



The Role of Transport Flow in Highlighting Urban Centralization and Organizing the Regional Space of Cities (The Case of the Moroccan City : Kénitra)

Elkhaldi Larbi ¹, Najate Mimouni ²

^{1,2} Ibn Tofail University, Faculty of Humanities and Social Sciences, Kénitra, Morocco

E. mail: Elkhaldi.larbi@gmail.com ¹, Najatemimouni1@gmail.com ²

Article Info.

Article history:

Received 15 April 2024

Revised 15 May 2024

Published 22 June 2024

Keywords:

Transport, Accessibility, Urban Centralization, Space Organization, Passenger Flows, Kénitra

How to cite:

Elkhaldi Larbi, Najate Mimouni (2024) The Role of Transport Flow in Highlighting Urban Centralization and Organizing the Regional Space of Cities: The Case of the Moroccan City: Kénitra Aca. Int. J. Soc. Sci. H.; 2 (1) 73-95

DOI:

<https://doi.org/10.59675/S215>

Copyright:

This article is licensed under a Creative Commons Attribution 4.0 International License (CC BY 4.0)

Abstract

This article aims to highlight the role of transportation streams in enhancing the urban centralization of Kenitra. The study will analyze how the city's regional area is organized, starting with the first-class taxi transport streams and other forms of transportation such as dual and unrevealed transportation. We will be able to get precise data regarding the number of daily trips made between the city of Kenitra and other locations due to this study. Additionally, it will provide us with a clear understanding of the relationships that exist between the city and the territorial areas and surrounding regions, which enables us to calculate the difference in movement density between the city of Kenitra and the various regions that fall under its area of impact. This study is contemporary because it is one of the few that examined how transportation organized Kenitra's regional area and increased its urban centrality. It is also contemporary because field research was used, which lends scientific validity to the conclusions drawn.

دور تيارات النقل في إبراز المركزية الحضرية وتنظيم المجال الجهوي للمدن

حالة مدينة القنيطرة، المغرب

العربي الخدي¹، نجاة ميموني²

الملخص

يهدف هذا المقال إلى إبراز دور تيارات النقل في تعزيز المركزية الحضرية لمدينة القنيطرة حيث ستقوم الدراسة بتحليل كيفية تنظيم المجال الجهوي للمدينة انطلاقاً من تيارات التنقل بسيارات الأجرة من الصنف الأول، ثم أشكال أخرى من وسائل التنقل كالنقل المزدوج والنقل السري. ستمكّن هذه الدراسة من الحصول على معلومات دقيقة عن حجم التنقلات اليومية بين مدينة القنيطرة ومختلف الوجهات، كما ستوفر فهماً واضحاً لطبيعة العلاقات بين المدينة والمناطق والمجالات الترابية المحيطة، مما يقودنا إلى تحديد مدى اختلاف كثافة التنقلات بين مدينة القنيطرة ومختلف المناطق التابعة لنطاق نفوذها. وتتسم هذه الدراسة بالحدثة باعتبارها من الدراسات القليلة التي اهتمت بدور النقل في تنظيم المجال الجهوي لمدينة القنيطرة وتعزيز مركزها الحضري، خاصة وأنها اعتمدنا على بحث ميداني يمنح المصداقية العلمية للنتائج المتوصل إليها.

الكلمات المفتاحية: النقل، إمكانية الوصول، المركزية الحضرية، تنظيم المجال، تيارات الأشخاص، القنيطرة

المقدمة

يحتل النقل مكانة أساسية في حياتنا المعاصرة. فالجميع يتنقل بشكل مستمر، والغالبية العظمى من المنتجات التي نستهلكها تأتي من أماكن بعيدة (MÉRENNE, 2013, p. 9)، فعندما تتعطل أنظمة النقل فإن الديناميكية الاقتصادية برمتها تكون في حالة من الجمود، كما يعد النقل أيضاً الشريان الحيوي في المنظومة الحضرية بحيث يلعب دوراً مهماً في هيكلة المجال ويعتبره البعض هو المنظومة الحضرية بعينها (Dezert, 1976, p. 89)، هذه الملاحظة تؤكد على الأهمية الإستراتيجية لقطاع النقل في عمل ونشاط مجتمعاتنا الحديثة (MÉRENNE, 2013, p. 9)، حيث تُعد حركة الأشخاص والسلع عنصراً أساسياً، وأي انقطاع، ولو مؤقت، لشبكات النقل ينتج عنه تبعات اقتصادية واجتماعية كبيرة.

لقد ساهمت وسائل المواصلات بشكل فعال في ظهور التمدن الضاحوي حيث أن السكان لم يعودوا مضطرين لتواجد في المدينة أو قرب مكان العمل وبالتالي فإن حتمية التواجد قرب مكان العمل سرعان ما تلاشت مع ظهور وسائل النقل والمواصلات من هنا نرى الدور الفعال والمهم الذي لعبته المواصلات في تمدن المجالات الحضرية وظهور أنوية جديدة للسكن التي لم يكن لها وجود سابقاً وهيكلية مجالات أخرى كانت موجودة إلا أنها كانت تفتقر للبنية التحتية (Dezert, 1976, p. 89)، كما ساهم في تطوير العلاقات

الريفية الحضرية ،والعلاقات بين المراكز الحضرية و المناطق التابعة لها، أكثر من هذا فقد أصبحت تقاس جاذبية المن وتطورها انطلاقا من موقعها ضمن شبكة الطرق ، ووسائل النقل المتوفرة بها، ومدى جودتها وتنوعها.

القنيطرة

هي مدينة تقع في الشمال الغربي للمغرب، كانت تسمى سابقاً Port-Lyautey تحت الحماية الفرنسية، وتقع على بعد حوالي 40 كيلومتراً شمال الرباط، العاصمة الإدارية. وهي من المدن المغربية الكبرى التي تربط المدن الداخلية بالساحل الأطلسي، كما تعتبر نقطة وصل بين الشمال والجنوب، وقد بلغ عدد سكانها 431282 نسمة حسب إحصاء سنة 2014. وتحتل مدينة القنيطرة موقعا استراتيجيا ضمن شبكة الطرق الجهوية والوطنية ، حيث تعتبر عقدة للطرق، تربط الغرب بالشرق والشمال بالجنوب ، هذا الموقع يجعل مدينة القنيطرة من المدن المركزية داخل الشبكة الحضرية لجهة الرباط-سلا-القنيطرة بوظائف و خدمات متعددة تجعلها تنظم مجال نفوذها انطلاقا من التردد على مختلف الوظائف والخدمات (الصناعة، التجارة، الخدمات الصحية ،الخدمات التعليمية ...)، وهذا ما يحيلنا على أهم عنصر لقياس درجة المركزية الحضرية والذي يتمثل في تواجد مستمر لتردد تيارات الأشخاص على المجال (Chaline, 1996, p. 81) . وارتباطا بكل ما سبق سنحاول من خلال هذا المقال رصد كثافة تيارات التنقل عبر مختلف المحاور الطرقية لمدينة القنيطرة وكذا تيارات تنقل الأشخاص بواسطة سيارات الأجرة، بالإضافة إلى تيارات النقل السري، والنقل المزدوج.

إشكالية الدراسة

تحتل مدينة القنيطرة موقعا استراتيجيا بالنسبة للشبكة الطرقية على المستويين الوطني والجهوي، ويسمح هذا الموقع بتركز مجموعة من الأنشطة والخدمات بالمدينة تجعلها مجالا مستقطبا لتيارات يومية لعدد مهم من الأشخاص، وذلك قصد الولوج لمختلف الأنشطة والخدمات.

بالرغم من تغيير الوضعية الإدارية لمدينة القنيطرة سنة 2015 بعدما كانت عاصمة لجهة الغرب-الشراردة-بني حسن، و إلحاقها بالجهة الجديدة في سياق الجهوية المتقدمة (الرباط، سلا، القنيطرة)، فلا تزال مدينة القنيطرة تبسط نفوذها على نطاق مهم عبر علاقات سكانية يومية متعددة.

فكيف تساهم تيارات النقل في إبراز المركزية الحضرية وطريقة تنظيم المجال الجهوي لمدينة القنيطرة؟

ومن أجل تفكيك هذا السؤال المركزي يمكننا بسط الأسئلة الفرعية التالية:

- ما مميزات موضع وموقع مدينة القنيطرة؟
- ما هي درجة ولوجيه مدينة القنيطرة؟

- وما هي مسارات وأنماط التنقل التي توفرها مدينة القنيطرة؟
- وبماذا تتميز كثافة التنقل عبر مختلف المسارات والاتجاهات؟

المنهجية

تطلبت منا دراسة تيارات النقل على مستوى مدينة القنيطرة اعتماد مقارنة نسقية تعتمد على مجموعة من العناصر المتداخلة فيما بينها ، حيث قمنا باستحضار المحددات المجالية المتحركة في تيارات التنقل ودرجة ولوجيه التراب ، كالموقع موقعها ضمن (شبكة المواصلات)، و الموضع (طبوغرافية المجال) ، ثم بعد ذلك قمنا بقياس كثافة الحركة المرورية عبر مختلف المحاور الطرقية المؤدية لمدينة القنيطرة انطلاقا من الإحصاء السنوي التي تقوم به وزارة التجهيز والنقل واللوجستيك و الماء لسنة 2022 ، فكثافة المرور المهمة هي مؤشر على وجود مركزية حضرية .

وقد شمل بحثنا كذلك عملا ميدانيا داخل كل محطات سيارات الأجرة بمدينة القنيطرة والذي اعتمدنا فيه على مقابلات مع منظمي الدخول والخروج داخل كل المحطات (COURTIER) وكذلك المعاينة المكانية لمعرفة عدد الرحلات اليومية ذهابا وإيابا الخاصة بكل مسار، وذلك لمعرفة العدد الحقيقي من المتنقلين. استغرق البحث الميداني ثلاثة أيام بالنسبة لكل محطة (الاثنين، الأربعاء، والسبت) كأيام مرجعية قمنا باعتمادها بعد الاطلاع على سجل منظمي التنقل داخل المحطات ، والذي يتضمن عدد الرحلات الأسبوعية داخل كل محطة، فترة صباحية من 07H30 إلى 13H00 و فترة بعد زوالية من 14H00 إلى 19H30 بالنسبة لكل محطة مقسمة على النحو التالي:

- فترة صباحية، وزوالية يوم الاثنين من أجل التأكد من عدد التنقلات اليومية كاملة '
- فترة صباحية يوم الأربعاء '
- فترة زوالية يوم السبت نظرا لكون التنقلات خلال هذا اليوم تزداد كثافة بعد الزوال '

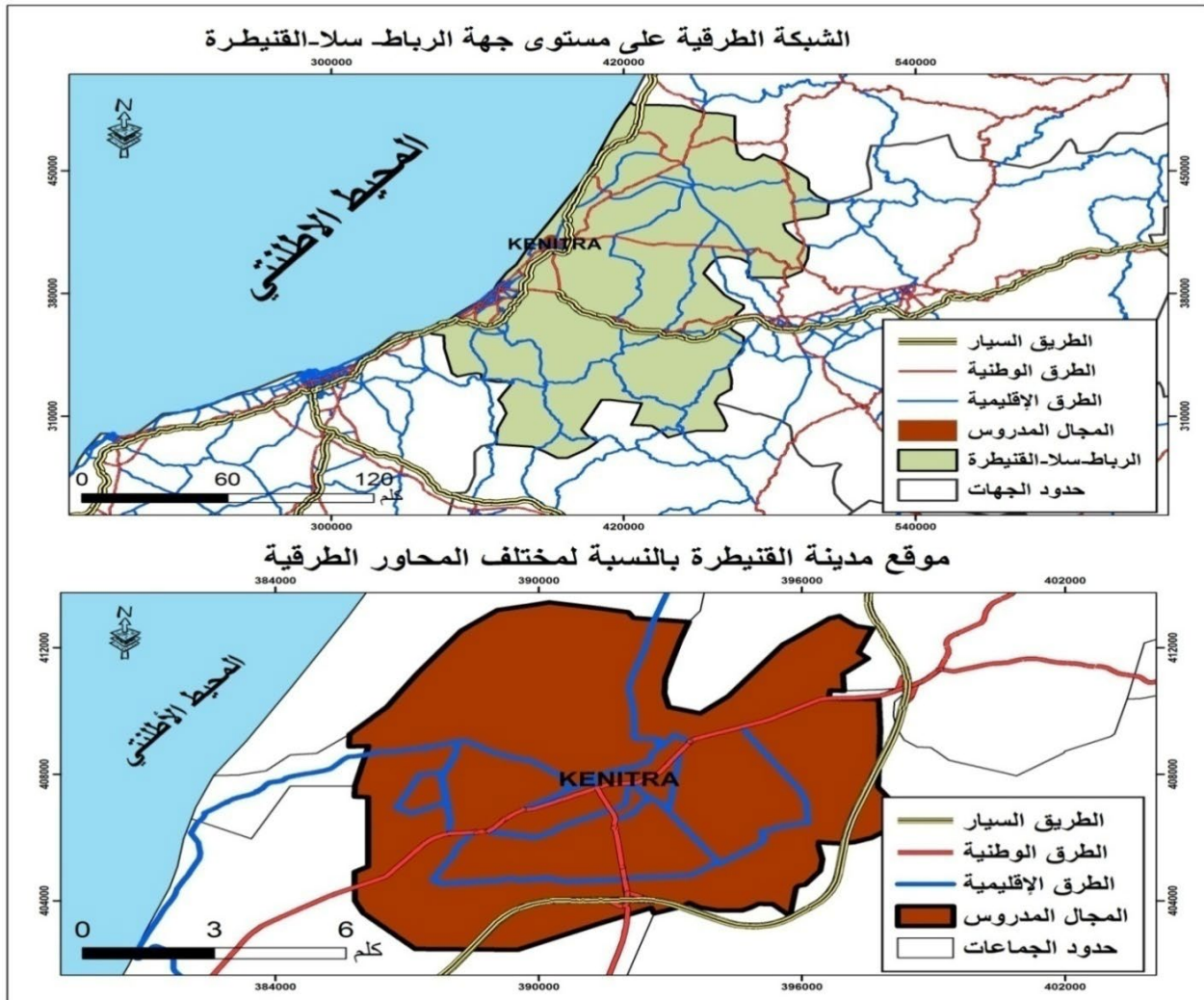
النتائج والمناقشة

موقع وموضع مدينة القنيطرة عاملين أساسيين في تقوية إمكانية الوصول إليها

تتمثل إمكانية الوصول بدرجة سهولة أو صعوبة وصول الأشخاص والسلع والبضائع إلى مكان معين انطلاقا من وجهة محددة من خلال استعمال وسائل النقل المتوفرة (BAVOUX Jean, 2014, p. 41؛ إنها الوصول إلى خدمة معينة كالعمل والدراسة والتطبيب والخدمات الإدارية والترفيه والزيارات العائلية... إلخ. وتتأثر إمكانية الوصول بالموقع الجيد داخل شبكة المواصلات ووسائل النقل ووفرته وسرعتها، فالمدن التي تتوفر على أنواع متعددة من وسائل النقل كالحافلات الحضرية وسيارات الأجرة والقطار... إلخ تعتبر أسهل وصولا مقارنة بالمدن ذات وسائل نقل محدودة أو منعدمة (النامي، 2019، صفحة 22)، كما تتأثر سهولة الوصول بكثافة الطرق وحجم الحركة ضمن مختلف أصناف هذه الطرق

موقع مدينة القنيطرة ضمن شبكة الطرق والمواصلات محدد أساسي في التدفق المهم لتيارات الأشخاص. تعد درجة إمكانية الوصول عنصرا حاسما في قياس المركزية الحضرية للمدن ، ولعل أهم ما يبرز مركزية المدينة هو موقعها المتميز (Pumain & Saint Julien, 2010, p. 205) بالنسبة لشبكة المواصلات ، فمدينة القنيطرة تشكل عقدة للمواصلات، من الصعب إقصاؤها في دراسة حركية وتيارات الأشخاص والسلع، داخل النسق الإقليمي والجهوي والوطني، حيث تفرض نفسها ضمن هذه الأنساق، من خلال موقعها الجيد والاستراتيجي، فقد استطاعت المدينة منذ نشأتها أن تجعل من نفسها نقطة عبور إجبارية لكل الطرق والسكك الحديدية الرابطة بين الشمال والشرق والجنوب، وبالتالي يمكن اعتبارها بمثابة حلقة وصل تتقاطع عندها مختلف تيارات حركة السير الآتية من الأقطاب الحضرية الوطنية، خصوصا محور مراكش – فاس والدار البيضاء – طنجة.

خريطة 1: موقع مدينة القنيطرة بالنسبة لشبكة المواصلات الوطنية والجهوية



المصدر المندوبية الجهوية للنقل والتجهيز واللوجستيك والماء بتصرف

هذا الموقع أهلها لتكون أكثر حيوية في محيطها، من خلال تحكمها بشكل كبير في حركة الاقتصاد والمواصلات، مستفيدة في ذلك من أهمية المبادلات التي تقيمها عبر الطرق أو عبر السكة الحديدية: **مختلف المحاور الطرقية: هي ملتقى مختلف الطرق الوطنية والجهوية، وترتبط مدينة القنيطرة بمدينة طنجة بالطريق الوطنية رقم 1، وبمدينة فاس عبر الطريق الوطنية رقم 4، وترتبط بهما أيضا بواسطة الطريق السيار الرباط -طنجة سيدي علال البحراوي-فاس، وتتصل مدينة القنيطرة بسيدي علال البحراوي عبر الطريق الجهوية رقم 405، والتي تمكن من الولوج إلى الطريق السيار في اتجاه مكناس وفاس . وتتوفر المدينة على ثلاث بدالات تسمح لولوج المدينة أو مغادرتها عبر الطريق السيار (الجماعة الترابية القنيطرة، 2022، صفحة 44).**

تتفتح مدينة القنيطرة على محيطها الجهوي بواسطة شبكة من الطرق الوطنية والجهوية والإقليمية التي تربطها بمحيطها الجغرافي. ومن بين هذه الطرق، نجد الطريق الجهوي رقم 405 الذي يربطها بإقليم الخميسات عبر سيدي علال البحراوي. أما فيما يخص الطرق الوطنية نجد الطريق الوطنية رقم 4 التي تصل بين القنيطرة وسيدي قاسم، والتي أصبحت المحور الأساسي لنقل العمال من القنيطرة إلى المنطقة الصناعية الحرة. بالإضافة إلى ذلك، توجد الطريق الوطنية 1 التي تربط القنيطرة بسلا في الاتجاه الجنوبي، ومحور المكن-سيدي علال التازي-سوق الأربعاء في الاتجاه الشمالي. وتعتبر هذه الطرق أحد المصادر الرئيسية لحركة النقل والتنقل بين القنيطرة ومحيطها الجهوي (المندوبية الإقليمية لوزارة التجهيز والنقل واللوجستيك والماء، 2022). وبهذا، تلعب الشبكة المحيطة بالمدينة دورًا حيويًا في تسهيل حركة النقل وتعزيز الروابط الاقتصادية والاجتماعية في بين مدينة القنيطرة ومجالها الجهوي.

أما على مستوى دائرتها الترابية الداخلية فإن مدينة القنيطرة تتوفر على تجهيزات طرقية وشبكة تغطي كافة ترابها، يبلغ طولها ما يفوق 504 كلم (الجماعة الترابية القنيطرة، 2022، صفحة 44) تختلف جودتها من حي إلى آخر.

السكك الحديدية: تشكل مدينة القنيطرة حلقة وصل تربط بين العديد من المدن، وهي مكانة تبوأها منذ فترة الاستعمار، حيث عمل الاحتلال الفرنسي على مد السكك الحديدية عبر مدينة القنيطرة حيث يتجه الخط الأول من طنجة إلى مراكش في الاتجاه الشمال-الجنوب، في حين يربط الخط الثاني القنيطرة بوجدة في الاتجاه الغرب-الشرق. وبالإضافة إلى الخطوط العادية، تم توفير خط حديدي جديد في القنيطرة خصيصًا للقطار فائق السرعة TGV، والذي يربط حاليًا بين طنجة والدار البيضاء، مرورًا بالقنيطرة، ومن المتوقع أن يمتد في المستقبل القريب إلى مدينة مراكش. يعتبر هذا الخط عاملاً أساسيًا في تنمية قطاع النقل بين المنطقة الساحلية المتوسطية وأوروبا الجنوبية، فضلاً عن تعزيز التواصل مع الجهات الجنوبية الوسطى في المملكة (الجماعة الترابية القنيطرة، 2022، صفحة 45)، وبفضل هذا التحسين والتطوير البارز، فإن هذه

الشبكة الحديدية أصبحت تلعب دورًا حيويًا في تعزيز النقل والتواصل بين المدن المغربية، وتعزيز الروابط الاقتصادية والسياحية والعمرانية في المنطقة.

وارتباطا بهذه التحولات على مستوى النقل بواسطة عبر السكك الحديدية عبر مدينة القنيطرة تم تحديث وتحسين المحطة القائمة في القنيطرة لاستيعاب القطارات السريعة وتوفير مستوى أفضل للنقل على الخطوط العادية وتحسين تجربة السفر للمسافرين.

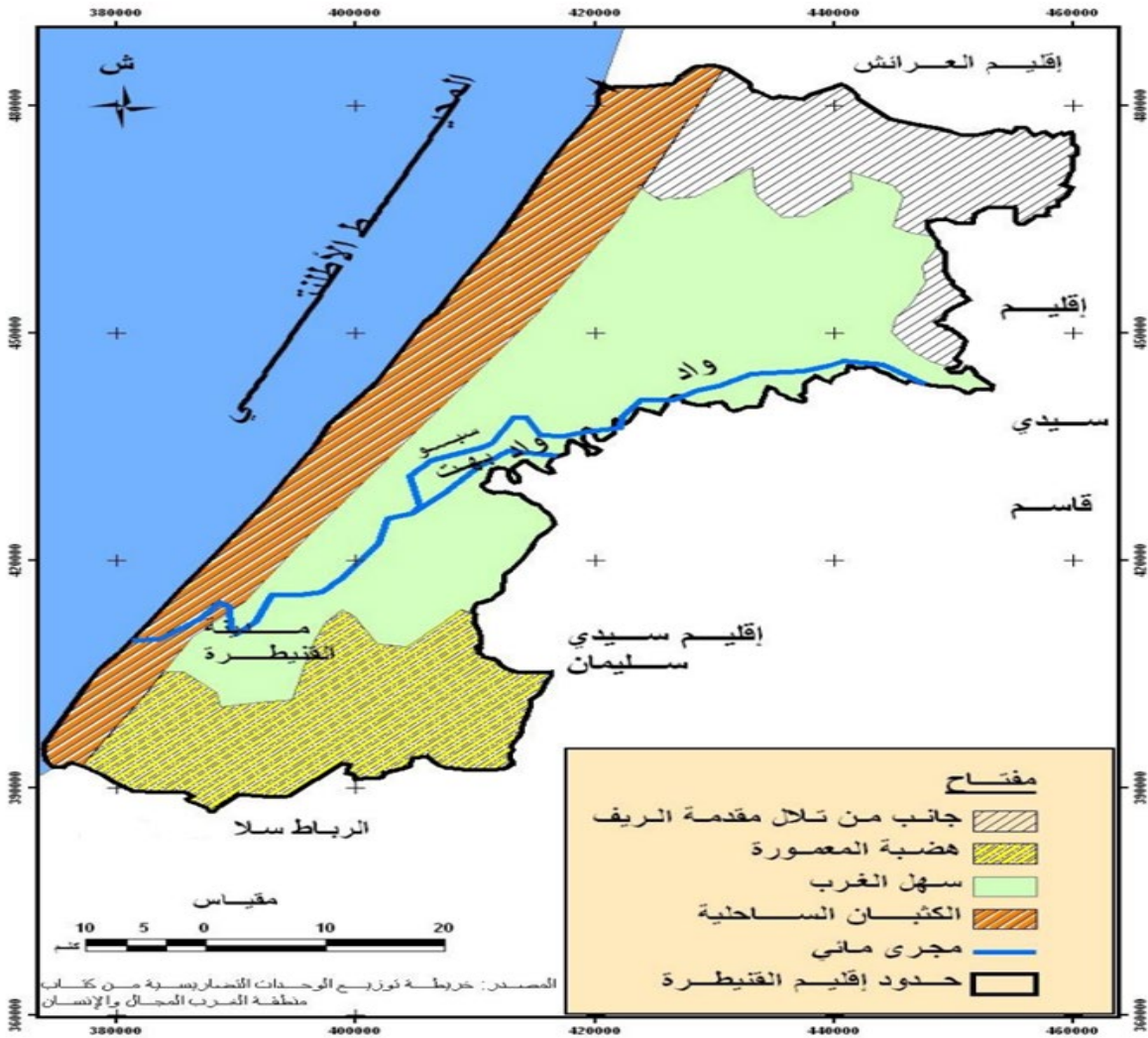
طبوغرافية مدينة القنيطرة عامل مساعد على سهولة التنقل

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

يطبع طبوغرافية مدينة القنيطرة الانبساط العام، ذلك ارجع لموقعها بالقرب بالجنوب الغربي لسهل الغرب الذي يعتبر من أكبر السهول المغربية المفتحة على الواجهة الأطلنتية، وتحتل القنيطرة موقعا مزدوجا بين السهل شمالا والهضبة جنوبا، حيث تحتل القنيطرة الجزء الشمالي الغربي من هضبة المعمورة، وبوجه عام يقع المجال الحضري لمدينة القنيطرة فوق منخفض، تحده بعض المرتفعات التالية:

- الشمال الشرقي تلال المنزه بعلو يصل إلى 69 م.
- الجنوب الشرقي عين سبع بعلو 53 م. وتمر الطريق الوطنية رقم 1 من مجال لا يزيد ارتفاعه عن 6 أمتار، الشيء الذي يفسر سهولة الوصول بمدينة القنيطرة. تنخفض الارتفاعات على طول المجرى نهر سبو لتصبح لا تتعدى 3 م في أولاد برجال (جماعة القنيطرة، 2022، صفحة 29).

خريطة 2: خريطة الوحدات الطبوغرافية بإقليم القنيطرة



مساهمة مختلف الطرق في تزويد مدينة القنيطرة بتيارات الأشخاص

يعتبر قطاع النقل ركيزة من ركائز التنمية الاقتصادية والاجتماعية، فهو يضمن تقارب الأفراد وتبادل السلع بالإضافة إلى كونه شرطا محددًا من شروط الاستثمار والتجارة والديناميكية في العلاقات.

ونظرا لموقعها الجغرافي المتميز، تشكل مدينة القنيطرة محورا يربط بين الشمال والجنوب وبين الشرق والغرب. فهي تتوفر على مداخل ولوج متنوعة من الطرق (سيارة، طرق وطنية، جهوية، إقليمية ...) تجعل منها محورا رئيسيا بين مختلف الجهات لكونها تشكل ملتقى طرق تعبره تقريبا جل التنقلات الوطنية.

جدول 1: كثافة المحاور الطرقية المؤدية لمدينة القنيطرة ب كلم

نوع الطريق	المسافات الفاصلة بين نقط القياس ومداخل مدينة القنيطرة	كثافة الطرق على المستوى الجهوي	كثافة الطرق على المستوى الوطني	النسبة من المستوى الجهوي
الطرق السيارة	72,2	254,2	1749	28,4
الطرق الوطنية	78,85	329	10354	23,9
الطرق الجهوية	14,5	988	8649	1,4
الطرق الإقليمية	19	2638	7798	0,7
المجموع	184.55	4209,2	28550	4 3

المصدر استخدام شخصي لمعطيات المندوبية الجهوية لوزارة التجهيز والماء الرباط سلا القنيطرة مجموع سنة 2022 ص 3، 36، 37، 38، 40، 56، 69. تخص هذه المعطيات كثافة الطرق المعبدة فقط 4209 كلم، في حين يبلغ طول الطرق على المستوى الجهوي 5395 كلم دون احتساب الطرق السيارة

يبلغ طول شبكة الطرق المشيدة والمعبدة بجهة الرباط-سلا-القنيطرة إلى غاية 31-12-2013 ما يناهز 5393 كلم منها 4209,2 كلم من الطرق المعبدة وتمثل المحاور المؤدية لمدينة القنيطرة 4,3 % من مجموع الطرق المعبدة على المستوى الجهوي. تلعب شبكة الطرق السيارة التي تقوم الشركة الوطنية للطرق السيارة بإدارتها منذ سنة 1989 ، دورا مهما فيما يخص التنقل والرواج 254,2 كلم، خاصة عبر محور الدار البيضاء -القنيطرة .كما تتوفر الجهة بالإضافة إلى المحور السالف الذكر على محاور أخرى من الطرق السيارة :محور الرباط-طنجة ومحور فاس-مكناس-الخميسات-الرباط ومحور الدار البيضاء-مراكش ومراكش-اكادير .

تضم الجهة 329 كلم من الطرق الوطنية تمثل فيها المسافات الفاصلة بين مداخل مدينة القنيطرة ومحطات القياس 23,9 % (يقصد بمحطات القياس تلك الوحدات المثبتة على جنبات الطرق، وتستعمل في قياس عدد العربات التي تمر يوميا بمختلف المحاور الطرقية وهي تابعة لوزارة التجهيز والنقل واللوجستيك والماء). وتجدر الإشارة هنا إلى الطريق الوطنية رقم 1 التي تربط مدينة القنيطرة بطنجة عبر (اولاد سلامة، المكن، علال التازي، سوق الأربعاء الغرب، القصر الكبير ...)والطريق الوطنية رقم 4 التي تربط مدينة القنيطرة بمكناس وفاس عبر (المنطقة الصناعية أولاد بورحمة، سيدي يحيى الغرب، سيدي سليمان، سيدي قاسم...). أما فيما يخص الطرق الجهوية فيمثل محور القنيطرة سيدي علال البحراوي نسبة 1,4% من مجموع الطرق الجهوية على المستوى الجهوي 988 كلم، كما ترتبط مدينة القنيطرة بالجماعات المجاورة لها والتي تدخل ضمن مجال القنيطرة الكبرى (المنصورة، سيدي محمد بن منصور، بن منصور...) عبر الطرق الإقليمية رقم 4201. إن توفر مدينة القنيطرة على مداخل من مختلف الطرق و طابع الانبساط الذي تتميز به طبوغرافية المدينة وطول مسار المسالك الطرقية المؤدية إليها يجعلها تربط علاقات قوية حضرية/ريفية و حضرية/حضرية مع المناطق المجاورة وغير المجاورة لها حسب درجة الارتباط بالمدينة وحسب مستوى ندرة الخدمات و الوظائف المتركة بالمدينة.

تعرف المحاور الطرقية المؤدية لمدينة القنيطرة حركة مرور مهمة

إن معظم المفاهيم المرتبطة بالمدينة والمجال الحضري لا تولي اهتماماً للعلاقة بين التجمع الحضري والتنقل، ولا للفرق بين التراب الإداري والوظيفي، لأن هذه المفاهيم لا تستند إلى حقيقة أن التجمعات الحضرية هي نظام حركة متعدد المقاييس (George. AMAR 1993) ورد في (ADIB, 2017, p. 24)، لهذا نجد أن مفهوم الحركة (mobilité) مفهوم متعدد الدلالات جغرافياً واقتصادياً واجتماعياً وثقافياً وتقنياً، وباعتباره متعدد المقاييس في التحليل، يمكن اعتبار الحركة عبارة عن عدد التنقلات التي يقوم بها فرد محدد خلال يوم واحد. يشير المفكر الفرنسي (WIEL Marc) إلى ثلاثة أشكال للحركة:

- الحركة داخل نطاق جغرافي محدد، سواء كان داخل منطقة معينة أو بين المدن.
- الحركة داخل مدينة كبيرة أو منطقة عمل كبيرة.
- حركة القرب أو التنقلات اليومية، مثل التنقل إلى العمل أو المدرسة أو السوق وما إلى ذلك (PRIGENT, 2012, p. 284).

وقد أصبحت مسألة الحركة تشكل محور تساؤلات الجغرافيا الحديثة. إذ تعد واحدة من الإشكاليات الراهنة التي تواجهها المدن وضواحيها المتنامية بشكل ملفت، بالإضافة إلى تبعية الأرياف للمدن (ADIB, 2017, p. 22) فمن خلال كل هذا نجد إشكالية الحركة تهتم بالجوانب التالية: الترابط/العلاقات، والتيارات وشبكة المواصلات وكيفية تنظيم المجال. تشكل المدينة المقياس الترابي المناسب لدراسة هذه الحركات وارتباطا بهذا السياق نجد مدينة القنيطرة تسجل حركة يومية مهمة تحيلنا على معرفة حجم العلاقات التي تقيمها المدينة مع الأرياف والمدن التابعة لنطاق نفوذها عبر تنظيم مجالي يتحكم فيه التنقل اليومي من وإلى مدينة القنيطرة

جدول 2: الحركة المرورية بالمحاور الطرقية المؤدية لمدينة القنيطرة

المسافة المقطوعة بالعربات خلال اليوم ب الكلم	المتوسط اليومي السنوي لعدد العربات	المسافة ب الكلم	الاتجاه		رقم ونوع الطريق	
					رقم الطريق	نوع الطرق
551175	13745	40،1	شمال القنيطرة	سيدي علال التازي	A5	الطريق السيار
825837	25727	32،1	بوقنادل	شمال القنيطرة	A5	الطريق السيار
416885	19345	21،55	في اتجاه بوقنادل	القنيطرة	1	طريق وطنية
235456	7358	32	الطريق الوطنية رقم 4	سيدي علال التازي	1	طريق وطنية
140537	19519	7،2	القنيطرة	الطريق الوطنية رقم 4	4	طريق وطنية
188367	10407	18،1	سيدي يحيى الغرب	الطريق الوطنية رقم 1	4	طريق وطنية
89117	6146	14،5	في اتجاه علال البجراوي	القنيطرة	405	طريق جهوية

طريق إقليمية	4201	القنيطرة	في اتجاه سيدي علال التازي	19	3828	72732
المجموع بالنسبة للمحاور الطرقية لمدينة القنيطرة				184,55	106075	2520106
المجموع الجهوي				1308,1	721398	12318739
المجموع الوطني				28549	-	108430000

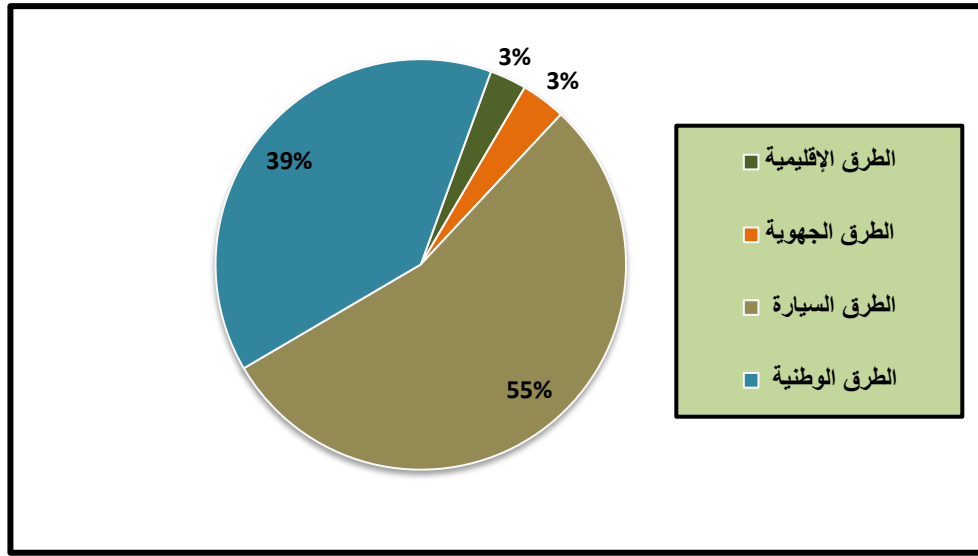
المصدر استغلال شخصي لمختلف معطيات المندوبية الجهوية لوزارة التجهيز والماء الرباط سلا القنيطرة مجموع سنة 2022 ص 36، 37، 38،
40، 56، 69

تعد دراسة حجم حركة النقل على الطرق مقياسا ضروريا لتحديد مدى أهميتها وإبراز دورها في نقل الأشخاص والسلع وبالتالي إسهامها في تطوير المجال، كما تشكل دراسة حجم الحركة على المحاور الطرقية أهمية بالغة، فهي تحدد الفوارق الزمانية والمكانية في حجم التنقل بين مختلف الطرق، كما تبين أهمية محور طرقي دون الآخر، إضافة إلى إبراز درجة استقطاب المدينة (النامي، 2019، صفحة 156)، ونظرا لتوفر مدينة القنيطرة على إمكانية وصول مهمة كان من الضروري إبراز حجم الحركة التي تعرفها المحاور الطرقية المؤدية إليها. فمن خلال الجدول رقم 2 يتضح أن مدينة القنيطرة تعرف حركة يومية مهمة تصل إلى 106075 عربة تمر عبر المحاور المؤدية للمدينة مقابل 721398 عربة على مستوى الجهة ككل.

وارتباطا بأهمية نوع الطرق نجد أن الطريق السيار يحظى بأهمية بالغة داخل الحركة المرتبطة بمدينة القنيطرة فهو يسجل مرور 39472 عربة منها 13745 للمحور القنيطرة- سيدي علال التازي و 25727 للمحور القنيطرة - بوقنادل في اتجاه الرباط لكون هذا الأخير يعرف استعمالا مكثفا خاصة أن جزء مهم من ساكنة القنيطرة تستعمل هذا المحور للتوجه للعمل إلى مدينة الرباط. بشكل عام ترجع أهمية الطريق السيار في حركة المرور على مستوى محاور مدينة القنيطرة نظرا لجودتها واختصارها للزمن تعتبر الطرق الوطنية ثاني مغذ لتيارات الأشخاص والسلع عبر الطرق الوطنية 1 و 4 حيث تسجل الطريقين محطتي عد لكل واحدة منهما:

- محور القنيطرة-بوقنادل 19345 عربة '
 - محور القنيطرة سيدي علال التازي عند تقاطع الطريق الوطنية رقم 4 7358 عربة'
 - محور القنيطرة ومدخل الطريق الوطنية رقم 4 19519 عربة '
- أما الطريق الوطنية رقم 4 محور تقاطع الطريق الوطنية رقم 1 و 4 في اتجاه سيدي يحيى 10407 عربة '
- وتحليانا هنا أهمية الطرق الوطنية على درجة ارتباط مدينة القنيطرة بمختلف الوحدات المجالية الجهوية حضرية/قروية داخل الجهة.

الشكل 1: توزيع الحركة المرورية بالمحاور الطرقية المؤدية لمدينة القنيطرة

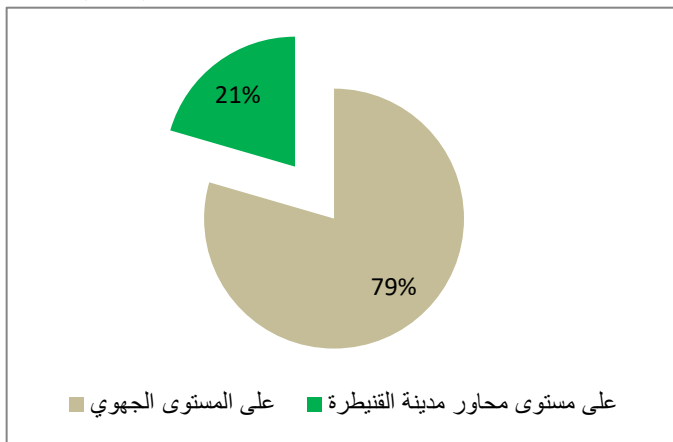


المصدر استغلال شخصي لمختلف معطيات المندوبية الجهوية لوزارة التجهيز والماء الرباط سلا القنيطرة مجموع سنة 2022 ص 36، 37، 38، 40، 56، 69

ترتبط مدينة القنيطرة بإقليم الخميسات وبالطريق السيار المؤدي إلى مكناس فاس عبر الطريق الجهوية 405، والتي تسجل 6146 عربة يوميا. في حين ترتبط القنيطرة كذلك ببعض الجماعات المجاورة عبر الطريق الإقليمية 4201 بعدد يومي يصل ل 3828 عربة أغلبها عبارة عن سيارات الأجرة وسيارات النقل المزدوج والنقل السري، فيما باقي وسائل النقل تستعمل الطريق السيار رقم 5 أو الطريق الوطنية رقم 1 نظرا لسوء حالة الطريق الإقليمية.

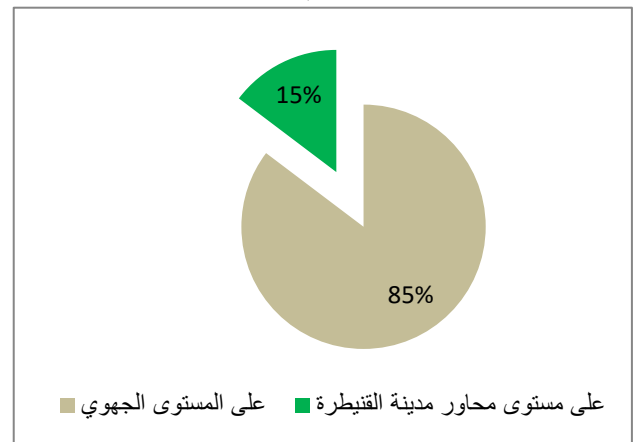
وبالرجوع إلى مجمل المعطيات المرتبطة بحجم الحركة على مستوى المحاور الطرقية المؤدية إلى مدينة القنيطرة نجد أن المحاور المؤدية للمدينة تشكل 15% من العدد الإجمالي للعربات على المستوى الجهوي و 21% من عدد المسافات التي قطعتها العربات على مستوى الجهة.

الشكل 3: المسافة المقطوعة بالعربات خلال اليوم بالكلم



المصدر استغلال شخصي لمختلف معطيات المندوبية الجهوية لوزارة التجهيز والماء الرباط سلا القنيطرة مجموع سنة 2022 ص 36، 37، 38، 40، 56، 69

الشكل 2: المتوسط اليومي لعدد العربات



المصدر استغلال شخصي لمختلف معطيات المندوبية الجهوية لوزارة التجهيز والماء الرباط سلا القنيطرة مجموع سنة 2022 ص 36، 37، 38، 40، 56، 69

أهمية الحركة المرورية بمحاور مدينة القنيطرة، مؤشر عن عدد التنقلات اليومية بسيارات الأجرة

توفر تيارات الأشخاص اليومية (mobilité pendulaire) مؤشراً هاماً يعكس حجم الروابط والعلاقات بين الوحدات المجالية المختلفة، وبخاصة بين الأوساط الحضرية والقروية، وبين المدن الكبرى ومحيطها الجغرافي، سواء كان المحيط الجغرافي يتألف من مناطق حضرية أو قروية. تزداد أهمية هذه التيارات اليومية عندما يكون للمدينة المركزية نفوذ واسع النطاق، وعندما يتركز النشاط الاقتصادي والخدمات والأنشطة بشكل عام في هذه المدينة.

تسجل محطات سيارات الأجرة بمدينة القنيطرة تيارات تنقل متفاوتة

تلعب مسألة "التنقل" بمعناها الشامل دوراً حاسماً في تنظيم المجال. كما تحتل وسائل النقل المرتبطة بنقل الأشخاص مكانة مهمة ضمن إشكالية جغرافية النقل (Odile Andan, 1977, p. 5)، وتشكل هنا محطات سيارات الأجرة أساس تنظيم تيارات التنقل في مختلف الاتجاهات وعبر جل المسارات. تزداد أهمية المدينة ومركزيتها كلما توفرت بها محطات أكثر ووفرت التنقل عبر مسارات متعددة، وفي هذا السياق نجد أن مدينة القنيطرة توفر سبع محطات خاصة بسيارات الأجرة من الصنف الأول تؤمن التنقل عبر 22 اتجاه.

جدول رقم 3 تيارات سيارات الأجرة والأشخاص حسب كل محطة

المحطة	عدد المسارات	المتوسط اليومي الأسبوعي لعدد الرحلات ذهاباً وإياباً	المتوسط اليومي الأسبوعي لعدد المتنقلين
بئران زران	2	135	810
ابن عباد	8	434	2604
الملاح	2	155	930
محطة القطار القنيطرة المدينة	4	148	888
محطة باب فاس	4	396	2376
محطة الميزان باب فاس	3	154	924
محطة شارع المسيرة الخضراء	1	235	1410
المجموع	24	1657	9942

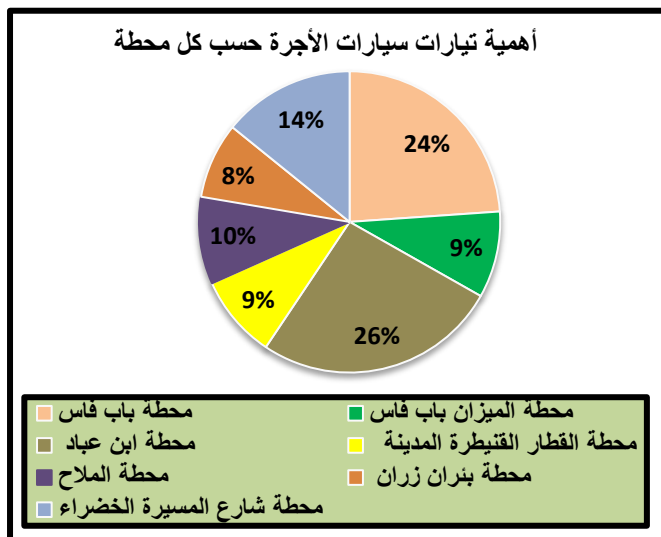
المصدر البحث الميداني ديسمبر 2022 ويناير 2023. ويتواجد في مختلف محطات القنيطرة 22 اتجاه فقط لكن هناك بعض الاتجاهات تتكرر في محطة أخرى مثل اتجاه المكنر يتواجد بمحطة بئران زران ومحطة الميزان بباب فاس، كذلك اتجاه اولاد سلامة يتواجد بمحطة باب فاس ويتكرر بمحطة الميزان باب فاس

الصورة 1: محطات سيارات الأجرة بمدينة القنيطرة



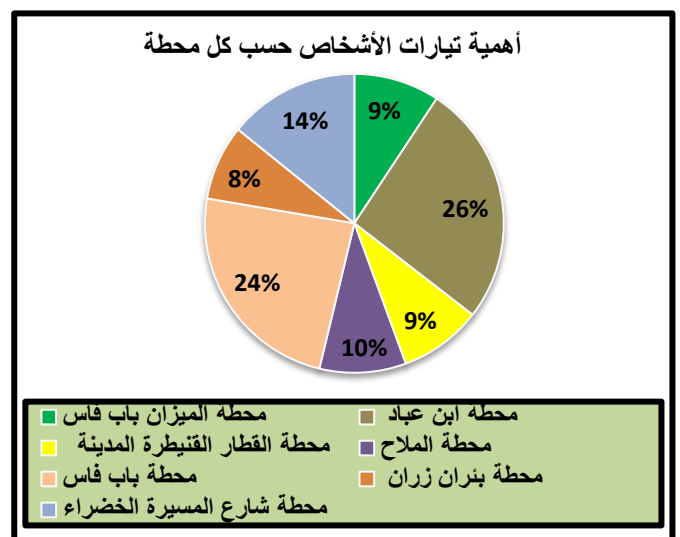
المصدر: عدسة الباحث ديسمبر 2022 ويناير 2023

الشكل 5: معدل تيارات سيارات الأجرة حسب كل محطة ب%



المصدر: البحث الميداني ديسمبر 2022 ويناير 2023

الشكل 4: معدل تيارات الأشخاص حسب كل محطة ب%



المصدر: البحث الميداني ديسمبر 2022 ويناير 2023

يتضح من خلال الجدول رقم 3 و الشكلين 4 و 5 أن محطة ابن عباد تحتل الصدارة من حيث عدد الرحلات و التنقلات إذ تمثل بها عدد الرحلات 26% أي 434 رحلة ذهابا وإيابا بعدد تنقلات بلغ 2604 ذلك لكون أن هذه المحطة تضم لوحدها التنقل لثمان مسارات تختلف أهميتها حسب كثافة التنقل داخل كل مسار كما يوضحه الشكل أسفله، في المرتبة الثانية نجد محطة باب فاس التي تسجل معدل تيارات أشخاص يصل 24% أي 2376 تنقل موزعة على أربع مسارات ويحيلنا هذا الرقم المهم على حجم الارتباط اليومي بمدينة القنيطرة لكونه يمثل تيارات الأشخاص من الجماعات الملتصقة بمدينة القنيطرة .

ارتباط مدينة القنيطرة بنطاق نفوذها عبر مسارات تنقل متعددة

تعتبر دراسة النقل على مدى ارتباط المجالات فيما بينها فقد اعتبرها ULLMANL مقياس العلاقات بين المناطق فوق مجال معين ، فهو يعبر عن مدى قوة العلاقة بين مجال وآخر أو منطقة وأخرى (فضل إبراهيم الأجود، 2002، صفحة 15) ، وتعتبر وسائل النقل على اختلاف أنواعها المحرك الأساسي للعلاقات السكانية حضرية/ريفية، وبحضرية inter urbaine، و في هذا الصدد، تلعب سيارات الأجرة والحافلات الحضرية دورا مهما في التنقلات اليومية التي تتم بين مدينة القنيطرة والمجالات التابعة لنطاق نفوذها ، فأغلب الأشخاص الذين يتنقلون إلى مدينة القنيطرة عبر وسائل النقل يفضلون التنقل عبر سيارات الأجرة لأن التنقل لا يرتبط فقط بالمدة الزمنية بل له ارتباط بظروف التنقل من حيث توفر الجودة والراحة. (حواس آمال، 2015، صفحة 41)

إن التنقلات اليومية تتأثر بشكل مباشر بعامل المسافة فكلما كانت المسافة بعيدة عن مدينة القنيطرة إلا وتقلص حجم تيارات التنقل.

جدول 4: تيارات سيارات الأجرة والأشخاص حسب المحطة ومسار التنقل

المحطة	المسار	المتوسط اليومي الأسبوعي لعدد الرحلات ذهابا وإيابا	المتوسط اليومي الأسبوعي لعدد المتنقلين	المسافة
بئر ان زران	القنيطرة_علال التازي	75	450	45 كلم
	القنيطرة_المكرن	60	360	29 كلم
باب فاس	في اتجاه _لمناصرة	80	480	16 كلم
	سيدي محمد بن منصور	105	630	39 كلم
	بنمنصور	118	708	44 كلم

18 كلم	558	93	اولاد سلامة	
29 كلم	168	28	في اتجاه المكن	محطة الميزان باب فاس
18 كلم	222	37	اولاد سلامة	
21 كلم	534	89	عامر السفلية	
79 كلم	300	50	القنيطرة_مشرع بلقصور	محطة القطار القنيطرة المدينة
88 كلم	432	72	في اتجاه_سوق الاربعاء	
97 كلم	72	12	في اتجاه _مولاي بوسلهام	
132 كلم	84	14	في اتجاه وزان	
65 كلم	408	68	القنيطرة_سيدي سليمان	ابن عباد
86 كلم	336	56	في اتجاه _ سيدي قاسم	
27 كلم	540	90	في اتجاه_سيدي يحي	
129 كلم	228	38	في اتجاه _جرف الملح	
53 كلم	360	60	في اتجاه _دار الكداري	
31 كلم	150	25	في اتجاه سيدي علال البحراوي	
60 كلم	390	65	في اتجاه تيفلت	
88 كلم	192	32	في اتجاه الخميسات	
33 كلم	510	85	القنيطرة - سلا	الملاح
48 كلم	420	70	في اتجاه الرباط	
13 كلم	1410	235	في اتجاه الحدادة	شارع المسيرة الخضراء
1288	9942	1657	24	المجموع

المصدر البحث الميداني ديسمبر 2022 ويناير 2023

يعتبر النقل الشريان الحيوي في المنظومة الحضرية بحيث يلعب دورا مهما في هيكلية المجال، ويعتبره البعض هو المنظومة الحضرية بعينها. فبفضله تنظم المدينة مجالها الجهوي فكلما ازدادت أهمية المدينة على المستوى الجهوي كلما ازدادت التدفقات السكانية عليها، وارتباطا بهذا نجد أن مدينة القنيطرة تسجل تدفقات سكانية يومية مهمة تصل إلى 9942 شخص موزعة على 1657 رحلة . يساهم فيها النقل بواسطة

سيارات الأجرة بشكل بارز حيث تضم المدينة سبع محطات خاصة بسيارات الأجرة تربط المدينة بجميع الأقاليم داخل الجهة عبر 24 مسار.

إذن انطلاقا من العد الميداني والمقابلات مع منظمي محطات سيارات الأجرة، استقينا أن عدد الرحلات يزداد أو يتقلص بالتناسب مع المسافة بحيث نجد المسارات ذات المسافات القصيرة والتكلفة المنخفضة تعرف عدد مهم من المتنقلين، ونخص بالذكر هنا الجماعات القروية والحضرية المجاورة و القريبة من مدينة القنيطرة) المكن، سيدي علال التازي، الحدادة، أولاد سلامة ، المناصرة سيدي محمد بنمنصور ، بنمنصور ، عامر السفلية ، سيدي يحيى ، سلا) والتي ترتبط بها بشكل يومي وشبه يومي. إذ نجد داخل هذه الفئة 10 مسارات من أصل 22 مسار و66% من مجموع عدد الرحلات 1095 أي بعدد تنقلات بلغ 6570 من أصل 9942 تنقل مما يحيلنا على حجم الارتباط بين هذه الجماعات ومدينة القنيطرة خاصة الجماعات القروية المجاورة لمدينة القنيطرة والتي تدخل ضمن النفوذ الترابي للقنيطرة الكبرى.

أما بالنسبة للمسارات المتوسطة الأهمية فنجدتها في الغالب في اتجاه المراكز الحضرية داخل الجهة والتي تشكل في نفس الوقت تلعب دور الوسيط في التنقل بين الجماعات القروية التابعة لهذه المراكز الحضرية ومدينة القنيطرة، فالأشخاص يتنقلون إلى مدينة القنيطرة عندما لا تتوفر الخدمات داخل تلك المراكز الحضرية) الصحية، التعليمية، الإدارية ...). تتراوح عدد الرحلات بهذه الفئة بين 50 و 80 رحلة حسب كل مسار كما يبلغ عدد المسارات داخل هذه الفئة سبع مسارات) سيدي سليمان، سيدي قاسم، سوق الأربعاء، مشرع بلقصيري، دار الكداري، الرباط، تيفلت (بعدد رحلات يصل إلى 441 رحلة أي بنسبة 26,6% من مجموع عدد الرحلات وبعدد تنقلات بلغ 2646 تنقل . نسجل داخل هذه الفئة بعض التباينات فمسار الرباط يسجل عدد رحلات أقل من مسار سوق الأربعاء الغرب رغم قرب المسافة بين مدينة القنيطرة والرباط (40 كلم) مقابل 86 كلم بالنسبة لسوق الأربعاء الغرب ، وهذا راجع لكون أن التنقل إلى من وإلى مدينة الرباط يتم بالدرجة الأولى عن طريق القطار نظرا لثمنه (18 درهم) القريب من ثمن سيارة الأجرة (15 درهم) ونظرا لتوفيره سبل الراحة واختصار الزمن وبالتالي فإن أغلب المتنقلين في مسار القنيطرة- الرباط فهم إما يقطنون بالقرب من محطة سيارات الأجرة وإما من المتنقلين الذين يلجون إلى مدينة القنيطرة من جماعات قروية وحضرية أخرى لكون أن جل محطات سيارات الأجرة المتواجدة بمدينة القنيطرة تتواجد بالقرب من محطة الملاح (محطة الملاح هي محطة سيارات الأجرة الكبيرة المتوجهة إلى سلا والرباط وتقع بحي الملاح بمدينة القنيطرة).

تضم الفئة الأخيرة خمس مسارات، جرف الملح، الخميسات، سيدي علال البحراوي، مولاي بوسلهام وزان بعدد يقل عن 50 رحلة بالنسبة لكل مسار وبمجموع يصل إلى 121 رحلة يومية (726 متنقل) . ونميز هنا بين مسارات تحقق عدد رحلات يتراوح ما بين 20 و 50 رحلة (جرف الملح، الخميسات، سيدي علال البحراوي) ، ويقل عدد المتنقلين بهذه المسارات نظرا لوجود هذه الجماعات ضمن مجالات التنافس المجالي

مع مراكز حضرية أخرى مثل مدينة الخميسات (32 رحلة) في علاقتها بمكناس والرباط التي تعتبر مدينة ذات مجال نفوذ وطني. أما سيدي علال البحراوي فرغم قربها من مدينة القنيطرة (أقل من 25 كلم) إلا أن عدد التنقلات بهذا المسار ضئيل (25 رحلة) نظرا لحجم السكان القليل بهذه الجماعة وكذلك ارتباطها بشكل كبير بمدينة الرباط. (إذ تعتبر) مدينة مرقد) بالنسبة للرباط. يعرف مسار جرف الملحة وضعية مغايرة، فإن قلة التنقلات بهذا المسار 38 (رحلة في اليوم) ترجع لكون أن هذه الجماعة تابعة إداريا لإقليم سيدي قاسم وبالتالي فمعظم التنقلات المرتبطة بالخدمات الإدارية تكون في اتجاه مدينة سيدي قاسم وهذا سيؤثر طبعاً على عدد المتنقلين ، عامل آخر يؤثر في تقلص عدد التنقلات بهذا المسار وهو أن العديد من المتنقلين يتوجهون إلى مدينة سيدي قاسم ومن تم يتوجهون إلى مدينة القنيطرة وبالتالي سيتم احتساب الرحلة على أنها تدخل ضمن مسار سيدي قاسم .

في الأخير نجد داخل هذه الفئة مسارين (مولاي بوسلهام، ; وزان) تقل فيهما الرحلات عن 20 رحلة يومية بالنسبة لكل مسار فعدد التنقلات يقل بمسار مولاي بوسلهام (12 رحلة) نظرا لطول المسافة وارتباط سكان الجماعة بمدينة سوق الأربعاء الغرب، وبهذا يتم التنقل إلى مدينة القنيطرة إلا عند الضرورة أو من أجل الولوج على بعض الخدمات غير المتوفرة في المراكز الحضرية القريبة (سوق الأربعاء، القصر الكبير). رغم تواجد مدينة وزان خارج الحدود الإدارية لجهة الرباط-سلا-القنيطرة إلا أنها لا تزال ترتبط بمدينة القنيطرة عبر مسار مباشر بعدد رحلات يصل إلى 14 رحلة وبعدد متنقلين يبلغ 84 متنقل، يتقلص عدد التنقلات بهذا المسار نظرا لطول المسافة 137 كلم بالإضافة إلى أن مدينة القنيطرة فقدت الارتباط الإداري بمدينة وزان، وبالتالي أنها فقدت جل التنقلات المرتبطة بالولوج إلى الخدمات الإدارية.

الارتباط اليومي بالجماعات المجاورة لمدينة القنيطرة، محفز رئيسي في بروز أنماط تنقل متعددة

تعتبر تنقلات السكان مرآة تعكس بنية المجال، وتعد المدن والأرياف في دول الجنوب مجالا يستخدم فيه وسائل نقل خاصة لتلبية احتياجات سكانها في التنقل، حيث تم تطوير هذه الوسائل لتكييفها مع وضعيات متناقضة تجمع بين العصرية والتقليدية، وبين التنظيم والعشوائية، وبين ماهو حضري و ماهو قروي. وفي هذا السياق (حاكمي رقية، 2006، صفحة 31)، يحدث تداخل بين ما هو قانوني وما هو غير قانوني، حيث يتم تجاوز القوانين في استخدام بعض وسائل النقل (النقل السري) ، ولهذا الغرض تحظى وسائل التنقل البديلة بأهمية بالغة في دراسة تيارات التنقل وتنظيم المجال ، فكثافتها تحيل إلى مسألتين مهمتين ' الأولى مرتبطة بقوة العلاقات السكانية بين المدينة والمجالات المحيطة بها ،و الثانية تؤكد أن وسائل النقل العمومية (سيارات الأجرة الحافلات ...) لا تستطيع تغطية جل تيارات التنقل (ADIB, 2017, p. 189) اليومية ، وتبعا لهذا التزايد المستمر للتنقل خاصة بمجالات التردد الكبيرة

وفي السياق الذي يهدف إلى توفير وسائل النقل في المناطق الريفية في المغرب، تم إدخال نظام النقل المزدوج في عام 1986، وتبرز أهميته في ربط المناطق الريفية بعضها البعض وبين المناطق الريفية

والحضرية بين مدينة القنيطرة ومختلف الجماعات القروية المحيطة بها. تتسع سيارات النقل المزدوج لعدد ركاب يتراوح بين 9 و15 حسب شروط الترخيص. وعادةً ما يتم تجاوز الحد القانوني لعدد المقاعد بسبب ضعف إجراءات الرقابة الأمنية (النامي، 2019، صفحة 90). أما فيما يخص النقل السري فقد ظهر في البداية ارتباطاً بالرغبة المتزايدة للتنقل للمناطق التي لا تصلها وسائل النقل العمومية، لكن سرعان ما أصبح يمثل مشكلاً لوسائل التنقل العمومية بمدينة القنيطرة، حيث أصبح يتقاسم معهم نفس مسارات التنقل في غياب تام لشروط السلامة وتجاوز للحد القانوني لعدد الركاب .

صورة 2: سيارات النقل المزدوج بباب فاس بمدينة القنيطرة



المصدر البحث الميداني ديسمبر 2022 ويناير 2023

جدول 5: تيارات الأشخاص حسب نمط النقل

المحطة	نوع النقل	المسار	المتوسط اليومي الأسبوعي لعدد الرحلات ذهاباً وإياباً	عدد المقاعد	المتوسط اليومي الأسبوعي لعدد المتنقلين	النسبة من مجموع التنقلات %
باب فاس	النقل المزدوج	في اتجاه _لمنصرة	42	22	924	31%
	النقل السري		72	6	432	15%
	الحافلات الصغيرة		16	21	336	11%
	النقل السري	في اتجاه محمد بنمنصور	60	6	360	12%
	النقل السري	في اتجاه بنمنصور	36	6	216	7%
عين عريس	النقل السري	في اتجاه الحدادة	115	6	690	23%
المجموع			341	67	2958	100%

المصدر البحث الميداني ديسمبر 2022 ويناير 2023

تعتبر معطيات الجدول رقم 5 على حجم الارتباط اليومي بين مدينة القنيطرة والجماعات القروية المجاورة لها رغم ربط مدينة القنيطرة بهذه الجماعات القروية بوسائل النقل العمومية (سيارات الأجرة وحافلات النقل الحضري) والتي تسجل تيارات يومية مهمة . إلا أن تزايد الارتباط اليومي بين هذه الجماعات القروية ومدينة القنيطرة لم يرافقه تزايد كاف في تغطية كثافة التنقل بين مدينة القنيطرة وهذه الجماعات مما أفسح المجال إلى بروز أنماط أخرى من النقل بهذه المسارات التي سبق الإشارة إليها ، حيث يبلغ حجم التيارات اليومية فيما يخص باقي أنماط النقل الأخرى 2958 تنقل ذهابا وإيابا يوميا يمثل فيه النقل المزدوج في اتجاه جماعة المناصرة معدل 31% أي 924 تنقل يومي ، ويمثل النقل السري بنفس المسار 15% بعدد تنقلات بلغ 432 متنقل يوميا ، وتستعمل الحافلات الصغيرة كذلك في التنقل بهذا المسار بعدد تنقلات يصل إلى 336 تنقل يومي . تعكس هذه الأرقام حجم العلاقات السكانية اليومية بين جماعة المناصرة القروية ومدينة القنيطرة.

يبقى النقل السري هو النمط المستعمل في باقي المسارات الأخرى بتفاوت في حجم التيارات اليومية حسب كل جماعة، إذ تحتل جماعة الحدادة المرتبة الأولى من حيث تيارات الأشخاص الذين يستعملون النقل السري وذلك بمعدل 23% من حجم التنقلات ككل وبعدد تنقلات يبلغ 690 تنقل، وذلك نظرا للارتباط القوي بين جماعة الحدادة ومدينة القنيطرة التي تعتبر مجال عمل ودراسة وتسوق يومي لجماعة الحدادة خاصة مناطق (عين عريس ، المكاديد، زهانة، أولاد مليك) .

خاتمة

تعد دراسة تيارات النقل من الدراسات المهمة في الحقل الجغرافي، فهي تمكن من رسم تصور شامل حول طريقة تنظيم واشتغال المجال، إذ من خلال هذه الدراسة يمكنك رصد أماكن وتركز مختلف الأنشطة التي ينتقل إليها الأشخاص، بالإضافة إلى قياس درجة المركزية الحضرية، والتي بدورها تمنحنا رؤية شاملة حول التباينات المجالية، وحول تراتبية المراكز الحضرية داخل مجال معين.

وقد حاول هذا المقال إبراز درجة مركزية مدينة القنيطرة، من خلال مستوى التردد اليومي عليها. حيث أفرزت نتائج التحليل والبحث الميداني أن مدينة القنيطرة تسجل مستوى تردد يومي مهم في تيارات الأشخاص، وذلك لما توفره المدينة من أنشطة تجارية وخدماتية متنوعة (مراكز التسوق العصرية، بيع السيارات، الخدمات الصحية...)

لعل ما يوضح درجة التردد اليومي على مدينة القنيطرة، هو توفرها على سبع محطات خاصة بسيارات الأجرة من الصنف الأول في مختلف الاتجاهات، والتي تربط مدينة القنيطرة بمختلف أقاليم وعمالات جهة الرباط-سلا-القنيطرة، بالإضافة إلى اتجاهات أخرى خارج الجهة (إقليم وزان، إقليم العرائش)، وهذا ما يؤكد اتساع نطاق نفوذ مدينة القنيطرة .

ونظرا للنمو الديموغرافي الذي تعرفه مدينة القنيطرة والتركز المستمر للأنشطة التجارية والخدمات قرب مختلف محطات سيارات الأجرة، أصبح من الضروري مراجعة أماكن هذه المحطات ونقلها لمناطق تجنب المدينة مشاكل الاختناق المروري، وتوفر ظروف الراحة اللازمة للمتقنين، فأغلب محطات سيارات الأجرة لا توفر حتى كراسي الجلوس.

References

1. Andan Odile.1977 Les transports et l'organisation de l'espace autour des grandes villes françaises. In : Bulletin de l'Association de géographes français, N°439-440،
2. BAVOUX Jean – Jacques، BEAUCIRE François، CHAPELON Laurent، ZEMBRI Pierre، 2014، «Géographie des transports »، Armand Colin،
3. B :Dezert 1976 Les activités tertiaires leur rôle dans l'organisation de l'espace : II transport et organisation de l'espace : paris centre de documentation universitaire ; société d'édition d'enseignement supérieur.
4. Chaline، C. 1996. Les villes du monde arabe. Paris : Armand Colin/Masson، deuxième édition
5. Émile MÉRENNE 2013 Géographie des transports Contraintes et enjeux Collection « Didact Géographie » EDITION PRESSES UNIVERSITAIRES DE RENNES
6. Mohamed EL ADIB 2017 La mobilité pendulaire et le transport collectif intercommunal dans l'agglomération du Grand El Jadida: Cas des flux provenant de la banlieue Thèse soumise en vue de l'obtention de doctorat
7. Pumain، D. ; Saint Julien T. (2010). Analyse spatiale، les interactions. Paris : Armand Colin، deuxième édition
8. PRIGENT Lionel، 2012، « des Taxis motos au tramway... penser la mobilité urbaine dans les villes africaines، ville et environnement durable en Afrique et au Moyen – Orient، publications de la Faculté des Lettres et des Sciences Humaines، Rabat، Colloques et séminaires N° 171، édité par AGOUMY Taoufik et RAFASS M،

المصادر والمراجع

1. فضل إبراهيم الأجود، (2002). مدخل إلى جغرافية النقل جامعة سبها للإدارة العامة للمكتبات والنشر، الدار العربية للنشر والتوزيع.
2. حاكمي رقية، (2006). وسائل النقل غير المهيكل بالمجال الحضري للدار البيضاء، ورد في شويكي المصطفى) تنسيق (النقل الحضري بالدار البيضاء، منشورات الإتحاد الجغرافي المغربي، فرع الدار البيضاء عين الشق.
3. حواص آمال، (2015). إشكالية النقل الجماعي الحضري بمدينة القنيطرة وآفاق التنمية الحضرية "أطروحة نيل شهادة الدكتوراه في الجغرافيا، كلية الآداب والعلوم الإنسانية جامعة ابن طفيل القنيطرة.
4. زهير النامي، (2019). تيارات النقل بين المدن والأرياف وانعكاساتها على التنمية الترابية حالة بعض الجماعات الترابية التابعة لإقليم قلعة السراغنة أطروحة نيل شهادة الدكتوراه في الجغرافيا، جامعة سيدي محمد بن عبد الله، فاس، كلية الآداب والعلوم الإنسانية.

المصادر الرسمية

1. الجماعة الترابية القنيطرة: منوغرافية جماعة القنيطرة 2022
2. الجماعة الترابية القنيطرة: برنامج عمل الجماعة 2022-2027
3. الجماعة الترابية القنيطرة: مخطط التنقلات الحضرية 2021
4. وزارة التجهيز والنقل واللوجستيك والماء: الإحصاء السنوي لحركة المرور بمختلف الطرق بالمغرب 2022