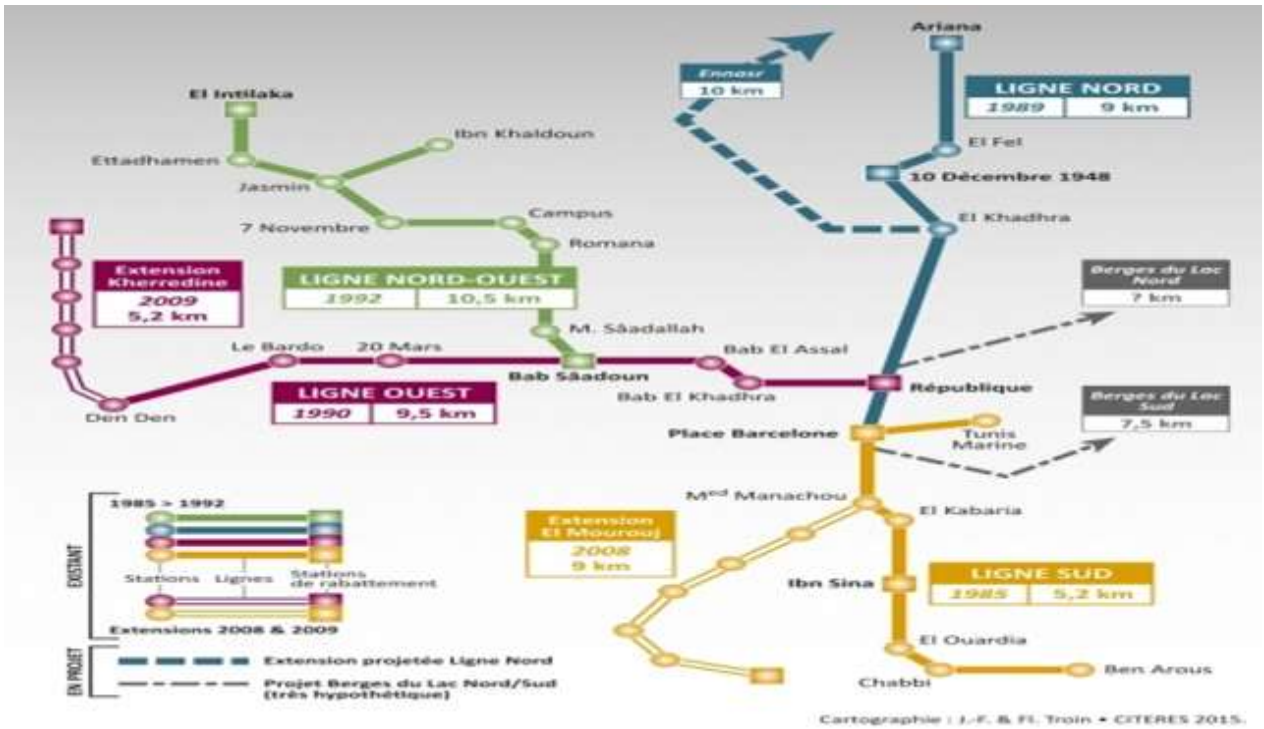
L'introduction du métro léger¹⁸⁵ dans l'agglomération tunisoise par la mise en service de la ligne 1 ou de la ligne Sud de Ben Arous en 1985, première ligne du réseau, constitue un événement assez important et suffisamment ancien pour que nous puissions l'étudier de près et voir l'évolution et la transformation d'un ensemble de paramètres susceptible de se modifier par cette occasion.

D'abord il faudrait signaler que la construction de la ligne 1 du métro de Ben Arous, a été, vite, suivie de la mise en place d'autres lignes du réseau. En effet, en 1992, Tunis dispose déjà d'un réseau de tramway de 35 km, avec une réelle continuité et trois objectifs affirmés : « *donner accès au centre-ville aux populations modestes des quartiers périphériques, jusque-là tributaires d'un réseau de bus surchargés, lents et inconfortables ; limiter la congestion automobile devenue insupportable au centre-ville ; structurer la ville dans son développement spatial. C'est du moins ce qu'avancent les promoteurs dans leurs écrits* » (INRETS, 1985). Les principaux objectifs de la mise en place du métro léger, consistaient à permettre un accès au centre-ville aux populations captives des quartiers périphériques et limiter l'insertion de l'automobile dans le centre-ville.

Aujourd'hui, le réseau tunisois est un réseau relativement maillé sur environ 50 kms et disposant de 66 stations (Figure :1). C'est le réseau le plus étendu et le plus ancien au Maghreb. Tunis constitue, donc, un laboratoire précieux pour l'étude des effets ou des impacts du tramway ou du « métro léger » sur la ville, vu l'ancienneté de son réseau avec ces trente ans d'existence.

¹⁸⁵ Le terme « métro léger » a été retenu pour l'agglomération de Tunis, alors qu'il s'agit d'un tramway par son mode d'insertion dans la voirie générale. Le « métro léger » de Tunis est un système mixte de transport en site propre, qui conjugue des éléments tantôt en rapport au métro¹⁸⁵ tantôt à l'autobus, et que nous avons eu l'habitude et la tradition, jusqu'à nos jours, de l'appeler « métro léger ».

Figure 1 . Carte du réseau du métro léger de Tunis et de ses phases de réalisation



Source : TRANSTU 2015

2- Problématique

L'objectif principal de notre étude est d'analyser le métro léger en tant que système de transport, et examiner les effets de ce mode sur le tissu urbain environnant, du point de vue **concentration des activités économiques et valorisation de l'espace urbain par la création d'une plus-value foncière, ...).**

D'autre part, et vu que l'examen d'effets du transport collectif se fait dans le temps, notre étude concerne la première ligne du métro léger ou du tramway de Tunis c'est-à-dire la ligne la plus ancienne du réseau et son extension à savoir :

- La ligne 1 : Tunis- Kabbaria- Ben Arous
- La ligne 6 d'El Mourouj ou ce qu'on appelle l'extension de la ligne 1.

Notre analyse concerne le corridor du métro léger¹⁸⁶ sur les deux lignes et notamment les stations, considérées comme point de convergence des flux piétonniers. Notre attention sera focalisée encore plus sur les stations initiales et terminales, vu l'impact plus évident, plus ancien et plus développé que le reste des stations.

¹⁸⁶ - Le corridor (deux droites parallèles), à 400-500 m environ de part et d'autre du site propre, matérialisant l'espace d'accessibilité à pied de la ligne du métro léger. Cet espace est aussi construit selon la localisation des stations qui sont distantes d'habitude de 500 m environ.

La problématique qui guide notre travail porte sur les interactions entre le transport et la ville. Il s'agit d'analyser les effets d'un système de transport en site propre, en l'occurrence le métro léger dans un tissu structuré par ce mode et d'examiner les effets spatiaux du métro léger sur l'espace urbain du point de vue socio-économique, foncier et immobilier.

Ainsi, on se demande quels sont les effets que peut avoir ce mode de transport sur l'espace urbain tunisoise et en particulier sur le foncier urbain et sur l'implantation et le développement des activités économiques essentiellement de commerces et de services tertiaires ?

3- Méthodologie et outils d'investigation :

Dans un premier temps, une consultation et une **lecture bibliographique multidisciplinaire** (documents graphiques et écrits) sur les transports et leurs relations avec le tissu urbain en particulier le métro léger, sont d'une importance capitale pour pouvoir tirer des conclusions significatives.

Par la suite, nous avons utilisé des fonds cartographiques à de différentes échelles (1/30000, 1/25 000, 1/10 000,...), la photographie aérienne ¹⁸⁷ sous formes de plusieurs couvertures, afin de permettre une lecture diachronique sur la morphologie et l'évolution de l'étendue du tissu urbain limitrophe à la ligne du métro léger et l'évolution des activités économiques au fil du temps.

En plus de ce cadre théorique, le travail sur terrain mené sous forme **d'enquêtes**¹⁸⁸, **d'inventaires** et **d'entretiens** a pour objet d'évaluer les différents impacts spatiaux et économiques du métro léger dans le secteur sud. A cet effet, trois enquêtes ont été réalisées par nos propres moyens. Les deux premières sont des enquêtes socio-économiques effectuées sur 420 enquêtés parmi les prestataires des activités de commerce et de services implantés à proximité des lignes et des stations du métro léger. La troisième est une enquête sur le foncier effectué auprès d'une trentaine d'agents immobiliers.

Ainsi, et dans un premier temps, nous avons procédé à l'élaboration de la première enquête socio- économique qui s'adresse aux commerçants installés dans les établissements des quartiers sud. Il s'agit d'une enquête sous forme d'un recensement de différents établissements installés le long de la ligne du métro léger et surtout au niveau des principales stations pour faire ressortir, à la fin, une certaine structuration du contenu économique des îlots des quartiers selon la nature des activités à proximité des stations. L'objectif de ce recensement est de cerner les principales activités économiques existantes dans ces quartiers et d'analyser l'importance et la répartition spatiale de différents établissements de commerces et de services surtout au niveau de principales stations du métro léger. La deuxième enquête socio-économique vise à analyser les activités (de commerces et de services) implantés avant ou après le métro léger.

Pour étudier les impacts sur le foncier, une enquête sur le foncier ou une enquête socio-économique a été effectuée auprès d'une quarantaine d'agents immobiliers sous formes d'entretiens avec les responsables des sociétés immobilières ainsi qu'auprès des responsables

¹⁸⁷ Sources : Office de la Topographie et de la Cartographie (OTC) à Tunis et l'Agence Urbaine du Grand Tunis(AUGT).

d'autres petites promotions immobilières réparties dans le corridor de la ligne 1 et de la ligne 6 du métro léger. Les entretiens ont concerné l'évolution des loyers des biens immobiliers, l'évolution des prix du m² de terrains, les prix de logements et leur typologie notamment à El Mourouj, avant et après l'introduction du métro léger.

Toutes les informations et les résultats recueillis seront regroupés dans une base de données et exploités pour la production de différentes cartes, figures et tableaux utilisant les logiciels : ARC VIEW, SIG, AUTOCAD, ADOBE PHOTOSHOP, EXCEL et STATISTICA.

C'est à travers une lecture et une analyse de ces informations, des cartes et des tableaux, donc de divers résultats que nous tenterons de mettre en valeur les effets ou impacts du métro léger sur les activités économiques dans les quartiers qu'il dessert.

4- Cadre spatial de l'étude et délimitation du champ d'analyse :

Les quartiers sud concernés par le passage du métro sont répartis sur le deux gouvernorats Tunis et Ben Arous. Ces quartiers présentent un tissu urbain ancien d'habitat planifié ou clandestin. A part les deux communes de Ben Arous et à El Mourouj où se concentrent les classes moyennes, ces quartiers sont des zones à dominante populaires. Ils se constituent d'espaces hétérogènes reflétant une ségrégation sociale, culturelle et économique.

Ainsi pour notre cas d'étude et d'après (CERTU, 2004)¹⁸⁹, le périmètre correspond d'abord au corridor du métro léger qui représente la zone d'influence directe du métro léger en matière de suivi des activités économiques. Il représente un couloir de 400 m à 500 m de part et d'autre du tracé de la ligne c'est le **niveau linéaire** des effets. Les stations du métro léger et leur périmètre d'influence variant de 100 à 250 m autour de la station, soit toute la rue adjacente au tracé du métro léger c'est ce qu'on peut appeler le **niveau ponctuel**. C'est à partir de ces chiffres que les relevés ont été élaborés. Ces chiffres varient parfois suivant le contexte urbain (voir figure n° : 2).

I-Impacts du métro léger sur le foncier urbain

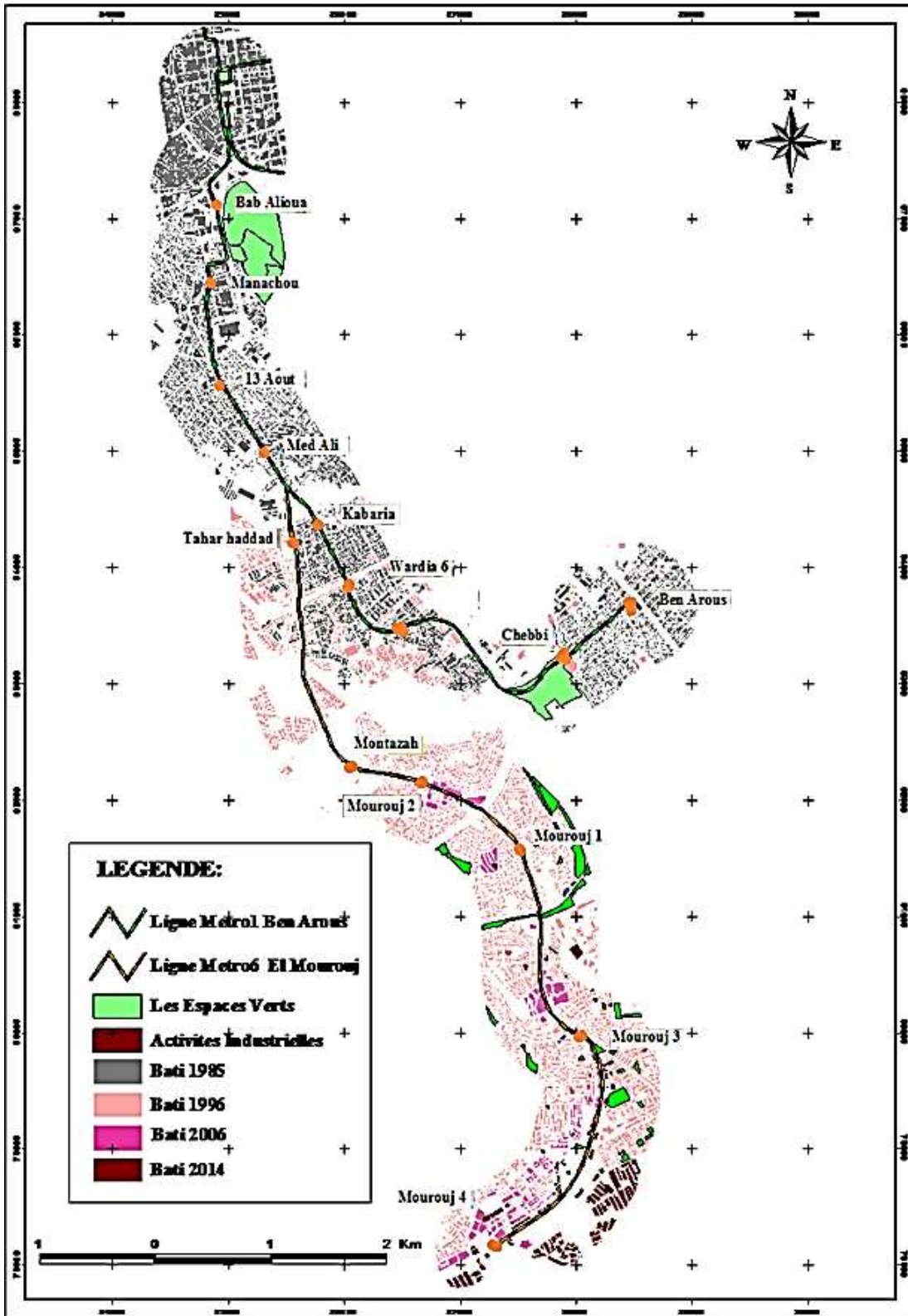
L'aspect foncier est étroitement lié aux caractéristiques des projets de transport. Il constitue l'un des plus importants impacts du transport. Il s'agit d'un impact immédiat observé, parfois même avant la mise en place de l'infrastructure de transport collectif urbain. En effet, l'espace urbain est une étendue naturelle, sociale, culturelle, mais aussi économique, puisqu'il est régi, dans une économie de marché, par la loi de l'offre et de la demande. En conséquence, l'attribution d'une valeur monétaire à chaque fraction de l'espace constitue l'un des facteurs fondamentaux qui déterminent l'organisation du système spatial (Bessaidi.T, 2000).

Nous avons essayé d'examiner les impacts du métro léger sur les valeurs foncières, les loyers et les prix de vente du terrain et des constructions (immeubles, logements de résidence,

¹⁸⁹Afin de délimiter la zone d'étude ou d'influence du métro léger, nous nous sommes référés à certains documents de la CERTU afin de cerner l'espace qui peut subir les effets d'une infrastructure de transport en site propre (TCSP).

et établissements des activités urbaines...) situés de part et d'autre du tracé de la ligne du métro léger et à proximité de ses principales stations.

Figure 2. Délimitation du champ d'analyse et affectation des espaces dans le tissu urbain concerné.

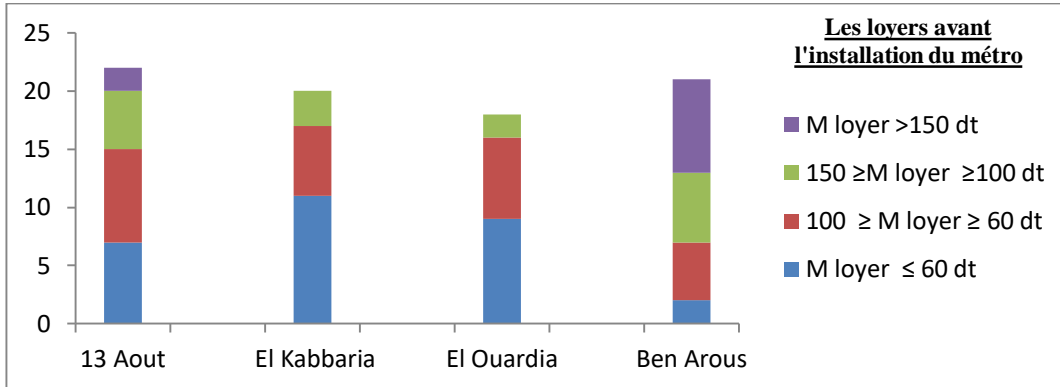


1- Cas de la ligne 1 de Ben Arous

1.1- Impacts du métro léger sur les valeurs locatives :

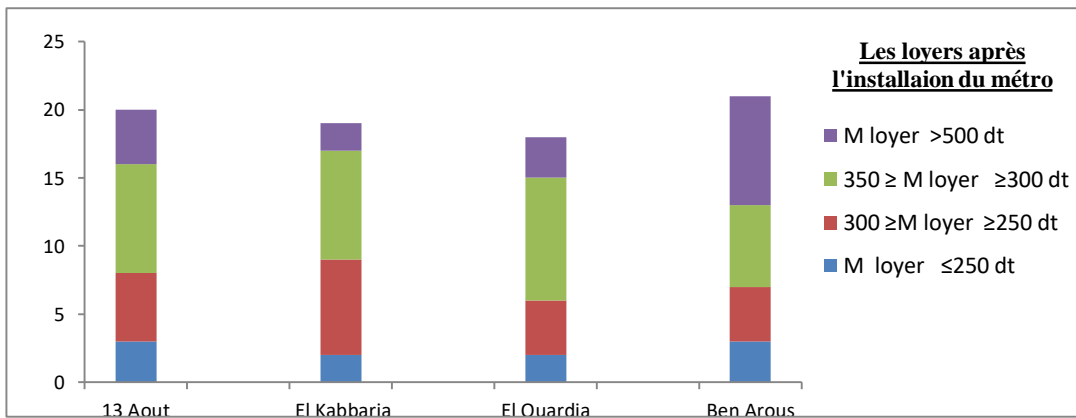
D'après notre enquête (avant et après), les loyers ont augmenté d'une façon considérable après l'introduction du métro léger. Cependant il semble difficile d'isoler l'impact de transport seul sur les loyers des logements sans l'intervention des mouvements du marché, et d'autres facteurs d'ordre économique, social, démographique et spatial.

Figure 3. Montant des loyers avant l'installation de la ligne 1 du métro léger



Source : Elaboration personnelle à partir des données de l'enquête personnelle sur le foncier 2014-2015

Figure 4. Montant des loyers après l'installation de la ligne 1 du métro léger



Source : Elaboration personnelle à partir des données de l'enquête personnelle sur le foncier 2014-2015.

Ainsi nous avons pensé à une enquête (loin et près) où nous avons découpé les zones de 400, limitrophes au métro léger, en deux zones de 0 à 150 mètres et de 150 à 400 mètres. D'après des entretiens auprès des habitants et des agents immobiliers nous déduisons que l'augmentation des loyers est plus grande dans la zone de 0 à 150m que dans la zone de 200 à 400 m. Ainsi il ressort que plus qu'on s'éloigne de la station du métro léger plus les loyers diminuent et plus qu'on est près de la station du métro léger plus les loyers augmentent (Figure n°5).

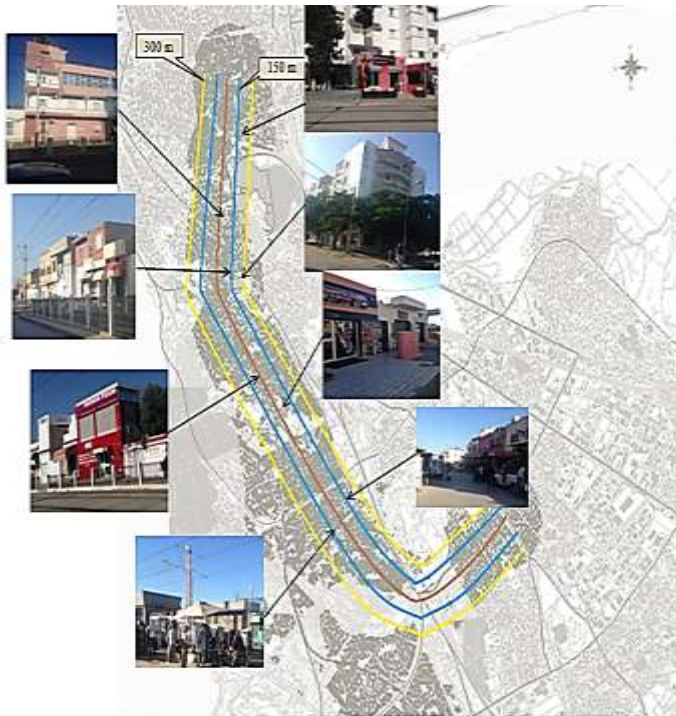
1.2- Impacts du métro léger sur les prix des terrains :

D'une manière générale, l'arrivée d'une infrastructure de transport favorise et accélère les opérations d'urbanisme valorisant, ainsi le foncier. Les quartiers desservis par la ligne 1 du métro léger sont des quartiers populaires et relativement anciens. Ils ont été construits même avant la mise en place de cette infrastructure de transport. Ainsi le tissu urbain de ces quartiers se caractérise par de faibles potentialités foncières et une faible requalification urbaine qui apparaît de toute manière ambiguë. En fait, « *les quartiers en difficulté ne semblent redynamisés que s'il y a des investissements publics encore plus importants et des conditions favorables à la restructuration* » (Cormier.O, 1996).

Ainsi, le secteur desservi par la ligne 1 du métro léger est peu recherché. Il connaît un niveau de marché relativement faible.

Il est donc à signaler que « *les effets des transports ne sont pas automatiques, qu'ils nécessitent d'élaborer et de coordonner les mesures d'accompagnement pour valoriser l'arrivée du T.C.S.P. comme outil de réaménagement urbain et que la part « propre » à la réalisation du T.C.S.P. n'est pas isolable. Le rôle des acteurs publics (collectivités, administrations,...) est à ce titre, fondamental dans le processus de la valorisation du T.C.S.P: ils doivent accompagner son arrivée de manière à faciliter son insertion dans le tissu urbain et l'aider à se restructurer* »(Cormier.O, 1996).

Figure 5. Analyse du loin et près : découpage du corridor du métro léger de Ben Arous



Les quartiers desservis par la ligne 1 de Ben Arous sont en majorité des quartiers dévalorisés ou les acteurs publics n'ont pas joué de grand rôle pour accompagner l'arrivée du métro léger de manière à faciliter son insertion dans le tissu urbain en permettant la structuration de ce dernier en encourageant l'implantation des équipements publics, la rénovation des bâtiments publics, et en incitant les particuliers à la réhabilitation de leur logement. Concernant les acteurs privés, à part quelques opérations timides, ces derniers n'ont pas pu agir et restent en position d'attente tant qu'il n'y a pas d'interventions publiques.

Source : Conception et élaboration personnelle à partir des données de l'enquête personnelle sur le foncier 2014-2015

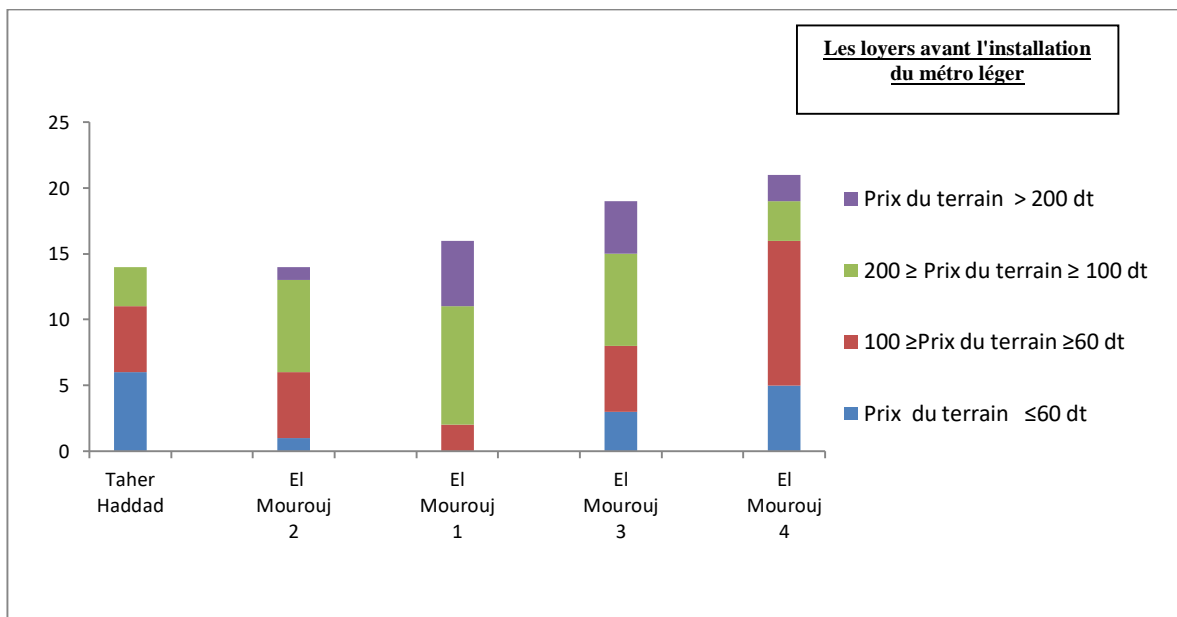
1- Cas de la ligne 6 de d'El Mourouj :

2.1- Effets du métro léger sur les valeurs locatives

En nous renseignant auprès des promoteurs, il s'avère l'existence de nombreuses sociétés d'investissement¹⁹⁰. A travers l'enquête des agents immobiliers dans le corridor de la ligne 6 d'El Mourouj et surtout au niveau des principales stations, nous avons constaté que l'insertion de ce mode de transport a favorisé l'augmentation des prix des loyers pour la majorité des activités urbaines situées à proximité des stations de métro léger.

Les deux figures ci-dessus montrent l'évolution des montants des loyers dans la zone d'El Mourouj avant et après la mise en place de la ligne 6 du métro léger.

Figure 6. Montant des loyers avant l'installation du métro léger



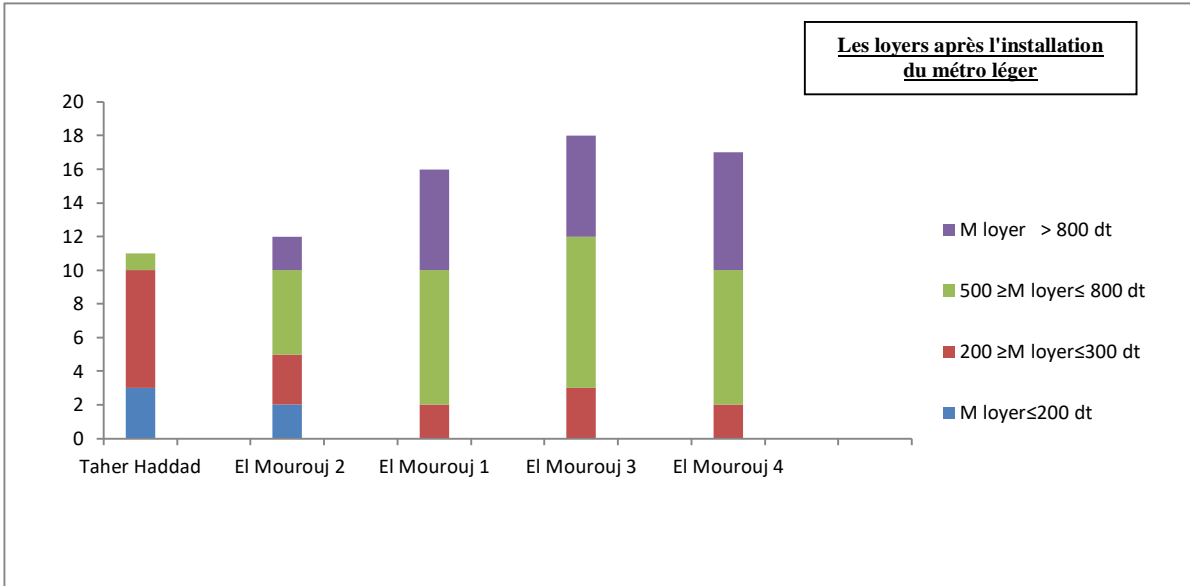
Source : Elaboration personnelle à partir des données de l'enquête personnelle sur le foncier 2014-2015

¹⁹⁰Une quinzaine de promoteurs et d'agents immobiliers ont fait l'objet de la présente enquête.

Au début de la création de la zone d'El Mourouj, la majeure partie du marché immobilier à El Mourouj est gérée par les deux sociétés immobilières publiques créées par l'état, la SPROLOS et la SNIT. Ces deux sociétés ont pour mission de fournir des logements à une catégorie sociale de très bas ou moyens revenus. Elles sont spécialisées dans l'offre de logements socio- économiques.

Les principales sociétés immobilières privées présentes dans la commune d'El Mourouj sont : Essoukna, société BONNA, SODAPRIM (Société Daoud de Promotion Immobilière) et El Fourat en plus d'autres sociétés immobilières.

Figure 7. Montant des loyers après l'installation du métro léger

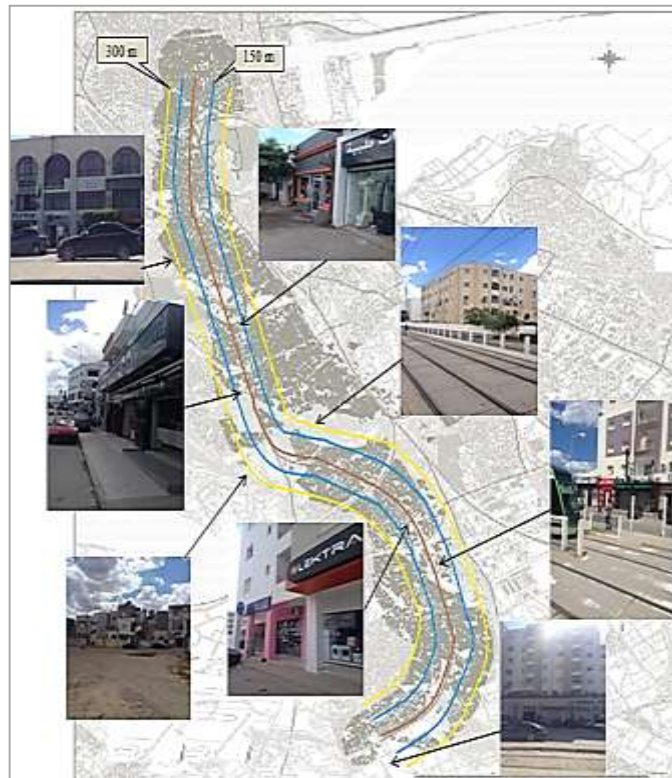


Source : Elaboration personnelle à partir des données de l'enquête personnelle sur le foncier 2014-2015.

La comparaison simple des résultats de l'enquête relative aux montants des loyers avant et après la mise en place du métro léger, attribue à ce dernier des effets de valorisation de ces montants. En effet, malgré qu'il semble difficile parfois d'isoler l'impact de transport seul sur les loyers des logements, il est certain que le métro léger est un atout indéniable pour un logement, une entreprise ou un commerce.

Figure 8. Découpage des zones limitrophes au métro l'El Mourouj (loin / près)

En fait, ce moyen de transport en site propre, en améliore l'accessibilité. Dans son étude sur le tramway de Montpellier, Volle.JP considère « qu'un espace bâti proche d'une infrastructure de transport relativement discrète, silencieuse, non polluante, efficace, accessible au plus grand nombre prend incontestablement de la valeur » (Volle.JP., 2008). D'après l'enquête (loin et près) auprès des agents immobiliers, nous avons déduit que l'augmentation des loyers est plus grande dans la zone de 0 à 150 m que dans la zone de 200 à 400 m. D'où il ressort que plus on s'éloigne de la station du métro léger plus les loyers



diminuent et inversement. **Source** : Conception et élaboration personnelle à partir des données de l'enquête personnelle sur le foncier 2014-2015

2.2- Effets de la ligne 6 sur les prix des terrains

Dans les quartiers d'El Mourouj, le tissu urbain est caractérisé par de fortes potentialités foncières et une certaine requalification urbaine qui apparaît dans toute la zone notamment après la mise en place du métro léger. Ainsi, il convient de souligner que cette zone est fortement recherchée sur le plan foncier et immobilier.

En effet, les quartiers desservis par la ligne 6 d'El Mourouj sont, des nouveaux quartiers présentant des réserves foncières importantes où les acteurs publics ont tendance à jouer un rôle important pour accompagner l'arrivée du métro léger en facilitant son insertion dans ces quartiers.

Cela amène ainsi, un auteur comme J.M.OFFNER à parler de nouvelles offres de transport urbain comme « révélateur, accélérateur et amplificateur de tendances d'évolution préexistantes » (Cormier.O, 1996).

II-Effets du métro léger sur les activités économiques¹⁹¹ : cas da ligne 6 d'El Mourouj

Afin de cerner les différents établissements dans le corridor de la ligne 6 d'El Mourouj, notre choix est porté sur les principales stations de la ligne 6 du point de vue trafic des voyageurs. Ces stations sont celles d'El Mourouj 1, 2 ,3 et 4. En plus de ces stations le recensement a touché aussi les locaux situés de part et d'autre de l'emprise réservée au projet du prolongement de la ligne 6 à El Mourouj 5 et 6(non encore desservis par le métro léger).

De nombreuses tournées effectuées dans la zone d'El Mourouj desservie par la ligne 6 du métro léger (quartiers et rues situés autour des stations du métro léger), nous ont permis de recenser les différents établissements au nombre de 320 relatifs à chaque activité et dans chaque station selon un tableau montrant la répartition des établissements en fonction des activités. Cependant nous avons tenu à récapituler les résultats dans le tableau ci -dessous montrant le nombre d'établissements relatifs à chaque activité et le pourcentage des établissements par activité dans les stations de la ligne 6.

¹⁹¹Selon la grille des activités (tableau ou grille fournie par le professeur Belhareth. T) :

-Les commerces banals ou l'activité commerciale A1. Ce sont les commerces du quartier comme les épicerie, les boulangeries, les poissonneries, ...etc.

-Les commerces semi- rares (ou occasionnels) ou l'activité commerciale A2. Ce sont les commerces de prêt à porter, des chaussures, des pièces de rechange ...etc.

-Les commerces rares ou l'activité commerciale A3 : comme les bijouteries, les commerces de meubles...etc.

Les services commerciaux ou l'activité commerciale A4 : comme les cafés, les bars, les restaurants, les banques

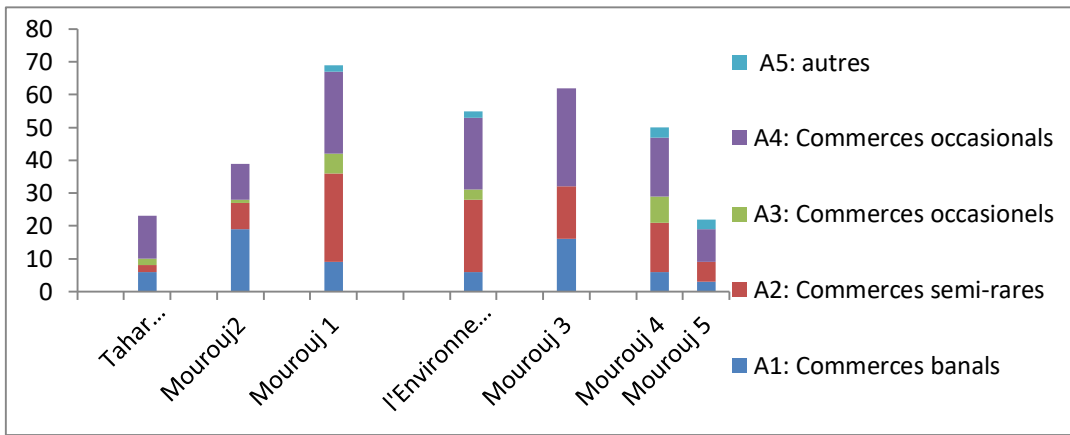
-Les autres activités ou l'activité commerciale / A5 : comme les administrations, les sièges de sociétés ...etc.

Tableau 1. Répartition des établissements selon la nature des activités cas de la ligne d'El Mourouj

Activité	Nombre des établissements	% âge par activité
A1 : Commerces banals	65	20%
A2 : Commerces semi-rares	96	30%
A3 : Commerces rares	20	6%
A4 : Services commerciaux	129	41%
A5 : Autres	10	3%
Total	320	100%

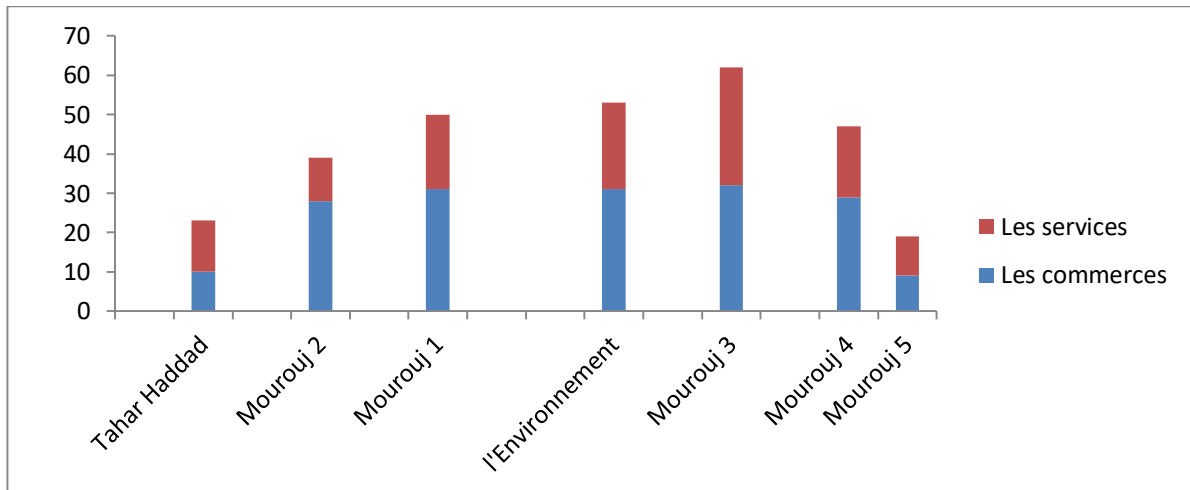
Elaboration : MANSOUR Mennana / **Source :** Enquête MANSOUR Mennana, 2015

Figure 9. Répartition des établissements selon la nature des activités cas de la ligne d'El Mourouj



Elaboration : MANSOUR Mennana / **Source :** Enquête MANSOUR Mennana, 2015.

Figure10. Les activités dominantes autour des stations de la ligne 6 d'El Mourouj



Elaboration : MANSOUR Mennana

Source : Enquête MANSOUR Mennana, 2015.

L'analyse de la répartition des établissements selon la nature des activités à El Mourouj montre une bonne mixité des activités autour des stations de la ligne 6 du métro léger et une importante concentration des services et des commerces. Les commerces de type banals (A1) représentent 20%, les commerces semi-rares sont de l'ordre de 30% et sont essentiellement des magasins de prêt à porter, des boutiques de chaussures, des magasins de vente de matériel informatique, des quincailleries. Quant aux services, ils représentent l'activité dominante avec un pourcentage de 41%, dont la majorité sont des établissements réservés à des cafétérias, des restaurants, des sièges de banques, ... l'activité (A5) relative aux équipements administratifs, scolaires...etc., est faible de l'ordre de 3%.

Photo 11. Station El Mourouj 4 : Mise en valeur et traitements des façades des locaux commerciaux existants



Cette abondance des commerces semi rares et des services est remarquable au niveau du tissu urbain situé à proximité de la station d'El Mourouj 4 qui constitue le terminus du métro léger. Cette station est une station de rabattement avec d'autres modes de transport. Elle semble constituer un pôle multimodal de déplacement et un nœud fort de mouvement.

Les flux piétonniers emmenés constituent les principaux utilisateurs de ces commerces et de ces services commerciaux aux abords de la station. Leur variété et leur importance sont à la base de la multiplicité des activités et de la dynamique du quartier.

Source : cliché MANSOUR Mennana 2015

Photos 12. Station El Mourouj 4 : Mise en valeur et traitements des façades des locaux commerciaux existants



Source : cliché MANSOUR Mennana 2015

Il est, donc, incontestable que l'introduction du métro léger dans le secteur sud, a déclenché une nouvelle dynamique dans les quartiers qu'il dessert. L'accessibilité s'étant

améliorée, la fréquentation des commerces et des services a augmenté, suscitant des effets différents selon le type de commerces.

Pour les commerces d'articles légers, le tramway de Tunis ou le métro léger en tant qu'infrastructure de transport en site propre, a un effet positif sur la fréquentation de ces établissements. Par contre, en ce qui concerne les commerces d'articles lourds, il nous semble que ces derniers n'ont pas pu profiter des avantages du métro léger et de ses effets sur la valorisation des activités commerciales, vu les problèmes d'accès et de livraison que rencontrent ces établissements avec la mise en place du métro léger et surtout l'ajout de la voie ferrée sur la voirie urbaine du quartier.

Photos 13. Ligne 6 du métro léger : Station El Mourouj 4 : le rétrécissement de la voirie urbaine du quartier / Station El Mourouj 1 : le tunnel du métro léger une coupure dans le quartier



Source : cliché MANSOUR Mennana 2015

CONCLUSION

Pour conclure on peut affirmer que les impacts sur le foncier urbain relatives à l'évolution des valeurs locatives, l'évolution les prix des constructions, et la valorisation des terrains, sont repérables dans le corridor du métro léger et à proximité des stations. Cependant chaque quartier a ses particularités ainsi que ses facteurs propres de valorisation.

Les quartiers traversés par la ligne 1 du métro léger, sont en majorité des quartiers dévalorisés où les acteurs publics n'ont pas joué un grand rôle pour accompagner l'arrivée du métro léger de manière à faciliter son insertion dans le tissu urbain et permettre la structuration de ce dernier. Ils ont subi, seulement, une légère hausse des prix de logements et de terrains suite à l'introduction du métro léger. Ce sont des quartiers anciens et parfois vétustes et peu recherchés pour de nouvelles occupations ou pour la reconstruction.

Contrairement à Ben Arous où le tissu urbain manque d'emprises foncières libres, la disponibilité des terrains à El Mourouj est devenue un argument important pour l'extension de cette commune notamment après la mise en exploitation du métro léger, où il reste encore des possibilités de construction sur des terrains peu occupés et présentant une qualité du sol

convenable pour bâtir. En effet, les promoteurs profitent de cette nouvelle offre de transport dans les quartiers El Mourouj 5 et 6, même avant la mise en service du métro léger, pour vendre leurs terrains ou leurs logements à des prix très élevés.

Par ailleurs, nous notons que dans ces mêmes quartiers, une évolution de la typologie des logements passant de logements sociaux aux COS et CUF contraignants aux logements de standing et de haut standing.

Cependant, il apparaît difficile d'isoler l'effet du métro léger sur le foncier notamment à El Mourouj, où ce dernier n'est pas automatique vu qu'il nécessite de les articuler avec des mesures d'accompagnement pour valoriser l'arrivée de cette infrastructure de transport dans le tissu urbain et jouer pleinement son rôle comme un outil d'aménagement urbain, un catalyseur ou déclencheur de nouveaux faits urbains.

En ce que concerne l'évolution et l'implantation des activités économiques dans le corridor de la ligne 6 du métro léger, nous constatons que ce dernier accumule un nombre élevé d'activités économiques particulièrement les services et les commerces. On note ainsi la domination des établissements relatifs aux **services commerciaux** avec un pourcentage de 41 %, essentiellement, des établissements réservés à des cafétérias plus ou moins luxueuses, des restaurants, des banques, ... En plus des locaux relatifs aux **commerces semi-rares** représentant 30 % et qui sont dans la plupart de cas des magasins de prêt à porter, des boutiques de chaussures, des magasins de vente de matériel informatique, ...

La majorité de ces établissements sont caractérisés par leurs aspects modernes et attrayants et situés au rez de chaussée des immeubles de haut standing récemment construits et longeant la ligne 6 du métro léger. Ce sont des quartiers nouveaux valorisées par rapport à celle de Ben Arous par le type de commerce qui existe et la qualité d'espace qu'il offre. Ces résultats confirment l'idée que le métro léger intervient dans la logique de l'implantation et de la valorisation des activités économiques avec un effet différentiel selon le type d'activités. Ces lieux semblent devenir des lieux forts de dynamique urbaine et socio-économique importante. D'où la nécessité de changer de vocabulaire quant aux effets à observer, puisqu'il apparaît ambigu de raisonner en terme d'effets structurants. « *Plusieurs propositions de dénomination de ces effets existent : effet permissif, effet d'accompagnement, effet catalyseur . . . mais le terme qui semble le plus adéquat est sans doute celui d'effets de valorisation d'opportunités* » (Cormier.O, 1996).

BIBLIOGRAPHIE

- Abbassi.H. (2016). *Contribution du système de transport collectif urbain de la dynamique*
- Belhareth. T. (2004), *Transport et structuration de l'espace en Tunisie* , *Faculté de Sciences Humaines et Sociales de Tunis*, 2004, 612p.
- Berry. B.J.L. (1971). *Géographie des marchés et du commerce de détail*, *Paris A.Colin 1971*, collection U2, 250 pages.
- Bessaidi.T. (2000). *Les effets du métro léger sur le tissu urbain tunisois, mémoire de diplôme d'études approfondies en urbanisme et aménagement*. Tunis.
- CERTU. (2004). *Déplacements et commerces. Recommandations pour observer les impacts d'un Tcsp sur les activités économiques*.
- Chebbi.M et al (Mai 2008). *La mobilité urbaine dans le Grand Tunis, évolutions et perspectives* . Tunis.
- Cormier.O. (1996). *Evaluation des transports en commun en site propre*. *Centre d'Etude sur les Réseaux de Transports, l'Urbanisme, et les Constructions Publiques*. Dupuy G. (1993). *Géographie et économie des transports*. *L'Espace Géographique*, n3, pp 193-209.
- Mansour. M (1994), « *La gare espace de vie et de référence : nouvelle gare pour Tunis à Tunis PV* », *mémoire ancien régime, Institut Technologique d'Art, d'Architecture et d'Urbanisme de Tunis (ITAAUT) Tunis*, 1994, 160p.
- Mansour.M. (2010). *Les effets d'un noeud de transport sur la ville: cas du quartier de la gare des voyageurs de tunis. Mémoire de master en urbanisme et aménagement*, (ENAU) Tunis 2010,160p.
- Mansour.M. (2018). *Les effets du métro léger sur la ville: cas de la ligne 1 de Ben Arous et de la ligne 6 d'ElMourouj*. *Thèse de doctorat en urbanisme et aménagement (ENAU) Tunis* 2018, 318p.
- Volle.JP. (2008). *Montpellier, la ville inventée. POPSU, Plateforme des Observations des jets et Strategies urbaines* .

Annexe : Grille des établissements de commerce et des services (Source : Mr Belhareth. T)

Commerce banal : A1	Nombre	Commerce semi-rare (occasionnel) :A2	Nbre	Services commerciaux : A4	Nbre	Commerce rare : A3	Nbre	Autres : A5	Nbre
Fruits et légumes Aliment. Générale Boucherie Poissonnerie Boulangerie Œufs/poulets Pâtisserie Laits et dérivés Supérette Débit tabac Charbon/pétrole Autres 1 Autres 2 Autres 3 Autres 4 Autres 5 Autres 6		Prêt à. porter Chaussures Epices Friperie Mercerie Librairie Quincaillerie Mat.const. Mat.électrique Pneumatique Pièces détachés Station service Autres 1 Autres 2 Autres 3 Autres 4 Autres 5		Réparat.voit Réparat.vélo Autres réparat. Coiffeur H Coiffeur D Couturier Couturière Restaurant Rôtisserie Grill Photo- Café Bar Bain maure Vidéo club Salle de jeux Sale de sport Auto-école Taxiphone Publinet Hôtel Musée Autre service 1 Autre service 2		Bijouterie Meubles Electro- ménager Autres 1 Autres 2 Autres 3 Autres 4 Autres 5 Autres 6			
TOTAL									