الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية

وزارة التعليم العالي والبحث العلمي

جامعة محمد بوضياف – المسيلة

معهد :تسيير التقنيات الحضرية

قسم : هندسة حضرية

رقم: .....

ميدان: هندسة معمارية وعمران ومهن المدينة

فرع: تسيير التقنيات الحضرية

تخصص: مدينة ونقل حضري

مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماستر أكاديمـي

إعداد الطلبة: ايت عثمان

حمدي الحاج

تحت عنوان

التمفصل بين النقل والعمران وفق الابعاد التحليلية للمجال بسعيدة

لجنة المناقشة:

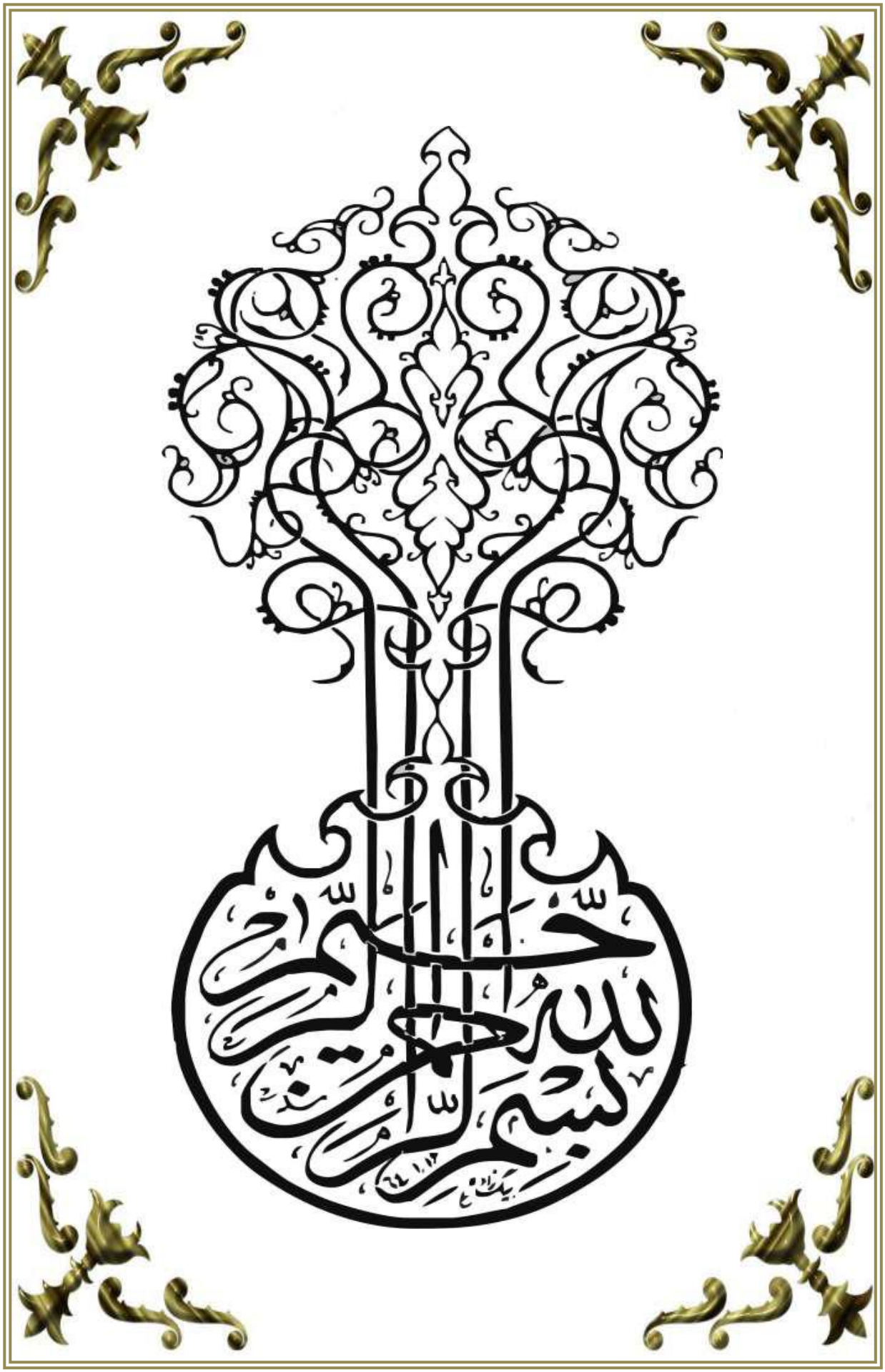
زيداني حليمة	جامعة: محمد بوضياف المسيلة	رئيسا
كعوش ايمان	جامعة: محمد بوضياف المسيلة	مشرفا و مقررا
طهراوي الياس	جامعة: محمد بوضياف المسيلة	مناقشا

السنة الجامعية: 2018/2017

ملخص:

يستدعي تسيير الإقليم تحليلا دقيقا وفهما عميقا لإمكانية التحكم في العلاقة التي تجمعه بمستعمل حدوده، وفهم هذه العلاقة صعب ومعقد، هذا التعقيد مستمد من تداخل عدة وظائف يمكن الإشارة إليها **بالأنظمة الفرعية** أو الضمنية للإقليم، وباعتبار التواصل والنقل أحد هذه الأنظمة فإن تسييره مرهون بديناميكية التحول العمراني للإقليم، وإذا كانت المدينة مركز اتخاذ القرارات وتطبيقها فهي أيضا نقطة **التولد الأعظمي للتنقلات**، والتعامل مع النقل الحضري من خلال معرفة الأسباب الحقيقية التي تحفز وتجذب النقل انطلاقا من الإقليم الذي تنتمي إليه المدينة، ثم التعامل معه بتكييف العرض مع الطلب، يساعد في الحد من المشاكل التي يمكن أن تنجم عن الخطط الآنية غير الكافية والنظرة الاستشرافية المهملة، وتشبه هذه المقاربة إلى حد كبير الفرق بين الوقاية والعلاج فالوقاية (محاولة تجنب مسببات المرض) هي تقدير الحركة التي تجتمع إلى المدينة من الإقليم والتحضير لها، أما العلاج (محاولة القضاء على المرض) فهو الوقوع في مشاكل الاكتظاظ والتلوث والازدحام وحوادث المرور وغيرها والجري وراء الحد منها، دون معرفة أن مسببات المرض يمكن أن تكون خارج الجسم المريض المدينة.

من خلال هذا البحث تم التطرق إلى البعدين التحليلين للمجال بغية دراسة التمفصل بين النقل والعمران، حيث تمت الإشارة أولا إلى هذا التمفصل وفقا للبعد الإقليمي للمدينة الذي يبدأ من المستوى الوطني وينتهي إلى المستوى الولائي، ثم تم التعرض إلى العلاقة بين النقل الحضري والعمران داخل الحيز العمراني للمدينة باعتماد جملة من العناصر المهمة، تربط بين المعطيات العمرانية واستهلاك النقل، والعلاقة بين ما ينتجه النقل من عمران وما ينتجه العمران من نقل، وحقيقة تشجيع السيارة الفردية لمناطق تشتت العمران.


بسم الله الرحمن الرحيم

تشكرات

قال تعالى في محكم تنزيله :

" فاذكروني أذكركم و اشكروا لي ولا تكفرون "

" ولئن شكرتم لأزيدنكم "

قال رسول الله صلى الله عليه وسلم :

" من لم يشكر الناس لم يشكر الله "

نحمد الله ونشكره أن وفقنا للإتمام هذا العمل المتواضع.

كما نتوجه بجزيل الشكر للأستاذة المحترمة كعواش إيمان التي لم تبخل علينا بتوجيهاتها ونصائحها، جعلها الله ذخرا لطلبة العلم.

ونتقدم بجزيل الشكر أيضا لكل من مد لنا يد العون من قريب أو بعيد، أشخاصا كانوا أو إدارات.

وشكرا لكل أساتذة وعمال وموظفي معهد تسيير التقنيات الحضرية ولكل الزملاء.

- ✓ عثمان بن أحمد بن الناصر بن بومدين بن أحمد بن بقدور بن عبد القادر الوهيبي
- ✓ الحاج بن محمد بن بن عودة

الفهارس

فهرس الموضوعات

فهرس الأشكال

فهرس الجداول

فهرس الصور

الفهارس

أولا: فهرس الموضوعات:

الموضوع:

بسملة.....I

تشكرات.....II

الملخص.....III

فهرس الموضوعات.....IV

فهرس الأشكال.....VI

فهرس الجداول.....VII

فهرس الصور.....VII

المدخل العام

مقدمة عامة.....1

الإشكالية.....2

الفرضيات.....3

أهمية الموضوع.....3

أهداف الدراسة.....4

مبررات اختيار الموضوع.....4

منهجية البحث والأدوات المستعملة.....5

هيكلة البحث.....6

الفصل الأول: التأصيل النظري للعلاقة بين النقل الحضري والعمران

مقدمة الفصل.....7

1- النقل والتنقل الحضريين.....8

1-1- النقل الحضري.....9

1-1-1- مفهوم النقل الحضري.....9

1-1-2- مقومات وعناصر النقل الحضري.....9

1-1-3- وسائط ووسائل النقل الحضري.....10
1-2- التنقل الحضري.....12
1-2-1- مفهوم التنقل الحضري.....12
1-2-2- أسباب ودوافع التنقل الحضري.....13
1-2-3- مشكلات التنقل في الوسط الحضري.....15
2- العلاقة بين النقل الحضري والعمران.....19
2-1- أثر استعمالات الأرض في الجذب المكاني.....20
2-2- أثر استعمال الأرض على المرور.....21
2-3- تأثير الكثافة السكنية على المرور.....21
2-4- التوزيع المكاني لاستعمالات الأرض ومشكل حوادث المرور.....22
2-5- تفاعل منظومة النقل الحضري مع استعمالات الأراضي.....23
2-6- تنظيم استخدامات الأراضي لحل مشاكل النقل.....24
3- تشريع وتخطيط النقل في الجزائر والمزاوجة بين التخطيط العمراني وتخطيط النقل.....25
3-1- مميزات النقل الحضري في الجزائر.....25
3-2- التشريعات والقوانين المنظمة للنقل في الجزائر وإدراج التخطيط العمراني.....28
3-2-1- تشريع النقل قبل 1988 وانفصاله عن التخطيط العمراني.....28
3-2-1- تشريع النقل بعد 1988 وإدراج التخطيط العمراني.....30
3-3- التخطيط للنقل في مخططات العمران.....36
3-3-1- الأبعاد التحليلية للنطاق وترتيب السلم المجالي.....36
3-3-2- السياسة العمرانية الجزائرية.....38
خلاصة الفصل.....44

الفصل الثاني: قراءة تحليلية لمدينة سعيدة

مقدمة الفصل.....45
1- خلفية تاريخية موجزة عن مدينة سعيدة.....47
2- موقع مدينة سعيدة.....47
3- مناخ مدينة سعيدة.....50
4- التطور السكاني لمدينة سعيدة.....51

5- الدراسة العمرانية.....54
5-1- التطور والتوسع العمراني لمدينة سعيدة.....54
5-2- مراحل التوسع العمراني لمدينة سعيدة.....55
5-3- شبكة الطرق المهيكلة للمدينة.....56
خلاصة الفصل.....58

الفصل الثالث: التحليل وفق وجهة نظر فضائية للتمفصل بين النقل والعمران في نطاق مدينة سعيدة

مقدمة الفصل.....59
1- التمفصل بين النقل والعمران في المجال الإقليمي لمدينة سعيدة.....60
1-1- المستوى العابر للحدود.....60
1-2- المستوى الوطني.....60
1-3- المستوى الجهوي.....64
1-4- المستوى الولائي.....67
1-4-1- الخصائص السكانية للإقليم الولائي لمدينة سعيدة.....68
1-4-2- الحظيرة السكنية لمدينة سعيدة والولاية.....70
1-4-3- شبكات الطرق والنقل في الإقليم الولائي لمدينة سعيدة.....70
2- التمفصل بين النقل والعمران في المجال الحضري لمدينة سعيدة.....74
2-1- العلاقة بين استعمالات الأراضي وهيكلة التنقلات في المدينة.....75
2-1-1- العلاقة بين استعمالات الأراضي والنقل الحضري الجماعي.....78
2-1-1-1- العلاقة بين استعمالات الأراضي وخطوط النقل الحضري العمومي في المدينة.....81
2-1-2- اللجوء إلى السيارة الفردية لتغطية النقل الحضري في المدينة.....83
2-1-2-1- أماكن التنقل بسيارة الأجرة في مدينة سعيدة.....86
2-2- العلاقة بين ما ينتجه العمران من نقل وما ينتجه النقل من عمران في المدينة.....88
2-2-1- الشبكة الحضرية في مدينة سعيدة.....87
2-2-2- حركة تجارية تنتج من قرار إخراج الحركة العابرة والوزن الثقيل للأطراف.....93

2-2-3- مشاريع جديدة تخلق بمحاذاة طرق مهمة وطرق مهمة تخلقها مشاريع جديدة.....93
2-3- علاقة السيارة الخاصة بتشجيع السكن في الجوار.....96
خاتمة الفصل.....98

ثانيا: فهرس الأشكال:

المخطط رقم	العنوان	الصفحة
01	**مستويات وأدوات التهيئة العمرانية**	**43**
02	**موقع ولاية سعيدة**	**47**
03	**موقع بلدية سعيدة**	**48**
04	**موقع مدينة سعيدة**	**49**
05	**متوسط درجات الحرارة في المدينة**	**50**
06	**المعدل الشهري للتساقط في المدينة**	**51**
07	**تطور حجم سكان مدينة سعيدة في الفترة (2015/1966)**	**52**
08	**التوسع العمراني لمدينة سعيدة**	**54**
09	**شبكة الطرق لمدينة سعيدة**	**57**
10	**حالة شبكة الطرق السريعة حسب SNAT حتى شهر ماي 2015.**	**63**
11	**مناطق التأثير والتأثر بالمحيط المجاور**	**59**
12	**الطبيعة القانونية للعقار**	**63**
13	**العوائق الطبيعية والاصطناعية**	**64**
14	**طبوغرافية الحي**	**65**
15	**الإطار المبني**	**67**
16	**توزع التجهيزات**	**69**
17	**شبكات الطرق**	**72**
18	**توزع المساحات الخضراء**	**74**
19	**شبكة الصرف الصحي**	**77**
20	**مبدأ تهيئة الطرق الرئيسية بالحي**	**102**
21	**مبدأ توزيع السكنات**	**104**
22	**مبدأ توزيع التجهيزات**	**105**

23	مبدأ توزيع المساحات الخضراء	107
24	مبدأ توزيع المساحات المخصصة للعب	108
25	ملخص لعمليات التدخل	111
26	مخطط التهيئة المقترح	112

ثانيا: فهرس الجداول:

الجدول رقم	العنوان	الصفحة
01	مزايا وسائط النقل الجماعي الحضري	13
02	متوسط درجات الحرارة في مدينة سعيدة	52
03	المعدل الشهري للتساقط في مدينة سعيدة للفترة (2016/2006)	52
04	تطور حجم السكان لمدينة سعيدة في الفترة (2015/1966)	53
05	تطور عدد السكان في مدينة سعيدة	68
06	نسبة سكان مدينة سعيدة بالنسبة لسكان البلدية والولاية	69
07	وحدات الإنتاج وتوزيعها في الولاية	70
08	أهم خطوط النقل الحضري الجماعي بمدينة سعيدة	79
09	النقل بواسطة سيارات الأجرة في سعيدة	85
10	سيارات الأجرة باستخدام الهاتف	85
11	الإقبال على التكوين للحصول على دفتر المقاعد	86

ثالثا: فهرس الصور:

الصورة رقم	العنوان	الصفحة
02/01	النزاع بين حركة المشاة والمركبات	92
04/03	تجارة مواد البناء على حدود الطريق الاجتنابي	93
06/05	خدمات الصيانة وخدمات الإطعام على حدود الطريق الاجتنابي	93

المدخل العام

مقدمة

الإشكالية

الفرضيات

أهمية الموضوع

أهداف الدراسة

مبررات اختيار الموضوع

منهجية البحث والأدوات المستعملة

هيكلة البحث

مقدمة عامة:

تعرف مدن العالم تطورا كبيرا في جميع المجالات، ويترجم بجلاء الانفجار السكاني والعمراني المذهلين هذا التطور، وقد كانت لهذا الانفجار تبعات أنتجت أزمات حضرية خانقة في المدن، وتباينت حدة الأزمات بين المدن بتباين أحجام المدن من جهة، وتطوير أساليب التحكم في التغيرات السكانية والعمرانية من جهة أخرى، ويمكن اعتبار النقل الحضري من المشاكل التي لا تحتاج إلى تعميق النظر وتركيز الملاحظة لتشخيصها، و للدلالة على العلاقة بين تطور كثافة وحجم المدن وبين الأزمات الحضرية خاصة مشكلة النقل نشير إلى صعوبة ما تعيشه بعض العواصم المتميزة مثل القاهرة طوكيو وبومباي.... وغيرها، أين يرهق النقل الحضري كاهل السلطات والمواطنين.[1]

ويرجع البعض الخلل في حسن سير منظومة النقل الحضري إلى التسيير كعملية تتناول البنيات التحتية والوسائل وتثمينها والاستثمار فيها، ولا يولون الاهتمام للأسباب التي تتحكم في الحركة داخل الوسط الحضري والناتجة عن تداخل وظائفه وامتداد مجاله، متغافلين في ذلك عن حقيقة أنه لا يمكن حصر مسببات فشل التسيير من الناحية التقنية إلا إذا تم التطرق إلى التمفصل بين النقل الحضري والعمران، * فإذا علمنا أن طبوغرافية المكان لا تطرح أي إشكال لكون الأرضية مستوية، وبأن الطرقات تمتد لتغطي كافة النسيج العمراني للمدينة، فإن عدم تحقيق النقل الحضري لما كان ينتظر منه من أهداف يعود لا محالة للخلل في الجانب التسييري للقطاع، كعدم التوافق بين التصميم المقترح ومتطلبات الكثافة السكانية وعدم الدقة في اختيار المسارات اللازمة ومحطات التوقف*[2].

وبما أن تنمية المدينة والتخطيط لها لا يتم بعيدا عن المحيط الجغرافي الذي يؤثر ويتأثر بها مكونا ما يصطلح عليه بإقليم المدينة، فإن التطرق إلى التمفصل بين النقل والعمران لا يمكن بأي حال من الأحوال أن يتم إلا من خلال إدراج الأبعاد التحليلية التي تتناول هذا الإقليم، وفي موضوع البحث قيد الدراسة يتم التطرق إلى بعدين تحليلين: الأول إقليمي تقع ضمنه مدينة سعيدة وتحفز معطيات عديدة الحركة منه إلى المدينة، والثاني يتناول النسيج العمراني الذي يتفاعل داخله كل من النقل الحضري والعمران، وكل ذلك تحت مسمى التمفصل بين النقل الحضري والعمران وفقا للأبعاد التحليلية للمجال.

---

[1] عثمان إيت: الحوكمة والتسيير الجواري لمنظومة النقل الحضري بسعيدة، مذكرة تخرج لنيل شهادة الماجستير في تسيير التقنيات الحضرية، تخصص الحوكمة الحضرية والتسيير الحضري الجواري، جامعة قسنطينة 3، 2018/2017، ص 48.

[2] خلف الله بوجمعة: المدينة وتسيير النقل الحضري –حالة مدينة المسيلة–، مرجع سابق، ص 329.

1. الإشكالية:

أفضت التحولات العمرانية المهيكلة للمجال بالمناطق الحضرية إلى تغيرات شاملة وعميقة في بنية المدينة وامتدادها العمراني، وجاءت هذه التحولات كانعكاس لوتيرة التحضر الكبيرة والمتسارعة التي شهدها العالم، فقد عادل عدد سكان الحضر قاطنة الأرياف لأول مرة عام 2007، وأخذت النسبة منحاها التصاعدي بزيادة سكانية شهرية قدرتها تقارير الأمم المتحدة للمستوطنات البشرية ب 5 ملايين نسمة (حالة المدن في العالم 2008-2009)، وقد نتج عن ذلك أزمة خانقة *وظهرت مشاكل معقدة لم تكن معروفة في العصور السابقة داخل المدن، وقد برز النقل الحضري كإحدى هذه المشكلات إن لم يكن أعقدها على الإطلاق، وللدلالة على أهمية هذا العمل نشير إلى أن الإنسان في مدينة شيكاغو يقضي 9 سنوات من عمره في المتوسط داخل المترو ووسائل النقل الأخرى*[3]، كما تعاني جل المدن الازدحام والاختناقات المرورية والتلوث، الأمر الذي ركّز عمل الدول على النقل.

المدينة الجزائرية على غرار باقي مدن العالم عرفت توسعا حضريا سريعا، وزيادة معتبرة في استخدامات الأراضي والبنى التحتية والمرافق الأساسية، وترافق تطور المنظومة العمرانية لكتلها الحضرية مع خطط ظرفية لقضايا الحركة والمرور، لم ترق هذه الأخيرة إلى مستوى الخطط الشاملة لمنظومة النقل الحضري، الأمر الذي أدى إلى ثقل في السير الوظيفي للمدينة، وقاد ارتفاع عدد التنقلات اليومية التي يقوم بها الأفراد لقضاء حاجياتهم إلى مجموعة من الظواهر كالاختناقات المرورية والازدحام الحاد، وبذلك فشلت محاولة الجزائر *الاستثمار في مجال النقل الحضري خاصة في الحواضر الكبرى بهدف التحكم في التنقلات داخل المدينة وتسييرها بزيادة البنيات التحتية، وزيادة الوسائل وتنويعها، لأن المشكل ما فتئ يزداد تأزما من يوم لآخر*[4].

مدينة سعيدة مثل جل المدن الجزائرية تخبطت في متاهة مسايرة وتيرة التعمير للنمو الديمغرافي الكبير، ومتاهة التغيير المتواصل في السياسات التي تضبط العمران والنقل و إهمال العلاقة التبادلية بينها، في حين أن التمفصل بينهما جعل من الصعب التفريق بين ما ينتجه العمران من انتقال في المدينة وما ينتجه النقل من تعمير في أطرافها أو في الخارج ضمن إقليمها، وعدم فهم أو إهمال هذه العلاقة خلق

[3] روبير أوزيل، ترجمة بهيج شعبان: فن تخطيط المدن، دار المنشورات عويدات، بيروت، ط 01، 1983، ص 138.

[4] خلف الله بوجمعة: المدينة وتسيير النقل الحضري-حالة مدينة المسيلة، من الموقع http://3omran-aghil.asso-web.com تاريخ الإطلاع 2018/02/01.

مشاكل إضافية كالازدحام والتلوث وحوادث المرور وغيرها....، لأنه من غير الممكن أن تتناسب خطط نقل ظرفية وغير مدروسة مع التحول المستمر في المجال العمراني، ومن خلال المعايشة الميدانية اليومية لواقع النقل بسعيدة يتبين أن الخصائص العمرانية للمدينة تتحكم بشكل كبير في استهلاك الفرد للنقل الحضري بها، أين يمكن لمس ذلك مثلا من خلال ربط كل حي من الأحياء بمنطقة الوسط، في حين يسجل قصور إن لم نقل انعدام مطلق في الربط بين الأحياء عدا تلك الواقعة في نفس الخط، ما يعني أن وسيلة النقل يمكن أن تكون حتمية إذا أراد الشخص التنقل من حي إلى آخر وهي السيارة الفردية بنوعيها، وفي ذلك تنافي مع ما ترمي إليه منظومة النقل الحضري حسب وجهة رأي المشرع للنقل في الجزائر، الذي يحرص كل الحرص على تثمين النقل الحضري الجماعي. تماما مثل إشارته لتثمين النقل في مستويات التهيئة العمرانية الأخرى التي يدخل ضمنها مجال تأثير وتأثر المدينة.

وعليه فإن هذا البحث ينطلق من التساؤل الذي مفاده:

وفق أي بعد يحلل المجال بغية دراسة التمفصل بين النقل والعمران في مدينة سعيدة ؟.

2. الفرضيات:

- يحلل المجال بغية دراسة التمفصل بين النقل والعمران في مدينة سعيدة وفق البعد الإقليمي للمدينة حسب تدرج أدوات التهيئة العمرانية.
- يحلل المجال بغية دراسة التمفصل بين النقل والعمران في مدينة سعيدة وفق البعد الذي يتناول الحيز العمراني للمدينة (البعد العمراني).

3. أهمية الموضوع:

إن فهم العلاقة بين تداخل أوجه العمران والنقل صعب ومعقد، هذا التعقيد مستمد من تعقد المقاربات المختلفة للعلاقة، والتي يمكن أن نصوغها ضمن إمكانية التحكم في تعقد النظام الحضري ورهانات الإقليم، حيث نجد أن كل من العمران والنقل يتجهان ويتشاركان في نفس التعقيد للأنظمة والرهانات ويرتبطان في الإشكاليات.

و أمام هذا الواقع فإن الرهان والهدف الرئيسي لا يكمن فقط في فهم هذا التعقيد بل يتجاوزه إلى القدرة على التحكم فيه بطريقة ديناميكية من أجل تقوية القرار العمومي في الحاضر وتثمين نتائجه في

المستقبل. وترمي هذه الدراسة مبدئيا إلى أعطاء صورة عامة للعلاقة يمكن التفصيل فيها في أعمال أخرى لاحقة.

و تكمن أهمية التطرق إلى التمفصل بين النقل والعمران وفقا للأبعاد التحليلية للنطاق في محاولة إدراك الفهم الصحيح للعلاقة التبادلية بين العنصرين، من خلال إبراز أهمية العمل على البعد الإقليمي للمدينة قبل البحث في مختلف التفاعلات الناتجة داخل النسيج الحضري لها، في وقت يركز العديد من الباحثين في العلاقة والمهتمين بدراسة التمفصل على البعد الذي يتناول النسيج العمراني الحضري، وكحد أقصى يضاف الحيز الذي يتناول الضواحي والأطراف التي تعيش بدورها حالة تحضر آنية أو مستقبلية.

4. أهداف الدراسة:

- استظهار التمفصل بين النقل والعمران في المجال الإقليمي لمدينة سعيدة بحسب تدرج أدوات التهيئة العمرانية.
- تسليط الضوء على التمفصل بين النقل والعمران في مدينة سعيدة من خلال الاستعراض والتحليل.

5. مبررات اختيار الموضوع:

من بين الأسباب التي دفعت الطالبين إلى اختيار الموضوع قلة المواضيع التي تتناول موضوع المزاوجة بين النقل الحضري والعمران وفقا للأبعاد التحليلية للمجال، ففي كثير من الدراسات السابقة ركز الباحثون على دراسة التمفصل والعلاقة التبادلية بين النقل والعمران داخل الحيز العمراني فقط، في حين أن للمدينة جاذبيتها للحركة من الخارج وخاصيتها في تجميع الحركة وعلاقاتها مع المجال الإقليمي وغيرها من الأمور، وإشارة المشرع لتثمين النقل في مختلف مستويات التهيئة العمرانية دليل على ذلك.

الأهمية الكبيرة التي حظي بها موضوع التمفصل بين النقل والعمران في دول الغرب في غضون السنوات القليلة الماضية، وأهمية الإشارة إلى البعد الذي يحلل المجال وفقه لفهم العلاقة بينهما، قاد إلى اختيار الموضوع في محاولة لإسقاطه على منطقة الدراسة قصد الاستفادة منه.

شح الدراسات و المواضيع المتعلقة بالنقل الحضري بمنطقة الدراسة (مدينة سعيدة)، وغياب مطلق للدراسات التي تزاوج بين النقل والعمران بالمدينة.

6. منهجية البحث والأدوات المستعملة:

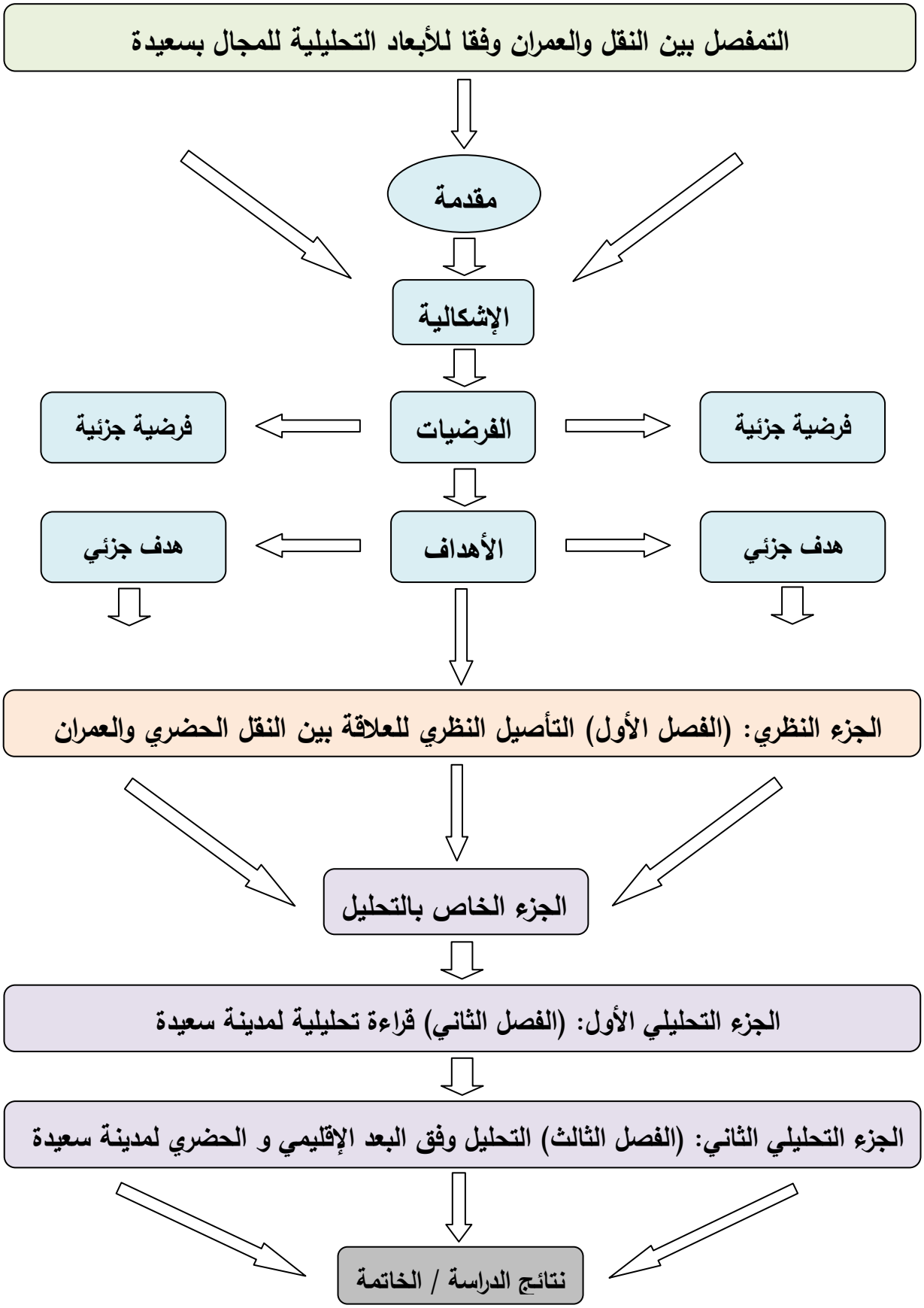
اعتمدت الدراسة على المنهج الوصفي التحليلي، ومنهج دراسة الحالة وذلك بالوقوف على محددات وثوابت ومميزات هذه الدراسة، وبنيت الدراسة للمنهج المختار على عنصرين اثنين:

- جمع المعلومات المتعلقة بالبحث من بعض الكتب والدراسات السابقة والمقالات وغيرها من مصادر المادة العلمية.
- الاعتماد على الاتصال بالأجهزة الإدارية، والجهات المعنية للتزويد بالمعلومات والمخططات والإحصائيات.

وفيما يخص الأدوات المستعملة تم الاعتماد على: الملاحظة–المقابلة–الصور الفوتوغرافية–أفلام الفيديو – الصور الفضائية–أدوات الرسم المختلفة.

مراحل البحث	المنهجية المستعملة	الأداة المستعملة	التعليل
تحليل المدينة	– المنهج الوصفي التحليلي – منهج دراسة الحالة	– المعلومات الإحصائية – المخطط التوجيهي للمدينة – صورة فضائية للمدينة – تعديل الطالبين للمعطيات	إبراز المعطيات المتعلقة بالسكان والمناخ والتطور العمراني للمدينة.
تحليل التمفصل بين النقل والعمران في إقليم المدينة	– المنهج الوصفي التحليلي – منهج دراسة الحالة	– المعلومات الإحصائية – المخططين الوطني و الجهوي للتهيئة العمرانية – المخططات الولائية – تعديل الطالبين للمعطيات باستخدام وسائل الرسم المختلفة.	ابراز المعطيات المتعلقة بالمدينة مقارنة بالإقليم الولائي لها، وإبراز موقع سعيدة من خطط النقل والعمران الواردة في المخطط الوطني و الجهوي للتهيئة، ودراسة تحفيز سعيدة للحركة في الإقليم.
تحليل التمفصل بين النقل والعمران في المدينة	– المنهج الوصفي التحليلي – منهج دراسة الحالة	– المخطط التوجيهي للمدينة – صورة فضائية للمدينة – المعطيات المتعلقة بالنقل – أدوات الرسم المختلفة	اسقاط المعطيات المتعلقة بالنقل على المخطط العمراني وإبراز العلاقة بينهما، وتحديد الخلل في التمفصل.

7. هيكلة المذكرة:



الفصل الأول

التأصيل النظري للعلاقة بين النقل الحضري والعمران

- ✓ مقدمة
- ✓ النقل والتنقل الحضريين
- ✓ العلاقة بين النقل الحضري والعمران
- ✓ تخطيط وتشريع النقل في الجزائر والمزاوجة بين التخطيط العمراني وتخطيط النقل
- ✓ خلاصة

مقدمة الفصل الأول:

تعد المدينة من أبرز الظواهر البشرية كونها تمثل مركزا لتجمع السكان، فهي تنظيم حيوي وعضوي معقد وخليط من استعمالات الأراضي المختلفة، والتي لا يمكن أن تؤدي وظائفها بدون حركة الناس والبضائع، لأن هذه الاستخدامات نسجت لنفسها داخل المدينة شبكة من الشوارع مختلفة الدرجات لإدامة صلة التفاعل فيما بينها، وامتد نطاق التأثير الحضاري والاقتصادي والاجتماعي للمدينة إلى خارج حدود النسيج العمراني بفعل عامل النقل، الذي يعتبر المسؤول عن تدوير حركة الحياة في المدينة بكافة أنشطتها وفعالياتها الاقتصادية والاجتماعية والثقافية.[1]

وتعد قوة وفاعلية أنظمة النقل انعكاسا لقوة وضخامة التفاعل المكاني للمناطق الحضرية ضمن حيزها الجغرافي الداخلي، واتصاليتها مع محيطها الخارجي، بكافة أشكال التفاعل المختلفة ولمختلف أشكال التدفقات التي تحصل بين المناطق سواء كانت أشخاصا أو سلعا أو خدمات.

وفي ظل المعطيات والاختلالات العديدة التي تطرح جملة المشاكل المتعلقة بالنمو الديمغرافي وهيكلة السكان (العمر/الهجرة...)، والنزعة التكنولوجية (تطور التجهيزات والهياكل...)، والعوامل الاقتصادية (تطور الانتاج، سوق العمل، الوظائف)، والمقاربات السوسيولوجية (تطور القيم والسلوكيات وأنماط الحياة...) بات من الضروري التفكير في سياسات بديلة تتناول النقل والعمران بطريقة تكفل فهم الديناميكيات المتخفية في تحول المجال التي يصوغها التقاطع البيئي والاجتماعي والاقتصادي.

مما سبق يتضح أن كلا من النقل الحضري والحيز العمراني يرتبطان بعلاقة تأثير وتأثر، من خلال هذا الفصل تتم الإشارة إلى هذه العلاقة من الناحية النظرية في شقيها التقني (العلمي) والتشريعي، وتبدأ الدراسة النظرية بإعطاء عموميات حول النقل والتنقل الحضريين، ثم العلاقة بين النقل الحضري والعمران، بعده يتم التطرق إلى تخطيط وتشريع النقل في الجزائر والمزاوجة بين التخطيط العمراني وتخطيط النقل.

[1] غالب صبحي عوادة: مقاييس سهولة الوصول إلى الخدمات العامة في المدينة الفلسطينية: دراسة حالة مدينة نابلس، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في التخطيط الحضري والإقليمي، كلية الدراسات العليا، جامعة النجاح الوطنية، نابلس، 2007، ص 02.

1- النقل والتنقل الحضريين:

تمثل شبكة النقل في أي اقليم أو منطقة درجة التقدم البشري حتى فيما لو كانت الـظروف الطبيعية غير مواتية، و لهذا يقال ان شبكة النقل تعكس بصدق مدى مدنية المجتمع و المرحلة التقنية التي بلغها، *والنقل لغة من نقل ينقل نقلا، ونَقَل الشيء أي حوله من مكان لمكان، ونَقَل الكلام أي رواه عنه*[1]، *كما ينظر إلى النقل والذي يعبر عنه في بعض الأحيان بالمواصلات، على أنه من الخدمات المهمة جدا لأنها توفر للإنسان سهولة التنقل من مكان إلى آخر، وكلما كانت هذه الخدمات متطورة ساعدت على سرعة التنقل وحققت الأمان وقلة الوقت المستغرق في الرحلة*[2].

المحيط الحضري بصفة عامة والمدينة بصفة خاصة عبارة عن تشكيلة متجانسة من الهياكل والمنشآت المختلفة، يتفاعل داخلها العنصر البشري وفق أساليب تطورية مستمرة، وتعتبر مركزا نشيطا لوظائف اقتصادية واجتماعية متنوعة ذات أسس مرتبطة تهدف في مجملها إلى إيجاد صيغة التنسيق والتكامل لتحقيق المنفعة العامة، وما يميز هذه الوظائف هو تباين موقعها، مما يتطلب توفير أحسن الطرق للربط بين هذه النقاط الإستراتيجية وذلك تحت إطار النقل الحضري الذي يعتبر المحرك الأساسي للتجمع السكاني الحضري، بحيث* يهدف إلى إعطاء الديناميكية والاستمرارية للحياة داخل المدينة عن طريق الكم الهائل من التنقلات اليومية التي تحدث داخل المناطق الحضرية وبين أطرافها، وعلى أساسه فإن تنمية المدن لا يمكن أن تتم بمعزل عن تطوير النقل الحضري*[3].

وتنظيم النقل وتخطيطه من المسائل المطروحة اليوم بحدة ضمن قضايا التنمية والتهيئة في دول العالم النامي بشكل عام وفي الجزائر بشكل خاص، فعنصر النقل والحراك يحضر دائما في صلب القضايا التي تستدعي البحث والتحليل الجغرافي، وفي مقدمتها قضايا الاستقطاب، العولمة، الاحتباس الحراري والقضايا المتعلقة بأنظمة الحكم والمتعلقة بأمن الإنسان بشكل عام[4].

---

[1] سناء روابحي: النمو الحضري وعلاقته بمشكلات النقل الحضري، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في علم الاجتماع الحضري، كلية العلوم الاجتماعية والعلوم الإسلامية، جامعة باتنة، 2009، ص 63.

[2] خلف حسين على الديلمي: تخطيط الخدمات المجتمعية والبنية التحتية، دار الصفاء للنشر والتوزيع، الطبعة الأولى، عمان، 2009، ص 443.

[3] زوليخة قنطري: سياسات نقل الأشخاص في الجزائر واقع وآفاق: دراسة حالة منظومة النقل الحضري لمدينة الجزائر العاصمة، أطروحة مقدمة لنيل شهادة دكتوراه في العلوم الاقتصادية، كلية العلوم الاقتصادية وعلوم التسيير، جامعة الحاج لخظر –باتنة–، 2015، ص 01.

[4] عبد الحكيم كبيش: التمدد الحضري والحراك التنقلي في النطاق الحضري لمدينة سطيف، أطروحة مقدمة لنيل شهادة دكتوراه العلوم في تهيئة المجال، كلية علوم الأرض والكون، الجغرافيا والتهيئة العمرانية، جامعة منتوري –قسنطينة–، 2011، ص 08.

1-1- النقل الحضري:

1-1-1- مفهوم النقل الحضري:

يعرف النقل الحضري من بين التعريفات العديدة على أنه مجموعة التقنيات المستعملة والتهيئات والبنيات التحتية والوسائل، التي تهدف مجتمعة أو في مجملها إلى التنظيم الإداري والضمني لتنقلات الأفراد والحيوانات والسلع والمعلومات في ظروف مثلى من وقت وتكلفة وراحة[5].

كما يعرف على أنه نشاط للخدمات ينتج عنه منفعة في الزمان والمكان بواسطة شخص طبيعي أو معنوي، يضمن التحول الفيزيائي للأشخاص والبضائع في مجال الوسط الحضري على متن مركبة معدة لهذا الغرض ولمسافة مقبولة[6].

ويعرف أيضا أنه خدمة تقوم بالربط بين مختلف نقاط التجمع الحضري، تخص تنقل الأفراد وفقا لخطة تغطي الاحتياجات وتحقق التكامل والانسجام والهدف منه إعطاء ديناميكية للحياة في المدينة لكل المستعملين[7].

1-1-2- مقومات وعناصر النقل الحضري:

الرغبة أو الحاجة للاتصال والانتقال: وتعتبر من المقومات المهمة لنظام النقل، فكلما زادت الرغبة أو الحاجة للاتصال ازدادت وسائل النقل الحضري وزادت كثافة شبكات الطرق ومن ثم يزداد الاتصال نفسه، أما إذا انعدمت هذه الرغبة أو الحاجة لسبب من الأسباب فإن عملية الاتصال عادة ما تتوقف.

القوى المحركة: تختلف القوة الدافعة والمحركة لوسائل النقل اختلافا كبيرا ويمكن تصنيفها إلى ثلاث أقسام رئيسية هي: القوة الدافعة الطبيعية، القوة الدافعة الحية "البيولوجية"، القوة الدافعة الآلية "الميكانيكية" وهي الغالبة في وقتنا.

---

[5] خلف الله بوجمعة: المدينة وتسيير النقل الحضري-حالة مدينة المسيلة، من الموقع http://3omran-aghil.asso-web.com تاريخ الإطلاع 2018/02/01.، ص 330.

[6] خضور آمال، دراسة تحليلية لوضعية خدمات النقل الحضري بالجزائر، دراسة حالة النقل الحضري بالمسيلة، ورقة مقدمة للمؤتمر الدولي حول استراتيجيات وآفاق تطوير قطاع النقل في الجزائر في إطار التنمية الوطنية، جامعة المسيلة، يومي 07-08 أكتوبر 2013، ص 08.

[7] سناء روابحي، مرجع سابق، ص 64.

الطريق: وينقسم إلى قسمين رئيسيين (الطريق الطبيعي والطريق الصناعي) ويعد الأول أرخص الطرق لأنه مهيأ بواسطة قوى الطبيعة بدون أية استثمارات من أجل إنشائه، كما أنه لا يحتاج إلى نفقات لصيانته والإبقاء عليه إلا في أضيق الحدود ومن أمثلة ذلك الطرق النهرية والطرق البحرية، أما الطريق الصناعي فيمثل كل ما يصنعه الإنسان على سطح الأرض من طرق سواء كانت طرقا برية أو حديدية أو قنوات أو أنفاق أو جسور أو طرق معلقة، كما يضاف إليها كل وسائل النقل الأخرى مثل شبكات التيار الكهربائي وكابلات الاتصالات السلكية والأنابيب، ومما لا شك فيه أن هذه الطرق تحتاج إلى استثمارات كبيرة عند إنشائها، كما أنها تحتاج إلى صيانة دائمة وتعديلات مستمرة، خاصة فيما يتعلق بحجم استيعابها لكثافة النقل الذي يتزايد بشكل مستمر وبدرجات كبيرة.

وحدة الحمولة (وسيلة النقل): إن التطور الكبير الذي طرأ على وسائل النقل قد أدى إلى إحداث تعديلات كثيرة، ليس فقط في الوسيلة والطاقة المحركة والسرعة، ولكن أيضا في كمية البضائع المنقولة ونوعية وحدة الحمولة ودرجة عموميتها أو تخصصها في نقل سلع معينة، وأول وحدات الحمولة تاريخيا هو الإنسان تلاه الحيوان ثم العربة على اختلاف أشكالها.

المنقولات (الحمولة): وهي الأشياء المراد نقلها من مكان إلى آخر سواء كانت هذه المنقولات أشخاصا أم سلعا أم بضائع أو معلومات، بغرض زيادة قيمتها أو منفعتها المكانية أو الزمنية، مع الأخذ في الاعتبار أن المنقول في بعض الأحيان يكون السائق نفسه.

مكان الانطلاق ومكان المقصد: لكل طريق بداية ونهاية، والبداية والنهاية متبادلة بالنسبة لوسيلة النقل، ويمكن أيضا أن تكون نهاية طريق بداية لطريق آخر.

السائق: يعد السائق أحد المقومات الأساسية في النقل، فالعربات بمختلف أنواعها كالسيارات والشاحنات والقطارات وغيرها من وسائل النقل تحتاج إلى سائق يقودها ويوجهها.

1-1-3- وسائط ووسائل النقل الحضري:

تعتبر الواسطة التي تستعمل للتنقل وتسهل من هذه العملية نمطا، ويتم اختيار نمط تنقل على آخر بمراعاة عدة عوامل أهمها الدخل، الوقت، نوعية الخدمة، التكنولوجيا، وأنماط التنقل تكون فردية أو جماعية وتكون خاصة أو عمومية، ويمكن تقسيم وسائط التنقلات الحضرية وفق الترتيب التالي:

1-1-3-1- وسائط ووسائل النقل الحضري الفردية:

المشي على الأقدام: يعد المشي على الأقدام نمط التنقل الأكثر بساطة ووضوحا في المدينة خصوصا في التنقلات لمسافات قصيرة، كما يعتبر من أهم أنماط التنقلات في المدينة، وكلما كانت مسافة التنقل أقل من 02 كلم تقطع سيرا على الأقدام[8].

وسائل النقل ذات العجلتين: سواء تعلق الأمر بالدراجات الهوائية أو النارية فهذا التنقل أسرع من التنقلات سيرا، ويتطلب ركوب هذه الدراجات توفير ما يكفي من المسارات التي قد يصبح بدونها التنقل غير آمن، وقد استحدث عدد متزايد من المدن بما فيها مدن من البلدان النامية نظم تأجير الدراجات الهوائية[9]، وأصبحت محل اهتمام المخططين لمجال النقل خاصة في الدول المتقدمة، ويتضح ذلك في مخططات النقل والحركة لمدينة ستراسبورغ بفرنسا مثلا، حيث تحتوي على ممرات خاصة بالدراجة يفوق طولها 170 كلم، وتتميز بالسرعة النسبية وعدم التلويث[10].

السيارة الخاصة وسيارة الأجرة الفردية: تعتبر السيارة الخاصة من أهم وسائل النقل الفردي، تتميز بنمطيتها التي تمكنها من نقل شخص واحد أو عدة أشخاص في مختلف الأماكن ونحو مختلف الاتجاهات دون التقيّد بمواعيد أو طرق محددة ومنتظمة. أما سيارة الأجرة فهي سيارة مرخص لها لنقل المسافرين مقابل أجر، يمكنها التوقف والركن في الطريق العمومي.[11]

1-1-3-2- وسائط ووسائل النقل الحضري الجماعية:

تعد من أهم وسائط النقل في الوسط الحضري التي لا يمكن الاستغناء عنها، إذ توفر جملة من المزايا أهمها سعة الاستيعاب الكبيرة للأشخاص مع انخفاض تكلفتها مقارنة بوسائل النقل الأخرى، وتتنوع بين الحافلات بأنواعها والقطارات بأنواعها[12].

أنواع ومزايا هذه الوسائط في الجدول الموالي

---

[8] شاكر بلخضر: دراسة استطلاعية لمشروع القطار الحضري "ترامواي" حالة مدينة باتنة، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في العلوم الاقتصادية، كلية العلوم الاقتصادية وعلوم التسيير، جامعة الحاج لخظر –باتنة–، 2011، ص 20.

[9] عفاف لكحل: دراسة تحليلية للتنقلات الحضرية المستدامة، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماستر في العلوم الاقتصادية، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير، جامعة الحاج لخظر –باتنة–، 2011، ص 21.

[10] زوليخة قنطري: مرجع سابق، ص 22.

[11] عثمان إيت: مرجع سابق، ص 48.

[12] محمد مداحي وسوسن زيرق: حوكمة النقل الحضري في الجزائر، مجلة دراسات اقتصادية، العدد رقم 03، 2016، ص 262.

الجدول رقم (01): مزايا وسائط النقل الجماعي الحضري:

النوع	الطاقة	السرعة الوسطى كم/سا	السرعة العظمى كم/سا	الميل الأعظمي للشارع	عدد الركاب في الساعة
الحافلة العادية	100-50	20-15	50-40	% 8-6	7200-3600
الحافلة الكهربائية	120-60	15	40-40	% 8-6	8000-4000
القطار الحضري	180-120	15	40-30	% 6	12000-1000
القطار المعلق	300-200	-	150-120	-	18000-15000
قطار الأنفاق	800-600	90-30	100-80	% 5-2	70000-30000

المصدر: ربيعة حواس: دراسة تقييمية لمخطط النقل الحضري بمدينة باتنة، مذكرة تخرج لنيل شهادة الماجستير في العلوم الاقتصادية، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير، جامعة الحاج لخظر، باتنة، 2011، ص 27.

ويرتبط استعمال وسائط النقل الجماعي مع حجم المدينة طرديا، فكلما كان أكبر كان الطلب على النقل الجماعي أكبر والعكس صحيح، وفي دراسة أجريت على خمس مدن بريطانية تبين أن نسبة استخدام وسائط النقل العام في أصغر المدن تمثل 3% من مجموع الرحلات اليومية، وترتفع هذه النسبة إلى 55% في كبريات المدن، وفي ذلك دلالة على أهمية النقل الجماعي في النقل الحضري[13].

1-2- التنقل الحضري:

1-2-1- مفهوم التنقل الحضري:

يعبر التنقل عن الحركة بواسطة وسائل النقل من نقطة الانطلاق نحو نقطة الوصول وفق مسافة معينة ووقت محدد، تتغير بموجب تغير المسافة المقطوعة[14].

والتنقل في المدن عبارة عن مجموعة من الاتصالات والمبادلات التي تفرز بين الخصائص الثلاث الكبرى للمدينة (السكن، الشغل، الترفيه)، والمسببة لحركات الذهاب والإياب المستمرة، وتكون شدتها كبيرة بمقدار أهمية التجمع العمراني، وبمقدار اختلاف أعمال سكانه، وتكون التنقلات في حدتها الأعظم في المدن للتجارة والأعمال والتي يتصاعد حجمها تدريجيا من الصباح حتى بعد الزوال[15].

---

[13] محمود حمدان قديد: تخطيط النقل الحضري، ص 26، من الموقع http://www.ao-academy.org/.../library-20090921-2116.html تاريخ الإطلاع 2018/02/11.

[14] زوليخة قنطري: مرجع سابق، ص 21.

[15] روبير أوزيل، ترجمة بهيج شعبان: فن تخطيط المدن، دار المنشورات عويدات، بيروت، ط 01، ص 138.

إن توسيع الطرق المتوفرة داخل المدينة وخارجها وشق طرق مساعدة جديدة، وتعيين الجداول الزمنية التي تتحرك بموجبها وسائط نقل الركاب العامة لتقدم خدماتها للمواطنين بصورة منتظمة، ومعرفة أوقات ازدحام المرور داخل المدينة، وتعيين المناطق التي تتعرض للازدحام الشديد وخاصة مناطق اختناق المرور، يتطلب تشخيص وتحليل عدد كبير من المتغيرات وإعداد أنواع مختلفة من الدراسات، فمن هذه الدراسات ما يهدف إلى معرفة طبيعة حركة الناس من منطقة إلى أخرى داخل المدينة وبين المدينة وأطرافها وضواحيها، فإذا أمكن معرفة أوقات حركة الناس ووسائط النقل التي يفضلون استعمالها ودوافع حركتهم وتنقلاتهم عندئذ يصبح من السهل حل كثير من مشاكل النقل الحضري، وقد نالت هذه المواضيع اهتمام المخططين والمهندسين المدنيين والجغرافيين الحضريين.

1-2-2- أسباب ودوافع التنقل الحضري:

من بين الجغرافيين الذين اهتموا بموضوع التنقلات الحضرية داخل المدن الجغرافي جيمس فانس فقد وجد بأن حركة السكان داخل المدينة هي نتيجة لدوافع فردية اقتصادية واجتماعية.

وقد ذكر خمس أصناف للتنقلات والرحلات اليومية داخل المجال الحضري ورتبها حسب الآتي:[16]

أدرك بأن أهم عناصر الحركة في المدن الكبرى هي **الرحلة إلى العمل**، أي ذهاب العمال والموظفين من مناطق سكناهم في المدينة أو الضواحي إلى أماكن عملهم داخل المدينة، وهناك بطبيعة الحال رحلات معاكسة من داخل المدينة إلى الأطراف والضواحي.

أما الرحلة الثانية فقد دعاها **برحلة التسوق**، وهي التي يقوم بها الأفراد بالتوجه إلى المدينة لغرض الحصول على البضائع والخدمات، لكن من الصعب تعيين أوقات هذه الرحلة ومواعيدها كما هي الحالة في الذهاب قصد العمل، حيث يقوم الأفراد بذلك كل يوم في العادة وفي أوقات مألوفة يمكن تحديدها بدرجة تقرب من الواقع.

أما الصنف الثالث من الحركة فقد أطلق عليه **الحركة التجارية**، وتشمل على حركة الناس داخل المدينة أو خارجها لغرض التعامل التجاري، أو نقل البضائع وإيصال الخدمات إلى طالبيها.

[16] عبد الله عطوي: جغرافية المدن، دار النهضة العربية، 2001، ص 253.

ويتولد الصنف الرابع من **التزاور الاجتماعي** بين السكان والارتباطات الشخصية، التي يقصد بها زيارة الأفراد لأقاربهم وأصدقائهم في مناسبات معينة.

وقد أطلق على النوع الخامس **حركة التسلية أو الترفيه**، وتمتاز رحلات العمل والتسوق والتسلية بأن لها محطات أو مناطق معينة يتجمع فيها السكان من مختلف أقاليم المدينة وأقسامها، فالمصنع والمنطقة التجارية المركزية هي لتجمع السكان، ومن الصعب تمييز مناطق معينة لتجمع الناس لغرض التزاور الاجتماعي والتعامل التجاري وقد أدرك الباحث منطقتين أطلق على الأولى مصطلح (منطقة تجمع) وتشمل على أماكن العمل والمناطق التجارية، ودعا الثانية (منطقة التشتت) وتشمل المناطق السكنية والضواحي، ولمناطق التجمع أهمية في نمو المدينة وتطورها وتبلور المناطق السكنية والخدمية حولها، أما مناطق التشتت فإنها تتمثل بظهور الضواحي والمدن التابعة، ولكل نوع من وسائط النقل مناطق تجمعه ومناطق تشتته.

على ضوء ما سبق ووفقا لتحركات الأفراد داخل المدينة تتنوع التنقلات كالأتي[17]:

التنقلات الدورية: وهي تنقلات ضرورية ولابد منها، تتمثل في التنقل بين أماكن الإقامة وأماكن العمل، تتمتع بدرجة عالية من الدورية ذلك لأنها تتكرر على نحو منتظم في معظم الأحيان بشكل يومي لذلك يمكن التنبؤ بها.

التنقلات المهنية: تتعلق بمهنة الفرد وتحدث عادة أثناء ساعات العمل المقررة.

التنقلات الشخصية: هي التنقلات التي يقوم الأفراد بشكل دوري أو اختياري، ترتبط هذه التنقلات عادة بمراكز الأنشطة التجارية، بغرض التسوق أو الترفيه.

التنقلات السياحية: وهي التنقلات التي يقوم بها الأفراد والتي تتم عادة في المدن التاريخية ذات المعالم السياحية والمرافق الترفيهية، وتكون هذه التنقلات عادة موسمية خلال أوقات معينة من السنة كالمهرجانات، حيث ينشأ أثناء حدوث هذه الأحداث تنقلات حضرية.

[17] Jean Paul Rodring, the Geography of Transport Systems, Oxom, 2006, P 190.

1-2-3- مشكلات التنقل في الوسط الحضري:

1-2-3-1- الازدحام والاختناق المروري:

من أهم مشاكل النقل في المناطق الحضرية في البلدان المتقدمة والنامية على السواء، وهو ينجم عن عدم مواكبة المرافق والهياكل القاعدية للزيادة في الطلب على النقل نظرا لزيادة الحركة والتنقلات[18]، ولعل من أهم العوامل التي تسهم في ازدحام واختناق المرور في المدن تركز الأنشطة الحضرية والأعمال في وسط المدينة أو ما يعرف باسم منطقة الأعمال المركزية، تلك المنطقة التي تشهد اختناقا ملحوظا في ساعات الذروة في الصباح أو بعد انتهاء أوقات العمل، وتفاقم مشكلة اختناق المرور في جميع مدن العالم يفسّر بزيادة الاتجاه إلى امتلاك السيارات الخاصة، ففي الوقت الذي زادت فيه أعداد السيارات لم تتحقق نفس الزيادة في الشوارع والطرق الرئيسية ومن هذا تبدو المشكلة واضحة، فكثير من مدن العالم بلغت مرحلة التطور والنضج بسرعة حتى أن تصميمها الفيزيقي والايكولوجي لم يعد ملائما لظاهرة انتشار السيارة، فهنا تتجسد مشكلة التعارض وعدم الملاءمة بين البناء الإيكولوجي للمدينة وبين الحالة التي بلغتها من التكدس العمراني وارتفاع مستويات الإقبال على السيارات[19].

ويؤدي مشكل الازدحام والاختناق المروري إلى مشكلات أخرى تتمثل في إبطاء حركة المرور وزيادة تكاليف النقل وارتفاع معدلات الحوادث وزيادة استهلاك الوقود، وما ينجم عن ذلك من تلوث وتأخر في الوصول، إلى جانب ارتفاع درجة الحرارة والتوتر والقلق الذي يشعر به المسافرون.

1-2-3-2- حوادث المرور:

حوادث المرور من أخطر الآثار السلبية على الحياة البشرية ومن أهم التحديات التي ترافق النقل بشكل عام والنقل الحضري بشكل خاص، إذ تحصد سنويا مئات الآلاف من الضحايا خاصة في الدول النامية التي تعرف تزايدا في امتلاك السيارات وقلة في وعي السائقين والمارة على حد سواء، وضعف صيانة الطرق إضافة إلى عوامل أخرى لا تقل أهمية عن سابقتها كالسرعة والقيادة المتهورة لصغار السن، وحسب منظمة الصحة العالمية والبنك الدولي فحوادث المرور تمثل ثاني أسباب الوفاة في العالم[20]،

---

[18] محمد مداحي وسوسن زيرق: مرجع سابق، ص 263.

[19] صبحي محمد قنوص: دراسات حضرية –مدخل نظري–، الدار الدولية للنشر والتوزيع، 1994، ص 182.

[20] رحيمة حوالف: التكاليف الاقتصادية والاجتماعية لحوادث المرور بالجزائر، مجلة الباحث، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير، جامعة قاصدي مرباح –ورقلة–، العدد 11، ص 103.

وتزداد نسبة الحوادث بزيادة التحضر ولا يمكن القضاء على هذه المشكلة بصورة نهائية، فكلما ازدادت أعداد الذين يقودون السيارات نجد العديد ممن لا يحسنون التقدير في القيادة، وقد يحصل العطل الميكانيكي بالسيارات فجأة، وهناك ظروف البيئة مثل الأمطار والرياح والعواصف فضلا عن الحوادث التي تأتي نتيجة الاستهتار بآداب وقواعد المرور، وإذا لم يكن بالإمكان القضاء على حوادث المرور فيمكن التخطيط لتقليل عددها وأنواعها[21].

1-2-3-3- عدم قدرة الشوارع والمنشآت على استيعاب وسائل النقل:

يترتب على الزيادة المستمرة لعدد وسائل النقل داخل المراكز العمرانية المختلفة وحولها، عدم قدرة الطرق والشوارع وأماكن الوقوف لوسائل النقل داخل المدن على استيعاب وسائل النقل لكثرتها، مما يتطلب القيام بعمليات التوسيع والتغيير والتعديل المستمر في الطرق والشوارع ومداخل المدن وأماكن وقوف وسائل النقل البري فيها، حتى تتناسب مع هذا العدد الكبير والمتزايد من وسائل النقل، وهذا بدوره يحتاج إلى نفقات كبيرة كل عام حتى يمكن تفادي عملية الازدحام وما ينجم عنها من مشاكل أخرى سبق التعرض لها في السابق.

1-2-3-4- نقص أماكن التوقف ومشكلة الانتظار:

نقص أماكن التوقف من اهم المشاكل التي تواجه النقل الحضري في كل المدن على مستوى العالم تقريبا، ويعود ذلك إلى سوء استخدام الأراضي وتوزيعها بين مختلف أجزاء المدينة ومرافقها، خاصة مع زيادة الإقبال على الاستثمارات والتنافس على الأراضي الضرورية لإقامة المشاريع[22].

ولا تقل مشكلة الانتظار أهمية عن سابقتها، ففي معظم مدن العالم تحولت واجهات الكثير من المباني العامة والهامة إلى محيط للسيارات مما يفسد القيمة الجمالية لهذه المباني والميادين العامة، والحقيقة أن مشكلة الانتظار أصبحت من المشكلات الحضرية البارزة نتيجة لنشاط عوامل النمو الحضري كالتركيز السكاني وتركيز النشاطات الحضرية، ومن ناحية أخرى تسهم مشكلة الانتظار بالقدر الكافي في مشاكل الاختناق المروري نظرا لما يرتبط بها من إعاقة الانسياب وسيولة حركة المرور وضياع الوقت، وعليه تتحول المشكلة إلى اختلال التوازن بين العرض والطلب على الأرض الحضرية واستخدامها في

[21] قرميط علي: علاقة الأمن المروري الحضري بالتنظيم العام للمدينة دراسة حالة المسيلة، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في التسيير الايكولوجي للمحيط الحضري، معهد تسيير التقنيات الحضرية، جامعة المسيلة، 2003، ص 03.

[22] محمد مداحي وسوسن زيرق: مرجع سابق، ص 262.

مجال الحركة والمرور في المدينة حيث يفوق الطلب على المساحة المكانية المعدة للانتظار على حجم ما هو معروض منها مما يؤدي إلى زيادة الازدحام[23].

1-2-3-5- قلة أسباب الراحة داخل بعض وسائل النقل:

هذه المشكلة تعتبر من مشكلات النقل، وهي أكثر وضوحا في وسائط النقل العام التي تستعمل في نقل أعداد كبيرة من الركاب كالحافلات والقطارات، ففي هذه الوسائل كثيرا ما يجد الشخص نفسه في حافلة مزدحمة بالركاب، وتنعدم فيها أسباب الراحة النفسية والجسدية نتيجة لأسباب منها:

*زيادة نسبة الرطوبة في فصل الصيف مع ارتفاع درجات الحرارة وشدة البرودة شتاءا مع عدم وجود وسائل التكييف.

*الروائح الغير مرغوبة المنبعثة إما من وسيلة النقل وإما من الركاب وما يحملونه معهم من متاع داخل هذه الوسائل.

*الإزعاج والضوضاء الناجمين عن العدد الكبير من الركاب على متن هذه الوسائل.

1-2-3-6- صعوبة ربط الضواحي بمراكز المدن ومشكلة التجمعات الهامشية للمدينة:

تركز النشاطات في وسط المدن ينتج عنه حركة كثيفة متجهة نحو مراكز المدن وقد أدى هذا إلى صعوبة تنقل السكان في الضواحي إلى المراكز، وتعتبر مشاكل النقل في الهوامش أكثر تعقيدا منها في مراكز المدن[24].

ويعتبر توزيع وتنظيم الخدمات العامة أحد الأهداف الرئيسية في تخطيط المدن لعلاقته المباشرة بخدمة سكان المدينة وتلبية احتياجاتهم المعيشية وتسهيل وصولهم إلى هذه الخدمات، وتعاني بعض المدن من التوزيع العشوائي للخدمات العامة وعدم اعتماد معايير تخطيطية تركز على حجم وكثافة السكان ونطاق تأثير هذه الخدمات، بالإضافة إلى وجود صعوبة لدى السكان في بعض الأحياء السكنية وخاصة الطرفية وضواحي المدينة في الوصول إلى الخدمات، في حين أن التعمير المبعثر في الجوار والتجمعات الهامشية تعد هي الأخرى مشكل من مشاكل النقل والعمران على حد سواء.

---

[23] سناء روابحي، مرجع سابق، ص 85.

[24] حسين عبد الحميد، أحمد رشوان: مشكلات المدينة، دراسة في علم الاجتماع الحضري، مؤسسة شباب الجامعة، الاسكندرية، ص 123.

1-2-3-7- التلوث:

التلوث البيئي هو كل تغير كمي أو كيفي في مكونات البيئة الحية وغير الحية، ولا تقدر الأنظمة البيئية على استيعابه دون أن يختل توازنها، ولقد طغى تأثير التلوث على كل مجالات الحياة البشرية المادية، الصحية، النفسية، الاجتماعية والاقتصادية، كما يعني التلوث قيام الإنسان بطريق مباشر أو غير مباشر بإضرار البيئة الطبيعية والكائنات الحية، وإجمالا فإن الإنسان يعد سببا رئيسيا في تلويث البيئة وإحداث الخلل في التوازن البيئي عن طريق الاستخدام غير الأمثل لمكونات النظام البيئي من حوله[25].

ويعتبر التلوث الناتج عن عوادم السيارات أكبر مشاكل تلوث البيئة الحضرية في كثير من البلدان المتقدمة، حيث تساهم السيارات في تلوث الهواء لأنه عندما يعمل محرك السيارة ينتجعن احتراق الوقود مجموعة من المخلفات أهمها: أول أكسيد الكربون، أكسيدات النيتروجين[26]، واستهلاك المحروقات في العربات الثقيلة والخفيفة يعد السبب الرئيسي في انطلاق الغازات الملوثة للجو، فبعضها يستخدم البنزين أو الغاز الطبيعي المضغوط أو غاز البترول المميع وبعضها الأخر يستخدم زيت الغاز، كما أن حركة العربات تولد احتكاكات على مستوى الفرامل والعجلات تتحرر بموجبها جزيئات دقيقة تعمل على تلوث الجو[27].

كما تعد الضوضاء أيضا مشكلة ثانية تحمل خصائص مشابهة للتلوث الهوائي إذ أن لها نفس القدرة على الانتشار في البيئة الحضرية تحت تأثير وسائل النقل، حيث تتزايد الضوضاء التي تحدثها حركة المرور باضطراب لتتحول إلى مضايقة جوهرية، كما تنبعث من أبواق السيارات والفرامل أصوات تسبب إزعاجا.

---

[25] عثمان إيت: مرجع سابق، ص 65.

[26] سناء روابحي: مرجع سابق، ص 87.

[27] أوذينة فاطمة الزهراء: تأثير النقل على البيئة، دراسة حالة سطيف، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في التسيير الايكولوجي للمحيط الحضري، معهد تسيير التقنيات الحضرية، جامعة المسيلة، 2003، ص 18.

2- العلاقة بين النقل الحضري والعمران:

تتعدد الأنشطة والوظائف التي تقدمها المدينة لسكانها باعتبارها الوعاء الحامل لهذه الانشطة في شكل استعمالات الأراضي المختلفة، وتركز الدراسات العمرانية على تحقيق بنية عمرانية متكاملة الجوانب والأبعاد سواء من حيث الإسكان بكل ما تحمل كلمة الإسكان من معنى، وكذلك الترفيه بكل مدلولاته من مناطق مفتوحة أو مقفلة، إضافة إلى مناطق العمل المختلفة في الصناعة أو التجارة أو الخدمات، وتمثل شبكة الطرق في المدينة الشرايين التي تربط هذه الوظائف وتلك الأنشطة ببعضها البعض بأسلوب يحقق أعلى قدر من الكفاءة المرورية، وفي زمن قياسي للرحلات وبأعلى طاقة من الراحة والأمن في الحركة بأسلوب اقتصادي يتناسب وخصائص سكان المدينة، وانطلاقا من التعبير الشائع بأن المدينة كائن حي ينمو ويتطور ويتضخم فإن الطرق تمثل الشرايين في ذلك الكائن، أما المرور فيمثل الدم المتدفق في هذه الشرايين.[28]

يمثل **العمران** مجموع المقاييس التقنية، الإدارية، الاقتصادية والاجتماعية التي تسمح بتنمية المدينة بطريقة تضمن الحياة الجيدة للسكان، وبصيغة أخرى يمكن القول أن العمران هو العلم الذي يقوم بتهيئة المدن وتنظيمها، إذ بمساعدة كل التقنيات يتكفل بتحديد أحسن مكان لتموضع الطرق والمساحات الحرة ومراكز الخدمات العمومية بطريقة تجعل المحيط صحي ومناسب بالنسبة لساكنيه. ومن منظور آخر فيمثل العمران مجموعة المعارف التاريخية الثقافية، والتقنيات التي لها صلة وثيقة بإشكالية تنظيم وتحويل الفضاء العمراني.

ويمثل **التخطيط** العملية التي يتم من خلالها ترتيب وتنظيم معقول ومناسب **لاستخدام الأراضي** وتحديد مواقع الأنشطة المختلفة، ومن أهم واجباته أنه ينسق العناصر الانتفاعية ويربطها في إطار منظم للمدينة الحضرية أو الريفية، حيث يتحدد من خلال ذلك المستوى التخطيطي العمراني التوجيهي العام لها، كما أنه يوضح اتجاهات ومراحل نموها المستقبلي وأحجام السكان لكل مرحلة من مراحل تطورها، ويعتبر آخر ما يمكن أن يصل إليه المخطط من عمل مبدع لربط البيئة بالمجتمع وذلك للمصلحة العامة لسكان المدينة أو القرية.[29]

---

[28] أحمد كمال الدين عفيفي، حسن فؤاد: تخطيط الطرق والنقل والمرور في المدينة، كلية الهندسة، ج الأزهر، الحكيم للطبع، 2006، ص 01.

[29] أوذينة فاتح: التوافق بين العوامل البيئية وتصميم المخططات العمرانية، دراسة حالة مخطط شغل الأرض طريق حمام الضلعة بالمسيلة، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في تسيير التقنيات الحضرية، معهد تسيير التقنيات الحضرية، جامعة المسيلة، 2009، ص 13.

وبالرجوع إلى مفهوم **استخدام الأرض** الحضرية فهو من المفاهيم الواسعة والمعقدة، فقد عرفها العلماء كل حسب اختصاصه، فمن الناحية الجغرافية يرى العلماء أن موضوع استخدام الأرض يجسد أهم ما يصور أو يعبر عن التعامل بين الانسان والأرض، وأن يستخدم الإنسان الأرض استخداما يجاوب إرادته وينتفع بها على نحو ما يريد، وتكون الأرض وكأنها تطاوع الانسان ولا ترفض له طلبا، ومن الناحية الاقتصادية فهي تلك الترتيبات والنشاطات والاستثمارات التي يوم بها الإنسان على سطح الأرض بغرض الحفاظ عليها أو إدخال تغييرات وتعديلات عليها بهدف الاستفادة منها، أما من الناحية البيئية فهي تغيير الإنسان البيئة من طبيعية إلى بيئة عمرانية تخدم مصالحه وحاجاته الخاصة من سكن وتجهيزات وأماكن للعمل وأخرى للترفيه ...إلخ.[30]

ويتطلب الفهم الجيد للعلاقة نقل/عمران الإلمام بمتغيرات عدة تتحكم في تفاعل الثنائية، *فمع تزايد النمو المساحي والسكاني وتعدد الفعاليات الوظيفية ضمن الحيز العمراني للمدينة يزداد دور النقل الحضري وتتعاظم أهميته، من هنا فإن الغرض من دراسة العلاقة بين النقل والعمران هو الكشف عن كفاءة استعمالات الأرض لأغراض النقل في المدينة وتوزيعها، أي أنه لا يمكن أن تتوسع المدينة بدون مسارات النقل والتخطيط لها*[31]، *ويهدف تنظيم استعمالات الأرض داخل المدينة إلى تحسين ظروف البيئة الطبيعية للمدينة وللمناطق المحيطة بها، كما يهدف إلى تحسين الأحوال الاقتصادية والاجتماعية للسكان وتوفير مختلف الخدمات لهم، فمن الناحية العمرانية يهدف إلى تحسين العلاقة بين المساكن والشوارع والمناطق الصناعية والخدمات العامة، والإبقاء على المتنزهات العامة والمناطق المكشوفة، والفصل بين المناطق السكنية والمناطق الصناعية قدر الإمكان، وتخصيص مناطق للأسواق وأماكن انتظار العربات*[32]، وحتى تفهم العلاقة النقل واستعمالات الأرض وكذا العمران سيتم التطرق إلى العناصر الآتية:

2-1- أثر استعمالات الأرض في الجذب المكاني:

من المعروف أن التنقلات تتولد في مختلف أرجاء المدينة بفعل عوامل جذب عدة لإشباع رغبات وحاجيات السكان المتنوعة وأغلب هذه الرحلات في المدينة، رحلة البيت/عمل، وتختلف المناطق في قدرتها على جلب الرحلات حسب طبيعة استعمالات الأرض فيها، فالاستعمال التجاري يعتبر الاستعمال

[30] عاطف حمزة حسين: تخطيط المدن أسلوب ومراحل، دار الكتب القطرية، الرقم 395، الدوحة، قطر، 1992.، ص 44.

[31] عبد الله عطوي: جغرافية المدن، دار النهضة العربية، 2001، ص 253.

[32] فؤاد محمد الصقار: التخطيط الإقليمي، ط 03، منشأة المعارف، الاسكندرية، 1994، ص 281.

الأكثر جذبا للتنقلات، يليه الاستعمال الخدماتي ثم الصناعي والترفيهي، وتتجه أغلب التنقلات نحو المركز حيث تكون الاستعمالات التجارية و الخدماتية.

وتعرف الأماكن التجارية و الخدماتية حركة كثيفة مما يؤدي إلى اكتظاظ شوارعها والاختناقات المرورية بها لكثرة الاقبال عليها، وهي لا تقوم بخدمة سكان المدينة وحدهم بل تتعداه غلى سكان المناطق المجاورة.

والتحكم في النقل يسهل على سكان المدينة الوصول إلى غايتهم، وفي حالة عدم وجود نقل حضري بمفهومه الواسع أي عدم وجود نقل حضري يتماشى مع متطلبات السكان، فإنه يصبح في كثير من الأحيان عقبة في التواصل بين السكان وأماكن عملهم، وبالتالي لا يساعد في إدماجهم في الحياة الحضرية[33].

2-2- أثر استعمال الأرض على المرور:

تتغير قدرة المساحة الثابتة من المباني على جذب الرحلات حسب الاستعمال، وبالرغم من إجراء أبحاث عديدة لتحديد حجم الرحلات المنجذب لكل استعمال إلا أنه لا توجد معدلات ثابتة لذلك، حيث تتغير المعدلات حسب الحالة الاقتصادية والاجتماعية لكل مدينة، ولكن أجمعت الدراسات على أن أعلى معدل هو الاستعمال التجاري يليه الإدارات والمكاتب، هذا أثناء فترة العمل بينما تجذب الاستعمالات الترفيهية ضعف الاستعمال التجاري خارج فترة العمل.

2-3- أثر الكثافة السكنية على المرور:

الكثافة السكنية تعبير عن ارتفاعات وكثافة المباني، ويعكس بالنسبة لمخطط النقل نصيب المساحة المبنية من الطرق وأماكن الانتظار، ولكن تأثير الكثافة السكانية على المرور أقل من تأثير استعمالات الأرض عليه، وعلى سبيل المثال عمارة سكنية من عشرة طوابق بها 20 وحدة سكنية تجذب رحلات أو تأثر في المرور أقل من محلات تجارية على نفس المساحة من طابق واحد، ووحدة سكنية تسكنها أسرة تقوم برحلات أقل من تحول هذه الوحدة إلى عيادة أو بنك.

[33] زين العابدين علي: مبادئ تخطيط النقل الحضري، ط 01، دار الصفاء للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، 2000، ص 87.

2-4- التوزيع المكاني لاستعمالات الأرض ومشكل حوادث المرور:

لاستعمالات الأرض المختلفة وتوزيعها المكاني دور في استفحال مشكلة حوادث المرور بسبب الاستعمال الغير مخطط والغير موجه ولا المسيطر عليه بشكل سليم، فاستغلال الأراض من قبل مختلف النشاطات البشرية كالسكن، والتجارة، والصناعة وغيرها تخلق تفاعل بين هذه الأنشطة فتنشأ شبكة من العلاقات المكانية، التي تتمثل بمختلف التدفقات المعروفة مما يؤدي إلى حدوث التصادم بين هذه التدفقات وبالتالي وقوع مشاكل وحوادث المرور، ويتضح ذلك من خلال العلاقة القائمة بين التوزيع المكاني لمناطق الخطر المروري التي تتكرر فيها حوادث المرور بشكل دائم ومستمر من جهة، والتوزيع المكاني لاستعمال الأرض وخصائصها من جهة أخرى[34].

و يرتبط الطلب على الحركة والتنقل داخل المدن بشكل مباشر بالتوزيع المكاني لاستعمالات الأرض الحضرية وكثافة هذه الاستعمالات، والتوزيع المكاني يمثل توزيع المباني والمتنزهات والطرق والمجمعات الصناعية ومراكز التسوق....، بحيث تقام هذه النشاطات في مواقع مناسبة تضمن نشوء علاقات إيجابية مع بعضها البعض.

وللتخطيط المكاني دور يتمثل في معرفة الآثار المترتبة على إقامة وتوزيع هذه النشاطات على مناطق الجوار، ولا ينحصر دوره في اختيار المواقع المناسبة للطرق السريعة فقط بل يتعداه ليشمل الآثار المترتبة عن إقامة هذه الطرق على المناطق المحيطة بها، وهذا يعني أن مهامه لا تقتصر على اختيار مواقع النشاطات التنموية بل تشمل أيضا شكل النشاط ونوعية المشهد الحضري المتكون نتيجة إقامة هذا النشاط والتفاعل بين كل نشاط مع النشاطات الحضرية الأخرى.

كما أن لنمطية النسيج العمراني علاقة بوجود مشاكل النقل الحضري كالنمط الخطي أو الشريطي الذي يمتد عل جانبي طرق النقل الرئيسية، فهذا النمط من الاستعمال يوفر الشروط الموضوعية التي تؤدي إلى وقوع حوادث المرور، وذلك كمن خلال ما ينتج عنه من تداخل بين حركة المشاة وحركة المركبات من جهة، وحركة المركبات مع بعضها البعض من جهة أخرى.

[34] عثمان إيت: مرجع سابق، ص 69.

2-5- تفاعل منظومة النقل الحضري مع استعمالات الأراضي:

تعتبر المدينة نظاما مركبا من فعاليات ترتبط فيما بينها بعلاقات محددة، مكونة نظما ثانوية تسهل فهم كيفية عمل المدينة باعتبارها نظاما كبيرا ومعقدا، وذلك من خلال تجزئتها إلى نظم ثانوية، وهي في الوقت نفسه تبين بوضوح بأنه لا يمكن دراسة إحدى هذه المنظومات الثانوية بشكل مستقل دون النظر إلى علاقتها مع المنظومات الأخرى، وتتكون الكتلة الحضرية كمنظومة رئيسية من عدد كبير من المنظومات الفرعية التي تتفاعل مع بعضها البعض بأشكال وأساليب وطرق مختلفة، ومنظومة النقل الحضري هي إحدى المنظومات الفرعية لهذه الكتلة، وهذه المنظومة تتكون من عناصر عديدة تتفاعل فيما بينها.

وتتفاعل منظومة النقل الحضري مع منظومة استعمالات الأرض من خلال عمليات مختلفة ينتج عنها علاقات متبادلة بين المنظومتين، بحيث أن أي تغيير يطرأ على عنصر من عناصر منظومة ينعكس سلبا أو إيجابا على عناصرها وعلى عناصر المنظومة الأخرى، وحتى يتم ضبط وتوجيه هذه التفاعلات بصورة إيجابية ودون أن ينجم عنها أي آثار سلبية، يأتي دور التخطيط المكاني الذي يتمثل في تحديد التوزيع المكاني الملائم للنشاطات الإنسانية المختلفة وشروطها داخل المدن، *ولا يمكن تحقيق تخطيط وتطوير جيد لمنطقة ما لم تتوافر بيانات كاملة حول حالة المرور بالمنطقة، وربطها بالمعلومات المتعلقة بالنقل العام واستعمالات الأراضي والسكان والخصائص الاقتصادية والاجتماعية والعمرانية ضمن المنطقة الحضرية المطلوب تخطيطها، وتتطلب هذه العملية القيام بعدة إجراءات منها المسوحات الميدانية لتقدير حجم المتغيرات المؤثرة بالعلاقة المكانية على النقل وذلك بعد تحيد منطقة الدراسة التي ستشملها دراسة النقل*[35].

وتكمن أهمية استعمالات الأرض في ميدان النقل في معيارين: أولهما أنه بدون عنصر النقل و الأرض اللازمة له لا يمكن للمدن أن تنمو و تتطور، و يصبح من العسير لاستعمالات الأرض الأخرى أن تؤدي وظائفها داخل المدينة، كما أن النقل يصبح قليل الأهمية إذا لم يخطط له لكي يخدم استعمالات الأرض الحضرية كافة، أما المعيار الثاني و الذي يدل على أهمية النقل في المدينة، و مقدار الأرض المخصصة له تزيد عن ربع الأرض المعمورة عادة، و الزيادة المستمرة في عدد السكان في المدينة و ما يترتب على ذلك من زيادة في وسائل النقل الخاصة والعامة ستؤدي إلى زيادة الأرض المخصصة للنقل*[36].

[35] زين العابدين على: مرجع سابق، ص 65، ص 66.
[36] نفس المرجع السابق، ص 104.

وبالتالي فإن شبكات النقل والطرق في وقتنا الحاضر تمثل جزءا كبيرا من مساحة المدينة ومرافقها الحيوية، فهي بمثابة شرايين المدينة لأنها تمدها بالحياة، إضافة إلى أن شبكة الشوارع في المدينة وما تتخذه من أنماط وأشكال مختلفة ساهم في إعطاء الشكل والهوية و المورفولوجيا للمدينة.

*وفيما يخص **التغير في استعمال الأرضي** و **الرغبة في عمل رحلات** فهناك عدد من الرحلات ستنتج في المستقبل نتيجة تنمية بعض الأراضي واستحداث استخدامات بها، ويعطي التنبؤ بهذه التنمية مؤشرا لتقدير حركة المرور الناتجة عن هذا التطوير، وبالتالي تقدير متطلباتها من شبكة النقل، من جهة أخرى فإن هناك عددا من الرحلات يغير اتجاهه نتيجة تغير استخدامات الأراضي عند نهاية الرحلة. وغالبا ما ينتج زيادة في معدل الطلب على الرحلات نتيجة تحسين خدمات النقل، فكثيرا ما يزداد الاقبال على مزار أو خدمة كرد فعل لتحسين طرق الوصول إليها، وبالعكس قد تهمل خدمة لصعوبة الوصول إليها*[37].

2-6- تنظيم استخدامات الأراضي لحل مشاكل النقل:

يمكن حل مشاكل النقل بنوعين من المقترحات: الأول يخص رسم خطة تركز مباشرة على أمور النقل سواء كنظام أو كخدمات، والثاني يخص رسم خطة تتعلق بموضوعات ليست مباشرة ولكنها ذات علاقة وتأثير على النقل، ومن أجل تنظيم استخدامات الأراضي لحل مشاكل النقل يتم تحديد استخدامات الأراضي لمدينة ما وحساب المساحة المطلوبة لكل منها، ثم تأتي خطوة توزيعها على الأرض المتاحة، هذا التوزيع يمكن أن يأخذ احتمالات، بعض هذه الاحتمالات يلاحظ أن الحركة الناتجة في أي من هذه الاحتمالات يختلف عن الأخرى تبعا لأسلوب توزيع الاستعمالات في كل منهم.[38] كما أنه لتقدم العلوم تأثير على حل المشاكل والمثال البسط على ذلك تأثير تطور الاتصالات على تقليل رحلات السكان، بعد استحداث الهاتف وتطويره إلى المحادثة المرئية التي حدت من التضخم في المرور والتأخير.

[37] وزارة الشؤون البلدية والقروية بالمملكة العربية السعودية: دليل تخطيط النقل في المدن السعودية، ط 1، الرياض، 1426 هـ، ص 12.
[38] نفس المرجع السابق، ص 23.

3- تشريع وتخطيط النقل في الجزائر والمزاوجة بين التخطيط الحضري وتخطيط النقل:

3-1- مميزات النقل الحضري في الجزائر:

يتميز النقل الحضري في الجزائر وفق ما يتناسب مع موضوع الدراسة بشكل عام بمجموعة من المميزات يتم التطرق إليها بإيجاز فيما يلي:

أ. من الناحية الوظيفية:

- كثرة متعاملي خدمة النقل الحضري، وخاصة من القطاع الخاص، الذين يبحثون عن الربح دون الأخذ بالحسبان جودة الخدمات المقدمة.
- فوضى وعدم التحكم في الطلب والعرض على وسائط النقل الحضري المختلفة خصوصا الحافلات، التي تعرف عرضا زائدا في بعض الخطوط وعجزا في خطوط أخرى، إلى جانب الحالة المزرية التي تتواجد عليها أغلبيتها.
- عدم الاهتمام بالشكل العام لوسائط النقل الجماعي وعدم احترام مقاييس النظافة والأمن الضرورية لضمان راحة الركاب والحفاظ على ولائهم لهذه الخدمة.
- عدم انتظام مواقيت ومواعيد سير وسائط النقل الجماعي الخاصة كالحافلات، مع احتساب زمن التأخير الناتج عن الازدحام والاختناقات المرورية.
- زيادة عدد السيارات الخاصة وما ينتج عن ذلك من آثار سلبية تعيق الحياة الحضرية، كالازدحام المروري والحوادث والتلوث وغيرها من النقاط السوداء التي تقف حجر عثرة أمام تطور المدينة وتحضرها.
- تفشي ظاهرة النقل غير الرسمي خصوصا في سيارات الأجرة بسبب نقص جودة الخدمة في وسائط النقل الجماعي، إضافة إلى غياب خدمة النقل الحضري ليلا.
- زيادة معدلات مرور المركبات ذات الحجم الثقيل في المدينة خاصة في ساعات النهار التي تعرف حركة المرور فيها الذروة، وما ينجم عن ذلك من مساوئ تصيب هذه الحركة بشلل وضياع للوقت.

كل هذه المميزات والتي هي في غالبيتها سلبية أدت إلى التأثير على جودة خدمة النقل الحضري في الجزائر، والذي أدى بدوره إلى ظهور الكثير من الآثار السلبية على مستويات عدة، وصعب وظيفية النقل داخل الحواضر إما من طريق القلة والندرة أو من طريق الجودة.

ب. من الناحية التخطيطية:

ارتبطت المدينة الجزائرية بفترات تاريخية مميزة شكلت المحطات الرئيسية لخصوصية كل من : التحضر الذي انعكس على البناء الاجتماعي والإيكولوجي والفيزيقي لها، وكذلك السياسات والخطط المنتهجة والقوانين الموضوعة في إطار النقل الحضري، وقد تمت الإشارة سابقا إلى أن التغير العميق في بنية المدينة وتوسعها وامتدادها لم يترافق مع خطط ناجعة لقضايا الحركة والمرور، فقد تميزت هذه الخطط بالظرفية ولم ترق إلى مستوى الخطط الشاملة لمنظومتي النقل الحضري والعمران.

ويمكن تلخيص أهم مميزات النقل الحضري في الجزائر من الناحية التخطيطية في الآتي:

- التوسع الفيزيائي والديموغرافي غير المضبوط[39] الناتج عن أزمات تاريخية عايشتها الجزائر أو عن ضعف الخطط الحضرية وخطط الحركة والمرور خلال فترات زمنية محددة، ومع الوقت أصبح التحكم فيما هو منجز صعب.
- التوجه السريع نحو التحضر، والذي في الغالب لا يوازيه تخطيط وتوجيه، ولا ترافقه البنية التحية والمرافق الضرورية مما أدى إلى مشاكل الاختناقات المرورية وتراجع ظروف الحياة العامة، وفرض على المدن الكثير من التحديات[40].
- التفاعل بين التحضر والحراك جعل التمييز صعب بين ما ينتجه التعمير من حراك وما ينتجه الحراك من عمران، ويرى جل المهتمين بالموضوع أن فهم الحراك هو فهم للمدينة[41]، في حين تهمل المدينة الجزائرية هذه العلاقة.
- فصل نظام الحراك الحضري (التنقلي) عن النظامين الآخرين للمنظومة الحضرية المتمثلين في نظام التوطن والنظام الاجتماعي، والمنظومة الحضرية لا يمكن دراستها إلا بتحليل الأنظمة معا.
- ضعف التنسيق بين الجهات المخولة بتخطيط المجال كل حسب مجال اختصاصها، وترتيب الأولويات في المدينة الجزائرية بسبب العجز والنقص في العقار، والجري وراء تلبية الطلب على القطاعات الحساسة كالسكن، كلها عوامل حدت من أهمية النقل، في حين يأخذ النقل بعدا استراتيجيا

---

[39] مسعودة بوزيدي: سياسات تخطيط النقل الحضري في إطار ضوابط التنمية المستدامة، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في إطار مدرسة الدكتوراه في العلوم الاقتصادية، كلية العلوم الاقتصادية وعلوم التسيير، جامعة فرحات عباس –سطيف–، 2012، ص 02.

[40] عبد الحكيم كبيش: التمدد الحضري والحراك التنقلي في النطاق الحضري لمدينة سطيف، أطروحة مقدمة لنيل شهادة دكتوراه العلوم في تهيئة المجال، كلية علوم الأرض والكون، الجغرافيا والتهيئة العمرانية، جامعة منتوري –قسنطينة–، 2011، ص 08.

[41] عبد الحميد كبيش: نفس المرجع، ص 09.

نتيجة لتلك الضغوطات الاجتماعية والرهانات السياسية المتعلقة به، بالإضافة لكونه قطاعا يشكل مصدرا مهما للسيولة المالية.

ج. من الناحية التسييرية:

إن التحولات السريعة التي طرأت على تسيير النقل في الجزائر ما هي إلا انعكاس لامتثالها بطريقة غير معلنة رسميا، لتوصيات بعض الجهات الداعية إلى تقليص مهام الدولة وتخلي الدول السائرة في طريق النمو عن دعم النقل الحضري، وترك المبادرة والحرية للقطاع الخاص، "وتم التخلي في عدة مرات بصفة نهائية عن الشركات العمومية للنقل الحضري، على حساب تطور سريع للمقاولات الخاصة المصغرة، وتم اختصار مهام تسيير النقل على مديرية النقل مقابل بروز المقاولات الخاصة كطرف في التسيير لاسيما على مستوى الشبكة، تحديد الأسعار واختيار العربات المستعملة، وكان من الأحسن تطوير أسلوب تسيير النقل الحضري بإشراك كل الفاعلين كالجماعات المحلية، مديرية البناء، مديرية التجهيزات والهياكل القاعدية وحتى المستعملين"[42].

و نظام النقل الحضري هو عبارة عن دائرة مفرغة تنتمي إلى عناصر مختلفة من "وسائل النقل والطرقات والبنى التحتية"، "السلطات العمومية والمؤسسات والخدمات التي تقوم بتوفيرها"، هذه العناصر تأثر وتتأثر ببعضها البعض وكل عنصر سبب أو نتيجة لعنصر آخر، هذا النظام يمكّن من تقديم خدمة النقل في المجال الحضري بالكمية والنوعية المطلوبين، وقد مر نشاط النقل الحضري بعدة مراحل منذ الاستقلال إلى يومنا هذا تجسدت في قوانين وقرارات ومراسيم تنظيمية، تتركز في مجملها حول شروط و كيفيات ممارسة هذه الخدمة العمومية من جهة وتنظيم وسائل النقل وتصنيفها ومراقبتها من جهة أخرى.

وعند الحديث عن نظام النقل الحضري في الجزائر يجب التطرق إلى **سياسات النقل الحضري**، "وتعرف سياسة النقل في الجزائر على أنها مجموعة القوانين والإجراءات التنظيمية التي تسمح للدولة بالتأثير على توجيه سوق النقل وذلك لتحقيق الأهداف المحددة"[43]. وتميزت السياسات بمرحلتين أساسيتين ما قبل 1988 ومرحلة ما بعدها. العنصر الموالي يدرج تشريعات النقل في الجزائر

[42] بدر الدين يوسفي: وفق أي منطق يسير النقل الحضري بوهران ؟، مجلة إنسانيات، عدد 23، جانفي 2004، ص 09، ص 10.

[43] رمضان بلخيري: أهمية النقل كنشاط خاص في الاقتصاد والتنمية الاقتصادية مدى وأبعاد، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في العلوم الاقتصادية، معهد العلوم الاقتصادية، جامعة باتنة، 1996، ص 119.

3-2- التشريعات والقوانين المنظمة للنقل في الجزائر وإدراج التخطيط العمراني:

3-2-1- تشريع النقل قبل 1988 وانفصاله عن التخطيط العمراني:

مرت السلطة الجزائرية بعد الاستقلال بمشاكل هيكلية ومالية واجتماعية وسياسية، أدت إلى عدم نجاعة اجراءات هيكلة قطاع النقل وتنظيمه، خاصة بعد إنشاء الديوان الوطني للنقل (O.N.T) في سنة 1963 والذي كان يهدف إلى توحيد سياسة النقل، لكن كانت هناك عدة مشاكل أهمها النقص الكبير في الإطارات والخبرة اللازمة لتنشيط هذه المهمة الموكلة إليه، وكذلك العجز المالي ونقص الوسائل والمنشآت وهذا راجع لحداثة الدولة.

وبعد صدور الأمر 130/67 المؤرخ في 22 أوت 1967 أول قانون لتنظيم النقل البري في الجزائر، ويعتبر بمثابة الركيزة الأساسية التي يعتمد عليها النقل عبر الطرق، وألغى جميع القوانين الفرنسية وقد جاء بعد فشل الديوان الوطني للنقل بتنفيذ المهام الموكلة إليه[44]، وقد أكدت المادة 05 من الباب الأول للأمر السابق على احتكار الدولة لهذا القطاع، لأنها تكتسي منفعة عامة وتنجر عنها التزامات تفرضها ظروف المرفق العمومي[45]، وخلال كل هذه الفترة كان التوجه أساسا نحو تكوين مؤسسات وطنية للنقل العمومي لتكون المحور الأساسي الذي يمكن على أساسه التحكم في توجيه وتوزيع وتنظيم سوق النقل للمسافرين مركزيا، ولم يظهر توجه الاستقلالية إلا في نهاية سنة 1981 مع بداية المخطط الخماسي الأول 1984/1980، أين صدر القرار رقم 375/81 والذي يسمح للجماعات المحلية (ولاية، بلدية) بالعمل على تنمية نشاط النقل على مستواها[46].

كخلاصة لما تم التطرق إليه فيما يخص السياسات التي سبقت **العام 1988** وهي فترة هيمنة الدولة على القطاع يمكن القول أن "الدولة أبقت السيطرة على القطاع من خلال إنشاء الوكالات البلدية للنقل الحضري والجماعي في المدن.

---

[44] نجمة عباس: واقع مؤسسات قطاع النقل بعد التحرير، دراسة حالة مؤسسات النقل الجماعي بمدينة باتنة، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في علوم الاقتصاد، معهد العلوم الاقتصادية، جامعة باتنة، 2004، ص 54.

[45] الأمر 130/67 المؤرخ في 27 أوت 1967 المتضمن تنظيم النقل البري في الجزائر، الجريدة الرسمية الجمهورية الجزائرية لسنة 1967، العدد 63، ص 939.

[46] رمضان بلخيري: أهمية النقل كنشاط خاص في الاقتصاد والتنمية الاقتصادية مدى وأبعاد، مرجع سابق، ص 121، ص 122.

ففي بداية السبعينات تم إنشاء المؤسسة الوطنية لنقل المسافرين SNTV عن طريق التنظيم 73/71 بتاريخ 13 نوفمبر 1971، حيث تم دمج المؤسسات المسيرة ذاتيا لتعويض الديوان الوطني للنقل، كان لهذه المؤسسة وحدات عبر كل أرجاء الوطن وتتمتع بإمكانيات كبيرة جعلتها تتكفل بكل احتياجات النقل بما فيها نقل الطلبة وعمال المؤسسات وحتى النقل خارج الوطن.

تجدر الإشارة إلى أن غياب القطاع الخاص يرجع بالدرجة الأولى إلى احتكار هذه المؤسسة لقطاع نقل المسافرين عبر الطرق والنقل الحضري رغم وجود إطار قانوني يسمح بذلك، و في بداية الثمانينات صدر المرسوم 375/81 المؤرخ في 26 ديسمبر 1981 المحدد لصلاحيات الولاية والبلدية في قطاع النقل البري لتأكيد وتكملة أعمال الشركتين الوطنيتين لنقل المسافرين والنقل بالسكك الحديدية، وهذا لضمان النقل الحضري والشبه حضري من طرف الشركات الولائية والبلدية مما ضعّف مرة أخرى مساهمة الخواص في مجال النقل الحضري"[47].

ومنذ سنة 1982 انتقلت سياسة النقل إلى مرحلة جديدة تتمثل في لامركزية التسيير والاستقلالية.....

في 17 أفريل من سنة 1982 صدر المرسوم رقم 148/82 المتضمن التدابير المتعلقة بممارسة أعمال النقل البري، لتلبية احتياجات النقل التي تحقق السير المنسجم للاقتصاد الوطني وتطويره ما يحقق مزيدا من المنفعة من حيث التكلفة، نوع الخدمة، المدة والأمن، وهذا القانون أعطى تراخيص للقطاع الخاص سواء أشخاص معنويين أو فيزيائيين اللاستثمار في قطاع النقل، بالإضافة إلى أن هذا المرسوم ألغى أحكام المرسوم 131/67 المؤرخ في 22 أوت المتعلق بتطبيق المتضمن تنظيم النقل الحضري وفي المادة 4 حدد المتعاملين للقيام بخدمات النقل وهم:

- الشركات الوطنية للنقل العمومي.
- مؤسسات النقل العمومي التي تنشئها البلديات أو الولايات أو مجموعة منها.
- الأشخاص الطبيعيين أو المعنويين ذو النظام العمومي المرخص لهم القيام بخدمات في مجال النقل العمومي.
- جميع المؤسسات الوطنية، الولائية أو البلدية والتي بمقتضى عملها الرئيسي يجب عليها حيازة وسائل خاصة بها.

[47] عبد الحكيم كبيش: التمدد الحضري والحراك التنقلي في النطاق الحضري لمدينة سطيف، مرجع سابق، ص 140.

- جميع الأشخاص الطبيعيين أو المعنويين ذوي النظام الخاص والذين بمقتضى عملهم الرئيسي يجب عليهم حيازة وسائل خاصة بهم.[48]

وفقا لتعليمات المخطط الخماسي 84/80 ووفقا للمرسوم 306/83 المؤرخ في 07 ماي 1983 المتضمن إعادة هيكلة تم إعادة هيكلة المؤسسة الوطنية لنقل المسافرين وهذا من أجل إنعاشها وتحريرها من الضغوطات الهيكلية فنتجت عن هذه المؤسسة 5 مؤسسات عمومية لنقل المسافرين منتشرة عبر الوطن وهي:

- المؤسسة الوطنية لنقل المسافرين الوسط TVC.
- الغرب TVO.
- الجنوب الغربي TVSO.
- الجنوب الغربي TVSO.
- الجنوب الشرقي TVSE.

هذا التقسيم كان محاولة لإزالة اللامركزية أو التخفيف من مركزية تخطيط وتسيير النقل و بهدف إعطاء الاستقلالية المالية للمؤسسات الجديدة وتمتعها بالشخصية المعنوية وكذلك الاستقلالية في البرمجة والتسيير والخضوع للقانون التجاري، والأهم من هذا زيادة مراقبة الدولة للتنقل بمختلف أنواعه إلا أن المؤسسة العمومية لنقل المسافرين الوسط أوكلت لها المهام التالية: *تسيير عملية توزيع الوسائل ما بين المؤسسات الخمس الجدد *تأخذ على عاتقها الاستثمارات الخاصة بالنقل *تموين الشركات الخمس بقطع الغيار *تسيير ديون الاستثمار.

3-2-1- تشريع النقل بعد 1988 و إدراج التخطيط العمراني:

المرحلة الثانية لسياسة النقل الحضري ما بعد **1988 مرحلة دخول القطاع الخاص بقوة وميلاد تخطيط النقل الحضري ومزاوجته بالتخطيط العمراني.....**

نفذت هذه السياسة بصدور القانون 17/88 المؤرخ في 10 ماي 1988 الذي يتضمن توجيه النقل البري وتنظيمه[49]، وتميزت هذه المرحلة بانسحاب الدولة ودخول قوي وسريع للقطاع الخاص، فقبل القانون

[48] عبد الحكيم كبيش: التمدد الحضري والحراك التنقلي في النطاق الحضري لمدينة سطيف، مرجع سابق، ص 141.

[49] القانون رقم 17/88 المتضمن توجيه النقل البري وتنظيمه المؤرخ في 23 رمضان عام 1408 الموافق ل 10 ماي 1988، ص 784.

المشار إليه جاء المرسوم التنفيذي 01/88 الموجه للمؤسسات العمومية المؤرخ في 12 جانفي 1988 والذي ينص على استقلالية المؤسسات لتحسين فعاليتها ولتصبح إنتاجية أكثر وتعتمد على نفسها وتتعامل بحرية وفقا للقانون التجاري بما فيها المؤسسات الوطنية الولائية والوكالات البلدية للنقل الجماعي للمسافرين عبر الطرقات، أي أنه الدولة تخلت عن تدعيم هذه المؤسسات وعليها تحقيق مردوديتها كمؤسسة تجارية.

وقد نصت المادة 05 من القانون 17/88 سابق الذكر على وجوب أن يرمي نظام النقل إلى التلبية الحقيقة لحاجات المواطنين إلى النقل ضمن شروط أكثر فائدة للمجموعة الوطنية والمستعملين من حيث التكلفة والوفرة والتسعيرة وجودة الخدمات والآجال والأمن، ونصت المادة 06 من نفس القانون بأن تعود مهمة وضع هذا النظام إلى الدولة والجماعات المحلية حيث تقوم بتنظيم الشروط العامة لممارسة أنشطة النقل خاصة منها تلك التي تتعلق بالتأهيل والاستغلال والأمن والنظافة والتعريفة، كما تقوم بترقية مجالات البحث والدراسات والإحصائيات والإعلام المتعلقة بنظام النقل، كما رخصت بإمكانية إنشاء مؤسسات خاصة للنقل العمومي عبر الطرق للمسافرين والبضائع، هذه المؤسسات تمارس أنشطتها عن طريق التنظيم وتوضح واجباتها في مجال الاستغلال والأمن والنظافة وشروط العمل والراحة والتعريفات.

إذن فإن النقل الحضري الذي يندرج ضمن النقل البري وفي إطار هذا التوجه الجديد، قد دخل مرحلة المنافسة لأن سياسة الدولة انتقلت من احتكارها لوسائل النقل للمسافرين إلى مرحلة التحرر وفتح الأبواب أمام القطاع الخاص وبشكل قوي، هذا ما أدى مع مرور الزمن إلى ظهور عدة مشاكل أهمها الزيادة المفرطة والغير منظمة للمتعاملين الخواص خاصة في المحيط الحضري، ما نجم عنه فوضى أثرت سلبا على نوعية الخدمة المقدمة وعلى زيادة استخدام السيارة الخاصة الأمر الذي أثر سلبا على المحيط الحضري نفسه.

كان القانون 17/88 بمثابة الإطار العام لتعريف وتطوير عملية التحول والتخصيص للقطاع وقد تميز التحول بالتسرع، للإشارة فإن قانون الخوصصة لم يؤخذ بعين الاعتبار إلا في 1995.[50]

في سنة 1991 تم صدور المرسوم التنفيذي رقم 195/91 المؤرخ في 1 جوان 1991[51]، الذي يحدد الشروط العامة لممارسة نشاطات النقل البري للمسافرين والبضائع للقانون السابق الصادر في 10

[50] عبد الحكيم كبيش: التمدد الحضري والحراك التنقلي في النطاق الحضري لمدينة سطيف، مرجع سابق، ص 143.

ماي 1988 والذي تنص المادة 09 منه على أنه يمكن لأشخاص الطبيعيين والمعنويين ذوي الطابع العام أو الخاص ممارسة نشاطات النقل العمومي للمسافرين عبر الطرقات، وتستغل كل الخطوط ذات المنفعة المحلية أو الخطوط ذات المنفعة العامة المسجلة في مخطط النقل الحضري.

وفي سنة 1991 صدر القرار المتضمن الموافقة على النظام النموذجي لاستغلال خدمات النقل البري العمومي للمسافرين الصادر في 26 أفريل 1997 والمحدد لالتزامات الناقل، قواعد وضع المركبات في السير (الآليات المستعملة في النقل)، التسعيرة، المخالفات، العقوبات الإدارية تجاه المخالفات[52].

الحالة الناتجة عن تحرير قطاع النقل و ما نجم عنها من فوضى أثرت سلبا على نوعية الخدمة المقدمة، وعلى زيادة استخدام السيارة الخاصة و تأثيرها السلبي على المحيط الحضري، استدعى إعادة النظر في القانون 17/88 فعملت الدولة على صياغة قانون جديد 13/01 المؤرخ في 07 أوت 2001[53].

في سنة 2001 صدر القانون الذي يلغي أحكام القانون رقم 17/88 ل 10 ماي 1988 المتعلق بتوجيه وتنظيم النقل البري المذكور سابقا.

هذا القانون تضمن مجموعة مواد غير معارضة للقانون السابق و إنما غيرت في الدور الجوهري للدولة، أي أنها أعطت لنفسها مرة أخرى حق التدخل في تنظيم نشاط النقل، فنصت على ضرورة تطوير وتنظيم النقل الحضري، فوفقا للمادة 28 من القانون نفسه أن "تتم خدمات النقل الحضري في المحيط الحضري بواسطة مركبات مهيأة تسير عبر الطرقات أو وسائل متنقلة في مسارات خاصة بها، تهدف على وجه الخصوص إلى الحد من اللجوء إلى النقل بواسطة مركبة خاصة"، كما تنظم خدمات النقل الحضري في شبكات مندمجة على الصعيدين الهيكلي والتعريفي أما خطوط النقل الحضري فيتم تنظيمها في إطار مخطط نقل حضري هذه المخططات تحدد التنظيم العام وحركة السير والوقوف[54].

ولقانون 2001 مميزات يمكن تلخيصها في الأتي:

---

[51] المرسوم التنفيذي 195/91 المحدد للشروط العامة لممارسة نشاطات النقل البري للمسافرين والبضائع المؤرخ في 19 ذو القعدة 1411 الموافق ل 1 جوان 1991، ص 1045.

[52] عبد الحكيم كبيش: التمدد الحضري والحراك التنقلي في النطاق الحضري لمدينة سطيف، مرجع سابق، ص 143.

[53] القانون رقم 13/01 المتضمن توجيه النقل البري وتنظيمه المؤرخ في 17 جمادى الأولى عام 1422 الموافق ل 7 أوت 2001، ص 04.

[54] القانون رقم 13/01 ص 08، ص 09.

ما يميز هذا القانون هو طابعه التفصيلي والشامل على كل عناصر النقل خلافا للقوانين السابقة والذي **يربط أساسا سياسة النقل بسياسة التهيئة العمرانية** إذ يحتوي على ستة فصول، حيث تنص المادة الثالثة منه على أن "تساهم منظومة النقل البري في تجسيد سياسة التهيئة العمرانية، التنمية الاقتصادية والاجتماعية والدفاع على التراب الوطني وحماية البيئة والمحافظة عليها.

أما المادة الخامسة منه فهي تنص على أن منظومة النقل البري للأشخاص يجب أن تهدف إلى **إعطاء الأولوية لتطوير النقل الجماعي** كما أنه يعطي **صلاحيات أكبر للجماعات المحلية** وتكليفها بما يأتي:

- تنظيم ومراقبة الشروط العامة لممارسة نشاطات النقل، تنظيم النقل العمومي.
- ترقية البحث والدراسات والإحصائيات والإعلام.
- إنجاز أو التكليف بإنجاز المنشآت القاعدية والتجهيزات الضرورية للنقل وفق المقاييس المطلوبة.
- التأكد من مطابقة المنشآت القاعدية والتجهيزات للمقاييس المطلوبة في التشريع.

كما يحتوي هذا القانون على فصل خاص بالمنشآت القاعدية والتجهيزات، وأن إعداد المخططات الرئيسية للسكك الحديدية والطرقات يجب أن يندرج ضمن سياسة التهيئة العمرانية الوطنية، والأخذ بعين الاعتبار مقتضيات التنمية الوطنية والدفاع الوطني كما أنه يفتح المجال للخواص في الاستثمار في الإنجاز واستغلال الهياكل، كل هذه التسهيلات سمحت بدخول قوي للخواص بالموازاة مع التي عرفتها الدولة.

ونصت المادة الرابعة على وجوب أن ترمي منظومة النقل إلى التلبية الفعلية لحاجات المواطنين في مجال النقل وفق شروط أكثر نفعا للجماعة الوطنية والمستعملين من حيث الأمن وتوفر وسائل النقل والتكلفة والسعر ونوعية الخدمة.

وفي المادة السابعة بيّن المشرع أن النقل العمومي يشكل خدمة عامة، وتتكفل الدولة والجماعات الإقليمية بتطوير منظومة النقل الحضري، وفي المادة العاشرة بيّن أنه يتم إنجاز واستغلال شبكة النقل الحضري من قبل الدولة أو الجماعات الاقليمية أو عند الاقتضاء عن طريق منح الامتياز لكل شخص طبيعي أو اعتباري خاضع للقانون.

كذلك أصدرت الدولة عدة قوانين منظمة لحركة المرور عبر الطرق وهذا بتحديد القواعد المتعلقة بتنظيم سيارات الأجرة لتوفير السلامة والأمن، كما قامت الدولة بإعادة هيكلة المؤسسة العمومية للنقل

الحضري في المجمعات الحضرية المتوسطة والكبيرة للبلاد، وتجهيزها بحافلات جديدة، حيث من المنتظر أن يعمم هذا المخطط على كامل ولايات الوطن لضمان توفير خدمة عمومية ذات جودة، وبعث المنافسة بين القطاع الخاص والعام، وتشجيع المشغلين الخواص على الاندماج في شكل شركات ذات أسهم (SPA) مثلا.

في سنة 2004 جاء المرسوم التنفيذي رقم 416/04 المؤرخ في 8 ذي القعدة عام 1425 الموافق ل 20 ديسمبر 2004 المحدد **لكيفيات إعداد مخططات النقل** البري للأشخاص وتطبيقها.

وفي فيفري 2009 صدرت التعليمة الوزارية التي تلزم مديري النقل في كل الولايات **بفتح الاستثمار** في مختلف الخطوط لكل الطلبات الممولة ذاتيا أو التي يتم تمويلها عن طريق مؤسسات التمويل، وهو ما أثار حفيظة المتعاملين في الميدان، خاصة في المدن التي تعرف خطوطها تشبعا.

مع كل الجهود المبذولة من طرف الدولة **لتنظيم النقل** خاصة منه النقل الحضري، فإن المشاكل المطروحة فيه لم تعالج وتأزمت مع مرور الزمن خاصة من **الناحية التنظيمية** للناقلين الخواص ومركزية القرارات المتخذة، لهذا قررت الدولة **إنشاء سلطة تنظيمية للنقل الحضري** وفقا للمادة 68 من قانون المالية لسنة 2011 وهذا وفقا لقانون 13/10 المؤرخ في 29 ديسمبر 2010، هذه المادة معدلة لأحكام المادة 30 من القانون رقم 13/01 المؤرخ في 17 أوت 2001 والمتعلق بتوجيه النقل البري وتنظيمه ونصت على ما يلي: "يوكل تنظيم وتطوير النقل الحضري داخل المحيطات الحضرية إلى مؤسسات تنشأ لهذا الغرض تدعى السلطات المنظمة للنقل الحضري، وتتمتع بالشخصية المعنوية والاستقلال المالي، يحدد تنظيم السلطة المنظمة للنقل الحضري وسيرها ومهامها عن طريق التنظيم[55].

نستنتج من خلال سرد التطور التاريخي لقوانين النقل في الجزائر أن المشرع الجزائري وجد بعد العام 1988 مكانا للتخطيط العمراني بين بنود ومواد تنظيم النقل البري، وفي الجدول الموالي يتم تلخيص أهم ما جاء في تشريعات النقل.

[55] القانون رقم 13/10 المتضمن قانون المالية لسنة 2011 المؤرخ في 23 محرم عام 1432 الموافق ل 29 ديسمبر 2010.

الجدول رقم (02): أهم تشريعات النقل في الجزائري وفقا للتسلسل التاريخي:

المرحلة	التشريع	المضمون	المميزات
مرحلة ما قبل العام 1988	الأمر 130/67 المؤرخ في 27 أوت 1967.	أمر يتعلق بتنظيم النقل البري في الجزائر.	– أول تشريع للنقل في الجزائر – إلغاء التشريع الفرنسي – هيمنة القطاع العام
	القرار 375/81 المؤرخ في 26 ديسمبر 1981.	قرار يحدد صلاحيات البلدية والولاية في قطاع النقل البري.	– التوجه نحو اللامركزية في التسيير. – تواصل هيمنة القطاع العام
	المرسوم 148/82.	مرسوم التدابير المتعلقة بممارسة أعمال النقل البري في الجزائر.	– إعطاء تراخيص للقطاع الخاص للاستثمار. – إلغاء أحكام الأمر 130/67.
مرحلة ما بعد العام 1988	القانون 17/88 المؤرخ في 10 ماي 1988.	قانون يتضمن توجيه النقل البري في الجزائر وتنظيمه	– دخول القطاع الخاص. – الحث على ترقية البحث.
	القانون رقم 03/01 المؤرخ بتاريخ 7 أوت 2001.	قانون يتضمن توجيه النقل البري في الجزائر وتنظيمه	– الحث على الحد من استعمال المركبة الخاصة. – الحث على تثمين النقل الجماعي العمومي. – ربط سياسات النقل بسياسات العمران. –
	المرسوم التنفيذي رقم 416/04 المؤرخ في 20 ديسمبر 2004.	مرسوم متعلق بتحديد كيفيات إعداد مخططات النقل البري وتطبيقها.	– تقديم مخطط الحركة والمرور. – تقديم مخططات النقل الحضري.

المصدر: من إعداد الطالبين 2017.

3-3- التخطيط للنقل في مخططات العمران:

3-3-1- الأبعاد التحليلية للنطاق وترتيب السلم المجالي:

تسعى العديد من الجهات والهيئات العالمية *كمركز المشروعات الدولية الخاصة CIPE*[56] *ومنظمة النزاهة العالمية Global Integrity*[57] و برنامج الأمم المتحدة للمستوطنات البشرية UN-Habitat والبنك العالمي، إلى إعطاء **ترتيب دقيق وشامل للسلم المجالي** من أجل تحقيق المبادئ التوجيهية الدولية بشأن **التخطيط الحضري والإقليمي**، خاصة في الدول النامية من أجل تحسين أوضاع الحوكمة على مستوى هذه الدول، بغية الوصول إلى حلول أكثر شمولية تستفيد معرفيا من تبادل التجارب والخبرات والدراسات المختلفة والمتباينة من بلد لآخر، وتستفيد مجاليا من التنسيق والتكامل بين مختلف الأقاليم والمناطق وفق استراتيجيات إقليمية يمكن أن تساعد الاستثمار المباشر في قضايا عالمية مثل تغير المناخ وكفاءة الطاقة، وإتاحة التوسع التكاملي للمناطق الحضرية في المناطق العابرة للحدود، وتخفيف المخاطر الطبيعية، وتحسين الإدارة المستدامة للموارد الطبيعية المشتركة، وضبط الحركة العابرة للمجالات، وينطوي العمل الإقليمي والحضري على وظيفة اقتصادية جوهرية وأساسية ويروج لمبادئ وتوصيات مهمة يمكن أن تساعد جميع البلدان والمدن على أن توجه التغيرات الديمغرافية الحضرية (النمو أو الركود أو الانخفاض) توجيها فعالا، وأن تحسن نوعية الحياة في المستوطنات الحضرية القائمة والجديدة، مع مراعاة مبدأ اللامركزية وترتيبات الحوكمة الخاصة بكل بلد، وتحقيق هذه الوظيفة والمبادئ والتوصيات يتم من خلال وضع رؤى واستراتيجيات وخطط مكانية، وتطبيق مجموعة من المبادئ السياسية، والأدوات، والآليات المؤسسية والتشاركية، والإجراءات التنظيمية، "وينبغي العمل من خلال اطراد التخطيط المكاني على نطاقات متعددة:

---

[56] مركز المشروعات الدولية الخاصة CIPE: مركز يعمل على تعزيز الديمقراطية حول العالم، من خلال الإصلاح الاقتصادي الموجه للسوق، المركز جزء من غرفة التجارة الأمريكية في العاصمة واشنطون، ولا يهدف لتحقيق الربح، وهو أحد أربعة معاهد للصندوق الوطني للديمقراطية، وقد دعم المركز ألف مبادرة محلية في أكثر من مائة دولة نامية، تعامل فيها على مدى 25 عاما مع قادة الأعمال وصناع القرار، والصحفيين، لبناء المؤسسات المدنية الأساسية للمجتمع الديمقراطي، ومن القضايا الأساسية التي يتعرض لها المركز، مكافحة الفساد، والمشاركة في السياسات، وجمعيات الأعمال، وحوكمة الشركات، والحوكمة الديمقراطية، وإتاحة الوصول للمعلومات، والقطاع غير الرسمي، وحقوق الملكية، وحقوق المرأة والشباب، وتدعم الوكالة الأمريكية للتنمية الدولية برامج مركز المشروعات الدولية الخاصة.

[57] منظمة النزاهة العالمية Global Integrity: منظمة تعمل كمختبر للابتكارات، يقوم بإجراء أبحاث عالية الجودة، وتعمل المنظمة على ابتكار طرق حديثة لتحسين أداء شبكة عالمية من الإصلاحيين الناشطين على مستوى كل من القطاع العام والقطاع الخاص والمجتمع المدني، من خلال السعي إلى زيادة الشفافية ووضع مساءلة الحكومات موضع التطبيق، وتعمل المنظمة على تقييم مدى تواجد آليات مكافحة الفساد وفاعليتها، سواء على مستوى الدولة أو المدينة، أو قطاع الأعمال، وإيجاد طرق جديدة لرفع جودة الحوكمة في بلدان كثيرة حول العالم.

– على المستوى فوق الوطني والعابر للحدود. – على المستوى الوطني.

– المجال الميتروبولي والنطاق الحضري . – على مستوى المدينة والبلدية.

– على مستوى الأحياء."[58]

الجزائر بدورها تسعى أيضا إلى اعتماد الترتيب المتحدث عنه سابقا من خلال **ترسانة قوية تتناول تهيئة المجال**، وفق ترتيب هرمي يبدأ من **المستوى الوطني** وينتهي إلى **المستوى الجواري**، ومعروف أن **المنظومة التنقلية** جزء مهم من **المنظومة العمرانية** ولا يتم تهيئة أحدهما بأي حال من الأحوال دون التعرض لتقاطعه مع الآخر، ونجاح أي عملية تخطيط مرهون بمدى إلمامه بكل عناصر **التفاعل بين التهيئة والنقل**.

وجاء خلق وتطوير **أدوات تنظيم وتخطيط** التجمعات السكانية جراء التغيرات الكبيرة التي عرفتها المدينة في القرن الأخير وما ترتب عنها من مشاكل في المدن وخارجها، وتخضع الأدوات إلى سلطة تسهر على تنفيذها وتطبيقها من أجل تجسيد الانسجام المكاني، الاجتماعي والبيئي من خلال تنفيذ عمليات التنسيق والتعاون بين السلطات الوطنية والإقليمية والمحلية في ظل رؤية واضحة وإرادة سياسية كافية، وتهدف إلى تنظيم المدينة وتصور مستقبلها من خلال تضافر جهود كل الفاعلين والمتدخلين من: مقر سياسي، مهيأ، معماري، مستثمر، مستعمل.

وتحدد التهيئة المجالية أو الترابية على **المستوى الوطني** الاختيارات الكبرى للدولة في مختلف الميادين الاقتصادية والاجتماعية والبيئية...، وهي تهدف إلى تنظيم الإقليم من خلال توزيع متجانس للسكان والخدمات وبلوغ مستوى مثالي في استغلال الثروات، أما على **مستوى المدينة أو التجمع** فالتهيئة العمرانية في مفهومها العام تعني تجسيد مبادئ سياسة الدولة وخياراتها الكبرى في هذا المستوى، وتجسد سياسة التهيئة العمرانية للدولة من خلال توظيف مجموعة من أدوات التخطيط العمراني أهمها مخططات التعمير.

"وتشكل عملية المزاوجة والتنسيق بين **التخطيط الحضري** و**تخطيط النقل** رهانا حقيقا للمدن التي تريد التغلب على مشاكل الحراك والاختناقات المرورية، وتعتبر منظومة النقل الحضري أحد أهم أركان

[58] خوان كلوس: المبادئ التوجيهية الدولية بشأن التخطيط الحضري والإقليمي، برنامج الأمم المتحدة للمستوطنات البشرية، نيروبي 2015، ص 02.

التنمية العمرانية المستدامة بالأوساط الحضرية، وخاصة بالمدن الكبرى، كما تكشف نوعية حركة المرور بجلاء حسن السير الوظيفي بالمدينة من عدمه، فلا يمكن تصور خطة تطوير المدينة بمعزل عن خطة للنقل الحضري تستهدف المجال والوسائل، لا بل هناك من يدعوا إلى ضرورة وضع مخطط النقل قبل المخطط العمراني.

وما يؤكد وعي الدولة الجزائرية بضرورة تطوير منظومة النقل الحضري في المدن الرئيسية، عودة المؤسسات العمومية للنقل الحضري للخدمة في العديد من المدن، بالإضافة إلى مشاريع القطارات الكهربائية (الترامواي) المبرمجة في الكثير من المدن الجزائرية التي من شأنها أن تكون بديلا قويا لوسائل النقل الفردية، هذه الإرادة الحكومية في بناء نظام نقل جماعي قوي تستدعي بالموازاة التركيز على التخطيط الحضري الشامل وباعتماد أدوات فاعلة ميدانيا، تضع حدا للتدخلات المعزولة والموضعية، وتسمح بالتجسيد الفعلي لمبدأ التنسيق بين النقل والعمران.

ومن أهم ما يميز فعل التهيئة هو الاستدامة، فالعمر المتوقع للمباني يفوق بكثير قرنا من الزمن، وهياكل النقل يفترض أنها تصمم لتعيش أكثر من قرنين وهذا يفوق بكثير حياة جيلين من البشر، كما يفوق مدة صلاحية التشريعات والقوانين التي تنظم حياتهم، وإذا كان العمران هو إنتاج عملية التهيئة فإنه يشترط فيها الرؤية الاستشرافية لتحقيق مبدأ التنمية المستديمة للإقليم."[59]

3-3-2- السياسة العمرانية الجزائرية: (مستويات وأدوات التهيئة العمرانية)

الجزائر عبارة عن رقعة خماسية كبيرة مساحتها 2.381.741 كلم مربع (أكبر دولة إفريقية مساحة)، مقسمة إلى 48 ولاية و 1541 بلدية، وبتعداد سكاني بلغ في 1 جانفي 2016 عتبة 40.4 مليون نسمة، وترسم على المخطط الجغرافي ثلاث قطاعات (جهات) كبرى:

- منطقة الشمال الجزائري (التل): يحوي 25 ولاية، يمثل 4% من مساحة الجزائر، يقطنه 60% من سكان الوطن.
- منطقة الهضاب العليا: تحوي 14 ولاية، تمثل 13% من مساحة الجزائر، يقطنها 30% من سكان الوطن.

[59] عبد الحكيم كبيش: التمدد الحضري والحراك التنقلي في النطاق الحضري لمدينة سطيف، مرجع سابق، ص 112، ص 113.

- منطقة الجنوب أو الصحراء: تحوي 09 ولايات، تمثل 83% من مساحة الجزائر، يقطنها 10% من سكان الوطن.

كل هذه الخصائص الجغرافية و الديمغرافية و الحضرية في الجزائر والموروثة أصلا من الاستعمار الذي ركز عمله في وسط وشمال البلاد، جعلت التحكم في المجال صعبا، وبغية إعادة هيكلة المجال عمدت الدولة إلى سياسات عديدة فجر الاستقلال، وأول ما قامت به إنشاء مكتب الدراسات والأشغال العمومية والهندسة العمرانية والمعمارية سنة 1968، والذي كلف بإعداد المخططات للمدن الكبرى بالجزائر، وفي سنة 1975 استعملت الدولة هذه المخططات وأضيف إليها المخطط العمراني المؤقت PUP، وفي سنة 1980 تم تجسيد سياسة التهيئة العمرانية فظهرت لأول مرة ضمن صلاحيات دائرة وزارية وذلك بإحداث وزارة التخطيط والتهيئة العمرانية، وفي سنة 1981 تأسست اللجنة الوطنية للتهيئة والتعمير وتزويدها بأدوات خاصة بالتهيئة كالخطة الجهوية للتهيئة الإقليمية ومخطط التهيئة الولائي، وفي سنة 1987 تخلت الجزائر وانسحبت عن كل عمليات التهيئة العمرانية إلى غاية مجيء قانون التسيير العقاري نوفمبر 1990، ثم قانون التهيئة والتنمية المستدامة ديسمبر 2001.

وباختصار يمكن تمييز ثلاث قوانين تشكل مصادر التشريع في مجال السياسة العمرانية للجزائر:

- قانون 03/87 بتاريخ 27 جانفي 1987 المتعلق بالتهيئة العمرانية والمحاور الكبرى للتهيئة.
- قانون 29/90 بتاريخ 01 ديسمبر 1990 المتعلق بالتهيئة والتعمير.
- قانون 20/01 المؤرخ في 12 ديسمبر 2001 المتعلق بتهيئة الإقليم والتنمية المستديمة.

ويمكن تمييز أربع مستويات للتدخل تتناولها القوانين الثلاثة: وهي **المستوى الوطني، المستوى الجهوي، المستوى الولائي، المستوى الحضري والمستوى الجواري.**

3-2-2-1- التوجهات الكبرى للسياسة العمرانية في الجزائر:

جاء في القانون رقم 03/87 المتعلق بالتهيئة العمرانية وفي مادته الثالثة: تهدف التهيئة العمرانية إلى الاستغلال الأمثل للمجال الوطني من خلال الهيكلة والتوزيع المحكم للأنشطة الاقتصادية والموارد البشرية والاستغلال العقلاني للموارد الطبيعية، كما يحدد القانون المحاور الكبرى للتهيئة التي ترمي لإزالة الأسباب الهيكلية لعدم التوازن الجهوي وذلك من خلال تنمية الهضاب العليا عن طريق:

- إنشاء شبكة صناعية تتمحور حول الأنشطة الهيكلية.
- التنمية الريفية واستصلاح الأراضي واستغلال كل الثروات خاصة المائية.
- **تدعيم تنمية المنشآت الأساسية للمواصلات** و توزيعها بشكل منسجم، وترقية التجمعات الحضرية الموجودة وإنجاز مدن جديدة.
- الترقية الاجتماعية من خلال أعمال واسعة النطاق في مجال التربية والتكوين.

وقد خصص الفصل الثالث من نفس القانون 03/87 لأدوات التهيئة العمرانية.

وجاء القانون 20/01 المؤرخ في 12 ديسمبر 2001 والمتعلق بتهيئة الإقليم وتنميته المستدامة، لتأكيد التوجهات والأدوات المتعلقة بتهيئة الإقليم التي تضمن تنمية منسجمة ومستدامة لكل التراب الوطني، مع إدخال تعديلات على القانون السابق وتقديم أدوات جديدة يمكن عرضها وفق مستويات مختلفة: المستوى الوطني، المستوى الجهوي، المستوى الولائي والبلدي.

3-2-2-1- أدوات التهيئة العمرانية أدوات التخطيط الحضري:

الخطة الوطنية للتهيئة الإقليمية SNAT:

تحدد المنظور المستقبلي لشغل التراب الوطني استنادا لإستراتيجية التنمية الاقتصادية، الاجتماعية على المدى الطويل، وتحدد القواعد التي تعتمد عليها كل المخططات الوطنية والمخططات المتعددة للتنمية في بعدها الاقتصادي والمجالي، ويتم إعدادها من طرف الهياكل المكلفة بالتهيئة العمرانية بالاتصال مع الإدارات المعنية.

الخطة الجهوية للتهيئة الإقليمية SRAT:

هي أداة تبسيط وتكييف أعمال التهيئة العمرانية الواردة ضمن الخطة الوطنية قصد القضاء التدريجي على الاختلالات والفوارق الجهوية وتشجيع التنمية والتكامل بين الجهات، وتهدف الخطة الجهوية إلى التنسيق بين السياسات القطاعية لتحقيق الأهداف المشتركة لمختلف مناطق الدولة، ويمكن اعتبارها كمخطط ما بين الولايات، تعمل على تقييم واقع المنطقة وما تتوفر عليه من إمكانات، وتعمل كوثيقة تحليلية استشرافية على تحقيق مشروع تهيئة وتنمية مستدامة للإقليم المعني بالدراسة، تحدد المادة 48 من القانون 20/01 تسع جهات هي: الفضاء الجهوي لتهيئة الإقليم وتنميته لجهات شمال وسط،

شمال شرق وشمال غرب، وفضاءات الهضاب العليا وسط، شرق، وغرب بالإضافة للجنوب شرق والجنوب غرب وأقصى الجنوب.

يشكل المخطط الإقليمي للهضاب العليا أداة تجسيد وتنفيذ المخطط الوطني من خلال:

- تقييم وضعية المنطقة وتحديد إمكاناتها ورهانات التهيئة والتنمية المستدامة فيها.
- تحديد مؤهلات التكامل فيها من خلال توطن البنى التحتية وتوزيع السكان بهدف تفعيل الاقتصاد الجهوي المبني على التنسيق بين ولايات المنطقة في كل القطاعات.
- اقتراح المشاريع الاقتصادية الواعدة والموفرة لفرص الشغل، وتنظيم البنية الحضرية، وتدعيم البنى التحتية بهدف التطوير المنسجم لمدن الجهة.
- تشكل الخطة الجهوية وثيقة مرجعية للتنمية الجهوية لمدة 20 سنة وتؤسس ندوة جهوية لتهيئة الإقليم لكل جهة، ترسم العمليات المختلفة للبرامج وتسهر على تنفيذها.
- تقييم وتشخيص واقع المنطقة والوصول إلى تحديد الإمكانات المتوفرة والفرص التي هي في المتناول.
- تحديد الاستعمال الأمثل لكل جزء في هذا المستوى وتوجيه عمليات النمو العمراني وبذلك يتم الوصول إلى الصورة الحية الشاملة للإقليم.

من الملاحظ أن التخطيط القومي يمكن تحقيقه على المستوى الإقليمي بتجاوب السياسات مع الإقليم.

مخطط تهيئة الولاية:

يعد الوسيلة الحقيقية لتطبيق السياسة الوطنية في ميدان التهيئة والتعمير عن طريق تطبيقه لبنود SNAT وتفصيله لمخطط SRAT الذي تنتمي إليه الولاية المعنية، يعمل المخطط الولائي انطلاقا من تقييم امكانيات كل البلديات، وعلى تحديد مساحات التنمية المشتركة بينها، ومجالات التدخل لتجسيد مختلف المشاريع على مستوى التجمعات لكل بلدية، ويعمل على توجيه الشبكة العمرانية في الولاية ويهدف إلى تقوية العلاقات بين البلديات.

يبادر والي الولاية بإعداد مخطط تهيئة الإقليم في الولاية ويمكن أن يترتب على تنفيذه إبرام عقود تنمية تشترك فيها الدولة و/أو الجماعات الإقليمية والمتعاملين والشركاء الاقتصاديين.

المخطط التوجيهي للتهيئة والتعمير PDAU:

المخطط التوجيهي للتهيئة والتعمير عبارة عن أداة للتخطيط المجالي والتسيير الحضري، يحدد التوجهات الأساسية لتهيئة العمرانية للبلدية أو البلديات المعنية آخذا بعين الاعتبار تصاميم التهيئة ومخططات التنمية، ويضبط الصيغ المرجعية لمخططات شغل الأرض. من أهم خصائصه:

- أداة التخطيط المجالي والتسيير الحضري لدى الجماعات المحلية على المدى البعيد (15-20 سنة).
- يكون على مستوى البلدية أو التجمع السكاني أو يكون على مستوى يجمع عدد من البلديات.
- يحدد المخطط التخصيص العام للأراضي (مساكن، تجهيزات، بنية تحتية....)، ويحدد مناطق التدخل في الأنسجة الحضرية والمناطق الواجب حمايتها.
- يهدف المخطط إلى توجيه استعمال المجال الحضري وحركة التوسع العمراني وفق ما تقتضيه المصلحة العامة.
- للمخطط وزن قانوني بحيث لا يمكن استعمال المجال للبناء أو لغيره من الاستعمالات بشكل يتعارض وتوجيهات المخطط.
- يصادق الوالي على المخطط إذا كان عدد السكان في التجمع أقل من 200.000 نسمة، الوزير المكلف بالعمران إذا زاد العدد عن الحد، ويصادق عليه بمرسوم تنفيذي إذا زاد عدد السكان عن 500.000 نسمة.
- يعمل المخطط في إطار الخطط الولائية و الجهوية والوطنية.

مخطط شغل الأراضي POS:

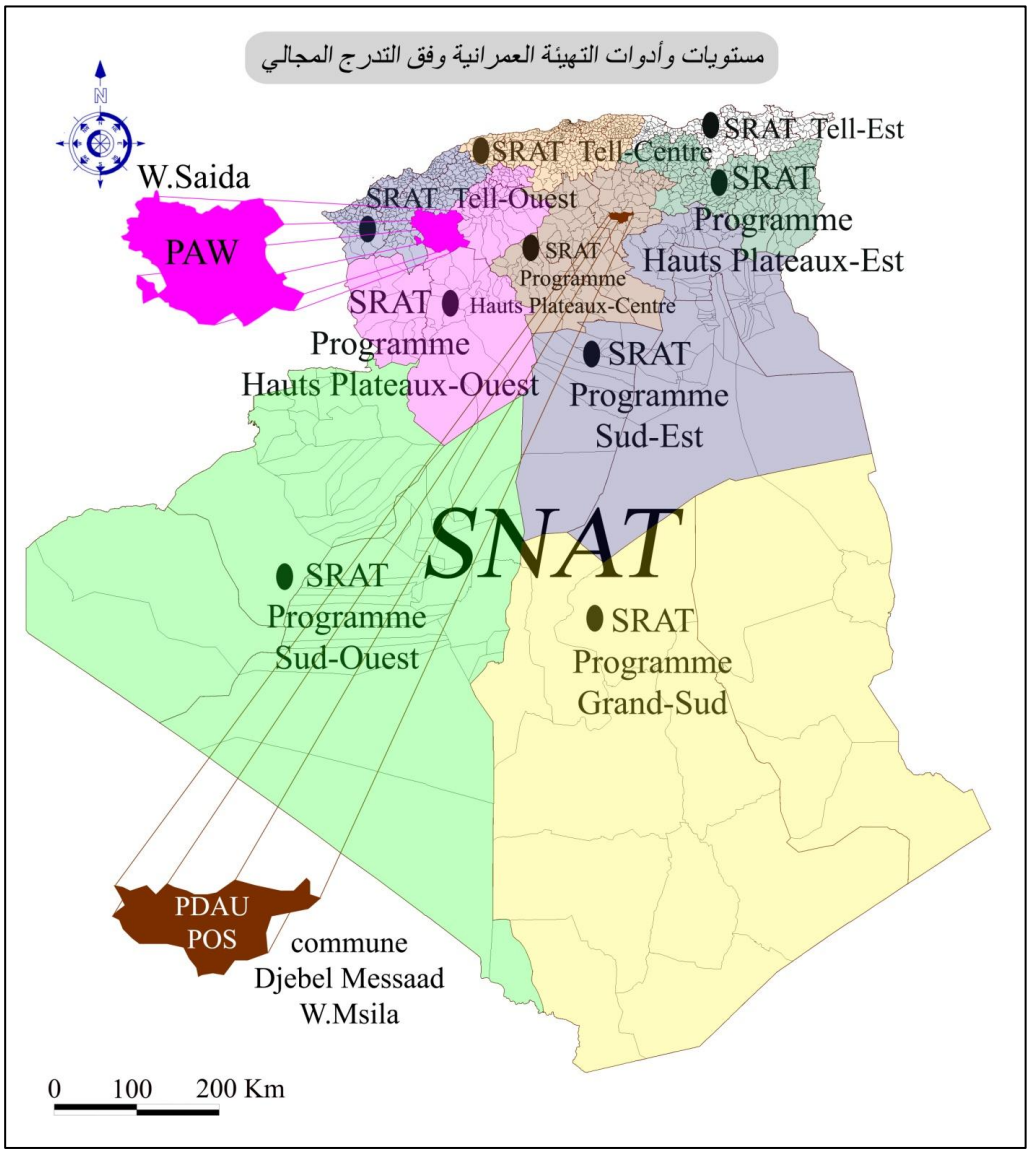
مخطط شغل الأرض هو وثيقة قانونية تحدد في إطار توجهات المخطط التوجيهي للتهيئة والتعمير القواعد العامة لاستعمال الأرض، وتطبق على مجال معلوم كبلدية أو جزء من بلدية.

"يشكل المخطط التوجيهي للتهيئة والتعمير **PDAU** ومخطط شغل الأرض **POS** أدوات التعمير والتخطيط المجالي والتسيير الحضري في الجزائر، لكن تبقى إشكالية تطبيقها الميداني وضرورة تكيفها مع النمو العمراني المستقبلي من الملفات المطروحة في الاجتماعات وعلى أعلى المستويات، وفي ظل غياب استراتيجية ذات أبعاد وطنية، إقليمية ومحلية يتواصل زحف العمران بطريقة عشوائية على الأراضي الزراعية ويستمر انتشار العديد من الأحياء الهشة في ضواحي في المدن. وباعتبار المدينة أساس كل

إستراتيجية تم إصدار القانون التوجيهي للمدينة، المتضمن تعريف عناصر سياسة المدينة في إطار سياسة تهيئة الإقليم وتنميته المستدامة، وإعادة هيكلة وتأهيل النسيج العمراني وتحديثه للتحكم في توسع المدينة."[60]

في النهاية تقاطع منظومة النقل والمنظومة العمرانية تنصهر العلاقة بينهما لتنعكس كل قوانين العمران على النقل بصفة مباشرة، وتضاف أدوات تخطيطية أخرى للنقل تتمثل أساسا في مخطط المرور ومخطط النقل.

الشكل رقم (01): مستويات وأدوات التهيئة العمرانية.



المصدر: عثمان إيت، مرجع سابق، ص 102.

[60] عبد الحكيم كبيش: التمدد الحضري والحراك التنقلي في النطاق الحضري لمدينة سطيف، مرجع سابق، ص 120.

خلاصة الفصل الأول:

عرفت المدينة بعد الثورة الصناعية نموا عمرانيا كبيرا وامتدادا واسعا في المجالات الحضرية، ورافقت الفترة الزمنية نفسها انفجارات سكانية وتطورات ديموغرافية هائلة، استدعت في عديد من الأوقات دق ناقوس الخطر في شكل مؤتمرات خاصة بالهندسة المعمارية والعمرانية في النصف الأول من القرن الماضي، ومؤتمرات مكملة تناولت البعد البيئي والاقتصادي والاجتماعي...في النصف الثاني منه.

وقد نتج عن نمو المدن وتطورها الحضاري والعمراني العديد من المشاكل الحضرية، خاصة مشكلات النقل، و التي تتمثل في ازدحام الشوارع والاختناقات المرورية والضوضاء والتلوث البيئي....وغيرها، وللحد من هذه المشاكل توجب القيام بعملية تخطيط سليمة تضمن حيوية المدينة واستمرار نشاطاتها، ولا يتأتى ذلك إلا إذا جمع السبب والنتيجة في نفس المعادلة، وكون الموضوع لا يعلم له أول من ثان ولا من أين يبدأ ولا إلى أين ينتهي، بسبب صعوبة التفريق بين ما ينتجه العمران من نقل وما ينتجه الانتقال من تعمير، فمن الواجب تدقيق الدراسة والتركيز على نقاط الالتقاء و التمفصل بين العمران والنقل ومختلف العلاقات التبادلية بينهما.

وكون النقل الحضري أحد أهم المحاور في التخطيط العمراني، فهو من أولويات العمليه التخطيطية، و بدون إعطاء هذا المحور الدور الحقيقي له في العملية التخطيطية ككل فإن عملية التخطيط ستكون ناقصة، وسينتج عن ذلك مشاكل عدة في جميع المستويات وفي جميع المراحل وستظهر هذه المشاكل تباعا، ومن خلال التعرض للموضوع من ناحيتين التقنية والتشريعية في الفصل السابق يبدوا جليا أن المشرع الجزائري أدرك ذلك، فقد أدرج في القانون 13/01 سياسات الربط بين النقل والتهيئة العمرانية، ونفس الشيء بالنسبة للسياسة العمرانية التي تضمنت الحث على تثمين بنى ومنشآت النقل وتدعيمها.

الفصل الثاني

قراءة تحليلية لمدينة سعيدة

- ✓ مقدمة
- ✓ لمحة تاريخية عن مدينة سعيدة
- ✓ موقع مدينة سعيدة
- ✓ مناخ مدينة سعيدة
- ✓ التطور السكاني للمدينة
- ✓ الدراسة العمرانية للمدينة
- ✓ خلاصة

مقدمة الفصل الثاني:

"من أجل أن تأخذ أي دراسة بعدها العلمي لابد من توظيف المنهج الوصفي التحليلي في معالجة المعلومات المتاحة حول الموضوع، وذلك في إطار مفاهيمي مكاني زماني، يستمد مقوماته من بعض النظريات ذات الصلة كنظرية النظم، ونظرية المكان المركزي، ونظرية الانتشار المكاني، ومفهوم التفاعل المكاني، ومهما يكن فإن هذه الدراسة تنطلق من أن البيئة أو المجال الجغرافي بكل تعقيداته إنما يمثل عنصرا واحدا من عدة عناصر تعمل متفاعلة في إطار نظام مكاني بؤري تتركز فيه الأنشطة البشرية (اقتصادية أم اجتماعية أم حضارية سياسية)، فالمدينة على هذا الأساس أشبه بنقطة ذات كثافة ضوئية عالية نسبيا على صفحة إقليمها، وعادة ما تتمتع بقدرة فائقة على جذب الأفراد والفعاليات إليها فضلا عن كونها مركز اتخاذ القرارات التنموية والتخطيطية على تفاوت في ذلك، وهي بمنظور الجغرافيا كتلة من الحركة المادية وغير المادية أو أنها نظام مكاني مفتوح على الأنظمة المكانية الأخرى، وما الحركة بمفهومها العريض والواسع إلا الشكل الذي تعبر به المدينة عن طبيعة ومدى التفاعل بين المنظومات الفرعية التي يتكون من مجموعها نظام."[1]

في هذا العنصر يسلط الضوء على النظام المكاني لموضوع الدراسة انطلاقا من المكان المركزي، باعتبار هذا الأخير نظام مكاني بؤري جزئي تنصهر فيه النظريات وتتركز فيه نتائج الأنظمة المكانية الجزئية الأخرى المكونة للنظام الكلي، هذا النظام في صورة الكيان الفيزيائي و الحركي الحالي لمدينة سعيدة يجمع عديد الأسباب لمختلف الأزمنة التطورية للمدينة، الإشارة إلى هذا الكيان تفتح باب البحث في وظيفيّة منظومتي النقل والعمران الراهنة من أجل تدارس الحلول الأنسب والأنجع للتحكم في النقل والعمران.

[1] الأصم عبد الحافظ أحمد الأصم: طبيعة البيئة الجغرافية للمدينة وتخطيط النقل الحضري، مركز الدراسات والبحوث، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، 2008، ص 02.

1- خلفية تاريخية عن مدينة سعيدة:

منذ العصر القديم وحتى الميلاد توالت العديد من الحضارات على سعيدة، ويتضح من خلال الأبحاث العلمية والاستكشافية أنها سقطت في القرن الثالث (03) ميلادي تحت سيطرة الاحتلال الروماني، كما أثبتته الآثار المتواجدة في كل من عين السلطان و يوب، أما عام 429 م فقد احتلها الوندال، وقد شهدت المنطقة في الفترة الممتدة بين القرنيين الرابع والسادس ميلادي مقاومة عنيفة من طرف السكان الأصليين، تلاه الغزو الفينيقي الذي قضى على التواجد الروماني، وقد ترسخت المسيحية في القرن السابع (07) ميلادي في المنطقة مع "الجداريين الفرنديين" ومعنى جداريين "المدافعون عن الله" وهم البرابرة المسيحيون.

في القرن الثامن (08) ميلادي دخل الإسلام المنطقة بمجيء *بني هلال* الذين اندمجوا في مملكة تيهرت (804 م-858 م)، وقد عرفت في هذه الفترة تطورا وحضارة مميزين في جميع الميادين، وفي القرن العاشر (10) سيطر الفاطميون عليها في الفترة من 1032 م إلى 1094 م، أما في القرن 12 ميلادي فقد سيطر عليها المرابطون ثم الموحدون الذين استقروا في سعيدة عام 1147 م، في العام 1269 جاء الزيانيون وبقوا فيها إلى غاية 1550 م وهو تاريخ الفتح العثماني، ككل المدن الجزائرية كانت سعيدة تحت الحكم العثماني ضمن بايلك معسكر.

وصل الاحتلال الفرنسي إلى سعيدة سنة 1841 م أين وجد مقاومة عنيفة من طرف الأمير عبد القادر، الذي تنقل إليها بعد احتلال معسكر في 1835 م وأسس قاعدته العسكرية بغابة المدينة *غابة العقبان*، ليتركها بعدما بدأ الفرنسيون يدخلون المدينة بقيادة الجنرال بيجو في 1841/10/22، وخلال الاستعمار أصبحت المدينة مقر رئيسي للقوات العسكرية سنة 1864 م، وفي سنة 1880 م أصبحت مقر للبلدية بعد التوافد الكبير نسبيا للسكان الأوروبيين إليها، وفي سنة 1958 تم إنشاء مقاطعة سعيدة التي تضم كل من سعيدة وعين الصفراء والبيض والمشرية.

بعد الاستقلال بقيت سعيدة مقر للولاية، وفي التقسيم الإداري لسنة 1984 م تم تقسيم الولاية إلى ثلاث ولايات: سعيدة، البيض، النعامة.

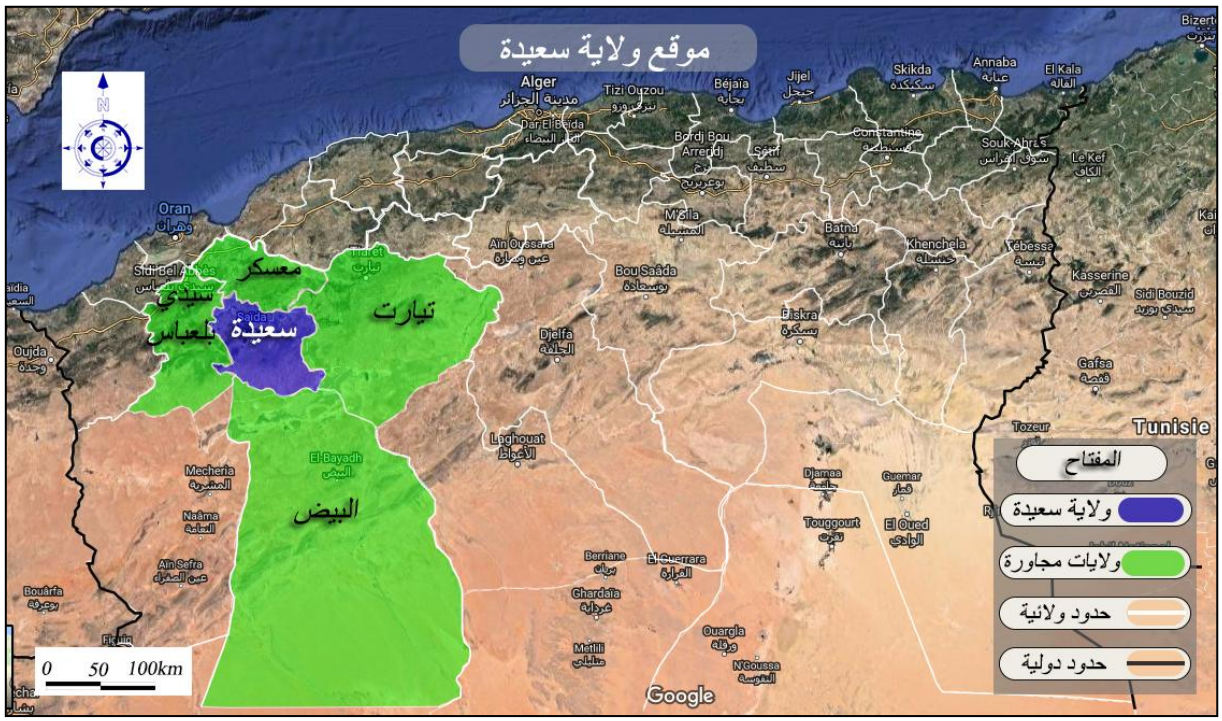
2- موقع مدينة سعيدة:

2-1- موقع الولاية:

تقع ولاية سعيدة في الجهة الغربية للجزائر بمحاذاة الأطلس التلي وبداية السهوب، ضمن المحور المركزي للكتلة المكونة لبرنامج منطقة الهضاب العليا الغربية، وهي واحدة من البرامج التسعة التي حددها التشريع الجزائري وفق القانون 20/01، والتي تضم كل من تيسمسيلت، تيارت، النعامة، البيض، تتربع الولاية على مساحة تقدر بـــ 6765.40 كلم مربع، معدل ارتفاعها عن سطح البحر 950 م، تضم 06 دوائر و 16 بلدية، ارتقت إلى مركز ولاية سنة 1959 م، بلغ عدد السكان بها حسب إحصاء أواخر سنة 2015 م 377253 نسمة، وترسم الحدود التالية:

- من الجهة الشمالية: ولاية معسكر.
- من جهة الجنوب: ولاية البيض.
- من الجهة الشرقية: ولاية تيارت.
- من الجهة الغربية: ولاية سيدي بلعباس.

الشكل رقم (02): موقع ولاية سعيدة.

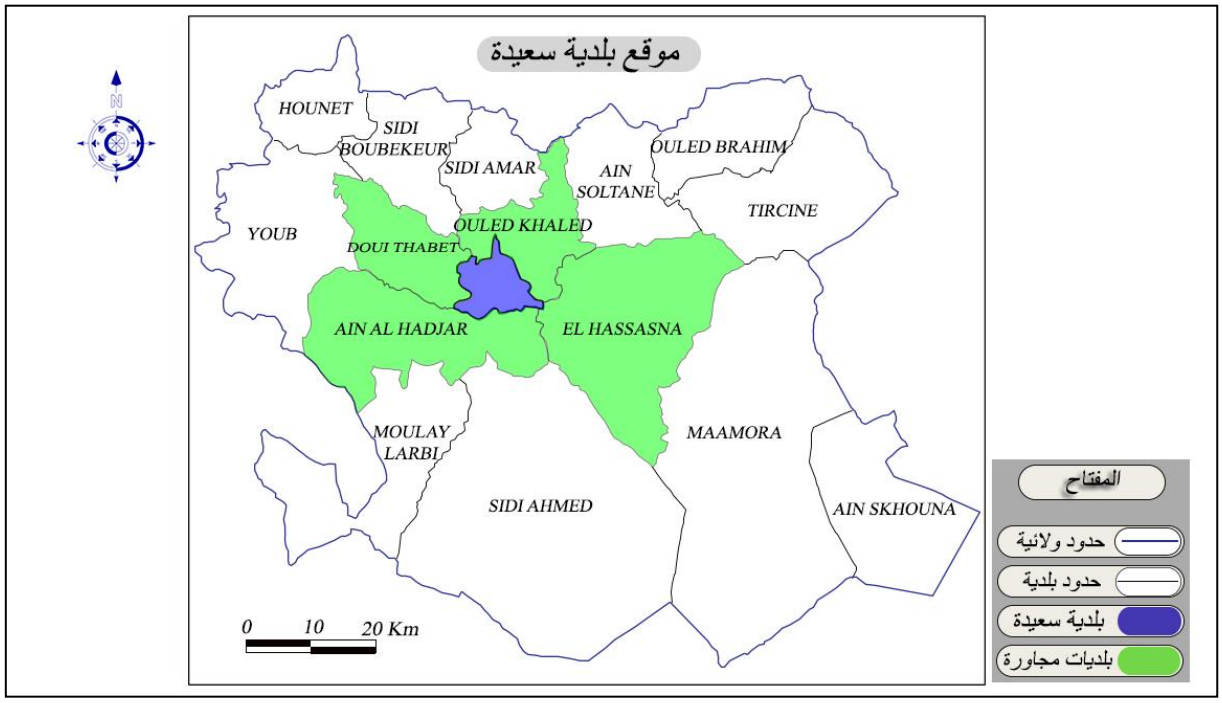


المصدر: من إعداد الطالبين 2018.

2-2- موقع البلدية:

بلدية سعيدة عاصمة الولاية، تمثل أكبر تجمع حضري بها وتتربع على مساحة قدرها 75.80 كلم مربع، وبتعداد سكاني قدر بـ 146681 نسمة حسب إحصاء نهاية العام 2015 م، وتضم ثلاث تجمعات حضرية ثانوية، ويحدها كل من: بلدية أولاد خالد شمالا، و الحساسنة شرقا، عين الحجر جنوبا، و دوي ثابت غربا.

الشكل رقم (03): موقع بلدية سعيدة.



المصدر: من إعداد الطالبين 2018.

2-3- موقع المدينة:

يعرف الموضع بأنه الأرض التي تقوم عليها المدينة و تشغلها فعلا كتلها المبنية، وبالنظر إلى خريطة الموضع نجد أن مدينة سعيدة قامت على سفح جبل سيد الحاج عبد الكريم وتقع على ارتفاع ما بين 747 م و 996 م من مستوى سطح البحر، وعلى العموم مدينة سعيدة توجد على أراضي متوسطة الانحدار تنحصر بين 0 و 8 %.

تقع مدينة سعيدة بمركز الولاية حيث يساعدها ذلك في تسهيل تسيير إقليم الولاية، وهي مرتبطة عن طريق شبكة معتبرة من الطرقات مع مدن منطقتها ومدن الوطن الأخرى، أين تتقاطع عندها ثلاث

طرق وطنية مهمة وهي الطريق الوطني رقم 06، والطريق الوطني رقم 92، والطريق الوطني رقم 94، وهي طرق وطنية من الحقبة الاستعمارية جعلت مدينة سعيدة منطقة عبور مهمة من الشمال الغربي والوسط إلى الجنوب الغربي، ناهيك عن خط السكة الحديدية الوحيد الذي يربط شمال البلاد بجنوبها الغربي والذي يقتصر استعماله الآن على نقل المحروقات، في انتظار افتتاح خطوط أخرى مهمة وسط ونهاية العام 2018 م، بالإضافة إلى طرق أخرى ولائية وبلدية قديمة ومستحدثة تتحكم في الديناميكية الحالية للشبكة الحضرية للمدينة، تتربع المدينة إذا تم احتساب البرامج التي هي في طور الإنجاز على مساحة تقدر بـ 2040 هكتار.

تبعد سعيدة عن:

- عاصمة البلاد بـــ 473 كلم. و عاصمة الغرب وهران بـ 174 كلم.
- بالتوالي عن كل من معسكر وسيدي بلعباس والبيض وتيارت بـ 74 كلم، 97 لكم 210 كلم، 171 كلم.

الشكل رقم (04): موقع وموضع مدينة سعيدة.

المصدر: Ministère De La Défense Nationale, Institut National De Cartographie, Carte d'Algérie, Saida, NI −31− XIII −1 OUEST

3- مناخ مدينة سعيدة:

لا تبدوا القرينة واضحة بين المناخ بمتغيراته المختلفة وبين منظومة النقل (الرحلات، البنى والحوادث المرورية)، إذ أن هناك متغيرات مناخية ذات علاقة مباشرة بالحوادث مثل المطر الغزير والضباب والغبار الثائر في الطبقات الدنيا من الغلاف الغازي لأنه يؤثر على مدى الرؤية لدى السائقين، ومن جهة أخرى فإن البرودة الشديدة والحرارة الشديدة تؤثر في أعمار شبكات الطرق بسبب التمدد والانكماش الذي تتعرض له مواد تعبيد الطرق وتزفيتها، كما أن للرطوبة أثرها في الحديد ومكونات وسائط النقل من سيارات وخلافه.[1]

المعطيات المناخية لمدينة سعيدة: يتميز إقليم مدينة سعيدة بمناخه القاري الحار والجاف صيفا، والممطر شديد البرودة شتاءا، وفيما يلي عرض بعض عناصر المناخ الخاصة بسعيدة.

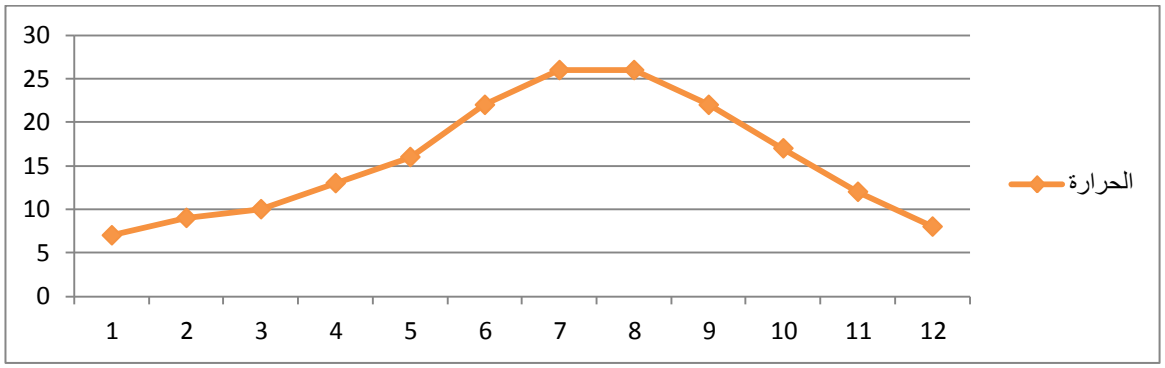
- **الحرارة:** تأثر الحرارة بشكل كبير في تقادم وتآكل منشآت السير، وتتحكم بحد كبير في مدة صلاحيتها، وكذلك في استعمال نوع وسيلة النقل، وفيما يلي جدول يوضح متوسط درجات الحرارة بالمدينة:

الجدول رقم (02): متوسط درجات الحرارة في مدينة سعيدة.

الأشهر	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12
المتوسط	7.3	9.0	10.8	13.5	16.6	22.4	26.0	26.4	22.7	17.4	12.8	8.5

المصدر: المخطط التوجيهي للتهيئة والتعمير لبلدية سعيدة مراجعة 2015.

الشكل رقم (05): متوسط درجات الحرارة في مدينة سعيدة.



المصدر: المخطط التوجيهي للتهيئة والتعمير لبلدية سعيدة مراجعة 2015.

[1] الأصم عبد الحافظ أحمد الأصم: طبيعة البيئة الجغرافية للمدينة وتخطيط النقل الحضري، مرجع سابق، ص 19.

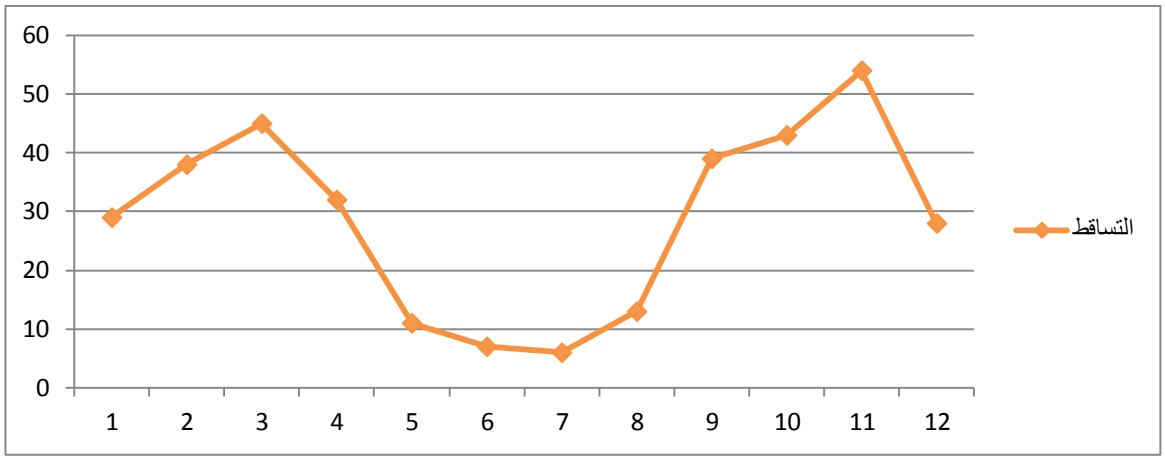
- **التساقط:** يقدر متوسط الهبوط السنوي في المدينة بـ (250 ملم و 450 ملم) وهي منتدبة وغير منتظمة، أما بالنسبة للعواصف فهي ناذرة الحدوث وتحدث في الأشهر الحارة، وفترة الجليد تدوم 60 يوما في السنة.

الجدول رقم (03): المعدل الشهري للتساقط في مدينة سعيدة للفترة (2006-2016):

الأشهر	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12
المتوسط	28.07	37.9	45.03	32.04	11	7	5.9	13	38.04	13.09	54.07	28

المصدر: مصلحة الأرصاد الجوية لبلدية أولاد خالد 2017.

الشكل رقم (06): المعدل الشهري للتساقط في مدينة سعيدة للفترة (2006-2016):



المصدر: مصلحة الأرصاد الجوية لبلدية أولاد خالد 2017.

- **الرياح:** منطقة سعيدة تخضع لرياح موسمية شمالية وشمالية غربية، وهي الرياح السائدة في فصل الشتاء (الفترة الباردة والرطبة)، ورياح سيروكو محملة بالأتربة جنوبية وجنوبية شرقية تدوم من 15 إلى 20 يوم في الصيف.

4- التطور السكاني لمدينة سعيدة:

إن للدراسة السكانية أهمية كبيرة لإعطاء تصور واضح عن التطور الحاصل في المدينة، وكذا تقدير ومعرفة النمو الديمغرافي المستقبلي، ومن ثمة تقدير الاحتياجات المختلفة من سكن وتجهيزات وغيرها، في موضوع دراسة النقل الحضري "يتضح أن لحجم السكان علاقة قوية مع عدد الرحلات

باعتبار أنه لكل فرد معدل رحلات، ومهما يكن من أمر فليس الحجم وحده هو الذي يحدد استهلاك السفر أو ممارسة نشاط السفر، وإنما تدخل مؤشرات ديمغرافية عديدة منها التركيب النوعي للسكان (نسبة الذكور إلى الإناث)، ونسبة السكان في سن العمل لأنهم الأكثر حركة، والطلاب (الحركة المدرسية) وتوزيع سكان المدينة أي الكثافة السكانية بين بلدية وأخرى، والخصائص التعليمية والثقافية ومستوى درجة التحضر، إلى غير ذلك من خصائص ديمغرافية وثقافية كل هذه المتغيرات تسهم في تحديد أعداد الرحلات وأطوالها وتوزعها ووقتها"[1].

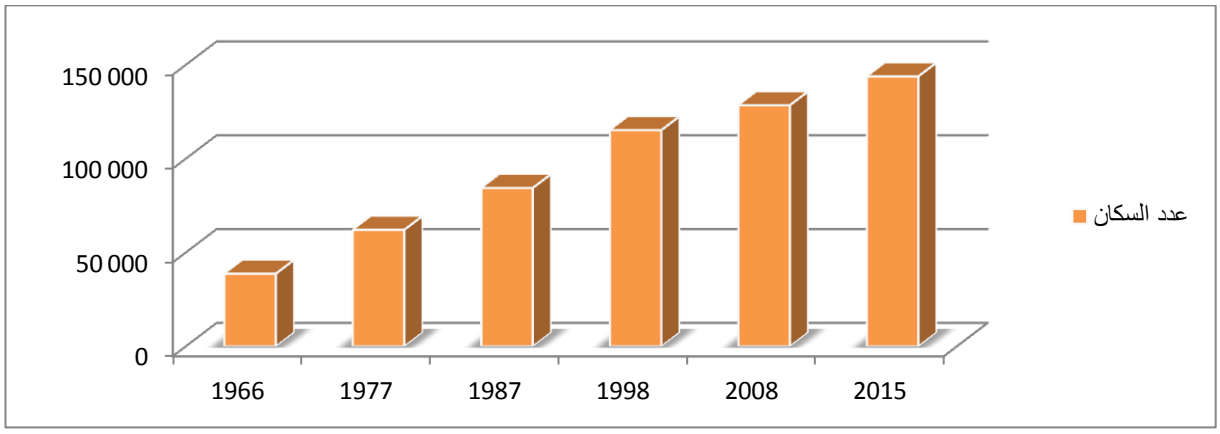
في هذا العنصر وبصدد إعطاء قراءة تقديمية فقط لمنطقة الدراسة سيتم الاكتفاء بالتحدث عن التطور السكاني من حيث الحجم، وفي عناصر أخرى قادمة يتم التطرق إلى الخصائص الديمغرافية التي لها علاقة بموضوع الدراسة بالتفصيل وذلك تفاديا للتكرار.

الجدول رقم (04): تطور حجم السكان لمدينة سعيدة في الفترة (1966-2015).

السنوات	1966	1977	1987	1998	2008	2015
عدد السكان	**38.650**	**62.064**	**84.371**	**115.166**	**128.413**	**143.799**

المصدر: المخطط التوجيهي للتهيئة والتعمير لبلدية سعيدة+الإحصاء السنوي نهاية 2014 لمديرية التخطيط بسعيدة.

الشكل رقم (07): تطور حجم السكان لمدينة سعيدة في الفترة (1966-2015).



المصدر: المخطط التوجيهي للتهيئة والتعمير لبلدية سعيدة+الإحصاء السنوي نهاية 2014 لمديرية التخطيط بسعيدة.

من خلال الجدول و الشكل السابقين يتضح أن مدينة سعيدة مرت بأربع مراحل تطورية في حجم السكان يمكن حصرها في الآتي:

[1] الأصم عبد الحافظ أحمد الأصم: طبيعة البيئة الجغرافية للمدينة وتخطيط النقل الحضري، مرجع سابق، ص 25.

أ- المرحلة الأولى (1966 م – 1977 م): عرفت هذه المرحلة ارتفاعا ملحوظا في عدد السكان حيث انتقل من 38.650 نسمة سنة 1966 م إلى 62.064 نسمة سنة 1977 م، أي بمعدل زيادة سنوية قدرها 2129 نسمة، ويرجع السبب في ذلك إلى استمرار النزوح الريفي من المناطق المجاورة بغية تحسين المستوى المعيشي، وقد بلغ معدل النمو خلال هذه المرحلة حوالي 3.76 % وهو منخفض إذا ما قورن مع المعدل الوطني الحضري لنفس المرحلة والمقدر بـ 5.40 %.

ب- المرحلة الثانية (1977 م – 1987 م): بلغ عدد سكان المدينة خلال سنة 1987 م حوالي 84.371 نسمة بمعدل نمو قدره 8.34 %، وهو مرتفع مقارنة بالمعدل الوطني لنفس المرحلة والذي قدر بـ 5.64 %، ويمكن تفسير هذا بتوطين المنطقتين الصناعيتين وكذلك منطقة النشاطات التي خلقت قطب تنموي بالمنطقة، وجذبت سكان جدد من غير المناطق المحيطة والمجاورة للمدينة إضافة إلى تواصل النزوح في ظل فرص العمل التي وفرتها المصانع والمشاريع التنموية في تلك الفترة، وهو ما يمكن تسميته بالفترة الصناعية لمنطقة سعيدة التي تعتمد على الزراعة في الأصل كأساس اقتصادي.

ج- المرحلة الثالثة (1987 م – 1998 م): يمكن وصف هذه المرحلة بمرحلة التحول الديمغرافي في المنطقة، وهذا راجع بالأساس إلى الظروف الأمنية التي مرت بها المنطقة على غرار باقي الوطن في العشرية السوداء، أين وفد الباحثون عن الأمن والاستقرار الأمني من مناطق الجوار بأعداد كبيرة، مخلفين وراءهم مداشر وقرى فارغة بالكامل بعضها لم تعد له الحياة إلى يوم الناس هذا، وعدد سكان المدينة خلال هذه المرحلة مثل نسبة 99.11 % من إجمالي سكان بلدية سعيدة، أي حتى مناطق الجوار والمناطق المبعثرة والضواحي لم تعد آهلة بالسكان بل اندمجت ديمغرافيا لا مجاليا مع المدينة، وقد خلقت هذه الفترة أنوية قصديرية وأحياء غير مخططة مازالت تعاني المدينة إلى يومنا هذا من تبعاتها، وللدلالة على التحول الديمغرافي المرحلي هذا يكفي الإشارة إلى أن حجم سكان مدينة سعيدة في هذه الفترة انتقل من 84.371 نسمة سنة 1987 م إلى 115.166 نسمة سنة 1998 م.

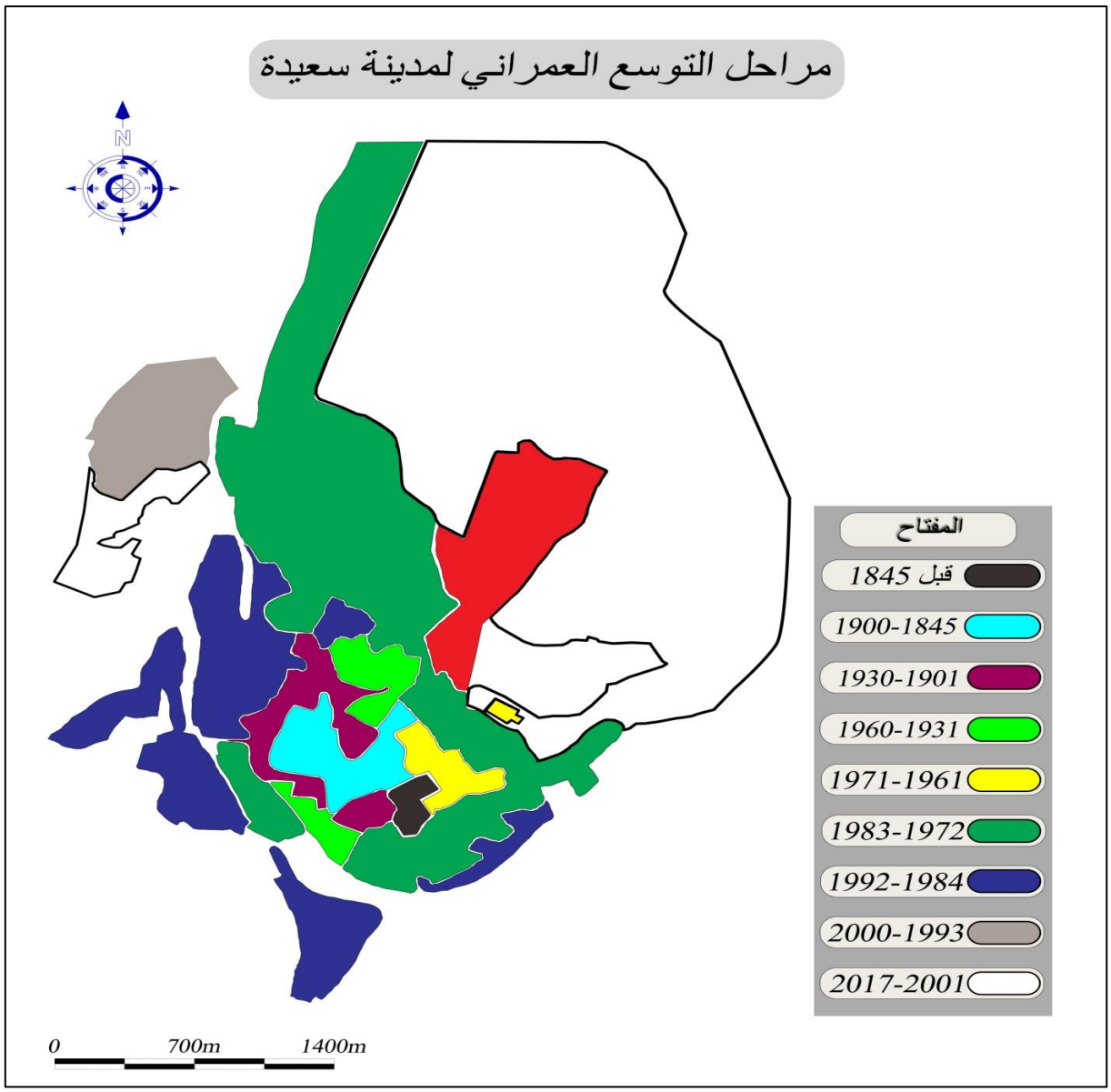
د- المرحلة الرابعة (1998 م – إلى يومنا هذا): استمر في هذه المرحلة حجم السكان في الارتفاع لكن بوتيرة أقل من سابقتها في ظل تراجع النزوح الريفي، وخلال 20 سنة الأخيرة انتقل العدد من 115.166 إلى 143.799 نسمة سنة 2015 بمعدل نمو 2.8 %.

5- الدراسة العمرانية:

5-1- التطور والتوسع العمراني لمدينة سعيدة:

إن واحدة من أهم وأكبر مشكلات النقل في المستقبل هي الزيادة في الرحلات بسبب تمدد النطاق العمراني، وبالتالي زيادة المشاكل المترتبة عن النقل، وذلك يرجع بالأساس إلى التباين في انتاج الرحلات المتجهة صوب منطقة الوسط، وصوب الأنوية المتعددة في المدينة، هذا في الوقت الذي باتت فيه السيارة الفردية الوسيلة الأكثر استعمالا.

الشكل رقم (08): التوسع العمراني لمدينة سعيدة.



المصدر: عثمان إيت، مرجع سابق، ص 85.

5-2- مراحل التوسع العمراني لمدينة سعيدة:

يعتبر التركيب السكني لمدينة سعيدة جد قديم حيث يعود إلى العصر الحجري كما تشهد على ذلك الرسومات الصخرية بعين الحجر وتيفريت وعين المانعة، ومثلت موقعا هاما لأكبر القبائل العربية منها قبيلة بني هلال، قبيلة بني سويد، قبيلة العكارم، وكباقي المدن الجزائرية شهدت مدينة سعيدة مرحلتين للنمو، المرحلة الاستعمارية ومرحلة ما بعد الاستقلال.

أ- قبل سنة 1962:

بنيت النواة الأولى لسعيدة أثناء احتلال الإسبانيين وحكم العثمانيين للجزائر، ومازالت مدينة سعيدة تحتفظ بإرثهم العمراني المتمثل في Village Boudia، وفي سنة 1841 سقطت المدينة في يد الاستعمار، ومنذ ذلك الوقت شهدت مدينة سعيدة تحولات من حيث التوسع العمراني، حيث تم بناء ثكنة عسكرية التي أصبحت بعدها مركز للمدينة، وبناء كنيسة وحي la redoute و حي la gare وحي les castours، المقطونين من طرف المستوطنين، أما بالنسبة للجهة الغربية للمدينة التي يقطنها المسلمون فقد تم إنشائها خلال الفترة الممتدة بين 1889 م و 1962 م.

ب- بعد سنة 1962: ويمكن تمييزها بفترتين:

ب-1- (1962 م-1992 م): خلال هذه الفترة عرفت المدينة هجرة ريفية كبيرة نحوها فور خروج الاستعمار، نتج عنها انتشار ظاهرة البناء الفوضوي على محيط المدينة، مما دفع بالسلطات المحلية إلى تخصيص مناطق سكنية في إطار البناء الذاتي المخطط وظهور عدة أحياء للسكن الجماعي كحي النصر وحي السعادة وحي سيد الشيخ ... إلخ، هذا كله من الناحية الشمالية لمركز المدينة، وتميزت هذه الفترة أيضا بميلاد أول حي فوضوي وهو حي الغرابة (داودي موسى حاليا) بالناحية الشرقية للمدينة.

ب-2- (1992 م إلى يومنا هذا): وأهم ما طبع هذه المرحلة هو استمرار التوسع العمراني لمجال المدينة بالناحية الشمالية، الشرقية والغربية، كما شهدت ميلاد العديد من الأحياء الجماعية مثل حي 1000 مسكن، البدر، 5 جويلية، السلام 2، بوعرعارة، وكذلك بعض التجزئات الترابية والمتمثلة في حي 400 مسكن، حي ظهر الشيح، وحي بوقادة، وحي السلام 01.....إلخ.

5-3- شبكة الطرق المهيكلة لمدينة سعيدة:

يعد النقل أحد أهم العوامل المرتبطة بالمراكز الحضرية والمنظمة للمجال العمراني، فالطرق تلعب دورا بالغ الأهمية في تنمية المدن، ويُختلف كثيرا حول شأن ما ينتجه العمران من نقل وما ينتجه النقل من عمران، ودراسة الشبكة الحضرية للمدينة بغية التحكم في تسيير النقل لابد أن تأخذ العلاقة التفاعلية بينهما على محمل الجد، في هذا العنصر يسلط الضوء فقط على الشبكة الحالية للطرق بسعيدة، في حين تدرس العلاقة كاملة في عنصر قادم من الدراسة.

تغطى الحركة الداخلة إلى مدينة سعيدة والخارجة منها بالإضافة إلى الحركة الناتجة عن حجم وطبيعة التفاعل المكاني بين نظام النقل والأنظمة الأخرى داخل المدينة عن طريق شبكة معتبرة من الطرقات، والبنى التحتية الأخرى في النقاط السوداء خاصة مفترقات الطرقات مثل النفقين المتواجدين في وسط المدينة وفي المخرج الشمالي لها.

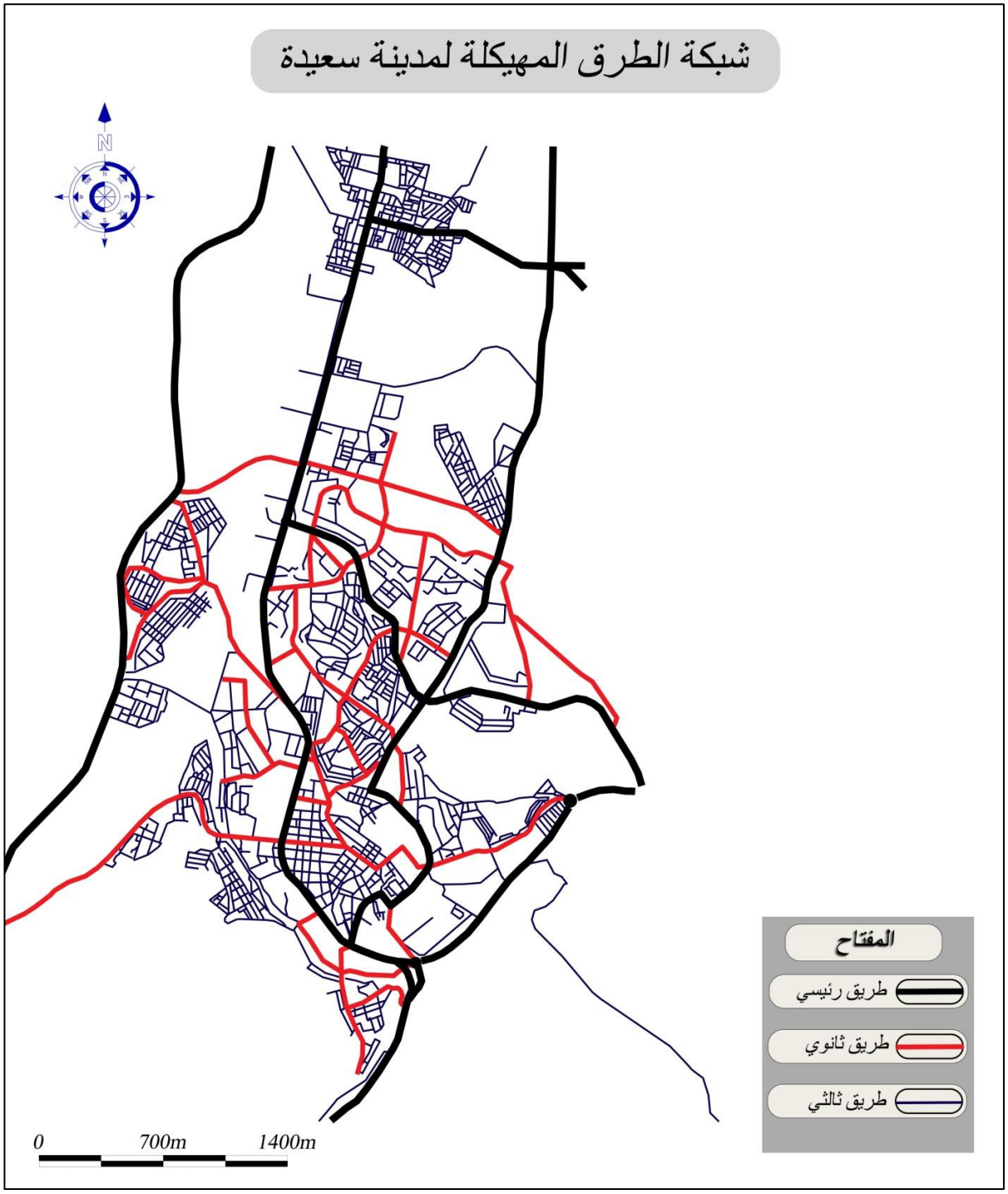
وتتميز مدينة سعيدة من حيث الأهمية بالمحاور التالية:

الطرق الوطنية الثلاث التي نشأت مدينة سعيدة وتوسعت عليها وهي :

- الطريق الوطني رقم 06: القادم من بشار ومنه إلى جميع مدن الشمال الغربي والوسط، حيث يعتبر من أهم المنافذ التي تربط الشمال بالجنوب، وكان له دور كبير في تنمية المدينة، والذي يعبر النسيج الحضري بطول 7 كلم، ويتقاطع مع الطريق الوطني رقم 94 عند نواة مدينة سعيدة.
- الطريق الوطني رقم 92: وهو الطريق الرابط بيم مدينتي سعيدة و سيدي بلعباس، وله أيضا دوره في تنمية مدينة سعيدة، يعبر النسيج الحضري بمسافة 4.8 كلم.
- الطريق الوطني رقم 94: وهو الطريق الذي يربط مدينة سعيدة بتيارت وهو يوازي مدينة سعيدة ممثلا نهاية التوسع من الجهة الغربية، ويمر على النسيج الحضري بـ 4.7 كلم، وهو أيضا محور مهم في هيكلة المجال البلدي لبلدية سعيدة.

الطرق الرئيسية والطرق المقسمة للوحدات العمرانية والطرق الوالجة إلى الأحياء: بالإضافة إلى الطرق الثلاثة المهيكلة للمجال العمراني لسعيدة، يوجد شبكة شريانية معتبرة من طرق ثانوية وثالثية تضمن ديناميكية الحركة داخل المدينة، وتتباين أهميتها حسب أهمية الدور الذي تلعبه وحجم الحركة اليومية العابرة عليها، واقترابها أو ابتعادها عن الطرق الرئيسية المهيكلة.

الشكل رقم (09): شبكة الطرق لمدينة سعيدة.



المصدر: عثمان إيت، مرجع سابق، ص 88.

من خلال الشكل السابق يمكن قراءة أهمية الطرقات في النسيج الحضري للمدينة حيث تتفرع الكتل العمرانية من المحاور حسب الأهمية، ولا يمكن بأي حال من الأحوال الفصل بين الشبكة العمرانية الشبكة الحركية، وهذا ما سيتم التحدث عنه بالتفصيل في عناصر قادمة من الدراسة.

خلاصة الفصل الثاني:

تعطي قراءة المعطيات المختلفة المتعلقة بمنطقة الدراسة إمكانية التعرف الجيد على الحالة المدروسة، وقد تم إدراج عنصر القراءة التحليلية لمدينة سعيدة قصد التعريف بالمنطقة، والتعرض إلى العناصر التي لها علاقة مباشرة بالموضوع والتي تتمحور أساسا حول بعض المعطيات المتعلقة بالعمران والنقل في الحيز العمراني الحالي للمدينة، وباختصار شديد فإن سعيدة مدينة جزائرية تقع في الناحية الغربية للجزائر على بعد 473 كلم من الجزائر العاصمة، يقطنها حسب إحصاء 2015 حوالي 143799 ساكن.

الفصل الثالث

التحليل وفق وجهة نظر فضائية للتمفصل بين النقل والعمران في نطاق مدينة سعيدة

- ✓ مقدمة
- ✓ التمفصل بين النقل والعمران في المجال الإقليمي لمدينة سعيدة
- ✓ التمفصل بين النقل الحضري والعمران في المجال الحضري لمدينة سعيدة
- ✓ خلاصة

مقدمة الفصل الثالث:

من غير المعقول النظر للإقليم على أنه فقط المجال الفيزيائي مع الطوبوغرافيا و الايكولوجيا الخاصة به، فالإقليم المنتج فوق الرقعة الجغرافية الفيزيائية ذات الخصائص الطبيعية والأبعاد الهندسية والقياسات الحسابية المختلفة والمتمايزة، يشكل نظاما معقدا يتجاوز بكثير الشكل والموضع والحدود والمستويات المجالية، وتحليله يتعدى المساحات إلى شغل وربط وتطوير وتنظيم وتسيير المساحات.

في هذا الفصل يتم التطرق إلى وضعية النقل الحالية في سعيدة من منظور يأخذ العلاقة التبادلية بين النقل والعمران بعين الاعتبار، ويعطينا قراءة لنتائج كل منهما على الآخر، ودراسة وضعية النقل الحضري الجماعي والنقل الفردي من حيث البنى القاعدية والمنشآت وكذلك الوسائل والتغطية، وتناول التطابق والمزاوجة بين واقع النقل والعمران من حيث تطبيق التشريعات بمنظور نقدي.

1- التمفصل بين النقل والعمران في المجال الإقليمي لمدينة سعيدة:

1-1- المستوى العابر للحدود:

من **الناحية التشريعية** لا يوجد بالجزائر مخططات تتناول العمل التناسقي مع دول الجوار فيما يخص التهيئة والتنمية والتعاون من أجل القضايا العمرانية المشتركة، وتعتبر السياسة المجالية لدول الاتحاد الأوروبي بمثابة المثال الصارخ عن توظيف المستوى العابر للحدود في عمليات التهيئة من خلال فتح السياسات كما الحدود، وكمثال ثان عن العمل فوق القومي "المشروع الذي أعلنت عنه الصين القاضي بإنشاء خط سكة حديدية يمر بعديد الدول وصولا إلى العاصمة لندن بإنجلترا على طول 12.000 كلم"[1].

من ناحية **المنظومة النقلية** ترتبط بعض المدن الجزائرية عن طريق شبكة من الطرق مع العديد من مدن دول الجوار كما هو الحال بالنسبة للمدن الواقعة في النواحي الحدودية الشرقية، والغربية، والجنوبية وتتحكم الظروف الأمنية والسياسية في عمل هذه الطرق من عدمه، ويمكن إضافة الخط الذي يربط الجزائر العاصمة بالعاصمة تونس، وخط السكة الحديدية الذي تم افتتاحه شهر ماي 2017 نحو نفس الوجهة.

مدينة سعيدة إضافة إلى موقعها غير الحدودي وعدم ارتباطها بأي مدينة من دول أخرى عن طريق خط بري، فهي أيضا لا ترتبط بمكان خارج الجزائر بخط جوي كون مطار سعيدة مخصص فقط للهبوط الاضطراري.

1-2- المستوى الوطني:

أشير في عنصر سابق إلى الخطة الوطنية لتهيئة الإقليم **SNAT** التي تشمل كل التراب الوطني، وتحدد الخيارات الكبرى لإستراتيجية التنمية الاقتصادية والاجتماعية للدولة بهدف تحقيق التوازن الإقليمي والتنمية المستدامة، وجاء في "المادة 21 من القانون 20/01 وضع المبادئ التي تحكم **توطن البنى التحتية الضخمة للنقل** والتجهيزات الكبرى وغيرها من الخدمات ذات المنفعة الوطنية، **تعدها الدولة**

[1] من الموقع: http://raseef.com تاريخ الإطلاع عليه: 2018/02/24.

ويتولى المجلس الوطني لتهيئة الإقليم وتنميته المستدامة عملية التقييم الدوري والمتابعة الميدانية لتنفيذها"[1].

وفي المادة 22 من نفس القانون أوصى المشرع بتأسيس مخططات توجيهية للبنى التحتية والخدمات الجماعية ذات المنفعة الوطنية منها **المخطط التوجيهي للنقل** الذي يشمل **الطرق والطرق السريعة، السكك الحديدية، المطارات والموانئ....**، ومخططات القطاعات الأخرى كالمخطط التوجيهي للمناطق الصناعية، المؤسسات الجامعية وهياكل البحث وغيرها.

ومن أجل تحقيق أهداف سياسة الدولة في التنمية ووعيا منها بالدور الكبير الذي تلعبه الطرق السيارة والطرق المزدوجة، عمدت الجزائر من خلال الخطة الوطنية للتهيئة العمرانية إلى التركيز على تثمين البنى التحتية النقلية، من خلال وضع جملة من الطرقات تعيد هيكلة الإقليم حسب التوجهات التنموية الجديدة للدولة أهمها:

- الطريق السيار شرق – غرب
- الطريق السيار للهضاب العليا
- الطرق الساحلية
- الطرق الرابطة بين الشمال والجنوب

يتقاطع **عند مدينة سعيدة** طريقين من الطرق الأربعة المذكورة ذات الوزن الإقليمي (الطريق السيار للهضاب العليا وطريق يربط الجهة الشمالية الغربية بالجنوب الغربي)، الطريق الأول تم اقتراحه ليتم انجازه في حدود 2025، والثاني مشروع توسعة وتهيئة لطريق موجود وهو الطريق الوطني رقم 06. كما برمج **SNAT** طريقين مزوجين يربطان مدينة سعيدة بالطريق السيار شرق غرب من طريق معسكر وسيدي بلعباس، وفي ذلك تجسيد لسياسة الدولة في ربط كل مراكز الولايات مع بعضها بطرق مزدوجة.

[1] Loi N° 2001-20 Du 27 Ramadhan 1422 Correspondant Au 12 Décembre 2001 Relative A L'aménagement Et Au Développement Durable Du Territoire, P.15.JO N° 77 DU 15/12/2001.

الشكل رقم (10): حالة شبكة الطرق السريعة حسب SNAT حتى شهر ماي 2015.

المصدر: https://fr.wikipedia.org/wiki/Liste_des_autoroutes_de_l%27Alg%C3%A9rie , liste des autoroutes de l'Algérie, la date : 22/02/2018.

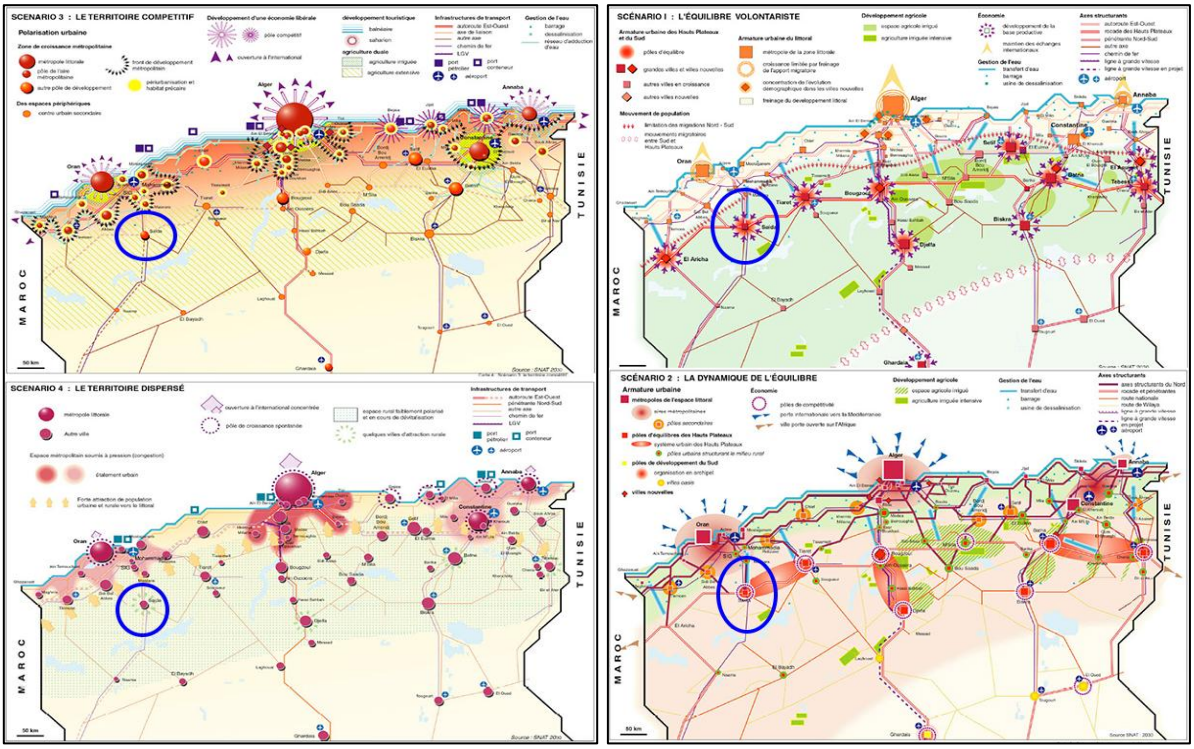
الواضح من الشكل السابق أنه بعد انقضاء 10 سنوات وهي نصف المدة التي أُعد لها المخطط الوطني للتهيئة الإقليمية لم تنجز أي من الطرق السريعة التي تربط مدينة سعيدة بمدن أخرى أو تمر بها، والسبب في ذلك حسب مقابلة شخصية مع إطار بمديرية الأشغال العمومية لولاية سعيدة يرجع إلى تأخر انتهاء الدراسة قبل أن تعلن الجزائر عن انخفاض في المستوى الاقتصادي وتجميد العديد من المشاريع.

وتعكس السيناريوهات الأربعة التنموية للمخطط الوطني لتهيئة الإقليم المعلن عنها في القانون 02/10[1] لشهر جوان عام 2010 م، موقع سعيدة من المشاريع التنموية الرامية إلى إعادة التوازن في الجزائر وتثمين منطقة الهضاب العليا والحد من الهجرة إلى السواحل، و تفعيل ديناميكية التوازن من خلال:

- سيناريو 1: تضع الدولة القواعد الانتاجية لمنطقة الهضاب العليا في إطار توزيع المؤسسات الكبرى للوحدات الاقتصادية العمومية، بتطوير أداة تشريعية قوية وأدوات الاستثمار.
- سيناريو 2: تطوير منطقة الهضاب العليا والجنوب من خلال دساتير أقطاب التوازن.
- سيناريو 3: تحديد الأقطاب الأكثر ديناميكية من أجل وضع تحول ناجع نحو أقطاب التوازن.
- سيناريو 4: وضع صورة للإقليم تتناول الأبعاد والعوامل التي تعمق الاختلال الإقليمي.

[1] Loi N° 10-02 Du 16 Rajab 1431 Correspondant Au 29 Juin 2010 Portant Approbation Du Schéma National D'aménagement Du Territoire, Journal Officiel, L'année 49, N 61, 21 Octobre 2010.

الشكلين رقم (11) (12): السيناريوهات الأربعة للتنمية الإقليمية حسب SNAT.



المصدر: Loi N° 10-02 Du 16 Rajab 1431 Correspondant Au 29 Juin 2010 Portant Approbation Du Schéma National D'aménagement Du Territoire, Journal Officiel, L'année 49, N 61, 21 Octobre 2010. SNAT 2030

من خلال الشكلين السابقين تتضح التوجهات التنموية للمخطط الوطني لتهيئة الإقليم بغية إعادة التوازن والحد من تضخم مدن الشمال، وبالرجوع إلى تركيز **SNAT** على تثمين البنى التحتية النقلية من خلال جملة الطرق المذكورة سابقا، يتبين وعي الدولة الجزائرية بضرورة العمل على **تكيف المنظومة النقلية** مع **التحولات العمرانية** والإقليمية، وحسب نفس السيناريوهات والتوجهات **مدينة سعيدة** إحدى أهم المدن التي تمسها عملية التحول العمراني التوازني، من خلال الاستثمار في العمران بجعلها قطب توازن تنافسي، والاستثمار في بنى النقل لتشجيع الاستثمار وتطوير القواعد الانتاجية.

كل ما أشير إليه يتحدث عن الخطط الاستشرافية في المزاوجة بين النقل وديناميكية التحول العمراني، لكن بالنزول إلى الواقع وتحليل الدور الإقليمي لمدينة سعيدة الحالي، الذي ينجر منه تحفيز السلم الإقليمي للنقل الحضري بها من خلال جاذبيتها للحركة الضعيفة جدا، تبرز جملة من الأسباب المؤدية إلى ضعف وتراجع التنمية منها على سبيل الذكر لا الحصر:

- مستوى الخدمات التي توفرها مدينة سعيدة ذات البعد المحلي فقط في ظل غياب أي خدمات صحية أو أقطاب تعليمية ذات بعد إقليمي.
- الحركة التجارية الضعيفة وعدم وجود أسواق تجارية ومؤسسات صناعية ذات وزن جهوي.
- التراجع في توفير فرص العمل بسبب توقف معظم منشآت المنطقتين الصناعيتين ومنطقة النشاطات عن الخدمة، واستعمال الهياكل التي كانت معدة للتصنيع كحظائر لعتاد المقاولات التي استفاد أصحابها من رخصة استغلال منحها والي سعيدة العام 2013 في إطار إعادة بعث النشاط لقطاع الصناعة، وتحايل المقاولين بتقديم ملفات عن طبيعة الأنشطة التي يرغبون القيام بها ولم يتجسد أي شيء على أرض الواقع.
- تراجع في النشاط السياحي وتركيز الهياكل والمنشآت الخاصة باستقبال السياح في أماكن تواجد المقومات السياحية مثل الحمامات والتي تبعد عن مركز المدينة.

1-3- المستوى الجهوي:

كما سبق الذكر تقوم الخطة الجهوية لتهيئة الإقليم **SRAT** بتكييف وتبسيط توجيهات التهيئة العمرانية ضمن **SNAT** قصد تشجيع التكامل بين الجهات، ويتم إعدادها من طرف الهياكل المكلفة بالتهيئة الإقليمية وبالاتصال والتشاور مع الإدارات والجماعات المحلية المعنية.

وقد حددت المادة 48 من القانون 20/01 الجهات التسعة التي تمت الإشارة إليها، والجهة المعنية في موضوع الدراسة منطقة الهضاب العليا الغربية SRAT Programme Hauts Plateaux Ouest

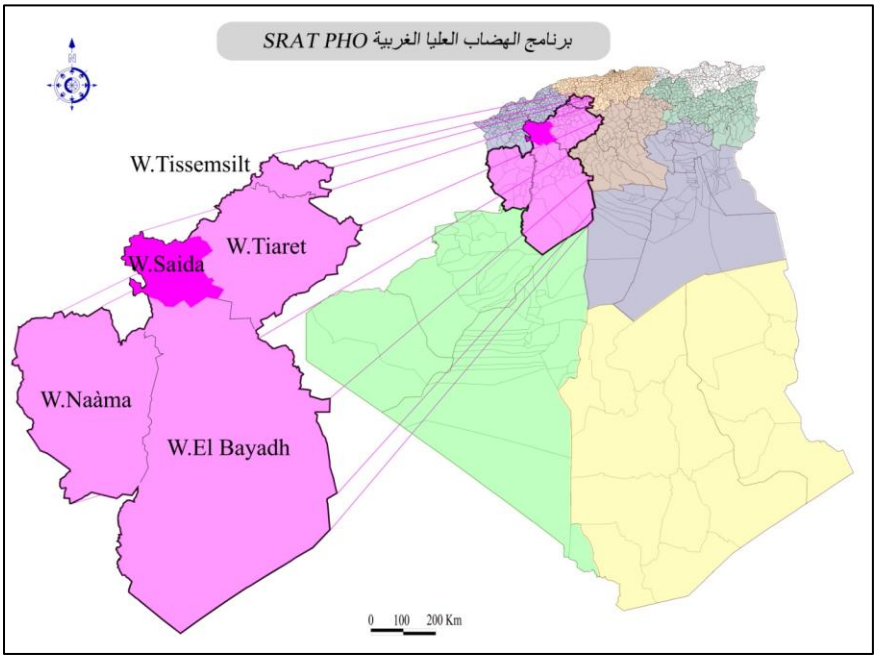
وبالرجوع إلى الخطة الجهوية لتهيئة الإقليم لمنطقة الهضاب العليا التي تمثل سعيدة حسب ما تم التطرق إليه في الخطة الوطنية أحد أهم مناطق تركيز العمل من أجل تحقيق الخطط التوجيهية والخيارات الكبرى ل **SNAT** وهي:

1- إقليم مستدام.

2- خلق أسباب ديناميكية إعادة التوازن الإقليمي.

1- تحقيق وتثمين جاذبية الإقليم.

الشكل رقم (13): برنامج الهضاب العليا الغربية Programme Hauts Plateaux Ouest.



المصدر: عثمان إيت، مرجع سابق، ص 112.

حدد برنامج الجهة لتهيئة الإقليم وتنميته للهضاب العليا[1]، في إطار تحليله وتشخيصه للرهانات الاستراتيجية من أجل تثمينها، جملة من العوائق والعقبات الطبيعية و الفيزيائية للتنمية و الضعف الديمغرافي و الاختلال في توزيع وتركز السكان مقارنة بالمناطق والجهات الأخرى، كما تحدث عن التهيئة الاستراتيجية ل **HPO** من خلال مراعاة:

- البعد البيئي Vers Un Territoire Durable (استدامة الموارد المائية، استدامة الموارد الأرضية والحد من التصحر، حماية النظام والتنوع البيئي والتراث التاريخي والثقافي، الحماية من الأخطار الكبرى).
- إعادة التوازن الإقليمي le Rééquilibrage Territorial (إعادة التوازن الديمغرافي، إعادة التوازن العمراني، التحكم في نمو المدن الكبرى والتجديد الحضري)
- شروط الجاذبية والتنافسية Les Conditions De L'attractivité Et De La Compétitivité De L'espace De Programmation HPO (تحديث وتطوير البنى التحتية ووسائل الاتصال،

[1] Ministère De l'Aménagement Du Territoire, De l'Environnement Et Du Tourisme, Schéma d'aménagement Des Hauts Plateaux De l'ouest : Modernisation Et Mise A Niveau Des Infrastructures De Base, 2 Décembre 2014.

الرفع من مستوى شبكات الطاقة، تحديث وتطوير البنى التحتية للتواصل والاتصال، تطوير نشاطات انتاجية لتحريك جاذبية وتنافسية HPO من خلال *المخطط الصناعي*، صناعة الجاذبية عن طريق النشاطات الصناعية تقوية جاذبية HPO بكبح تركيز النشاطات في الساحل، توفير العقار الصناعي، السياحة وإعادة القيمة للتراث، التنمية المحلية عامل لتقوية الجاذبية.

- العدالة الإقليمية l'équité territoriale (تطوير البعد الاجتماعي والإنساني واستدراك مناطق المعيقة لذلك، تطوير المناطق الحدودية).

كما تحدث مخطط تهيئة الهضاب العليا الغربية عن الحوكمة الإقليمية وأعطى السلم الإقليمي لتطبيقها بغية التخطيط الاستراتيجي واللامركزية و اللاتمركز، وأدوات التدخل لتهيئة الإقليم (المؤسسات العمومية للتهيئة، المؤسسات الاقتصادية للتهيئة، التكوين، تمويل المشاريع الصناعية).....

من خلال العرض المختصر للعناوين العريضة والعناصر المهمة التي وردت ضمن SRAT HPO نسلط الضوء على الزاوية التي تتناول موضوع الدراسة والعنصر الحالي لها، وذلك بقياس وجود الحراك العمراني والتنقلي ضمن التحولات المسطرة في المخطط للوصول إلى تحفيز هذا السلم للنقل الحضري والحركة بسعيدة، وقياس توافق الخطط العمرانية (الرامية إلى موازنة إقليم HPO مع الأقاليم الأخرى) مع الخطط التنقلية.

يتميز إقليم الهضاب العليا الغربية بضعف سكاني، وحسب إحصاء (GRPH 2008) بلغ عدد السكان 1.893.455 نسمة أي ما يعادل 5,6 من إجمالي عدد سكان الجزائر، ومقارنة بمنطقة الشمال هذه النسبة ضعيفة جدا (14,4 ساكن/كم مربع)، وتعتبر سعيدة و تيارت أكبر مدن الإقليم ويتركز العمل عليهما كأقطاب توازن لخصائص موضع كل منهما في الإقليم، وحسب SRAT HPO تتحول مدينة سعيدة إلى مدينة كبيرة بغية التوازن الإقليمي ويساعدها في ذلك التلاحم مع الرباحية وعين الحجر، وبغية الوصول إلى ذلك تمت برمجة جملة من المحفزات على عدة أصعدة.

السياحة: الاستثمار في السياحة الحموية العلاجية، وتطويرها من أجل استقطاب زبائن من خارج الوطن.

الصناعة: استحداث منطقة صناعية جديدة على مساحة قدرها 100 هكتار تبعد عن مقر الولاية بـ 20 كلم، 190 كلم عن ميناء مستغانم، 200 كلم عن ميناء وهران.

شبكات الطرق والسكك الحديدية: تقوية البنى التحتية للمساعدة في خلق الجاذبية وتفعيل الحراك التنقلي.

- الطريق السيار للهضاب العليا: La Rocade Routière Des Hauts Plateaux طريق مهم بطول 1100 كلم يربط الشمال بالجنوب يتوازى مع السيار شرق غرب بشريط من 60 إلى 70 كلم.
- الطريق الرابط بين الشمال والجنوب Route Pénétrante Nord–Sud وهران–تيندوف مرورا بسعيدة.
- طرق ربط أخرى Les Autres Pénétrantes عين تيموشنت–سيدي بلعباس–سعيدة.
- طرق وطنية 92 و 94 والطريق الولائي 61.
- طريق يربط الأغواط بالطريق السيار للهضاب العليا مرورا بالبيض وحتى سيدي أحمد بسعيدة.
- تهيئة وتحديث وإصلاح ومزاوجة خط السكة الحديدة الرابط بين المحمدية وبشار مرورا بسعيدة.
- خط السكة الحديدية الرابط بين مشرية ولاية النعامة وسعيدة و تيارت.
- خط السكة الحديدية الرابط بين سعيدة وسيدي بلعباس وصولا إلى وهران وتلمسان.

1-4- المستوى الولائي:

على مستوى الولاية يوجد مخطط تهيئة الولاية **PATW** الذي تعده وتوجهه المصالح الولائية في إطار توجيهات الخطة الجهوية والوطنية، ويعمل المخطط الولائي انطلاقا من تقييم امكانيات كل البلديات و على تحديد مساحات التنمية المشتركة بينها ومجالات التدخل لتجسيد مختلف المشاريع على مستوى التجمعات لكل بلدية، كما يعمل على توجيه الشبكة العمرانية في الولاية ويهدف إلى تقوية العلاقات بين البلديات.

"تحدد مخططات تهيئة الإقليم الولائي:

- مخططات تنظيم الخدمات المحلية ذات المنفعة العمومية.
- مساحات التهيئة والتنمية المشتركة بين البلديات.
- السلم الترتيبي العام وحدود هذه التجمعات الحضرية الرئيسية.

فيما يخص[1] PATW De Saida فيهدف بالدرجة الأولى إلى تجسيد هدف التنمية المستديمة والبحث عن العمليات الواجب اتخاذها من أجل ضمان تنمية منسجمة ومتكاملة لمجال الولاية بمساهمة

[1] Wilaya de Saida, Direction de la planification et de l'aménagement du territoire, Plan d'aménagement du territoire de la Wilaya de Saida« PATW », Phase 1, 2008.

كل الفاعلين، ويشكل الإطار المرجعي لكل سياسات التنمية والتهيئة العمرانية على المديين المتوسط والبعيد لولاية سعيدة.

وحسب المخطط يجب العمل وفق نظرة استشرافية لمستقبل الولاية تسمح لها بتوجيه نموها الحضري، وبناء مشروعها التنموي والاستجابة للاحتياجات المتزايدة للسكان في مختلف المجالات.

وجاء في المخطط عرض لواقع الإقليم على مختلف المستويات للخروج بالميزات والتوجهات العامة السائدة، وعرض لمخططات التهيئة، وسجل المخطط جملة من النتائج منها التباين الطبيعي، والاختلال في توزيع السكان والأنشطة، وحركة التعمير المسجلة، والإمكانيات الاقتصادية والزراعية والصناعية، والأهداف والرهانات مثل بناء المجال الحضري دون إهمال المجال الريفي، وتحسين استغلال الهياكل وشبكات الطرق لرفع مستوى الحياة الحضرية، وحماية المحيط والبيئة من الأخطار.

تلعب مدينة سعيدة دورا كبيرا في إقليم الولاية حيث تعتبر القلب المحرك لمجالها، والرأس المسير له، لكن الملاحظ في الإقليم الولائي للمدينة وجود اختلال كبير في النمو على جميع الأصعدة، والظاهر من خلال قراءة مختلف المعطيات المتعلقة بوظائف العمران الأربعة، السيطرة الكلية لمدينة سعيدة على البرامج والوظائف الحيوية التي تتحكم في تطور ونمو التجمعات الحضرية، وطبيعي أن تنجم من تركيز النشاطات والمشاريع التنموية حركة ذهاب وإياب كبيرة، علاوة على تشجيع التوطن والانتقال وبذلك يزيد اختلال التوازن ونمو تجمعات على حساب أخرى، واستكمالا لما تم التحدث عنه في شأن مخطط تهيئة الولاية الذي لوحظ من خلال دراسته أنه يغلب عليه الطابع النظري، يتم البحث في التمفصل بين النقل والعمران من خلال تحليل العلاقة بين التنمية بمختلف جوانبها والاستثمار و شبكة النقل.

1-4-1- الخصائص السكانية للإقليم الولائي لمدينة سعيدة:

تتربع ولاية سعيدة على مساحة قدرها 6765.40 كلم مربع يشغلها حسب إحصاء أواخر سنة 2015 م 377253 نسمة، بمعدل كثافة سكانية قدرت ب 54،75 نسمة/كلم مربع، وهي مرتفعة نسبيا مقارنة بالكثافة السكانية لمنطقة الهضاب العليا الغربية والمقدرة ب 14,4 ساكن/كم مربع، وتتربع بلدية سعيدة على مساحة قدرها 75،8 كلم مربع يشغلها حسب نفس الإحصاء في الأعلى 143799 نسمة بمعدل كثافة سكانية قدرها 1898 نسمة/كلم مربع وهي كبيرة جدا بالمقارنة مع معدل الكثافة السكانية للولاية، ويمثل عدد سكان بلدية سعيدة ما نسبته 38,12% من سكان ولاية سعيدة، على مساحة نسبتها

1،12% من مساحة الولاية، وهو ما يبرز التركز السكاني الكبير في بلدية سعيدة مقارنة بباقي بلديات المجال الستة عشرة.

بلغ عدد سكان مدينة سعيدة حسب نتائج الاحصاء العام للسكان والسكن 2008 الرقم 124989 نسمة، مقابل 128413 نسمة في بلدية سعيدة أي بنسبة 97,33%، ومقابل 330641 نسمة في الولاية أي بنسبة 37,8%، بنسبة زيادة بلغت 1,00% للفترة من 1998-2008، وخلال المسح السنوي[1] نهاية 2014 قدر عدد السكان في المدينة 139508 نسمة مقابل 143320 نسمة في البلدية أي بنسبة 97,34%، وبنسبة 38,96% من إجمالي سكان الولاية. والجدول التالي يبين تطور عدد السكان في مدينة سعيدة:

الجدول رقم (05): تطور عدد السكان في مدينة سعيدة.

السنوات	1987	1998	2008	2015
إجمالي سكان المدينة	80651	113506	124989	139508
الزيادة السكانية	/	32506	11483	14519
نسبة الزيادة%	3,66	1,00		1,65

المصدر: الديوان الوطني للإحصاء، نتائج الإحصاءات العامة للسكان والسكن 1987-1998-2008، نتائج المسح لسنة 2015.

تضم مدينة سعيدة 97,34% من سكان بلدية سعيدة، و38,96% من إجمالي سكان الولاية وتتقاسم النسبة الباقية باقي التجمعات العمرانية التي تضمها 15 بلدية المتبقية، وخلال سنة 2008 سجلت مدينة سعيدة أعلى نسبة سكان من البلدية 98,55% وكذلك من الولاية حيث بلغت 40,60%، والجدول رقم (02) يبين نسبة سكان مدينة سعيدة بالنسبة لسكان البلدية والولاية.

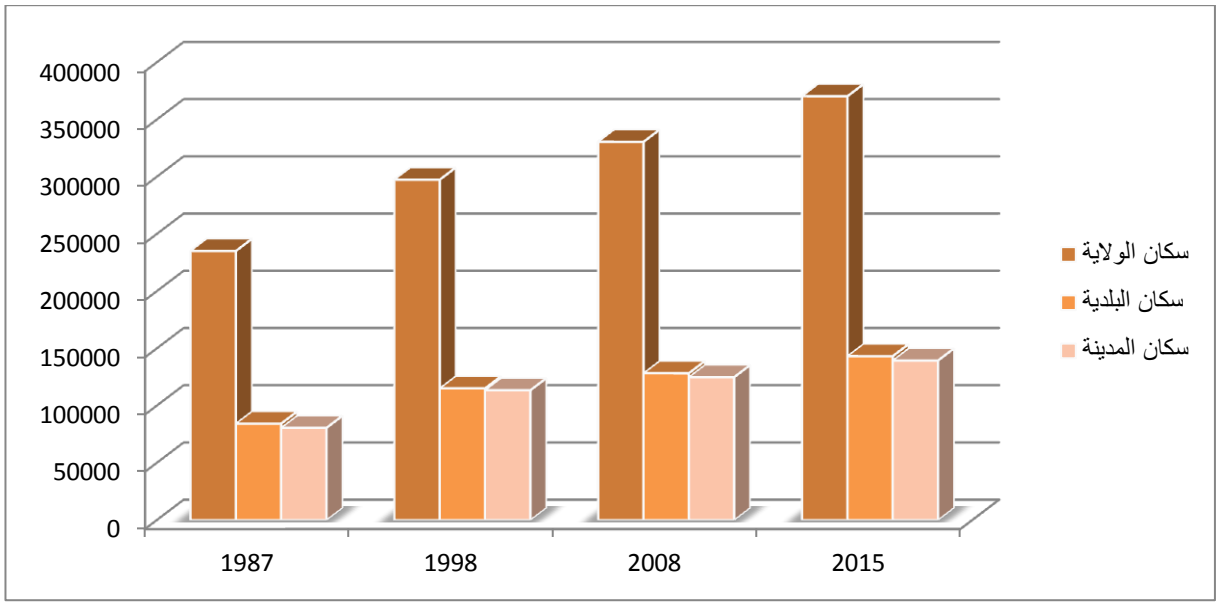
الجدول رقم (06): نسبة سكان مدينة سعيدة بالنسبة لسكان البلدية والولاية.

%	1987	1998	2008	2015
سكان المدينة/سكان البلدية	95,83	98,55	97,33	97,34
سكان البلدية/سكان الولاية	35,81	41,22	38,84	38,69
سكان المدينة/سكان الولاية	34,31	40,60	37,80	37,66

المصدر: الديوان الوطني للإحصاء، نتائج الإحصاءات العامة للسكان والسكن 1987-1998-2008، نتائج المسح لسنة 2015.

[1] المسح السنوي: لمعرفة الحالة الديمغرافية، يقوم الديوان الوطني للإحصائيات بمسح سنوي شامل على مستوى مصالح الحالة المدنية للبلديات للأحداث الأربعة الخاصة بالحالة المدنية من (مواليد، وفيات، مواليد أموات، الزواجات).

الشكل رقم (14): تطور حجم السكان لمدينة سعيدة مقارنة بسكان البلدية والولاية (2015/1987).



المصدر: الديوان الوطني للإحصاء، نتائج الإحصاءات العامة للسكان والسكن 1987-1998-2008، نتائج المسح لسنة 2015.

يمكن إحصاء 16 تجمعا حضريا رئيسيا وتجمعات ثانوية ومناطق مبعثرة في إقليم ولاية سعيدة ويعتبر التجمع الحضري مدينة سعيدة أكبر تجمع سكاني، ويضم نسبة معتبرة من إجمالي سكان الولاية، والشكل السابق يوضح الاستقطاب الكبير لمدينة سعيدة لسكان الولاية.

1-4-2- الحظيرة السكنية لمدينة سعيدة والولاية:

فيما يخص السكن الأمر لا يختلف كثيرا عن السكان، فمثلما يوجد تركز كبير للسكان في مدينة سعيدة مقارنة بباقي مناطق الولاية توجد أيضا حظيرة معتبرة للسكن في المدينة، وقد بلغ عدد مساكن المدينة حسب نتائج الإحصاء العام للسكان والسكن 2008 الرقم 24184 مسكن، مقابل 24809 مسكن في بلدية سعيدة أي بنسبة 97,48%، ومقابل 63585 مسكن في الولاية أي بنسبة 38,03%.

1-4-3- شبكات الطرق والنقل في الإقليم الولائي لمدينة سعيدة:

تربط شبكة معتبرة من الطرقات بين مختلف التجمعات الحضرية في الولاية وتتميز مدينة سعيدة بموقع جغرافي يتوسط الكتلة المجالية للإقليم، وعنده تلتقي الطرق المهمة والرئيسية مثل الطريق الوطني رقم 06 والطريق الوطني رقم 92 والطريق الوطني رقم 94، ويمكن اعتبار هذه الطرق بمثابة الطرق المجمعة للحركة من مختلف التجمعات الحضرية ثم توجيهها إلى المدينة العاصمة سعيدة، ولا تتوقف

مهمة هذه الطرق بطبيعة الحال على انسيابية الحركة بين مدن وتجمعات الولاية، فنفس الطرق الوطنية المذكورة تربط مدينة سعيدة بمدن الهضاب العليا الغربية ومدن الشمال الغربي ومدن الجنوب الغربي وكذلك منطقة وسط الجنوب من طريق السخونة، كما توجد خطوط سكة حديدية في الخدمة مثل الخط سعيدة–سيدي بلعباس وسعيدة–وهران، وأخرى قيد الانجاز مثل الخط سعيدة–تيارت وسعيدة–البيض وسعيدة–المشرية ويربط هذا الخط بين منطقة الهضاب العليا الغربية والوسطى، والخط شمال جنوب المبرمج للتحديث.

وحسب تقرير الوكالة الوطنية لتطوير الاستثمار عن ولاية سعيدة لعام 2015 تقدر شبكة طرق الولاية بـــ 372 كلم من الطرق الوطنية و 645 كلم من الطرق الولائية و 433 كلم من الطرق البلدية.

1-4-5- النشاط الصناعي وتوزيع وحدات الانتاج في الولاية:

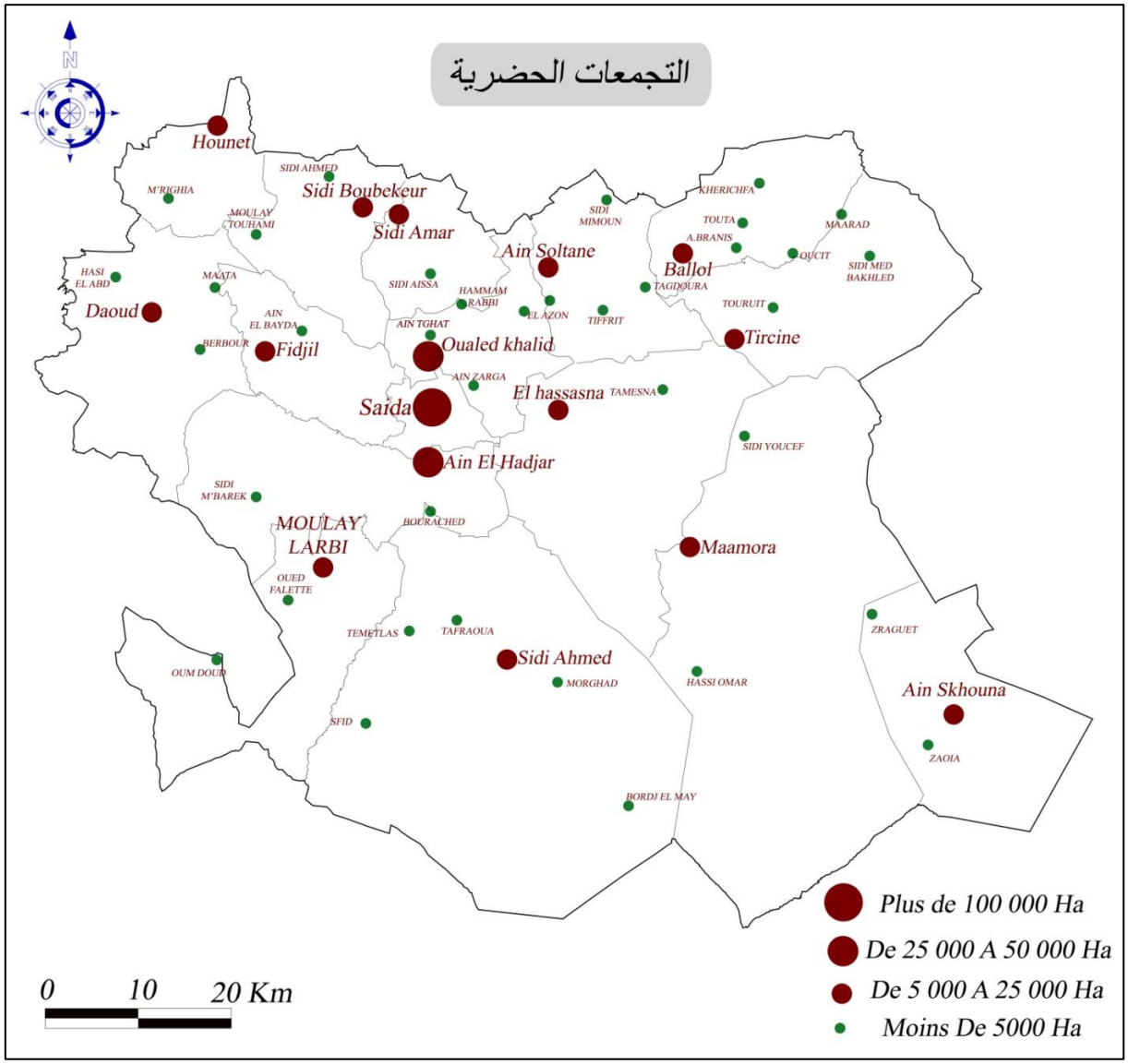
الجدول رقم (07): وحدات الانتاج وتوزيعها في الولاية.

البلدية	عدد وحدات الانتاج	ضمن/خارج المجال الحضري	عدد العمال
سعيدة	08	00/08	989
الحساسنة	02	02/00	421
عين الحجر	02	01/01	139
أولاد خالد	01	00/01	38
سيدي عيسى	01	00/01	139

Source : direction de la programmation et suivi budgétaire de la wilaya de Saida, monographie de la wilaya, Edition avril 2015.

يوجد بكل من سعيدة وعين الحجر منطقتين صناعيتين، كما توجد في باقي أقطار الولاية مصانع منفصلة وبعيدة عن المدن حسب طبيعة النشاط، لكن خلال سنة 2014 لم تسجل عديد المصانع ضمن وحدات الانتاج العاملة، ومن بين 14 وحدة انتاج عاملة تحتضن مدينة سعيدة 08 وحدات، تشغل 989 عامل وتولد عددا من التنقلات المتعلقة بالأشخاص وحركة ذهاب وإياب إلى المصانع من خدمات نقل البضائع...إلخ.

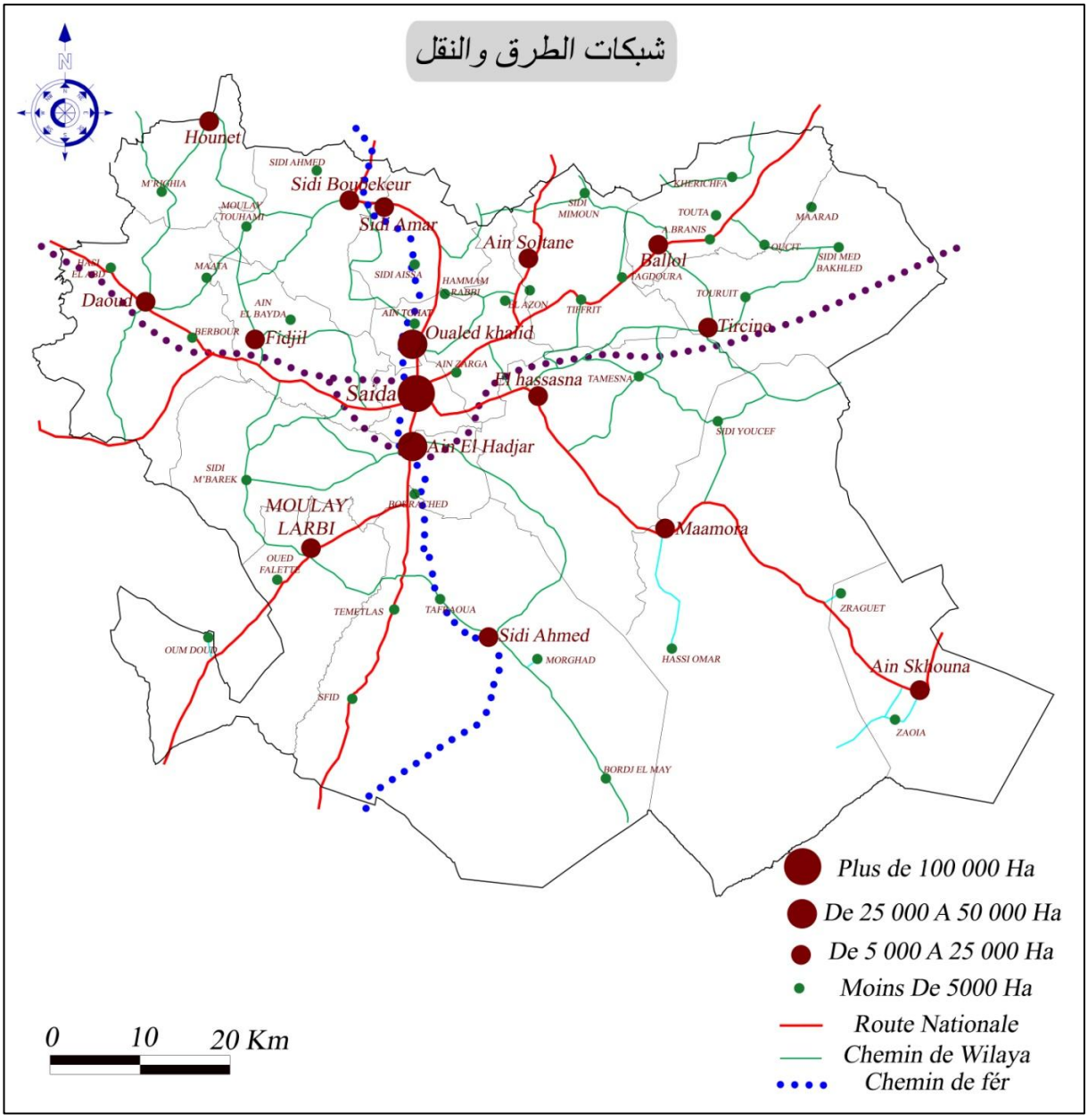
الشكل رقم (15): توزيع التجمعات الحضرية عبر ولاية سعيدة.



المصدر: عثمان إيت، مرجع سابق، ص 120.

تعطي الدراسة السكانية والسكنية التي تمثل التجمعات الحضرية للإقليم الولائي إذا جمعت بشبكة الطرق التي تربطها ببعضها دلالة على وجود علاقة تبلور التمفصل بين النقل والعمران.

الشكل رقم (16): شبكات الطرق في الإقليم الولائي لمدينة سعيدة.



المصدر: عثمان إيت، مرجع سابق، ص 120.

من خلال العناصر السابقة تبدو القرينة واضحة بين النقل والعمران، ووجود كل منهما في التخطيط للآخر ضرورة ملحة تفرضها العلاقة التبادلية بينهما، هذه العلاقة تبدأ من المستوى الذي يبدأ منه التخطيط العمراني وتتدرج بتدرج مستوياته، في الفصل الموالي يتم دراسة التمفصل بين النقل والعمران داخل الحيز العمراني من خلال تحليل العلاقة التبادلية على مستوى مدينة سعيدة.

2- التمفصل بين النقل والعمران في المجال الحضري لمدينة سعيدة:

"نظرا لطبيعة التنمية العمرانية وما تتطلبه من منهجية تخطيطية سليمة تأخذ في اعتبارها الأبعاد العلمية والعملية والاستفادة من التجارب المختلفة للمجتمعات الإنسانية، وانطلاقا من الأهمية الكبيرة لتوجيه وضبط التنمية العمرانية وضمان توفر الخدمات والمرافق لتحقيق بيئة عمرانية ملائمة تحقق التفاعل بين الإنسان وبيئته، وبما أن النقل بات يشكل جزءا مهما من الحياة المعاصرة، كما كان دائما عنصرا مهما في حياة معظم المجتمعات في العصور الغابرة، وسيظل كذلك في المستقبل، إذ أن وسائل النقل ونظمه تعد مؤشرا ومقياسا عادلا لمدى نمو الدول والشعوب وتقدمها.[1]

ونظرا لما شهدته جل المدن من نمو وتطور خلال العقود الماضية، والذي شمل إنشاء آلاف الكيلومترات من الطرق ذات العروض المختلفة، بطاقات استيعابية متباينة، إضافة إلى الزيادة المضطردة في الأنشطة الاقتصادية والاجتماعية، فقد أدى ذلك إلى التوسع في إنشاء العديد من المباني ذات الاستعمالات المختلفة على بعض الطرق التي لا تتحمل الطاقة الاستيعابية للرحلات المتولدة عن تلك المباني، وبالتالي أصبحت هناك حاجة ملحة إلى توحيد الأسس والمعايير ذات العلاقة بحركة النقل و المرور"[2]، وذلك من خلال تحديد المشاكل الناشئة عن تغيير استعمال الأراضي وزيادة الأنشطة الاقتصادية والاجتماعية دون تخطيط مسبق، والتي يمكن إدراجها ضمن التغير الدائم في العلاقة التبادلية نقل-عمران والتي تندرج هي الأخرى ضمن التمفصل بين النقل والعمران.

وقد حاول العديد من الباحثين وضع تبسيطات للعلاقة التبادلية بين كل من النقل أو الحراك والعمران، بيد أن فهم هذه العلاقة صعب ومعقد، هذا التعقيد مستمد أساسا من تعقد المقاربات المختلفة للعلاقة، والتي يمكن صياغتها ضمن إمكانية التحكم في تعقد النظام الحضري ورهانات الإقليم، لكن تناول عدد من الدراسات والأبحاث التحليلية للموضوع أعطته أبعاد معيارية للعمل، "من بين هذه الدراسات دراسة I.S. Lowry الذي حصر أبعاد العلاقة في النقاط الثلاثة المتعلقة بموضع السكان، وحجم الوظائف الناتجة عن الخدمات المقدمة للسكان وموقعها، وهيكلة التنقلات، وقد وصف H. Puel و A. Bonnafous العلاقة بأنها علاقة ثلاثية بين النظام الفرعي للموضع، والنظام الفرعي للتنقلات، والنظام الفرعي للممارسات والعلاقات الاجتماعية.

---

[1] عثمان إيت: مرجع سابق، ص 134.

[2] دليل تخطيط النقل في المدن السعودية، مرجع سابق، ص 01.

2-1- العلاقة بين استعمالات الأراضي وهيكلة التنقلات في المدينة:

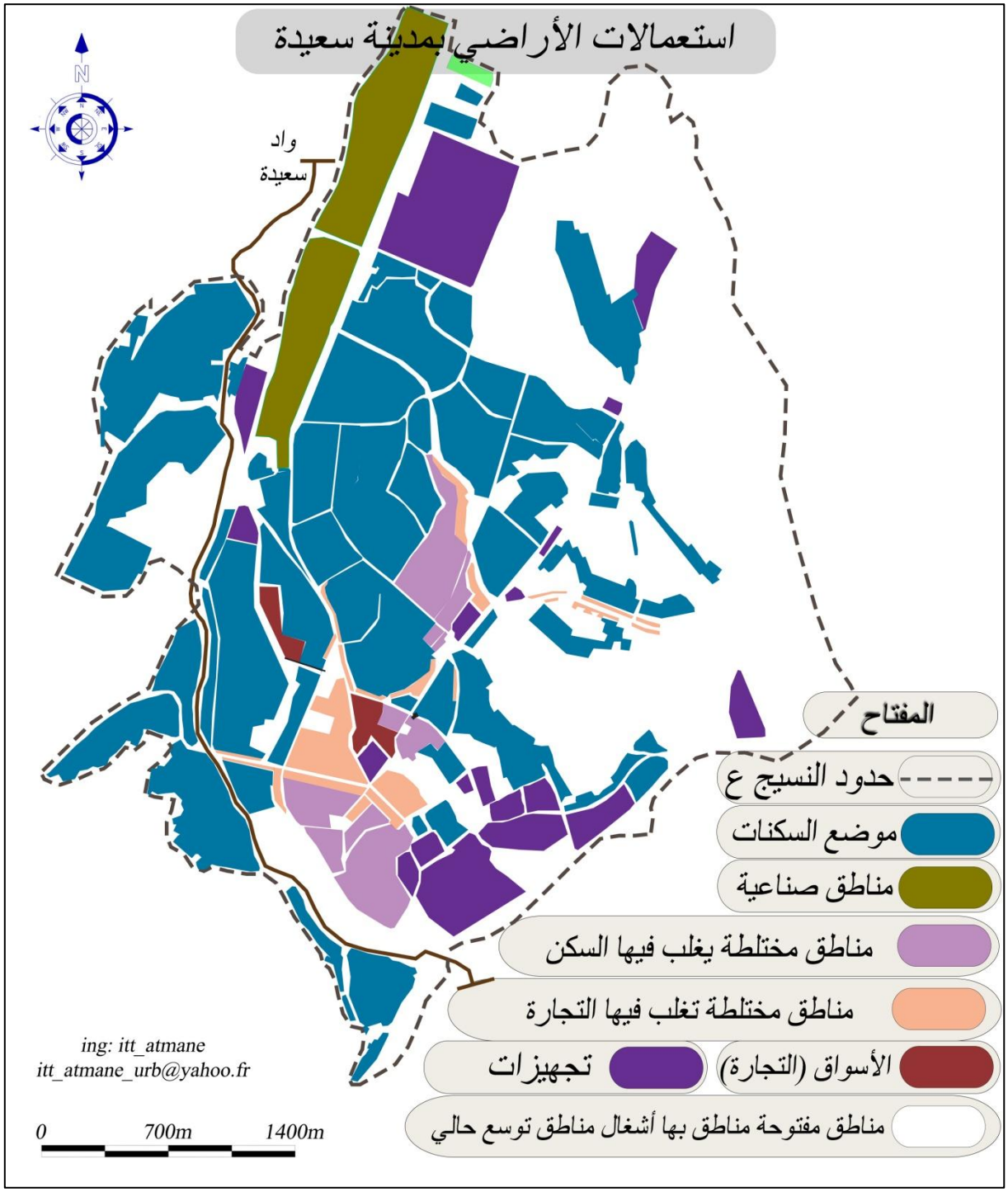
يمثل M. Wiel [1] المدينة أو الإقليم على أنها نظام ديناميكي يتكيف باستمرار مع السلوكيات والعلاقات التي تربط الشاغلين، وهذا النظام يتحدد بالاختيارات التي يقوم بها السكان والمؤسسات (المستثمرين) من أجل تنظيم تنقلاتهم حسب المواقع المرادة والممكنة (سكن-عمل)، أو حسب العرض، وحسب القدرة على التنقل (امتلاك سيارة-العائدات)، وديناميكية تحول هذا النظام تحدث في ظل شروط التنقل الحضري وفق المنطق التالي:

- **الولوج** L'accessibilité: لمختلف الأنشطة والخدمات الحضرية (أماكن العمل، المؤسسات التعليمية، المناطق التجارية، التجهيزات الترفيهية، وسط المدينة...)، والتي تؤثر في كثافة الحركة المرورية ومشاكل الاكتظاظ.
- **الطلب على التنقل:** يتميز بهيكلة التنقلات حسب وسائل النقل وأسباب التنقل وحجم وطول التنقلات.
- **تموضع السكنات:** اختيار المواقع السكنية من طرف العائلة حسب الخصائص الديمغرافية والاقتصادية لهم.
- **تموضع النشاطات الاقتصادية:** توزيع النشاطات الصناعية، التجارية، الخدماتية على المدينة أو الإقليم.
- **شغل الأرض:** مختلف أنواع شغل الأرض وأنواع التنمية المختلفة.
- **سوق العقار:** ميكانيزمات تحديد سعر العقارات والمباني في السوق.
- **البيئة:** المشاكل المرتبطة باستهلاك الطاقة والانبعاثات الناجمة عن النقل، نوعية الهواء، واستهلاك المجال في إطار التعمير.

كل هذه الأبعاد تؤثر فيما بينها بعلاقات بسيطة (سبب-نتيجة) أو ميكانيزمات معقدة والتي تترجم طريقة العمل الاجمالي للمدينة وللإقليم. وفي الشكل التالي عرض لمختلف استعمالات الأرض بمدينة سعيدة.

[1] George Marius : L'interface transport – urbanisme et sa modélisation, l'agence d'urbanisme pour le développement de l'agglomération lyonnaise, Novembre 2007, p 08.

الشكل رقم (17): استعمالات الأراضي بمدينة سعيدة.

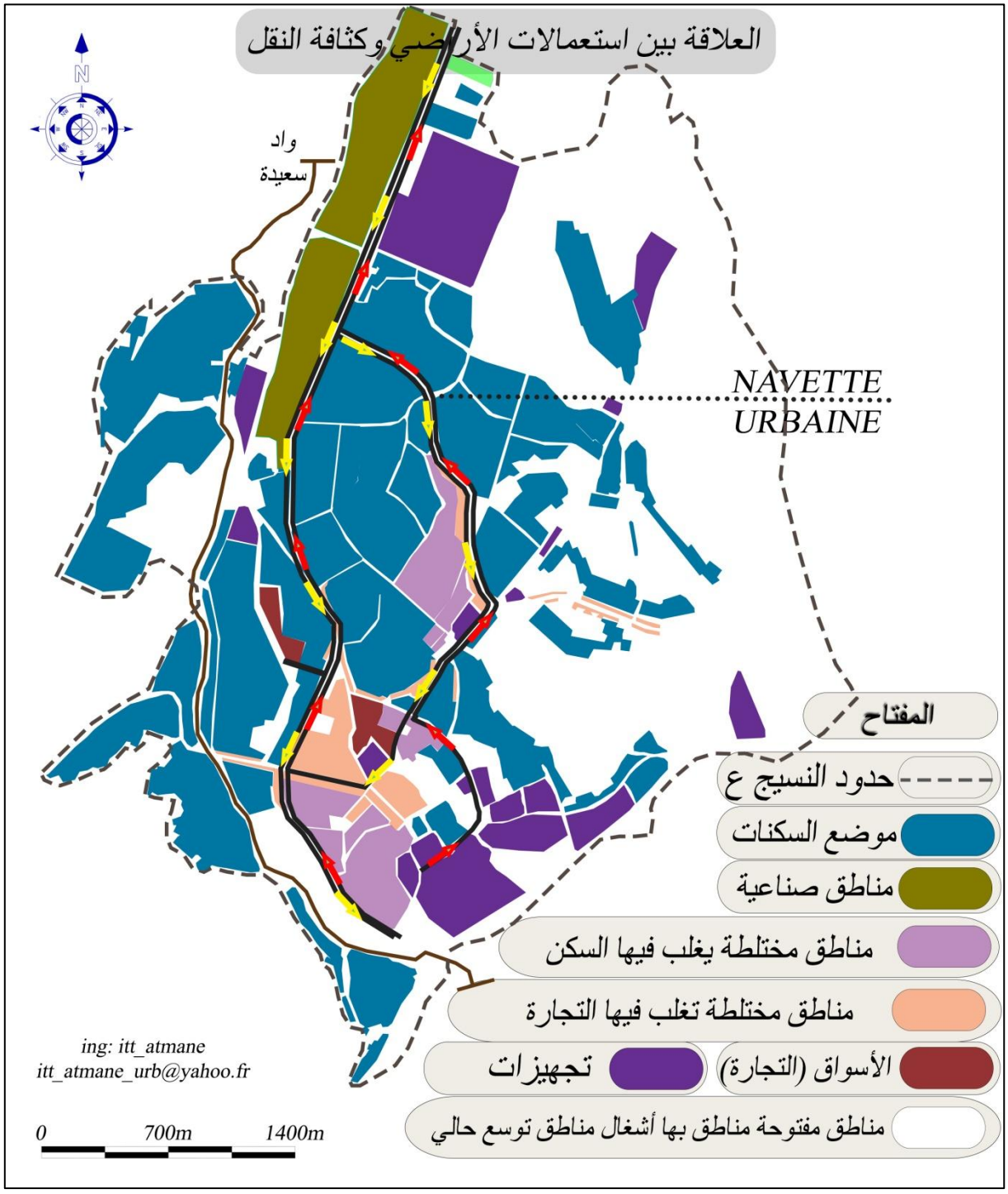


المصدر: من إعداد الطالبين 2018.

تقسم استعمالات الأراضي في مدينة سعيدة النظام الحضري إلى أنظمة فرعية، تؤدي هذه الأنظمة إلى تشكيل حلقي بحيث يؤثر كل نظام فرعي على الآخر، فتوزيع الأراضي الحضرية (مناطق سكنية، تجارة...) تحدد مواقع النشاطات الإنسانية مثل السكن، العمل، الشراء، التربية، التنزه، الترفيه....، وتوزع

هذه النشاطات يؤدي إلى تفاعلات مجالية تتمثل في التنقلات، هذه التنقلات تتم في إطار نظام النقل حسب مجموعة من المحددات (يملك سيارة/لا يملك، يقدر أن يتنقل/لا يقدر، اختيار الوجهة، اختيار الوسيلة)، هذه القرارات تترجم بتدفقات في مختلف الشبكات وقد تؤدي إلى الاكتظاظ.

الشكل رقم (18): العلاقة بين استعمالات الأراضي والنقل.



المصدر: من إعداد الطالبين 2018.

يظهر الشكل السابق أن لاستعمالات الأراضي دور كبير في زيادة الطلب على التنقلات، فالملاحظ أن الكثافة السكانية من جهة و تموضع وحجم الوظائف المقدمة للسكان من جهة ثانية، يتناسبان طردا مع كثافة شبكة النقل، ومنه تنجم علاقة أخرى وهي العلاقة بين استعمالات الأرض وخطوط النقل.

2-1-1- العلاقة بين استعمالات الأراضي والنقل الحضري الجماعي:

تتكون شبكة النقل لمدينة سعيدة من 13 خط للنقل الجماعي العمومي، و 4 خطوط للنقل الجماعي المخصص لفئة الطلبة وخطوط موسمية للفئات الأخرى (النقل المدرسي، نقل العمال)، تغطي هذه الخطوط المحاور المهمة للمدينة أين يرتفع الطلب على النقل، وبالنزول إلى أرض الواقع تنشط على مدار السنة خطوط أقل من المشار إليها سابقا (11 فقط)، ويخضع قطاع النقل الجماعي في سعيدة حسب إطار بمديرية النقل الولائية للمنطق التجاري دون غيره من الاعتبارات (الخط المربح).

الجدول رقم (09): أهم خطوط النقل الحضري الجماعي بمدينة سعيدة.

الخط	عدد المتعاملين	عدد العربات		عدد المقاعد		عدد الدورات/يوم	عدد المسافرين
		خاص	عام	خاص	عام		
02 حي بوخرص	08	08	03	324	300	11	13728
03 حي البدر	13	16	00	698	00	10	13960
07 الرباحية	35	37	03	1485	300	12	42840
08 عين الحجر	18	21	02	987	200	13	30862
09 بلهادي بن يمينة	03	03	02	155	200	16	11360
10 الإخوة صديق	03	04	00	290	00	14	8120
12 الزيتون	01	00	01	00	100	15	3000
13 الرباحية 2	33	31	04	1436	400	10	37280
المجموع	111	135		6902			161150

المصدر : مديرية النقل لولاية سعيدة، حصيلة نشاطات قطاع النقل لسنة 2017.

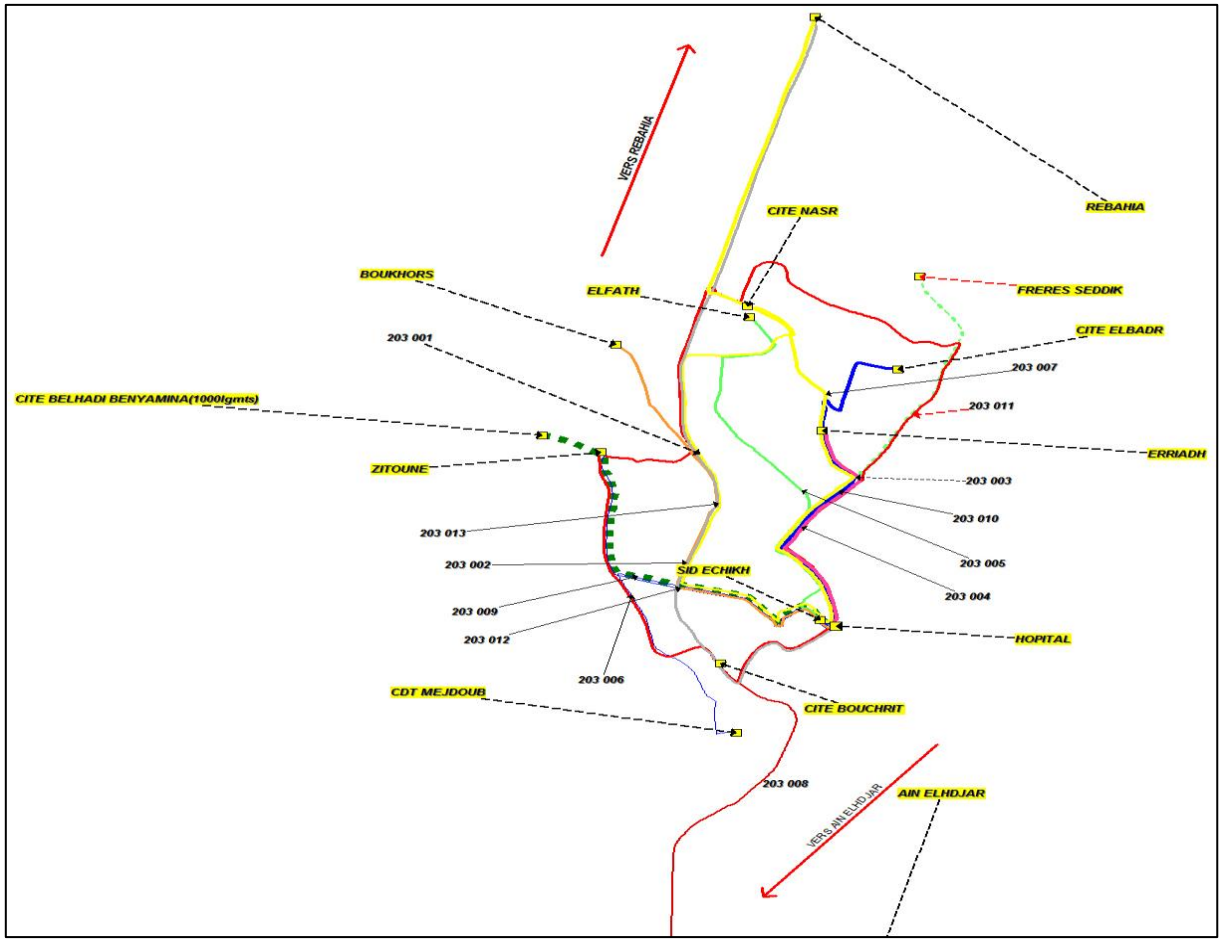
حسب مديرية النقل لولاية سعيدة فإن المركبات المرخص لها والمتوفرة في المحيط الحضري تضمن التنقل لحوالي 194954 شخص يوميا و 5848620 شخص شهريا من الناحية النظرية،[1] لكن

[1] مديرية النقل لولاية سعيدة: مخطط السير لمدينة سعيدة خاص بخطوط النقل الحضري، سبتمبر 2015.

الرقم بعيد كل البعد عن الواقع فسلوكيات مستغلي الخطوط وتذبذب الطلب على النقل ومعطيات أخرى تضعف هذا العرض.

وقد أشارت المديرية من خلال تقرير حصيلة نشاطات قطاع النقل لسنة 2017 إلى أن النقل الجماعي كنمط عرف تحسنا ملحوظا مقارنة بالسنوات الماضية، وأشار إلى تحسن الحظيرة من حيث السن ومن حيث نوعية الخدمات المقدمة للمسافرين، في ظل تحديد السن الأقصى للعربات ودخول المؤسسة العمومية كمنافس قوي. كما أشار نفس التقرير إلى أن الخطوط رقم 11 و 5 و 4 غير مستغلة بالنظر لعدم وجود طلبات استغلال لها.

الشكل رقم (19): خطوط النقل الجماعي في المدينة.

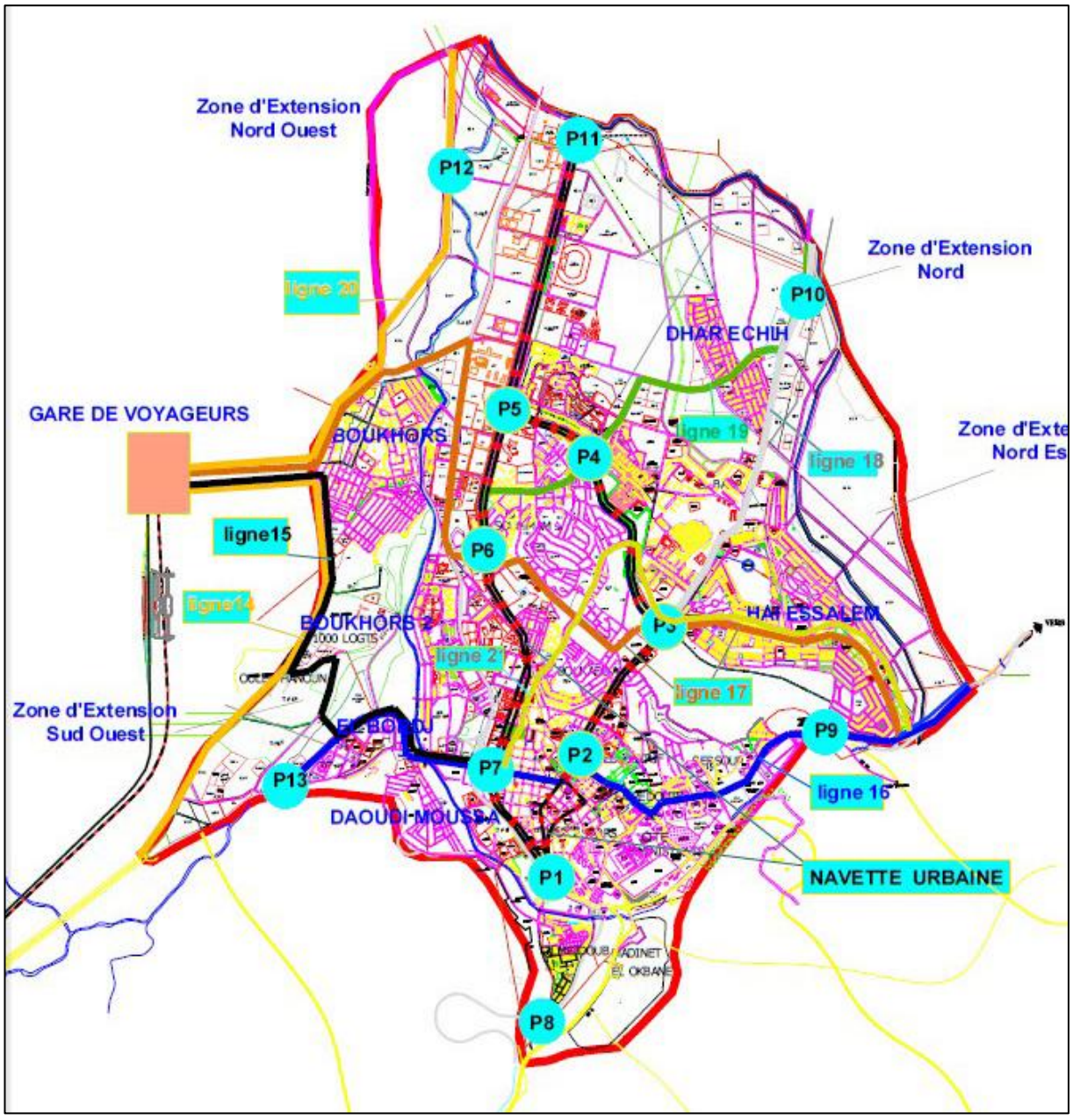


المصدر : مديرية النقل لولاية سعيدة، 2017.

الدراسة التقنية لواقع النقل الحضري الجماعي العمومي تثبت أن التغطية الحالية لهذا النمط غير كافية تماما، وتعتبر الخطة التي وردت ضمن مخطط المرور لمدينة سعيدة خير دليل على ذلك، فقد تم

اقتراح 7 خطوط إضافية ليصل العدد 20 خط، كما تم اقتراح تغييرات على بعض المسارات، لتغطي خدمة النقل الجماعي النسيج الحضري الكلي لمدينة سعيدة بغرض التقليل من التنقل بالسيارات الخاصة.

الشكل رقم (20): خطوط النقل الجماعي المقترحة في مخطط الحركة والمرور للمدينة.

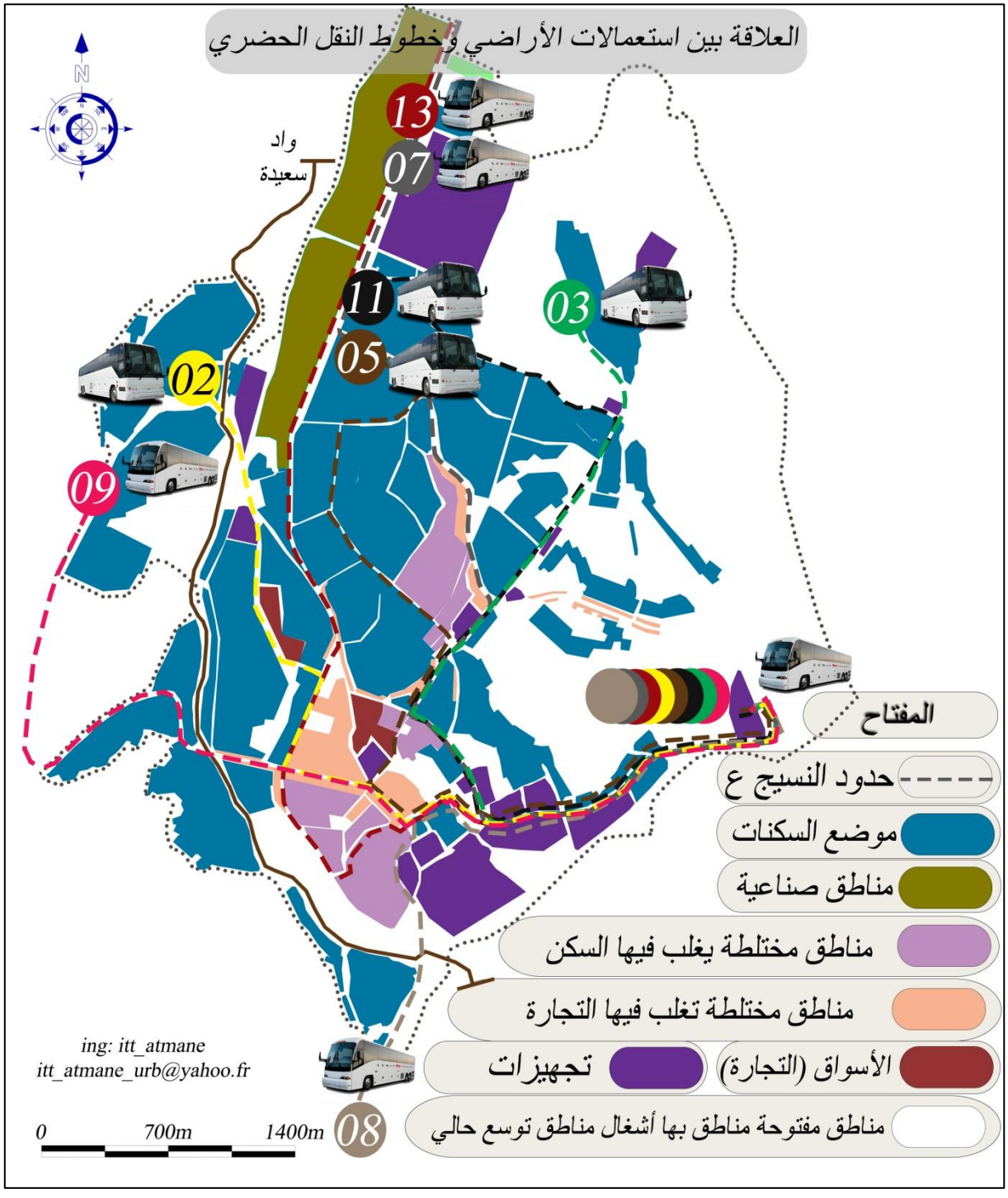


APC de Saida, rapport diagnostic plan de circulation de Saida, CTTP, juin 2011.

إضافة إلى 135 حافلة التي تشتغل في الخطوط الناشطة وتنقل 161150 مسافر يوميا، تنشط 85 حافلة بعدد مقاعد يقدر 2736 مقعد تستغل لفائدة الفئات الخاصة كفئة العمال والطلبة.

2-1-1-1- العلاقة بين استعمالات الأراضي وخطوط النقل الحضري العمومي في المدينة:

الشكل رقم (21): العلاقة بين استعمالات الأراضي وخطوط النقل الحضري.

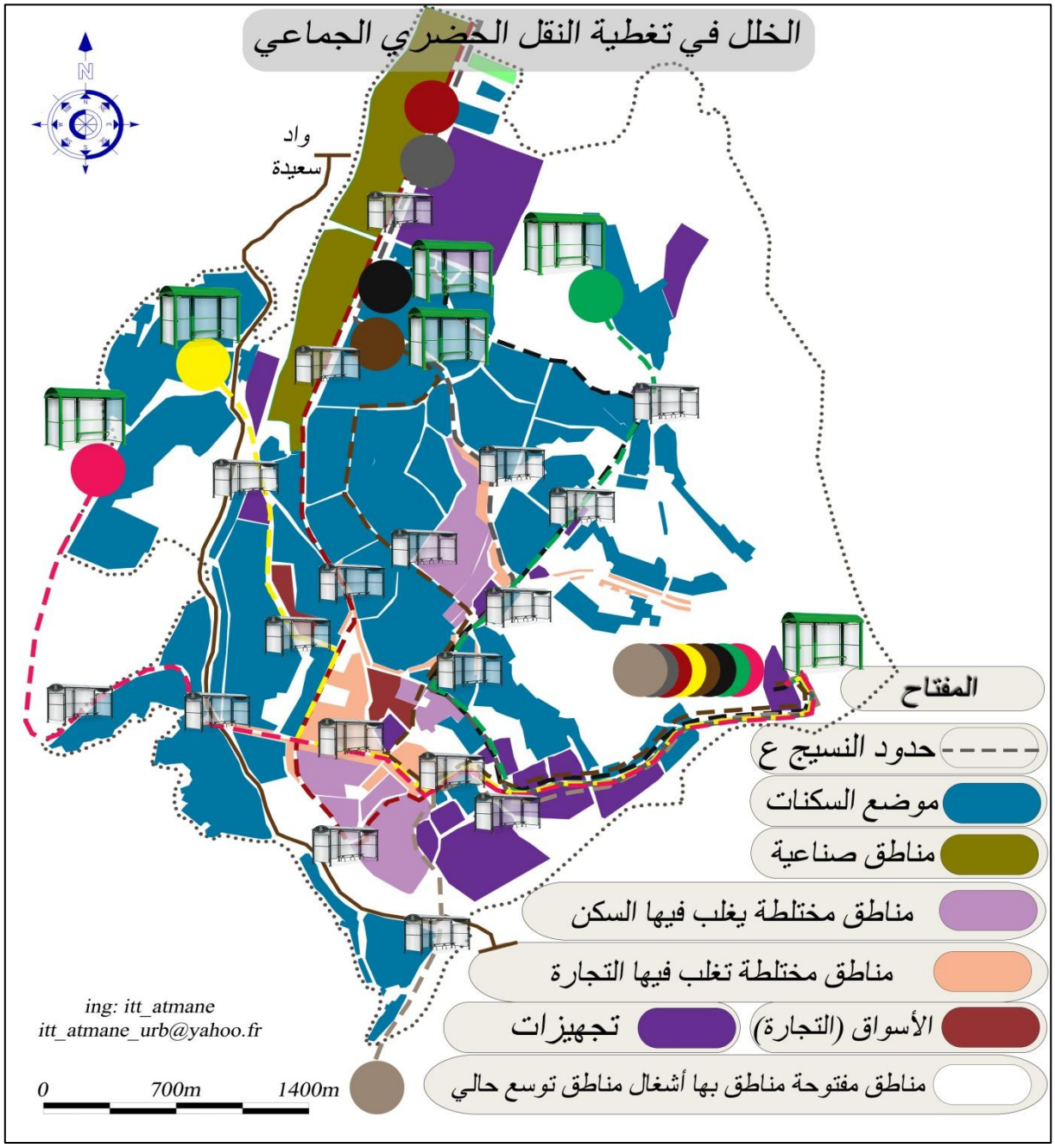


المصدر: من إعداد الطالبين 2018.

توجد بين استعمالات الأرض وكثافة الطلب على النقل وخطوط النقل الحضري أيضا علاقة طردية مثل العلاقة بين الاستعمالات وكثافة النقل، فمن خلال الشكل السابق يمكن إدراك أن معظم خطوط النقل

بمدينة سعيدة تعمل على الخط شمال–جنوب الذي تتركز به الجامعة والمعاهد والمؤسسات التربوية والملاعب والمنطقة الصناعية ومناطق التسوق وصولا إلى الحي الإداري ثم إلى المحطة البرية، وكذلك منطقة الوسط ذات الكثافة السكانية العالية، فهل تكفي تغطية هذه الأماكن ؟.

الشكل رقم (22): الخلل في تغطية النقل الحضري الجماعي.



المصدر: من إعداد الطالبين 2018.

عادة ما يفضل مستغل خطوط النقل العام المناطق ذات الكثافة السكانية المرتفعة، لأن المناطق منخفضة الكثافة تتميز بالضعف في الطلب على النقل لأنها تخدم عددا قليلا من الناس وتنتشر على مساحة كبيرة، وتقع في المناطق البعيدة عن مراكز الجذب ومنطقة الوسط، وفي ظل التعريفة التي تضعها مديرية النقل الغير مشجعة فإن باب الاستثمار هنا لا يطرقه أحد، هنا ينبغي على السلطات التفكير بعيدا عن معتقد الربح في التوفيق بين احتياجات المستفيدين من الخدمات العامة و بين المصالح التجارية لشركات النقل العام، أو التفكير في تغطية العملية بمتعامل يحسب على الدولة، لأن الملاحظ في شبكة النقل الجماعي لمدينة سعيدة أن جل الخطوط تشغل المحور الرئيس للمدينة الذي يبدأ من المدخل الشمالي للمدينة وصولا إلى المحطة البرية، والذي يتميز بالطلب المرتفع على النقل.

وبما أن معظم الخطوط تعمل باعتبارات ربحية، و وفقا للشكل السابق فتغطية الخطوط للمناطق و تموضع محطات التوقف والانتظار بها خلل، حيث يوجد من الأماكن ما يبعد عن هذه الخدمة بما يقرب 2 كلم، وأماكن لا تصلها إطلاقا، ما يعني أن هذه المناطق تعتمد في تنقلات أفرادها على وسائل نقل فردية أبرزها سيارة الأجرة.

2-1-2- اللجوء إلى السيارة الفردية لتغطية النقل الحضري في المدينة:

يتم اللجوء إلى الاستعمال المكثف للسيارة الفردية في ظل تدهور النقل الجماعي، الذي يتمثل في تدني خدمة النقل وقصور شبكات النقل الجماعي في تغطية المجال الحضري بكيفية تكفل اقتراب مرضي لخدمة النقل الجماعي من تلك التي توفرها السيارة الفردية، أي إيصال المستعمل من نقطة انطلاقه إلى نقطة وصوله في عملية تنقل واحدة، ما يجعل نسبة هامة من الأسر تتجه إلى امتلاك السيارة الفردية مستفيدة من القروض التي تمنحها البنوك وتسهيلات وكالات بيع السيارات، متحملة المصاريف الباهظة التي يستوجبها شراء هذه الوسيلة واستعمالها وصيانتها ولو على حساب ضروريات أخرى كالسكن والتربية،[1] في مدينة سعيدة بلغت نسبة التجهيز بالسيارة السياحية خلال العام 2008[2] 19.80 %، وتبرز الأرقام المتعلقة بسيارة الأجرة على مستوى مديرية النقل الأهمية الكبيرة التي تلعبها هذه الوسيلة في النقل، وكذلك نوع الوسيلة في التنقلات التي رصدتها مستشعرات الهيأة التي قامت بإعداد مخطط المرور لبلدية سعيدة تبين هيمنة استعمال السيارة الفردية.

[1] عبد الحكيم كبيش: التمدد الحضري والحراك التنقلي في النطاق الحضري لمدينة سطيف، مرجع سابق، ص 243.

[2] الديوان الوطني للإحصاء 2008.

الجدول رقم (10): النقل بواسطة سيارات الأجرة في سعيدة.

السنة	الرخص الممنوحة	الرخص المستغلة					المجموع
		شركة سيارات الأجرة	فردية	جماعية حضرية	جماعية بين الوليات	جماعية بين البلديات	
2013	1906	65	1105	234	170	295	1869
2014	1906	45	1298	48	153	188	1732

المصدر : مديرية النقل لولاية سعيدة، حصيلة نشاطات قطاع النقل لسنة 2017.

ارتفع عدد سيارات الأجرة خلال سنة واحدة ب 193 سيارة أي بزيادة خلال العام 2014 قدرت ب 14.86 %، في حين تراجع عدد المركبات الجماعية الحضرية بشكل كبير.

الجدول رقم (11): سيارات الأجرة باستخدام الهاتف.

تسمية الشركة	عدد السيارات	عدد السائقين
ش.ذ.م.م محمد للنقل بالهاتف	10	10
ش.ذ.م.م جواد للنقل بالهاتف	10	10
ش.ذ.م.م الغرب للنقل بالهاتف	10	10
المجموع	30	30

المصدر : مديرية النقل لولاية سعيدة، حصيلة نشاطات قطاع النقل لسنة 2017.

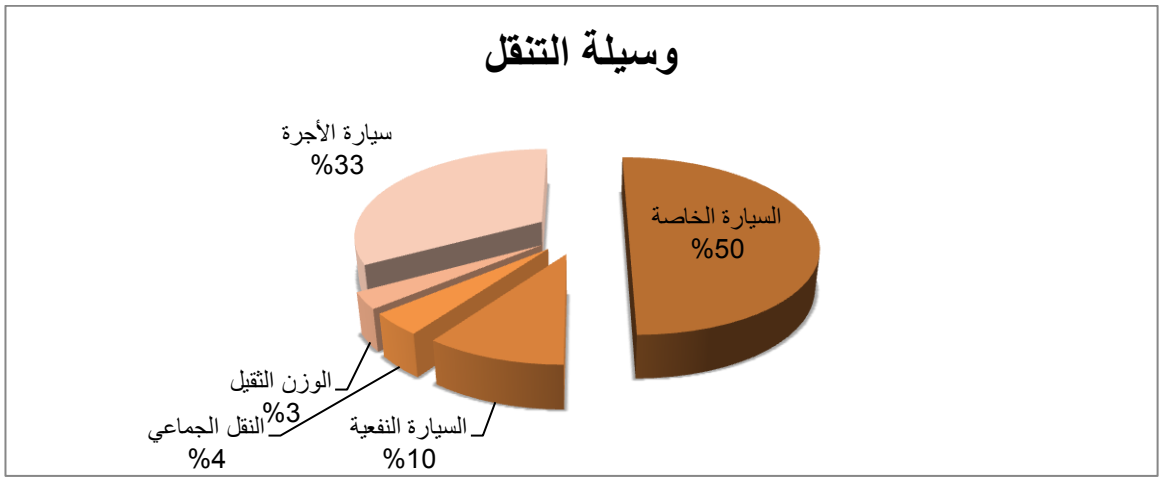
عرف نشاط إنشاء شركة سيارات الأجرة بواسطة الهاتف ارتفاعا في عدد المستفيدين، في ظل الظروف المشجعة لعمل سيارات الأجرة، وكذلك الاقبال على التكوين للحصول على دفتر المقاعد الذي يمنح عن طريقه الترخيص بمزاولة هذا النشاط خلال السنوات الماضية يبرز اهمية النشاط، وبالتالي قيمة الطلب على مثل هذه الخدمة.

الجدول رقم (12): الإقبال على التكوين للحصول على دفتر المقاعد.

السنة	عدد الدورات	عدد المرشحين
2013	07	359
2014	03	146
2015	09	625

المصدر : مديرية النقل لولاية سعيدة، حصيلة نشاطات قطاع النقل لسنة 2017.

الشكل رقم (23): توزيع الحركة حسب الوسيلة في مدينة سعيدة.



APC de Saida, rapport diagnostic plan de circulation de Saida, CTTP, juin 2011, p 27.

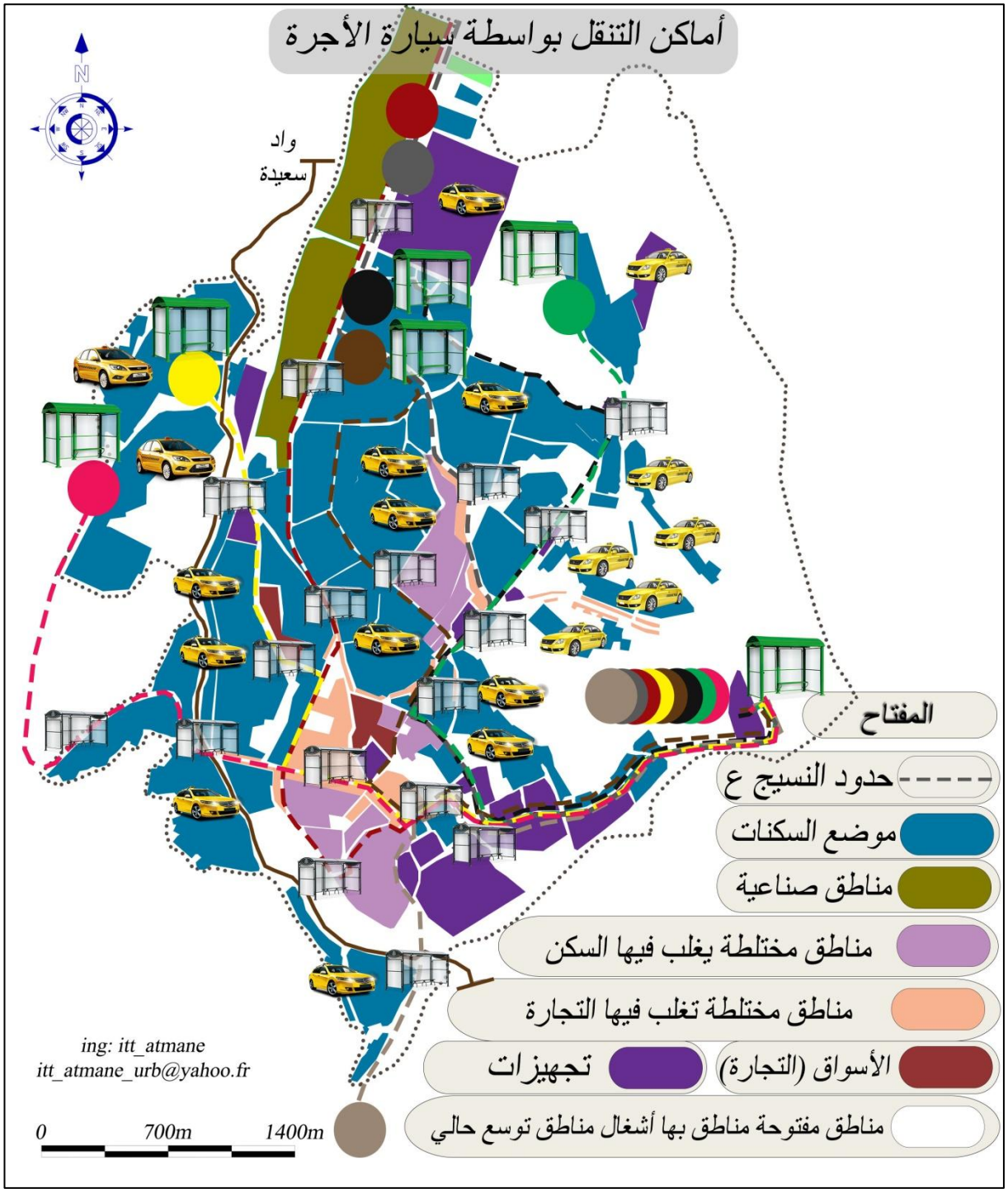
خلال عملية حصر المرور [1] التي قامت بها الهيأة المعدة لمخطط المرور بسعيدة على مستوى 26 عقدة وسط المدينة، في الفترة من 01 إلى 07 جوان 2011 تم رصد 303781 مركبة في غضون يوم واحد، من بينها 7.25 % فقط عبارة عن مركبات النقل الجماعي ومركبات الوزن الثقيل، باقي المركبات والبالغ عددها 281756 مركبة كلها مركبات فردية موزعة كالآتي:

- السيارة الخاصة: بلغت نسبتها 50.37 %، أي ما يعادل 153014 مركبة.
- السيارة النفعية: بلغت نسبتها 10.22 %، أي ما يعادل 31046 مركبة.
- سيارة الأجرة: بلغت نسبتها 32.16 %، اي ما يعادل 97695 مركبة.
- مركبات النقل الجماعي والوزن الثقيل: بلغت نسبتها 7.25 %، أي 22025 مركبة.

[1] APC de Saida, rapport diagnostic plan de circulation de Saida, CTTP, juin 2011, p 04.

2-1-2-1- أماكن التنقل بسارة الأجرة في مدينة سعيدة:

الشكل رقم (24): أماكن التنقل بسارة الأجرة في مدينة سعيدة.



المصدر: من إعداد الطالبين 2018.

إضافة إلى اعتبار سيارة الأجرة وسيلة النقل المحبذة لدى فئات معينة، أين يتم اللجوء إليها في ظل تدني خدمة النقل الجماعي، وقصوره في تغطية المجال الحضري بكيفية تكفل اقتراب مرضي لخدمة النقل

الجماعي من تلك التي توفرها السيارة الفردية أي إيصال المستعمل من نقطة انطلاقه إلى نقطة وصوله في عملية تنقل واحدة، فهي الحل الوحيد للتنقل في بعض الأحيان لسكان بعض المناطق، وفي الشكل السابق عرض لأماكن إلزامية التنقل بسيارة الأجرة أو الحل الأفضل لذلك، وهي بذلك تساهم مع النقل الحضري الجماعي والسيارة الفردية ووسائط النقل الأخرى في التغطية الكلية لمجمل مناطق الحيز العمراني، وللدلالة على الخلل في تغطية النقل الحضري الجماعي، واعتماده فقط على عاملي الكثافة وتعاظم الطلب، يكفي الإشارة إلى أنه يمكن ل 1000 شخص في المناطق ذات الكثافة العالية والوجهات المتردد عليها بكثرة أن يستقلوا 10 حافلات، في حين يتنقل كل 10 أفراد من المناطق التي لا تغطيها خطوط النقل في 10 مركبات.

يوجد العديد من التأثيرات التي تحرك التغيرات المورفولوجية للتنظيم الحضري (الانقسام–التجمع)، هذه التغيرات تؤدي إلى زيادات في التنقلات وينقص استعمال وسائط النقل الجماعي، ويزيد استعمال السيارة، الأمر الذي يزيد من حركة السيارات دون الزيادة في عدد التنقلات، خاصة في ضواحي التجمعات السكانية، الأمر الذي يستوجب تحسين الهياكل القاعدية التي تمكن من الحفاظ/تزيد من سرعة التنقلات، و هذا يخلص إلى تثمين/عدم تثمين المجال.

2-2- العلاقة بين ما ينتجه العمران من نقل وما ينتجه النقل من عمران في المدينة:

2-2-1- الشبكة الحضرية في مدينة سعيدة:

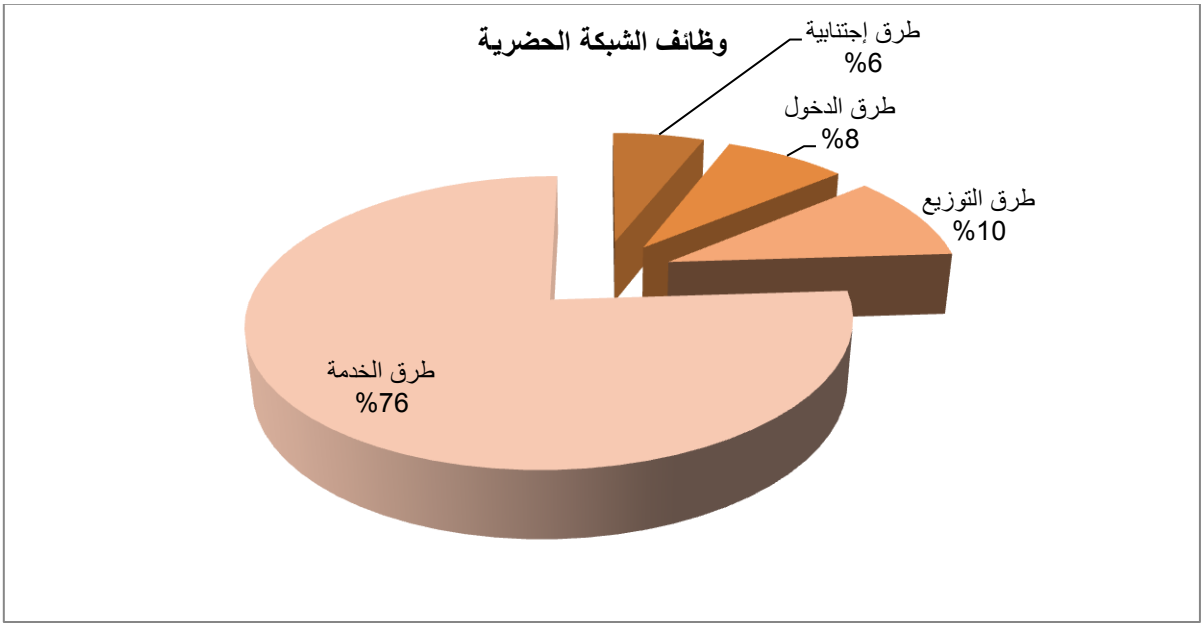
تعد أنظمة النقل وشبكاتها الحضرية شرايين الحياة التي تربط بين أجزاء المنطقة الحضرية المختلفة من جهة، وربطها بالمناطق المجاورة لها من جهة أخرى، فهي بذلك تعمل على انسياب حركة المشاة، المركبات، ورفع كفاءتها. و تأتي خدمات شبكة الطرق في مقدمة أنظمة شبكات النقل التي بدورها تتأثر بمجموعة من العوامل منها: النمو والتغير السكاني، تطور حجم العمالة، توزيع المناطق السكانية، نمو وتوزيع شبكة الطرق، توزيع القطاع الصناعي والتجاري والخدمات.[1] ويجب التمييز بين الشبكة كهيكل مادي يتوفر على هياكل قاعدية نقطية كالمحطات البرية والمطارات والموانئ والمحولات وغيرها، أو خطية كخطوط السكك الحديدية والطرق البرية المزدوجة وغيرها، وبين الحراك ضمن الشبكة من وسائل مختلفة

[1] عمر محمد الضيافلة: أنظمة شبكات النقل الحضرية في مدينة عمان، مجلة دراسات العلوم الإنسانية والاجتماعية، المجلد 41، العدد 3، الجامعة الأردنية، 2014، ص 812.

تتحرك وفق نظام معين، والشبكة لا قيمة لها إذا لم تلبي مختلف احتياجات التنقل والحراك في الإقليم، فالأول يتعلق بالجانب المادي والثاني يتعلق بالخدمات التي تقدمها الشبكة التي تعتبر كحامل يوفر خدمات الحراك والتنقل.[1]

تتميز شبكة الطرق الحضرية في مدينة سعيدة بمميزات طبيعية ومواصفات تقنية وهندسية تصعب نسبيا الحركة والمرور، فمنطقة وسط المدينة على سبيل المثال رغم انبساط طرقاتها إلا أنها تعاني من الضيق الشديد، يضاف إليه الاقبال الكبير على استعمالها، أما في باقي المناطق فيتباين شكل سطح الأرض وتتباين معه المميزات الطبيعية للطريق، لكن مجمل هذه الطرقات تلعب دورها بشكل جيد.

الشكل رقم (25): توزيع الشبكة الحضرية حسب وظيفتها في مدينة سعيدة.



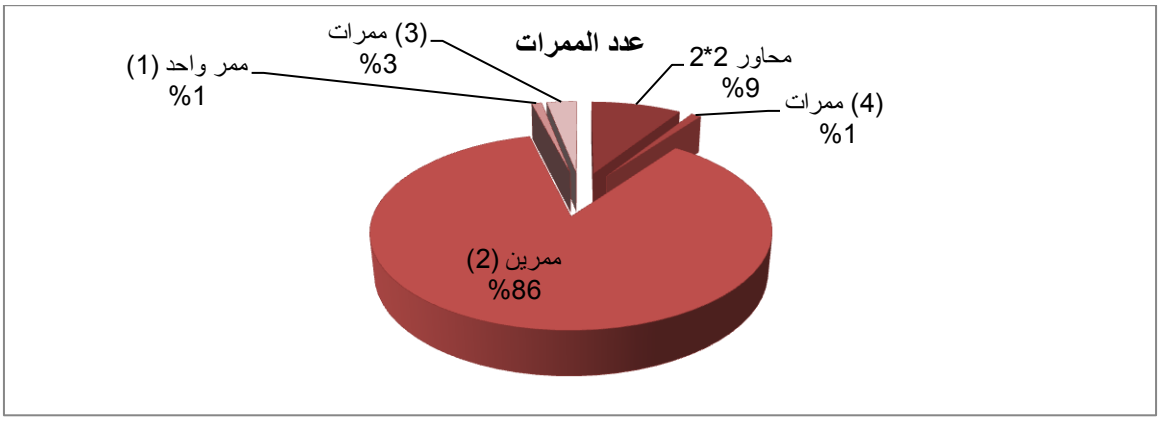
APC de Saida, rapport diagnostic plan de circulation de Saida, CTTP, juin 2011, p 28.

تتكون الشبكة الحضرية حسب الشكل السابق من خلال ما تؤديه من وظائف من:

- طرق الخدمة وهي الأعلى نسبة تمثل ما نسبته 76 %.
- طرق الدخول تمثل ما نسبته 08 %.
- طرق التوزيع تمثل ما نسبته 10 %.
- طرق اجتنابية تمثل ما نسبته 06 %.

[1] عبد الحكيم كبيش: التمدد الحضري والحراك التنقلي في النطاق الحضري لمدينة سطيف، مرجع سابق، ص 271.

الشكل رقم (26): توزيع الشبكة الحضرية حسب عدد الممرات.



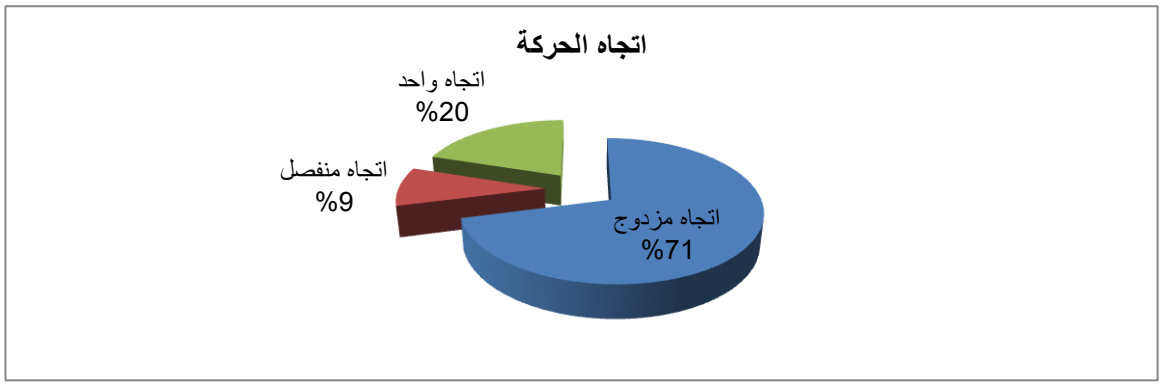
APC de Saida, rapport diagnostic plan de circulation de Saida, CTTP, juin 2011, p 25.

تتوزع الشبكة الحضرية كما يوضح الشكل السابق حسب عدد الممرات إلى ما يلي:

- 86 % من الشبكة الحضرية عدد ممراتها اثنان.
- 0.18 % من الشبكة عدد ممراتها 4.
- 0.18 % ذات ممر واحد.
- 9.66 % من الشبكة منفصلة عن بعضها وبممرين في كل جانب.
- 3.94 % من الشبكة عدد ممراتها ثلاثة.

من خلال هذه المعطيات يتبين أن الشبكة تتميز بمواصفات ضعيفة من حيث الخصائص الفيزيائية، الأمر الذي يصعب نوعا ما التنقل، هذا ويضاف مشكل توقف السيارات ومواقف الحافلات وممرات الراجلين...

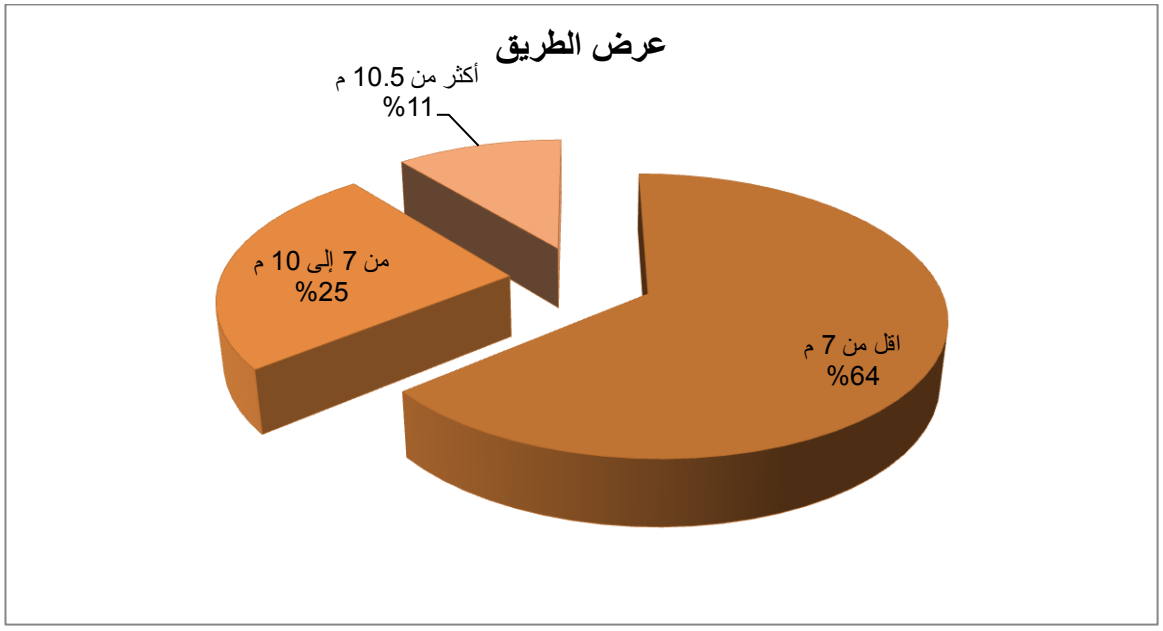
الشكل رقم (27): توزيع الشبكة الحضرية حسب اتجاه الحركة.



APC de Saida, rapport diagnostic plan de circulation de Saida, CTTP, juin 2011, p 26.

71 % من الشبكة تستغل في اتجاهين اثنين، و 20 % تستغل في جانب واحد، و 09 % في اتجاه منفصل، ومعلوم أنه كلما زادت الخطوط ذات الاتجاه الواحد كلما زادت سهولة المرور، والعكس صحيح، ما يعني أن خصائص اتجاه الحركة لا تخدم التنقل فيما نسبته 71 % من الشبكة.

الشكل رقم (28): توزيع الشبكة الحضرية حسب عرض الطريق.



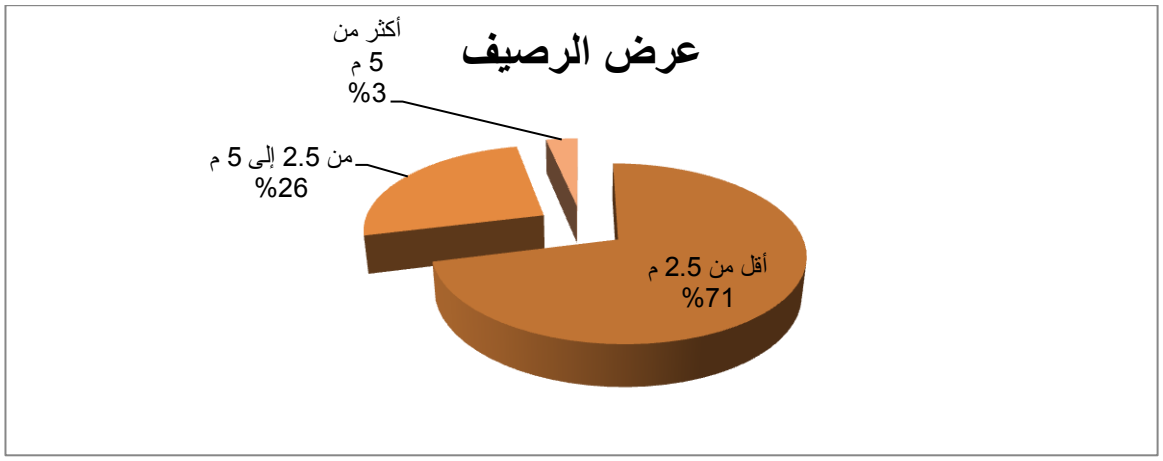
APC de Saida, rapport diagnostic plan de circulation de Saida, CTTP, juin 2011, p 26.

تتسبب المواصفات الفيزيائية للشبكة بنسبة كبيرة في الاختناقات ومشاكل المرور، فمن مجمل خطوط الشبكة الحضرية لمدينة سعيدة نجد 25 % فقط يتعدى عرضها 7 متر، 11 % يتعدى عرضها 10.5 متر، بينما تسجل الطرقات التي يقل عرضها عن 7 متر نسبة 64 %، ما يعني قيمة استيعاب تقل عن 1800 وحدة (سيارة خاصة)[1]، يضاف إلى ذلك التوقف العشوائي للمركبات، والمشاكل التي تسببها التقاطعات، وعدم احترام الأولوية.

بما أن المشي على الأقدام يعتبر هو الآخر وسيلة من وسائل النقل، فالحديث عن مجال حركة وتنقل المشاة مهم أيضا مثله مثل مجال حراك المركبات، وتتحكم معطيات عدة في هذا التنقل منها ما هو متعلق بمعطيات طبيعية كالانبساط والانحدار، ومنه ما هو متعلق بمعطيات تصميمية كمواصفات الأرصفة.

[1] عبد الحكيم كبيش: التمدد الحضري والحراك التنقلي في النطاق الحضري لمدينة سطيف، مرجع سابق، ص 278.

الشكل رقم (29): توزيع الشبكة الحضرية حسب عرض الرصيف.



APC de Saida, rapport diagnostic plan de circulation de Saida, CTTP, juin 2011, p 26.

تقدم طرقات مدينة سعيدة عرضا ضعيفا في الأرصفة، و حسب الدراسة التي قامت بها البلدية لإعداد مخطط المرور سنة 2010[1] فإن 71 % من الأرصفة يقل عرضها عن 2.5 متر، ما يعني أن الأرصفة لها مواصفات لا تسمح بتسهيل حركة الراجلين، ومن هنا نفهم سبب تحرك الراجلين في جانبي الطريق وتعريض أنفسهم للخطر وكذلك إعاقة حركة السيارات، وتزيد هذه الظاهرة كلما اقتربنا من منطقة الوسط.

الصورة (01) و (02): النزاع بين حركة المشاة والمركبات.

المصدر: الطلبة 2017.

[1] APC de Saida, rapport diagnostic plan de circulation de Saida, CTTP, juin 2011, p 27.

2-2-2- حركة تجارية تنتج من قرار إخراج الحركة العابرة والوزن الثقيل للأطراف:

نتجت عن قرار إخراج الحركة العابرة من المدينة (Flux de transite) بواسطة طريق الوزن الثقيل أو الطريق الإجتنابي، الذي يمتد من الجهة الشمالية الغربية إلى الجهة الجنوبية الغربية بمحاذاة النسيج الحضري للمدينة حركة تجارية معتبرة، والتي تتعلق أساسا بالخدمات التي تقدم لمستغلي الطرقات، إضافة إلى مواد استهلاكية موجهة للسكان تتطلب مساحة عرض كبيرة وتنقلها عربات الوزن الثقيل التي لا يسمح لها عادة بالدخول إلى المدينة طوال فترة النهار، ومع مرور الوقت بدأت تعرف المنطقة بطابعها التجاري من خلال تخصيص جل أصحاب العقارات الطابق الأرضي للمستودعات، التي توجه إما لمزاولة نشاط تجاري أو للكراء.

الصورة (03) و (04): تجارة مواد البناء على حدود الطريق الاجتنابي.

المصدر: الطلبة 2017.

الصورة (05) و (06): خدمات الصيانة و خدمات الإطعام على حدود الطريق الاجتنابي.

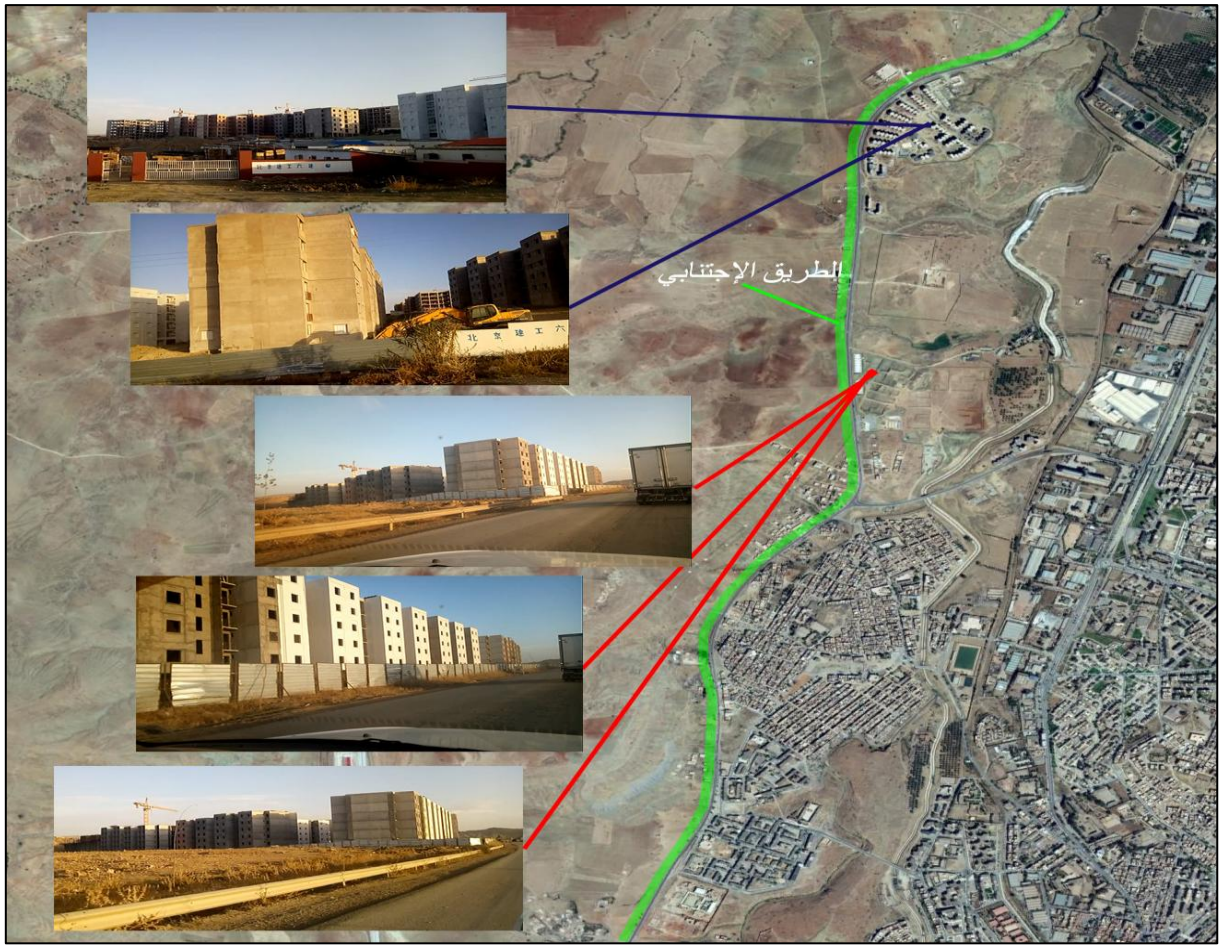
المصدر: الطلبة 2017.

2-2-3- مشاريع جديدة تخلق بمحاذاة طرق مهمة وطرق مهمة تخلقها مشاريع جديدة:

تنموا شبكة الطرق تناسبا مع تطور المدينة، ففي المدن القديمة تكونت هذه الشبكة خلال فترات زمنية متعاقبة وتطورت على أساس ربط المدينة مع العالم الخارجي، ومع زيادة مساحة المدينة وتوسعها العمراني فإن الطرق الخارجية تحولت إلى طرق داخلية، وبالتالي أصبح من الضروري إخضاع هذه الطرق إلى المتطلبات التصميمية لطرق المدينة والتي تأخذ بعين الاعتبار التطور الكبير الذي طرأ على خصائص وسائل النقل سواء في حركة السيارات أو المشاة.

في المثال المدروس مدينة سعيدة أُعتمد الطريق الإجتنابي في السنوات الماضية لاعتبارات تقنية وبيئية، ثم أصبح الطريق مهما في الحركة العابرة والوالجة، وعلى جانبي الجزء الشمالي منه تقع منطقة التوسع الغربية الشمالية للمدينة.

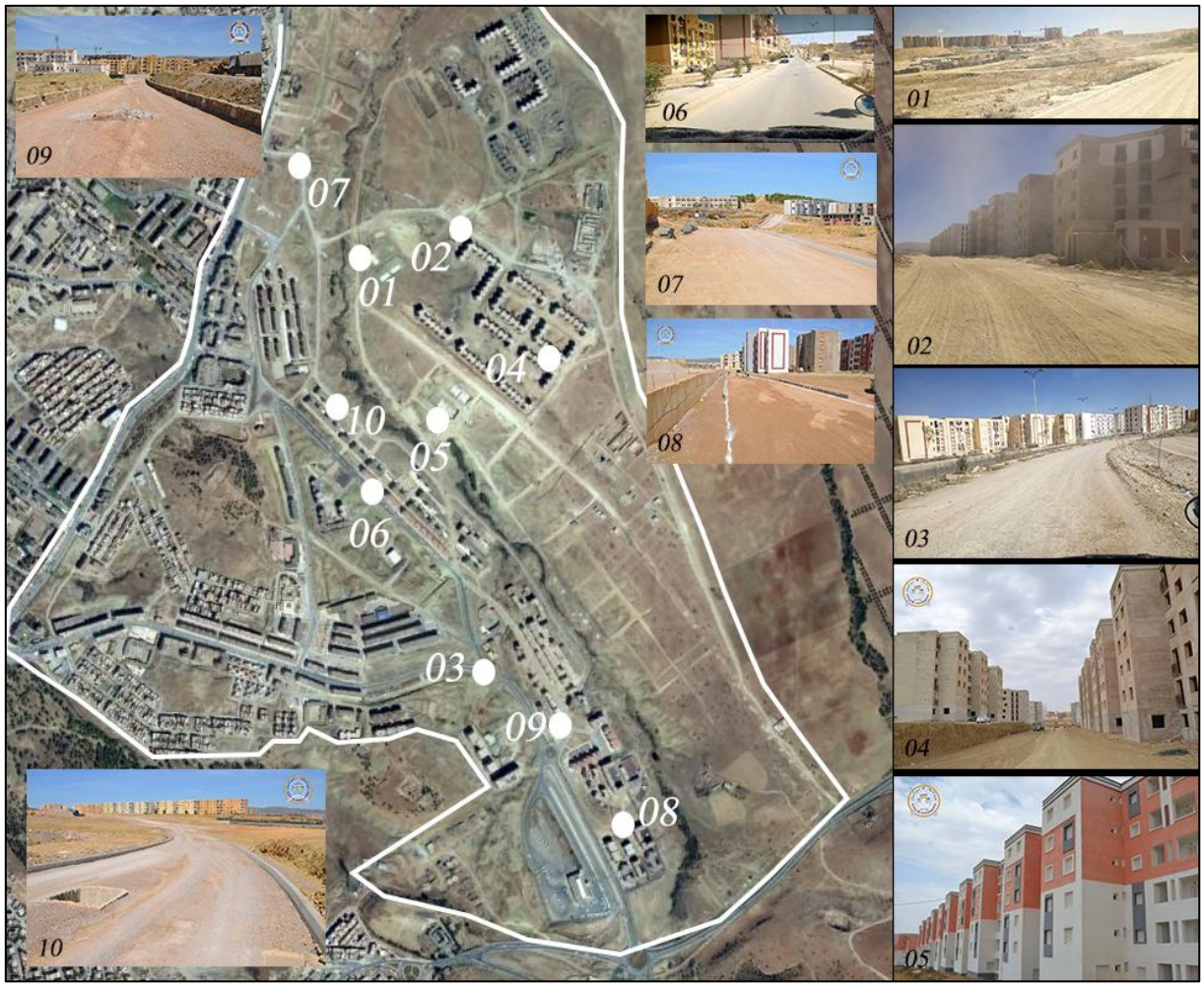
الشكل رقم (30): مشاريع مهمة تخلق بمحاذاة الطريق الاجتنابي.



المصدر: عثمان إيت، مرجع سابق، ص 152.

في الشكل السابق تبيان لموضعة مشروعين سكنيين مهمين، الأول تسهر على إنجازه شركة صينية وهو مشروع 2500 مسكن اجتماعي، والثاني مشروع 3000 مسكن اجتماعي وتنجزه شركة تركية، وقد اختيرت للمشروعين الأرضية التي تقع بمحاذاة الطريق في جانبه الشمالي، وقد سبقت الإشارة في العنصر السابق إلى بروز وحدات تجارية مهمة بالطريق. وفي الشكل التالي مثال عن علاقة أخرى عكس الأولى وهي الطرق التي تخلقها المشاريع الجديدة.

الشكل رقم (31): طرق مهمة تخلقها المشاريع الجديدة.



المصدر: عثمان إيت، مرجع سابق، ص 153.

شهدت منطقة التوسع الشرقية والشرقية الجنوبية لمدينة سعيدة حركة تعمير كبيرة خلال الفترة الممتدة من 2001 إلى يومنا هذا، وقد تم استكمال حوالي 80 % من مخطط شغل الأرض السلام 2 الذي تضمه منطقة التوسع، و هو عبارة عن مجمعات سكانية مهمة تضم حوالي 2000 سكن وتجهيزات مهمة ذات وزن جواري حضري ولائي وحتى إقليمي، وفي نفس المنطقة وبالتحديد في الجهة الشمالية منها

يتم حاليا إنجاز مشاريع جديدة معتبرة في إطار الحصة التي استفادت منها المدينة فيما يخص السكن، أين يتم انجاز ما مجموعه 4900 مسكن، منها 1900 مسكن بصيغة البيع بالإيجار، وتعيين أرضية خاصة ب 1500 قطعة بناء اجتماعية (خاصة بالهضاب العليا) بالإضافة إلى مشاريع أخرى مهمة. هذه المشاريع خلقت شبكة معتبرة من الطرقات قدرتها مصالح الأشغال العمومية بحوالي 80 كلم، وفي الشكل السابق عرض للطرق المنجزة، آنية الإنجاز، والتي تنجز بعد انتهاء البناء.

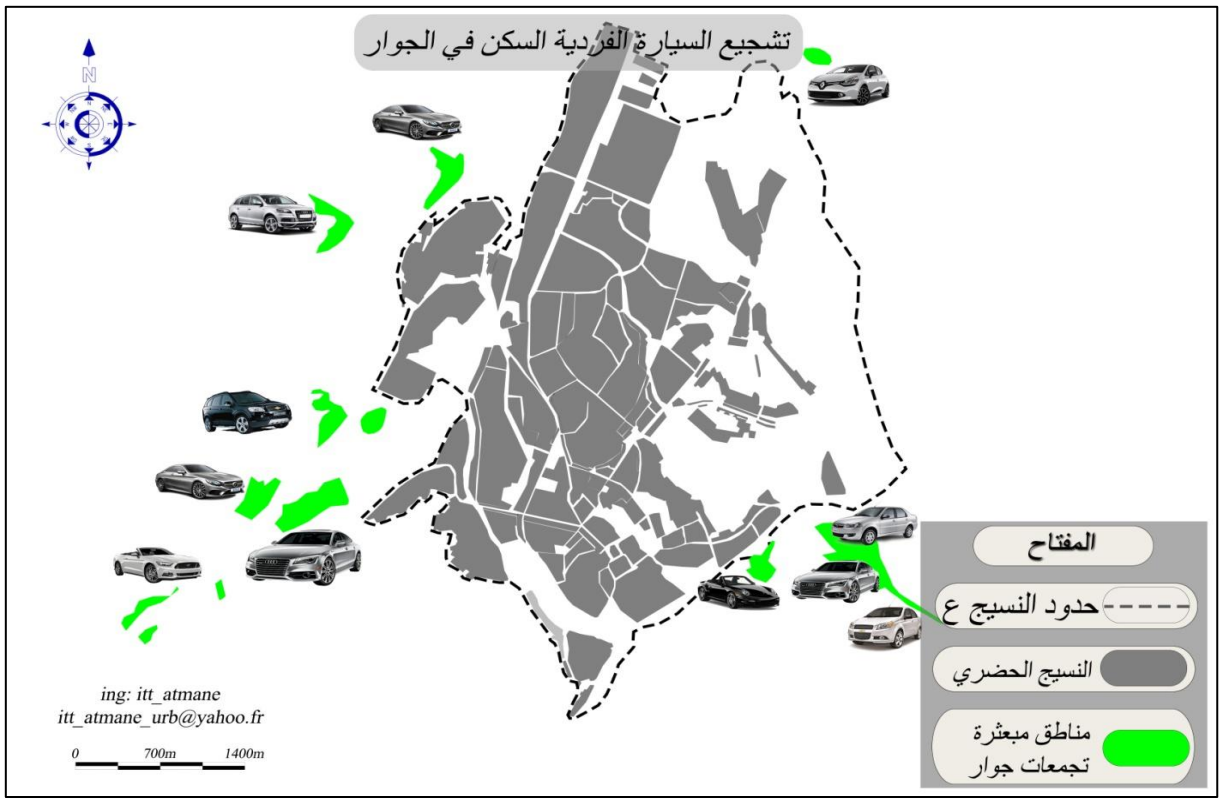
الشكل رقم (32): الطرق المنجزة ضمن مخطط شغل الأرض السلام 02.

المصدر: مخطط شغل الأرض حي السلام 2، خلية الإعلام لدى ديوان ولاية سعيدة، الموقع الرسمي.

2-3- علاقة السيارة الخاصة بتشجيع السكن في الجوار:

شهدت السنوات الأخيرة تزايدا كبيرا في ملكية السيارات في الجزائر نظرا لانفتاح السوق الجزائرية من خلال وكلاء معتمدون يمثلون كل أصناف المركبات، وقد ساهمت التسهيلات البنكية لقروض شراء السيارات في ارتفاع محسوس لنسب تجهيز الأسر بالسيارة، ويعني تجهيز الأسرة بسيارة امتلاكها لمركبة بمختلف أنواعها (السياحية، النفعية، سيارة الخدمة أو العمل)[1]، وقد أدى الاستعمال الكبير للسيارة الفردية إلى تحفيز التعمير المبعثر، فحتى من لا يملك سيارة خاصة قد لا يجد صعوبة كبيرة في الحصول على خدمة النقل في الجوار القريب للمدينة، في الوقت الذي انتشرت فيه ظاهرة النقل الغير مرخص، وسهلت وسائل الاتصال خاصة الهاتف النقال الوصول إليه، وقد تفهم العلاقة بين السيارة الخاصة و التبعثر الحضري على أنها بسيطة، لكن التمعن في تأثير كل منهما على الآخر يفتح الباب أمام البحث في العديد من المحددات التي أنشأت العلاقة (امتلاك السيارة/حب الاغتراب/غلاء العقار/عمل غير حضري....)، والمحددات التي سهلتها (هياكل النقل/وسائل الاتصال...).

الشكل رقم (33): تشجيع السيارة الفردية السكن في الجوار.



المصدر: عثمان إيت، مرجع سابق، ص 149.

[1] عبد الحكيم كبيش: التمدد الحضري والحراك التنقلي في النطاق الحضري لمدينة سطيف، مرجع سابق، ص 242.

خلاصة الفصل الثالث:

يتم اختيار سلم تحليل النطاق بغية دراسة التمفصل بين النقل والعمران وفقا لاعتبارات عديدة، الاعتبار الأول يتعلق بترتيب السلم المجالي الهادف إلى تحقيق المبادئ التوجيهية للتخطيط الحضري والإقليمي من أجل تحسين أوضاع التنمية، والثاني يتعلق بالتفاعل بين التهيئة والنقل الناتج من كون المنظومة النقلية جزء لا يتجزأ من المنظومة العمرانية.

وتعكس تشريعات تخطيط وتهيئة المجال بترتيبها الهرمي الذي يبدأ من المستوى الوطني وينتهي إلى الوحدة الجوارية إدراك الدولة بضرورة العمل الشمولي وفق مبدأ توزيع الصلاحيات والمهام حسب تدرج المجال، وتحليل التمفصل مع النقل يتبع هو الآخر نفس المنطق.

في الموضوع قيد الدراسة بدأ التحليل بدراسة تقاطع منظومة النقل مع المنظومة العمرانية وفق التدرج المجالي للإقليم، وذلك من طريق البحث عن التخطيط للنقل في مختلف مخططات العمران، أين تمت الإشارة إلى العناصر التي تنص على تكييف المنظومة النقلية مع التحولات العمرانية والإقليمية ضمن مخططات التهيئة العمرانية الوطني والجهوي، ومخطط تهيئة الولاية.

وفي دراسة التمفصل بين النقل الحضري والعمران داخل النسيج العمراني للمدينة وهو العنصر المهم في البحث، تم التطرق إلى العلاقة بينهما في ثلاث محاور رئيسية وهي علاقة النقل الحضري الجماعي بمختلف معطيات العمران، وتأثير الخلل في تغطية النقل الجماعي في اللجوء للسيارة الفردية، وتشجيع السيارة الخاصة للسكن في الجوار.

خاتمة

نتائج البحث

خاتمة:

يتناول الموضوع دراسة *التمفصل بين النقل والعمران وفقا للأبعاد التحليلية للمجال بسعيدة*، ومن خلال هذا العنوان يمكن استخراج عنصرين مهمين يشكلان المحاور الأساسية للبحث وهما: التمفصل بين النقل والعمران، الأبعاد التحليلية للمجال، و يشمل العنصر الأول دراسة العلاقة التبادلية بين النقل الحضري والعمران من الناحية الوظيفية (التقنية)، و التمفصل بينهما في التشريعات المتعلقة بكل منهما على حدى، أما الأبعاد التحليلية للمجال فهي الأبعاد التي يتم الإشارة إلى التمفصل بين النقل والعمران ضمنها، وتتنوع بين البعد الإقليمي للمدينة الذي يتناول موقع المدينة من الخطط الواردة في مخططات التهيئة العمرانية الوطنية، و الجهوية، و الولائية، والبعد العمراني الذي يتناول تفاعل كل من النقل الحضري والعمران داخل النسيج الحضري للمدينة.

قبل عرض نتائج البحث نقوم بالتذكير بأهداف البحث وفرضياته من أجل تحقيق الفرضيات التي انطلقت منها الدراسة.

1- أهداف الدراسة:

- استظهار التمفصل بين النقل والعمران في المجال الإقليمي لمدينة سعيدة بحسب تدرج أدوات التهيئة العمرانية.
- تسليط الضوء على التمفصل بين النقل والعمران في مدينة سعيدة من خلال الاستعراض والتحليل.

2- فرضيات الدراسة:

- يحلل المجال بغية دراسة التمفصل بين النقل والعمران في مدينة سعيدة وفق البعد الإقليمي للمدينة حسب تدرج أدوات التهيئة العمرانية.
- يحلل المجال بغية دراسة التمفصل بين النقل والعمران في مدينة سعيدة وفق الحيز العمراني للمدينة (البعد العمراني).

فيما يلي عرض لأهم النتائج المحصل عليها من خلال الموضوع قيد الدراسة.

2- أهم نتائج البحث:

- **العلاقة بين النقل والعمران من الناحية التشريعية في الجزائر:**

مهد القانون 13/01 الصادر سنة 2001 المتضمن توجيه النقل البري وتنظيمه في الجزائر لنشوء تمفصل تخطيط النقل مع التخطيط العمراني من خلال تحدث المشرع عن ضرورة ربط سياسات النقل بسياسة التهيئة العمرانية، وتجسدت الثنائية نقل عمران في مخططات التهيئة العمرانية أيضا من خلال عناصر عديدة.

في الآتي نذكر بعض العناصر التي تتحدث عن العلاقة بين النقل والعمران في تشريعات كل منهما في الجزائر:

- نصت المادة الثالثة من القانون 13/01 على مساهمة منظومة النقل البري في تجسيد سياسة التهيئة العمرانية.
- نصت المادة اللخامسة من نفس القانون على أن إعداد المخططات الرئيسية للسكة الحديدية والطرقات يجب أن يندرج ضمن سياسة التهيئة العمرانية الوطنية.
- نصت المادة الثالثة من القانون 03/87 المتعلق بالتهيئة العمرانية على تدعيم المنشآت الأساسية للنقل والمواصلات بهدف الاستغلال الأمثل للمجال الوطني، وإزالة الأسباب الهيكلية لعدم التوازن الجهوي.
- جاء في المادة 21 من القانون 20/01 المتعلق بتهيئة المجال وتنميته المستدامة وضع المبادئ التي تحكم توطن البنى التحتية الضخمة للنقل والتجهيزات الكبرى وغيرها من الخدمات ذات المنفعة الوطنية.
- تولي المجلس الوطني لتهيئة الإقليم وتنميته المستدامة عملية التقييم الدوري والمتابعة الميدانية لتنفيذ مشاريع النقل.
- نصت المادة 22 من القانون 20/01 على تأسيس مخططات توجيهية للبنى التحتية والخدمات الجماعية ذات المنفعة الوطنية، ومن بين هذه المخططات المخطط التوجيهي للنقل الذي يشمل الطرق والطرق السريعة والسكك الحديدية والمطارات والموانئ.

- ركزت الخطة الوطنية للتهيئة العمرانية على تثمين البنى التحتية النقلية من خلال وضع جملة من الطرقات التي تعيد هيكلة الإقليم حسب التوجهات التنموية الجديدة كالسيار شرق–غرب مثلا.
- **التمفصل بين النقل والعمران في المجال الإقليمي لمدينة سعيدة:**

تقع مدينة سعيدة ضمن مجال إقليمي ديناميكي للغاية حسب الخطة الوطنية للتهيئة العمرانية، الهادفة أساسا إلى إعادة التوازن في الجزائر وتثمين منطقة الهضاب العليا والحد من التسحل، وذلك بتوطين الدولة للقواعد الانتاجية بمنطقة الهضاب العليا في إطار توزيع المؤسسات الكبرى للوحدات الاقتصادية العمومية، ووضع صورة للإقليم تتناول الأبعاد والعوامل التي تعمق الاختلال الإقليمي، ومحاولة وضع دساتير للتوازن، وأهم ما يمكن سرده فيما يخص التمفصل بين النقل والعمران في المجال الإقليمي لمدينة سعيدة نحصره في الآتي:

من الناحية العمرانية: جاء في الخطة الوطنية حسب السيناريوهات الأربعة التنموية في الشطر المعد لتنمية مدينة سعيدة وإقليمها التوجيهات التي تنص على:

- تصبح مدينة سعيدة بحلول العام 2025 مدينة كبيرة يقطنها 500 ألف نسمة وتشكل رفقة مدينة تيارت قطب توازن جهوي في منطقة الهضاب العليا الغربية، بغرض الحد من الهجرة إلى الساحل.
- خلق قطب توازن بإقليم مدينة سعيدة الولائي عن طريق توطين جملة من المشاريع التنموية ذات الطابع الاقتصادي من بينها وحدة إنتاج مساحتها 100 هكتار على بعد حوالي 20 كلم من مقر الولاية قريبا من منطقة يتم دراستها لاحتضان مدينة جديدة تابعة للمدينة الأم وتلتحم معها من الجهة الجنوبية.
- يتم الاستفادة من المنابع والحمامات المعدنية والمناطق الطبيعية ذات الخصائص السياحية كشلالات تيفريت في النشاط السياحي، ويخلق بالمنطقة قطب سياحي يبرمج لاستضافة السواح الأجانب.

من الناحية النقلية: تم التركيز مع المشاريع والخطط التنموية التوجيهية على مواكبة تطور بنى النقل للتطورات العمرانية من خلال برمجة طرق ذات وزن إقليمي وطني، جهوي، وولائي أهمها:

- مرور الطريق السيار شرق/غرب للهضاب العليا الغربية بمدينة سعيدة وهو طريق يربط الجهة الغربية للجزائر بجهتها الشرقية على طول 1100 كلم، وكان مقررا أن يدخل الخدمة في حدود العام 2025 غير أن الأشغال لم تنطلق به بعد.
- مشروع توسعة وتهيئة الطريق الوطني رقم 06 الذي يربط الجهة الشمالية الغربية بالجنوب الغربي.
- برمجة طريقين مزدوجين يربطان مدينة سعيدة بالطريق السيار شرق/غرب من طريق معسكر وسيدي بلعباس في إطار تجسيد سياسة الدولة القاضية بربط كل مراكز الولايات ببعضها بطرق مزدوجة.
- طريق يربط الأغواط بالطريق السيار للهضاب العليا مرورا بالبيض و حتى سيدي أحمد بسعيدة.
- تهيئة وتحديث و إصلاح و مزاوجة خط السكة الحديدية الرابط بين المحمدية بمعسكر وبشار مرورا بسعيدة.
- خط السكة الحديدية الرابط بين مشرية ولاية النعامة وسعيدة ثم تيارت وصولا إلى الجهة الشرقية للبلاد وبلغت نسبة إنجازه أرقاما متقدمة.
- خط السكة الحديدية الرابط بين سعيدة وسيدي بلعباس وصولا إلى وهران وتلمسان وهو خط نشط منذ العام 2017.
- اتصال مدينة سعيدة بكل التجمعات الحضرية داخل الإقليم الولائي عن طريق شبكة مهمة من الطرق الولائية والبلدية لأهمية التجمع في الإقليم الولائي.

من خلال ما تم سرده يمكن استنتاج أن العلاقة بين النقل والعمران موجودة في كل مستويات المجال الإقليمي للمدينة وتحليل التمفصل بينهما يتبع نفس ترتيب المستويات وهو ما يثبت صحة الفرضية الأولى.

- **التمفصل بين النقل والعمران في المجال الحضري لمدينة سعيدة:**

من خلال تحليل التمفصل بين النقل الحضري والعمران داخل الحيز العمراني بسعيدة تم التوصل إلى النتائج التالية:

- تسجل الشبكة الحضرية قصورا في تلبية الطلب على النقل بسبب عدم تناسب المواصفات الفيزيائية للشبكة مع تدفقات المرور الناتجة من العدد الكبير للمركبات خاصة في منطقة الوسط، وعلى طول الطريق الذي يربط بين المدخل الشمالي للمدينة بالمحطة البرية.
- تغطية النقل الحضري الجماعي غير كافية، وتسجل قصورا وضعفا لاعتبارات ربحية في بعض الخطوط، وغيابا مطلقا في تغطية الأحياء ببعضها، أين تنشط جل الخطوط على طول الخط شمال جنوب الذي تتركز به الجامعة والمعاهد والمؤسسات التربوية والملاعب والمنطقة الصناعية ومناطق التسوق وصولا إلى الحي الإداري ثم إلى المحطة البرية.
- دخول السيارة الفردية كوسيلة حتمية للتنقل داخل المناطق التي لا يغطيها النقل الحضري الجماعي، وانتشار مكثف للتنقل بسيارة الأجرة وإقبال كبير على التكوين للحصول على دفتر المقاعد.
- تبلور نشاط تجاري مكثف نتج من قرار إخراج الحركة العابرة والوزن الثقيل للأطراف، بمحاذاة النسيج الحضري من الجهة الشمالية الغربية والجنوبية الغربية.
- مشاريع سكنية مهمة وضعت على طول الطريق المشار إليه سابقا، يتم إنجاز 5500 مسكن منها حاليا، بالإضافة إلى مشاريع أخرى مبرمجة في المدى القريب.
- إنتاج كيلومترات إضافية من الطرق لربط مناطق التوسع بالمدينة ولخلق الحركة داخل هذه المناطق.
- تشجع السيارة الخاصة السكن في الجوار بسبب معطيات كثيرة أهمها النزعة للسكن في الجوار و ندرة وغلاء العقار بمنطقة الوسط، وسهولة الحصول على خدمة السيارة الفردية إما من طريق نسبة التجهيز بالسيارة السياحية والنفعية أو سهولة وإمكانية الحصول على التوصيل.

من أجل فهم التمفصل بين النقل والعمران في مدينة سعيدة توجب النزول إلى أرض الواقع وتحليل مختلف العلاقات التبادلية بين العنصرين داخل الحيز العمراني للمدينة، وتم من خلال ذلك البحث في تأثير المعطيات العمرانية في الطلب على النقل، وتأثيرها في اختيار الوسيلة، والبحث عن تأثير وتأثر المعطيات المختلفة للعنصرين في إنتاج بعضهما البعض (ما ينتجه العمران من نقل وما ينتجه النقل من عمران)، وعليه يمكن القول أن الفرضية الثانية التي مفادها أن تحليل التمفصل يكون وفق البعد الحضري (العمراني) محققة أيضا.

المراجع

المراجع:

قائمة المراجع باللغة العربية:

الكتب:

1 – أحمد كمال الدين عفيفي، حسن فؤاد: تخطيط الطرق والنقل والمرور في المدينة، كلية الهندسة، جامعة الأزهر، الحكيم للطبع، مصر، 2006.

2 – حسين عبد الحميد، أحمد رشوان: مشكلات المدينة، دراسة في علم الاجتماع الحضري، مؤسسة شباب الجامعة، الإسكندرية، 2001.

3 – خلف حسين على الديلمي: تخطيط الخدمات المجتمعية والبنية التحتية، دار الصفاء للنشر والتوزيع، الطبعة الأولى، عمان، 2009.

4 – روبير أوزيل، ترجمة بهيج شعبان: فن تخطيط المدن، دار المنشورات عويدات، بيروت، ط 01، 1983.

5 – زين العابدين علي: مبادئ تخطيط النقل الحضري، ط 01، دار الصفاء للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، 2000.

6 – عاطف حمزة حسين: تخطيط المدن أسلوب ومراحل، دار الكتب القطرية، الرقم 395، الدوحة، قطر، 1992.

7 – عبد الله عطوي: جغرافية المدن، دار النهضة العربية، 2001.

8 – فؤاد محمد الصقار: التخطيط الإقليمي، ط 03، منشأة المعارف، الاسكندرية، 1994.

الرسائل الجامعية:

9 – زوليخة قنطري: سياسات نقل الأشخاص في الجزائر واقع وآفاق: دراسة حالة منظومة النقل الحضري 10– لمدينة الجزائر العاصمة، أطروحة مقدمة لنيل شهادة دكتوراه في العلوم الاقتصادية، كلية العلوم الاقتصادية وعلوم التسيير، جامعة الحاج لخظر –باتنة–، 2015.

11– سناء روابحي: النمو الحضري وعلاقته بمشكلات النقل الحضري، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في علم الاجتماع الحضري، كلية العلوم الاجتماعية العلوم الإسلامية، جامعة باتنة، 2009.

12– شاكر بلخضر: دراسة استطلاعية لمشروع القطار الحضري "ترامواي" حالة مدينة باتنة، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في العلوم الاقتصادية، كلية العلوم الاقتصادية وعلوم التسيير، جامعة الحاج لخظر –باتنة–، 2011.

13- عبد الحكيم كبيش: التمدد الحضري والحراك التنقلي في النطاق الحضري لمدينة سطيف، أطروحة مقدمة لنيل شهادة دكتوراه العلوم في تهيئة المجال، كلية علوم الأرض والكون، الجغرافيا والتهيئة العمرانية، جامعة منتوري -قسنطينة-، 2011.

14- علي قرميط: علاقة الأمن المروري الحضري بالتنظيم العام للمدينة دراسة حالة المسيلة، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في التسيير الايكولوجي للمحيط الحضري، معهد تسيير التقنيات الحضرية، جامعة المسيلة، 2003.

15- فاتح أوذينة: التوافق بين العوامل البيئية وتصميم المخططات العمرانية، دراسة حالة مخطط شغل الأرض طريق حمام الضلعة بالمسيلة، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في تسيير التقنيات الحضرية، معهد تسيير التقنيات الحضرية، جامعة المسيلة، 2009.

16- فاطمة الزهراء أوذينة: تأثير النقل على البيئة، دراسة حالة سطيف، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في التسيير الايكولوجي للمحيط الحضري، معهد تسيير التقنيات الحضرية، جامعة المسيلة، 2003.

17- مسعودة بوزيدي: سياسات تخطيط النقل الحضري في إطار ضوابط التنمية المستدامة، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في إطار مدرسة الدكتوراه في العلوم الاقتصادية، كلية العلوم الاقتصادية وعلوم التسيير، جامعة فرحات عباس -سطيف-، 2012.

مقالات ومنشورات وتقارير:

18 - الأصم عبد الحافظ أحمد الأصم: طبيعة البيئة الجغرافية للمدينة وتخطيط النقل الحضري، مركز الدراسات والبحوث، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، 2008.

19 - بدر الدين يوسفي: وفق أي منطق يسير النقل الحضري بوهران ؟، مجلة إنسانيات، عدد 23، جانفي 2004.

20 - خضور آمال، دراسة تحليلية لوضعية خدمات النقل الحضري بالجزائر، دراسة حالة النقل الحضري بالمسيلة، ورقة مقدمة للمؤتمر الدولي حول استراتيجيات وآفاق تطوير قطاع النقل في الجزائر في إطار التنمية الوطنية، جامعة المسيلة، يومي 07-08 أكتوبر 2013.

21 - خلف الله بوجمعه، عائشة شايب، أدوات التهيئة والتعمير والتهيئة المستدامة للفضاءات الخارجية، مجلة العمران والتقنيات الحضرية، العدد الثالث، مارس 2008.

22 - خلف الله بوجمعة: المدينة وتسيير النقل الحضري-حالة مدينة المسيلة، من الموقع http://3omran-aghil.asso-web.com

23 – خوان كلوس (المدير التنفيذي لموئل الأمم المتحدة): المبادئ التوجيهية الدولية بشأن التخطيط الحضري والإقليمي، برنامج الأمم المتحدة للمستوطنات البشرية، نيروبي، 2010.

24 – محمد مداحي وسوسن زيرق: حوكمة النقل الحضري في الجزائر، مجلة دراسات اقتصادية، العدد رقم 03، 2016.

25 – وزارة الشؤون البلدية والقروية بالمملكة العربية السعودية: دليل تخطيط النقل في المدن السعودية، ط 1، الرياض، 1426 هـ.

مراجع أخرى:

26 – الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية.

27 – حصيلة نشاطات قطاع النقل، مديرية النقل لولاية سعيدة.

28 – الإحصائيات، هيأة التخطيط لولاية سعيدة.

29 – مختلف تقارير ومخططات التهيئة العمرانية المتعلقة بالبحث، من الهيئات التقنية لسعيدة.

30 – مختلف التقارير والمخططات المتعلقة بالبحث، من الهيئات المركزية.

قائمة المراجع باللغات الأجنبية:

31 - Jean Paul Rodring, the Geography of Transport Systems, Oxom, 2006.