

دور النقل الحضري في اندماج التجمعات السكنية بهوامش مدن القطاعات السقوية بالمغرب:

دراسة حالي بني ملال والفقيه بن صالح (قطاع تادلا)

The Role of Urban Transport in the Integration of Residential agglomerations in the Margins of Cities of the water Sectors in Morocco: A Case Study of Beni Mellal and Eguih Ben Saleh (Tadla Sector)

عبد الغني الدباغي¹، محمد ميوسي²

Abdelghani DABARHI d, Mohammed MAYOUSSI

¹كلية الآداب والعلوم الانسانية، جامعة السلطان مولاي سليمان - المغرب، دكتوراه في الجغرافيا الحضرية،

dabarhi6@gmail.com

²كلية الآداب والعلوم الانسانية، جامعة السلطان مولاي سليمان - المغرب، استاذ التعليم العالي،

mohammedmayoussi@yahoo.fr

تاريخ الاستلام: 2019/11/28 تاريخ القبول: 2020/02/22 تاريخ النشر: 2020/03/30

ملخص:

تهدف هذه المقالة إلى تسليط الضوء على الوضع الديموغرافي لهوامش مدينتي بني ملال والفقيه بن صالح وإبراز دور النقل الحضري في اندماج تلك الهوامش. حددت اشكالية الدراسة في التساؤل التالي: كيف يساهم النقل الحضري في تحقيق اندماج التجمعات السكنية بهوامش مدينتي بني ملال والفقيه بن صالح. للإجابة على هذه الاشكالية تم اعتماد المنهج النسقي المقارن، والملاحظة والاستمارة كأداتين للبحث. تمت صياغة فرضيات المقالة على شكل فرضيات احصائية عدمية. في ما يخص عينة الدراسة تم تحديد حجمها اعتمادا على طرق رياضية علمية، وفيما يخص طريقة السحب فتم اعتماد السحب العشوائي (عينة عشوائية بسيطة). توصلت الدراسة إلى أنه لا توجد فروقات احصائية في وضعية التجمعات السكنية بهوامش مدينة بني ملال مقارنة بهوامش مدينة الفقيه بن صالح بالنظر الى الوضع الديموغرافي، بينما توجد فروقات ذات دلالة إحصائية في مظاهر الاندماج حسب وسائل النقل الحضري والشبكة الطرقية. في الأخير أوصت الدراسة بضرورة توفير وسائل النقل الحضري خصوصا بمدينة الفقيه بن صالح بشكل يتناسب وساكنة المدينة، خصوصا الحافلات وسيارات الأجرة من الحجمين الصغير والكبير.

المؤلف المرسل: عبد الغني الدباغي، الإيميل: dabarhi6@gmail.com

الكلمات المفتاحية: النقل الحضري؛ الاندماج؛ التجمعات السكنية؛ هامش المدينة؛ بني ملال؛ الفقيه

بن صالح.

Abstract:

This article aims to shed light on the demographic status of the margins of the cities of Beni Mellal and Fkih Ben Salah cities and highlight the role of urban transport in the integration of those margins. The problem of the study was identified in the following question: How urban transport contributes to the integration of residential agglomerations at the margins of Beni Mellal and Fkih Ben Salah cities. To answer this problem, the comparative methodology, observation and questionnaire were adopted as two research tools. The hypotheses of the article were formulated in the form of nihilistic statistical hypotheses. As for the study sample, its size was determined based on scientific mathematical methods. As for the drawing method, random drawing was adopted (simple random sample). The study found that there are no statistical differences in the status of the residential agglomerations in the margins of Beni Mellal city compared to the margins of the city of Fkih Ben Salah in view of the demographic situation, while there are statistically significant differences in the aspects of integration by urban transport and road network. The study recommended the need to provide urban transport, especially the city of Fkih ben Saleh commensurate with the population of the city, especially buses and taxis of small and large sizes

Keywords: Urban Transport; integration; Residential Communities ; City Margin; Beni Mallal; Fkih Ben Saleh.

مقدمة:

تأتي هذه المقالة في سياق التباينات السوسيو اقتصادية والمجالية التي تعرفها معظم المدن المغربية - كما هو الشأن لمختلف مدن الدول النامية - بين مراكزها وهوامشها، سواء تعلق الأمر بالخدمات الأساسية (مرافق صحية وتعليمية) أو البنيات التحتية (ماء صالح للشرب وكهرباء وصرف صحي وشبكة طرقية ونقل) أو غيرها. كما تندرج هذه الدراسة كذلك في إطار الإجراءات والتدابير المتخذة من قبل السلطات المحلية والجماعات الترابية والفاعلين الاجتماعيين والاقتصاديين بغية محاربة تلك التباينات والفروقات عبر عدة آليات أهمها وسائل النقل الحضري والقروي.

إشكالية الدراسة:

بالرغم من التطور الديموغرافي السريع لمدينتي بني ملال والفقير بني صالح واستقطابهما لعدد كبير من ساكنة الأرياف، فإنهما يعرفان تباينا ملحوظا على مستوى عدة خدمات عمومية وعلى رأسها وسائل النقل الحضري، خصوصا بالتجمعات السكنية الهامشية. من هنا يمكن بسط إشكالية البحث من خلال الأسئلة الفرعية التالية:

- هل توجد فروقات في وضعية هوامش بني ملال والفقير بني صالح بالنظر إلى الوضع الديموغرافي؟
- هل توجد فروقات في مظاهر الاندماج بين هوامش بني ملال والفقير بني صالح بالنظر إلى وسائل النقل الحضري؟
- هل توجد علاقة ارتباطية عند مستوى الدلالة 0.05 بين رضا الساكنة عن النقل الحضري والشبكة الطرقية ومتغيرات الجنس، العمر، نوع النشاط، المهنة، الدخل الفردي، صفة الحياة، مكان الإقامة، المستوى التعليمي بين ساكنة التجمعات السكنية بهوامش بني ملال مقارنة بهوامش الفقير بني صالح.

أهداف البحث:

نتوخى من موضوع "دور النقل الحضري في اندماج التجمعات السكنية بهوامش مدن القطاعات السقوية بالمغرب: دراسة حالي بني ملال والفقير بني صالح (قطاع تادلا)" بلوغ هدفين أساسيين هما:

❑ تشخيص وضع هوامش مدينتي بني ملال والفقير بني صالح بالنظر إلى الوضع الديموغرافي.

❑ إبراز دور النقل الحضري في اندماج تلك التجمعات السكنية المتواجدة بهوامش المدينتين السابقتي الذكر وتحديد درجة رضا الساكنة عنها.

فرضيات الدراسة:

ستتم صياغة فروض الدراسة على شكل فرضيات إحصائية عدمية (H_0) على الشكل التالي:

- ✓ لا توجد فروقات في وضعية هوامش مدينة بني ملال وهوامش مدينة الفقيه بن صالح بالنظر إلى الوضع الديموغرافي.
- ✓ لا توجد فروقات في مظاهر الاندماج بين هوامش بني ملال والفقيه بن صالح حسب وسائل النقل الحضري.
- ✓ لا توجد فروق دالة إحصائية عند مستوى الدلالة 0.05 بين رضى الساكنة على النقل الحضري، حسب متغيرات الجنس، العمر، نوع النشاط، المهنة، الدخل الفردي، صفة الحياة، مكان الإقامة، المستوى التعليمي بين ساكنة التجمعات السكنية بهوامش بني ملال مقارنة بهوامش الفقيه بن صالح.

تحديد المفاهيم الاجرائية للدراسة:

سيتم التطرق في هذه الورقة إلى أربعة مفاهيم إجرائية هي النقل الحضري، الاندماج، وأخيرا هامش المدينة.

أولا: مفهوم النقل الحضري:

النقل الحضري هو خدمة تقوم بالربط بين مختلف نقاط التجمع الحضري، تخص تنقل الأفراد والسلع وفقا لخطة تغطي الاحتياجات وتحقق التكامل والانسجام وبشكل وثيق، يهدف إلى إعطاء ديناميكية للحياة في المدينة وضمان التنقلات لكل المستعملين¹، كما أنه نقل يتم بمقابل لحساب الغير يقوم به أشخاص طبيعيين أو اعتباريون مرخص لهم لهذا الغرض².

¹ جلول جعفري وعبد الله ايدر ، دراسة النقل الحضري الجماعي بمدينة ادرار، مذكرة تخرج لنيل شهادة ماستر أكاديمي، معهد تسيير التقنيات الحضرية، جامعة محمد بوضياف بالمسيلة، 2016، ص 45.

² سناء رواحي، النمو الحضري وعلاقته بمشكلات النقل الحضري، مذكرة مكملة لنيل شهادة الماجستير في علم الاجتماع الحضري، كلية العلوم الاجتماعية والعلوم الاسلامية، جامعة الحاج الخضر، باتنة، الجزائر، 2009، ص 64.

ثانيا: مفهوم الاندماج:

يعد الاندماج من أكثر المصطلحات استعمالا في الوقت الحاضر³. وهو يتضمن بذلك معاني، عديدة تدل على التوحد والانصهار وهي معاني تناقض العزلة والصراع والانقسام والتناقض. ويعرف الاندماج في أبحاث علم الاجتماع الصناعي إجرائيا بالمشاركة، ومن مؤشرات اختفاء ظاهرة الاغتراب والانعزال في العمل، بينما يعرف في أبحاث علم الاجتماع الحضري بالتمثل الثقافي لمجتمع المدينة والمجتمع الأكبر، ومن مؤشرات اختفاء ظاهرة الهامشية والعزلة⁴. ويعتبر الولوج إلى الخدمات التعليمية- التكوينية والخدمات الصحية، والإقامة بسكن لائق، والحصول على شغل يدر ما يكفي من الموارد لتلبية حاجيات العيش وضروريات الحياة بشكل مقبول، والمشاركة في نشاطات المجتمع تعتبر مدخلا للاندماج بأي وسط⁵. ومن بين المفاهيم المشابهة له "المساواة" و "المشاركة الكاملة"، و "التربية للجميع"، وهو في جوهره مفهوم اجتماعي أخلاقي نابع من حركة حقوق الإنسان ضد التصنيف والعزل لأي فرد، كما أن الاندماج الاجتماعي يتم من خلال عملية منسقة متكاملة لاستخدام الإجراءات الاجتماعية والطبية والتعليمية والتأهيلية والتشغيلية مجتمعة في مساعدة المعني على تحقيق أقصى مستوى ممكن من الفعالية لنفسه والاندماج في المجتمع⁶.

ثالثا: مفهوم التجمعات السكنية:

تعرف التجمعات السكنية بكونها المساحة المبنية في المدينة أو القرية، والمشغولة بالأنشطة المختلفة، وما يتخلل هذه المساحة من أرض أو فضاء أو مزرعة أو مسطحات مائية كما تشمل

³ Mazzella Sébastien, L'enracinement urbain : Intégration sociale et dynamiques urbaines. Les familles maghrébines du centre-ville de Marseille, thèse de doctorat, Ecole des Hautes Etudes en Sciences Sociales (EHESS), France, 1996, p 154.

⁴ المداني الهدارمي، المراكز الضاحوية، اندماج جهوي غير مكتمل "حالة ضاحية الدار البيضاء"، مشروع بحث لنيل شهادة الماستر في الجغرافيا، كلية الآداب والعلوم الإنسانية ابن مسيك بالدار البيضاء، جامعة الحسن الثاني - المحمدية، 2014، ص 67.

⁵ محمد الهبلوش، إشكالية الاندماج بالوسط الحضري: قراءة في المضامين ومحاولة في التقويم، مجلة دفاتر جغرافية، جامعة السلطان

سيدي محمد بن عبد الله، كلية الآداب والعلوم الإنسانية- ظهر المهرز، العدد 7، 2010، ص 45.

⁶ سبع السلطاني، المشاركة والاندماج الاجتماعي للأشخاص ذوي الإعاقة، الملتقى الرابع عشر للجمعية الخليجية للإعاقة، دبي، الإمارات المتحدة العربية، 2014، ص 7-8.

التقسيم التي تم إعدادها. كما أنها عبارة عن وحدات سكنية تقع ضمن نسيج حضري معين، تشتمل على مباني ومرافق وتجهيزات⁷. كما يعرف التجمع السكني بكونه "المكان الذي يحتوي على السكن والاحتياجات الأخرى الموضوعة في نطاقات سير مقبولة بين بعضها البعض"⁸.

رابعا: مفهوم هامش المدينة:

يعد مفهوم هامش المدينة من المفاهيم المعقدة. فهو مرادف لأطراف المدينة أو محيطها (périphérie ou pourtour)⁹. وأشار بعض الباحثين إلى أنه التقاء المجال الحضري والمجال الريفي ضمن المخططين الاقتصادي والاجتماعي¹⁰. وأشارت الباحثة حبيبة الساهل إلى أنه مرادف لـ "الأحياء الغير منظمة" أو "السرية" (clandestin) (irréguliers) التي بنيت بطريقة غير شرعية، لكونها لم تحترم المساطر الخاصة بالتعمير والهندسة المعمارية بصرامة¹¹، أما الباحثة كيندا وزان (Kinda Wazzan) فقد وصفت الهوامش الحضرية - وخاصة بالدول العربية والنامية - بأنها في غالب الأحيان تكون عبارة عن حزام البؤس ومن تم تشكيل أحياء ناقصة التجهيز والتي تحتوي على مباني غير منظمة (non réglementaire) وذلك راجع إلى طبيعة البنية العقارية وانعدام رخص البناء، وفي النهاية فهذه الأحياء غير "مندمجة" مع المدينة في وثائق التعمير اجتماعيا واقتصاديا¹².

⁷ زينب قمساس، المجمعات السكنية الحضرية بمدينة قسنطينة: واقعها ومتطلبات تخطيطها، دراسة ميدانية للمنطقة السكنية الحضرية الجديدة سركينة، مذكرة مكملة لنيل شهادة الماجستير في علم الاجتماع الحضري، كلية العلوم الانسانية والعلوم الاجتماعية، جامعة الإخوة متوري، 2006، ص 15.

⁸ ريام محمد الصغير محمود المرشدي، تصميم التجمعات العمرانية الاستدامة الاجتماعية كأداة لرفع كفاءة المجاورات السكنية، أطروحة لنيل الدكتوراه في الهندسة المعمارية، كلية الهندسة، جامعة القاهرة، 2015، ص 1.

⁹ Mohammed Fal & Youssef Abdellah, Dictionnaire AL-WAFER, 1ère Ed, Dar El-Fikr, Bayreuth- Liban, 2008, p 586.

¹⁰ Imbert M, & P.H Chombart de lauwe, La banlieue aujourd'hui, Ed: L'Harmattan, Paris, 1992, 311.

¹¹ Essahel Habiba, politique de réhabilitation des quartiers non réglementaires au Maroc et mobilisations des habitants : étude de cas dans l'agglomération de Rabat (Rabat, Témara, Skhirat), thèse de doctorat, université de François Rabelais de Tours, 2011, p 93.

¹² Wazzan Kinda, la production de la périphérie nord de LATTAQUIE (Syrie), stratégie d'acteur et formes produites : mécanisme générale et application au cas des

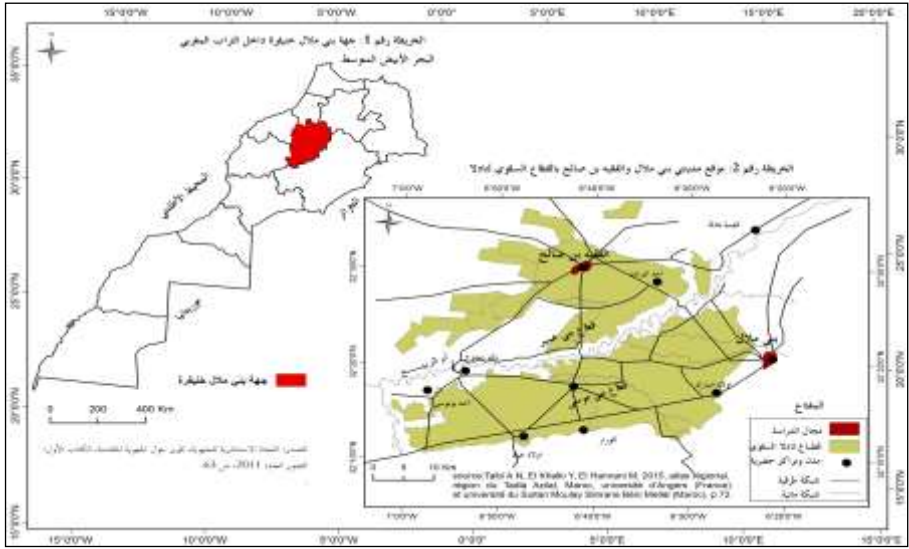
وهكذا، سيتم النظر في هذه المقالة إلى النقل الحضري على أنه مختلف الوسائل التي تستعملها الساكنة الحضرية والشبه حضرية في تنقلها اليومي من مكان إلى آخر، إما بهدف التبضع أو العمل أو الدراسة أو الاستجمام. وإلى مفهوم الاندماج من خلال توفر التجمع السكني على الخدمات الأساسية والأنشطة والتدبير المحلي الجيد بالإضافة إلى البنيات التحتية، غير أنه سيتم التركيز في هذه الورقة على النقل الحضري والشبكة الطرقية. وإلى التجمعات السكنية بهوامش المدن على أنها تتمثل في الوضع الديموغرافي والثقافي والاقتصادي والسوسيو مهني وكل ما يتعلق بخصائص الساكنة ومورفولوجيا السكن. وأخيرا سننظر إلى هامش المدينة على أنه الحيز الجغرافي الذي يبعد عن مركز المدينة بمسافة غير محددة، ويتميز بغياب تام أو ضعف في الخدمات الأساسية والبنى التحتية والأنشطة والتدبير المحلي الجيد المبني على الديمقراطية التشاركية بسبب الإقصاء والتهميش¹³.

1. منطقة الدراسة

توجد بني ملال في منطقة الدير (الأطلس المتوسط)، بينما توجد الفقيه بن صالح في منطقة السهل، وعموما فهما جزء من القطاع السقوي لتادالا الذي شهد عملية الإعداد الهيدروفلاحي منذ سنة 1937.

quartiers non réglementaires de DATTOUR DE BISNADA, thèse de doctorat, université François Rabelais de Tour, 2012, p 5.

¹³ عبد الغني الدباغي، إشكالية اندماج التجمعات السكنية بهوامش وأنوية ضواحي مدن الدائرة السقوية لتادالا: حالتا بني ملال والفقيه بن صالح، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في الجغرافيا، جامعة السلطان المولى سليمان، كلية الآداب والعلوم الانسانية، بني ملال، 2019، ص 107.



2. منهج وأدوات الدراسة

اعتمد البحث على البيانات الميدانية خصوصا الملاحظة والمقابلات إلى جانب الاستمارة. وفيما يخص اختيار وحدات المعاينة فقد تم تحديد عينة طبقية مساحية بشكل عشوائي بناء على درجة تشتت المرافق التعليمية والصحية بهوامش المدينتين، وقد وقع السحب على 7 وحدات مجالية من أصل 34 وحدة مجالية ببني ملال (20 %) و 7 وحدات مجالية من أصل 25 وحدة مجالية بالفقيه بن صالح (28 %)، وبعد ذلك تم تحديد عينة عشوائية بكل وحدة مجالية بالمنطق الرياضي التالي:

$$ni = \frac{Ni}{N} . n$$

علما أن:

- ☐ Ni تمثل عدد وحدات الطبقة الواحدة.
- ☐ N تمثل مجموع وحدات الطبقات.
- ☐ n تمثل حجم العينة من مجموع الطبقات (وقد تم تحديد 7 تجمعات سكنية بكل من هوامش بني ملال والفقيه بن صالح).
- ☐ ni تعبر عن حجم العينة داخل كل طبقة.

بعد ذلك تم تحديد عينة عشوائية بسيطة من السكن بكل وحدة مجالية، حيث تم سحب 321 مسكن ببني ملال و 231 مسكن بالفقيه بن صالح اعتمادا على الصيغتين الرياضيتين التاليتين:

أ- الصيغة الرياضية الأولى لحساب التباين والتجانس في المجتمع (السكن) وتحديد حجم العينة (دون تصحيح):

$$n_0 = \frac{PQ}{\left(\frac{d}{t}\right)^2}$$

ب - الصيغة الثانية لحساب حجم العينة مع التصحيح (عينة مكتملة):

$$n = \frac{n_0}{1 + \frac{n_0}{N}}$$

علما أن:

□ d: هامش الخطأ والذي حددناه في (5%).

□ P: قيمة النسبة المئوية (التباين).

□ Q: تكملة (100-P) (التجانس).

□ t: عتبة الدلالة المحددة في العدد (2).

□ N: حجم الكون الإحصائي (مجموع السكن الصلب والهش)

□ n0: حجم العينة دون تصحيح.

□ n: حجم العينة مع التصحيح (العينة مكتملة).

في ما يخص أدوات العمل فقد اعتمدنا على برنامج الحزم الإحصائية للعلوم الاجتماعية (spss) وبرنامج أركجيس (ArcGIS). أما على مستوى المنهج فتم اعتماد المنهج النسقي المقارن والتحليل الإحصائي (الإحصاء الاستدلالي المبني على الاختبارات الإحصائية)، وفي هذا الإطار تم التركيز على اختبار كاي مربع (Test chi deux) ومعامل ف كرامر (V de Cramer).

3. نتائج الدراسة ومناقشتها

تم تخصيص هذا المحور لعرض نتائج العمل الميداني عبر تشخيص هوامش مدينتي بني ملال والفقيه بن صالح على مستويين؛ الأول يتعلق بالجانب الديموغرافي، والثاني يهتم النقل الحضري. وفي الأخير سيتم مناقشة النتائج المتوصل إليها.

1.7. الوضع الديموغرافي لمدينتي بني ملال والفيقيه بن صالح:

تصنف مدينتا بني ملال والفيقيه بن صالح ضمن المدن المتوسطة. وبحكم موقعهما في منطقة سقوية شهدتا نموا سكانيا غير مسبوق، يرجع سببه بالأساس إلى الهجرة القروية، وهو ما ساهم في تشكيل تجمعات سكنية جديدة بالهوامش.

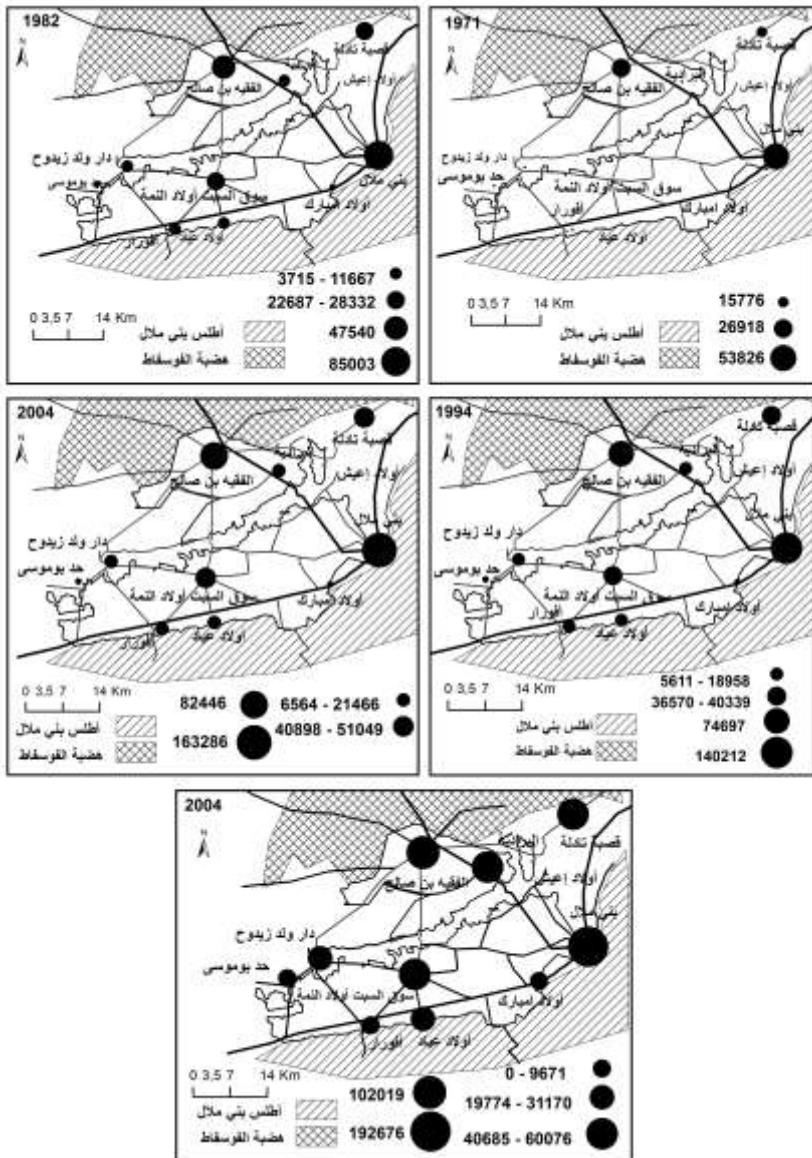
1.1.7. تشهد مدينتا بني ملال والفيقيه بن صالح وباقي المراكز الحضرية بتادلا نموا سكانيا

سريعا:

عرفت مختلف المراكز الحضرية بمنطقة تادلا ودائرتها السقوية منذ سبعينيات القرن الماضي إلى حدود سنة 2014، نموا ديموغرافيا سريعا؛ وفي هذا الصدد، انتقلت ساكنة مدينة بني ملال من 53826 نسمة سنة 1971 إلى 192676 نسمة سنة 2014، أي بزيادة 357.96 %، كما ارتفعت ساكنة مدينة الفيقيه بن صالح من 26918 نسمة إلى 102019 نسمة في نفس الفترة (بزيادة 379 %)، والأمر نفسه ينطبق على مدينتي سوق السبت اولاد النمة وقصبة تادلة ومراكز اولاد امبارك واولاد عياد ودار ولد زيدوح وأحد البرادية. وقد ساهم هذا الوضع الجديد في ارتفاع الكثافة السكانية بمراكز هذه المدن وأريافها، مما يبين أن الريف التادلي - رغم ما يعانيه من نقص في التجهيزات والخدمات الأساسية - يستقطب عددا مهما من المهاجرين سواء من داخل الجهة أو خارجها.

دور النقل الحضري في اندماج التجمعات السكنية بهوامش مدن القطاعات السقوية بالمغرب:
دراسة حالي بني ملال والفقيه بن صالح (قطاع تادلا)

خرائط 3 - 7: تطور ساكنة المراكز الحضرية بالقطاع السقوي لتادلا ما بين سنتي 1971 و 2014



المصدر الإحصائي: الإحصاء العام للسكان والسكنى؛ سنوات 1971-1982-1994-2004 و 2014

لقد صاحب ارتفاع ساكنة مدينتي بني ملال والفقيه بن صالح والمدن الأخرى ارتفاع أثمة العقار بشكل غير معتاد مما جعل الوافدين الجدد يستقرون بهوامش مستغلين الظروف الاجتماعية والسياسية التي- كما هو الحال لعدة دول عربية - كان يعيشها المغرب عامة والمدينتين السالفتي الذكر خاصة (الحركات الاجتماعية)، كما ساهمت الظروف المادية الصعبة للمهاجرين في شراء بقع أرضية إما في أحياء داخل المدينتين (أحياء عشوائية) أو بمحاذات المدينتين. وقد واكب تشكل الأحياء والدواوير الهامشية مظاهر من التهميش والإقصاء والعزلة وضعف التجهيزات والبنى التحتية والمرافق العمومية والتشغيل.

2.1.7. تعد هوامش مدينتي بني ملال والفقيه بن صالح وجهة عدد كبير من

المهاجرين:

أشارت عدة دراسات حول المجالات الهامشية و"الضاحوية" أن هذه الأخيرة هي مجالات استقطاب واستقرار المهاجرين بامتياز. هذه الظاهرة تختلف حدتها باختلاف المسافات التي تفصل الهامش عن المركز، وبطبيعة البنية العقارية المحلية وثن الأرض والقرب أو البعد من الخدمات والأنشطة. سنقوم في هذا المحور بتشخيص أصول ساكنة التجمعات السكنية بهوامش بني ملال والفقيه بن صالح، ومن خلال ذلك سنقارن بين هوامش المدينتين من جهة، ومن جهة أخرى بين الهامشين الريفي والحضري أو الشبه الحضري من حيث أصول الساكنة.

دور النقل الحضري في اندماج التجمعات السكنية بهوامش مدن القطاعات السقوية بالمغرب:

دراسة حالي بني ملال والفيقيه بن صالح (قطاع تادلا)

الجدول 1: توزيع ساكنة التجمعات السكنية بهوامش بني ملال والفيقيه بن صالح حسب الأصل الجغرافي ب (%)

التجمعات السكنية بهوامش الفيقيه بن صالح							التجمعات السكنية بهوامش بني ملال							الأصل
الأصل	أولاد	أدوز	جفو	الكعينة	عين الغازي	تفريت	أوربع	الكرين	شنيولة	لارمود	الامام البخاري	عبدون	أولاد شان	أولاد يحيى
نفس مكان الإقامة	34,9	26,8	5,4	9,4	57,9	0	39,5	30	0	0	3,2	70	46,7	53,3
بني ملال	8,4	5,4	27	37,5	23,7	6,5	18,6	0	0	3,3	3,2	0	3,3	6,7
الفيقيه بن صالح	1,2	7,1	2,7	3,1	0	0	0	36,7	33,4	70	48	6,7	10	20
الفيقيه بن صالح	0	0	2,7	0	2,6	0	0	0	0	0	0	0	3,3	0
الفيقيه بن صالح	3,6	0	0	6,3	2,6	0	0	0	0	0	3,2	0	0	0
أزيلال	19,3	26,8	10,8	12,5	2,6	64,5	25,6	0	0	0	3,2	0	0	3,3
سوق السبت	0	1,8	0	3,1	0	3,2	0	0	3,3	0	0	0	0	0
واد زم	1,4	0	0	0	0	0	2,3	10	20	10	3,2	13,3	6,7	0
إبي الجعد	3,6	7,1	0	3,1	0	0	0	3,3	3,3	0	6,5	0	0	0
باقي المناطق	0	0	5,4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
خارج الجهة	27,6	25	46	25	10,6	25,8	14	20	40	17	29	10	30	16,7
الخارج	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
المجموع	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100

المصدر الإحصائي: بحث ميداني (الدباغي. ع الغني 2016)

تتميز التجمعات السكنية بهوامش بني ملال والفيقيه بن صالح بتنوع وتعدد الأصول الجغرافية لسكانتها؛ بحيث هناك من التجمعات السكنية التي تتوفر على ساكنة مهمة ذات أصول محلية؛ مثل عين الغازي الذي قاربت فيه نسبة الساكنة ذات الأصول المحلية 60 % وأوربع حوالي 40 % (بني ملال)، وأولاد عبدون بنسبة 70 %، أولاد يحيى بنسبة 53.3 %، وأولاد سيدي شنان حوالي 47 %. من جهة أخرى فهذه النسب توضح بجلاء أن الهوامش الريفية تكون أقل استقطابا للمهاجرين (أولاد أمبارك، أولاد عبدون، أولاد سيدي شنان وأولاد يحيى) مقارنة مع الهوامش الحضرية والشبه حضرية، ومن جهة أخرى فهذه الأخيرة هي الأكثر استقطابا للمهاجرين، بل الأكثر من ذلك أنها في وقت ما كانت فارغة من السكان كما هو الشأن لتجمعات تفريت وشنيولة ولارمود (0 % من ذوي الأصول المحلية)، وباقي التجمعات السكنية لم تتجاوز نسبة السكان ذوي الأصول المحلية نسبة 30 %. نلاحظ كذلك أن كل التجمعات السكنية — بدون

استثناء - استقبلت جزء من ساكنتها من مركز المدينة وهوامشها مع اختلاف في النسب (عين الغازي بنسبة 23.7 %، اورييع 18.6 %، لارمود 70 %، ...). يعد إقليم أزيلال ومدينة واد زم الأكثر طردا للسكان في اتجاه هوامش بني ملال والفقير بن صالح؛ فساكنة أزيلال تفضل الاستقرار بهوامش بني ملال، بينما ساكنة واد زم تفضل الاستقرار بهوامش الفقير بن صالح، فعلى سبيل المثال استقطب تجمع ادوز حوالي 26 % من ساكنته و تفريت 64.5 % من إقليم أزيلال، و شنيولة 20 %، والكرين و لارمود 10 % لكل منهما من واد زم. كما أن هوامش بني ملال والفقير بن صالح تشكل مجالا خصبا لعدد كبير من المهاجرين من مدن أخرى خارج جهة بني ملال خنيفرة. عموما ليس هناك تجانسا كبيرا في توزيع ساكنة التجمعات السكنية سواء بهوامش بني ملال أو هوامش الفقير بن حسب الأصل الجغرافي بحيث وصلت نسبة التشتت 18.90 %.

يتضح من خلال ما سبق، أنه لا توجد فروقات ذات دلالة إحصائية في وضع التجمعات السكنية بهوامش بني ملال مقارنة بهوامش الفقير بن صالح بالنظر إلى الوضع الديموغرافي، خصوصا حسب متغيرات السن، الحالة العائلية، وبذلك تم تأكيد الفرض العدم H_0 الذي انطلقنا منه، القائل بعدم وجود فروقات ذات دلالة إحصائية. وفي المقابل توجد فروقات ذات دلالة إحصائية حسب متغيرات عدد الساكنة والأصل الجغرافي للساكنة، وهو ما ينفي الفرض العدم H_0 الذي انطلقنا منه حسب هذه المتغيرات، ليحل محله الفرض البديل القائل بوجود فروقات ذات دلالة إحصائية. وخلصت الدراسة إلى أن معاملات الارتباط بين المتغيرات في مجملها هي ارتباطات طردية ضعيفة.

2.7. وضع النقل الحضري بهوامش مدينتي بني ملال والفقير بن صالح

سنقوم في هذا المحور بتشخيص وضعية النقل الحضري بين مركزي مدينتي بني ملال والفقير بن صالح وهوامشهما من خلال ابراز أنواع وسائل النقل المستعملة من لدن الساكنة وتبيان طبيعة رضى الساكنة عنها من خلال عدة مؤشرات إحصائية.

1.2.7. حضور قوي للنقل العمومي بهوامش بني ملال وغياب ملحوظ بهوامش الفقيه بن

صالح

يعتبر التوزيع المجالي لشبكة النقل معيارا أساسيا، يظهر لنا بوضوح مدى ضعف الاندماج الترابي، الأمر الذي أفرز لنا مجالا اقتصاديا مفككا¹⁴. تعد وسائل النقل من أهم الآليات التي تساهم في اندماج ساكنة هوامش المدن مع مراكزها؛ ومن خلالها يمكن تسهيل ولوجية المرافق والخدمات التي تهيمن عليها مراكز المدن وخاصة تلك التي تطبعها الندرة، فكثر من المرضى الذين تُؤفوا وكثيرا من التلاميذ الذين تعذر عليهم مواصلة مشوارهم الدراسي بسبب غياب حافلة أو طاكسي أو غياب طرق ومسالك مهيأة للاستعمال أو هما معا. وبعبارة أخرى تتحكم في تنقلات السكان عوامل متعددة منها حجم المدينة وتباعد نطاقات الوظائف المختلفة وقلة وسائل النقل خصوصا الجماعية¹⁵ كما أن هناك علاقة وثيقة بين النقل وتنظيم المجال بصفة عامة والمجال الحضري بصفة خاصة، وتكون تنقلات السكان وسيلة للتعرف على هذا التنظيم من حيث نوعه وأهميته وكيفية تعامل السكان معه¹⁶.

هناك تباينا كبيرا بين هوامش مدينة بني ملال وهوامش مدينة الفقيه بن صالح؛ ففي الوقت الذي تتوفر فيه التجمعات السكانية الهامشية التابعة للأولى إما على نوع واحد أو نوعين تربطها بالمركز، نجد التجمعات السكانية الهامشية التابعة للثانية لا تتوفر على أي منها (الحافلات والطاكسيات الكبيرة)، مما يجعلنا أمام فوارق مجالية يصعب الحديث عن إمكانية الاندماج داخلها.

الجدول 2: أنواع وسائل النقل العمومية بهوامش مدينتي بني ملال والفقيه بن صالح سنة 2016

مدينة بني ملال	مدينة الفقيه بن صالح
----------------	----------------------

¹⁴ المجال المغربي واقع الحال مساهمة في الحوار الوطني المتعلق بأعداد التراب الوطني، وزارة اعداد التراب الوطني والبيئة والتعمير والاسكان، مديرية اعداد التراب، المغرب، 2000، ص 87.

¹⁵ محمد المدافعي، التحولات المجالية ودور المؤسسات الجماعية في تدبير المجال حالة ضاحية مدينة الدار البيضاء، أطروحة لنيل دكتوراه الدولة، كلية الآداب والعلوم الانسانية بني ملال، جامعة القاضي عياض، 2002، ص 75.

¹⁶ السمعية أكوار، تنقلات اليد العاملة الصناعية وأثرها على المجال نموذج بعض أحياء البيضاء والمحمدية، ورد في محمد انفلوس (تنسيق) المدينة المغربية في افق القرن الواحد وعشرين بين الهوية الوطنية والبعد المتوسطي، منشورات كلية الآداب والعلوم الانسانية بالمحمدية، جامعة الحسن الثاني، سلسلة الندوات رقم 12، 2000، ص 87.

اولاد يحيى	اولاد سيدي شنان	اولاد عبدون	الامام اليخاري	لارمود	شبوله	الكرين	اوريع	تتفريت	عين الغازي	الكميشية	جفو	ادوز	اولاد امبارك	
لا	لا	لا	لا	لا	لا	لا	نعم	نعم	نعم	نعم	نعم	نعم	نعم	الحافلات
لا	لا	لا	لا	لا	لا	لا	لا	لا	لا	لا	لا	نعم	نعم	الطاكسيات (حجم كبير)
لا	لا	لا	نعم	نعم	نعم	نعم	نعم	نعم	نعم	نعم	نعم	لا	لا	الطاكسيات (حجم صغير)

المصدر: بحث ميداني (الدباغي، ع الغني 2016)

من خلال الوثائق التي حصلنا عليها من شركات النقل الحضري والقروي العاملة بالمجال الترابي التابع لإقليم بني ملال¹⁷، وخاصة منها الرابطة بين مركز المدينة وهوامشها، وكذلك من خلال المقابلات التي تم اجراءها مع مسؤوليها تم الحصول على المعطيات الواردة في الجدول أسفله.

لوحظ أن أنشطة شركات النقل الحضري والقروي الثلاثة تتركز أغلبها في مدينة بني ملال وبعض هوامشها وخاصة تلك المتواجدة في الطريق الرابطة بين مركز مدينة بني ملال والمركز الحضري أولاد عياد مروراً بتجمع أولاد امبارك والطريق الرابطة بين مركز مدينة بني ملال وجماعة فم العنصر مروراً بتجمع ادوز، وكذا الطريق الرابطة بين مركز المدينة ومدينة قسبة تادلة؛ مما يعني أن هناك تمايزاً إيجابياً لصالح مدينة بني ملال ومعظم التجمعات السكانية المتواجدة على الأطراف.

¹⁷ هناك ثلاث شركات تتوفر على أسطول نقل يربط بين بعض المدن التابعة لإقليمي بني ملال والفيقيه بن صالح:

- شركة ELKARAMABUS
- شركة UNIONBUS Maroc
- شركة PRIMABUS

دور النقل الحضري في اندماج التجمعات السكنية بهوامش مدن القطاعات السقوية بالمغرب:

دراسة حالي بني ملال والفيقيه بن صالح (قطاع تادلا)

الجدول 3: توزيع عدد الحافلات حسب الشركات العاملة في النقل الحضري والقروي بين مركز مدينة بني

ملال وبعض التجمعات السكنية الهامشية

اسم الشركة	عدد الحافلات	أرقام الخطوط	الاتجاه
الكرامة بيس "ELKARAMABUS"	08	13 - 09	✓ انطلاقا من مركز بني ملال في اتجاه مدينة سوق السبت اولاد النمة مرورا بتجمع اولاد امبارك
	02	08	✓ انطلاقا من مركز بني ملال في اتجاه جماعة فم العنصر مرورا بحبي أوريغ واورير وتجمعي أدوز وتمشاط.
بريما بيس "PRIMABUS"	02	01	✓ انطلاقا من مركز بني ملال في اتجاه مدينة سوق السبت اولاد النمة مرورا بتجمع اواد امبارك.
	06	06 - 08 - 19	✓ انطلاقا من مركز بني ملال في اتجاه مدينة سوق السبت اولاد النمة مرورا بتجمع اولاد امبارك.
انيون بيس مارك "UNIONBUS Maroc"			

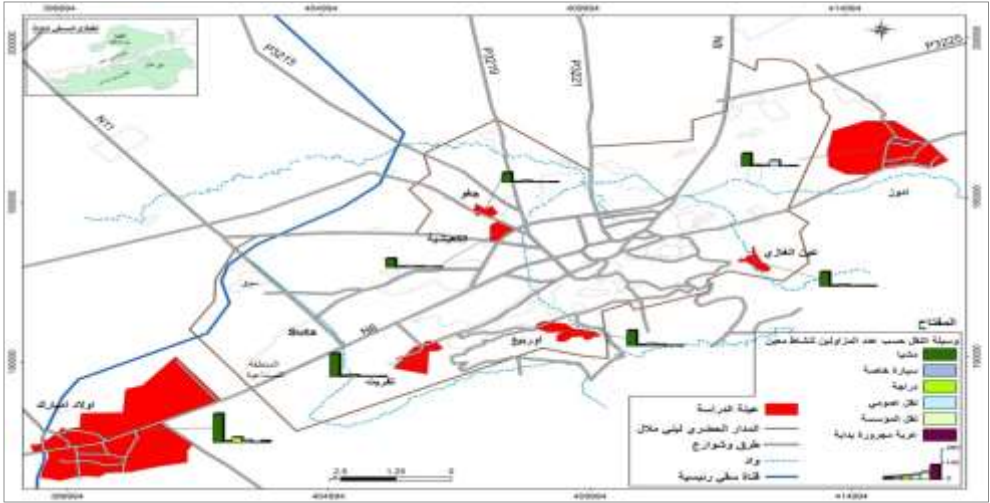
المصدر: شركة "ELBARAKABUS"؛ 2017، وشركة "PRIMABUS"؛ 2017، و"UNIONBUS Maroc"؛ 2015.

من جهة أخرى فهوامش مدينة الفيقيه بن صالح تعرف نقصا حادا في وسائل النقل العمومي باستثناء التجمعات السكنية المتواجدة على الطريق الرابطة بين هذه المدينة ومدينة سوق السبت والتي لا تنتمي لها أي من وحدات المعايينة المحلية المدروسة، وبالتالي فهناك تمايزا سلبيا لمختلف التجمعات السكنية بهوامش هذه المدينة وخاصة تلك البعيدة عن المركز (جميع الدواوير والقرى) مما يجعل التنقل من مكان الاقامة نحو مكان مزاولة النشاط غالبا ما يتم عبر المشي وفي أحسن الأحوال عبر الدراجات والعربات المجورة بالدواب. من هنا يتضح أنه توجد فروقات في مظاهر الاندماج حسب وسائل النقل العمومية بين هوامش بني ملال والفيقيه بن صالح.

2.2.7. المشي على الأرجل والدراجات من أكثر الوسائل استعمالا من لدن الساكنة النشيطة

تستعمل الساكنة بمختلف شرائحها عددا كبيرا من وسائل التنقل، من أجل الوصول إلى مقرات النشاط خاصة إذا بعدت المسافة عن المسكن، ونظرا للظروف الصعبة التي تعيشها أغلبية السكان من فقر وتهميش، إلى جانب وجود عاطلين عن العمل داخل الأسرة الواحدة، وفضلا عن الدخل المحدود لعدد كبير من النشيطين المشتغلين وبالتالي ارتفاع معدل الإعالة، فإنها تعمل على تلبية حاجياتها بأقل تكلفة خصوصا في ظل ارتفاع أسعار النقل العمومي - إن وجدت أصلا - من جهة، ومتطلبات العيش "الأساسية" من جهة أخرى. سنقوم في هذا المحور بتشخيص الوسائل المستعملة من قبل الساكنة النشيطة المشتغلة والطلبة والتلاميذ.

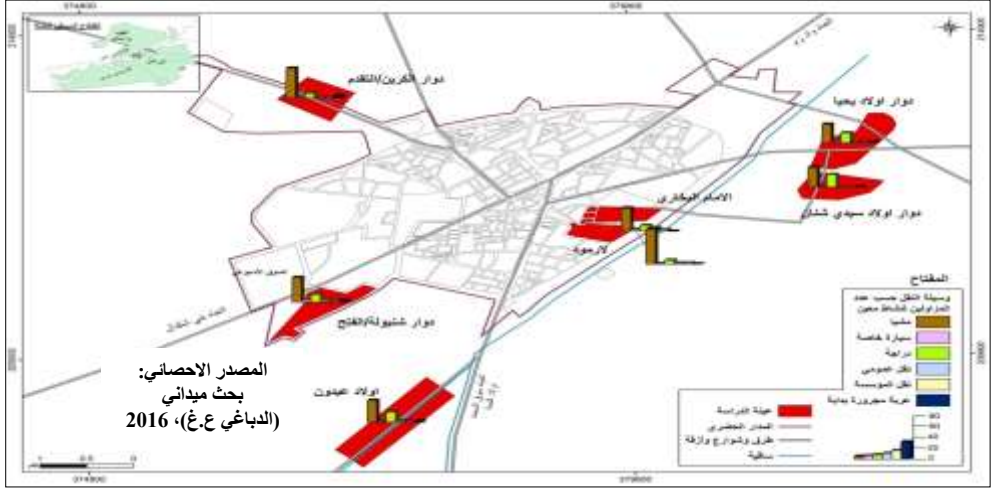
الخريطة 8: وسائل التنقل المستعملة من طرف الساكنة النشيطة (عمال ومتدربون) بهوامش بني ملال



دور النقل الحضري في اندماج التجمعات السكنية بهوامش مدن القطاعات السقوية بالمغرب:

دراسة حالي بني ملال والفقيه بن صالح (قطاع تادالا)

الخريطة 9: وسائل التنقل المستعملة من طرف الساكنة النشيطة (عمال ومتمدرسون) بهوامش الفقيه بن صالح



يتضح أن عددا مهما من الساكنة النشيطة ينتقل بين مقر سكناه ومكان مزاوله النشاط مشيا على الأقدام وبالتالي تحتل هذه الوسيلة المرتبة الأولى، تأتي في المرتبة الثانية الدراجات وفي المرتبة الثالثة السيارات الخاصة والوسائل الأخرى تأتي في المراتب الأخيرة؛ إن حوالي 66 % من الساكنة المستهدفة بتجمع ادوز تستعمل المشي كوسيلة للتنقل و 28 % تستعمل النقل العمومي (الحافلات والطاكسيات)، ويتجمع اولاد امبارك فإن ما يزيد عن 78 % يستعملون المشي و 13.6 % الدراجات و 4.7 % يستعملون الدراجات بنوعيتها، بينما حوالي 3 % يستعملون العربات المحروقة بدواب و 3 % السيارات الخاصة، وبالنسبة للتجمعات السكنية المنتمية للمجال الحضري ببني ملال فما قلناه على التجمعين السكنيين ينسحب عليها في ما يخص وسيلتي المشي والدراجات، ويضاف إليها استعمال وسائل أخرى من قبيل نقل المؤسسة المحتضنة للنشاط سواء تعلق الأمر بالجهات المشغلة أو المؤسسات التعليمية الخصوصية، فعلى سبيل المثال تستعمل 2.4 % هذه الوسيلة بتجمع عين الغازي و 1.3 % في ما يخص الوسائل المستعملة من قبل الساكنة بهوامش الفقيه بن صالح فيتضح من خلال الشكل رقم (59) أن الغالبية العظمى — كذا لك —

تستعمل وسيلة المشي لالتحاقها بمكان مزاوله النشاط؛ 78.5 % بتجمع الكرين (التقدم) و 84.7 % بالامام البخاري و 59.4 % بلارمود و 67.1 % بشنيولة (الفتح) وبدوار اولاد سيدي شنان 60.8 % و 61.4 % بدوار اولاد يحيا و 62.5 % بدوار أولاد عبدون. من جهة أخرى فإن عددا لا بأس به من السكان يستعملون الدراجات في المرتبة الثانية والعربات المجرورة بدواب في المرتبة الثالثة ونقل مؤسسة النشاط في المرتبة الأخيرة والتي غالبا ما تتعلق بالعمال المشتغلين في معمل الحليب أو نقل التلاميذ (النقل المدرسي العمومي)، في إشارة إلى غياب وسائل النقل العمومي بين أحياء مدينة الفقيه بن صالح والدواوير المحيطة بها، ومن جهة أخرى تم تسجيل وجود وسيلة العربات المجرورة بدواب حتى بالتجمعات السكنية المنتمة للمجال الحضري كما هو الحال لتجمع الكرين الذي وصلت فيه نسبة السكان الذي يتخذون من تلك الوسيلة أداة لتنقلهم 6.3 % و 1.6 % بتجمع شنيولة، وهو ما يطرح أكثر من علامة استفهام حول مستقبل هذه التجمعات السكنية وغيرها. فإذا كان هذا الأمر مقبولا نسبيا بالدواوير المحيطة بمدينة الفقيه بن صالح فهو لم يعد مقبولا بمدن القرن الواحد والعشرين.

3.2.7. عدد مهم من ساكنة التجمعات السكنية غير راض عن الشبكة الطرقية

تلعب الشبكة الطرقية دورا هاما في اندماج التجمعات السكنية المتواجدة بأطراف المدن من خلال تسهيل الوصول إلى أماكن التزود بالمواد التي تحتاجها الساكنة واشباع حاجياتها في مختلف الخدمات، لكن في غيابها أو ضعف جودتها يجعل تلك الساكنة في عزلة.

أظهرت نتائج الاستبيان الموجه للساكنة أن هناك تباينا في رأي المستجوبين بالتجمعات السكنية حول جودة الشبكة الطرقية والمسالك التي يجتازونها منذ خروجهم من مساكنهم وصولا إلى مقرات عملهم ومختلف الأماكن التي يترددون عليها (مركز المدينة في غالب الأحيان)؛ حيث إن حوالي 41 % من المستجوبين بتجمع ادوز، 76.4 % بعين الغازي، 34.9 % بأولاد امبارك، 29.1 % بتفريت، و 83.3 % بدوار اولاد عبدون، و 80 % بدوار أولاد سيدي شنان، و 46.7 % بدوار اولاد يحيا، وحوالي 63 % بحي لارمود و 26.6 % بكل من شنيولة الكرين، يرون أن الشبكة الطرقية والمسالك ضعيفة أو ضعيفة جدا.

دراسة حالي بني ملال والفقير بن صالح (قطاع تادلا)

The map displays the Suta area with various land use zones color-coded according to the legend:

- عينة الترابية** (Soil sample): Red areas.
- المدار الحضري لنفي ملان** (Urban perimeter of Nefi Milan): Brown lines.
- طرق وشوارع** (Roads and streets): Grey lines.
- وادي** (Wadi): Dashed blue lines.
- قناة سقي رئيسية** (Main irrigation canal): Solid blue line.

The legend also includes a scale bar (0 to 2.5 km) and a north arrow. An inset map shows the location of the study area within the larger context of the region.

155

الخريطة 11: درجة رضا الساكنة عن الشبكة الطرقية بهوامش الفقيه بن صالح



من جهة أخرى، فالتجمعات السكنية المحاذية لمركزي المدينتين سجلت نسبا مهمة من المستجوبين الذين تراوحت آرائهم بين جيدة جدا وجيدة؛ حيث سجل حي الكعيشية بهوامش بني ملال أكبر نسبة والتي قدرت ب 87.5 %، متبوعا بتجمع أولاد أمبارك من نفس المدينة بنسبة 65 %، ثم حي الامام البخاري المحسوب على هوامش الفقيه بن صالح ب 64.5 %، ثم حي جغوب ب 57.4 % وتجمع ادوز وحي شنيولة ب 50 % بكل منهما. هذا التباين في الرأي يفسره البعد أو القرب من الطرق المعبدة التي تمر منها وسائل النقل العمومية (الحفلات والطكسيات من الحجم الكبير).

نستنتج من خلال ما سبق، أنه توجد فروقات في مظاهر الاندماج حسب الشبكة الطرقية ووسائل النقل العمومي بين التجمعات السكنية بهوامش بني ملال والفقيه بن صالح. لتوضيح دلالة الفروقات الإحصائية في درجة رضى الساكنة عن كفاية وجودة وسائل النقل والشبكة الطرقية، تبين أنه لا توجد فروقات ذات دلالة إحصائية في رضى الساكنة عن الطرق حسب الجنس، والارتباط طردي ضعيف (0.1). توجد فروقات ذات دلالة إحصائية حسب العمر،

والارتباط طردي ضعيف (0.35). لا توجد فروقات ذات دلالة إحصائية حسب نوع النشاط، والارتباط طردي ضعيف (0.11). لا توجد فروقات ذات دلالة إحصائية حسب المهنة، والارتباط طردي ضعيف (0.12). لا توجد فروقات ذات دلالة إحصائية حسب الدخل الفردي، والارتباط طردي ضعيف (0.09). لا توجد فروقات ذات دلالة إحصائية حسب صفة الحياة، والارتباط طردي ضعيف (0.11). توجد فروقات ذات دلالة إحصائية حسب مكان الإقامة، والارتباط طردي ضعيف (0.43). ولا توجد فروقات ذات دلالة إحصائية حسب المستوى التعليمي، والارتباط طردي ضعيف (0.8). ومن هنا نقبل الفرض العدم H_0 القائل بعدم وجود فروقات ذات دلالة إحصائية في رضى الساكنة عن كفاية وجودة الشبكة الطرقية حسب الجنس ونوع النشاط والمهنة والدخل الفردي وصفة الحياة والمستوى التعليمي، ونرفضه حسب العمر ومكان الإقامة.

خاتمة:

توصلت الدراسة إلى أنه توجد فروقات ذات دلالة إحصائية في وضع التجمعات السكنية بهوامش بني ملال مقارنة بهوامش الفقيه بن صالح بالنظر إلى الوضع الديموغرافي، خصوصا حسب متغيرات السن، الحالة العائلية، بينما توجد فروقات ذات دلالة إحصائية حسب متغيرات عدد الساكنة وأصلها الجغرافي، وأن معاملات الارتباط بين المتغيرات في مجملها هي ارتباطات طردية ضعيفة. توصلت الدراسة كذلك إلى وجود فروقات ذات دلالة إحصائية في مظاهر الاندماج حسب وسائل النقل الحضري والشبكة الطرقية بين التجمعات السكنية بهوامش مدينة الفقيه بن ملال والفقيه بن صالح. كما خلص البحث إلى كل التجمعات السكنية بهوامش مدينة الفقيه بن صالح على وسائل النقل الحضري، رغم الارتباط القوي لتلك للسكنية بمركز المدينة علة مستوى العمل والتبضع والت مدرس مقارنة بالتجمعات السكنية بهوامش بني ملال. وقد أدى ضعف أسطول النقل الحضري بالمدينتين إلى استعمال الساكنة لوسائل بديلة لها تأثير مباشر على البيئة والمشهد الحضري، أبرزها العربات المجرورة بدواب.

أوصت الدراسة بضرورة الانخراط الفعال للمجلس البلدي لمدينة الفقيه بن صالح في بإحداث أسطول للنقل الحضري، عبر التعاقد مع شركات للنقل الحضري كما هو الحال لمدينة بني ملال في إطار التدبير المفوض المتعلق بالحافلات إلى جانب إحداث خطوط للنقل عبر الطاكسيات من الحجم الكبير داخل المدار الحضري و تطعيم النقل عبر سيارات الاجرة ذات الحجم الصغير بأسطول للنقل المزدوج، إضافة إلى التخفيض من أئمة النقل مراعاة للوضعية الاجتماعية والاقتصادية لسكان التجمعات السكنية الهامشية بمدينتي بني ملال والفقيه بن صالح على حدة.

المصادر والمراجع:

1. جلول جعفري وعبد الله ايدر، دراسة النقل الحضري الجماعي بمدينة ادرار، مذكرة تخرج لنيل شهادة ماستر اكايمي، معهد تسيير التقنيات الحضرية، جامعة محمد بوضياف بالمسيلة، 2016.
2. ريام محمد الصغير محمود المرشدي ، تصميم التجمعات العمرانية الاستدامة الاجتماعية كأداة لرفع كفاءة المجاورات السكنية، أطروحة لنيل الدكتوراه في الهندسة المعمارية، كلية الهندسة، جامعة القاهرة، 2015.
3. زينب قمساس، المجمعات السكنية الحضرية بمدينة قسنطينة: واقعها ومتطلبات تخطيطها، دراسة ميدانية للمنطقة السكنية الحضرية الجديدة سركينة، مذكرة مكملة لنيل شهادة الماجستير في علم الاجتماع الحضري، كلية العلوم الانسانية والعلوم الاجتماعية، جامعة الإخوة منتوري، 2006.
4. سبيع السلطاني ، المشاركة والاندماج الاجتماعي للأشخاص ذوي الإعاقة، الملتقى الرابع عشر للجمعية الخليجية للإعاقة، دبي، الإمارات المتحدة العربية، 2014.
5. السعدية اكواري، تنقلات اليد العاملة الصناعية وأثرها على المجال نموذج بعض أحياء البيضاء والمحمدية، ورد في محمد انفلوس (تنسيق) المدينة المغربية في افق القرن الواحد وعشرين بين الهوية الوطنية والبعد المتوسطي، منشورات كلية الآداب والعلوم الانسانية بالمحمدية، جامعة الحسن الثاني، سلسلة الندوات رقم 12، 2000.
6. سناء رواجي، النمو الحضري وعلاقته بمشكلات النقل الحضري، مذكرة مكملة لنيل شهادة الماجستير في علم الاجتماع الحضري، كلية العلوم الاجتماعية والعلوم الاسلامية، جامعة الحاج الخضر، باتنة، الجزائر، 2009.
7. عبد الغني الدباغي، إشكالية اندماج التجمعات السكنية بهوامش وأنوية ضواحي مدن الدائرة السقوية لتادالا: حالتا بني ملال والفقيه بن صالح، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في الجغرافيا، جامعة السلطان المولى سليمان، كلية الآداب والعلوم الانسانية، بني ملال، 2019.
8. اللجنة الاستشارية للجوهوية، تقرير حول الجوهوية المتقدمة، الكتاب الأول: التصور العام، 2011.
9. المجال المغربي واقع الحال مساهمة في الحوار الوطني المتعلق بأعداد التراب الوطني ، وزارة اعداد التراب الوطني والبيئة والتعمير والسكان، مديرية اعداد التراب، المغرب، 2000.

10. محمد المدافعي، التحولات المجالية ودور المؤسسات الجماعية في تدبير المجال حالة ضاحية مدينة الدار البيضاء، أطروحة لنيل دكتوراه الدولة، كلية الآداب والعلوم الانسانية بني ملال، جامعة القاضي عياض، 2002.
11. محمد الهيلوش، إشكالية الاندماج بالوسط الحضري: قراءة في المضامين ومحاولة في التقويم، مجلة دفاتر جغرافية، جامعة السلطان سيدي محمد بن عبد الله، كلية الآداب والعلوم الإنسانية- ظهر المهرز، العدد 7، 2010.
12. المداني الهدرامي، المراكز الضاحوية، اندماج جهوي غير مكتمل "حالة ضاحية الدار البيضاء"، مشروع بحث لنيل شهادة الماستر في الجغرافيا، كلية الآداب والعلوم الانسانية ابن مسيك بالدار البيضاء، جامعة الحسن الثاني - المحمدية، 2014.
13. Aude Nuscia Taibi et al, Atlas régional région du Tadla Azilal, Maroc, Université d'Angers (France) et Université du Sultan Moulay Slimane Béni Mellal, 2015.
14. Essahel Habiba, politique de réhabilitation des quartiers non réglementaires au Maroc et mobilisations des habitants : étude de cas dans l'agglomération de Rabat (Rabat, Témara, Skhirat), thèse de doctorat, université de François Rabelais de Tours, 2011.
15. Imbert M, & P.H Chombart de lauwé, La banlieue aujourd'hui, Ed: L'Harmattan, Paris, 1992.
16. Mazzella Sébastien, L'enracinement urbain : Intégration sociale et dynamiques urbaines. Les familles maghrébines du centre-ville de Marseille, thèse de doctorat, Ecole des Hautes Etudes en Sciences Sociales (EHESS), France, 1996.
17. Mohammed Fal & Youssef Abdellah, Dictionnaire AL-WAFER, 1ère Ed, Dar El-Fikr, Bayreuth- Liban, 2008.
18. Wazzan Kinda, la production de la périphérie nord de LATTAQUIE (Syrie), stratégie d'acteur et formes produites : mécanisme générale et application au cas des quartiers non réglementaires de DATTOUR DE BISNADA, thèse de doctorat, université François Rabelais de Tour, 2012.