

**بنية أنشطة النقل الملوثة بمدينة أيت ملول****STRUCTURE DES ACTIVITES DE TRANSPORT POLLUANTES A LA  
VILLE D'AIT MELLOUL****STRUCTURE OF POLLUTING TRANSPORT ACTIVITIES IN THE  
CITY OF AIT MELLOUL****شبايش محمد**دكتور باحث في قضايا الجغرافية البشرية وإعداد المجال، كلية الآداب والعلوم الإنسانية - أكادير - المغرب  
[M.chbaichb@outlook.com](mailto:M.chbaichb@outlook.com)**وارمسي المعطي**دكتور باحث في قضايا الجغرافية البشرية وإعداد المجال، كلية الآداب والعلوم الإنسانية - أكادير - المغرب  
[ouarmassil43@gmail.com](mailto:ouarmassil43@gmail.com)**هناكا عثمان**أستاذ التعليم العالي سابقا، كلية الآداب والعلوم الإنسانية - أكادير - المغرب  
[hnakaa@gmail.com](mailto:hnakaa@gmail.com)**ملخص**

تحتل دراسة الأنشطة الملوثة عامة وأنشطة النقل الملوثة خاصة بأهمية بالغة في العلوم الإنسانية والاجتماعية، وذلك لما تسببه من أضرار بيئية وصحية. وترتبط الأضرار أساسا بالفعل البشري في المجال، وتعبّر بذلك عن هشاشة نظام معين أو جزء منه. ويندرج هذا المقال ضمن هذا السياق، حيث يتوخى إبراز أهمية أنشطة النقل الملوثة وأضرارها، وسبل التخفيف منها. واتضح من خلال التحليل أن أيت ملول تشكل قطبا هاما لأنشطة النقل الملوثة في حاضرة أكادير الكبرى، وأن هذه الأنشطة شهدت تطورا سريعا، كما تميزت ببنيتها بتنوع كبير. واتضح أيضا أن توزيعها يعكس مجالات متفاوتة التلوث في أيت ملول. وتجلت أهم أضرارها في استغلال الملك العمومي والذي ارتبط بمساحة المحلات ونوعية الشوارع، ويسجل أن محاولة التخفيف من أضرار هذه الأنشطة عبر تهيئة الحي الحرفي لا زالت ضعيفة بالمقارنة مع دينامية وسرعة تكاثرها.

**كلمات المفاتيح:** الأنشطة الملوثة، أنشطة النقل الملوثة، البنية، التنظيم، الأضرار، الوقاية، أيت ملول

## Résumé

L'étude des activités polluantes en général et des activités de transport polluantes en particulier revêt une grande importance dans les sciences humaines et sociales, en raison des dommages environnementaux et sanitaires qu'elles occasionnent. Les dommages sont principalement liés à l'action anthropique sur l'espace et expriment ainsi la fragilité d'un système particulier ou d'une partie de celui-ci. Cet article s'inscrit dans ce contexte car il cherche à mettre en évidence l'importance des activités de transport polluantes, leurs dommages et les moyens de les atténuer. À travers l'analyse, il s'est avéré que Ait Melloul constitue un pôle important d'activités de transport polluantes dans l'agglomération du Grand Agadir. Ces activités ont connu un développement rapide et leur structure est caractérisée par une grande diversité, tandis que leur répartition reflète une certaine disparité de degré de pollution des espaces d'Ait Melloul. Les dommages les plus importants de ces activités concernent l'exploitation de l'espace public, liée à la petite superficie des locaux et au type de rues. Il est constaté que les efforts d'atténuation des dommages de ces activités à travers l'aménagement du quartier artisanale sont encore faibles par rapport à la dynamique et à la rapidité de leur prolifération.

**Mots clés:** Activités polluantes, activités de transport polluantes, structure, organisation, dommages, prévention, Ait Melloul

## مقدمة

تكتسي دراسة الأنشطة الملوثة بصفة عامة، وأنشطة النقل الملوثة بصفة خاصة أهمية بالغة، حيث تمكن من معرفة أضرار هذه الأنشطة والتي تشكل مصدرا هاما لإزعاج السكان المحيطين بمحلاتها، وتسمح كذلك بكشف آثارها على المشهد الحضري إذ تؤثر سلبا على نوعية الحياة في المدينة.

وفي الواقع، لا تخرج حالة تنظيم الأنشطة الاقتصادية في أيت ملول عن سياق باقي المدن المغربية، حيث لا تأخذ تصاميم التهيئة في الاعتبار نمو النسيج الاقتصادي وتوطين الأنشطة الاقتصادية خارج المناطق الوظيفية والمتخصصة، أو غالبا لا تحترم الضوابط القانونية المعمول بها في تنظيم الأنشطة. وهذا ما يفسر انتشار الأنشطة بصفة عامة والأنشطة الملوثة خاصة داخل الأحياء السكنية.

وتشكل دراسة الأنشطة الملوثة من حيث الأهمية والتوزيع أهم مرحلة لفهم مسألة الأنشطة الملوثة عامة وأنشطة النقل الملوثة خاصة، وذلك لإنتاج معرفة متكاملة ودقيقة حولها. كما يعد أيضا الجانب القانوني مدخلا رئيسا لفهم ماهية الأنشطة الملوثة وكيفية توطينها وطريقة تنظيمها.

ويتوخى هذا المقال دراسة أنشطة النقل الملوثة في أيت ملول وجمع معلومات حول هذه الأنشطة، وكذا تحيين وتعميق المعرفة حول هذه الأنشطة. كما يروم كذلك تسليط الضوء على جانب من السياسة العمومية المتبعة في تنظيم الأنشطة

الملوثة عامة، والمرتبطة منها بالنقل خاصة، وبالضبط الجانب المتعلق بإعادة تنظيمها في أحياء خاصة (الأحياء الحرفية) بعد ترحيلها (إعادة توطينها) إلى خارج الأحياء السكنية. ويسعى أيضا إلى معرفة أعداد محلات الأنشطة الملوثة، من حيث النوع والبنية والتوزيع والخصائص، والأهمية الاقتصادية، ذلك لإبراز مكانة الأنشطة الملوثة المرتبطة بإصلاح وسائل النقل ضمن الأنشطة الملوثة عامة في أيت ملول، والوقوف على بعض أضرارها خاصة منها احتلال الملك العمومي، وإظهار الجهود المبذولة من قبل مدبري شأن هذا القطاع للتخفيف من أضرارها على السكان والمشهد الحضري بأيت ملول، ذلك من خلال عملية تهيئة الحي الحرفي لتنظيم هذا القطاع الهام والتخفيف من أضراره.

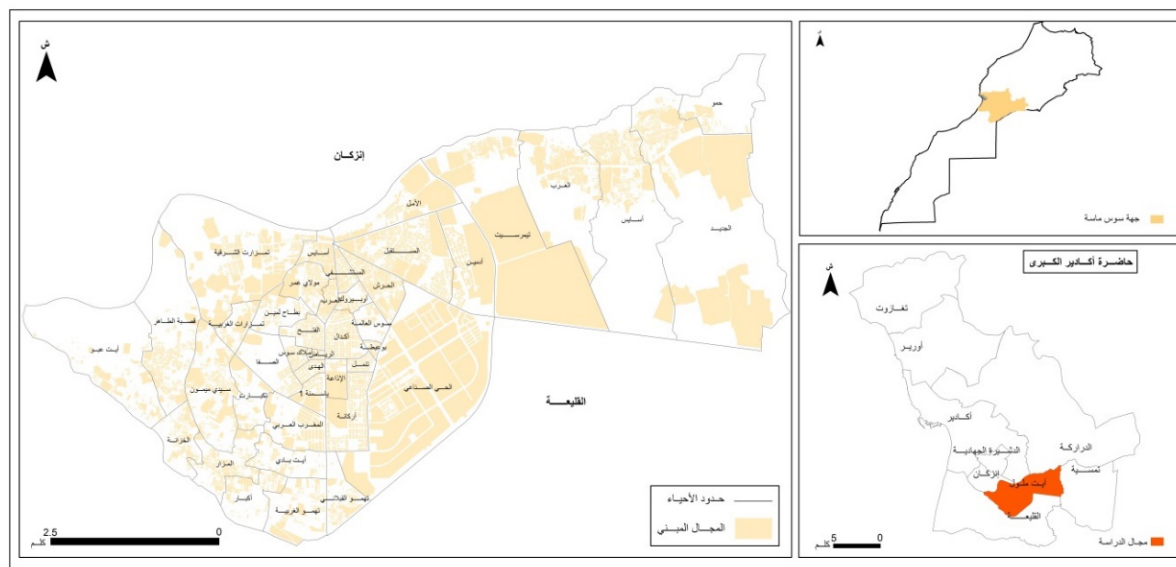
ولبلوغ هذا الهدف قمنا في البداية بتحديد مجال الدراسة الذي يتمثل في الجماعة الترابية لأيت ملول، والتي تنتمي إداريا إلى إقليم إنزكان أيت ملول، وإلى جهة سوس ماسة. وتمتد على مساحة تقدر بحوالي 16.3 كلم مربع، وتتركب من 41 حي. وتقع في وسط حاضرة أكادير الكبرى، كما تشكل نقطة التقاء لأهم المحاور الطرقية، منها الوطنية والجهوية والإقليمية الرابطة بين شمال وجنوب وشرق البلاد. وبلغ عدد سكانها حوالي 171718 نسمة سنة 2014 ويتوقع أن يصل إلى 221990 نسمة سنة 2024<sup>1</sup>.

واعتمدنا على المعطيات الإحصائية المتعلقة بالأنشطة الاقتصادية في أيت ملول، خاصة إحصاء الحرفيين الذي أنجزته جماعة أيت ملول سنة 2006، وذلك للوقوف على أهمية الأنشطة الملوثة وتطورها العددي. وقمنا ببحث ميداني تمحور حول جرد منظم لأنشطة النقل الملوثة<sup>2</sup> (relevé systématique) زنة تولى أخرى، حي تولى آخر وتوطينها على تصميم بمقياس 2000/1، في حيز الجماعة الترابية لأيت ملول، وملء استمارة الجرد التي ضمت نوع النشاط ومساحة المحل والواجهة وعرض الطريق الذي يقع فيه المحل، والمساحة المستغلة من الملك العمومي. وتم هذا البحث الميداني بتنسيق مع الجماعة الترابية والسلطة المحلية لتسهيل عملياته الإدارية. كما تم الاستئناس في إعداد العمل الكارطغرافي ببرنامج (ArcGis).

<sup>1</sup> - Hcp (2014): Rapport projection de la population des provinces et des commune de la region Souss Massa, Direction Régionale de Souss Massa. p. 30.

<sup>2</sup> - وللإشارة، تكاد المعطيات حول أعداد وطبيعة محلات الأنشطة في أيت ملول تكون منعقدة، رغم ما يوفره الإحصاء العام للسكان والسكنى من خلال دفاتر الجولة من معطيات عامة حول طبيعة نشاط المحلات وموقع جميع محلات الجماعات الترابية. وللإشارة، قامت المندوبية السامية للتخطيط في سنة 2002 بأول إحصاء اقتصادي، وشمل جميع المؤسسات الاقتصادية الخاصة والعامة، ووفر معطيات حول توزيع الأنشطة حسب الجماعات الترابية، وحسب قطاعات وفروع النشاط، والفئة الاجتماعية المهنية، وفترات التأسيس، ومكان التوطن... وينضاف إلى كل هذا، الدراسات التي تنجز حول الأنشطة الحضرية عند إعداد وثائق التعمير، والدراسات التي تنجز في مسلك الجغرافيا في إطار مشاريع بحث نهاية الدراسة. وكذا الدراسات القطاعية التي تنجز من قبل غرفة التجارة والصناعة والخدمات. وتبقى المعطيات المتوفرة حول هذه الأنشطة غير كافية لكونها تكون متقدمة، وغير دقيقة، حيث لا تقدم تفاصيل حول صفة حيازة محلات الأنشطة، والخصائص المادية لهاته المحلات كالمساحة والواجهات، وكذلك المساحة التقريبية المستغلة في الملك العمومي.

## خريطة 1: مجال الدراسة



المصدر: رسم ووضع المؤلفين باعتماد خريطة التقسيم الإداري وخريطة الأحياء

### 1- تطور أعداد الأنشطة الملوثة

#### 1.1- مفهوم النشاط الملوث

يعتبر النشاط الملوث مفهوما غير دقيق، حيث يلفه غموض من الناحية القانونية، ويقصد بها كل المحلات التي يُصدر منها أسباب خطر على الصحة أو إزعاج المجاورين لها، وتنقسم إلى ثلاث طبقات<sup>3</sup> حسب نوع النشاط والأعمال التي تنجز فيها أو الأضرار الحاصلة منها والمتعلقة بالأمن والسلامة والصحة والراحة العمومية<sup>4</sup>.

ويقصد بأنشطة النقل الملوثة في هذا المقال ما يلي: إصلاح السيارات والشاحنات والشويحنات، إصلاح الهياكل والصباغة، إصلاح الدراجات النارية والعادية، إصلاح كهرباء السيارات، غسل وتنظيف وسائل النقل، ورشات الخراطة المعدنية، إصلاح العجلات، لحام وسائل النقل، إصلاح الكراسي والمقاعد، صناعة الحواجز المعدنية للشاحنات والشويحنات، إصلاح مصرفة الدخان، إصلاح مبرد المحركات، تجارة قطع الغيار ولوازم الدراجات، إصلاح النواضح المسطحة للشاحنات والشويحنات، تجارة اللوازم الجديدة للسيارات، إصلاح زجاج السيارات، إصلاح الفرامل، إصلاح المضخة والحاقن، إصلاح الواقيات الأمامية والخلفية للسيارات، إصلاح درع المحور الخلفي للشاحنات والشويحنات، إصلاح المفصلات، إصلاح العدادات، إصلاح جهاز التبريد لوسائل النقل، إصلاح حامل الأسطوانات، إصلاح وشحن البطاريات، إصلاح المقابس الهيدروليكية، إصلاح الخراطيم الهيدروليكية المرنة، إصلاح مخمد الصدمات، ورشات الإصلاح المتكامل (الصباغة، الميكانيك، التشخيص)، إصلاح توصيلية الكهرباء والمفاتيح الأتوماتيكية، تنظيف قرص

<sup>3</sup> - قرار وزاري صادر في 22 جمادى الثاني 1352 الموافق 13 أكتوبر 1933، في وضع ترتيب المحلات المضرة بالصحة أو المزعجة أو الخطرة.

<sup>4</sup> - ظهير شريف صادر في 25 غشت 1914 الموافق 3 شوال 1332، في تنظيم المحلات المضرة بالصحة والمحلات المزعجة والمحلات الخطرة، منشور في الجريدة الرسمية عدد 70 بتاريخ 4 شتنبر 1914، ص، 360.

الفرامل والقباض، صنع هياكل السيارات، إصلاح الغطاءات البلاستيكية للدراجات النارية، إصلاح آلات زجاج السيارات، إصلاح دراجات رباعية الدفع، صباغة الدراجات النارية والعادية، إصلاح الأقفال.

## 2.1- الأعداد، الأنواع والتطور

يتفاوت التوزيع الجغرافي لبنية أنشطة النقل الملوثة في حاضرة أكادير الكبرى، ويلاحظ أن هذه الأنشطة تتركز أساسا في أكادير وأيت ملول وإنزكان، ثم الدشيرة الجهادية. وهكذا احتلت أكادير المكانة الأولى في ترتيب هذه الجماعات، حيث بلغ عدد المحلات فيها قرابة 1088 محلا في 2021، بعد ما كان يقارب 376 محلا سنة 2006. وتتبعها أيت ملول بقرابة 797 محلا في 2021، ثم إنزكان بقرابة 287 محلا في السنة ذاتها. ويسجل أن القليعة وكل من مركز الداركة وأورير وتمسية وتغازوت لا تركز سوى 291 محلا.

ويشكل فرع إصلاح وصيانة السيارات أهم فروع أنشطة النقل الملوثة بالحاضرة، حيث احتل المكانة الأولى في ترتيب الفروع على مستوى كل جماعة على حدة. وهكذا، بلغ في كل من أكادير وأيت ملول وإنزكان والدشيرة الجهادية على التوالي في 2021 حوالي 795 و588 و190 و222 محلا. ويليه فرع إصلاح وصيانة الدراجات في المرتبة الثانية. وهكذا، يلاحظ أن فروع أنشطة النقل الملوثة متفاوتة الأهمية فيما بينها، وكذلك حسب الجماعات، والمراكز، ويسجل أن أقطاب الأنشطة الملوثة المرتبطة بالنقل ووسائله تتركز في أكادير وأيت ملول وإنزكان والدشيرة الجهادية.

**جدول 1: توزيع أنشطة النقل الملوثة بحاضرة أكادير الكبرى سنة 2021**

الفروع	أكادير	أيت ملول	إنزكان	الدشيرة الجهادية	القليعة	الداركة	أورير	تمسية	تغازوت
إصلاح وصيانة السيارات	795	588	190	222	108	29	34	24	—
إصلاح وصيانة الدراجات	201	89	74	40	31	19	12	11	2
تجارة تجهيز السيارات	47	31	13	9	6	—	—	1	—
صناعة وحرف الإنتاج	25	77	5	7	3	—	—	—	—
تجارة تجهيز الدراجات	20	12	5	6	3	5	3	—	—
<b>المجموع</b>	<b>1088</b>	<b>797</b>	<b>287</b>	<b>284</b>	<b>151</b>	<b>53</b>	<b>49</b>	<b>36</b>	<b>2</b>

المصدر: جرد ميداني سنة 2021

ويسجل أن أيت ملول تشكل ثاني قطب لأنشطة النقل الملوثة بحاضرة أكادير الكبرى، بعد القطب الأول أكادير، وترجع مكانة أيت ملول لهاته لكونه قطب لأنشطة الإصلاح والصيانة بأكادير الكبرى وأول مركز للحرف (هناكا عثمان، 2007). وتعود كذلك، إلى أن أيت ملول تتقدم في تجهيز النقل، والأنشطة المرتبطة بالطريق لكونها تستفيد من المحور الطرقي اتجاه الجنوب (Igmiden Mohammed, 1997).

## 1.2.1- تطور هام لأعداد المحلات

بلغ عدد محلات الأنشطة الملوثة الواقعة في الأحياء السكنية بجماعة أيت ملول حسب إحصاء الحرفيين سنة 2006 حوالي 971 محلا. وتمثل فيها حصة محلات أنشطة النقل الملوثة ما نسبته 51%، (495 محلا). وتعزى أهمية هذه الأنشطة إلى أن أيت ملول كان بمثابة مركز لعدد من الأنشطة المرتبطة بالفلاحة وصيانة السيارات وآلات الضخ (Aziki Slimane, 1990).

وشهدت أعداد محلات أنشطة النقل الملوثة تطورا كبيرا بين سنة 2006 و2021، حيث مرت من 495 محلا في 2006، إلى 797 محلا في 2021، وهكذا، تضاعفت بحوالي 61%، وبلغ متوسط تزايد السنوي قرابة 3.5% في الفترة بين 2006 و2021. وتمثل حصة هذه الأنشطة في أيت ملول حوالي 29% من إجمالي أنشطة النقل الملوثة بالحاضرة أكادير الكبرى (2747 محلا) سنة 2021.

وتباين تطور فروع هذه الأنشطة فيما بينها، حيث يلاحظ أن فرع إصلاح وصيانة السيارات احتل الصدارة، بحوالي 588 محلا في 2021. بعد أن كان عددها يقارب 400 محلا في 2006، أي تضاعف بنحو 47%. كما بلغ متوسط تزايد السنوي حوالي 2.8% في الفترة بين 2006 و2021، أي نما بزيادة سنوية تقارب 13 محلا في السنة.

وهكذا يلاحظ أن فرع إصلاح وصيانة السيارات يمثل أهم فرع في أنشطة النقل الملوثة بأيت ملول، ويسجل تكثره إقاعا سريعا بالمقارنة مع باقي الفروع. ويعزى هذا التطور الهام لهذا الفرع بأيت ملول إلى أهمية حركة التوسع التي شهدتها الحاضرة من جهة، وإلى تنوع قاعدة الأنشطة الاقتصادية فيها من جهة ثانية، (توسع المركب المينائي، ظهور المناطق الصناعية الجديدة والأسواق الأسبوعية، ...). ويرجع كذلك من ناحية أخرى، إلى موقع أيت ملول كمعبر إيجاري بين شمال وجنوب المغرب، وتوسع منطقة نفوذ أيت ملول كقطب هام لحرف الإصلاح والصيانة لوسائل النقل. وللإشارة، يقدم هذا القطب للحاضرة أنشطة متكاملة في حرف الإصلاح والصيانة، تشع على مستوى الحاضرة وعلى مستوى الجهة وعلى مستوى الوطن كذلك، (شبايش محمد، 2021).

## 2.2.1- بنية جد متنوعة

تتميز بنية أنشطة النقل الملوثة بتنوع هام، حيث تتكون من خمسة فروع وتتمثل في فرع إصلاح وصيانة السيارات، وفرع إصلاح وصيانة الدراجات، وفرع تجارة تجهيز السيارات، وفرع صناعة وحرف الإنتاج، وفرع تجارة تجهيز الدراجات. ويمثل نشاط إصلاح السيارات والشاحنات والشويحنات أحد أهم أنشطة فرع إصلاح وصيانة السيارات، إذ احتل المكانة الأولى بنسبة 38.4%، (226 محلا)، يليه نشاط إصلاح الهياكل والصبغة بقرابة 21%، (121 محلا). ثم نشاطي إصلاح كهرباء السيارات، وغسل وتنظيف وسائل النقل بنحو 8% لكل واحد منهما، ثم نشاط إصلاح العجلات بحوالي 5.4%. في حين، بلغت حصة إجمالي أنشطة الإصلاح المتخصص<sup>5</sup> ما نسبته 19%، أي ما يقارب 114 محلا.

جدول 2: بنية أنشطة فرع إصلاح وصيانة السيارات في 2021

نوع النشاط	عدد المحلات	%
السيارات والشاحنات والشويحنات	226	38,4
الهياكل والصبغة	121	20,6
كهرباء السيارات	49	8,3
غسل وتنظيف وسائل النقل	46	7,8
العجلات	32	5,4
الإصلاح المتخصص	114	19,4
المجموع	588	100

المصدر: جرد ميداني سنة 2021

<sup>5</sup>- يتعلق الأمر هنا بأنشطة الإصلاح المتخصصة التالية: كراسي السيارات، مصرفة الدخان، مبرد محرك السيارات، النوايض المسطحة، الفرامل، تركيب زجاج السيارات، المضخة والحاقن، واقيات الصدمات للسيارات، المفصلات، الدرع المحور الخلفي، العدادات، جهاز التبريد لوسائل النقل، حامل الأسطوانات، وشحن البطاريات، المقابس الهيدروليكية، مخمد الصدمات، تنظيف قرص الفرامل والقابض، توصيلية الكهرباء والمفاتيح الأتوماتيكية، الخراطيم الهيدروليكية المرنة، ورشة الإصلاح المتكامل (الصبغة والميكانيك والتشخيص)، آلات زجاج السيارات، الأقفال.



أما بخصوص فرع إصلاح وصيانة الدراجات فيتسم بهيمنة نشاط إصلاح الدراجات النارية والعادية بنسبة 96.6% من مجموع أنشطته (86 محلا).

وفيما يتعلق بفرع أنشطة التجارة الملوثة فتتصف بسيطرة تجارة العجلات وتركيبها بحوالي 51.2% (22 محلا)، ثم تجارة قطع الغيار ولوازم الدراجات بنحو 23.3%، (10 محلات)، وتجارة لوازم السيارات بقرابة 21% (9 محلات).

وفيما يخص فرع الصناعة وحرف الإنتاج فيتتصف بصدارة صناعة قطع الغيار (محلات أو ورشات الخراطة المعدنية) بحوالي 66% (44 محلا). ويليه نشاط لحامة وسائل النقل بقرابة 25%، (19 محلا)، ثم نشاط صنع الحواجز الجانبية للعربات بنحو 17%، (13 محلا).

وهكذا، يمكن القول أن الأنشطة الملوثة أو الأكثر تلويثا هي التي تحتل وزنا هاما بين إجمالي أنشطة النقل الملوثة. ومن هذا المنطلق، يمكن اعتبار نشاط إصلاح السيارات والشاحنات والشاحنات النشاط الملوث الرئيس في أيت ملول، إذ يمثل حوالي 28.4% من إجمالي الأنشطة. ويليه في ذلك، نشاط إصلاح هياكل السيارات والصباغة بقرابة 15%، كثاني نشاط ملوث، ثم نشاط إصلاح الدراجات بنحو 10%، الذي يعتبر نشاط القرب، وهو ما يفسر انتشاره داخل الأحياء السكنية، عكس باقي الأنشطة التي تنتشر بعامل القرب من نشاط مكمل أو ذات صلة بالنشاط الرئيس أو "النشاط الأم" (الميكانيك). والجدير بالذكر أن التلوث الذي تسببه هاته الأنشطة يرتبط من جهة بطبيعتها ومن جهة ثانية بنوع وخصائص محلاتها.

### 3.1- الخصائص المادية للمحلات

تتميز هذه المحلات بصغار مساحتها، كما تتفاوت فيما بينها، وتشكل أساسا من محلات ذات مساحة أقل من 100 متر مربع، بحوالي 93%. وتليها المحلات التي تتراوح مساحتها بين 50 و150 متر مربع بنحو 32.2%، ثم التي تتراوح مساحتها بين 20 و50 متر مربع بقرابة 23%، ثم ذات مساحة بين 100 و150 متر مربع بحوالي 13%. ثم المحلات التي تتجاوز مساحتها 150 متر مربع فما فوق بنسبة 7%. كما يختلف عرض واجهاتها ويتمحور حول الواجهات التي تقل عن أربعة أمتار بنسبة 87% وتليها فئة المحلات التي تتراوح واجهاتها بين 2 و4 أمتار بحوالي 53%، ثم فئة المحلات أقل من مترين بقرابة 34%.

وفيما يخص موقعها وصفة حيازتها، فيقع معظمها في شوارع ذات عرض بين 8 و12 متر، بنسبة 44% (353 محلا)، وحوالي 27% (215 محلا) في شوارع بعرض يتراوح بين 12 و20 متر، ويقع ومنها قرابة 16% في شوارع ذات عرض شاسع بين 20 و30 متر، (215 محلا). وبالنسبة لصفة حيازتها فتتمحور أساسا حول نمط الحيازة بالكراء بحوالي 54.2%، ويليه نمط التملك بنسبة 38.5%. وفي مقابل ذلك، ظل نمط الحيازة بالإرث (الإرث) ضعيفا نحو 3%، والشيء نفسه ينطبق على نمطي الحيازة بالمجان، والحيازة المشتركة (ملكية مشتركة)، حيث بلغت نسبتهما حوالي 2% لكل واحد منهما.

وفيما يخص سومة الكراء فتتقسم إلى أربع فئات، تتمثل الأولى في الفئة التي تتراوح بين 1000 و1500 درهم، بنسبة 46%، وتليها الثانية التي تتأرجح بين 500 و900 درهم، بما نسبته 32.7%، ثم الثالثة التي تتذبذب بين 1600 و2000 درهم، بنسبة 15.3%، ثم فئة 2500 درهم فما فوق بنسبة 6%.

ويستخلص مما سبق أن معظم المحلات لا تتجاوز مساحتها 100 متر مربع، وتتميز بضيق واجهاتها (أقل من 4 أمتار)، كما تقع جلها في شوارع متوسطة العرض بين 8 و12 متر. وتمت حيازة معظمها بالكراء وذلك بسومة تقل عن 1500 درهم. وللاشارة إن الحالة المادية لمحلات أنشطة النقل الملوثة تسهم بشكل غير مباشر في مظاهر التلوث المصاحبة لهاته الأنشطة.

## 2- الأنشطة الملوثة في المجال

### 1.2- تركيز قوي بالأحياء القديمة

يتباين توزيع أنشطة النقل الملوثة في أحياء جماعة أيت ملول، حيث نميز بين ثلاثة أصناف من الأحياء التي تتوافق وثلاثة أصناف من التركزات. يتمثل الصنف الأول في التركز القوي، ويتكون من الحي الصناعي - الحرفي-، الذي يضم حوالي 42.5% من مجموع محلات الأنشطة الملوثة (339 محلا). ويشمل الصنف الثاني التركز المتوسط ويتركب من تسعة أحياء تضم في مجموعها حوالي 43%، (342 محلا). في حين، يهم الصنف الثالث التركز الضعيف ويمثل حوالي 15% من إجمالي محلات الأنشطة، (116 محلا).

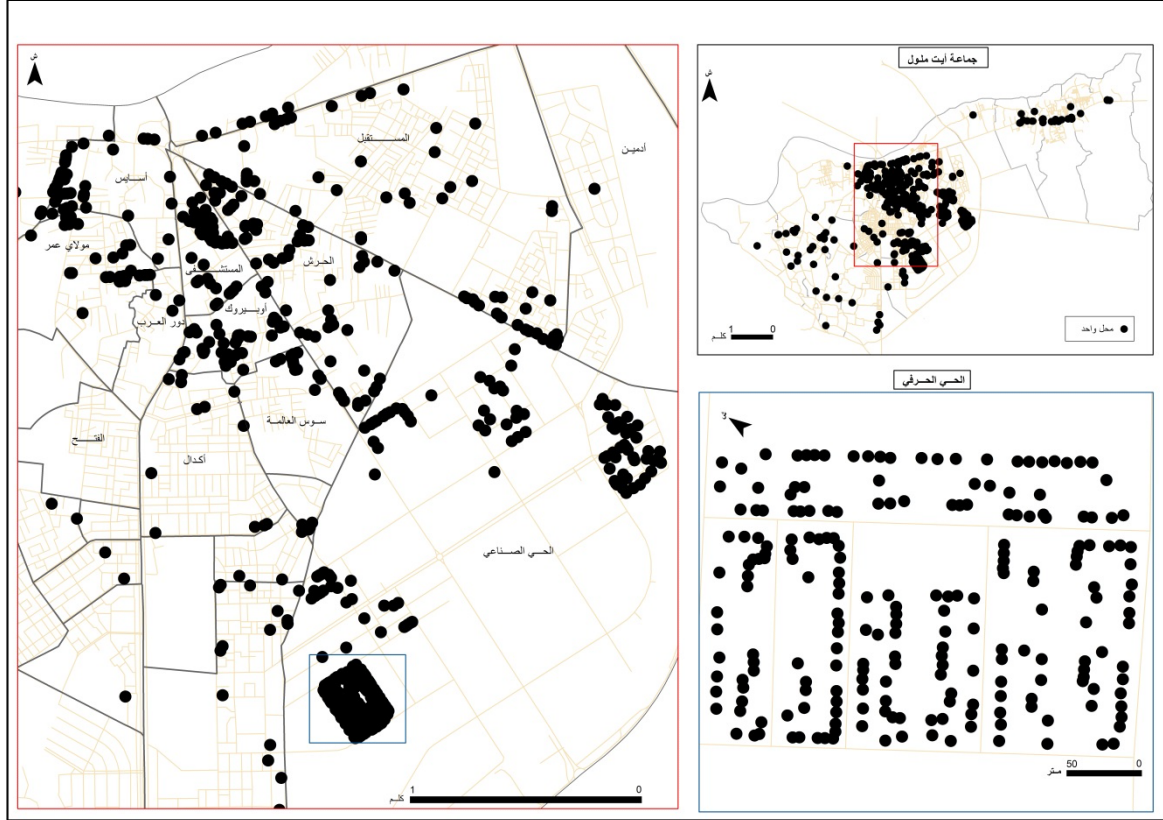
يطابق مجال التركز القوي لأنشطة النقل الملوثة الحي الصناعي - الحرفي- ويضم حوالي 339 محلا، والذي انبثق في إطار عملية إعادة تنظيم محلات الأنشطة الملوثة أو المزجعة في جماعة أيت ملول، ويمثل القطب الأول لأنشطة إصلاح وصيانة وسائل النقل في أيت ملول وحاضرة أكادير الكبرى.

ويتوافق مجال التركز المتوسط مع المجالات القديمة -مركز أيت ملول- أي الأحياء الهشة التي تعرف كثافة سكانية عالية، وفئة ذات دخل محدود. ويتركب هذا المجال من الأحياء التالية : الحرش، المستقبل، المستشفى، أوبيروك، مولاي عمر، أسايس، تمزارت الشرقية، أركانة، سوس العالمية. وتتفاوت هذه الأحياء من حيث أعداد محلات أنشطة النقل الملوثة، إذ يتمحور قلب هذا التركز حول حي الحرش الذي تبوء المكانة الأولى بحوالي 68 محلا (8.5%)، وحي المستقبل - الشهداء- في المرتبة الثانية بقرابة 61 محلا، (7.7 % )، وحي المستشفى في المرتبة الثالثة، بنحو 49 محلا، (6%)، ثم حي أوبيروك الذي يضم حوالي 42 محلا، (5.3%).

ويمائل مجال التركز الضعيف حوالي (27 حيا)، والتي تتمثل في الأحياء الجنوبية الغربية (الأحياء الهامشية) لمركز أيت ملول (قصبة الطاهر والمزار)، وفي الأحياء الشرقية للمركز نفسه (أزرو). ونشير إلى أن هذا المجال يضم بجانب هذه "الأحياء الهامشية" الأحياء الجديدة ذات السكن المبرمج القانوني، والتي تهم كل من حي أكداو وأدمين وياسمينية والصفاء وتتمل والجديد والهدى، وتحتوي هذه الأحياء على حوالي 26 محلا للأنشطة الملوثة، أي ما يقارب 3.3% من مجموع أنشطة النقل الملوثة في أيت ملول.



## خريطة 2: توطين أنشطة النقل الملوثة في أحياء أيت ملول سنة 2021



المصدر: رسم ووضع المؤلفين باعتماد نتائج الجرد الميداني لأنشطة النقل بحاضرة أكادير الكبرى 2021

باعتبار التركزات المكانية والأهمية العددية لأنشطة النقل الملوثة يمكن تصنيف أحياء أيت ملول إلى أربعة مناطق متباينة من حيث درجة التلوث على النحو التالي:

- **أحياء التلوث القوي:** تتكون أساسا من الحي الصناعي -الحرفي- ،
- **أحياء التلوث المتوسط:** تتركب من القلب القديم لأنشطة النقل بأيت ملول، (المستشفى، الحرش، المستقبل – الشهداء-، مولاي عمر، أوبيروك، أسايس)،
- **أحياء التلوث الضعيف:** تحاذي القلب القديم، وتتكون من حي تمارت الشرقية وسوس العالمية وأركانة.
- **أحياء التلوث الضعيف جدا:** تتمثل في الأحياء التي لم تتجاوز أعداد محلاتها 15 محلا.

وعلى العموم، يلاحظ أن ما نسبته حوالي 57.6% من محلات أنشطة النقل الملوثة تتوطن في الأحياء السكنية القديمة، مقابل حوالي 43% منها تقع في الحي الصناعي - الحرفي-. والجدير بالذكر، أن هذا التصنيف يعكس حقيقة هذه الأحياء من حيث تلوث المشهد فيها، حيث تنكدس حركة المرور، وتلطيخ الأرضية بالزيوت وغيرها من المواد المضرة، وتعرقل فيها حركة الراجلين ويُسْتَغَل الملك العمومي خاصة الأرصفة والساحات الفارغة.

## 2.2- استغلال كثيف للملك العمومي

يشكل استغلال أو احتلال الملك العمومي أبرز مظهر قابل للملاحظة المباشرة كضرر ناتج عن الأنشطة الملوثة عامة، وأنشطة النقل الملوثة خاصة، لكونه قابل للقياس، عكس الأضرار الأخرى كالضجيج الذي يورق راحة السكان، والانبعاثات الغازية (أول أكسيد الكربون) التي تتسبب في أمراض الجهاز التنفسي "كالربو"، والتي يتطلب قياسها ورصدها أدوات وتقنيات متطورة.

وهكذا، يلاحظ أن حوالي 83.1% من محلات أنشطة النقل الملوثة في أيت ملول تستغل الملك العمومي (الطرق، الأرصفة، والساحات العمومية)، والشيء نفسه لوحظ في كستيليا (Castilla) بمدينة طنجة، حيث لوحظ أن 85.5% من الإصلاحات والمعانيات للسيارات تتم في الطرق (Marrakchi B, 2019). والملاحظة نفسها، سُجلت في الدار البيضاء، حيث لوحظ أن "الحرفيين يزاحمون ممرات الرجالين والسيارات كذلك، ويلوثون الأماكن، حيث اسودت الواجهات والأرصفة بالزيوت والشحوم، وأن السكان يتدمرون من هذه الوضعية المزعجة، ولكن السلطات لم تفكر في حل لهذه الأنشطة الملوثة" (Ben Rbia K, 1995). ويرتبط استغلال الملك العمومي من جهة، بحيوية وإشعاع النشاط المهني، ومن جهة ثانية، بمساحة المحل، حيث لوحظ أن هناك علاقة ارتباط بين مساحة المحل والمساحة المستغلة من الملك العمومي، وهكذا، فكلما كانت مساحة المحل صغيرة زادت المساحة المستغلة من الملك العمومي. ويسجل في أيت ملول أن المحلات التي تتراوح مساحتها بين 2 و100 متر مربع، تمثل ما نسبته 84.4% من المحلات التي تشغل الملك العمومي، مقارنة بالمحلات التي تفوق مساحتها 100 متر مربع.

ويتصل كذلك استغلال الملك العمومي بعرض واجهة المحلات، حيث سُجل أن المحلات التي يتراوح عرض واجهاتها بين 2 و4 أمتار تشكل حوالي 52% من المحلات المستغلة للملك العمومي. وتليها في ذلك المحلات التي يقل عرض واجهاتها عن مترين بما نسبته 36%.

ويختلف استغلال الملك العمومي حسب فروع أنشطة النقل الملوثة، وهكذا، يُسجل أن حوالي 76.2% من محلات فرع إصلاح وصيانة السيارات تحتل الملك العمومي، ويتبعه في ذلك فرع إصلاح وصيانة الدراجات بقراءة 12.2%. وتتباين أنشطة النقل الملوثة فيما بينها في استغلال الملك العمومي، حيث يمثل نشاط إصلاح السيارات والشاحنات والشوحنات أبرز الأنشطة المستغلة للملك العمومي، بنسبة 30% من مجموع المحلات، ويلحقه في ذلك نشاط إصلاح الهياكل والصباغة بنحو 17.2%، ثم نشاط إصلاح الدراجات العادية والنارية بنسبة 11.4%.

وفي الواقع، يعد استغلال الملك العمومي أحد أهم الأضرار البارزة والناجمة عن عمليات الإصلاح والصيانة التي تتم خارج المحلات، الشيء الذي يورق القائمين على تدبير الشأن العام من سلطات محلية ومجالس الجماعات الترابية، وهو ما يستدعي القيام بعملية تنظيم وإعادة تنظيم الأنشطة الملوثة عامة، والمرتبطة منها بالنقل خاصة، ذلك من خلال إعداد ووضع قرارات تنظيمية ملزمة تسمح لهم بالتدخل لتنظيم وإعادة توطيق هذه الأنشطة الملوثة في أماكن معدة لها، كالأحياء الحرفية أو الحومات الحرفية.

### 3- عمليات تنظيم الأنشطة الملوثة في المجال الحضري

#### 1.3- النصوص القانونية

تتكلف الجماعات الترابية بتنظيم الأنشطة الملوثة من خلال الصلاحيات المخولة لها لممارسة الشرطة الإدارية، وذلك عبر وضع قرار تنظيمي<sup>6</sup> للأنشطة التجارية والحرفية والخدمية وكيفية ممارستها، وفي إطار الاختصاصات المنوطة برئيس المجلس الجماعي بمقتضى القانون التنظيمي رقم 113/14 المتعلق بالجماعات.

وتنظم الأنشطة الملوثة بالظهير الشريف 3 شوال عام 1332 الموافق 25 غشت 1914، الذي أشار في الفصل الأول إلى ضرورة الحصول على الترخيص بإحداث المحلات المضرّة بالصحة والخطرة<sup>7</sup>. وتم تغييره وتنميته بالظهير الشريف 24 رجب عام 1340 الموافق 13 مارس 1923، والذي جاء بتقسيم المحلات المضرّة إلى ثلاث طبقات، وبين كيف يتم فتح هذه المحلات، حيث تفتح محلات الطبقة الأولى بقرار من الباشا أو القائد، وتفتح محلات الطبقة الثانية بعد استشارة الإدارة البلدية أو ولاية المراقبة المحلية، أما محلات الطبقة الثالثة فتستلزم تصريحاً مكتوباً موجهاً إلى البلدية أو المراقبة المحلية<sup>8</sup>. وتم تعيين طبيعة نشاط محلات الطبقات ونوعية الأضرار المحتملة لها بقرار وزير يري بتاريخ 22 جمادى الثانية 1352 الموافق 13 شتنبر 1933<sup>9</sup>. وتستحدث المؤسسات التي تصنف في الطبقتين الأولى والثانية داخل الأحياء الصناعية، كما تستحدث المؤسسات في الأماكن التي لا تتوافر على الأحياء الصناعية على بعد مسافة 500 متر من الأماكن الأهلة بالسكان<sup>10</sup>.

ويخضع فتح محلات الأنشطة التجارية والحرفية والخدمية لترخيص من مصلحة الشرطة الإدارية، وخاصة منها الأنشطة التي تندرج ضمن الفئة الثالثة داخل المؤسسات المرتبة، وذلك بعد إجراء بحث عمومي حول المنافع والمضار .

#### 2.3- تهيئة الحي الحرفي محاولة غير مكتملة لتنظيم الأنشطة الملوثة

6 - يُعتمد في القرارات التنظيمية للأنشطة التجارية والحرفية والخدمية وشروط ممارستها على الظواهر الشريفة والمراسيم التنظيمية، فمن بين الظواهر المعتمدة نذكر الظهير الشريف رقم 1.15.85 الصادر في 20 من رمضان 1436 هـ (7 يوليو 2015) بتنفيذ القانون رقم 113.14 المتعلق بالجماعات. الظهير الشريف رقم: 1.02.297 الصادر في 25 رجب 1423 (03 أكتوبر 2002) بتنفيذ القانون 78.00 المتعلق بالميثاق الجماعي كما تم تغييره وتنميته بالظهير الشريف رقم 1.03.82 الصادر في 20 محرم 1424 (24 مارس 2003) بتنفيذ القانون رقم: 01.03 وبالظهير الشريف رقم: 1.08.153 الصادر في 22 صفر 1430 (18 فبراير 2009) بتنفيذ القانون رقم: 17.08. والظهير الشريف رقم 1.03.59 الصادر في 10 ربيع الأول 1424 هـ (12 ماي 2003) بتنفيذ القانون رقم 11.03 المتعلق بحماية واستصلاح البيئة. والظهير الشريف رقم 1.58.401 الصادر في 12 جمادى الثانية 1387 هـ (24 دجنبر 1958) المتعلق بالإنذارات المترتبة عليها أداء غرامات لمعاقبة مرتكبي بعض المخالفات للقرارات البلدية المتعلقة بالمحافظة على الصحة وحماية المغروسات كما تم تغييره وتنميته. والظهير الشريف الصادر في 30 محرم 1334 هـ (08 دجنبر 1915) المتعلق بالتدابير الصحية من أجل حماية الصحة العمومية والوقاية بالمدن ؛ حسب ماتم تعديله وتنميته. والظهير الشريف الصادر في 03 شوال 1332 هـ (25 غشت 1914) المنظم للمؤسسات المزجة والمضرّة أو الخطيرة. أما المراسيم التنظيمية فنذكر منها المرسوم رقم 2.78.157 بتاريخ 11 رجب 1400 هـ (26 مايو 1980) حول تحديد الشروط التي تنفذ بها تلقائياً التدابير الرامية إلى استتباب الأمن وضمان سلامة المرور والصحة والمحافظة على الصحة العمومية. المرسوم رقم 2.56.604 الصادر في 5 صفر 1376 هـ (11 شتنبر 1956) بشأن التدابير العامة للنظافة والصحة المطبقة على جميع المحلات التي تمارس فيها الحرف التجارية والصناعية أو الحرة، كما وقع تغييره وتنميته. وإلى جانب كل هذا يُعتمد كذلك على القرارات الوزارية ومن بين التي يُعتمد عليها نورد القرار الوزيري المؤرخ في 13 أكتوبر 1933 المرتب للمؤسسات المضرّة والمزجة أو الخطيرة كما وقع تغييره. وكذلك الدورية الوزارية رقم 38 / ق.ج. م. / ق.ج.م بتاريخ 26 يناير 1993 المتعلقة بالمحافظة على النظافة والصحة العموميتين.

7 - ظهير شريف صادر في 25 غشت 1914 الموافق 3 شوال 1932، في تنظيم المحلات المضرّة بالصحة والمحلات المزجة والمحلّات الخطرة.

8 - ظهير شريف صادر في 13 أكتوبر 1933 الموافق 22 جمادى الثانية 1352، المغير والمتمم للظهير الشريف المؤرخ في 3 شوال 1332 (25 غشت 1914) المنظم للمؤسسات المضرّة والمزجة أو الخطرة.

9 - قرار وزير يري مؤرخ في 13 شتنبر 1933 الموافق 22 جمادى الثانية 1352، حول تعيين طبقات المحلات المضرّة بالصحة أو المزجة أو الخطرة. منشور في الجريدة الرسمية عدد 1101 بتاريخ فاتح دجنبر 1933، ص، 1919.

10 - ظهير شريف في تغيير الفصل التاسع من الظهير الشريف الصادر في 25 غشت 1914 الموافق 3 شوال 1332 في سن ضابط للمؤسسات غير الصحية أو المزجة أو الخطيرة، منشور في الجريدة الرسمية عدد 1954 بتاريخ 7 أبريل 1950، ص، 665.

تندرج عملية تهيئة الأحياء الحرفية في إطار برامج تنظيم الأنشطة الملوثة، حيث تقوم الجماعات الترابية بتنسيق مع السلطات المحلية بممارسة دور الشرطة الإدارية لتنظيم هذه الأنشطة، وذلك، بعد وضع قرار تنظيمي، بغية تحديد وتصنيف هذه الأنشطة الملوثة، للحفاظ على المشهد الحضري، والحفاظ على راحة السكان المجاورين لمحات هاته الأنشطة الملوثة.

وفي هذا الإطار، عرفت أيت ملول سنة 2006 عملية هامة لتنظيم الأنشطة الملوثة، حيث تم إحصاء محلاتها في جميع الأحياء المكونة لهذه الجماعة الترابية، وتلت هذا الإحصاء عملية إعداد وتهيئة قطعة أرضية مساحتها ست هكتارات (الحي الحرفي) بالمنطقة الصناعية المجاورة للسوق الأسبوعي. وتشكل هذه العملية أولى العمليات الرامية لتنظيم الأنشطة الملوثة بحاضرة أكادير الكبرى، بعد عملية أكادير التي لم تأخذ بعين الاعتبار.

وكشفت نتائج هذا الإحصاء عن وجود حوالي 971 محلا للأنشطة الملوثة داخل أحياء أيت ملول في سنة 2006، وتمثل منها أعداد محلات أنشطة النقل الملوثة قرابة 495 محلا، أي ما نسبته 51%. واستند حوالي 400 حرفي من هذا الحي، ويتوزعون أساسا إلى أربع فئات، تتمثل الأولى في أبواب المحلات الذين أصدر في حقهم قرار الإغلاق، والثانية في الفئة التي وُجّهت لها الإنذارات، والثالثة في الفئة التي تقع محلاتها على المحاور الطرقية الرئيسية والثانوية، ثم الفئة الأخيرة المتواجدة في الأحياء السكنية.

وتمثل أنشطة النقل الملوثة المتواجدة في الحي الحرفي سنة 2021 حوالي 84.7%، أي ما يعادل 339 محلا من مجموع الأنشطة الملوثة. وتتكون بنيتها أساسا من فرع إصلاح وصيانة السيارات بنسبة 83%، (281 محلا)، متبوعا بفرع الصناعة وحرف الإنتاج بقرابة 16%، (53 محلا)، ثم فرع تجارة تجهيز السيارات بنحو 2%، (خمس محلات). ويلاحظ أن نسبة هذا الفرع جاءت ضعيفة نظرا لكون أنشطته ترتبط بالنشاط الأساسي -الإصلاح والصيانة- (الميكانيك)، ولا تدخل أنشطة هذا الفرع ضمن الفئات الخمسة التي شملتها معايير وشروط الاستفادة من الحي الحرفي، ونشير هنا إلى أن هذه المحلات ظهرت كاستجابة للطلب المتزايد على قطع الغيار ولوازم السيارات والشاحنات بالحي الحرفي، والجدير بالذكر أن معظم محلات تجارة تجهيز السيارات والشاحنات جزء لا يتجزأ من المحلات المخصصة أصلا للحرف.

وفي الواقع، رغم المجهودات المبذولة لتنظيم الأنشطة الملوثة في أيت ملول، خاصة تجربة الحي الحرفي، يظل ضرر استغلال الملك العمومي على مستوى هذا جليا، حيث لوحظ أن حوالي 80.2% من الحرفيين يستغلون الملك العمومي، أي أن لازالت جل عمليات إصلاح وسائل النقل تتم خارج المحلات. ويعزى هذا إلى أن المساحة الكلية للحي (5,9 هكتار) لا تتلاءم وحجم ودينامية أنشطة النقل وإشعاعها الذي يتجاوز حدود أيت ملول وحاضرة أكادير الكبرى كذلك، وبالتالي عدم ملائمة مساحات المحلات وطبيعة النشاط المهني المزاول مما يسهم في الاستغلال المكثف للملك العمومي من أرصفة وشوارع وساحات في هذا الحي. ويتأكد هذا الاستغلال من خلال أهمية المحلات التي تقل مساحتها عن 100 متر مربع والتي بلغت حوالي 70%، وتتنوع كالتالي: 38% منها مساحتها أقل من 50 متر مربع، و32% مساحتها بين 50 و100 متر مربع. مقابل قرابة 30% مساحتها بين 100 و500 متر مربع.

وعموما، يمكن القول أن عملية تهيئة الحي الحرفي حاولت معالجة معضلة الأنشطة الملوثة عامة والمرتبطة منها بالنقل خاصة بأحياء جماعة أيت ملول، رغم ما تخلل تدبير شأن هذا الحي من نواقص، ومن أهمها عدم استكمال الشطر الثاني منه لأسباب غير محددة، مما أدى إلى استمرار تكاثر الأنشطة الملوثة داخل الأحياء السكنية أي في المركز القديم، وأسهم

في ظهور مركزين متنافسين لأنشطة إصلاح وسائل النقل، يتمثل الأول في أحياء المركز القديم والثاني في الحي الحرفي -الصناعي-.

### خاتمة

نستخلص من كل ما سبق أن مفهوم النشاط الملوّث يلفه الغموض من الناحية القانونية، وأنشطة النقل الملوّثة كذلك. وأن هذه الأنشطة تتطور بوتيرة سريعة، وهو ما جعل أيت ملول تشكل ثاني قطب لأنشطة النقل الملوّثة في حاضرة أكادير الكبرى. وتتميز بنيتها بتنوع كبير، والذي تمحور حول فرعي إصلاح وصيانة السيارات والدراجات، وفرعي تجارة تجهيز السيارات والدراجات، وفرع الصناعة وحرف الإنتاج. كما تنفرد بتوزيع متفاوت في الأحياء السكنية، والتي تتركز أساسا في الأحياء القديمة بأيت ملول. ونستشف كذلك، أن مساحات وواجهات المحلات تنعكس سلبا على المساحة المستغلة من الملك العمومي، حيث تزيد المساحة المستغلة من الأرصفة والساحات الفارغة كلما كانت مساحة المحل صغيرة، وأيضا كلما كان نشاط المحل حيويا ومنتعشا.

ونسجل أيضا، أن عملية تهيئة الحي الحرفي كمحاولة لتنظيم الأنشطة الملوّثة، والتخفيف من أضرارها غير مكتملة، حيث لا تتلاءم وسرعة تطور هذه الأنشطة. ويمكن القول أيضا، أن المعايير التي يتم الاستفادة بها، والمماطلات والتجاوزات الحاصلة في ملف عملية إعادة تنظيم الأنشطة أسهمت في تبلور منطقتين أو مركزيّتين متنافستين لأنشطة النقل الملوّثة (المركز القديم، والحي الحرفي)، وربما سينزلق هذا الحي الحرفي إلى حي سكني في يوم ما لكون بعض الحرفيين أخذوا في تشييد شقق سكنية فوق محلاتهم المهنية.

## البيبلوغرافيا

- شبائش، م. (2021). أنشطة النقل والارتفاع الاجتماعي وتنظيم المجال، أطروحة الدكتوراه، جامعة ابن زهر، أكادير. 474 ص.
- هناكا، ع. (2007). جهاز المدن والمراكز بسوس. آليات التكوين ونظام اشتغال الشبكة الحضرية الجنوبية. دكتوراه الدولة – جامعة ابن زهر، أكادير. 1020 ص.
- Aziki, S. (1990). Ait Melloul : centre urbain ou banlieue d'Agadir . Revue Dirassat. Edition 1990, (10). 61-75.
- Ben Rbia, K (1995). Les activités commerciales dans la nouvelle médina de Casablanca. Thèse Doct. Univ. Lille I. In HAL archives-ouvertes. 407p
- Igmiden, M (1997). Inezgane, pole du commerce Soussi (Maroc). Thèse Doct. Univ. Tours. In HAL archives-ouvertes. 475p
- Marrakchi, B (2019). Localisation des activités nuisibles et dangereuses aux quartiers de Castilla à Tanger Maroc : Cas des garages de mécanique. Revue des Etudes et Recherches en Logistique et Développement (RERLED). 11( 2), 13-29.
- Hcp, (2014). Rapport projection de la population des provinces et des communes de la region Souss Massa, Direction Régionale de Souss Massa, Agadir.

## النصوص القانونية:

- ظهير شريف صادر في 25 غشت 1914 الموافق 3 شوال 1332، في تنظيم المحلات المضرة بالصحة والمحلات المزعجة والمحلات الخطرة، منشور في الجريدة الرسمية عدد 70 بتاريخ 4 شتنبر 1914، ص، 360.
- ظهير شريف صادر في 13 مارس 1923 الموافق 24 رجب 1340، منشور في الجريدة الرسمية عدد 1101 بتاريخ فاتح دجنبر 1933، ص، 1915.
- قرار وزيري مؤرخ في 13 شتنبر 1933 الموافق 22 جمادى الثانية 1352، حول تعيين طبقات المحلات المضرة بالصحة أو المزعجة أو الخطرة. منشور في الجريدة الرسمية عدد 1101 بتاريخ فاتح دجنبر 1933، ص، 1919.
- ظهير شريف في تغيير الفصل التاسع من الظهير الشريف الصادر في 25 غشت 1914 الموافق 3 شوال 1332 في سن ضابط للمؤسسات غير الصحية أو المزعجة أو الخطيرة، منشور في الجريدة الرسمية عدد 1954 بتاريخ 7 أبريل 1950، ص، 665.
- قرار وزاري صادر في 22 جمادى الثاني 1352 الموافق 13 أكتوبر 1933، في وضع ترتيب المحلات المضرة بالصحة أو المزعجة أو الخطرة.