

Peri-urban Spaces in Morocco: An Attempt to Respond to the Problem of Limits

Dr. Hamid EL KOUAK

Chouaib Doukkali University, REDD Laboratory
EL Jadida, Morocco

Science Step Journal / SSJ

2024/Volume 2 - Issue 6

doi: <https://doi.org/10.6084/m9.figshare.27569280>

To cite this article: El Kouak , H. (2024). Peri-urban Spaces in Morocco: An Attempt to Respond to the Problem of Limits. Science Step Journal II (6), 287 - 302. ISSN: 3009-500X.

Abstract

Peri-urban spaces are considered one of the aspects of urban sprawl, in which the study of phenomena is important given the multiple roles they play (environmental, economic, social, etc.), the latter accelerate the internal dynamics of these spaces. However, this importance is less considered in the interest of decision-makers, as its definition has remained ambiguous and restricted. This made its study more difficult, especially when establishing criteria to delimit peri-urban spaces.

To address this problem in the peri-urban area of Greater El Jadida, we adopted an approach based on the investment of the results of field work, relying on GPS and GIS. We also relied on theses and institutional studies. This approach allowed us to develop a set of criteria to define the peri-urban perimeter.

Keywords:

Interdisciplinarity; geography; information and communication technology; didactic of geography; Innovation and renewal educational.

المجالات البيحضرية بالمغرب: محاولة الإجابة عن إشكالية الحدود

د. حميد القواق

جامعة شعيب الدكالي، مختبر
الجديدة، المغرب

ملخص:

تُعد المجالات البيحضرية شكلا من أشكال الامتداد الحضري، تكتسي دراستها أهمية بالغة؛ نظرا لما تقدمه من أدوار متعددة (بيئية، اقتصادية، اجتماعية...) زادت من سرعة الديناميات داخلها. في مقابل ذلك، ظلت ضعيفة الحضور داخل اهتمامات متخذي القرار، كما طرحت صعوبات أمام الباحثين لعدم إجماعهم حول تعريف موحد ومعايير لتحديدها.

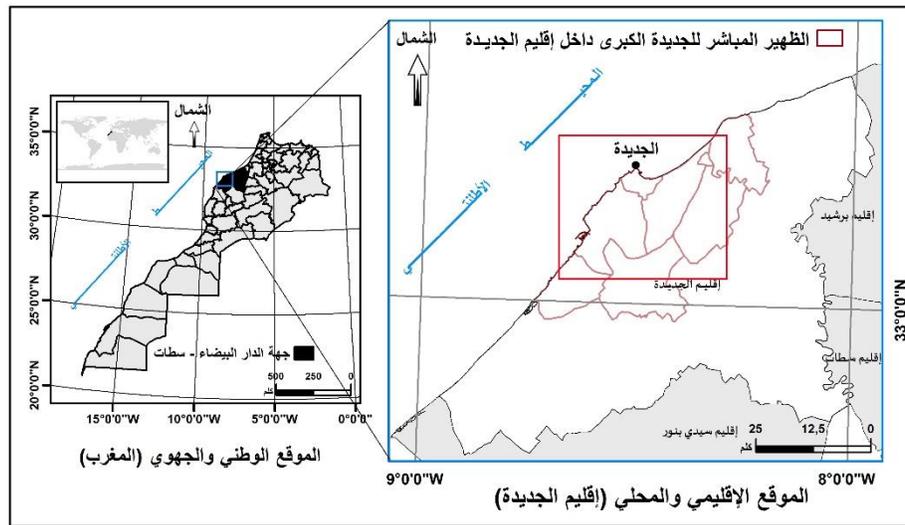
لمعالجة هذه الإشكالية اشتغلنا على الظهير المباشر للجديدة الكبرى باستثمار نتائج العمل الميداني بواسطة نظم التموقع العالمية GPS والعمل الكرتوغرافي باعتماد نظم المعلومات الجغرافية SIG، كما استندنا إلى أطوار ودراسات مؤسسية متنوعة. مكننا ذلك من الخروج بمجموعة من المعايير - يمكن أن تساعدنا - على تحديد المجال البيحضري.

الكلمات المفتاحية:

مجال بيحضري، حدود المجال البيحضري، جيوماتية، الجديدة الكبرى.

مقدمة:

تُعد ظاهرة المجالات البيحضرية Les espaces périurbains نتيجة وعرض حضري مرتبط بسيرورة التمدين. ترتبط بفاعلين متنوعين وتعرف ديناميات وتحولات سريعة خلفت أثارا واضحة على خصوصيات المجال والمجتمع المحلي. شكلت مادة خصبة لاشتغال العديد من الباحثين داخل حقول معرفية متنوعة، كما فتحت نقاشا علميا بينهم حول المفهوم من جهة. وحول حدود امتداد هذه الظاهرة من جهة أخرى. شكل الظهير المباشر للجديدة الكبرى إطارا مجاليا تبرز فيه ظاهرة المجالات البيحضرية، وحالة تُتيح لنا إمكانية تمحيص عناصر الإشكالية المطروحة (خريطة رقم 01).



خريطة رقم (01): توطين مجال الدراسة

المصدر: بناء على معطيات مفتوحة المصدر حول خرائط التقسيم الترابي للمغرب وخريطة العالم محملة من الأنترنت

نتوخى من خلال هذه الورقة البحثية المساهمة في النقاش الدائر حول مسألة المعايير المعتمدة لتحديد مجال نفوذ هذه الظاهرة دونما الخوض في مقارنة المفهوم. لعل ما يبرر هذا الاختيار هو قلة الدراسات التي تطرقت لمسألة الحدود على خلاف تلك التي عالجت المفهوم. وبالنظر للصعوبات المطروحة أمامنا عند محاولة رسم حدود واضحة لهذه المجالات، في ظل تعدد المعايير وعدم الاتفاق حولها.

1. الإشكالية والمقاربة المنهجية

1.1 الإشكالية

تطرح المجالات البيحضرية إشكاليات متعددة، ترتبط في الغالب بالديناميات التي عرفتها في علاقتها بالمدن القريبة منها، من مظاهر هذه العلاقة تغير المشاهد نتيجة التوسع على حساب الأراضي الفلاحية وتراجع أدوارها الإنتاجية.

ترتبط الإشكالية المعالجة بمحاولة تحليل بعض أبعاد هذه الظاهرة، سيما مسألة الحدود التي تستدعي وضع معايير موحدة وتبنيها. يقتضي ذلك تظافر جهود العديد من الباحثين، بُغية وضع إطار مُحدّد ومرجعي للمعايير والعناصر المساعدة على تحديد مجال نفوذ الظاهرة المدروسة. ومن جملة الأسئلة التي نود الإجابة عنها: ما هي مختلف المقاربات والأدوات المساعدة على وضع معايير تتيح لنا تنضيد حدود المجالات البيحضرية؟ وهل يمكن توحيدها على جميع المجالات؟

2.1 المقاربة المنهجية المعتمدة والأدوات الموظفة

يُعد العمل الكرتوغرافي والتقنيات المرتبطة به مرتكزا مهما للمقاربة المتبعة، إذ عملنا على استثمار أدوات الجيوماتية وما تتيحه من إمكانيات للإجابة عن مسألة ضبط حدود المجالات البيحضرية. وبذلك، حاولنا وضع مجموعة من المعايير المنسجمة مع خصوصيات المجال، بعدما قمنا بتقييم مدى تطابق المعايير المتعارف عليها دوليا مع الحدود المعتمدة في الدراسة.

شكلت خريطة استعمالات الأراضي بالظهير المباشر للجديدة الكبرى منطلقا للإجابة عن الإشكالية. تم وضعها باعتماد برنامج ArcGIS وباستثمار نتائج العمل الميداني وأدوات الجيوماتية (خريطة رقم 02).

مكنتنا هذه المقاربة من وضع معايير أولية تفيدنا في رسم حدود المجالات البيحضرية، وبغية توخي الدقة في هذه العملية استندنا إلى وثائق أخرى مدعمة خصوصا مخطط توجيه الهيئة العمرانية للجديدة الكبرى SDAU، أطرح حول المجال، دراسات أخرى في شكل تقارير حول النقل والتنقلات بإقليم الجديدة.

قمنا في المرحلة الأولى بتحديد أهم المعايير التي وضعتها الجمعية الفرنسية للدراسات الجغرافية، الاقتصادية والسوسولوجية التطبيقية المسماة اختصارا بـ¹SEGESA، بهدف معرفة مدى انسجامها مع مجال الدراسة. وفي مرحلة ثانية، حاولنا تقديم معايير أخرى بعدما تبين صعوبة تطابق المعايير التي وضعتها هذه الجمعية مع خصوصيات المجال البيحضري للجديدة الكبرى.

¹ SEGES : Société d'études géographiques, économiques et sociologiques appliquées.

2. نتائج الدراسة: مناقشة وتأويل

تنبغي غالباً ما نقتصر على الحدود الإدارية عند تحديد مجال الدراسة بالمجالات حول المدن. نعتقد أن هذا الاختيار -السهل- بقدر ما يُعطينا من الخوض في مسائل شائكة وعلى درجة كبيرة من التعقيد، يُسقطنا في مجموعة من الإشكالات أهمها: كيف يمكن للحدود الإدارية للجماعات الترابية أن تُضبط توزيع الظواهر الجغرافية غير القارة لا في الزمان ولا في المكان؟ أي كيف لنا أن نميز بين هذه الظواهر بخط فاصل؟ وإذا ما نجحنا في ذلك، ألا يمكن أن نتفاجأ حينما تتغير حدود هذه الجماعات بتغير الظروف والمستجدات؟

1.2. تحديد المجالات البيحضرية: معايير غير موحدة تزيد من صعوبة فهم الظاهرة

ترتبط ظاهرة المجالات البيحضرية بعوامل متعددة نجلها فيما يلي:

- تخفيف الضغط على المدن Le desserrement بتنمية الضواحي لتستقطب فئات من ساكنة المدينة وتشجعهم على السكن خارج أحزمها؛
- سمح ارتفاع وتيرة استعمال السيارة بشكل منتظم للأسر بالسكن ببيضع كيلومترات عن مقرات العمل؛
- ساهم تكثيف النقل الطرقي في سهولة الولوجية نحو المجالات البيحضرية، ما ساعد على تمدد المدينة والسكن والأنشطة على هوامشها؛
- أدت نجاعة النقل الجماعي العمومي إلى تقوية الولوجية وتخفيف الضغط على الطرق؛
- تشبع السوق العقارية بالحزام الحضري القديم وداخل الضاحية، دفع الساكنة إلى الاستقرار بأماكن بعيدة عن المدينة (ثمن العقار عامل محدد)؛
- دور السلطات العمومية في نمو الهوامش بفتح وتجهيز مجالات حديثة للتوسع العمراني (تجزئات سكنية، مدن جديدة) بغرض التخفيف من أزمة السكن².

وبالتالي، تقتضي الضرورة الوقوف على هذه الخصوصيات، وأخذها بعين الاعتبار عند دراسة المجالات البيحضرية، ولاسيما عند رسم حدودها.

1.1.2 مدى استجابة المجال للمعايير المتعارف عليها في تحديد المجالات البيحضرية

استندنا في وضع حدود مجال الدراسة إلى خمسة معايير وضعتها "الجمعية الفرنسية SEGESA"، وهي كالتالي:

- كثافة سكانية تفوق المتوسط المسجل بالنسبة لباقي التراب الوطني؛
- نسبة مهمة لمساحة المجالات الفلاحية والغابوية بالمجالات البيحضرية؛

² KHALIL, A., 2016, *Périurbanisation au Maroc: concepts et réalité*. (Coordination Mokhtar Lakhel el al.), organisation et aménagement de l'espace rurale au Maroc, recherche et actions, publication FLSH Rabat, institut des études africaines, INAU, Colloques et séminaires N°186, pp. 31-41.

- نسبة مرتفعة للمنشآت والبنائيات الحديثة وخاصة التجزئات السكنية والإقامات الثانوية؛
- نسبة السكان الذين يشتغلون خارج جماعات سكانهم في حدود 50% تقريبا؛
- مساحة فاصلة عن (مدينة-مركز) يفوق عدد سكانها 50.000 نسمة³.

سنحاول فيما يلي تقييم مدى انسجام هذه المعايير مع واقع وخصوصيات المجال المحلي بهدف ضبط حدوده/حدود المجالات البيحضرية.

أ- معيار متوسط الكثافة السكانية بالنسبة للتراب الوطني

يشترط أن تفوق الكثافة السكانية للجماعات المجاورة لمدينة الجديدة متوسط الكثافة السكانية المسجلة على الصعيد الوطني، الذي يبلغ 45 نسمة/كلم² حسب إحصاء سنة 2014. تخضع الجماعات المجاورة لمدينة الجديدة لهذا الشرط؛ حيث تبلغ الكثافة السكانية بجماعة حوزية 152 نسمة/كلم² وجماعة مولاي عبد الله 183 نسمة/كلم². والشئ نفسه بباقي الجماعات الأخرى⁴. بالرغم من تحقق هذا المعيار، يبقى غير مفيد عند تعميمه على مستوى الإقليم ككل، فجميع جماعات إقليم الجديدة تتجاوز هذه العتبة، ماعدا جماعة سي احساين بن عبد الرحمان - داخل المجال الريفي بعيدا عن المدينة - التي تسجل 45 نسمة/كلم².

ب- المعيار المشهدي-البيئي: تواجد مهم للأراضي الفلاحية والفضاءات الخضراء

يرتبط هذا المعيار بضرورة تواجد نسبة مهمة من الأراضي الفلاحية والمجالات الخضراء. فعلى مستوى جماعتي حوزية ومولاي عبد الله المحاذيتين لمدينة الجديدة تشكل نسبة الأراضي الفلاحية حوالي 80% من مجموع مساحة الجماعتين، في حين لا تتجاوز نسبة المجالات الخضراء 3%. وبالتالي، تستجيب هذه المجالات لهذا المعيار، خاصة التواجد المهم للمجالات الفلاحية. في مقابل ذلك، تقل نسبة الفضاءات الخضراء؛ فباستثناء جماعة حوزية التي توجد بها غابة الحوزية (المغروسة) باقي الجماعات الأخرى القريبة من المدينة تكاد تكون خالية من الغطاء النباتي.

ج- المعيار الوظيفي: دينامية المجال ارتباطا بانتشار مظاهر التمدين

يعكس هذا المعيار طبيعة الديناميات الحديثة التي يشهدها المجال، خصوصا انتشار بعض الأنشطة غير الفلاحية (سكنية، صناعية، سياحية، خدماتية وترفيهية...). يتجسد ذلك في توطن أنشطة غير فلاحية مهيكلت للمجال مثل: ميناء الجرف الأصفر، المنطقة الصناعية MEDZ، مركب الكولف الملكي (بيلمان)، المحطة السياحية مازكان، مركز المعارض محمد السادس، تجزئات سكنية حديثة البناء، مدينة جديدة في طور التشييد. إضافة إلى العديد من المستودعات ومقرات الشركات والمقاولات ووحدات تربية الدواجن. هذا فضلا عن انتشار الإقامات الثانوية ودور الضيافة والمركبات السياحية. وبهذا، يمكن اعتماد هذا المعيار في تحديد مجال الدراسة؛ لكونه يعكس بعض تمظهرات التمدين والوظائف المرتبطة به داخل المجالات المجاورة للمدينة.

³ في بعض الحالات تتراوح بين 25.000 و50.000 نسمة حسب وزن الهجرة التراقصية اليومية والديناميات الحديثة للسكان، ثم حالة بعض المدن الجديدة.

⁴ سيدي علي بن حمدوش 268 نسمة/كلم²، سيدي عابد 184 نسمة/كلم²، أولاد رحمون 148 نسمة/كلم²، أولاد احسين 140 نسمة/كلم².

د- معيار مقر العمل: نسبة السكان الذين يشتغلون خارج جماعات سكناهم (في حدود 50%)

لا يستجيب مجال الدراسة لهذا المعيار، إذ لازال النشاط الفلاحي يمتص شريحة مهمة من اليد العاملة بالمجالات الريفية، كما أن غالبية السكان يزاولون أنشطة متنوعة قرب مقرات سكناهم. وفي ذات المنوال، نستحضر بعض نتائج الدراسات السابقة⁵ التي خلصت إلى أن نسبة السكان المتراقصين على المدينة لأجل العمل يصل إلى قرابة 33%، وبهذا لا تتجاوز هذه النسبة العتبة/المعيار 50%.

ه- معيار القرب من مدينة-مركز: ضرورة توفر مدينة يفوق عدد سكانها 50.000 نسمة

يَشترط هذا المعيار لنتع مجالات معينة بالبيحضرية ضرورة قربها لمدينة-مركز بحجم سكاني يناهز 50.000 نسمة، يتراوح في بعض الحالات بين 25.000 و50.000 نسمة، حسب حجم التراقص اليومي بين هذه المجالات والمدينة، وارتباطا بالديناميات الحديثة للسكان، أو عندما نكون بصدد مدينة جديدة في طور النمو.

والحال هذه، يستجيب مجال الدراسة لهذا المعيار؛ لوجود مدينة بحجم سكاني يزيد عن 194.000 نسمة، لا تفصلها عن الجماعات القريبة منها -السابقة الذكر- مسافات طويلة أقصاها لا يتجاوز 25 كلم. هذا بالإضافة إلى وجود مدينة جديدة/ذكية في طور التشييد (القطب الحضري لمازكان PUMA بين مدينتي الجديدة وأزمور).

نخلص من هذا التحليل، إلى استحالة تحقق المعايير السابقة جملة وتفصيلا بالنسبة لمجال دراستنا، باستثناء معيارين فقط، وهما المعيار الوظيفي ومعيار القرب من مدينة يفوق عدد سكانها 50.000 نسمة، مع وجود مدينة جديدة. بينما تحقق -في حدود معينة- المعيار البيئي-المشهدى بانتشار مهم للمجالات الفلاحية وبشكل نسبي تواجد فضاءات خضراء. الشيء الذي قادنا إلى البحث عن معايير ومؤشرات أخرى من شأنها ضبط حدود مجال الدراسة بشكل أدق، وأكثر انسجاما مع واقع وخصوصيات المجال المحلي.

2.1.2 المعايير الموظفة لتحديد وضبط حدود مجال الدراسة: أهميتها وحدودها

اعتمدنا أربعة معايير لضبط حدود الظهير المباشر للجديدة الكبرى، وهي: توزيع الأنشطة غير الفلاحية داخل المجال، التخطيط الحضري والاستشراف الترابي؛ من خلال شمولية المجال لنطاق وثائق التعمير خصوصا (مخطط توجيه التهيئة العمرانية للجديدة الكبرى SDAU، أفق سنة 2025)، أشكال استعمال الأراضي وكثافتها، ثم معيار الحركة التراقصية ودور وسائل النقل العمومي والخاص⁶ بالاستناد إلى دراسات وأعمال سابقة. ساعدتنا هذه المعايير والمؤشرات بشكل كبير في رسم حدود مجال الدراسة (خريطة رقم 03).

⁵ EL ADIB, M., 2017, *La mobilité pendulaire et le transport collectif intercommunal dans l'agglomération du Grand El Jadida : Cas des flux provenant de la banlieue*. Thèse en Géographie. Université Mohammed V - Rabat, Faculté des lettres et des sciences humaines Rabat Agdal, p.07.

⁶ استثمرنا نتائج الإحصاء العام للسكان والسكنى لسنة 2014، لتدعيم هذه المعايير، ولأسيما: الولوجية ووسائل التنقل، الكثافة السكانية وحجم الأسر، معدل استغلال السكن، صفة الحياة وسنة تشييده. ساعدتنا على تنضيد حدود المجال البيحضرية. أثرتنا عدم التفصيل فيها استجابة للجزء المتاح لهذه الورقة العلمية.

أ- معيار التوزيع الجغرافي للأنشطة غير الفلاحية: توظيف نظم التموّج العالمية GPS

تتميز المجالات البيحضرية أو المجالات الشبه-حضرية بمورفولوجية غير مكتملة تجمع بين الخصائص الريفية والحضرية على شكل حزام يحد أطراف المدن بعمق متباين يختلف من وضعية إلى أخرى. يدل على نطاق التوسع العمراني المتقطع في اتجاه المجالات الريفية المجاورة بمساعدة البنى الطرقية وانتشار وسائل النقل العمومي والخصوصي⁷. وبالتالي، يُعد تتبع توزيع الأنشطة غير الفلاحية عبر محاور الشبكة الطرقية عملية مساعدة على ضبط حدود انتشار مظاهر التمدين هاته. يشكل تنوعها وتفاوت توزيعها الجغرافي تجليا من تجليات ظاهرة البيحضرية، وتبرز أهميتها بشكل كبير في ضبط حدودها. للقيام بهذه العملية اعتمدنا معيارين أساسيين، يتمثل الأول في مجال امتداد مخطط توجيه الهيئة العمرانية للجديدة الكبرى SDAU؛ بغرض عدم إغفال تصورات ومخططات الإعداد وتوجهات وثائق التعمير. بينما يرتبط المعيار الثاني بتحديد نقط/محطات توقف حافلات النقل العمومي بضواحي مدينة الجديدة بهدف ضبط الحركة التراقصية داخل مجال الدراسة.

على الرغم من سهولة تمثيل حدود الظواهر السابقة الذكر، وجدنا أنفسنا أمام صعوبة رسم الحدود الكاملة للمجال؛ أي الربط بين النقط المحددة لتوقف الحافلات بعضها البعض. وبالتالي، طرحنا مجموعة من السيناريوهات من قبيل ربط هذه النقط بواسطة خط بناء على معايير (اعتبار المراكز القروية كحدود للمجال، اعتماد محاور الشبكة الطرقية لرسم هذه الحدود). واجهتنا بعض العقبات حُيال تطبيق هذه الحلول، الشيء الذي حدا بنا إلى تكثيف الزيارات الميدانية لضبط معايير أخرى باعتماد مقاربات نوعية وأدوات حديثة؛ حيث قمنا بتوطين الأنشطة غير الفلاحية داخل المجال، هذا فضلا عن استثمار صور الأقمار الاصطناعية Google Earth pro لوضع خريطة استعمال الأراضي، التي مكنتنا من ضبط توزيع هذه الأنشطة ورصد تنوع المشاهد داخل المجال. وبالتالي، يمكن اعتبار معيار توزيع الأنشطة غير الفلاحية مؤشرا واضحا عن تراجع مظاهر التمدين تدريجيا كلما ابتعدنا عن المدينة، لكن دون اختفائها تماما؛ أي تراجع طبيعتها وكثافتها من الحزام الحضري للمدينة في اتجاه ظهرها المباشر.

ب- معيار التخطيط الحضري والاستشراق الترابي: إيلاء الاهتمام بمخططات الإعداد

حرصنا على إدماج مخطط توجيه الهيئة العمرانية SDAU ضمن حدود مجال الدراسة⁸، أخذنا بعين الاعتبار توجهات متخذي القرار وتطلعات التخطيط الحضري. تعتبر هذه الوثيقة من بين أهم وثائق التعمير الاستشراقي التي وضعها المشرع، لكن على الرغم من هذه الأهمية لم يعترف بوجود مجالات بيحضرية أو ضواحي، واقتصر بتسميتها بالمناطق المحيطة بالجماعات الحضرية والمراكز المحددة، ونطّقها بحدود واضحة حصرها في مسافة 15 كيلومترا تُحسب من الدائرة البلدية⁹. لكن على أي أساس تم أخذ هذه العتبة؟ وهل هي صالحة لكل المجالات المحيطة بجميع المدن؟

⁷ الدكاري، عبد الرحمان، وآخرون، 2020. التعمير وسياسة إعداد التراب، مقارنة بيدها غوجية ومنهجية. مؤلف جماعي، الطبعة الأولى، المطبعة الوراثة الوطنية، ص. 170.

⁸ يمتد هذا المخطط من شمال غرب مركز سيدي علي بن حمدوش إلى ميناء الجرف الأصفر جنوب غرب مدينة الجديدة، ويتعمق بين 5 و12 كلم نحو الظهر الخلفي. اعتمدنا هذه الحدود لحصر مجال الدراسة خاصة في الأجزاء الشمالية الغربية، على خلاف باقي أجزائه التي تجاوزنا فيه حدود هذا المخطط ارتباطا بامتداد الظواهر الملاحظة ولاسيما السكن والأنشطة غير الفلاحية.

⁹ المادة 01 من قانون التعمير رقم 12.90 (اثنان عشر - تسعون) وفق صيغته المحيطة بتاريخ 19 شتنبر 2016.

ساعدنا هذا المعيار في رسم حدود المجال بإدماج جميع المكونات التي ركز عليها هذا المخطط (التجمعات الحضرية، الأوساط ذات الأهمية الإيكولوجية، ميناء الجرف الأصفر). لكن الاقتصار عليه وحده غير كاف لتحديد مجال الدراسة؛ لأن الحدود التي وضعها المخططون قد لا تعكس مظاهر الديناميات والتحويلات التي تعرفها المجالات خارجها.

كما أنه - مخطط SDAU- ارتبط برؤية استشرافية بناء على سنوات مضت (منذ سنة 2009)، والواقع يُطلعنا أن المجال عرف ولازال يعرف ديناميات سريعة تفوق سرعة هذه الوثيقة، التي تبقى في الأخير بمثابة تصور عام مُوجه لعمليات الإعداد والتنمية، وفي كثير من الأحيان يتم خرقها عبر مسطرة الاستثناء في مجال التعمير¹⁰ Dérogation.

نخلص مما سبق، أن الاقتصار على هذا المعيار فقط، لا يسمح لنا بضبط حدود مجال الدراسة بدقة؛ لكونه يقصي جملة من الظواهر الجغرافية التي يشهدها المجال، سيما ديناميات استعمال الأراضي وتغير المشاهد خارج حدود مخطط توجيه التهيئة العمرانية.

ج- معيار طبيعة استعمال الأراضي وكثافتها: مؤشر دال على ظاهرة المجالات البيحضرية

تعرف كثافة استعمال الأراضي تفاوتاً حسب أجزاء المجال، كما تُعد إحدى مظهرات ظاهرة تمدن الأرياف Rurbanisation التي تنم عن مسلسل تمدن قروي أو تجمعات سكنية مجاورة للمدينة. يُفرضي هذا المسلسل إلى التخلي التدريجي عن النشاط الفلاحي، وقد لا يؤدي بالضرورة إلى حركة تراقصية، عكس ظاهرة البيحضرية Périurbanisation التي تنشأ عنها حركة تراقصية بين المدينة والريف المجاور¹¹. لكن رغم هذه الفروق، تساهم كل من الظاهرتين في تراجع النشاط الفلاحي لصالح أنشطة غير فلاحية سكنية، صناعية، سياحية، تجارية وخدمائية... متميزة على مستوى التوزيع الجغرافي والكثافة.

تعرف كثافة هذه الاستعمالات تراجعاً تدريجياً منتظماً في شكل حالات متراتبية، ولا يعني ذلك اندثارها بشكل كامل، بل اضمحلال قدرتها في التأثير على المجال حسب طبيعتها (صناعية، سياحية، خدمائية، مهيكلية أو غير مهيكلية، مساحتها، دورها في تنظيم العلاقات داخل المجال...). ينم هذا الواقع عن تلاشي مظاهر التمدن، وتراجع كثافة الأنشطة غير الفلاحية؛ أي الانتقال من مشاهد غير متجانسة إلى مشاهد منسجمة ومتجانسة وظيفياً. إن هذا الانتقال لا يكون فجائياً، بل بشكل انسيابي يشهد بين الفينة والأخرى تغيراً طفيفاً في وتيرته. يمكن اعتبار هذا التدرج بمثابة مؤشر عن تراجع مظاهر التمدن حول المدن، يسمح لنا بتحديد عتبات انخفاض كثافة استعمال الأراضي وتغير طبيعتها. وبذلك، يمكن اعتباره معياراً مساعداً على تحديد المجالات البيحضرية.

¹⁰ يُقصد بالاستثناء في مجال التعمير Dérogation "الرخص الممنوحة لمشاريع غير منصوص عليها في وثائق التعمير الخاصة بمنطقة معينة".

¹¹ الأكحل. المختار، وفاتح. عبد العالي 2008. الأرياف المجاورة للمدن بالمغرب: مجالات متفردة وسريعة التحويلات حالة المجال الريفي الحمدي. (تنسيق محمد الأسعد)، منشورات الجمعية الوطنية للجغرافيين المغربية، الجزء 1-التنمية المحلية، الرباط، ص 397-407.

د- معيار الحركة التراقصية ودور وسائل النقل: يفيدنا في معرفة الحركة داخل المجال

تساهم الحركة التراقصية *Mobilité pendulaire* من وإلى المدينة في منحنا فكرة حول طبيعة وحجم العلاقات التي تربطها بمجالها البيحضري. يصعب ضبط التيارات المرتبطة بهذه الظاهرة وتتبعها على صعيد المجال ككل. والحال هذه، اعتمدنا في تقييم هذا المعيار على دراسات أنجزتها وزارة التجهيز والنقل¹²، اهتمت بقياس حجم التنقلات عبر المحاور الطرقية. استندنا كذلك إلى بعض الأطراح الجامعية، بالإضافة إلى تقارير لمكاتب دراسات قامت بدراسة موضوع التنقل والحركة بالجماعات الضاحوية ووسائل النقل المستعملة.

أكدت بعض الدراسات¹³ على أهمية الحركة التراقصية ارتباطا بالتكامل الوظيفي الذي يميز المجال، نظرا لطبيعة الديناميات التي يشهدها اقتصاديا، ديمغرافيا وعمرانيا... خصوصا بالمجالات القريبة من مدينة الجديدة المستقطبة للأسر القادمة من داخل وخارج الإقليم. فهناك 35% من سكان الضواحي مهاجرون، أغلبهم يتراقص على المدينة بغرض الشغل، سيما القاطنين بالدواوير العشوائية. لعب النقل العمومي دورا مهما في تزايد هذه الحركة على الرغم من التمايز الكائن على مستوى التغطية بهذه الوسيلة حسب تباين أجزاء المجال؛ إذ تشير الأرقام إلى أن حوالي 78% من الساكنة التي تتراقص على مدينة الجديدة لا يتعدى سنها 35 سنة، وقرابة 46% من الذين يستعملون النقل العمومي ينتمون إلى فئات محدودة الدخل أقل من 3000 درهم. يمثل الأجراء النصيب الأوفر منهم بحوالي 39%، ما يناهز 77% من بينهم يشتغل بالقطاع الصناعي والسياحي والإداري...

يتجاوز متوسط التنقلات اليومية من الجماعات الضاحوية المجاورة إلى مدينة الجديدة مرتين في اليوم، ونشير هنا إلى قوة التنقلات بين مدينة أزموور والجديدة، حيث تسجل 2,7 مرة في اليوم. تعد سيارات الأجرة الكبيرة الوسيلة الأهم في التنقل بنسبة تتراوح بين 65% و85%، ويبقى النقل الحضري العمومي الوسيلة الأكثر استعمالا بالنسبة لجماعة أولاد احسين ومولاي عبد الله، ثم أزموور وسيدي علي بن حمدوش. تتم هذه التنقلات بواسطة وسائل أخرى كالسيارة والدراجة النارية؛ إذ تصل ببعض الجماعات إلى حوالي 41% وخاصة بجماعة مولاي عبد الله¹⁴. هذا علاوة على باقي وسائل التنقل الأخرى غير المهيكلة والسرية والتنقل عبر الأرجل، التي لا تتجاوز نسبتها

¹² PROVINCE EL JADIDA. 2014, *Plan de déplacements urbains du grand el Jadida. Élaboration du diagnostic et enjeux (PDU)*. Rapport de la deuxième phase, pp. 01-109.

¹³ El Adib, M. (2017). *Op Cit.*, p.07.

¹⁴ دواوير هامشية بجماعة مولاي عبد الله (تكني جنوب مدينة الجديدة والبحارة قرب سيدي بوزيد).

11%. تختلف أسباب ودوافع التنقل، ويبقى أغلبها مرتبط بالعمل، التمدرس والتكوين بما يناهز 70% على التوالي 46% و26%¹⁵. نُسجل كذلك قوة حركية النقل Trafic بين المدينة والجماعات الضاحوية المجاورة لها مقارنة بالجماعات البعيدة عنها¹⁶.

تبقى الحركية التراقصية بين مدينة الجديدة وضواحيها في بدايات تجلياتها، رغم تأكيد جل الأعمال والدراسات السابقة الذكر على قوتها. ولعل ما نلاحظه اليوم، لا يعدو أن يكون سوى بعض إرهاباتها الأولى؛ فالحركية التراقصية أو الهجرة التراقصية Migration pendulaire أو التنقلات التراقصية Déplacement pendulaire أو كما لُخصت في كلمة Navette ارتبطت بالمدن الميتروبولية الغربية وخاصة الصناعية وبمجالاتها الضاحوية والبيحضرية. كما أنها نجمت عن التوسع الحضري السريع الذي عرفته هذه المدن نتيجة تضخمها. وبالتالي ساهمت في تطور وسائل النقل وبروز عدة مشاكل على مستوى تنظيم المجال¹⁷. لازالت الأسر المعنية بالحركية التراقصية لم تصل بعد إلى استعمال السيارة الخاصة للتنقل، وهو أسلوب حديث ارتبط في الغالب ببعض الأسر الغنية التي امتلكت سكتاناويا خارج المدينة؛ إذ تبقى نسبة استعمال وسيلة للتنقل Taux de Motorisation بالجماعات الضاحوية ضعيفة لا تتجاوز 51 سيارة بالنسبة لكل ألف نسمة. إن هذه التنقلات اليومية لا تعكس فعلا العلاقات الوطيدة بين (مقر سكن - مقر عمل) كما هو الحال بالنسبة للدول المتقدمة.

إجمالاً، تعتبر الحركية التراقصية من بين المعايير المهمة في تحديد مجال الدراسة. فبالرغم من حداثة هذه الظاهرة وضعف تجلياتها، فقد ساعدتنا في ضبط تيارت التنقل ومداهما، ونقط انطلاقها ووصولها، وخاصة حافلات النقل الحضري العمومي، وحافلات نقل المستخدمين المشتغلين بالمناطق الصناعية التابعة أو القريبة لميناء الجرف الأصفر.

نخلص مما سبق، أن مدينة الجديدة بالنظر إلى حجمها (مدينة متوسطة في طور النمو يمكن تصنيفهاكبيرة، لتجاوز عدد سكانها 100.000 نسمة) تبقى غير قادرة على تنظيم مجالها الضاحوي، وإن حصل ذلك، لا يكون على شاكلة الدول المتقدمة؛ أي بالنمط الذي يمكن أن يفرز ظاهرة الحركية التراقصية التي تعد مظهرا من مظاهر بروز المجالات البيحضرية¹⁸.

¹⁵ PROVINCE EL JADIDA. 2014. *Op Cit.*, pp. 104-109.

¹⁶ بلغ المتوسط السنوي للتنقلات اليومية بين جماعة مولاي عبد الله ومدينة الجديدة 20.000 عربة، وبين جماعة سيدي عابد وميناء الجرف الأصفر 16.000، وبين هذا الأخير ومدينة الجديدة 8000، وبين جماعة حوزية ومدينة الجديدة 11.000، وبين جماعة سيدي علي بن حمدوش والكولف الملكي 9000، وبين الكولف الملكي ومدينة الجديدة 5000 تنقل لمختلف العربات عبر الطرق (حسب PDU, Op Cit., pp. 104-109).

¹⁷ من بينها ارتفاع مظاهر التلوث الجوي وتزايد حوادث السير الناجمة عن الازدحام الطرقي، الشيء الذي دفع إلى تشجيع وسائل النقل العمومي (الميترو مثلا) الذي يقطع مسافات قد تتجاوز 100 كيلومتر لتأمين هذه الحركية التراقصية اليومية لآلاف العمال.

¹⁸ تتجسد هذه الظاهرة (بشكل نسبي) في التنقلات اليومية للعمال بين ميناء الجرف الأصفر ومناطقه الصناعية ومدينة الجديدة عبر وسائل النقل الجماعي التابعة للشركات والمقاولات الخاصة، خصوصا مجموعة المكتب الشريف للفوسفات OCP، ثم التنقلات اليومية للطلبة والتلاميذ وبعض الموظفين والعمال بين مدينة الجديدة ومدينة أزموور على وجه التحديد، باستعمال وسائل النقل العمومي الحضري عبر الحافلات.

خاتمة:

تحيلنا دراسة مسألة حدود المجالات البيحضرية على قضايا أخرى لا تقل أهمية عن الإشكالية المعالجة، من قبيل مكانة هذه المجالات داخل سياسة إعداد التراب الوطني. فليس من المنطق أن تبقى بعيدة عن اهتمامات متخذي القرار، تنمو من ذاتها وتتطور بشكل عفوي، أو عن سابق تخطيط، لكن دونما رؤية منسجمة واضحة المعالم مأمولة النتائج. فإلى متى ستبقى هذه المجالات مهمة الحدود، مفتقرة للمرجعيات القانونية؟ لدى ينبغي النهوض بها والتخفيف من وطأة الاختلالات التي تعاني منها، والحيلولة دون تدهور ثروتها الترابية. يستدعي ذلك إعادة النظر في مكانتها داخل وثائق إعداد التراب، مع تمتيعها بترسانة قانونية تحميها وتنظم أشكال التدخل لإعدادها، والعمل على تنميتها وشمها ببرامج ومخططات نوعية، والنظر إليها كنسق ترابي متكامل (مدينة - مجال بيحضري) مع إيجاد معايير لتحديد مكانتها وهويتها مثلها مثل المجالات الريفية والحضرية.

والحال هذه، أصبح العمل على إعادة صياغة مفاهيم حديثة لإطاراتنا المجالية انسجاما مع التحولات التي يعرفها التراب الوطني في شتى الأصعدة أمرا ملحا. أيضا، العمل على التنسيق بين مختلف الفرقاء المهتمين بفعل الإعداد والتنمية، بهدف إحداث "وكالة خاصة بإعداد وتنمية المجالات البيحضرية"، يكون من بين أهدافها ترسيخ التعاون البيني للجماعات L'intercommunalité كمدخل - نراه حلا - من شأنه التخفيف من حدة المشاكل التي تعرفها هذه المجالات. ولعل ما يزيد من أهمية العمل في هذا الاتجاه، ارتباطها بقضايا استراتيجية راهنة ومتعددة الأبعاد، تتعلق بالأمن الغذائي والمائي، التنافسية الترابية والاقتصادية، العولمة، الخصوصيات المحلية الثقافية والهوياتية، الإشكاليات الحضرية، قضايا التنمية المحلية وشروط التنمية المستدامة...

ضمن نفس السياق، ينبغي كذلك إيلاء الاهتمام بأدوات التشخيص المجالي الحديثة وخاصة أدوات الجيوماتية والمقاربات المرتبطة بها؛ حيث تبين لنا مدى أهميتها عند رسم حدود المجالات البيحضرية. تتوقف هذه الأهمية على الجهود المبذول على مستوى العمل الميداني، وعلى مدى نجاحنا في بناء التلقائية بيتخصصية متكاملة، تمكننا من تحقيق نتائج أكثر تقدما مقارنة بما توصلنا إليه.

بيبلوغرافيا

مقالات وأطاحر جامعية باللغة العربية:

- الأكلح. المختار، وفاتح. عبد العالي 2008. الأرياف المجاورة للمدن بالمغرب: مجالات متفردة وسريعة التحولات حالة المجال الريفي المحمدي. (تنسيق محمد الأسعد)، منشورات الجمعية الوطنية للجغرافيين المغربية، الجزء 1- التنمية المحلية، الرباط، ص ص. 397-407.
- آيت حمو. سعيد 2005. تراتب المجال حول الدار البيضاء وانعكاسات تمدن أحواضها على الفلاحة. أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في الجغرافيا، كلية الآداب - المحمدية.
- حزاز. محمد 2016. (تنسيق المختار الأكلح وآخرون)، تشكيل المجالات الضاحوية بالمغرب، بين مقتضيات السياسة العمومية ونزع الفاعلين حالة تكتل الرباط-سلا-تمارة، تنظيم وتهيئة المجال الريفي بالمغرب: أبحاث وتدخلا، ط. 1. ص.ص. 9-108.
- الدكاري. عبد الرحمان، وآخرون، 2020. التعمير وسياسة إعداد التراب، مقارنة بيداغوجية ومنهجية. مؤلف جماعي، الطبعة الأولى، المطبعة الوراق الوطنية، ص. 170.
- القواق. حميد 2020. دور الجيوماتية في تحليل الظواهر الجغرافية والمساعدة على اتخاذ القرار وتديبر الثروات الترابية داخل المجالات السريعة التمدن: حالة استعمال الأراضي بالظهير المباشر للجديدة الكبرى. أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في الجغرافيا، كلية الآداب - الجديدة.
- القواق. حميد والعباسي. حسن 2018. (تنسيق حسن العباسي وإسماعيل خياطي)، الجيوماتية كأداة مساعدة على وضع وتحليل خريطة استعمال الأراضي: حالة المجال البيحضري للجديدة الكبرى (المغرب)، أعمال الندوة الدولية: المجالات البيحضرية بحوض البحر الأبيض المتوسط: رؤى متقاطعة، أيام 29-30-31 أكتوبر 2015، كلية الآداب - الجديدة، المجلد الأول، ص ص. 353-373.
- القواق. حميد والعباسي. حسن 2018. (تنسيق عبد القادر السباعي)، أهمية نظم التموقع العالمية (GPS) في توطين ودراسة الأنشطة والحرف غير الفلاحية بالجديدة الكبرى ومجالاتها الضاحوية (المغرب)، أعمال الندوة الدولية: Colloque international des utilisateurs du SIG، النسخة 3، يومي 22 و 23 نونبر 2016، المحور الثالث، ص ص. 113-118.
- القواق. حميد والعباسي. حسن 2019. دور الأنشطة والحرف غير الفلاحية في بلورة وإنتاج "الأنظمة الترابية" داخل مجال الجديدة الكبرى، الأيام الدراسية الثالثة للطلبة الدكاترة الجغرافيين "قضايا جغرافية في تديبر الموارد وإعادة تشكيل المجال" يومي 04 و 05 ماي 2018، كلية الآداب - الجديدة، ص ص. 369-387.
- القواق. حميد والعباسي. حسن 2020. كثافة استعمال الأراضي والضغط على المجال بالجديدة الكبرى وظهيرها المباشر: تطبيق منهجية المجال-الشبكة في التحليل المكاني والنمذجة، الندوة الوطنية "دكالة: الإمكانيات والتوقعات لتنمية مجال في طور التحول" كلية الآداب - الجديدة، يومي: 26- 27 دجنبر 2019. ص ص. 307-337.

Articles et ouvrages académiques en français :

- **AYAD, M., 1982**, L'organisation de l'espace rural dans le plateau d'El Jadida et le sahel d'Azemmour. Thèse de 3ème cycle, faculté des Lettres et des sciences humaines. Université Mohammed V, Faculté des lettres, Rabat.
- **BELLFQUIH, M., et FADLOULLAH A., 1986**, Mécanismes et formes de croissance urbaine au Maroc cas de l'agglomération de RABAT-SALE, un modèle d'urbanisation critique. Éd librairie el Maarif, RABAT, 774p.
- **BONERANDI, E., et al., 2003**, *Les espaces intermédiaires, forme hybride : ville en campagne, campagne en ville*, In : Revue de géographie alpine, tome 91, N°4, 2003, [En ligne], disponible sur : <https://www.persee.fr, pp.65-77>.
- **BONNOUR, P., 1950**, *Études sur les éléments de l'organisme urbain, la banlieue*, In : revue de géographie jointe au Bulletin de la société de géographie de Lyon et de la région lyonnaise, vol.25, N°3, pp. 229-240.
- **CHAPUIS, R., 1995**, *L'espace périurbain : une problématique à travers le cas bourguignon*. [En ligne], sur : <https://www.persee.fr, pp.113-125>.
- **EL ADIB, M., 2017**, *La mobilité pendulaire et le transport collectif intercommunal dans l'agglomération du Grand El Jadida : Cas des flux provenant de la banlieue*. Thèse en Géographie. Université Mohammed V - Rabat, Faculté des lettres et des sciences humaines Rabat Agdal, p.07.
- **EL KOUAK, H., et EL ABBASSI, H., 2019**, *L'apport du sig dans l'analyse de l'artificialisation de l'espace périurbain du grand El Jadida*, Acte des 2ème journées, Questions géographiques sur la gestion des ressources et la recomposition de l'espace, 2èmes journées, 09-10 Décembre 2016, laboratoire de REDD, FLSH el Jadida, pp.49-69.
- **FOSSET, R., NOIN, D., 1979**, *Utilisation du sol et population rurale dans les Doukkala*, In : R.G. M, N°10, pp.07-17.
- **JEAN, Y., 1997**, *Espaces périurbains : au-delà de la ville et de la campagne ? Problématique à partir d'exemples pris dans le Centre-Ouest*, les Annales de géographie, [En ligne], disponible sur : https://www.persee.fr/doc/geo_0003_4010, pp.389-419.
- **KHALIL, A., 2016**, *Périurbanisation au Maroc : concepts et réalité*, (Coordination Mokhtar Lakhal el al.), organisation et aménagement de l'espace rurale au Maroc, recherche et actions, publication FLSH Rabat, institut des études africaines, INAU, Colloques et séminaires N°186, pp. 31-41.
- **MINISTÈRE DE L'ÉQUIPEMENT ET DU TRANSPORT, DIRECTION RÉGIONALE DE DOUKKALA-ABDA., 2013**, *Étude de proximité pour l'amélioration des conditions de transport dans les communes rurales relevant de la province d'el Jadida*. Rapport définitif de la deuxième phase, diagnostic du système de transport existant, pp. 01-189.
- **PROVINCE EL JADIDA., 2014**, *Plan de déplacements urbains du grand el Jadida. Élaboration du diagnostic et enjeux (PDU)*, pp. 01-109.
- **ROGER, B., 1980**, *La composition des modèles dans l'analyse spatiale*, In : Espace géographique, tome 9, N°4.
- **VANIER, M., 2020**, *Qu'est-ce que le tiers espace ? Territorialités complexes et construction politique*, In : Revue de géographie alpine, tome 88, n°1, pp. 105-113.