

رصد الحركة في عدة نقاط قصد المراقبة المستقبلية للمنشآت الحساسة. ويعد فتح الطريق السيارة في وجه حركة المرور وأصلت الشركة عملية المراقبة المستمرة للمنشآت الحساسة على هذا المقطع وكذا دراسة وتحليل المعطيات المتعلقة بشراكة مع المختبر العمومي للتجارب والدراسات، وخبراء أجنب كخطوة استباقية للأخطار المترتبة على عدم استقرار التربة.

- تربط الشركة الوطنية للطرق السيارة علاقات عمل وطيدة مع المندوبية السامية للمياه والغابات في مجال حماية البيئة والمحافظة على الثروة الغابوية نذكر على سبيل المثال الاتفاقية المبرمة سنة 2006 والمتعلقة بتهيئة المناظر الطبيعية للطرق السيارة بالمغرب حيث تقوم المندوبية السامية بتقديم الاستشارة التقنية فيما يخص اختيار الفصائل النباتية التي يمكنها التأقلم مع الظروف البيئية والعوامل المناخية للمناطق المستهدفة بعمليات التشجير. كما تقوم المندوبية سنويا بإنتاج وتوفير حاجيات الشركة الوطنية من الشجيرات الغابوية اللازمة لبرامج التشجير.

- قامت الشركة بغرس حوالي 200 ألف شجيرة على هذا الطريق السيارة..
- حققت عملية التشجير بمعظم المقاطع المنجزة نسبة نجاح جيدة باستثناء التي أسندت لإحدى الشركات التي لم تحترم كناش التحملات حيث تم إلغاء صفقتيها.
- عكس ما جاء في المقال فإن الشركة الصينية لم تقم بأي أشغال على مقطع الطريق السيارة فاس-تازة. وإنما كلفت بإنجاز مقطعين على الطريق السيارة تازة-وجدة وتم إنجازهما وفق المعايير الدولية ودون أدنى مشكل يذكر..

المدير العام: ع الفاسي الفهري

تعليق المحرر:

التوضيح المطول الذي توصلنا به من الشركة الوطنية للطرق السيارة بالمغرب يستوجب تسجيل العديد من الملاحظات شكلا وموضوعا لكننا نقتصر على طرح سؤالين فقط على أمل الحصول على جواب مقنع :
- تحت أي باب من أبواب "الهندسة" يمكن إدراج الإصرار على إنجاز طريق سيار على أرض تؤكّد الدراسات المسبقة أنها غير مستقرة ومعرضة للانزلاق في أية لحظة بسبب وبدونه؟
- كم هي النسبة المئوية لنجاح عملية التشجير؟ وكم شجرة من أصل الـ 200 ألف كتبت لها الحياة، خاصة وأن عملية الإحصاء ممكنة وبالعين المجردة ودون الاستعانة بخبراء من الداخل أو الخارج؟

توضيح من الطرق السيارة

على إثر المقال المنشور بالعدد الصادر بتاريخ 11 أشتبر الجاري تحت عنوان: "الطريق السيارة فاس-تازة.. التسرع يقتل أيضا"، توصلنا من إدارة الشركة الوطنية للطرق السيارة بالمغرب بتوضيح مطول من أهم ما جاء فيه:

".. أن استمرار الأشغال بالموازاة مع فتح الطريق في وجه حركة المرور يعد أمرا عاديا بالنظر إلى طبيعة وجيولوجية المنقطة حيث تربتها من نوع "المارن الطيني" التي هي معروفة علميا باحتمال تعرضها للانزلاقات الأرضية ولو حتى لم تتعرض لأية حمولة فوقها أو حفريات بها.

إن إدراكنا لخصوصية المنطقة ومشاكلها الجيوتقنية هو ما جعلنا نكثف الجهود في مرحلة الدراسات وذلك بتعبئة خبراء متخصصين في الجيولوجيا والهيدرولوجيا وميكانيكا التربة من أجل الإحاطة مسبقا بالمواقع التي يمكنها أن تكون عرضة لأخطار عدم استقرار المنحدرات الجانبية للطريق السيارة من أجل معالجتها مسبقا، ومع ذلك فإنه يبقى دائما معرضين لعدم الفصل بين المواقع المحتملة للتعرض للمخاطر الجيوتقنية والمواقع المهددة فعلا وذلك مهما تكن حنكة الخبراء المتقدمين لكون السلوك الجيوميكانيكي للمواقع التي يمر بها الطريق السيارة تبقى رهينة الظروف الهيدرولوجية في كل فترة من الفترات.

إنه لمن المهم الإشارة بالجهود الكبرى التي تبذل خلال مرحلة الأشغال من أجل التعامل، مع كل الاضطرابات التي تنشأ إبان عمر المشروع والتي تستلزم في بعضها وضع برنامج معاينات وتتبع قبلي لحركة المواقع من طرف مختبر التجارب والدراسات، وكذا مدد زمنية تعد هامة لمواكبة الاضطرابات وذلك قبل التمكن من أخذ القرار بشأن نوعية المعالجات الواجب اعتمادها. يمكن أن تتكون هذه المعالجات إما من تعديلات صغيرة للمشروع وإما من أشغال إضافية وازنة في الحالات الأكثر تعقيدا.

- إن الشركة الوطنية للطرق السيارة بالمغرب قد واجهت في مرحلة البناء عدة مشاكل انزلاق للتربة مرتبطة أساسا بالخصائص الجيوتقنية لهذا المقطع والتي تفاقمت بحدّة بسبب التهاطل الكثيف للأمطار. وبالاستناد إلى مجموعة من الخبراء، استطاعت الشركة في وقت مبكر التصدي لهذه المشاكل عن طريق إحداث تغييرات تقنية على المشروع أثناء مرحلة الإنجاز. كما عمدت الشركة فيما بعد إلى وضع أجهزة