

النقل محور الأنشطة الاقتصادية بإقليم قلعة السراغنة (المغرب)

بدر الدين الرواص

جامعة عبد المالك السعدي، كلية الآداب والعلوم الإنسانية تطوان، المغرب

brouass@hotmail.com

د. زهير النامي

جامعة سيدي محمد بن عبد الله، كلية الآداب والعلوم الإنسانية فاس، المغرب

zouhair.ennamy@usmba.ac.ma

الملخص: خلال العقود الأخيرة تزايدت أهمية النقل مع تطور الأنشطة الاقتصادية والنمو الديموغرافي التي عرفته المجالات الجغرافية في مختلف بقاع العالم، حيث أضحت تقاس جاذبية التراب وتطوره بتوفر وسائل النقل المتوفرة به ومدى وجودتها. كما يعتبر النقل من العمليات الأساسية للإنتاج الاقتصادي، إذ تتوقف كميات الإنتاج على جودته. كما يساهم في تقريب الجهات البعيدة واستغلال موارد الثروة على أكمل وجه. وتأتي هذه الدراسة لإبراز دور النقل في جل الأنشطة الاقتصادية من فلاحية وصناعة وتجارة، ولدراسة هذه الإشكالية تم اختيار إقليم قلعة السراغنة (المغرب) كمخبر لتجريب أهمية النقل في المنظومة الاقتصادية، بالاعتماد على الدراسة الميدانية وكذلك مختلف المعطيات الإدارية، دون إغفال الإطلاع على مختلف ما كتب حول النقل، من أجل الفهم الجيد للموضوع والاستيعاب العميق للإشكالية المطروحة.

الكلمات المفتاحية: النقل - الاقتصاد - التنمية - قلعة السراغنة

Astract: Over the last decades, the importance of transportation has increased with the developpement of economic activities and the demographic growth which has witnessed the geographical areas in various parts of the world, where the attractiveness and development of soil became measured by the available means of transportation and their quality, the transportation is also considered as one of the basic processes of economic production, therefore the quantity of production depends on its quality, it also makes the farthest regions closer as it works to entirely exploit the resources. This study comes to show the important role played by transportation in all the economic activities whether it's agriculture, industry, or merchandise .

To study this issue the region of kalaa sraghna (Morocco) was chosen as a laboratory to examine and verify the importance of transport in the economic system. by relying on field study and also all the administrative data Without losing sight of the role of in-depth study of the various things that were written about transport, to fully understand the subject and deeply perceive the problematic raised.

Keywords: transportation, economy, developement, the kalaa of sgharna

1. المقدمة

يعتبر النقل عنصرا أساسيا لقيام مختلف الأنشطة من فلاحية وصناعة وتجارة... إلخ، ودون وسائل النقل يصبح الحديث عن أنشطة اقتصادية مستحيلا، فالتوزيع غير المتكافئ للسكان والموارد والمواد الخام على المجال الجغرافي يفرض توفر وسائل النقل. إن تطور نظام النقل يساهم في الرفع من قيمة المبادلات داخل جهة معينة، مما يصاحبها تحولات اقتصادية تتمثل في انفتاح بعض الأنشطة على أسواق جديدة.¹ أمام هذه الأهمية سعت الحضارات القديمة إلى العناية بالنقل وتطويره من أجل تسهيل ضبط نفوذها وتسهيل المعاملات التجارية، مما أدى إلى تطور وسائل النقل وسعتها وسرعتها، الشيء الذي انعكس إيجابا على تطور الملاحة البحرية، هذه الأخيرة كانت من بين أبرز عوامل الاكتشافات الجغرافية في القرن 15، والتي أدت إلى اكتشاف القارة الأمريكية وجلب مواد جديدة كالبن والتوابل والذهب والملح... إلخ من مختلف قارات العالم.

في هذا الإطار عملنا على دراسة أهمية النقل في المنظومة الاقتصادية بإقليم قلعة السراغنة (المغرب)، وقد كانت الدراسة الميدانية الركيزة الأساسية في هذا الشأن، حيث عملنا على إبراز أهمية ودور النقل في الفلاحة والصناعة والتجارة، وقبل الشروع في التطرق إلى نتائج الدراسة لا بد من إبراز أدوات الدراسة وتعريف مفهوم النقل، وكذلك تقديم المجال المدروس.

1 أدوات الدراسة

لمعالجة الإشكالية الرئيسية لهذه الدراسة اعتمدنا على مجموعة من الأدوات تماشيا مع طبيعة إشكالية النقل، يمكن إجمالها في الآتي:

○ البحث البيبليوغرافي: لا شك أن الفهم العميق لموضوع الدراسة يستلزم الاطلاع على مختلف ما كتب حول موضوع ومجال الدراسة، وفي هذا الإطار قمنا بقراءة عشرات الكتب ومئات المقالات حول النقل وكذلك مختلف ما كتب حول إقليم قلعة السراغنة، مما مكننا من الفهم العميق لإشكالية الدراسة ومجالها.

○ الدراسة الميدانية: يعد الميدان ضروريا في الدراسات التي تهتم بموضوع النقل، وفي هذا الإطار قمنا بتحضير خمس استمارات ميدانية، شملت 3777 عينة من المجال المدروس، حيث حاولنا توزيعها على جميع الجماعات الترابية بإقليم قلعة السراغنة.

○ نظم المعلومات الجغرافية والبرامج الإحصائية: تعتبر نظم المعلومات الجغرافية (SIG) من بين الوسائل المهمة في الدراسات الجغرافية، حيث تتيح معالجة البيانات وتمثيلها خرائطيا، وقد استعنا بهذه الوسيلة في رسم خرائط تحديد مجال الدراسة من خلال برنامج Arc Gis. كما اعتمدنا على برنامج SPSS لتفريغ نتائج الاستمارات الميدانية وتحليلها، وكذلك برنامج EXCEL لوضع الأشكال البيانية.

2 مفهوم النقل

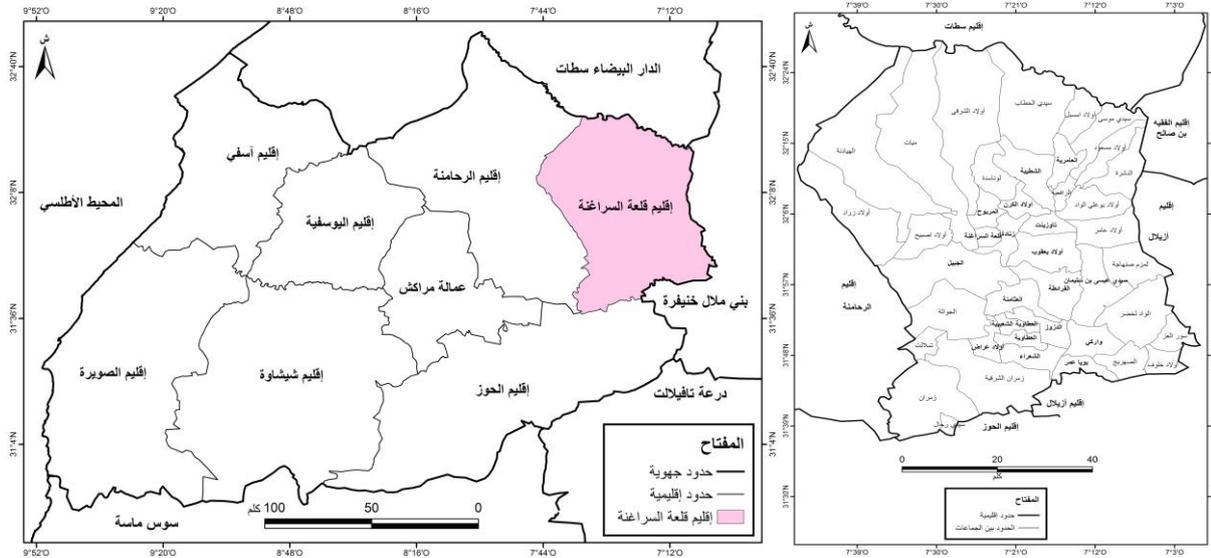
تعد مرحلة تحديد المفاهيم مهمة في كل دراسة علمية، والهدف منها إبراز دلالات المفاهيم المحورية تجنباً لأي لبس في الفهم. ويعرف النقل "كمجموع الوسائل المتاحة لنقل الأفراد والسلع والبضائع من مجال إلى آخر في مدة زمنية محدودة"². كما أنه "مجموعة من الطرق والوسائل والوسائط والتكنولوجيا والإجراءات التنظيمية والاقتصادية التي تهدف إلى نقل الإنسان وإنتاجه من مكان لآخر"³.

في حين يعتبره مجيد ملوك السمرائي "تشاطا 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 والطائرات⁴. 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."⁵ وتتووع دوافع تنقل الأفراد من عمل ودراسة وتطبيب...إلخ، في حين أن نقل السلع والبضائع يؤدي إلى الرفع من قيمتها، وينقسم النقل إلى ثلاثة أنواع رئيسية وهي النقل البري والنقل البحري والنقل الجوي.

3 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 1-73-423 بتاريخ 5 غشت 1973، وإلى حدود سنة 2009 كان يضم منطقتي السراغنة والرحامنة قبل أن تصبح هذه الأخيرة إقليما مستقلا بذاته سنة 2009.⁶ يضم الإقليم 43 جماعة ترابية، منها 4 حضرية وهي مدن قلعة السراغنة والعطاوية وتاملالت وسيدي رحال، و39 جماعة قروية، والخرائط التالية تبرز توطین مجال الدراسة داخل جهة مراكش آسفي وكذلك الجماعات المكونة له.

شكلان رقم 1 - 2: توطین مجال الدراسة (إقليم قلعة السراغنة)



المصدر: إنجاز شخصي 2020

II النتائج

تم تقسيم نتائج هذه الدراسة إلى أربعة محاور أساسية، المحور الأول يبرز مكانة النقل في دينامية القطاع الفلاحي، لكون مجال الدراسة من أغنى المجالات الفلاحية على المستوى المغربي، ومحور ثان يتطرق إلى دور النقل في الصناعة، ومحور ثالث يبرز علاقة النقل بالقطاع التجاري، وأخيرا محور رابع يتطرق إلى أهمية النقل في استغلال الموارد الطبيعية.

1 النقل وتأثيراته على القطاع الفلاحي

لا شك أن للنقل تأثير مباشر على ازدهار وتطور القطاع الفلاحي بمجال الدراسة ويظهر ذلك من خلال عدة مؤشرات:

○ بروز ضيعات عصرية على طول المحاور الطرقية تمتد على عشرات الهكتارات، مستفيدة من عنصر الموقع الذي يخفض تكلفة الإنتاج؛

○ نقل المواد الفلاحية من بذور وأسمدة ومبيدات ووقود المحركات، فكلما كانت اللوجيكية أسهل كلما كانت التكلفة أقل وبالتالي كان الربح والمردودية أكبر؛

○ نقل العمال نحو الحقول والضيعات خصوصا في فترات جني الزيتون وموسم الحصاد حيث تستقبل المنطقة يدا عاملة خارجية؛

○ نقل المواد الفلاحية سريعة التلف كالبقليات نحو الأسواق؛

○ تصريف المنتجات الفلاحية نحو الأسواق المحلية والجهوية والوطنية، وتتم هذه العملية بوسائل نقل متنوعة حسب كمية الإنتاج ونوع المنتج والمسافة. فبعد العصرية التي عرفها القطاع الفلاحي بتساوت السفلى والوسطى، انتقل الفلاحون من مرحلة الاكتفاء الذاتي أو الفلاحة المعاشية إلى الفلاحة التسويقية من خلال بيع المنتج من أجل الحصول على ربح أعلى وتغطية نفقات عملية الإنتاج.

○ نقل الحليب نحو الشركات عبر شاحنات متخصصة مما يساهم في الرفع من جودته الشيء الذي ينعكس على تكلفة المنتج.

○ نقل الماشية نحو الأسواق المحلية والجهوية والوطنية من الضيعات الفلاحية، خصوصا في فترة عيد الأضحى حيث يكثر الإقبال على الصنف المحلي "السريدي". وكذا توفير اللحوم للمجازر المحلية والجهوية علما أن إقليم قلعة السراغنة يعتبر أكبر سوق للحوم الأبقار بالجهة كما يعتبر المزود رقم 1 لمدينة مراكش (عاصمة الجهة) بلحوم الأبقار.

يعتبر إقليم قلعة السراغنة من أغنى المجالات الفلاحية بالمغرب، تصل مساحته الفلاحية 351066 هكتار منها 272650 هكتار تستغل فلاحيا، (161106 هكتار أراضي سقوية، و 111544 هكتار أراضي بورية) في حين تشكل المراعي 76706 هكتار والغابات 1710 هكتار. وتتنوع ملكية الأراضي الفلاحية حيث نجد 57756 هكتار أراضي ملك خاص (16%) و 279018 هكتار عبارة عن أراضي جموع (79%) ثم الحبوب ب 5470 هكتار (1.5%) وأراضي الكيش 437 هكتار (0.1%) وأخيرا أراضي مسترجعة في ملكية الدولة ب 8385 هكتار (2%).⁷

لقد عرف سهل السراغنة تدخل الدولة منذ الفترة الاستعمارية، ففي سنة 1946 تم استحداث وعصرية خمسة مجالات فلاحية بالمغرب وهي بني ملال ومكناس وقلعة السراغنة وبني ازناسن (قرب بركان) والحاجب.⁸ وخلال السبعينيات تدخلت الدولة بشكل قوي من خلال تجهيزه هيدرولفلاحيا، حيث تمت تهيئة 44000 هكتار بشمال الإقليم وتسمى تساوت السفلى، و 52000 هكتار بجنوب الإقليم وتسمى تساوت العليا، إضافة إلى الدائرة السقوية غدات 1 وغدات 2 على مساحة 6600 هكتار، هكذا يكون مجموع المساحة

المجهزة هيدروفلاحيا حوالي 102600 هكتار حيث تم سقي تساوت العليا من سد مولاي يوسف وتساوت السفلى من سد بين الويدان.

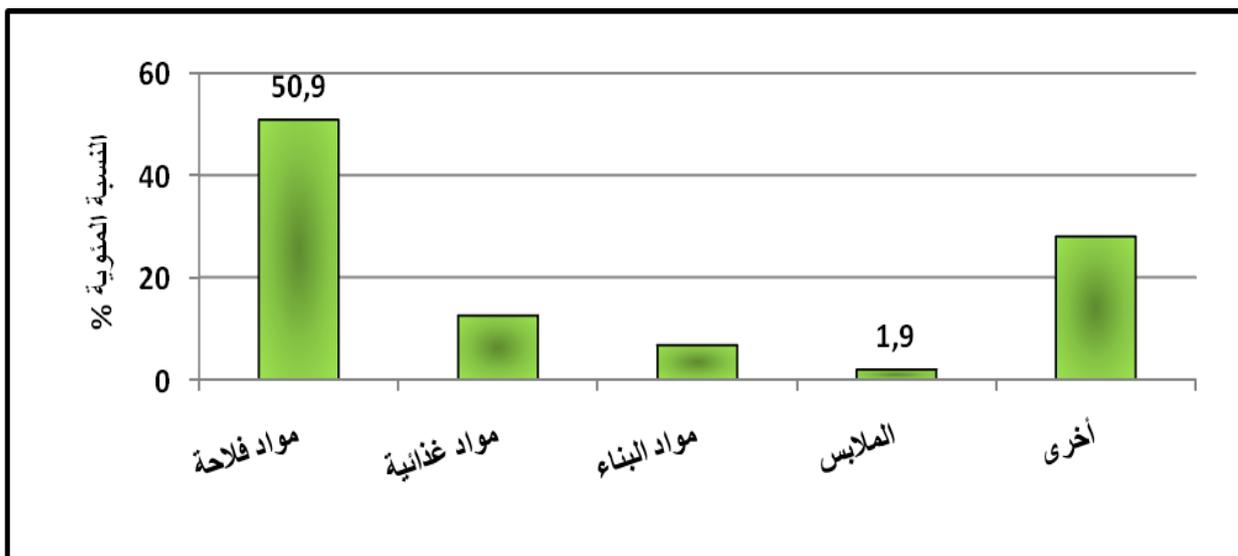
صورتان رقم 1 - 2: بعض المنتجات الفلاحية بإقليم قلعة السراغنة



المصدر: عدسة شخصية 2020

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

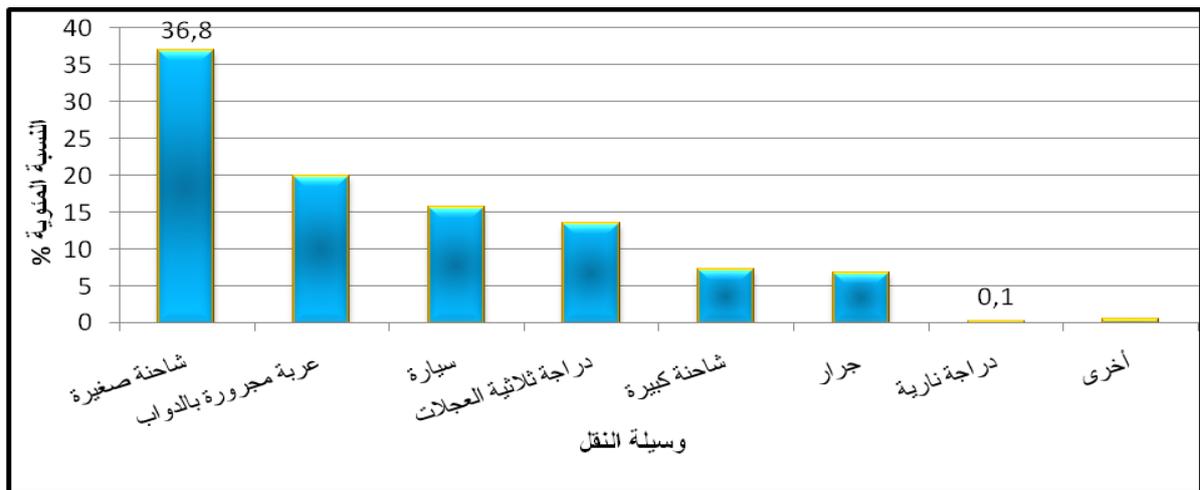
شكل رقم 03: توزيع نوعية المواد المنقولة من طرف مهنيي نقل السلع والبضائع بمجال الدراسة



المصدر: البحث الميداني

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

شكل رقم 04: توزيع وسائل نقل المنتجات الفلاحية بمجال الدراسة



المصدر: البحث الميداني

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

2 النقل وتأثيره على القطاع الصناعي

يتأثر موقع المنشآت الصناعية بشكل مباشر بالنقل وبنياته، وفي هذا الصدد تناسلت عديد من النظريات التي تتحدث عن موقع الأنشطة الصناعية في علاقتها بالنقل من أجل خفض التكلفة وبالتالي الرفع من قيمة الأرباح، ويظهر تأثير النقل على القطاع الصناعي بمجال الدراسة من خلال:

- تموقع المنشآت الصناعية بالقرب من المحاور الطرقية؛
- نقل المواد الخام للمنشآت الصناعية من مختلف الجهات المغربية؛
- نقل اليد العاملة؛

○ تسويق المنتجات المصنعة؛

ويتوفر إقليم قلعة السراغنة على مجموعة من المناطق الصناعية وهي على الشكل التالي:

- المنطقة الصناعية النخيل بمدينة قلعة السراغنة: تمتد على مساحة 51 هكتار وتتضمن 358 بقعة صناعية، تتوطن بها 250 وحدة صناعية، منها 126 وحدة ضمن تخصص الميكانيك والإلكترو ميكانيك و66 وحدة بتخصص صناعة تحويلية فلاحية؛
- المنطقة الصناعية النخيل امتداد بمدينة قلعة السراغنة: تمتد على مساحة 38 هكتار وتتضمن 596 بقعة؛
- منطقة الأنشطة الاقتصادية الهناء بقلعة السراغنة: تمتد على مساحة 6.25 هكتار وتتضمن 128 بقعة؛
- منطقة الأنشطة الاقتصادية تساوت بتاملالت: تمتد على مساحة 4.42 هكتار وتتضمن 224 بقعة؛
- منطقة الشباب المقاول بتاملالت: تمتد على مساحة 700 متر²، وتتضمن 70 بقعة.

أمام تطور عدد المقاولات الصناعية تصبح وسائل النقل ضرورية لتوفير المواد الخام والمواد الأولية، كما يظهر دورها في نقل المواد المصنعة إلى مختلف الأسواق إقليمية وجوهيا ووطنيا، كما يظهر دور وسائل النقل في نقل اليد العاملة.

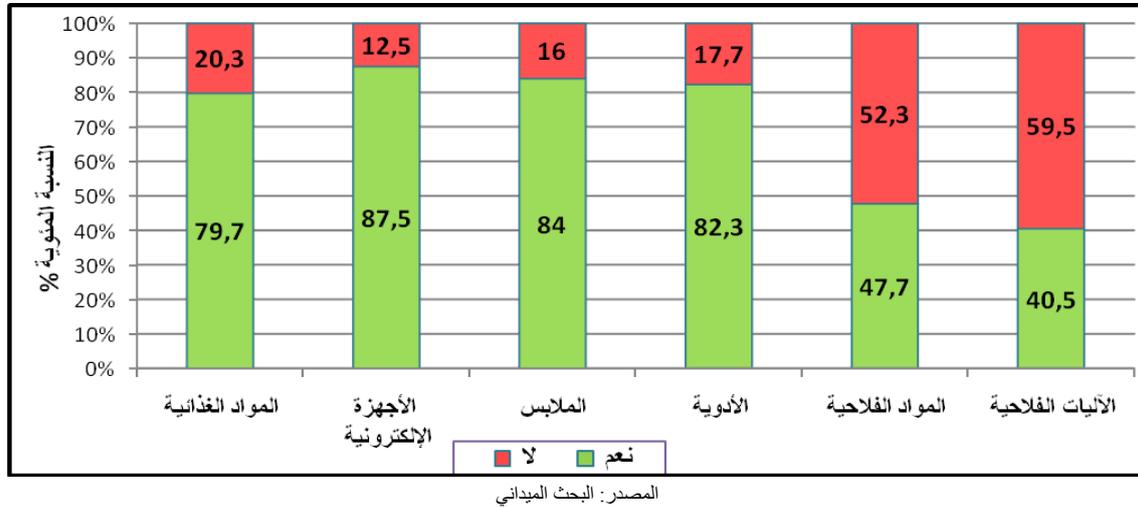
وتتركز جل أنشطة المقاولات بإقليم قلعة السراغنة في ميداني الصناعة الغذائية والبناء والأشغال العمومية، بالنسبة للصناعة الغذائية تتمركز بمدينة قلعة السراغنة 13 مقولة واثنين بمدينة تملالت وواحدة بجماعة زنادة، بخصوص البناء والأشغال العمومية تتمركز بمدينة قلعة السراغنة 10 مقاولات واثنين بمدينة العطاوية وواحدة بالجماعة القروية أولاد اصبيح.

3 النقل ودينامية القطاع التجاري بالمدن

يرتبط القطاع التجاري أشد الارتباط بوجود وسائل النقل، هذه الأخيرة تساهم في الحركية التجارية بالمجال، فكلما كانت حركة المرور قوية كلما كانت الأنشطة التجارية أكثر انتعاشا⁹ ونتيجة تركيز المرافق الإدارية والاقتصادية والترفيهية بمدن الإقليم، تنشأ تيارات النقل حضرية - ريفية، هذه التيارات تساهم في دينامية المجالات الحضرية من خلال تنشيط القطاع التجاري.

انطلاقا من الدراسة الميدانية نستنتج أن نسبة 89.5 % من مجموع أرياب الأسر القاطنين بالجماعات القروية يقتنون مستلزماتهم من مدينتي قلعة السراغنة والعطاوية، ترتفع هذه النسبة بالجماعات التي لا تتوفر على أسواق أسبوعية كجماعات المربوح والجبيل وزنادة وتاوزينت...، وتختلف نوعية المواد المقتناة، هذا ما يوضحه المبيان التالي.

شكل رقم 05: نوعية المستلزمات التي تفتنيها ساكنة الجماعات القروية من المدن

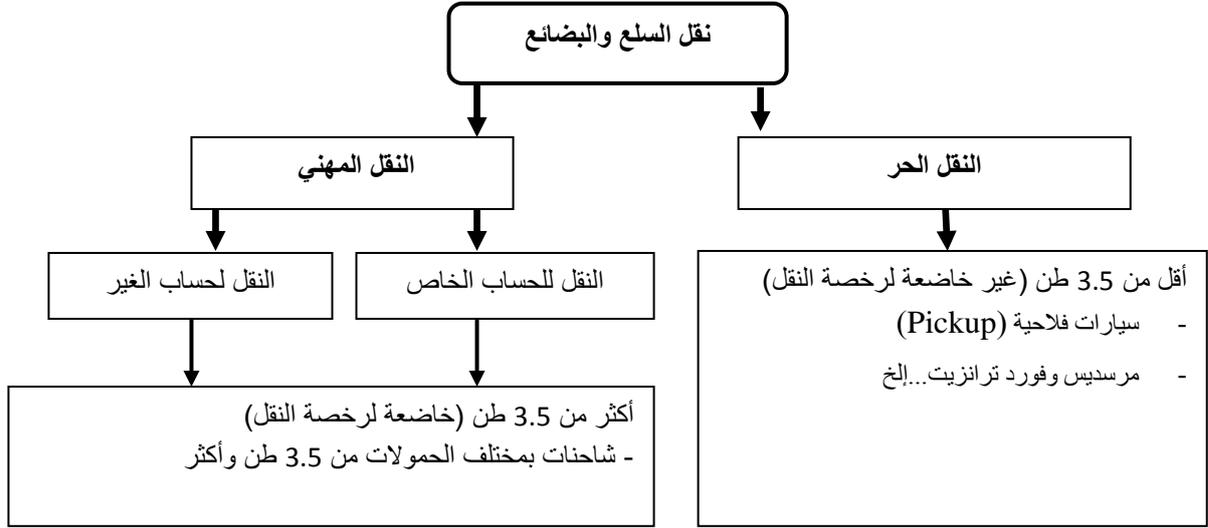


يرتفع الطلب على المستلزمات التي لا توجد بالمجالات القروية، فمثلا تصل نسبة الذين يتوافدون على مدينتي قلعة السراغنة والعطاوية لاقتناء الأجهزة الإلكترونية حوالي 87.5%، والملابس بـ 84% ثم الأدوية بـ 82.3% فالمواد الغذائية بنسبة 79.7%. أما الذين يفتنون المواد الفلاحية كالأعلاف والأسمدة والمبيدات فبلغت نسبتهم حوالي 47.7%، تقتصر على الأسر التي تمارس النشاط الفلاحي، وأخيرا نجد الآليات الفلاحية كالمضخات وآلات الجر وآلات الحصاد وآلات التسميد، تقتصر هذه النسبة على كبار الفلاحين الذين يتوفرون على الاستغلاليات الكبرى.

ويعتبر النقل الحلقة الأساسية في القطاع التجاري، حيث تمكن وسائل النقل من قيام المبادلات التجارية وجلب المواد المصنعة خاصة من مدينة الدار البيضاء (العاصمة الاقتصادية)، وبالسوق الأسبوعية تعد وسائل السلع والبضائع أساسية في نقل الخضر والفواكه والمستلزمات المنزلية والمواشي...إلخ.

تتعدد وسائل نقل السلع والبضائع، ويمكن التمييز بين صنفين، النقل الحر والنقل المهني، بالنسبة للنقل الحر فهو مجموع وسائل النقل التي تقل حمولتها عن 3.5 طن ولا تخضع لرخصة النقل، أما النقل المهني فهو مجموع وسائل النقل التي تفوق حمولتها 3.5 طن وتخضع وسيلة النقل لرخصة النقل تسلم من طرف المديرية الإقليمية للنقل عبر مصلحة النقل الطرقي، وينقسم النقل المهني هو الآخر إلى صنفين؛ النقل للحساب الخاص وهو النقل بواسطة شاحنة للحساب الخاص لمختلف السلع والبضائع وغالبا ما يستعمل هذا النوع في النقل التجاري للخضر والفواكه والسلع المصنعة...إلخ، وتجدد رخصة النقل سنويا، ثم النقل لحساب الغير تجدد رخصة نقل السلع والبضائع لحساب الغير كل سنتين.

شكل رقم 06 أصناف نقل السلع والبضائع بمجال الدراسة



المصدر: إنجاز شخصي

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

جدول رقم 01: توزيع مهنيي نقل السلع والبضائع بإقليم قلعة السراغنة حسب صنف الاشتغال

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

المصدر: المديرية الإقليمية للتجهيز والنقل واللوجستيك والماء

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

4 النقل واستغلال الموارد الطبيعية

يبرز دور النقل وبنياته في التنشيط الترابي، فالشبكة الطرقية تتيح خلق فرص جيدة للتراب من خلال مساهمتها في استغلال الموارد غير المستغلة وبالتالي خلق أنشطة جديدة تعود آثارها على إنتاجية التراب،¹⁰ ووسائل النقل هي العمود الفقري لاستغلال هذه الموارد. وتتعدد أنواع الموارد الطبيعية ومن بينها الرمال والأحجار والمعادن (الفوسفات، الحديد) وكذلك الأخشاب (بالمجالات الغابوية). كما تعتبر هذه الموارد عديمة القيمة إذا لم يتم نقلها إلى مناطق الاستهلاك وبالتالي تدميرها والرفع من قيمتها.

ويبرز دور النقل بمجال الدراسة في نقل الأحجار والرمل من مجموع المقالع المنتشرة على طول واد تساوت إلى مدينتي قلعة السراغنة والعطاوية والجدول التالي يقدم المقالع الموجودة بمجال الدراسة.

جدول رقم 02: مقالع الأحجار والرمل بإقليم قلعة السراغنة

الرقم	الجماعة	اسم الشركة المستغلة
1	سيدي عيسى بن سليمان	Sté Menara Holding
2	الذوز	Sté OumeRabie
3	الذوز واركي	Sté Inter continentSLs
4	العامرية	الشركة العابرة للقارات
5	واركي	Sté transport Al Menara
6	الشعراء	Groupe Garmi
7	أولاد بوعلي الواد	Sté transport Al Menara
8	أولاد مسبل	SWTRAP
9	الذشرة	Ste Mohamed Mesadek
10	سيدي الحطاب	Sté Immobilier Tensift
11	سيدي الحطاب	Sté Bétover
12	سيدي الحطاب	Ste Civamine
13	سيدي الحطاب	Ste Mojazine Méridionale Travaux
14	أولاد عامر سيدي الحطاب	Ste Rimallabrouj

المصدر: عمالة قلعة السراغنة

يوجد بإقليم قلعة السراغنة 14 مقلعا كلها تتمركز على طول واد تساوت، فجنوب مجال الدراسة تنقل الأحجار والرمل إلى مدينة العطاوية وبوسط وشمال مجال الدراسة تنقل الأحجار والرمل إلى مدينة قلعة السراغنة، حيث تستغل مباشرة في قطاع البناء أو يتم تحويلها من خلال المقاولات السالفة الذكر وأبرزها شركة منارة بريفييا والمتخصصة في تصنيع مواد البناء.¹¹ بعد عملية تصنيع مواد البناء بالوحدات المتخصصة، يبرز دور النقل مرة أخرى في نقل وتوزيع مواد البناء إلى مختلف المدن والجماعات القروية، ويستعمل في هذا الإطار شاحنات متخصصة، تختلف حمولتها وسعتها، بين شاحنات صغيرة وشاحنات متوسطة وكبيرة.

III المناقشة والتوصيات والإقتراحات

عالج هذا المقال إشكالية دور النقل في الأنشطة الاقتصادية بإقليم قلعة السراغنة، اعتمادا على الدراسة الميدانية والمعطيات الإدارية، حيث حاولنا أبرزنا مكانة النقل في النسيج الاقتصادي، فعلى مستوى القطاع الفلاحي، يعتبر إقليم قلعة السراغنة من أهم المجالات الفلاحية بالمغرب، وتأتي هذه الأهمية نظرا لتدخل الدولة من خلال تجهيز وعصرنة قطاع السقي بهذا المجال، الشيء الذي انعكس إيجابا على الإنتاج الفلاحي، خاصة منتوجي الزيتون والحبوب، هذه المنتوجات تتطلب وسائل للنقل من الضيعات الفلاحية إلى الأسواق على المستويات المحلية، الإقليمية، الجهوية، الوطنية وكذا الدولية، وهنا تبرز أهمية مكانة النقل بالنسبة للقطاع الفلاحي بإقليم قلعة السراغنة.

أما على المستوى الصناعي، وبفعل توطن مجموعة من الأحياء الصناعية بكل من مدن قلعة السراغنة والعطوية وتاملالت تبرز أهمية وسائل النقل في نقل المواد الخام، وفي تسويق المنتوجات المصنعة إلى مختلف الأسواق، الشيء الذي يجعل من النقل عنصرا أساسيا في المنظومة الصناعية.

وبخصوص القطاع التجاري، تلعب وسائل النقل دورا أساسيا في هذا القطاع فلا يمكن تصور قطاع تجاري دون وسائل النقل، وإقليم قلعة السراغنة، تتشط وسائل النقل في المبادلات التجارية بين مختلف جماعات الإقليم من جهة، وبين الإقليم ومدن مراكش والدار البيضاء من جهة أخرى، كما تبرز أهمية النقل في نشاط ودينامية الأسواق الأسبوعية والتي تقام على مدار الأسبوع بجل الجماعات الترابية بإقليم قلعة السراغنة.

إن النقل عنصر أساسي في استغلال الموارد الطبيعية بجل دول العالم، فحسب المعيار الاقتصادي تعد السلعة عديمة النفع وليس لها قيمة اقتصادية ما لم تكن متوافرة في المكان والزمان المطلوبين، وعلى المستوى العالمي يبرز دور النقل في نقل النفط والغاز والفوسفات... إلخ، وبمجال دراستنا قدمنا نموذج استغلال مورد الرمال والأحجار المتواجدة على طول واد تساوت، هذا المورد يساهم في بناء وتشيد المدن.

رغم أهمية النقل في الحياة الاقتصادية بمجال الدراسة، إلا أن منظومة النقل بالإقليم تعاني من إشكاليات متعددة لا بد من تشخيصها وتقديم توصيات واقتراحات كفيلة بمعالجتها، هذه الإشكاليات تتجلى في:

- **ضعف الشبكة الطرقية:** من خلال معاينتنا الميدانية لوضعية الشبكة الطرقية بمجال الدراسة، نلاحظ أنها تعاني من مجموعة من الإشكاليات والتي تعيق حركية التنقل، إذ يلاحظ تردي وضعية مجموعة من المحاور الطرقية سواء بالمجال الحضري أو القروي وإصابتها بالتشقق بفعل الغش في عملية التشييد وكذلك عدم تحملها لحمولة الشاحنات الكبيرة، خاصة بالطرق التي تعرف حركية وسائل نقل الرمال والأحجار من المقالع الموجودة على طول واد تساوت، كالتريق الوطنية رقم 23 والتريق الإقليمية رقم 2135 والتريق الجهوية رقم 208. كما تعاني بعض المحاور الطرقية من التآكل من الجانبين وخلال فترة التساقطات المطرية تتعرض الطرق القروية غير المعبدة إلى التوحد، مما يجعل التنقل خلال هذه الفترة صعبا، الشيء الذي يؤدي إلى تدمير المهنيين وكذلك الساكنة من وضعية الطرق.
- **ارتفاع تسعيرة النقل:** تبقى تسعيرة النقل أكبر إشكال تعاني منه ساكنة مجال الدراسة، حيث أن ثلث أرباب الأسر (29%) يرون أن الإشكال الأول للنقل هو ارتفاع التسعيرة، فعلى المستوى الحضري تبلغ تسعيرة التنقل 7 دراهم بمدينة قلعة السراغنة في جميع الاتجاهات و6 دراهم بمدينة العطوية، وعلى المستوى القروي تتحصر تسعيرة التنقل ما بين 5 و20

درهم ما بين أبعد جماعة ومدينتي قلعة السراغنة والعطاولية، وخلال فترات الأعياد والمناسبات والساعات المتأخرة من الليل يرفع المهنيون تسعيرة النقل مما يستفز الركاب في ظل غياب المراقبة من طرف الدولة.

- **ضعف الاهتمام بمهني النقل:** يبقى المهنيون الحلقة الأساسية في منظومة النقل العمومي، وتعاني هذه الفئة من جملة من الإكراهات أبرزها استفادة غير المهنيين من رخص النقل، وغياب الضمان الاجتماعي، وغياب التغطية الصحية وارتفاع تكاليف وسيلة النقل (الضريبة، التأمين، الصيانة...) ومناقسة النقل السري، وغياب الشروط الملائمة للاشتغال بما فيها المحطات الطرقية والمرافق الموازية.

- **ارتفاع عدد حوادث السير:** يعاني المغرب عموماً وإقليم قلعة السراغنة على وجه الخصوص من ارتفاع عدد حوادث السير، فعلى مستوى الإقليم تسببت حوادث السير سنة 2016 في قتل 104 ضحية، منها 9 وفيات بالمجالات الحضرية، و95 حالة وفاة بالمجالات القروية، كما خلفت حوادث السير إصابة 2220 حالة إصابة خفيفة و237 حالة إصابة خطيرة، ويصنف إقليم قلعة السراغنة رفقة 15 إقليم ضمن المجالات التي تعرف أكبر عدد من الحوادث بالمغرب بمعدل سنوي يفوق 1500 حادثة، كما يصنف رفقة 11 إقليم ضمن الفئة التي تسجل أكبر عدد من الوفيات بأكثر من 100 وفاة سنوياً.

كما سبقت الإشارة يعاني قطاع النقل بمجال الدراسة من مجموعة من الإكراهات رغم تعدد تدخلات الفاعلين، وخلال هذه النقطة سنقدم مجموعة من الاقتراحات والتوصيات التي من شأنها تجويد قطاع النقل وبالتالي معالجة الاختلالات السابقة:

○ **تحسين وضعية الشبكة الطرقية:** من أجل النهوض بوضعية الطرق بإقليم قلعة السراغنة نقترح الانتقال من فكرة تشييد المسالك القروية التي تتطلب تكلفة مادية مرتفعة سرعان ما تتدهور حالتها إلى تشييد طرق معبدة ذات مدة استعمال طويلة، فبدل تشييد 100 كلم سنوياً من المسالك من الأفضل تشييد 10 كيلومترات معبدة بجودة عالية تدوم لمدة طويلة، كما نقترح إنجاز طريق مدارية بمدينة العطاولية لمرور الشاحنات الكبرى، وتقوية الإنارة العمومية، وخلق فضاءات خضراء بالشوارع الرئيسية للركي بالجانب الجمالي للمدينة، وإلزام الفاعل الخاص كمستغلي المقالع بالمساهمة في مشاريع تشييد الطرق لمعالجة الآثار الناتجة عن تنقل الشاحنات الكبيرة من المقالع إلى مدينتي قلعة السراغنة والعطاولية، إضافة إلى التدبير المندمج للمرافق الحضرية العامة من تطهير وكهرباء وماء صالح للشرب؛ فتبني المقاربة الأحادية في صيانة ومد القنوات يؤدي إلى تدمير الطرق وتراجع جودتها، فالشوارع والطرق بمدينتي قلعة السراغنة والعطاولية والمراكز الحضرية تعاني من الحفر المتكرر، مما يعرقل حركة السير ويدهور جودة الطريق.

○ **توفير خدمة النقل الحضري بواسطة الحافلات:** نتيجة النمو الديموغرافي السريع الذي ميز إقليم قلعة السراغنة إذ أصبحت ساكنته تتجاوز نصف مليون نسمة، أضحت وسائل النقل التقليدية غير ناجعة، وفي هذا الإطار تعتبر عملية توفير النقل الحضري بالإقليم ضرورية من خلال خطوط حضرية - قروية، تجمع بين مدن الإقليم (قلعة السراغنة والعطاولية وتملاط وسيدي رحال) والجماعات القروية (39 جماعة). كما أن إدماج مهنيي النقل السري ضمن هذه المنظومة يعتبر الحل الأنجع لهذه الظاهرة. في سؤال موجه إلى ساكنة مجال الدراسة حول مدى حاجة الإقليم لخدمة النقل الحضري، أجابت نسبة 81% أن إقليم قلعة السراغنة يحتاج إلى خدمة النقل الحضري. وتتجلى هذه النسبة

بالأساس في ساكنة الجماعات القروية، في حين ترى نسبة 19 % أن النقل الحضري غير ضروري في ظل وفرة وسائل النقل الأخرى، تتجلى هذه النسبة في ساكنة المجالات الحضرية والمتملكة لوسائل النقل الخاصة.

○ النهوض بوضعية مهني النقل: من أجل تجاوز الإكراهات السابقة لا بد من إدماج المهنيين بصندوق الضمان الاجتماعي بهدف الاستفادة من التقاعد، وتوفير التغطية الصحية لجميع المهنيين ومنح المهنيين رخص النقل حسب الأقدمية، إضافة إلى تقوية وتوحيد الجمعيات المهنية لتأطير المهنيين ودعمها ماديا من أجل إنجاح أنشطتها؛

○ الحد من إشكالية حوادث السير: تعتبر السلامة الطرقية مجموع الإجراءات الموجهة للحد من حوادث الطرق (استباق الخطر) أو معالجة آثارها، والهدف منها حماية الأشخاص والممتلكات (وسائل النقل)¹²، وللحد من خطورة حوادث السير بمجال الدراسة نقتح إصلاح الشبكة الطرقية وتقوية علامات التشوير الطريقي وتقوية المراقبة الطرقية (رجال الأمن، أجهزة الرادار) وإعادة النظر في طريقة منح رخص السياقة (محاوية الرشوة، تحسين برامج التكوين)، وتوعية الساكنة (مطويات، حملات تحسيسية، تربية الناشئة بالمدارس على السلامة الطرقية، التلغاف... إلخ).

إن تضافر جميع الفاعلين، كل من موقعه وحسب ما يخوله له القانون، سيجعل من قطاع النقل قطاعا استراتيجيا يساهم في دينامية جميع القطاعات الاقتصادية، وبالتالي المساهمة في التنمية بمختلف تجلياتها (المحلية، المستدامة، الاقتصادية، المندمجة) فالتنمية تبقى هي الرهان والهدف.

IV المراجع

(1) Maurice WOLKOWITSCH, « Géographie Des Transports », éd. Armand Colin collection, 1982, p 7.

(2) 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, 2009 , p 33.

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

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

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

(6) زهير النامي، "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، 2019، ص 11.

(7) مكتب الاستثمار الفلاحي الحوز، ملحقة قلعة السراغنة 2017.

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

(9) Mohammed IGMIDEN, « Inzgame, pôle du commerce Soussi (Maroc) », Thèse de Doctorat de Géographie, Université François Rabelais Tours, 1997, p 343.



- (10) Lee CHANG – WOON, « *L'impact de l'efficacité du transport urbain sur la productivité de la ville*», Thèse de Doctorat en Transport, école nationale des ponts et chaussées, 1997, p 6.
- (11) زهير النامي، "النقل: الفاعلون والتنمية الترايية"، مطبعة سيكما فورتوير، الطبعة الأولى، المغرب، 2020، ص 208.
- (12) Abdelhamid JANATI IDRISSEI, « *Routes et entretien routier au Maroc* », éditions impressions Bouregreg, 2013, p 561.