

جامعة محمد خيضر بسكرة
كلية العلوم الدقيقة وعلوم الطبيعة والحياة
قسم: علوم الأرض والكون



مذكرة ماستر

الميدان: هندسة معمارية، عمران ومهن المدينة
فرع: تسيير التقنيات الحضرية
التخصص: عمران وتسيير المدن

رقم: 40/M .STU/2018

إعداد الطالب:

حنانو فتيحة

يوم: 24/06/2018

أدوات التسيير الحضري ودورها في تنظيم المجال دراسة حالة مخطط تسيير النقل لمدينة المغير

لجنة المناقشة:

رئيس	جامعة محمد خيضر بسكرة	أ. مس أ	بودريعة سامية
مقرر	جامعة محمد خيضر بسكرة	أ. مس أ	شريف محمد الأمين
مناقش	جامعة محمد خيضر بسكرة	أ. مس أ	بوشلوش عبد الغاني

السنة الجامعية : 2017 - 2018

شكر و عرفان



قال تعالى " لئن شكرتم لأزيدنكم"

فالحمد و الشكر لله عز و جل أولاً و قبل كل شيء على جليل نعمته و توفيقه لنا في إنجاز هذا العمل.

فننقدم بالشكر الجزيل إلى كل من ساهم من قريب أو بعيد وعمل معنا بنزاهة وصدق من زملاء

وأساتذة ومسؤولين

جزيل الشكر وعظيم الإمتنان والتقدير إلى الأستاذ المشرف: **شريف محمد الأمين** الذي أمدني بيد العون

ولم يبخل بتوجيهاته و نصائحه القيمة

- جزاه الله خيراً ووفقاً -

كما لا أنسى جزيل الشكر والعرفان إلى كل من قدم يد المساعدة من مديريات و مصالح

والي كل الأسرة الجامعية من أساتذة وطلبة تسيير التقنيات الحضرية وخاصة

دفعة جوان 2018.

بأطيب العرفان و فائق الإمتنان، و فاق التقدير و الإحترام، ننقدم بالشكر الجزيل إلى كل من ساعدنا من

قريب أو من بعيد، ولو بكلمة طيبة أو بابتسامة صادقة أو دعاء خالص.

دعاء

لا تجعلنا نصاب بالغرور إذا نجحنا و لا باليأس إذا خفقنا و ذكرنا أن الإخفاق هو التجربة التي تسبق

النجاح، اللهم إذا أعطيتنا فلا تأخذ منا تواضعنا و إذا أعطيتنا تواضعنا فلا تأخذ إعتزازنا بكرامتنا.

اللهم انفعنا بما علمتنا و علمنا ما ينفعنا و زدنا علما.

اللهم إنا نسألك علما نافعا و رزقا طيبا و عملا متقنا.

اللهم بنورك اهتدينا، و بفضلك استغنينا، و في كنفك أصبحنا و أمسينا، أنت الأول فلا شيء قبلك و أنت

الآخر فلا شيء بعدك، رب هب لنا حكما و ألحقنا بالصالحين و اجعل لنا لسان صدق في الآخرين.

واجعلنا من ورثة جنة النعيم.

اللهم اجعل أول يومنا فلاحا و أوسطه صلاحا و آخره نجاحا.

الإهداءات والتشكرات

المقدمة العامة

الخاتمة العامة

قائمة المراجع

الفهارس

المقدمة العامة

لا شك أن مفهوم تسيير المدن قد يحمل تصورات وأفكار وسيناريوهات تختلف باختلاف المتدخل وحجم

المدينة لكنه يبقى يركز حول محورين أساسيين متكاملين:

- البحث عن كيفية التنسيق والتوفيق بين مختلف المتدخلين في المدينة من سياسيين، تقنيين، إداريين،...

- البحث عن كيفية التحكم في تسيير كل العناصر التي تركز عليها حياة سكان المدينة مثل تسيير الفضاءات العمومية، النفايات، المساحات الخضراء، النقل...

فالنقل يشكل جزءا مهما من الحياة المعاصرة وقد كان دائما كذلك في معظم المجتمعات في العصور العابرة، فهو المسؤول عن تنشيط حركة الحياة في المدينة بكافة أنشطتها وفعاليتها الاقتصادية الاجتماعية والثقافية، وقد دعت أهميته في الدول المتطورة والنامية إلى دراسات عميقة مركزة على مشكلاته ، وأصبح كنتيجة لهذه الأهمية أحد المعايير التي يقاس من خلالها المستوى الحضري للدول.

ويعتبر عامل النقل عموما على المستوى الاقتصادي، الوسيلة اللازمة لربط عناصر ومناطق الإنتاج فيما بينها من خلال نقل الأفراد والسلع والمواد الأولية. ومن الناحية الاجتماعية، تعتبر نظم النقل والمواصلات بمثابة الرابط الاجتماعي فيما بين الأفراد في المجتمع خاصة مع الامتداد العمراني الكبير والمتواصل للمدن، والذي أدى إلى التباعد المكاني بين أفراد المجتمع لمسافات طويلة لا يمكن الوصول إليها بالسير على الأقدام. ومع مرور الزمن، أصبحت شبكة النقل والمواصلات في المدينة بمثابة الشرايين والأوردة التي بموجبها تتغذى كافة مناطق وقطاعات المدينة.

وقد أدى هذا الامتداد العمراني خاصة بعد الثورة الصناعية إلى ظهور الكثير من المشاكل الحضرية التي تمس المدينة، ومنها مشكلات النقل الحضري.

وتتمثل مشكلات النقل أساسا في ازدحام الشوارع، والاختناقات المرورية والتلوث البيئي بكافة أشكاله. ومن هنا ظهرت الحاجة إلى وجود نظم ووسائل مسيرة للمدن من الناحية التقنية، الاجتماعية، الاقتصادية والسياسية. ومن أهم العناصر الجديرة بالتسيير **نظم النقل** التي تعتبر من أهم أسباب الاستقرار الحضري في المدن. فهذا القطاع يقوم بدور أساسي في المدينة على المستوى الاجتماعي والاقتصادي والعمراني.

الإشكالية

يعتبر التسيير الحضري نوع من أساليب وتقنيات التدخل المباشر، سواء بواسطة الأفكار القرارات أو بواسطة وسائل الدراسات ووسائل التنفيذ والإنجاز لتنظيم وتحسين الظروف المجالية سواء كان ذلك على المستوى المحلي أو الإقليمي أو الوطني.

ومما لا شك فيه أن للتنظيم في المجال العمراني دوره وأهميته نتيجة للمتغيرات العديدة في التركيبة الاجتماعية والزيادة الضخمة في عدد السكان أو تزايد الحاجة إلى الخدمات الحضارية المتطورة كما ونوعا، وفي هذا الصدد عرفت المنظومة التشريعية العمرانية في الجزائر عدة سياسات في التسيير والتنظيم المجالي منذ الاستقلال وإلى يومنا هذا¹، حيث اهتمت وبالخصوص بأدوات التخطيط والتسيير المجالي من خلال دراسة العناصر المكونة للمدينة:

¹ النقل بموجب القانون 13/01 المؤرخ في 07 / 2001 يتضمن توجيه النقل البري وتنظيمه ، المساحات الخضراء بموجب القانون 06/07 المؤرخ في 13 ماي 2007 المتعلق بتسيير وحماية وتطوير المساحات الخضراء ، النفايات بموجب القانون 19/01 المؤرخ في 12 ديسمبر 2001 المتعلق بتسيير ومراقبة النفايات ، المدن الجديدة بموجب القانون 08/02 المتعلق بشروط إنشاء المدن الجديدة وتهيئتها ، التراث العمراني والمعماري بموجب القانون 04/98 المتضمن التراث الثقافي الوطني ، التجهيزات ، المناطق الصناعية ومناطق النشاطات والتخزين بموجب المرسوم التنفيذي رقم 120/07 المؤرخ في 23 أبريل 2007 المتضمن تنظيمها وتشكيلتها وسيرها.

- منظومة النقل، المساحات الخضراء، النفايات، المدن الجديدة، التراث العمراني والمعماري، التجهيزات، المناطق الصناعية ومناطق النشاطات والتخزين.

تعد بلدية المغير إحدى البلديات البارزة بولاية الوادي والتي تمثل قطب عمراني و فلاحى و سياحى هام في التنمية المجالية بالولاية بفعل موضعها المناسب، حيث بدأت مدينة المغير بالتطور من خلال التوجهات الجديدة لسياسة المدينة المنتهجة في بداية عام 2006 وذلك بالاعتماد على أدوات جديدة من شأنها أن تطور المدينة في عدة مجالات، من بين أهم هذه المجالات شبكة النقل التي تساهم في تجسيد هذه السياسة ، ومن أجل مسايرة هذه التطورات لا بد من إتباع خطة تسيير مرجوة ووضع سياسة عمرانية محددة لتنظيم مجال المدينة.

فكيف تؤثر منظومة النقل على مدينة (المغير) ؟ وما هو الدور الذي تلعبه في تنظيم مجالها العمراني ؟

ومن خلال هذه الإشكالية تبرز لدينا التساؤلات التالية:

- ماهي أهمية أدوات التسيير الحضري في تنظيم المجال لا سيما في مدينة المغير؟
- كيف اهتم المشرع الجزائري بهذه الأدوات ؟
- من هم المعنيون المتدخلون في عملية تسيير مخطط النقل؟ وإلى أي مدى نجحت السلطات المعنية في إطار الأدوات المتبعة في تنظيم المجال الحضري من خلال هذه الإستراتيجية؟
- ماهي المشاكل التي يواجهها قطاع النقل الحضري في مدينة المغير؟ وما هي الحلول المناسبة للحد منها؟

الفرضيات:

نظرا لكون النقل يشكل جزءا مهما من الحياة المعاصرة ويعتمد عليه بصفة أساسية في مختلف مجالات الحياة، حيث يعتبر المسؤول عن تنشيط حركة الحياة في المدينة بكافة أنشطتها وفعاليتها الاقتصادية الاجتماعية والثقافية.

- لأدوات التسيير دور هام وفعال لتنظيم المجال العمراني للمدن حيث يعاني هذا الأخير من عدة مشاكل وصعوبات ومتطلبات، وأدوات التسيير جاءت كحل منظم لهاته العقبات.
- اهتم المشرع الجزائري بأدوات التسيير اهتماما خاصا وهذا نظرا للدور الكبير الذي تلعبه في تنظيم المجال وهذا عن طريق سن مجموعة من القوانين والمراسيم التنفيذية التي لها علاقة بمكونات المدينة.
- يعتبر تسيير النقل الحضري من أهم انشغالات الهيئات التقنية في الجماعات المحلية ونرى أنها المعنية بدراسة المخطط أو بوضع إستراتيجية الحركة ، حيث تعمل هذه الهيئات على إنجاح هذه الإستراتيجية في إطار التشريعات الخاصة بأدوات التسيير وكذلك التنسيق والموازنة بينها وبين متطلبات الواقع.

الأهداف:

- محاولة إبراز مفهوم لأدوات التسيير الحضري وإبراز أهميتها إضافة إلى الدور الذي تلعبه في تنظيم المجال.
- معرفة وتشخيص منظومة النقل في مدينة المغير والخروج بحوصلة لأهم المميزات والنقائص التي يعاني منها قطاع النقل .
- اقتراح توصيات دقيقة ومضبوطة للتدخل في المجال من خلال أدوات التسيير والوثائق المرجعية لتنظيم المجال الحضري.

خطة البحث:

- اعتمدنا في بحثنا على ثلاثة مراحل متمثلة في:
- **مرحلة البحث المكتبي:** من خلال هذه المرحلة قمنا بجمع جميع المعطيات الخاصة بموضوع البحث، عن طريق الإطلاع على الكتب والمذكرات والمواضيع التي من شأنها أن تخدمنا في تكوين حوصلة شاملة على الموضوع.
- **مرحلة العمل الميداني:** من خلالها قمنا بجمع المعطيات من خلال المعاينة الميدانية وزيارة المصالح والمديريات المتعلقة بقطاع النقل.
- **مرحلة التحرير والكتابة:** قمنا فيها بفرز المعلومات وتنظيمها من أجل تحليلها والخروج بحوصلة شاملة عن الموضوع من مشاكل وحلول واستنتاجات.

محتوى المذكرة:

موضوع الدراسة: أدوات التسيير الحضري ودورها في تنظيم المجال دراسة حالة "مخطط تسيير النقل بمدينة
المغير"

مقدمة عامة

الإشكالية

الفصل الأول: الإطار النظري لسياسة التهيئة والتعمير في الجزائر

المبحث الأول: مفاهيم وتعريفات حول العمران

المبحث الثاني: مراحل تطور التخطيط العمراني في الجزائر

الفصل الثاني: أدوات التسيير الحضري

المبحث الأول: مدخل لأدوات التسيير الحضري

المبحث الثاني: الإطار القانوني لأدوات التسيير الحضري

المبحث الثالث: مخطط تسيير النقل

الفصل الثالث: دراسة مخطط تسيير النقل ببلدية المغير ودوره في تنظيم مجالها

المبحث الأول: تقديم عام لبلدية المغير

المبحث الثاني: دراسة منظومة النقل بالمدينة

نتيجة: دور مخطط تسيير النقل في تنظيم مجال مدينة المغير

خاتمة عامة

مقدمة الفصل

كثيرا ما نسمع كلمة "التخطيط" ونستعملها في حياتنا اليومية، وكلمة التخطيط كلمة واسعة المدلول أصبحت تستعمل في مجالات كثيرة ومتعددة، ولهذا نجد أنه من الضروري دراسة التخطيط من الناحية العمرانية حتى يسهل تنفيذه على المستوى المطلوب ببرنامج زمني محدد ومنه سيتم التطرق إلى هاته المستويات لتعمق أكثر في العملية التخطيطية.

ونظرا لارتباط السياسة التخطيطية بسياسة التعمير ارتباطا وثيقا أولى المشرع الجزائري أهمية كبيرة في هذا المجال وتطوره ومواكبته عبر الزمن،

فالتطرق إلى المنظومة التشريعية العمرانية في الجزائر يدفع لا محالة إلى معرفة البعد التاريخي للتعمير وكيفية تشكل القوانين التي وضعت حاليا، وذلك من خلال الرجوع إلى كل الأحداث التاريخية المرتبطة به، والتي شهدتها المدن الجزائرية منذ نشأتها إلى يومنا هذا وكيفية تعامل المشرع مع المجال في صياغة قوانين التعمير.

المبحث الأول: مفاهيم و تعاريف حول التخطيط

1. المدينة

بالرغم من كثرة العلماء المهتمين بتعريف المدينة إلا أنهم لم يعطوا تعريفا واضحا لها، ذلك لأن ما ينطبق على مدينة لا ينطبق على أخرى، لأنها عرفت باختصاصات متعددة حسب وجهة نظر كل عالم، فمنهم من فسر المدن في ضوء ثنائيات تتقابل بين المجتمع الريفي والحضري، ومنهم من فسرها في ضوء العوامل الايكولوجية، ومنهم من تناولها في ضوء القيم الثقافية...، فهي تمتاز بخصائص وظيفية وإدارية وتاريخية وسكانية معينة، وهي مركز خدمات أو عاصمة إقليمية.¹

المدينة هي وحدة جغرافية مساحية يعيش فيها عدد كبير من السكان، تتباين مستوياتهم الاقتصادية والاجتماعية، وتنتشر فيها تأثيرات الحياة الحضرية المدنية، ويعمل أهلها في الصناعة والتجارة والوظائف السياسية والاجتماعية، فهي ليست وحدة أو حيزا مكانيا فقط لكنها وحدة منتجة لثقافة ذات علاقات اجتماعية وقواعد وأعراف وقيم خاصة ونموذج تنظيم وتطور متميز.²

كما عرفها المشرع الجزائري من خلال القانون التوجيهي للمدينة على أنها "المدينة كل تجمع حضري ذو حجم سكاني يتوفر على وظائف إدارية واقتصادية واجتماعية وثقافية"³

2. المجال⁴

مصطلح "المجال" عرف عدة تعاريف في السابق، عرف كما يلي: يشمل مكان العيش، المكان الذي تكبر فيه كل يوم، ومع مرور الزمن تغير مفهوم "المجال" حسب الغرب وحسب التغيرات التاريخية، فهو يختصر

¹ يوسف توني: معجم المصطلحات الجغرافية، ملتزم الطبع والنشر، دار الفكر العربي، ص 453 .

² Castels. M : La question urbaine. F . Maspero Paris 1975. P33

³ الجريدة الرسمية، القانون التوجيهي للمدينة 06/06 المؤرخ في 20 فبراير 2006 ، العدد 12، 15 مارس 2006، المادة 03.

⁴ بوزغاية باية، توسع المجال الحضري ومشروعات التنمية المستدامة، مدينة بسكرة نموذجا، أطروحة مكملة لنيل شهادة دكتوراه في علم الاجتماع. جامعة محمد خيضر بسكرة، 2016، ص 31-32.

بالمكان ثلاثي الأبعاد الذي نرسم فيه الكائنات والأشكال، ويبقى هذا المفهوم غير ثابت كما يعتبره آخرون غير موجود.

فالمجال (المكان) هو اصطلاح جغرافي يدخل في نطاق اختصاص دراسات علم الجغرافيا من حيث تحديد خصائصه الطبوغرافية والفيزيقية والمناخية وغيرها، ويعد المجال "أداة الدراسة الجغرافية التي لا يمكن الاستغناء عنها"، كما يدخل ضمن اهتمامات الدراسات الاقتصادية باعتبار المكان (المجال) عنصر حيوي بالنسبة للأنشطة الاقتصادية زراعية كانت أو صناعية من حيث المسافات والحواجز الطبيعية الفاصلة بين مواقع (أماكن) المواد الأولية وأماكن الإنتاج وأماكن تواجد اليد العاملة وأماكن التسوق والاستهلاك فيما يعرف باقتصاديات المجال.

ومنه أصبح تعريف المجال متعدد الدلالات فهو : "يحمل من جهة فكرة السلطة الممارسة على منطقة ذات حدود متعارف عليها، ومن جهة أخرى يعني توظيف هذه السلطة من طرف مجتمع بشري لتهيئة الإقليم"، كما يستعمل مصطلح المحيط الجغرافي للتعبير عن : "ذلك النطاق الذي يؤثر ويتأثر بالمدينة ويحيط بهيكلها الجغرافي مكونا ما يعرف بإقليم المدينة، وهو يعتبر المدخل العلمي والمنهجي لدراسة المدينة، إذ لا يتم تخطيط مدينة أو تنميتها بعيدا عن ذلك المحيط الجغرافي والإقليم العمراني لها".

3. الإقليم

هو عبارة عن رقعة جغرافية تتشابه في صفة أو ميزة معينة أو مجموعة من الصفات تميزه عن باقي المساحات الأخرى.¹

4. الفرق بين المجال و الإقليم

لقد فضلنا استعمال كلمة المجال عوض الإقليم، لكون الأولى تشير إلى "مكان" بغض النظر عن طبيعته القانونية أو السياسية، في حين تشير كلمة الإقليم إلى "التعبير الجغرافي للهيمنة التي يمارسها أو جماعة اجتماعية معينة على مكان أو مجال ؛ هذه الهيمنة هي ذات طبيعة سياسية واقتصادية وثقافية، وبذلك فهي

¹ Petit lexique d'urbanisme, document PDF. P97 edition2015.

مصدر لهوية هذا الفرد أو هذه الجماعة، وشرطا ضروريا لأمنه واستمراره في الحياة"، لهذه الأسباب نعتقد أن "المجال" أكثر حيادية من "الإقليم".

يتم تحديد الإقليم "région" وفق حدوده الإدارية، وهو يعني الرقعة الجغرافية التي تمارس عليها سلطة الدولة، والمجال هو المساحات الشاسعة التابعة لدولة أو لعاصمة أو لمدينة أو لمقاطعة إدارية، فهو يتحدد بعنصر المساحة فقط.¹

5. التعمير

إن أصل كلمة تعميم أو «Urbs» الكلمة اللاتينية التي يقصد بها "المدينة" يعرف على أنه علم تنظيم المدن، استعمل المصطلح في الدول الشرقية والغربية غير أنه اختلف في تحديد أول من استعمل مصطلح التعمير. استعمل مصطلح التعمير «urbanisme» لأول مرة في النظرية العامة للتعمير للمهندس الإسباني «Défonce cerda» الذي نشر سنة 1876.²

أما الدول الشرقية ترى أن أول من استعمل مصطلح العمران هو العلامة ابن خلدون، فلقد انتشر استعمال كلمة تعميم أو عمران في بداية القرن العشرين وهو حديث النشأة، بدأ كمفهوم لتنظيم المدن الكبرى غير أن نطاقه اتسع للمدن الصغرى وحتى القرى نتيجة النمو السريع للتجمعات السكانية وظهر مشاكل عمرانية نتيجة الثورة الصناعية.³

6. التخطيط

"يعرف التخطيط كمفهوم عام بأنه جهد موجه ومقصود ومنظم لتحقيق هدف أو أهداف معينة في فترة زمنية محددة بمال وجهد محددين".⁴

¹ بوزغاية باية، مرجع سابق، ص 34.

² HENRI JACQUET, FRANCOIS PRIET- Droit de l'urbanisme , 4^{ème} édition Dallof , Paris, 2002, P3.

³ عباس راضية، النظام القانوني للتهيئة والتعمير بالجزائر، أطروحة لنيل درجة الدكتوراه في القانون، تخصص القانون العام، كلية الحقوق، جامعة الجزائر، 2015، ص 18.

⁴ غنيم عثمان، مقدمة في التخطيط التنموي الاقتصادي، دار الصفاء، عمان، 1998، ص 27.

"وضع خطة لتحقيق أهداف المجتمع في ميدان وظيفي معين لمنطقة جغرافية ما في زمن محدد، وحتى يكون التخطيط سليماً يجب أن يكون واقعياً محققاً للهدف في الوقت المناسب المحدد له ومستمر الصلاحية طوال المدى الزمني المقدر لتنفيذه بأعلى درجة من درجات الكفاية".¹

7. التخطيط الحضري

"هو عبارة عن عملية متكاملة تشمل كافة الأراضي الوطنية أي التوزيع الأمثل للمدن الكبرى والمتوسطة والصغرى وتوزيع النشاطات والسكان على هذه المدن وتنمية المناطق المتخلفة وإدارة وتوجيه حركة التوسيع العمراني".²

فالتخطيط الحضري هو محاولة تهيئة المناخ الذي يسمح للتجمعات بإيجاد الوسائل الضرورية لتحقيق إطار معيشي ملائمة لسكانها تتوفر فيه أسباب الراحة والرفاهية داخل المدن فالإنسان يسعى دوماً لتنظيم البيئة التي يعيش فيها وإيجاد الأدوات التي يمكن تحقيق الانسجام الأفضل بين جميع أفراد المجتمع محاولاً استثمار كل الطاقات لتحقيق ذلك ويستخدم الإنسان لهذا الغرض عملية التخطيط الحضري التي تهدف إلى ضمان نسيج عمراني متوازن ومتناسق وظيفياً وجمالياً واجتماعياً، وتتم المدن بعدة مراحل في تكوينها إلى أن تصبح عبارة عن تراكب وتنضيد لمرفولوجيات تاريخية، اجتماعية وتعطي في النهاية تنوعاً في المجال الحضري.³

8. التسيير الحضري

ينظر المهتمين بالشأن الحضري إلى هذا المفهوم بأنه مجموعة العمليات المنسقة والمتكاملة التي تشمل أساساً التخطيط، التنظيم، التوجيه والرقابة فهو تحديد لأهداف وتنسيق لجهود الأشخاص قصد بلوغها وبشكل التسيير من المنظور الحركي عملية دائرية تبدأ بتحديد الأهداف أي بالتخطيط ولا يجوز اعتبار أنها عند

¹ حيدر فاروق، تخطيط المدن والقرى، مركز دلت للطباعة مصر، 1994، ص10.

² ميدني شايب ذراع، واقع سياسة التهيئة العمرانية في ضوء التنمية المستدامة، مدينة بسكرة نموذجاً، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في علم الاجتماع، تخصص بيئة، كلية العلوم الإنسانية والاجتماعية، قسم العلوم الاجتماعية، جامعة محمد خيضر، بسكرة، 2014، ص14.

³ بوزغاية باية، المخططات العمرانية كأحد عوامل توسع المجال الحضري من أجل تحقيق التنمية المستدامة "مدينة بسكرة نموذجاً"، مجلة العلوم الإنسانية والاجتماعية، العدد15، 2014، ص41.

الرقابة تنتهي فالرقابة لا بد أن تكشف عن وجود انحرافات وتصحيحات يتطلب إجراءات وتعديلات سواء كانت جذرية أو طفيفة على السياسات وغيرها من المخططات أي أن الرقابة تعود من جديد إلى التخطيط وكذا العملية دائرية.¹

والتسيير الحضري يركز على مجموعة من المتخصصين وذوي الخبرة لمسح منطقة عمرانية بها مشكلة ما يراد حلها وذلك للحصول على أفضل قدر ممكن لإنتاجيتها ولراحة سكانها والاستفادة بقدر المستطاع من طبيعتها ومواردها الطبيعية.

كما نقصد بالتسيير الحضري أيضا، إيجاد بنية حضرية متوازنة من حيث أحجام التجمعات الحضرية من جهة، وكذا التباعد بينهما، إضافة إلى ترقية أطر الحياة داخل هذه المدن ذاتها، كل هذا لا يتحقق إلا من خلال فهم صحيح للظاهرة الحضرية والمفاهيم المرتبطة بها.

¹ميديني شايب ذراع، المرجع نفسه، ص 14.

المبحث الثاني: مراحل تطور التخطيط العمراني في الجزائر

الجزائر بلد فتي حديث العهد بالاستقلال له ميراث استعماري ثقيل، لم يعرف خلال بناء دولته المستقلة قواعد ومفاهيم واضحة للتعمير ولم تكن من الأولويات التي ينبغي أن تولى لها العناية الكاملة رغم أن حركة التعمير كانت سريعة بحكم الواقع والمتطلبات، لكن رغم ذلك فإن المشرع كان في كل مرة يحاول أن يوجد تأطير قانوني مناسب وملائم حسب الظروف والأحوال.

لذا اعتبرت مرحلة ما بعد الاستقلال الأساس في تشكيل المنظومة القانونية التي تضبط تهيئة وتعمير المجال الحضري، فبعد الاستقلال كان لا بد من إرساء سياسة حضرية من خلال أدوات التعمير تجسد فيها روح المسؤولية والعقلانية والرقابة المستمرة لضمان تحقيق تنمية حضرية تتماشى مع متطلبات المجتمع وما يشهده من تطورات.

1) السياسة الحضرية ما بين (1962-1980)¹

تميزت هذه المرحلة بظهور المخططات التالية

• المخطط الثلاثي (1967-1969) والمخطط الرباعي الأول (1970-1973):

تميز هذين المخططين بالتركيز على القطاعات الاقتصادية المنتجة وخاصة الصناعات الثقيلة بهدف بناء قاعدة اقتصادية صلبة والتخفيف من التبعية، وتم تركيز هذه الاستثمارات في بعض المراكز الحضرية الساحلية، وذلك لسبب وفرة البنية التحتية وخاصة طرق المواصلات والموانئ لتصدير المحروقات.

استمر العمل بأدوات التعمير الموروثة عن الفترة الاستعمارية وخاصة النصوص المتعلقة بمخططات التعمير حيث المرسوم الصادر سنة 1960م من تنفيذ المرسوم رقم 58-1463 بتاريخ 03-12-1958 المتعلق بالمخطط التوجيهي للتعمير ومخطط التعمير التفصيلي.

*في مجال السكن لم تولي الدولة اهتمام لقطاع السكن باعتبار الحظيرة السكنية الموروثة عن الفترة الاستعمارية كافية لسد الطلب.

¹ سنوسي رفيقة، أدوات التهيئة والتعمير، بين التشريع والتطبيق - دراسة حالة مدينة باتنة-مذكرة ماجستير في الهندسة المعمارية، معهد الهندسة المدنية والري والهندسة المعمارية، جامعة الحاج لخضر باتنة، سنة 2012، ص26.

• المخطط الرباعي الثاني (1974-1977):

تتبع السلطة المركزية إلى مساوئ السياسة التنموية والتخطيط في المرحلة السابقة كما أدت إلى ضرورة إعطاء الأولوية لقطاع التعمير، ولهذا تم في هذا المخطط ضرورة تحقيق التوازن المجالي للاستثمارات، وتقرر نقل التنمية من المراكز الساحلية إلى المناطق الداخلية أي الهضاب العليا خاصة والتي ستشهد لاحقا وثيرة نمو هامة وتم ذلك من خلال الترقية الإدارية، سياسة اللامركزية وسياسة التوازن الجهوي ما يعرف باختيار الهضاب العليا.

نقل التنمية للهضاب العليا لفك الضغط على المراكز الساحلية من جهة وتوفير ظروف الاستقرار في المناطق الداخلية وذلك عن طريق البرامج السكنية، التجهيزات والمشاريع المتعلقة بالصناعات الخفيفة خاصة الصناعة الغذائية والنسجية، وهي صناعات استهلاكية. في الوقت الذي كانت فيه هذه المدن غير مهيأة لتشهد نمو حضري سريع وهذا ما جعلها تعاني تفاقم وتأزم الوضع الحضري.

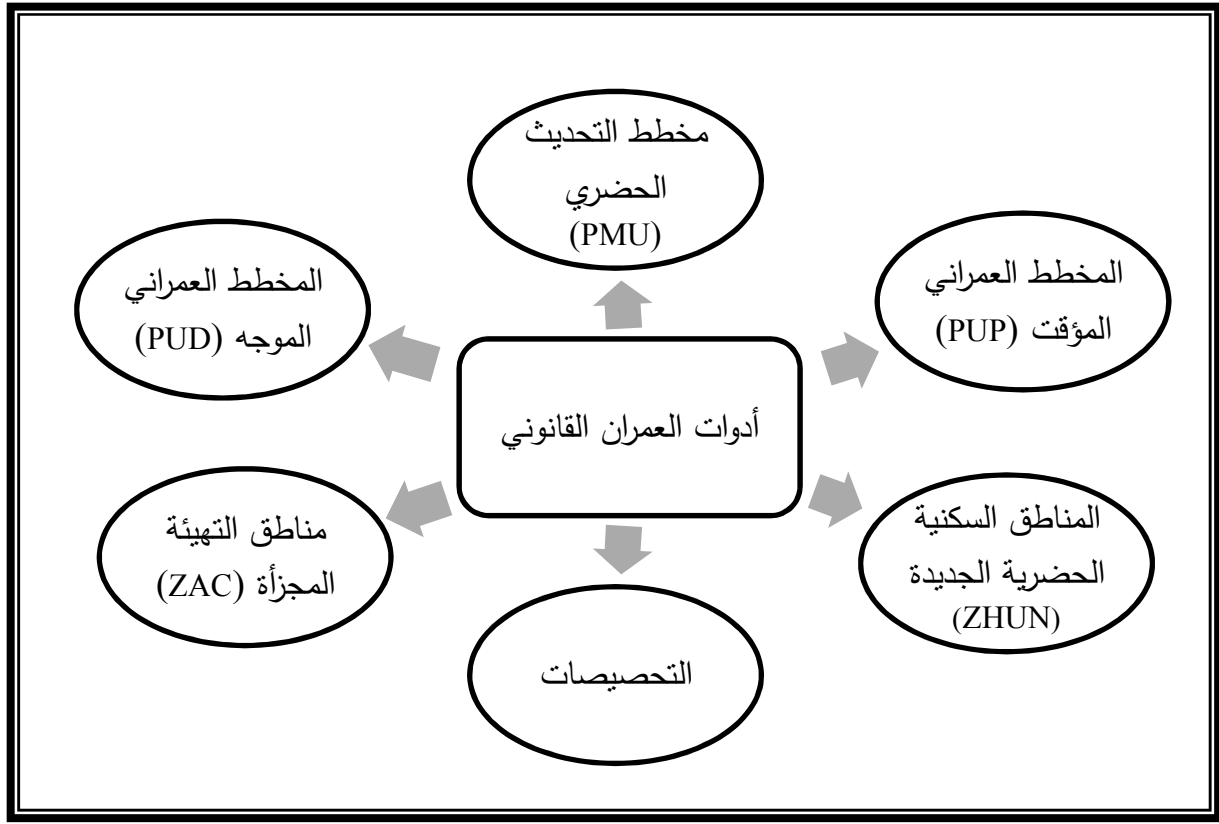
الأزمة الحضرية استجوبت ضرورة التحكم الكلي في العقار وذلك عن طريق تكوين الاحتياطات العقارية البلدية وذلك بموجب الأمر رقم 26-74 الصادر في 1974/02/20 الذي منح البلديات صلاحيات واسعة فيما يخص عملية التخطيط والتحضر بالإضافة إلى اعتماد أدوات التعمير وهي مستمدة أساسا من الفترة الاستعمارية.

• أدوات التهيئة والتعمير منذ 1974:¹

أدوات التهيئة والتعمير في هذه الفترة مستمدة من الفترة الاستعمارية، تتمثل فيما يعرف بأدوات العمران القانوني وتتمثل في:

¹ Maouia Saidouni ; « Elément d'introduction a l'urbanisme » ;édition CASBAH ;Alger 2001.

الشكل رقم 1-1: أدوات العمران القانوني



المصدر: من إعداد الطالبة سنة 2018، اعتمادا على معطيات (سنوسي رفيقة، مرجع سابق)

◀ مخطط التحديث الحضري (PMU):

هو في الواقع عبارة عن ميزانية التجهيز وبرنامج المرافق والتنمية الاقتصادية، الذي بدأ تطبيقه في السداسي الثاني من سنة 1976 والذي يخص المدن الكبرى أو ذات أهمية والتي تسارع فيها النمو. ويقتصر دوره على تحديد مواقع التجهيزات والتوزيع المكاني للاستثمارات المقدمة من طرف مخطط التنمية البلدي (PCD). وفقا للتقرير العام للمخطط الثاني كل أربع سنوات ، والبرامج التي تم دفعها في إطار مخطط التنمية البلدي ومخطط التحديث الحضري الذي كان له تأثير على النسيج الحضري للمدن الجزائرية ولا سيما التنمية المتسارعة والاستهلاك المفرط للأراضي.

وأدى ذلك بالدولة إلى أن تفكر وتجد أداة يمكن أن تدير المجال الحضري وتنظم وتوزع مختلف برامج التجهيزات الاستثمارية على المدى القصير، المتوسط، والطويل، وكانت تلك الأداة تتمثل في المخطط العمراني الموجه (PUD) .

◀ المخطط العمراني الموجه (PUD):

جاء إنشاء المخطط العمراني الموجه بعد صدور المرسوم رقم 29/73 المؤرخ في 08/07/1973 ، وبعد ظهور القرار الوزاري رقم 1181/pu/2174 بتاريخ 16/10/1974 بدأ رسميا المخطط العمراني الموجه من خلال تحديد الإجراءات المتعلقة به والمصادقة عليه.

المخطط العمراني الموجه هو أداة للتسيير الحضري ، وقد جاء هذا المخطط لجعل حاجز ضد الاستهلاك المفرط للأراضي الحضرية و للتحكم في النمو الحضري الذي يرجع إلى التنمية السريعة.

"حيث تلتزم كل بلدية بوضعه لمدة ما بين 10 إلى 15 سنة ويهدف إلى وضع توازن بين النمو الديموغرافي والاجتماعي والاقتصادي وشغل الأراضي".¹

◀ المخطط العمراني المؤقت (PUP).

هو عبارة عن مخطط حضري يتعلق بالمجموعات التي لا تستفيد من المخطط العمراني الموجه، وقد تم إصدار هذا المخطط من خلال القانون البلدي. وهو يتعلق بالتجمعات الحضرية الصغيرة. المخطط العمراني المؤقت جاء في نفس وجهات نظر وأهداف المخطط العمراني الموجه والفرق الموجود بين المخططين يظهر في قصر مدة إعداد المخطط العمراني المؤقت لكن المصادقة عليه تكون على المستوى المحلي بعيدا عن المصادقة الوزارية.

ويظهر لدينا أداتين من أدوات استهلاك العقار الحضري في مجال إنتاج المساحة السكنية:

◀ المناطق السكنية الحضرية الجديدة (ZHUN).

في عام 1977 انتهجت الدولة سياسة لإنتاج كتلة السكنات من خلال إنشاء (ZHUN)؛ المناطق الحضرية السكنية الجديدة هي أداة البرمجة والتنفيذ القطاعية وكذلك أداة للتدخل والإسقاط على الأطراف.

(ZHUN) أو المجموعات الكبيرة الجماعية التي كان ينظر إليها كوسيلة ملموسة لنموذج التنمية الحضرية المنصوص عليها في المخطط العمراني الموجه وكذلك كأداة للتخطيط المجالي.

وكان هذا الإجراء استجابة للحاجة الضخمة للسكن.

¹ عباس راضية، مرجع سابق، ص 35.

◀ التحصيصات

وخلافا للمناطق السكنية الحضرية الجديدة، تتميز التحصيصات بالتمدد الأفقي مع إجمالي استخدام الأراضي.

أنشئ بموجب القانون رقم 02/82 المؤرخ 1982/02/06 المتعلق برخصة البناء ورخصة الهدم.

التحصيصات تدخل في إطار عمليات التعمير حيث بدأت الدولة في إطار الحاجة الملحة لإنشاء مناطق سكنية مخططة، والتي ستنم متابعتها من قبل الدولة والوكالات العقارية.

غير أن هذه التقسيمات الفرعية واجهت استهلاك الأراضي الزراعية، وإساءة استخدام العقار عن طريق التمدد الأفقي والغياب التام للتجهيزات.

وقد عانى العدد الكبير من التقسيمات المنجزة للإسكان من غياب الشبكات المختلفة.

يمكننا القول أنه قبل عام 1990، كان التخطيط الحضري الجزائري في العقود الأولى من الاستقلال في الواقع عبارة عن تخطيط قصير وليس تخطيطا حضريا ومكانيا حيث استند التحضر إلى البرامج الاقتصادية والسكنية وليس على أساس مخطط للتعمير مع الأخذ بعين الاعتبار البعد المكاني والاستخدام الرشيد للأراضي الحضرية.

"إن معظم هذه المخططات أظهرت سلبياتها من خلال أهدافها وتوجهاتها التي لم تأخذ بعين الاعتبار الاقتصاد في الأراضي والمساحات ولا حتى طبيعة هذه الأراضي هدفها كان موجه لإيجاد استثمارات إنتاجية وقطاعية دون التنسيق مع كافة القطاعات وبالتالي عرفت هذه المرحلة بسياسة التوازن الجهوي وتدخل الدولة لتحقيق العدالة الاجتماعية، كما تميزت بمركزية التخطيط أو كل شيء يخطط".¹

(2) السياسة الحضرية ما بين (1980-1990)²

اتسمت هذه المرحلة بظهور المخططين الخماسي الأول والخماسي الثاني

¹ MAOUIA SAIDOUNI ; op.cit. ;pp 205-208.

² سنوسي رفيقة مرجع سابق، ص30.

• المخطط الخماسي الأول (1980-1984):

عشرية الثمانينات بدأت بالإعلان عن برامج سكنية كبيرة ولكن ابتداء من عام 1981 وبسبب انخفاض مداخيل الدولة نتيجة انخفاض أسعار المحروقات وجدت الدولة نفسها غير قادرة على تلبية متطلبات السكان في مجال السكن.

الإطار السوسيواقتصادي الجديد تميز بتخلي الدولة الشبه الكلي على دورها في مجال العقار وبناء السكنات والنتيجة تحرير السوق العقارية والترقية العقارية.

تخلي الدولة عن دورها لم يكن كليا لكنها قلصت من حجم البرامج السكنية الاجتماعية والنتيجة توقفت الدولة عن المشاريع السكنية الكبرى بحجة أنها الأولوية باستكمال المشاريع المتخلفة والمشاريع في طور الانجاز وابتداء من عام 1982 حولت الدولة البرامج السكنية الاجتماعية إلى البرامج السكنية الترقية.

• المخطط الخماسي الثاني (1985-1990):

بداية من نهاية الثمانينات وبداية التسعينات تفتنت الدولة وزاد وعيها في إطار التحولات الاقتصادية والسياسية إلى محدودية سياسة التخطيط الشامل وسياسة الاحتكار من طرف الدولة إلى جانب الأدوار المختلفة التي تؤديها الدولة.

نتج عن المعطيات الاقتصادية والاجتماعية الجديدة ضرورة إعادة الاعتبار للملكية الخاصة وفتح المجال للاستثمارات الخواص خاصة في ضل تقلص الموارد المالية للدولة وهكذا تتخلى الدولة عن أدوارها السابقة وتصبح تلعب دور منظمة ومراقبة السوق.

كما تم ظهور أول قانون في الجزائر يركز على أهمية الترابط العضوي بين التخطيط الحضري والتخطيط الإقليمي والمتمثل في القانون رقم 87-03 المؤرخ في 27/10/1987 المتعلق بالتهيئة العمرانية بهدف إيجاد مبادئ عامة للتخطيط المستقبلي وإستراتيجية لتنظيم الشبكة العمرانية (حضرية، ريفية) على مختلف المستويات (الوطني، الإقليمي، الولائي).

الجدول 1-1: حصيلة التجربة الجزائرية في ميدان التخطيط الوطني إلى غاية 1989:

أنواع المخططات الوطنية	مميزاتها	النصوص والمواثيق القانونية العامة المرتبطة بالتخطيط الوطني
المخطط الثلاثي الأول	تأخر المشاريع مع التركيز على الصناعة على حساب الزراعة.	دستور 1963: انعدام مبدأ العمل بالتخطيط. الأمر رقم 65-182 المؤرخ في 10/07/1965
المخطط الرباعي الأول	عرف تحولات كبيرة بفعل سياسة التأميم لكن سجل عجزا كبيرا في الإنتاج وتأخر في مشاريع القطاعات الرئيسية الكبرى.	كل المخططات (الثلاثي - الرباعي الأول والثاني) تستمد طبيعتها من هذه المراسيم (السلطة التنفيذية). ميثاق 1976: ينص على المبادئ التالية: وجوب تجسيد التخطيط لمحتوى السياسة الثورية. التخطيط أداة العمل لإنجاز أهداف الاشتراكية. وجوب شمولية التخطيط. دستور 1976: اتسم بطغيان الطابع الإيديولوجي والاقتصادي ولم ينص على إلزامية التخطيط.
المخطط الرباعي الثاني	تميز بظهور ميثاق 1976 وانتخاب المجلس الشعبي سنة 1977، وتميز أيضا بتأخر إنجاز المشاريع وعدم تحقيق أهداف التنمية المعلنة بسبب كثرة التكاليف.	ميثاق الوطني لسنة 1986: نص في بابه الثالث على 04 مبادئ: وجوب شمولية التخطيط. دعم الطابع الإلزامي. ضرورة مراقبة تنفيذ لخطة. إتباع الأسلوب الديمقراطي واللامركزية في إعداد المخططات الوطنية.
المخطط الخماسي الأول	تأثر بمجموعة من الأحداث والظروف وتأخر في إنجاز المشاريع خاصة في ميدان البناء، حيث قدرت نسبة الإنجاز 60% من البرنامج المسطر.	قانون 84-22 المؤرخ في 24/12/1984 الذي فتن المخطط وأصبح ملزما للجميع بعد مصادقة المجلس الشعبي الوطني. دستور 1989: أتسم بمصادقة المجلس الوطني على المخطط الوطني، لكن لم يذكر هذا الدستور شيئا عن التخطيط والإلزامية.
المخطط الخماسي الثاني	يوصف على أنه مخطط الأزمات الاقتصادية والاجتماعية والسياسية بكل أبعادها.	

المصدر: رياض تومي، أدوات التهيئة والتعمير وإشكالية التنمية الحضرية-مدينة الحروش نموذجا-مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في علم الاجتماع الحضري، جامعة منتوري قسنطينة، سنة 2006، ص 66.

3) السياسة الحضرية بعد سنة 1990¹

تميزت مرحلة ما بعد التسعينات بنكف الدولة التام بالبرامج والمشاريع السكنية ومختلف عمليات التهيئة العمرانية، ولم يكن هذا بالأمر الهين، فضخامة المشاريع الموضوعة وقلة الخبرة ونقص المواد الأولية التي كان جزءا منها مستوردا، كانت عوائق أتعبت كاهل الخزينة العمومية، ومن هذا ارتأت الدولة تغيير النظام، وفتح الباب أمام المستثمرين الخواص والعموميين، من أجل المساهمة البناءة في تسيير المجال الحضري والعمراني والتحكم فيه.

حيث حدد القانون 29/90 المؤرخ في 01 ديسمبر 1990، الإجراءات القانونية الجديدة في مجالي التهيئة والتعمير عبر المخطط التوجيهي للتهيئة والتعمير (PDAU) وكذلك مخطط شغل الأراضي (POS) فقد انتهجت الجزائر هاتين الأداتين محاولة بذلك تحقيق الآمال التي يربوها المجتمع بإتباع وسائل علمية، إذ أن هاته المخططات مرتبطة بمبدأ الاختيار الذي يبني على التقييم والمقارنة، وفي ضوء ذلك كله يكون الانتقاء والمفضلة، وخاصة إذا كانت هنالك مجموعة متعددة من الأهداف التي يسعى المجتمع إلى تحقيقها، وهكذا لا بد أولا من اختيار الأهداف ثم تحديد الأسلوب المتبع في مثل هاته الدراسات وأخيرا تأتي مرحلة تنفيذ الأسلوب المقترح.

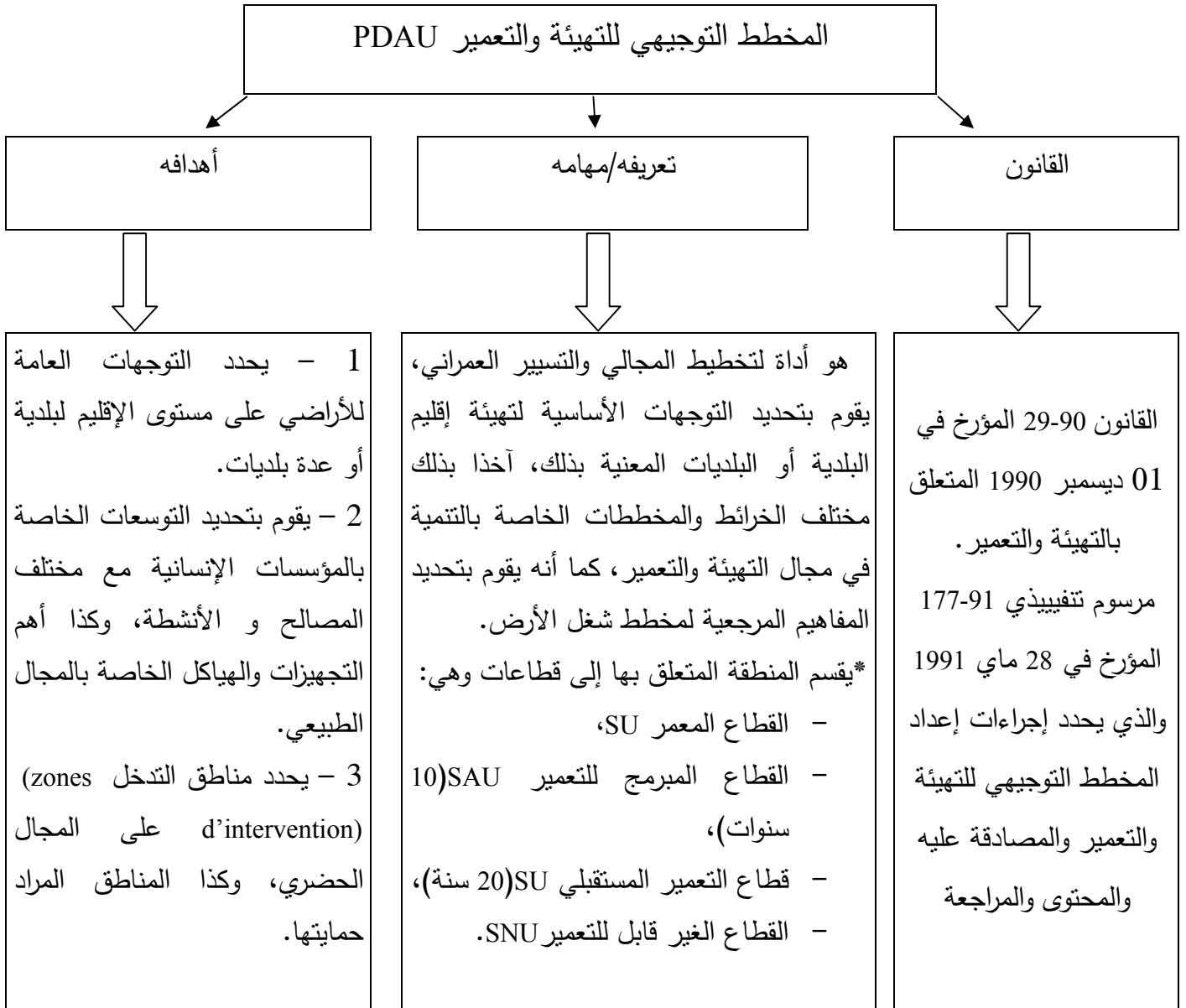
ومن الأهداف العامة لأدوات التهيئة والتعمير:

- 1) التحكم في سياسة التهيئة والتعمير بصورة دقيقة.
- 2) إعطاء الصبغة القانونية في التعامل مع البناء والتعمير.
- 3) اشتراك جميع القطاعات والمصالح والمواطنين في تهيئة المحيط.
- 4) التعامل مع الوعاء العقاري بطريقة اقتصادية وعقلانية وعلمية.

¹ قماش زينب، المجمعات السكنية الحضرية بمدينة قسنطينة - واقعها ومتطلبات تخطيطها- دراسة ميدانية للمنطقة السكنية الحضرية الجديدة سركنية، مذكرة مكملة لنيل شهادة الماجستير في علم الاجتماع، كلية العلوم الإنسانية والعلوم الاجتماعية، قسم علم الاجتماع والديمغرافيا، جامعة الإخوة منتوري قسنطينة، 2005-2006. ص 34، 35.

أ- المخطط التوجيهي للتهيئة والتعمير

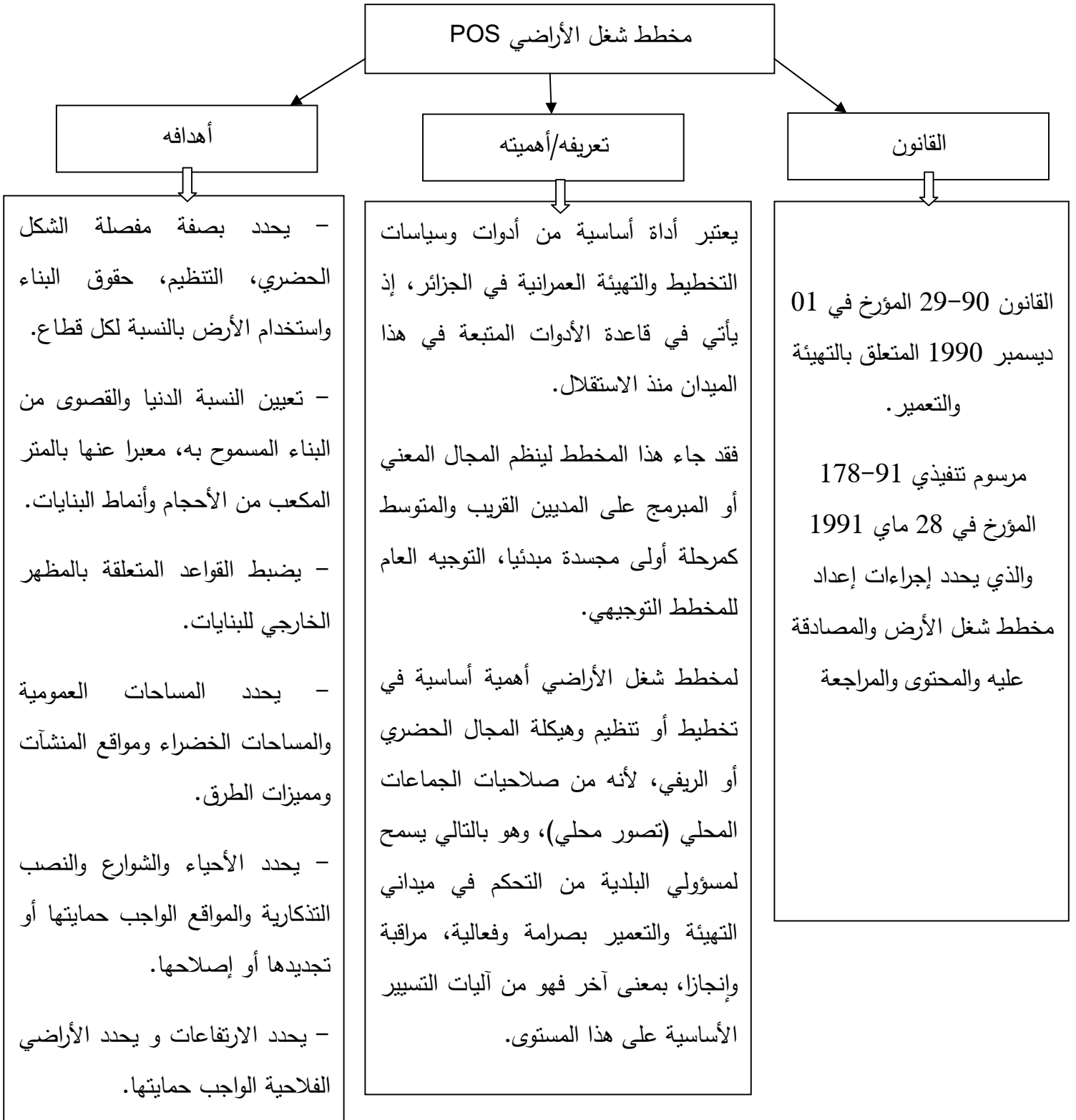
الشكل رقم 1-2 ملخص للمخطط التوجيهي للتهيئة والتعمير



المصدر: من إعداد الطالبة سنة 2018 بالاعتماد على القانون 29/90 المتعلق بالتهيئة والتعمير

ب- مخطط شغل الأراضي

الشكل رقم 1-3 ملخص لمخطط شغل الأراضي



المصدر: من إعداد الطالبة سنة 2018 بالاعتماد على القانون 29/90 المتعلق بالتهيئة والتعمير

I. مستويات التخطيط في الجزائر

للتخطيط أربع مستويات متميزة تربطهم علاقات قوية و هي:

أولاً: التخطيط على المستوى الوطني

و يحدد هذا التخطيط السياسة العامة للدولة في مجالات الإسكان و المرافق و التعليم والصحة و الترفيه و الصناعة و الزراعة، كما يوضح هذا المستوى من التخطيط السياسة الوطنية لتوزيع المجتمعات العمرانية الحضرية و الريفية سواء كانت مركزية أو فرعية وكذلك أحجامها و توزيعها ووظائفها وعلاقتها ببعضها البعض في شكل سياسة قومية شاملة .

و يركز التخطيط العام على النواحي الاقتصادية و الاجتماعية للدولة مثل توزيع المستثمرات على مختلف القطاعات و الأنشطة بهدف التنمية الاقتصادية و الاجتماعية، ومن أدواته ما يلي:

1- المخطط الوطني للتهيئة العمرانية (SNAT):¹

يُعتبر المخطط الوطني للتهيئة العمرانية المادّة الأساسية و الخام المشكّلة لقانون 03-87 المتعلق بالتهيئة العمرانية ، حيث يجسّد الاختيارات المحددة بخصوص تهيئة المجال الوطني و تنظيمه على المدى الطويل و ذلك في آفاق (2010-2025)، فطُرحت من خلاله ملفات متعلّقة بالديموغرافية، الموارد الطبيعية، النشاطات الإنتاجية، المنشآت القاعدية و البيئة، و يشكّل الإطار الاستدلالي لتوزيع الأعمال التنموية و توزيع أماكنها، فهو إذن بمثابة أداة إستراتيجية لتطبيق مبادئ التهيئة العمرانية، و بهذا فهو يدمج بصفة إلزامية الأهداف المحددة للتنمية الاقتصادية و الاجتماعية.

إنّ هذا المخطط يحدّد المقاييس التالية وذلك اعتمادا على الأهداف الأساسية الموكلة إليه:

- ◀ الشغل العقلاني للمجال الوطني.
- ◀ وضع قنوات للهياكل القاعدية بصفة منسّقة و تعيين التجهيزات الكبرى.
- ◀ توزيع المخطّطات المعدّة للسكان، و الأنشطة الاقتصادية و الاجتماعية و الثقافية.
- ◀ تقييم الاستغلال العقلاني للموارد البشرية.

¹ سنوسي رفيقة مرجع سابق.

◀ حماية التراث الإيكولوجي والثقافي والتاريخي الوطني.

وفي هذا الصدد فإنه يحدد البرامج والنشاطات الكبرى بفترات زمنية تتناسب والمجال التخطيطي الوطني، ويحدد سلم الأولويات وتخصيص الموارد النادرة وغير القابلة للتجديد، كما يحدد توجيهات التنمية والتهيئة على المستوى الجهوي.

2- المخططات القطاعية (المخططات التوجيهية للبنى التحتية الكبرى والخدمات الجماعية ذات المنفعة الوطنية):

نظرا لمحتوى نص المادة 22 من القانون 01-20، تؤسس مخططات توجيهية خاصة بالبنى التحتية الكبرى والخدمات الجماعية ذات المنفعة الوطنية، هي الأدوات المنفصلة لتطوير الإقليم الوطني والتنمية المنسجمة لمناطقه، وتتضمن ما يأتي:

- المخطط التوجيهي للفضاءات الطبيعية والمساحات المحمية،
- المخطط التوجيهي للمياه، المخطط التوجيهي للنقل:
- *الطرق والطرق السريعة،
- *السكك الحديدية،
- *المطارات،
- *الموانئ،
- المخطط التوجيهي للتنمية الزراعية،
- المخطط التوجيهي لتنمية الصيد والموارد الصيدية،
- المخطط التوجيهي لشبكات الطاقة،
- المخطط التوجيهي للمصالح والبنى التحتية للمواصلات والاتصالات السلكية واللاسلكية والإعلام،
- المخطط التوجيهي للمؤسسات الجامعية وهياكل البحث،
- المخطط التوجيهي للتكوين،
- المخطط التوجيهي للصحة،
- المخطط التوجيهي للتهيئة السياحية،
- المخطط التوجيهي للأماكن والخدمات والتجهيزات الثقافية الكبرى،
- المخطط التوجيهي للرياضة والتجهيزات الرياضية الكبرى،

- المخطط التوجيهي للمناطق الصناعية والأنشطة،
- المخطط التوجيهي للمناطق الأثرية والتاريخية.

يكون إعداد المخططات التوجيهية القطاعية للبنى التحتية الكبرى والخدمات الجماعية ذات المنفعة الوطنية ومراجعتها، موضوع تنسيق بين مختلف القطاعات بعنوان تهيئة الإقليم.¹

ثانيا: التخطيط على المستوى الإقليمي (أو الجهوي أو برنامج جهة)

يرتكز التخطيط الإقليمي أساسا على أقاليم الدولة الواحدة فإذا كان التخطيط القومي يحدد السياسات العامة للدولة والخطوط العريضة للتخطيط فان التخطيط الإقليمي يتناول بالدراسة والبحث وضع المخططات اللازمة في ضوء التخطيط القومي وبناء على توجيهاته لكل إقليم على حدي .

و يتضمن وضع أسلوب عملي لاستغلال إمكانيات الإقليم و ثرواته الطبيعية . و وضع خطة تنمية اقتصادية و اجتماعية للإقليم وتنظيم تطور العمران بالإقليم . كما تم فيه تحديد علاقات الإقليم وارتباطاته بالأقاليم الأخرى، ومن أدواته ما يلي:

1- المخطط الجهوي للتهيئة العمرانية (SRAT):²

هو أداة التطبيق المباشرة لتجسيد توجيهات المخطط الوطني، حيث يتولى في حدود مجاله شرح وتوضيح التوجيهات والمبادئ المقررة في الوطني، ويُحدّد بنفس الإجراءات التي يحدد بها SNAT، ويتكفل بالتنمية الجهوية عاملا على تبسيط وتكييف أعمال التهيئة العمرانية الواردة ضمن الخطة الوطنية قصد القضاء التدريجي على الفوارق الجهوية، وتشجيع التنمية والتكامل ما بين الجهات.

ويعمل المخطط الجهوي على تنمية المجالات التالية:

◀ قواعد التنسيق الزمنية للتنمية.

◀ تحديد مساحات التعمير لمختلف التجمّعات الحضرية وتلك المتواجدة في الأراضي الخصبة.

◀ الصبغات المجالية الرئيسية وذلك حسب القيود الطبيعية، وكذا المحاور الإنمائية كالهياكل القاعدية

ومناطق الأنشطة الاقتصادية ومخططات استعمال الموارد الطبيعية.

¹ المادة 22 و23 من القانون رقم 01-20، المؤرخ في 2001/12/12، المتعلق بتهيئة الإقليم وتنميته المستدامة، الجريدة الرسمية، العدد 77، سنة 2001.

² سنوسي رفيقة مرجع سابق، ص31.

◀ الأنشطة الواجب تميمتها لإعادة توازن الجهات.

2- مخطط تهيئة الولاية (PAW):¹

حسب توجيهات ومبادئ كل من المخططين الوطني و الجهوي تقوم كل ولاية بإعداد مخطط تهيئتها. حيث تبادر بذلك الإدارة بالتشاور مع الأعوان الاقتصاديين والاجتماعيين للولاية ومجالس المداولة بالولاية والبلديات وممثلي الجمعيات المهنية.

يهدف المخطط الولائي للتهيئة إلى توضيح التوجهات المعدّة في المخطط الجهوي وشرحها فيما يخصّ الإقليم الذي تشغله، بإدخال التوجهات الخصوصية لكل مساحة من التخطيط بين البلديات التي تهيكّل الولاية، فهو يوضح ويضبط:

◀ التوجهات البلدية الرئيسية.

◀ توجيهات التنمية والأعمال الواجب القيام بها من أجل إعادة التوازن لتوزيع الأنشطة وتوطين السكان.

◀ تنظيم الهياكل الأساسية ومناطق الأنشطة الاقتصادية أو الخاصة بالاستصلاح.

◀ قواعد التماسك القطاعي والزمني لتطوير الولاية من خلال علاقتها مع المخطط الجهوي.

هذا علاوة على لزوم احتواء المخططات الولائية للانسجام بين البلديات وذلك لفائدة التنمية المنسقة والمتكاملة للولاية من خلال تحديد التوجهات التنموية والديموغرافية لمختلف البلديات، ويعتبر إقليم كل ولاية أيضا، مجالا لتنمين نوعي لهذا الانسجام على مستوى الخدمات العمومية خاصة التي تهّم السكان مباشرة والتي ينبغي تكييفها ابتداء من هذا الصعيد مع التوزيع ومع خصوصيات هؤلاء السكان.

ثالثا: التخطيط على المستوى الحضري

و يرتكز على معالجة كل المدينة و القرية كوحدات عمرانية . و تؤدي التطورات المستمرة اقتصاديا و اجتماعيا و تكنولوجيا إلى حدوث تأثيرات عليهما وبالتالي يحدث رد فعل ليخلق ضغوطا داعية إلى التطور والتجديد في كيانهم .

و يرمي التخطيط هنا إلى السيطرة على كيان المدينة أو القرية على نحو متوافق مع الاتجاهات الاجتماعية و الاقتصادية و الطبيعية و السياسية ...

¹ سنوسي رقيقة مرجع سابق، ص32.

ففي هذا المستوى يتم فحص الأساس الاقتصادي للمدينة و القرية و تعتبر الخصائص الحضارية و السياسية و الاجتماعية و العمرانية لهما مستقلة وفي نفس الوقت كجزء من الإقليم الذي يتبعونه .

رابعا: التخطيط على المستوى التفصيلي

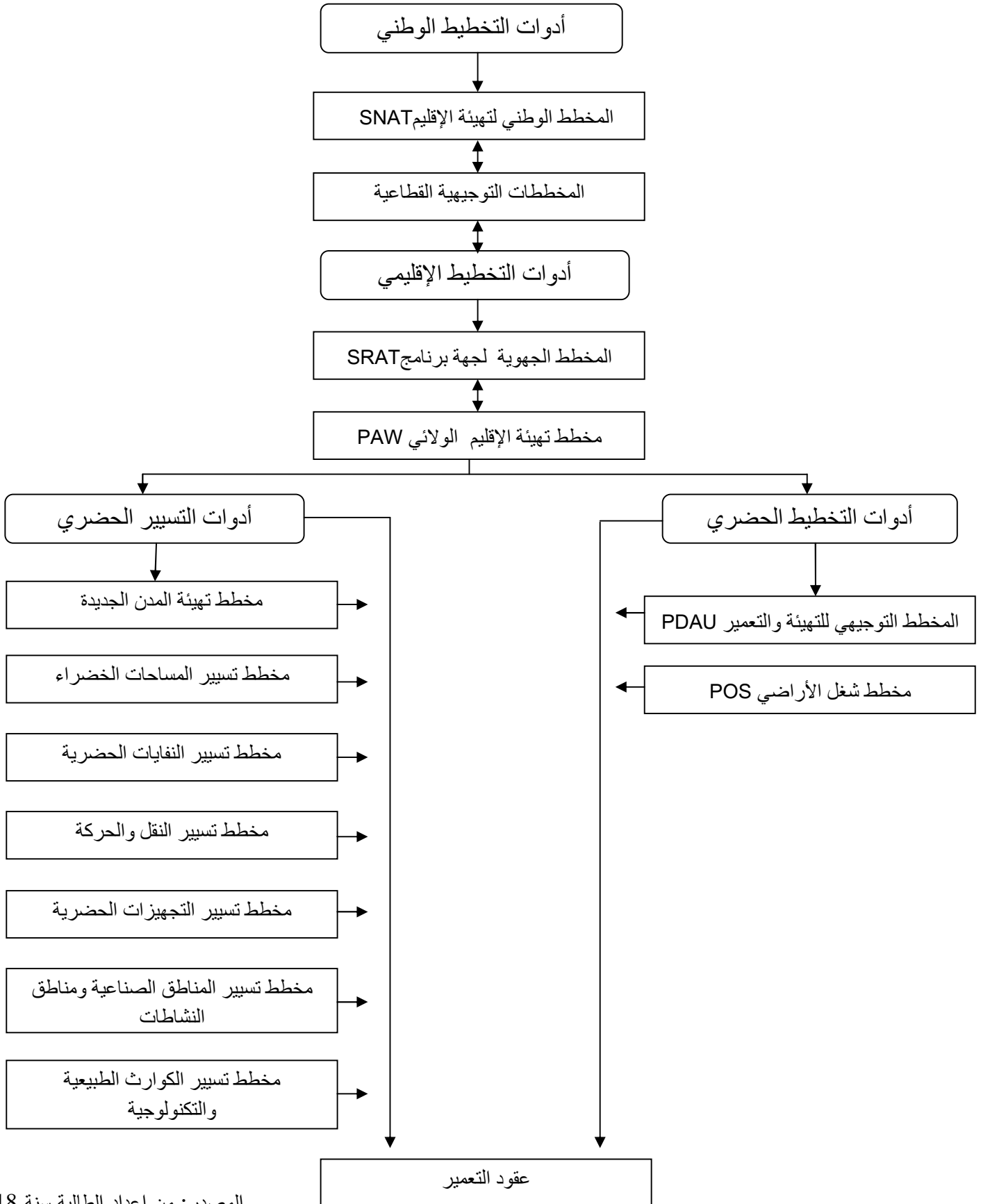
في إطار تطبيق الأحكام العامة الخاصة بالقانون التوجيهي للمدينة رقم 06/06 سمح هذا الأخير بخلق مستوى رابع يعرف بالمستوى التفصيلي.

التخطيط التفصيلي أو كذلك يسمى بالتخطيط المحلي وهو التخطيط الذي يكون على مستوى جزء من الأجزاء المكونة للمدينة، وهو المحدد لكل من المخططات التالية إضافة إلى تسييرها وتنظيمها حيث نعتبرها من خلال القانون التوجيهي للمدينة أدوات للتسيير الحضري:

مخطط تهيئة المدن الجديدة، مخطط تسيير المساحات الخضراء، مخطط تسيير النفايات الحضرية، مخطط تسيير النقل والحركة، مخطط تسيير التجهيزات الحضرية، مخطط تسيير المناطق الصناعية ومناطق النشاطات، إضافة إلى مخطط تسيير الكوارث الطبيعية والتكنولوجية.

ومنه تظهر لنا العلاقة البارزة بين أدوات التخطيط والتسيير المجالي

الشكل رقم 1-4 العلاقة بين أدوات التخطيط والتسيير المجالي



خلاصة الفصل

بعد التطرق لمختلف المصطلحات والمفاهيم المتعلقة بالتعمير والتخطيط، وإلقاء نظرة تطلعية لمراحل التطور العمراني في الجزائر والدور الذي لعبته كل مرحلة، نجد أن لأدوات التخطيط والتسيير الأهمية الكبيرة والبارزة لتنظيم المجال على كافة مستوياته، حيث انتهجت الجزائر لعدة سياسات سعى منها للوصول إلى مجال حضري متوازن ومتناسق سواء قبل الاستقلال أو بعده وهذا بالاعتماد على أدوات التخطيط الحضري من خلال سن وإتباع القانون 29/90 والذي يعتبر المنظم بدرجة أولى في سلسلة الهيراركية الحضرية ومستويات التخطيط في الجزائر.

مقدمة الفصل

يهدف التسيير الحضري إلى تنمية وضبط وتوسع المجالات الحضرية، بغية توزيع الأنشطة والخدمات، وتنظيم هيكل وظائف استخدام الأرض بواسطة ضوابط ومؤشرات وقواعد علمية واضحة، وفق تصورات الهيئات التنفيذية والإدارية والتخطيطية ورغبات السكان، لخلق بيئة حضرية مناسبة في إطار توجيهات أدوات التخطيط الحضري.

لذلك سنوضح في هذا الفصل الإطار النظري للتسيير الحضري وكذا محتوى، دور وكيفيات إعداد و مراجعة أدوات التسيير في الجزائر ، وعلاقتها بالجوانب المتعلقة بالتشريع ، من خلال مختلف المقاربات العلمية، والنصوص التشريعية والتنظيمية المنظمة لاستخدامات الأرض.

المبحث الأول: مدخل لأدوات التسيير الحضري

اختلفت التعاريف وتعددت المفاهيم لضبط مفهوم أدوات التسيير الحضري، لكونها مفهوم جديد وحديث بالنسبة للتشريعات حيث كان الاهتمام الكبير من قبلها متعلق بأدوات التخطيط المجالي، أما حاليا وبعد ظهور القوانين الجديدة المذكورة سابقا (05/04-06/06) أصبح لمفهوم أدوات التسيير الحضري عدة تعاريف نذكر منها ما يلي:

أولاً: تعد أداة للبرمجة والتنظيم تتيح للسلطات العمومية التحكم في النمو والامتداد العمراني، عن طريق النصوص التشريعية والتنظيمية المنظمة للمجال، وكذا المخططات الهيكلية والتفصيلية والضوابط والمعايير التخطيطية مثل معامل شغل الأرض، ونظام رخص التعمير المختلفة.

ثانياً: تتمثل حسب التشريع الجزائري¹ في المخططات التوجيهية للتهيئة والتعمير²، ومخططات شغل الأراضي، ومخططات تهيئة المدن الجديدة، وكذا المخططات القطاعية لاسيما تلك المتعلقة بحماية البيئة والتراث العمراني، ومخطط تسيير المساحات الخضراء، ومخطط تسيير النقل. إضافة إلى أدوات الشراكة والإعلام والمتابعة والتقييم والتمويل (في طور الإعداد).

ثالثاً: تتشكل كذلك من وسائل استخدام الأرض، كالمناطق الصناعية والسكنية، ومناطق التجزئة، والمدن الجديدة³.

رابعاً: تتشكل كذلك أدوات التسيير الحضري من «المتدخلين على المستويين المركزي واللامركزي، والعوامل المتحكمة في النظام العقاري، والتمويل»⁴.

¹ القانون 06-06 المتضمن القانون التوجيهي للمدينة الصادر سنة 2006.

² تحدد التصورات العامة وتنظم المجال آخذة بعين الاعتبار حاجيات التوسع العمراني، ومخصصة للبرمجة المستقبلية، وهي الأدوات الأكثر استعمالاً في التخطيط الحضري المعاصر.

³ التجاني بشير، التحضر والتهيئة العمرانية في الجزائر، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2000، ص 65-78.

⁴ CHAPERON Davidovitch, Les instruments de la planification urbaine, Paris. 1976.

وبالتالي لقد أصبحت أدوات التسيير الحضري، جزءا من الهيكل التنظيمي والتنفيذي للمدينة والمجال التابع لها، تهدف إلى تنظيم وتوزيع وظائف استخدامات الأرض، وتوفير المرافق والخدمات والنشاطات المختلفة، ومتطلبات الحياة الحضرية، بغية التحكم في النمو والامتداد العمراني آخذة بعين الاعتبار الحاجيات المستقبلية، إضافة إلى آليات التنفيذ والمراقبة والمتابعة والتقييم، المخولة للسلطة العمومية لتنمية وتوجيه وضبط نمو وتوسع المراكز العمرانية، في إطار مبادئ التنمية المستدامة.

يتضح مما سبق أن أدوات التسيير الحضري تتشكل من مفهومين:

- الأول: متعلق بالأدوات القانونية للمخططات والمتمثلة في: المخطط التوجيهي للتهيئة والتعمير، ومخطط شغل الأراضي، و مخططات تسيير المساحات الخضراء والنقل.
- والثاني: متعلق بالموشرات الحضرية والأدوات والوسائل التنظيمية المتعلقة بالنظام العقاري، ومناطق التجزئة، وأنماط السكن، والخدمات الحضرية وضوابط استخدامات الأرض.

المبحث الثاني: الإطار النظري والقانوني لأدوات التسيير الحضري

1. المدن الجديدة

بدأت الجزائر منذ السنوات الأولى من الاستقلال في إعادة تنظيم مجالها العمراني والحضري وذلك بتفعيل سياسة إنشاء المدن الجديدة محاولة من خلالها تحسين الظروف التي تعيشها المدن الكبرى خاصة في مجال الإسكان.

إن إنشاء التجمعات الحضرية الجديدة وتهيئتها في الجزائر يندرج ضمن السياسة الوطنية الرامية إلى تهيئة الإقليم والتنمية المستدامة، وذلك من أجل إعادة توازن البيئة العمرانية من جهة وإعادة توزيع السكان من جهة ثانية، إلى جانب كونها تساعد على الحل من مشاكل الإسكان التي تعاني منها أغلبية المدن الكبرى.

أمام هذا الواقع، فإن لجوء الدولة الجزائرية لإنشاء مدن جديدة يعد الخيار الأصح لإخراج الجزائر من أزمتها.

1. تعريف المدن الجديدة

تعرف المدن الجديدة بأنها: "كل مدينة غير مخططة، ولكنها مبرمجة، وتم تصوير إنشائها والتفكير فيه والرغبة فيه ضمن إطار السياسة الجهوية كمدنية، وهي تجسيد إرادة التهيئة العمرانية، وتتميز بطرح متجدد للتنظيم العمراني".¹

عرفها القانون رقم 01-20 المتعلق بتهيئة الإقليم وتنميته المستدامة كما يلي: "المدينة الجديدة : تجمع حضري مبرمج بكامله في موقع خال أو انطلاقا من خلية أو خلايا السكنات الموجودة"²

كما عرفها المشرع بأكثر دقة من خلال القانون 02-08 المتعلق بشروط إنشاء المدن الجديدة وتهيئتها، حيث نص في المادة 02 منه على ما يلي: "تعد مدنا جديدة كل تجمع بشري ذي طابع حضري ينشأ في موقع خال أو يستند إلى نواة أو عدة نوى سكنية موجودة.

¹ شريف رحمانى، الجزائر غدا: وضعية التراب الوطني-استرجاع التراب الوطني، وزارة التجهيز وتهيئة الإقليم، ديوان لمطبوعات الجامعية بن عكنون، الجزائر، سنة 1995، ص259.

² قانون رقم 01-20، المؤرخ في 2001/12/12، المتعلق بتهيئة الإقليم وتنميته المستدامة، الجريدة الرسمية، العدد 77، سنة 2001.

وبالتالي: "تشكل المدن الجديدة مركز توازن اجتماعي واقتصادي وبشري بما يوفره من إمكانيات التشغيل والإسكان والتجهيز".¹

فمن حيث المنطلق هي إبداع مميز بمتطلبات تقنية وثقافية خاصة، كما أن شكلها النهائي لم يكن ثمرة تطور عبر الزمن ، وإنما تم تصورها كمشروع متكامل وفق رسم تم إعداده مسبقاً.²

2. دوافع إنشاء المدن الجديدة³

تختلف هذه الدوافع من دولة لأخرى بسبب المشاكل التي تحركها وهذا ما ينتج تحت الدوافع التالية:

❖ الدوافع الاجتماعية⁴ تتمثل في:

- مشاكل النمو الديموغرافي من حيث التوزيع والكثافة ومشاكل أخرى مرتبطة بتحسين معيشة السكان.
- تدفق تيارات الهجرة المستمدة من الريف إلى المدينة.
- ارتفاع أسعار الأرض.
- انتشار الأحياء المختلفة.
- امتداد المدن خارج حدودها امتدادا عشوائيا.

❖ الدوافع الاقتصادية :

تتمثل الدوافع الاقتصادية في محاولة تطوير وتنمية اقتصادية للمناطق الحضرية، فهناك مناطق معينة تتوفر بها إمكانيات وموارد هامة يمكن من خلالها إقامة مدن جديدة.

كما أن إقامة المدن الجديدة في بعض الأقاليم المتخلفة، لها دور حضري واقتصادي في تنميتها وازدهارها. فلقد كان ظهور بعض المدن الجديدة له علاقة بالجانب الاقتصادي، بحيث يتم إنجاز مناطق صناعية يرافقها إنشاء مدينة جديدة مثل: هونغ كونغو، شنغهاي في الصين، العاشر من رمضان بمصر .

¹ قانون رقم 08-02، المؤرخ في 08/05/2002، يتعلق بشروط إنشاء المدن الجديدة وتجهيزها، الجريدة الرسمية، العدد 34، سنة 2002.

² د. خلف الله بوجمعة، مرجع سابق، ص 122.

³ كريمة كتاف، مفهوم المدن الجديدة من خلال قانون 08-02، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون العام فرع الإدارة العامة، القانون وتسيير الإقليم، كلية الحقوق ، جامعة قسنطينة 01، سنة 2013، ص 22-25.

⁴ آيت الجودي أسيا وأخرون، المركز القانوني للمدن الجديدة في الجزائر، مذكرة لنيل شهادة الماستر في الحقوق ، تخصص الجماعات المحلية والهيئات الإقليمية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، قسم القانون، جامعة عبد الرحمان ميرة-بجاية-، سنة 2015، ص 11.

❖ الدوافع الطبيعية

إن المدن تواجه تحديات فيما يخص نوعية البيئة الحضرية (المياه، النفايات، الضجيج، المساحات الخضراء...) حيث تزدحم المدن الكبرى بشتى أنواع وسائل النقل وكذلك تموقع القاعدة الصناعية بها مما أدى إلى تدهور البيئة، فالدوافع البيئية يمكن أن تكون أحد الدوافع الكامنة وراء ظهور المدن الجديدة.

❖ الدوافع السياسية

يقصد بها قيام المدن الجديدة إما لأسباب تتصل بإستراتيجية الدولة من النواحي السياسية والعسكرية أو نتيجة الضغط الذي تعانيه العواصم، بسبب تمركز الإدارات والمراكز الهامة بها، مما يزيد من تدفق الهجرة إليها، فتغيير العاصمة يؤدي إلى نقل وتوزيع الإدارات وبالتالي حل إشكالية الضغط على بعض المدن والعواصم ولو نسبيا.

3. أصناف المدن الجديدة¹

عموما تصنف المدن الجديدة إلى ثلاثة أصناف وهي:

• المدن المستقلة

ويطلق عليها أيضا اسم المدن الواقعة خارج المناطق المعمرة، هي ذات كيان مستقل اقتصاديا، لا تعتمد على مجتمع موجود، ولكن لديها مقومات الاستمرار، حيث أنها تخطط للوصول لأهداف مختلفة بجانب الإسكان. حيث تسعى لبناء قاعدة اقتصادية تحقق بها التوازن على مستوى محيطها وتكون أداة جذب للسكان وبالتالي تحقق نوعا من الاستقلال عن المدينة الأصلية.

• المدن التابعة

هي تجمعات واقعة في نطاق التأثير العاصمي، وهي تتبع المدينة الأم اقتصاديا لوقوعها ضمن نطاق نفوذها، وتقام هذه المدن حول المدينة الأم وبالقرب منها لامتناس الكثافة السكانية المتزايدة على المدى القصير، وتقوم المدينة التابعة بتخفيف العبء عن المرافق وخلق فرص عمل ومقومات اقتصادية ترتبط مع المدينة الأم.

¹ كريمة كتاف، مرجع سابق، ص 46-47-48.

• المدن التوأمة

وتدعى أيضا المدن الواقعة ضمن الإقليم الحضري أو المدن المستقلة نسبيا، وهي تجمعات عمرانية مستحدثة داخل المدينة، وتحقق إمكانية الاستفادة من البنية الأساسية، والخدمات القائمة، دون اللجوء إلى الامتداد الأفقي خارج الكتلة العمرانية.

ويتم اللجوء إلى هذا النوع إذا كانت المدينة الجديدة المقترحة صغيرة الحجم، وتفنقر للتجهيزات وإلى عدد مقبول من فرص العمل، والذي من شأنه خلق التوازن مع المدينة الكبيرة.

تبقى هذه التصنيفات مطبقة في بعض من دول العالم لكن في الجزائر لا نجد سوى المدن التابعة وهذا راجع للأهداف المرجوة من خلال إنشاء هذه المدن.

4. أهداف المدن الجديدة

تختلف أهداف المدن الجديدة من إقليم لآخر ومن دولة إلى أخرى حسب خصوصية كل منها وكذلك حسب الدوافع التي أدت إلى نشأتها أو نتيجة المشاكل التي كان لا بد من حلها عن طريق تبني هذه الإستراتيجية.

فتتلخص مختلف هذه الأهداف في النقاط التالية:

- **أهداف عمرانية :** وتتمثل في تخفيض التركيز الحضري على المدن الكبرى وخاصة العواصم،

تحقيق توازن إداري وسكني في مختلف وحدات تراب الإقليم الوطني(سيدي عبد الله) .

تحويل سكان الأحياء القديمة الآيلة للسقوط (علي منجلي)،

- **أهداف بيئية :** ونعني بها تهوية مراكز المدن الكبرى عن طريق تخفيض عدد السكان وزيادة

المساحات الخضراء مما يساعد على الإقلال من التلوث الهوائي والضجيج .

- **أهداف اجتماعية :** تتلخص في :

الحد من التمايز الاجتماعي السائد في المدن الكبرى وتوفير إطار حياتي مقبول لأغلبية شرائح المجتمع

وإيجاد نشاطات تخدم هذا الغرض، إعادة توجيه النمو العمراني نحو المناطق الداخلية للبلاد (بوغزول)،

ترقية المناطق الجبلية والداخلية إضافة إلى الجنوب.

- **أهداف اقتصادية :** وهي توفير مناصب الشغل وامتصاص البطالة، عن طريق تنويع الوظائف و النشاطات الاقتصادية و برمجة التجهيزات المختلفة الضرورية للسكان، تطوير وتحسين المستوى المعيشي للسكان من خلال النهوض بالتنمية الاقتصادية وتحقيق مبادئها (حاسي مسعود).

5. أدوات تهيئة المدن الجديدة حسب التشريع الجزائري

تتمثل هذه الأدوات فيما يلي:

1.5 هيئة المدينة الجديدة:

كما جاء في نص المادة 07 من القانون 08-02 "تؤسس لكل مدينة جديدة هيئة تسمى **هيئة المدينة الجديدة**، بموجب مرسوم تنفيذي.

تتولى هذه الهيئة، على الخصوص، ما يأتي:

- إعداد وإدارة أعمال الدراسة والإنجاز لهذه المدينة الجديدة بالتنسيق مع الجماعات الإقليمية المعنية،
- إنجاز عمليات المنشآت الأساسية والتجهيزات الضرورية للمدينة الجديدة، لحساب الدولة، بصفتها صاحبة المشروع المفوض،
- القيام بالأعمال العقارية وجميع عمليات التنسيق والتسيير والترقية التجارية الضرورية لإنجاز المدينة الجديدة.¹

2.5 مخطط تهيئة المدينة الجديدة:

تنص المادة 08 من القانون 08-02 على "ينشأ لكل مدينة جديدة مخطط يسمى **مخطط تهيئة المدينة الجديدة**".

يغطي هذا المخطط محيط التهيئة المحدد لهذه المدينة الجديدة ومحيط حمايتها، وتراعى فيه الخصوصيات الثقافية والاجتماعية للمنطقة.²

¹ قانون رقم 08/02، يتعلق بإنشاء المدن الجديدة وتهيئتها، مرجع سابق، المادة 07.

² قانون رقم 08/02، المرجع نفسه، المادة 08.



المصدر: من إعداد الطالبة سنة 2018 اعتماداً على القانون 08/02

¹ يخضع مخطط تهيئة المدينة الجديدة زيادة على دراسته من قبل الجماعات الإقليمية المعنية التي تبدي رأيها عن طريق المداولة، إلى رأي المجالس التنفيذية الولائية.

² تنشأ لدى الوزير المكلف بالتهيئة العمرانية لجنة وزارية مشتركة لدراسة مخطط تهيئة المدينة الجديدة.

³ الاعتماد: يصادق على مخطط تهيئة المدينة الجديدة بموجب مرسوم تنفيذي بناء على اقتراح من الوزير المكلف بالتهيئة العمرانية.

II. المساحات الخضراء

يقصد بالمساحات الخضراء جميع المساحات النباتية والحدائق الجماعية المخصصة للراحة والجمال، حيث تعد عنصرا مهما في منظومة استخدامات الأرض الحضرية وفي التركيب الداخلي للمدن، وأصبحت تؤخذ بعين الاعتبار في التخطيط الحضري، لكونها تشكل نظاما حيويا للتوازن البيئي، فضلا عن أهميتها في النواحي الجمالية والترفيهية والصحية والبيئية. وعلى الصعيد التنظيمي وعملا بالقانون المتعلق بتسيير المساحات الخضراء وحمايتها وتنميتها في إطار التنمية المستدامة، فإنه ينبغي اتخاذ التدابير التي تسمح بجرد وتسجيل وتأهيل المساحات الخضراء والحفاظ عليها وتطويرها وتصنيفها، بغية تحسين الإطار المعيشي، مع الأخذ بعين الاعتبار تخصيص مواقع للمساحات الخضراء داخل المناطق الحضرية عند إعداد أو مراجعة أدوات التعمير، بهدف تحسين نوعية إطار الحياة.

1. تعريف المساحات الخضراء

- بالنسبة للقاموس الفرنسي روبرت Robert المساحات الخضراء هي "مجالات مخصصة للحدائق، أشجار، عشب... الخ والتي يتم تهيئتها بين البنايات المختلفة"¹
- بالنسبة لباكو وآخرون المساحات الخضراء هي "عبارة اشتقت من الكلمة "Spatium" التي تعني مجال ممتد يصمم كمجال للراحة والألعاب والحرية بالنسبة لسكان المدن، وهذا المجال الممتد مشكل أساسا من عناصر طبيعية نباتية"².
- أما من ناحية التشريع العمراني، عرفت المادة 04 من القانون الجزائري رقم 07-06 المؤرخ في 13 ماي 2007، والمتعلق بتسيير وحماية المساحات الخضراء. حيث نصت على "أن المساحات الخضراء هي المناطق أو جزء من المناطق الحضرية غير المبنية، والمغطاة كليا أو جزئيا بالنباتات، والموجودة داخل مناطق حضرية أو مناطق يراد بناؤها"³

¹ Dictionnaire le Robert 2009.

² Paquot. T ; pumain.D **Dictionnaire de la ville et de l'urbanisation** Anthropos 2006.

³ قانون رقم 06-07، المؤرخ في 13/05/2007، المتعلق بتسيير المساحات الخضراء وحمايتها وتنميتها، الجريدة الرسمية، العدد 31، سنة 2007.

ولا شك أن الوسط الحضري له دور فعال في تحديد أدق تعريف للمساحات الخضراء، ففي هذا الوسط تصبح هذه المساحات عبارة عن مجال عمومي طبيعي يغلب عليه الاخضرار، وهو بهذا يعتبر متنفسا للمدينة، ووسطا طبيعيا للحرية و الاسترخاء.

إذن المساحات الخضراء "هي الحيز أو الفضاء الموجود في إقليم جغرافي، يسيطر فيه العنصر الطبيعي، يتواجد في حالته الأولية كما هو الحال بالنسبة للغابات والمنتزهات الطبيعية، أو في حالة تهيئة كما هو الحال بالنسبة للحدائق والبساتين والمنتزهات العمومية.¹

2. وظائف المساحات الخضراء²

تتنوع وظائف المساحات الخضراء بشكل كبير، ولهذا اختلف المختصون في رصدها وتحديدها بشكل دقيق. فقد صنف روبينات الوظائف الأساسية لها في 04 تهتم بخدمة الجوانب التالية: الجانب المعماري، الجمالي، المناخي، والتقني.

أما الباحث لوري، فقد أضاف لما سبق وظيفة أخرى مؤكدا أن الوظائف تتلخص في 05 وظائف أساسية كما يلي:

1.2 وظيفة حفظ الصحة العمومية:

يعتبر مفهوم الصحة العمومية مفهوما واسعا يشمل الكثير من الأبعاد أهمها الصحة النفسية والجسدية، وتلعب المساحات الخضراء بشكل غير مباشر دورا مهما في المحافظة على صحة الإنسان عن طريق التعديل الحراري(كزيادة الرطوبة في الهواء، تنقية المحيط...) والتقليل من الإزعاج (توفير الظل للحماية من ضربات الشمس...)

2.2 الوظيفة البيكولوجية:

النباتات لها مجموعة من التأثيرات النفسية على الإنسان بحسب ألوانها وأشكالها وروائحها، وبما أن الإنسان في الحياة المعاصرة يعاني كثيرا من الضغوط النفسية في المدينة، فإنه يحتاج دون أدنى شك إلى

¹ محمد فاضل بن الشيخ الحسين، البيئة الحضرية في مدن الواحات وتأثير الزحف العمراني على توزيعها الإيكولوجي، دكتوراه دولة في العمران ، معهد الهندسة المعمارية، جامعة منتوري، قسنطينة، 2001، ص148.

² د.خلف الله بوجمعة، مدخل إلى تسيير التقنيات الحضرية، ديوان المطبوعات الجامعية، 2012، ص16.

مجالات تؤدي به إلى التنزه والراحة لكي يحافظ على توازنه النفسي و الاجتماعي، وبما أن المساحات الخضراء تتمتع بخواص هامة تتمثل في كونها في آن واحد محلا للتفاعل الاجتماعي ومحلا للانعزال متى شاء الإنسان ذلك.

3.2 الوظيفة الجمالية:

توفر المساحات الخضراء متعة بصرية وتخلق انسجاما كبيرا مع المجال المبني، ففي المدينة يزيد عنصر الاخضرار من قيمة العناصر العمرانية والمناظر، لكونه يمكن أن يكون عامل وحدة للتشكيل الكلي أو مكملا للمظهر الجمالي. ويمكن أيضا أن يكون له دور أساسي في رسم الديكور العام من أجل الحصول على مناظر خاصة.

4.2 الوظيفة الاقتصادية:

من المهم جدا أن نعرف أن المساحات الخضراء لها وظيفة اقتصادية أيضا، فإذا كانت هذه الأخيرة منتجة فإنها تقوم بهذه الوظيفة، وإن لم تكن كذلك فإنها تعتبر داعمة للنشاط الاقتصادي لكونها تخلق ديناميكية حضرية، وينبغي التأكيد على ضرورة إعادة الاعتبار للصورة الجمالية للمدينة من خلال تنمية قدرتها على الجذب، وبالتالي على خلق قيمة مضافة وبعث النشاطات وتوفير مناصب العمل.

5.2 الوظيفة التربوية:

باعتبارها مكان مميز للتعليم التطبيقي لكافة الأطوار (حقل للتجارب العلمية، الفلاحية...).

3. تصنيف المساحات الخضراء:

يعتبر تصنيف المساحات الخضراء عقدا إداريا يصرح بموجبه أن المساحة الخضراء المعنية، مهما تكن طبيعتها القانونية أو نظام ملكيتها تدرج في صنف من الأصناف التالية:¹

- الحظائر الحضرية والمجاورة للمدينة، التي تتكون من المساحات الخضراء المحددة والمسيجة عند الاقتضاء، والتي تشكل فضاء للراحة والترفيه،

¹المادة 04، من القانون رقم 06-07، المؤرخ في 13/05/2007، المتعلق بتسيير المساحات الخضراء وحمايتها وتنميتها، الجريدة الرسمية، العدد 31، سنة 2007.

- الحدائق العامة، هي أماكن للراحة أو التوقف في المناطق الحضرية، والتي تحتوي على تجمعات نباتية مزهرة أو أشجار، ويضم هذا الصنف أيضا الحدائق الصغيرة المغروسة وكذا الساحات والساحات الصغيرة والعمومية المشجرة،
- الحدائق المتخصصة، التي تضم الحدائق النباتية والحدائق التزينية،
- الحدائق الجماعية و/أو الإقامة،
- الحدائق الخاصة،
- الغابات الحضرية، التي تحتوي على المشاجر ومجموعات من الأشجار، بما فيها الأحزمة الخضراء،
- الصفوف المشجرة، التي تحتوي على كل التشكيلات المشجرة الموجودة على طول الطرق والطرق السريعة.

عموما تصنف المساحات الخضراء حسب 03 عناصر أساسية وهي: الشكل، الارتباط والقانون¹.

• التصنيف حسب الشكل:

بحسب الشكل الخارجي للمساحات الخضراء ، يمكن أن نميز صنفين هما:

- 1- المساحات الخضراء الخطية: وهي مجموع التراصقات المشجرة التي تحتوي على تشكيلات شجرية واقعة على حواف الطرقات السريعة وخطوط النقل في أجزائها الواقعة في المجالين الحضري والشبه حضري.
- 2- المساحات الخضراء في شكل كتلة: وهي تلك المجالات الحضرية المغطاة كلية بالنباتات والأشجار، وهنا نميز ثلاث أنواع هي:
 - أ- المساحات الخضراء داخل العمارات: وتعني تلك المساحات التابعة للعمارات السكنية التي تستعمل من طرف سكانها، ونجد بها عادة مجموعة من الألعاب.
 - ب- المساحات الخضراء في وسط الأحياء السكنية: ويتعلق الأمر بمساحات أكثر اتساعا من سابقتها، تسمح لسكان حي من الأحياء أو وحدة جوار معينة بإيجاد مأوى وملاذ بين الأشجار والاختضار من أجل الراحة والترويح عن النفس.
 - ج- المساحات الخضراء في الأوساط الشبه الحضرية: تقع هذه المساحات في ضواحي المدينة، وهي تشكل أماكن منفصلة للنشاطات الترفيهية والمنشآت الرياضية الخاصة، كالملاعب كرة القدم... وغيرها.

¹ د.خلف الله بوجمعة، مرجع سابق، ص 20-29.

وتكون هذه أحيانا متواصلة مع الأوساط الريفية المجاورة، أو مع الغابات، ومن هنا يبدو أنها تمثل مجالا انتقاليا بين المدينة ومحيطها.

• التصنيف حسب الارتباط:

يتم التصنيف بحسب ارتباط المساحة الخضراء بعنصر عمراني معين كالسكن مثلا، وفي هذا الشأن نميز ما يلي:

- 1- المساحات الخضراء المرتبطة بالمناطق السكنية: وتنقسم إلى:
 - أ- الحدائق الخاصة: تعتبر الحدائق الخاصة مجالا خصوصا مصاحبا في غالب الأحيان للسكن، وتكون مفتوحة إلى عدد محدود من المستعملين "العائلة والأصدقاء" ويخضع تصميم هذه الحدائق إلى إجبارية التجاوب مع وظائف محددة مرتبطة بالمرجعية الثقافية والنفسية للمستعملين.
 - ب- المساحات الخضراء للسكن الجماعي: يكون هذا النوع من المساحات محصورة بين العمارات، وهي مخصصة إلى جمهور عريض ومتنوع، ولهذا فإن التصميم يحاول إرضاء أغلب المستعملين قدر الإمكان.
- 2- المساحات الخضراء المرتبطة بالتجزئات الترابية: هذا النوع من المساحات الخضراء يعتبر امتدادا للحدائق الخاصة، وهو يعبر عن مجالات عمومية تشكل غالبا أماكن للتلاقي.
- 3- المساحات الخضراء المرتبطة بالمرافق: يقصد بهذا النوع المساحة المرتبطة بتجهيزات ومرافق عمومية كالمدار، الطرقات، التجهيزات الرياضية... الخ.
- 4- المساحات الخضراء غير المرتبطة: نشير إلى أن هذه المساحات تسمى أيضا المساحات الحرة، لأنها لا ترتبط بأي عنصر عمراني أو معماري. وفي هذا الشأن نذكر:
 - أ- الحدائق العامة بالأحياء: تعتبر مجالات للتقارب، وتتميز بمحدودية المساحة.
 - ب- المنتزهات الحضرية: تتوفر المنتزهات على سياج وأبواب تفتح في ساعات معينة حسب لفصول.
 - ج- الحدائق النباتية: تشبه المتاحف، ولكنها مختلفة في أنواع النباتات.

• التصنيف حسب القانون:

اعتمد هذا التصنيف أساسا على المادة 04 من القانون 06-07 المذكور سابقا، فقد صنفت هذه المادة المساحات الخضراء إلى:

- 1- المنتزهات الحضرية وشبه الحضرية: يتشكل هذا العنصر من المساحات الخضراء التي تتوفر على حدود واضحة أو التي تكون مسيجة، وتشكل مجالا للراحة والترفيه يمكنه أن يحتوي على تجهيزات للراحة واللعب والتسلية، ويمكن لهذه المجالات أن تتوفر على مسارات للتنزه.
- 2- الحدائق: تتشكل الحدائق من مجموعة الأماكن المخصصة للراحة والاسترخاء في المناطق الحضرية التي تحتوي على مجالات مزهرة أو أشجار، وهذا النوع فيه أيضا نباتات مغروسة وساحات عمومية مشجرة.
- 3- المساحات الخضراء المتخصصة: تعني هذه المجالات أساسا مساحات ذات طبيعة خصوصية من حيث استعمالاتها، وهي تنقسم إلى مساحات خضراء مخصصة للدراسات العلمية والتجارب وحدائق التزين.

4. أدوات تسيير المساحات الخضراء

الشكل 2-2 أدوات تسيير المساحات الخضراء

أدوات تسيير المساحات الخضراء

مخططات تسيير المساحات الخضراء

تصنيف المساحات الخضراء

التصنيف

دراسة التصنيف والجرد

*بالنسبة للحظائر الحضرية والمجاورة للمدينة: يكون التصنيف بموجب قرار من الوالي.

*الحظائر الحضرية والمجاورة للمدينة ذات البعد الوطني: بموجب قرار مشترك بين الوزراء المكلفين بالداخلية والبيئة والفلاحة.

*الحدائق العامة: يتم تصنيفها بقرار من رئيس المجلس الشعبي البلدي، ماعدا تلك الواقعة في مدينة تكون مقرا لولاية. وفي الحالة الثانية يصدر القرار من طرف الوالي.

*الحدائق المتخصصة: يكون تصنيفها من طرف الهيئة التي قامت باستحداث الحديقة أو الهيئة التي يسند إليها التسيير.

*الحدائق الجماعية أو السكنية: يأخذ قرار التصنيف من طرف رئيس المجلس الشعبي البلدي للبلدية المعنية، بناء على دراسات معمارية للسكن الفردي أو لكل المجموعات السكنية الجماعية أو النصف جماعية.

*الحدائق الخاصة: في هذه الحالة تعتبر العلامات المرجعية الموجودة في الوثيقة البيانية لرخصة البناء هي التصنيف المعتمد.

*الغابات الحضرية: يتم التصنيف بقرار من الوزارة المشرفة على قطاع الغابات.

*التراصفات المشجرة أو الواقعة في المناطق غير المعمره: تصنف من طرف الوزارة المكلفة بقطاع الغابات.

يجب أن تبرز دراسة التصنيف على الخصوص:

أهمية الم الخ بالنسبة لنوعية الإطار المعيشي.

استعمال المساحة في حالة خطر كبير.

تردد الزوار على المساحة مع اتخاذ تدابير أمنها وصيانتها.

القيمة الخاصة لمكونات الم الخ المعنية، لا سيما تلك الواجب حمايتها.

تقييم خطر التدهور الطبيعي والاصطناعي.

تضم دراسة التصنيف:

- الخاصية الطبيعية.
- الخاصية الإيكولوجية.
- المخطط العام لتهيئة المساحة الخضراء.

5. أثر تصنيف المساحات الخضراء:

بمجرد تصنيف مساحة خضراء إلى صنف من الأصناف المنصوص عليها في المادة الرابعة، جاء في نفس القانون وخاصة المواد الممتدة من المادة 14 إلى المادة 23، بتدابير قانونية إضافية خاصة من أجل تعزيز حماية المساحات الخضراء كما يلي:¹

- يمنع كل تغيير في تخصيص المساحات الخضراء المصنفة أو كل نمط شغل جزء من المساحات الخضراء المعنية.
- يمنع كل بناء أو إقامة من منشأة على مساحة تقل على مائة (100) متر من حدود المساحات الخضراء.
- ترفض كل رخصة للبناء إذا لم يكن الإبقاء على المساحات الخضراء مضمونا، أو إذا أدى انجاز المشروع إلى تدمير الغطاء النباتي.
- يمنع وضع الفضلات أو النفايات في المساحات الخضراء خارج الأماكن أو الترتيب المخصصة والمعينة لهذا الغرض.
- يمنع قطع الأشجار دون رخصة مسبقة.
- يمنع كل إشهار في المساحات الخضراء.

6. طرق تسيير المساحات الخضراء

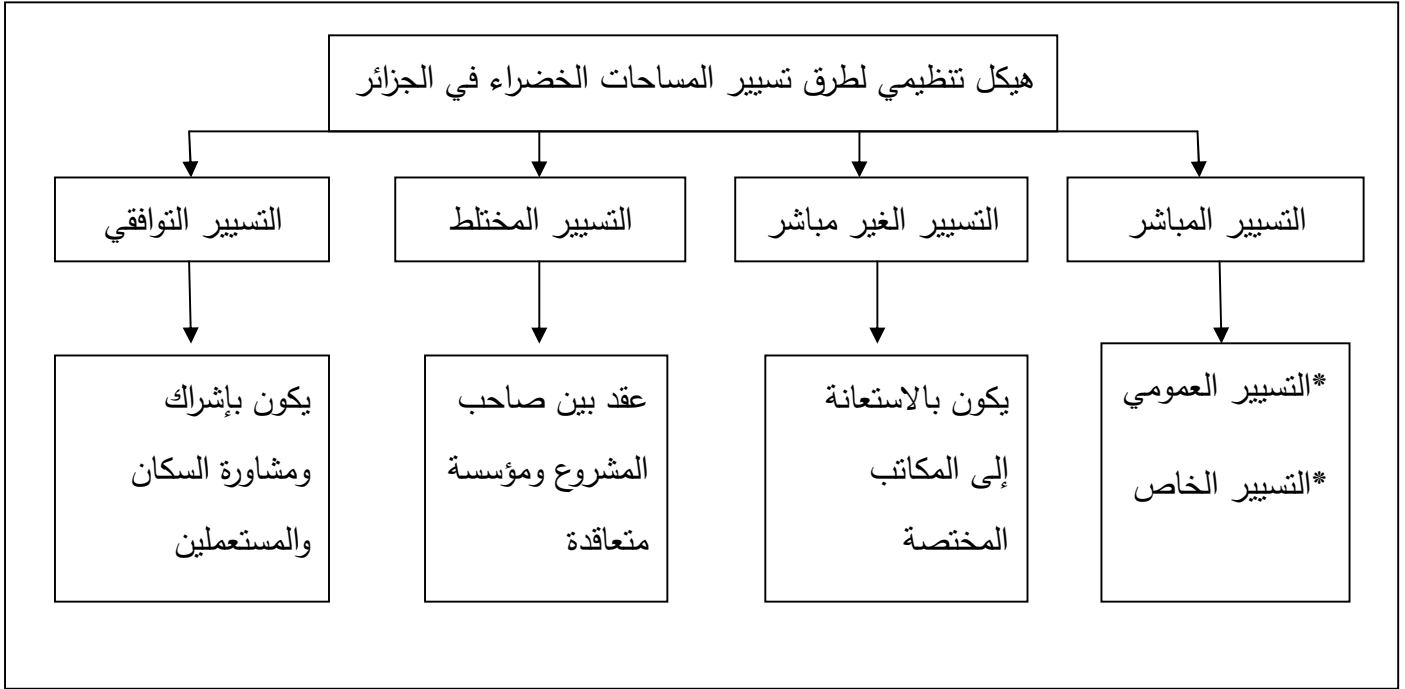
مخطط تسيير المساحات الخضراء عبارة عن ملف تقني يحتوي على مجموعة تدابير التسيير والصيانة و كذا جميع التعليمات الخاصة بحماية المساحات الخضراء و المحافظة عليها لضمان استدامتها²،

¹ المواد من 14-19، من القانون 06-07، مرجع سابق.

² المادة 26، من القانون رقم 06-07، المؤرخ في 13/05/2007، المتعلق بتسيير المساحات الخضراء وحمايتها وتنميتها، الجريدة الرسمية، العدد 31، سنة 2007.

هناك طرق مختلفة لتسيير المساحات الخضراء حسب الحالات، مما يسمح للمسؤولين باختيار الطريقة المناسبة للتسيير وتنقسم الطرق كما يلي¹:

الشكل 2-3 هيكل تنظيمي لطرق تسيير المساحات الخضراء في الجزائر



المصدر: من إعداد الطالبة سنة 2018 اعتمادا على كتاب البروفيسور خلف الله بوجمعة

1.6 التسيير المباشر: يكون الإشراف في هذا النوع من التسيير لصاحب المشروع، فعلى سبيل المثال إذا كانت المساحة الخضراء تابعة لمجموعة من المجموعات المحلية، فإنها تتكفل فقط بالأعمال والخدمات التي تضمن ديمومة هذه المساحة وبقائها. وهذه الطريقة في التسيير تتطلب امتلاك إمكانيات مادية وبشرية كبيرة، ولكنها في نفس الوقت تسمح بالتدخل المباشر دون تضييع الوقت إذا تعلق الأمر بتوفير خدمة غير متوقعة. وهذه الطريقة تنقسم إلى نوعين من التسيير:

أ- التسيير العمومي: في هذه الحالة يضمن تسيير المساحات الخضراء من طرف مصالح تابعة للدولة أو مجموعاتها المحلية. وهذه الأخيرة تخصص لذلك إمكانيات مادية وبشرية ومالية، ومن مزايا هذا النوع من التسيير السماح بالتحكم في أعمال الصيانة واستمراريتها.

ب- التسيير الخاص: يمكن لبعض الأشخاص المعنويين والطبيعيين (مؤسسات خاصة) أن تتدخل في تسيير المساحات الخضراء بعد أن توكل لها المصالح البلدية بعض المهام المحدودة في الزمان

¹ د. خلف الله بوجمعة ، مرجع سابق، ص 35-36-37.

والمكان وحسب الحاجة، حينما لا يكون بمقدور المصالح البلدية المختصة التجاوب مع كل المتطلبات.

*ومن مزايا التسيير المباشر:

- إمكانية التدخل السريع.
- متابعة أكثر للأشغال لكل مرونة بحيث لا توجد فوترة شهرية للأعمال المنجزة.
- مرونة في التنظيم وتحكم أكثر في جدولة الأعمال.
- إمكانية مشاركة المجتمع في إنجاز بعض الخدمات.

2.6 **التسيير الغير مباشر:** لعدة أسباب تلجا الهيئات العمومية في بعض الأحيان على الآخرين، من اجل تسيير مساحتها الخضراء. فهي تلجأ مثلا في مرحلة الدراسات إلى مكاتب تقنية مختصة، وفي مرحلة الإنجاز والصيانة إلى المؤسسات ذات العلاقة. وهذا النمط من التسيير لا يتطلب نفقات مباشرة من طرف صاحب المشروع، وإنما يكون العمل وفق صيغ تعاقدية في دفتر شروط تضمن لكل من الطرفين مصالح محددة.

3.6 **التسيير المختلط:** كما يدل على ذلك العنوان، يجمع هذا النمط من التسيير في آن واحد الهيئة العمومية صاحبة المشروع ومؤسسات أخرى متعاقدة معها في صيغة تعاقدية مبنية على تقاسم المهام، فمثلا يقوم صاحب المشروع بأعمال الصيانة والغرس، بينما يترك باقي الأعمال (كاختيار الأثاث) لمؤسسة متعاقدة.

4.6 **التسيير التوافقي:** في بعض الأحيان ومن أجل أن تلعب المساحات الخضراء دورا مميزا في جلب السياح إلى المدينة واستقبال سكانها، تقوم البلدية بإشراك السكان والمستعملين وبعض المالكين لمساحات خضراء خاصة في عملية تشاورية تهدف إلى خلق وتسيير مساحات خضراء كبرى في المدينة، وفق برنامج معد مسبقا من طرف المصالح البلدية المختصة.

III. النفايات الحضرية

أصبح مشكل النفايات الحضرية من أهم المشاكل التي تعاني منها معظم دول العالم، والجزائر من بين هذه الدول، حيث أصبح هذا المشكل يؤرق المواطنين وهيئات المجتمع المدني، مما نتج عنه ضغط للسلطات العمومية للاهتمام بهذا الموضوع، وهذا بالبحث عن آلية قادرة على التكفل بمشكل النفايات وبالخصوص الحضرية منها، مع تحديد دقيق لسياسة تسيير هذه النفايات دون الإضرار بالبيئة.

1. تعريف النفايات الحضرية:

- حسب منظمة الصحة العمومية "هي تلك الأشياء التي أصبح صاحبها لا يريد لها في مكان ما، ووقت ما، ولم تعد لها أهمية أو قيمة".¹
- حسب الإطار القانوني فإن النفايات تعرف حسب القانون رقم 83-03 المؤرخ في 05 فيفري 1983 والمتضمن حماية البيئة كما يلي "النفايات هي كل ما تخلفه عملية إنتاج أو تحويل أو استعمال، وكل مادة أو منتج، أو بصفة أعم، كل شيء منقول يهمل أو يتخلى عنه صاحبه".²
- كما عرفها القانون رقم 01-19 المؤرخ في 12 ديسمبر 2001 المتعلق بتسيير ومراقبة النفايات في مادته 03 بأنها "كل البقايا الناتجة عن عمليات الإنتاج أو التحويل أو الاستعمال وبصفة أعم كل مادة أو منتج وكل منقول يقوم المالك أو الحائز بالتخلص منه أو قصد التخلص منه، أو يلزم بالتخلص منه أو بإزالته".³
- من الناحية الاقتصادية: النفايات عبارة عن مواد ليست لها أي قيمة أو ثمن من حيث المنبع وإنما تكلف اقتصاديا عند التخلص منها.
- من الناحية البيئية: النفايات عبارة عن مصادر للتلوث، وتنتج مواد تضر بالبيئة الطبيعية والبشرية، وتعمل على الإخلال بالتوازن بين العناصر الحية للمنطقة الطبيعية وبين مكوناتها الفيزيائية والكيميائية.

¹ د. خلف الله بوجمعة، مرجع سابق، ص 46.

² المادة ، من القانون رقم 83-03، المؤرخ في 05/02/1983، المتعلق بحماية البيئة ، الجريدة الرسمية، العدد ، سنة 1983.

³ المادة 03، من القانون رقم 01-19، المؤرخ في 12/12/2001، المتعلق بتحديد كفيات تسيير النفايات ومراقبتها وإزالتها، الجريدة الرسمية، العدد 77، سنة 2001.

2. تصنيف النفايات الحضرية:

هناك عدة طرق لتصنيف النفايات الحضرية، كل نوع يركز على مقاييس ومعايير محددة، ومن بين هذه التصنيفات ما يتعلق بالمقاييس التالية:

- الحالة التي تكون عليها النفايات.
- أثر النفايات على البيئة والإنسان.

عموما تصنف النفايات الصلبة الحضرية حسب المادة 05 من القانون إلى¹:

• النفايات الخاصة بما فيها النفايات الخاصة الخطرة:

تتميز هذه النفايات بخاصيتها السُمومية القاتلة أو الخطيرة نظرا للتحويلات الفيزيائية والكيميائية التي تطرأ عليها ويمكن لهذه النفايات أن تظهر في أشكال مختلفة، مواد كيميائية أو مواد مشعة حيث تؤثر هذه المواد نظرا لتراكمها في السلسلة الغذائية ومن ضمن ما تولده هذه النفايات من أخطار : الانفجارات، التسمم، الاحتراق، الإصابة بالأمراض المزمنة والخطيرة وما إلى ذلك من تأثيرات سلبية مختلفة، ومن هذا تصبح هذه النفايات ذات أثر خطير وفتاك على الإنسان والبيئة، والتخلص منها يصبح حتميا ولكن بحذر وصرامة شديدين.

• النفايات المنزلية وما شابهها (العضوية):

هي نفايات تتشكل من المادة العضوية النباتية والحيوانية في عمومها، تتميز هذه النفايات عند تكديسها بتحولها الفيزيائي والبيولوجي نتيجة لعمليتي التحلل والتخمير (الهوائي/اللاهوائي) إلى إنتاج مواد تؤثر في البيئة والإطار المعيشي، وتكمن تأثيراتها في تلويث الأوساط الحيوية للبيئة وتلحق أضرارا وخيمة، وفي بعض الأحيان خطيرة بصحة الإنسان خاصة، وبالكائنات الحية عامة. من هذه النفايات (القمامة المنزلية الخاصة بالأكل، جثث الحيوانات...

• النفايات الهامدة (اللاعضوية):

حسب المادة 03 من القانون، النفايات الهامدة هي "كل النفايات الناتجة لا سيما عن استغلال المحاجر والمناجم وعن أشغال الهدم والبناء أو الترميم والتي لا يطرأ عليها أي تغيير فيزيائي أو كيميائي أو بيولوجي

¹ المادة 05، من نفس القانون.

عند إلقاءها في المفارغ¹، وإنما تأثيرها يكون إذا تضخمت أحجامها وطالت مدة بقائها دون معالجة، ما عاد ذلك فهي لا تتعرض لأي تفاعل من شأنه أن ينتج مادة تضر بالبيئة والإنسان. نذكر من جملة هذا الصنف: مخلفات ورشات البناء، عجلات السيارات المتخلى عنها...

3. أضرار وتأثير النفايات:

مهما تعددت مصادر النفايات من استهلاكات منزلية، أنشطة حرفية أو من إنتاج فلاحي وصناعي فهي بمثابة منبع للخطر، بحيث أن التخلص منها دون معالجة يسمح بتدهور المحيط والوسط المعيشي من جهة، وإلحاق الضرر بالبيئة من خلال التلوث الذي يشمل الأوساط الحيوية من مياه، هواء وتربة، فضلا عن تعريض الكائنات الحية والإنسان إلى مختلف الأخطار والأمراض الفتاكة من جهة أخرى، من أبرز الأوساط التي تشملها هذه الأضرار والتأثيرات نذكر:

• الوسط الحيوي:

أ- المياه:

- تلوث المياه الجوفية والسطحية.
- تلوث مياه البحر والذي ينجر عنه إتلاف الثروة السمكية، في حين أن انتشار البكتيريا الممرضة في الأوساط البحرية تعرض مختلف الكائنات الحية، وخاصة الإنسان للأخطار والأمراض.
- التأثير المباشر على العناصر النباتية من حيث الإنتاج والنوعية بسبب المياه الملوثة.

ب- الهواء:

تتمثل التأثيرات الخاصة بهذا الوسط في تلوث الهواء بمختلف الغازات التي تحتوي عليها النفايات الصلبة، حيث يعمل هذا الغاز في التأثير مباشرة على طبقة الأوزون التي تعد الحاجب الواقي من الأشعة فوق البنفسجية الضارة، ومن أمثلة الغازات التي تنتج من تفاعل النفايات الصلبة غاز الميثان، من أبرز تأثيراته أنه يساهم وبشكل كبير في تقوية ظاهرة الاحتباس الحراري التي ينجر عنها ارتفاع درجة حرارة الأرض، كما يؤثر مباشرة في الكائنات الحية بالقضاء عليها من خلال استنشاقه أو احتراقه.

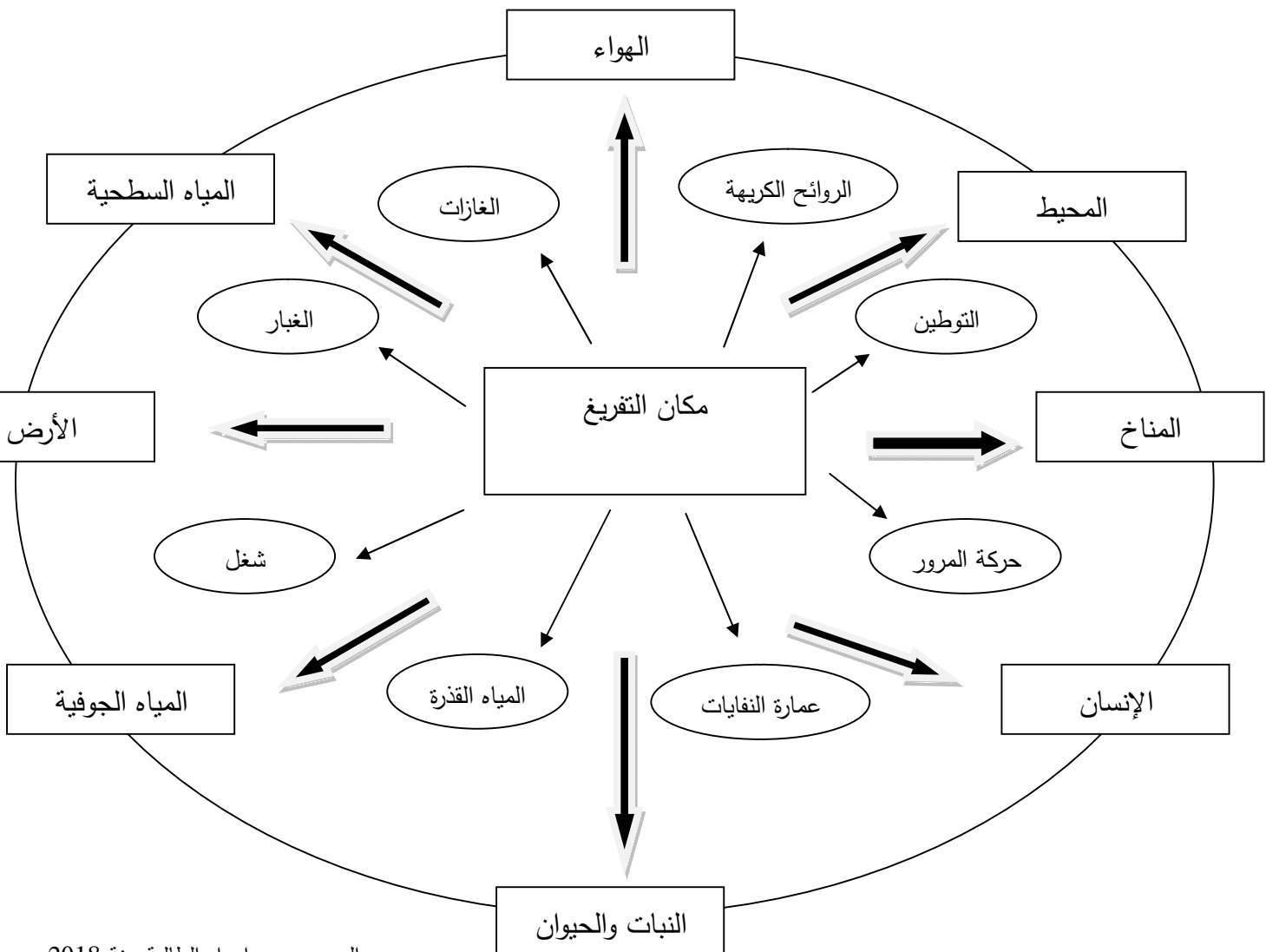
¹ المادة 03، من نفس القانون.

ج- التربة:

هذا الوسط ذو حساسية وتأثر كبير بالتلوث الحاصل من النفايات والمتمثل أساسا في أماكن التفريغ المنجزة دون دراسات تقنية، تؤدي هذه الأماكن إلى تدهور نوعية التربة الخصبة الصالحة للزراعة، وعلى المنتج الفلاحي، في حين يكون استعمال الأرض مهددا جراء انتشار أماكن التفريغ ومراكز التخزين العشوائية، كذلك يتبين تأثير النفايات من خلال تعرض الثروة الغابية والنباتية للإتلاف فيؤدي ذلك إلى اختلال إيكولوجي ينتج عنه انقراض الكثير من الكائنات الحية.

الشكل 2-4 التأثيرات المتولدة من مكان إلى تفريغ النفايات الصلبة

التأثيرات المتولدة من مكان لتفريغ النفايات الصلبة



المصدر: من إعداد الطالبة سنة 2018.

4. إستراتيجية تسيير النفايات¹:

تعتبر الإدارة السليمة للنفايات ، من أهم القضايا التي ينبغي أن تحظى بالاهتمام من أجل المحافظة على صحة وسلامة الإنسان والبيئة على حد سواء . ولذا ينبغي على الأجهزة المعنية أن تضع استراتيجيات تتضمن التشريعات والآليات والأساليب والطرق لإدارة النفايات .

ونظراً لأن وجود النفايات بصفة عامة يسهم بشكل مباشر في تلوث البيئة وما يستتبع ذلك من آثار سلبية على صحة الإنسان والحيوان والنبات ، لا بد من توجه خاص نحو جمع النفايات والتخلص منها وابتكار أساليب إدارية وفنية وتقنية واقتصادية تضمن القيام بمختلف عمليات الجمع والتخلص والمعالجة واستخدام الأساليب والتقنيات الحديثة والاتجاهات الحديثة في هذه المجالات وذلك في إطار إستراتيجية للتسيير المتكامل للنفايات.

• التسيير التقني للنفايات الحضرية:

نقصد بالتسيير التقني للنفايات الحضرية مجموعة العمليات المتعلقة بالجمع، النقل، المعالجة، والتخلص من النفايات، بما فيها مراقبة هذه العمليات، والسهر على متابعة أماكن التفرغ بعد غلقها. يسمح التسيير الفعال والمنسجم للنفايات الصلبة بربح مزايا اقتصادية، صحية وإيكولوجية من ضمنها:

- تفادي تسيير الأزمات.
- إنشاء ووضع خطة عمل وفق قواعد علمية.
- تقليص أكبر عدد ممكن من الأضرار والتأثيرات السلبية على البيئة.
- الاستعمال العقلاني للإمكانيات.
- تقديم أحسن خدمات للاحتياجات المتزايدة للمدن والمجتمعات البشرية.
- التمكن من تقنيات التسيير ومواكبة تطورها وتطويرها.
- تركيز مجهودات التقنيين على المتابعة، المراقبة والإبداع.
- ضمان حماية البيئة بواسطة أماكن التفرغ المراقبة.

من هذا المنطلق، نجد أن إشكالية تسيير هذه النفايات لم تطرح في الجزائر بشكل شامل ومناسب ومن منظور اقتصادي وبيئي، إلا بعد سنة 1996 بإنشاء كتابة الدولة المكلفة بالبيئة.

¹ د.خلف الله بوجمعة، مرجع سابق، ص50.

بصفة عامة كل نشاط بيولوجي أو إنتاجي أو تحويلي أو استهلاكي إلا وتتولد عنه كمية من النفايات، من هذا المنطلق يتضح أن النفايات هي حتمية وليست اختيارية، لذا كان من الضروري إيجاد إستراتيجية تسمح بضمان أحسن تسيير لهذه المخلفات الغير مرغوب فيها، ولا يأتي ذلك إلا من خلال تتبع منهج علمي مستنبط من تجارب البلدان التي قطعت أشواط كبيرة في هذا الميدان، وأسست إستراتيجيتها على الأسس التالية:

أ- معرفة حجم النفايات: من الضروري التحصل مسبقا على بيانات نراها قاعدية، وتعد أساسية، تتعلق بمنتجي النفايات، طبيعة النفايات المنتجة، الكمية، وكذا الشروط المحلية التي تؤثر بصفة مباشرة أو غير مباشرة على تدفق النفايات (الديمغرافية، النشاطات الصناعية والتجارية، المناخ، محاور السير، القدرات الزراعية).

ب- السعي وراء التقنيات النظيفة: التقنيات النظيفة هي التقنيات التي لا تتسبب عند استعمالها في أي تلوث سواء كان سائلا، غازيا أم صلبا ولا يلحق أي ضرر بالبيئة لا مرثيا، لا سمعيا ولا صحيا (الشم واللمس) بل على العكس من ذلك فهي تقنية تتدخل في قلب عملية الإنتاج من أجل تقليل كمية النفايات والحد من أضرارها.

ج- معالجة النفايات: إذا تعذر استخدام أحد الأسس السالفة الذكر، ينبغي التفكير في تقنيات تخص معالجة النفايات المنتجة من أجل تقليص خصوصيتها الملوثة، وترتبط طرق المعالجة المتوفرة ارتباطا كبيرا بطبيعة النفايات، وهذا من أجل هدف أساسي يتمثل في التحويل الكيميائي للنفايات إلى مركبات غير سامة، أو إلى مواد قابلة للاستعمال في دورة اقتصادية أخرى.

د- التخزين في مفرغة مراقبة: تعتبر ركيزة التخلص النهائي من النفايات، مهما كانت الإستراتيجية المتبعة، فإن كلا منها ينتج عنها كمية من النفايات، استعمال المفرغات المراقبة يبقى إذا السبيل الحتمي الذي لا نستطيع بأي حال من الأحوال الاستغناء عنه مهما بلغ نسبة استعمال الاستراتيجيات الأخرى، بل وتعتبر المنفذ الوحيد إذا لم تسمح الظروف التقنية والاقتصادية للبلدان باستخدام إحدى الطرق السالفة.

نشير في الأخير أنه لا يمكن لأي إستراتيجية من الإستراتيجيات السالفة الذكر من حل مشكلة تسيير كل النفايات الصلبة المنتجة من طرف مجموعة بشرية عصرية، إذا ما تم التركيز على واحدة منها، والأفضل بل من الضروري اختيار مجموعة الإستراتيجيات والتقنيات كل بالمقدار والإمكانيات والمزايا التي توفرها من أجل ضمان أحسن تسيير.

• التسيير المؤسساتي لتسيير النفايات الحضرية:

يتضمن هذا السياق تحديد مستوى اتخاذ القرار، والتدخلات في مجال تسيير النفايات الحضرية، من خلال تحديد مهام كل مؤسسة وكيفية تنظيمها، وحتى يتم تسيير النفايات الصلبة الحضرية بشكل جيد ومنظم، ينبغي أن تتوفر مؤسسات قوية وفعالة تسمح بتخطيط عمليات التدخل، ووضع استراتيجيات على المستوى الوطني، الإقليمي والمحلي، تضمن للقطاع فعاليته وللبيئة حمايتها.

❖ على المستوى المركزي:

تعتبر الهيئات الإدارية هي المحرك الذي يعمل على تطبيق النصوص القانونية على أرض الواقع، يسهر على قطاع النفايات الصلبة الحضرية على المستوى المركزي الهيئات والمؤسسات التالية:

• وزارة تهيئة الإقليم والبيئة:

تعتبر وزارة تهيئة الإقليم والبيئة أول الفاعلين وأول هيئة تسهر على التسيير والتنظيم لقطاع الن ص ح ، حيث تعمل على القيام والسهر لتنفيذ المهام الموكلة إليها في المجالات التالية:

* مجال تهيئة الإقليم، * مجال البيئة، * مجال التنسيق مع القطاعات الأخرى.

ترجع مسؤولية هذه الوزارة على عاتق الوزير المكلف طبقا للمرسوم التنفيذي رقم 01-08¹.

حيث يصهر الوزير على احترام التدابير والقواعد الخاصة بالحماية والوقاية من كل أشكال التلوث، بما فيها النفايات وذلك بالاتصال مع القطاعات المعنية بحماية البيئة.²

• الوكالة الوطنية للنفايات الصلبة:

هي مؤسسة عمومية ذات طابع صناعي وتجاري ، أنشأت الوكالة الوطنية للنفايات بموجب المرسوم التنفيذي رقم 02-175 المؤرخ في 20 ماي 2002، تتمتع بالشخصية المعنوية والاستقلال المالي، وهي تحت وصاية

¹ المرسوم التنفيذي رقم 01-08، المؤرخ في 07/01/2001، المتعلق بتحديد صلاحيات وزير البيئة وتهيئة الإقليم، الجريدة الرسمية، العدد4، سنة 2001.

² ينظر إلى المادة 05 من نفس المرسوم.

الوزير المكلف بالبيئة وتهيئة الإقليم، يكمن الهدف من إنشائها في تطوير نشاطات فرز النفايات وجمعها وتهيئتها وإزالتها، تتلخص مهام هذه الوكالة في:

*تقديم المساعدة للجماعات المحلية في ميدان تسيير النفايات.

*معالجة المعطيات والمعلومات الخاصة بالنفايات، وتكوين بنك وطني للمعلومات حول النفايات.

*تكلف الوكالة فيما يخص نشاطات فرز النفايات وجمعها ونقلها ومعالجتها وتهيئتها وإزالتها بما يلي:

❖ المبادرة بإنجاز الدراسات والأبحاث والمشاريع التجريبية وإنجازها، أو المشاركة في إنجازها.

❖ نشر المعلومات العلمية والتقنية وتوزيعها.

❖ المبادرة ببرامج التحسيس والإعلام، والمشاركة في تنفيذها.

• المعهد الوطني للتكوينات البيئية:

أنشأ بموجب المرسوم التنفيذي رقم 02-263 المتضمن إنشاء المعهد الوطني للتكوينات البيئية¹، وهو عبارة عن مؤسسة عمومية ذات طابع تجاري وصناعي، يتمتع بالاستقلال المالي، وهو تحت وصاية الوزير المكلف بالبيئة وتهيئة الإقليم، والهدف المرجو من هذا العهد هو المساهمة في التكوين البيئي من أجل رفع مستوى تأهيل المصالح المكلفة بتسيير النفايات على مستوى الجماعات المحلية، من أعضاء المجالس المنتخبة.²

• البرنامج الوطني لتسيير المدمج للنفايات الصلبة:

نظرا لتفاقم مشكل النفايات الصلبة أخذها بعد آخر من أبعاد البيئة الخطرة، وعلى هذا الأساس كان لزاما على الحكومة الجزائرية إعداد برنامج وطني لتسيير النفايات الصلبة، ويشمل هذا البرنامج على:

دراسة وسائل تسيير النفايات على مستوى المدن،

تصور خطط جديدة لتسيير النفايات،

إعادة تنظيم غدارة البلديات المكلفة بتسيير النفايات،

¹ المرسوم التنفيذي رقم 02-263 المؤرخ في 17 أوت 2002، المتضمن إنشاء المعهد الوطني للتكوينات البيئية، الجريدة الرسمية رقم 56.

² الشيخ حيدار، النفايات الصلبة في التشريع الجزائري، مذكرة لنيل شهادة الماستر، تخصص النظام القانوني للبيئة، كلية الحقوق والعلوم

السياسية، قسم الحقوق، جامعة د. الطاهر مولاي، -سعيدة-2016، ص 53 .

التخلص السليم من النفايات ضمن الردم السلمي والقانوني،

دراسة مدى تأثير النفايات على البيئة واختيار المواقع المناسبة لإقامة منشآت معالجة النفايات،

تحسين الإطار المعيشي وحماية الصحة العامة،

خلق فرص عمل من خلال إعادة تدوير النفايات.¹

❖ على المستوى الإقليمي:

تعد الولاية الوحدة المجالية الرئيسية بعد المؤسسة المركزية من حيث السلطات واتخاذ القرارات، وعليه ترتكز

الولاية في مجال تسيير النفايات على الهيئات التالية:

• المجلس الشعبي الولائي:

جاء في المادة 114 أن اختصاصات الوالي في مجال تسيير النفايات لصلبة تتمثل في "الوالي مسؤول على

المحافظة على النظام والأمن والسلامة، والسكينة العمومية"²

أما في مجال تسيير النفايات، فإن الوالي هو الذي يسلم رخصة إنجاز المنشأة المتخصصة في معالجة النفايات الصلبة وما شابهها، فيقع على سلطة الضبط الإداري المتمثلة في شخص الوالي اتخاذ القرارات التي من شأنها الحفاظ على صحة المواطنين.

إضافة إلى ذلك استعمال سلطة الضبط الإدارية للرقابة على جميع منشآت معالجة النفايات، من خلال الرقابة

القبلية التي تتمثل في منح رخصة من طرف الوالي لمعالجة النفايات المنزلية وما شابهها³.

• المؤسسة العمومية الولائية:

يمكن للولاية أن تحدث مؤسسات عمومية ولائية تتمتع بالشخصية المعنوية والاستقلال المالي قصد تسيير

مصالحها العمومية. تأخذ المؤسسة العمومية الولائية شكل مؤسسة عمومية ذات طابع إداري أو مؤسسة

عمومية ذات طابع صناعي أو تجاري حسب الهدف المنشود.

¹ نفس المرجع، ص 53-54.

² القانون 07-12 المتعلق بالولاية، المؤرخ في 21/02/2012، الجريدة الرسمية رقم 12.

³ ينظر إلى المادة 42 من القانون 01-19، مرجع سابق.

• مديرية البيئة (مفتشية البيئة سابقا)¹:

- تعد الهيئة القطاعية الرسمية لمصالح الدولة على المستوى الإقليمي، تهدف إلى مراقبة وتطبيق القوانين والإجراءات التشريعية في مجال حماية البيئة عبر كامل تراب الولاية، وتتمثل مهامها في:
- المبادرة بالتنسيق مع الهيئات الأخرى التابعة للدولة، الولاية والبلدية إلى وضع برنامج لحماية البيئة عبر كامل مجال الولاية.
 - اقتراح كل الإجراءات التي تهدف إلى تحسين الإطار القانوني والتشريعي في مجال حماية البيئة.
 - اتخاذ الإجراءات اللازمة التي تساهم وتعمل على تحسين نوعية الإطار المعيشي.
 - مراقبة انتشار جميع أشكال التلوث.
 - العمل على اتخاذ جميع الإجراءات والأساليب التي من شأنها أن تساهم في حماية البيئة وتشجيع التدخلات والمبادرات التي تشجع على مكافحة كل أشكال التدهور البيئي (التلوث، التصحر، الأضرار).

❖ على المستوى المحلي:

أ- مندوبية البيئة على مستوى البلدية:

أنشأت هذه المندوبية بموجب المرسوم 96-90 المؤرخ في 27/01/1996 كما تطرقت المادة 28 من القانون رقم 10-03 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة، حيث يسهر ممثل مديرية البيئة على مستوى البلدية بمتابعة نظافة المحيط، ومتابعة العمليات المتعلقة بالنفايات العمومية، ومتابعة المحيط الغابي والمساحات الخضراء، متابعة ورشات جمع وإزالة النفايات البلاستيكية، متابعة سير القمامة العمومية بمختلف أنواعها².

ب- المجلس الشعبي البلدي:

أكد القانون 01-19، على الدور الذي يجب أن تلعبه البلديات في المحافظة على النظافة العمومية وتسيير النفايات البلدية. ومن الناحية التطبيقية، يبقى التسيير البيئي للبلديات جد محدود، نظرا لنقص الإمكانيات البشرية والمالية، ونقص مكاتب النظافة. وقد حددت للبلدية أهداف عامة كما يلي:

¹ أستاذ شريف محمد الأمين، محاضرة تسيير النفايات الحضرية في إطار التنمية المستدامة، مقياس: تسيير مدن، تخصص: تسيير مدن، جامعة محمد خيضر بسكرة، دفعة 2016.

² الشيخ حيدار، مرجع سابق ص 57-58.

جمع النفايات الصلبة الحضرية بطريقة منظمة.

تنظيف المجالات العمومية الواقعة في المدينة " الشوارع، الطرق، الساحات العمومية،...الخ".

المحافظة على الوسائل الموضوعة تحت مسؤوليتها، والمخصصة للتخلص من النفايات الصلبة الحضرية.

ج- المخطط البلدي لتسيير النفايات المنزلية وما شابهها:

يتم إعداد هذا المخطط من طرف المجلس الشعبي البلدي، ويجب أن يغطي هذا المخطط كافة إقليم البلدية و أن يكون مطابقا للمخطط الولائي للتهيئة ويصادق عليه الوالي ويتضمن هذا المخطط¹:

جرد كميات النفايات المنزلية وما شابهها والنفايات الهامدة المنتجة في إقليم البلدية مع تحديد مكوناتها وخصائصها،

جرد وتحديد مواقع ومنشآت المعالجة الموجودة في إقليم البلدية،

الاحتياجات فيما يخص قدرات معالجة النفايات لا سيما المنشآت التي تلبى الحاجات المشتركة لبلديتين أو مجموعة من البلديات مع الأخذ بعين الاعتبار القدرات المتوفرة،

الأولويات الواجب تحديدها لإنجاز منشآت جديدة،

الاختيارات المتعلقة بأنظمة جمع النفايات ونقلها وفرزها مع مراعاة الإمكانيات الاقتصادية والمالية الضرورية لوضعها حيز التطبيق.

نموذج المخطط البلدي لتسيير النفايات المنزلية وما شابهها

¹ ينظر إلى المادة 31 من القانون 19-01، مرجع سابق.

الشكل 2-5 نموذج للمخطط بلدي لتسيير النفايات المنزلية وما شابهها

نموذج المخطط البلدي لتسيير النفايات المنزلية وما شابهها

الجزء الثاني:

المخطط المنظم لتسيير النفايات المنزلية وما شابهها:

- 1- تقدير التطور الكمي والنوعي للنفايات المنزلية باعتبار النمو الديموغرافي ومسارات النمو الاقتصادي وكذا إمكانيات تقليص إنتاج النفايات عند المصدر.
- 2- انتقاء الخيارات المتعلقة بأنظمة جمع النفايات ونقلها وفرزها لوضعها حيز التنفيذ لا سيما:
 - التقسيم الملائم للبلدية إلى قطاعات.
 - أوقات جمع النفايات وترددها وكذا المسارات.
 - الوسائل البشرية والمادية اللازمة لجمع النفايات ونقلها لكل قطاع.

الجزء الثالث:

تقدير الاستثمارات اللازمة لتنفيذ المخطط البلدي لتسيير النفايات المنزلية وما شابهها.

الجزء الأول:

التنظيم الحالي لتسيير النفايات المنزلية وما شابهها:

1- تحديد النشاطات الحضرية المنتجة للنفايات المنزلية وما شابهها والنفايات الهامدة.

2- خصائص النفايات المنزلية وما شابهها:

- التحليل الكمي للنفايات المنزلية (الكمية المنتجة من طرف العائلات، النشاطات التجارية والمؤسسات العمومية...).
- التحليل النوعي للنفايات المنزلية المنتجة (العوامل الفيزيائية والكيميائية، مكونات النفايات).

3- فحص تنظيم المصالح المكلفة بتسيير النفايات:

- عدد المستخدمين ومؤهلاتهم.
- أنماط الجمع المعتمد (المسارات، الأوقات ونسب ترددها).
- عدد ونوع المركبات المستعملة، سعتها، فعالية مصلحة الصيانة.
- فحص مصالح تنظيم المصالح.
- تقييم الكلفة الحالية لجمع النفايات ونقلها وجمعها.
- جرد وتحديد المواقع والمنشآت المعالجة الموجودة في إقليم البلدية (المساحة، التهيئات المنجزة، طبيعة وكمية النفايات، الأضرار الناتجة عنها).

IV. التجهيزات الحضرية

إن وظيفة المدينة لا تتوقف عند إقامة السكنات فقط لإيواء السكان-والإلا غدت مدينة فندقية- وإنما وجب مرافقة ذلك بجملة من الخدمات الضرورية للسكان في شتى المجالات (الاجتماعية، الإدارية، الأمنية، التجارية، الصناعية وغيرها) بالإضافة إلى توفر الهياكل القاعدية المتمثلة في مختلف الشبكات التقنية (طرق، الماء الصالح للشرب، التطهير، الكهرباء والإنارة العمومية)، مع ضرورة تناسب هذه الخدمات كما وكيفا مع عدد السكان بالمدينة، هذه الخدمات هي ما يطلق عليه مصطلح التجهيزات الحضرية.

تعتبر التجهيزات الحضرية بأنواعها المختلفة من الجوانب الهامة في عملية التخطيط والتسيير العمراني، فتخطيط التجهيزات في أي تجمع عمراني يهدف لتحسين مستويات معيشة السكان فيه، لأنها تتعلق بحياة الفرد اليومية وتمثل إحدى المعايير الأساسية لقياس التطور الحضري.

1. تعريف التجهيزات الحضرية

وردت تعاريف مختلفة للتجهيزات حسب وجهة نظر الباحثين المهتمين بهذا المجال منها:

- تعريف فيليب كوتر: التجهيزات أي نشاط أو منفعة يستطيع طرف ما تقديمها للأخر، وتكون غير ملموسة، أي غير مادية (لا يرتبط توفيرها بإنتاج مادي).
- تعريف كرونورس: التجهيزات عبارة عن أنشطة قابلة للتبادل، وتقدمها مؤسسات معينة مختصة بتلك التجهيزات (الخدمات)، أو باعتبارها مؤسسات خدمية. و" تعرف التجهيزات عموما، أنها مجموعة المنشآت، الشبكات والبنائات التي تؤمن الخدمات الجماعية للسكان والمؤسسات، التي هي في حاجة إليها".
- وتعد التجهيزات المرآة العاكسة للإطار الحياتي للسكان فهي تشكل الشطر الثاني للنسيج العمراني بعد السكن، وتلعب دورا هاما في الحركية والديناميكية الداخلية للمدينة من خلال النشاط الذي تقوم به إذ أن انعدامها يحول المدينة إلى أحياء مرقدية. فالنشاط أو الوظيفة هو ما يمنح للتجهيزات التنوع فهناك التعليمية، الدينية، الإدارية، التجارية... الخ.

2. تصنيف التجهيزات

يمكن تصنيف التجهيزات حسب معايير مختلفة إلى أنواع متعددة، وأهم المعايير التي يمكن تصنيف

التجهيزات على أساسها ما يلي:

أ- معيار النوع:

ويقصد بذلك نوع التجهيز ويمكن هنا إدراج نوعين من التصنيف، الأول تصنيف عام والثاني تصنيف تفصيلي كما يلي:

1- التصنيف العام: تقسم التجهيزات حسب هذا التصنيف إلى ثلاثة مجموعات رئيسية كالتالي¹:

1-1 التجهيزات المؤسسية: ويقصد بها جميع مرافق الإدارة العامة التي تقدم خدمات مختلفة للسكان مثل: مكاتب البريد، مراكز الشرطة، المحاكم، ملاحق البلدية... الخ.

2-1 التجهيزات الاجتماعية (مجتمعية): وتعني خدمات التعليم والصحة والترفيه، والتي تتميز بأنها تجهيزات مساحية، أي تحتل مساحة محددة من مساحة المدينة، كما أن الحصول عليها يتطلب تحرك الإنسان إليها، أي يتحرك الإنسان نحوها. لماذا؟ لأنها تشغل مساحات من الأرض تتوزع على أرجاء المدينة أو الإقليم لتكون قريبة من الإنسان ويسهل الوصول إليها، لذا يعمل مسيرو المدن على اختيار المواقع التي تكون مناسبة لتحقيق هدف أساسي وهو استفادة جميع السكان من التجهيز، ويتم حساب المساحات المطلوبة لتوفير تلك التجهيزات حسب عدد السكان، أي هناك حصة محددة لكل فرد وحسب معيار معتمد محليا أو دوليا.

3-1 تجهيزات البنية التحتية: وتشمل خدمات الطرق والكهرباء والمياه والاتصالات... الخ، وهي تجهيزات تتحرك نحو الإنسان عكس النوع السابق. فهي تجهيزات تمتد عبر أرجاء المدينة أو الإقليم لتوفير الخدمات لجميع السكان بشكل متساوي، وتتخذ مسارات منتظمة ضمن نطاقات معينة يسهل متابعة كفاءة عملها، وتكون متوازية مع بعضها في الامتداد.

2- التصنيف التفصيلي: أما هذا التصنيف للتجهيزات حسب النوع فيمكن أن يشمل ما يلي:

- تجهيزات إدارية، تجهيزات تجارية، تجهيزات صحية، تجهيزات دينية، تجهيزات ترفيهية، تجهيزات تعليمية، تجهيزات صناعية، تجهيزات النقل والطرق والمواصلات، تجهيزات البنى التحتية.

ب- معيار الشكل:

في هذا المعيار يمكن تصنيف التجهيزات وفق أشكال الظواهر الموجودة على سطح الأرض والتي تأخذ ثلاثة أشكال رئيسية كالتالي:

¹ تصنيف الدكتور عثمان محمد غنيم، كتاب معايير التخطيط، فلسفتها وأنواعها ومنهجية إعدادها وتطبيقاتها في مجال التخطيط العمراني،

- 1- **تجهيزات نقطية:** كمولدات الكهرباء، الاتصالات وخزانات المياه... الخ
 - 2- **تجهيزات مساحية:** ويضم هذا النوع معظم الخدمات كمكاتب البريد والمدارس والمراكز الصحية والمساجد والملاعب والحدائق والمراكز الثقافية... الخ
 - 3- **تجهيزات خطية:** ويقصد بها التجهيزات التي تتحقق من خلال الشبكات أو الخطوط كما هو الحال في شبكات الطرق، شبكات المياه، شبكات الكهرباء... الخ
- 3. خصائص التجهيزات:**

تشارك جميع التجهيزات الاجتماعية والبنية التحتية بعدة خصائص والتي تمثل الهدف الأساسي من توفرها ومنها ما يأتي:

3-1 كفاية التجهيزات: إن توفير أي نوع من الخدمات لا بد أن يحقق الكفاية في تقديم الخدمة لكافة السكان، ومن خلال تخطيطها بما ينسجم وواقع توزيع السكان وكثافتهم، سواء من ناحية تخطيط شبكات البنية التحتية أو اختيار مواقع التجهيزات المجتمعية، ويكون وفق المعايير المعتمدة في كل نوع من التجهيز.

3-2 كفاءة التجهيزات: تعتمد كفاءة التجهيزات على نوع التقنيات والمعدات المستخدمة في توفير التجهيز، فكلما كانت تلك التقنيات متطورة كانت كفاءة توفير تلك التجهيزات عالية، وتحتاج تلك العملية إلى تحديث مستمر في استخدام كل ما يستجد من تطورات في مجال أي تجهيز.

3-3 مرونة التجهيز: تكمن مرونة التجهيز في عدة اتجاهات هي:

أ- أن تتوفر القدرة في التجهيز على استيعاب الزيادة السكانية الطبيعية لفترة من الزمن دون أن يثر على حصة الفرد الاعتيادية.

ب- استيعاب ما يستجد من تطورات في مجال التجهيز دون توقف أو قصور في توفيرها.

ج- أداء عملها بصورة عملية.

3-4 الأمان: يعد الأمان من الجوانب المهمة في توفير التجهيز، فيجب أن تتوفر بصورة صحيحة وضمن اعتبارات ومعايير تحقق تلك الخاصية، فموقع المدرسة على سبيل المثال يجب أن يكون في موقع لا يتعرض فيه الطالب إلى مخاطر مثل عبور طرق المرور السريع.

3-5 الانسجام: إن تصميم التجهيزات المختلفة يجب أن يكون منسجما مع الظروف البيئية السائدة سواء كانت خصائص الموقع من تضاريس ومناخ أو طبيعة توزيع استعمالات الأرض أو توزيع بقية أنواع التجهيزات الأخرى.

4. السلم النظري للتجهيزات¹ La grille théorique des équipements

على اعتبار أنه من الصعوبة تحديد التجهيزات الضرورية لكل ساكن، بسبب اختلاف الكثافات السكانية من مدينة إلى أخرى، إضافة إلى اختلاف حاجياتهم لنوع التجهيز. كان من اللازم تحديد معايير خاصة لإنشاء التجهيزات حيث يعتمد على وضع نسبة لكل ساكن.

ومن أجل تطبيق أسهل وتلبية الاحتياجات بشكل أفضل اقترح دليل واحد للتجهيز يعرف بالسلم النظري للتجهيزات.

السلم النظري للتجهيزات هو أداة لبرمجة التجهيزات الجماعية في الوسط الحضري سواء للمجالات الحضرية المزمع خلقها أو تهيئتها.

يحدد هذا السلم نوع ومميزات كل تجهيز، بالإضافة إلى حجم السكان الواجب أن يخدمهم هذا التجهيز، كما أن تموقع أي تجهيز في الوسط الحضري تحكمه عوامل كثيرة كشروط المردودية الاقتصادية بالإضافة إلى سهولة الوصول إليه وقربه من التجهيزات أو الأنشطة الأخرى.

أما من حيث المدة الزمنية لبرمجة التجهيزات فهي حسب السلم النظري للتجهيزات بين 5 و 10 سنوات، وهو ما يوافق المديين القصير والمتوسط لعملية التخطيط.

وبغية معرفة العجز الموجود في التجهيزات فقد قسم السلم النظري للتجهيزات مجال الوسط الحضري إلى عدة مستويات (وحدات تخطيطية للمجال السكني) ابتداء من وحدة القاعدة (l'unité de base) مرورا بوحدة الجوار (l'unité de voisinage) والحي (le quartier) وصولا في الأخير إلى المدينة. وهذا بعد أنصنف المدن إلى أربعة أصناف وكل صنف يقابله مدينة-نمط ville type كما يوضحه الجدول الموالي:

¹ المركز الوطني للأبحاث والدراسات العمرانية، 1994.

الجدول رقم 1-2: الجدول التجميعي للمؤشرات المساحية للخدمات والمرافق حسب فئات قطاعات النشاط والفئات الحجمية للمدن

فئات المدن حسب الحجم										قطاعات النشاط
300000/250000 نسمة		250000/150000 نسمة		150000/50000 نسمة		50000/25000 نسمة		25000/5000 نسمة		
م ² /مسكن	م ² /ساكن	م ² /مسكن	م ² /ساكن	م ² /مسكن	م ² /ساكن	م ² /مسكن	م ² /ساكن	م ² /مسكن	م ² /ساكن	
42,401	5,670	36,148	4,826	35,496	4,729	28,183	3,762	25,898	3,452	التعليم
1,428	0,194	1,695	0,226	1,192	0,159	-	-	-	-	التكوين المهني
2,247	0,305	3,074	0,410	2,663	0,355	0,721	0,095	0,500	0,066	الصحة
3,945	0,532	2,784	0,371	1,959	0,260	0,800	0,106	0,562	0,075	الحماية الاجتماعية
35,064	4,607	33,925	4,518	27,624	4,255	28,576	3,814	34,929	4,654	الشباب والرياضة
3,772	0,512	3,221	0,428	1,892	0,252	1,580	0,185	0,468	0,062	الثقافة والسياحة
5,256	0,715	6,073	0,711	4,500	0,600	5,867	0,566	2,325	0,283	التجارة والخدمات
3,474	0,438	2,244	0,299	2,895	0,386	2,204	0,348	3,068	0,408	الإدارة
16,104	2,200	16,486	2,200	16,500	2,200	16,468	2,200	16,470	2,200	الخدمات الشعائرية

المصدر: M.U.C Grille théorique des équipements . CNERU . 1995 p51

ملاحظة: هناك مؤشرات خاصة بالتجهيزات الكبرى

الجدول رقم 2-2: الوحدات التخطيطية للمجال السكني والمؤشرات المساحية للخدمات والمرافق في الجزائر 1995

المؤشرات المساحية					الوحدات التخطيطية للمجال السكني					فئات أحجام المدن
مساحات خضراء	الهيكل التحتية	الشبكات	السكن	التجهيزات	مجموعة الأحياء	الحي	مجموعة وحدات الجوار	وحدة الجوار	الوحدة القاعدية	
30 م ² /ساكن	3,5 م ² /ساكن	1,9 م ² /ساكن	35 م ² /ساكن	11,27 م ² /ساكن	-	-	-	4000 نسمة 533 مسكن	1200 نسمة 160 مسكن	25000/5000 نسمة
21 م ² /ساكن	3,5 م ² /ساكن	3,12 م ² /ساكن	30,5 م ² /ساكن	11,05 م ² /ساكن م	-	-	15000 نسمة 2000 مسكن	5000 نسمة 667 مسكن	1250 نسمة 167 مسكن	50000/25000 نسمة
15 م ² /ساكن	3,5 م ² /ساكن	3,98 م ² /ساكن	27,06 م ² /ساكن	12,69 م ² /ساكن	-	33300 نسمة 4400 مسكن	11400 نسمة 1520 مسكن	5700 نسمة 760 مسكن	1900 نسمة 253 مسكن	15000/50000 نسمة
10 م ² /ساكن	3,5 م ² /ساكن	4,29 م ² /ساكن	27,04 م ² /ساكن	13,41 م ² /ساكن	100000 نسمة 13333 مسكن	33300 نسمة 4400 مسكن	-	9520 نسمة 127 مسكن	2400 نسمة 318 مسكن	250000/150000 نسمة
10 م ² /ساكن	3,5 م ² /ساكن	م ² /ساكن	27,04 م ² /ساكن	17,96 م ² /ساكن	72000 نسمة 9800 مسكن	24000 نسمة 3265 مسكن	-	9520 نسمة 1270 مسكن	2400 نسمة 318 مسكن	300000/250000 نسمة

المصدر: M.U.C Grille théorique des équipements . CNERU . 1995 p51

ملاحظة: المدن + 300000 نسمة بشبكة نوعية خاصة لكل حالة

7. المناطق الصناعية ومناطق النشاطات

يشكل العقار الصناعي عاملا مهما في تحقيق الاستثمار لهذا سعت الدولة الجزائرية في مختلف سياساتها إلى توفير المواقع العقارية المهيأة لاستقبال النشاطات الصناعية وهذا من أجل تلبية الحاجيات العقارية لكل المتعاملين الاقتصاديين العموميين والخواص، الوطنيين والأجانب قصد تجسيد مشاريعهم الاستثمارية.

تعتبر المناطق الصناعية الإطار الأول لمحاولة تنظيم وتوفير أراضي الأساس لصالح المستثمرين ثم ظهر نوع آخر من هذه المواقع العقارية، الذي يقارب المناطق الصناعية إلا أنه يختلف عنه وهي ما يعرف بمناطق النشاط.

أ- المناطق الصناعية¹

1. تعريف المناطق الصناعية:

لا يوجد في التشريع الجزائري تعريفا للمناطق الصناعية، لكن أمام انفتاح الجزائر على اقتصاد السوق وتزايد الرغبة في الاستثمار، بادرت بعض الوزارات التي لها علاقة مباشرة مع هذه المناطق في تعريفها، حيث في تقرير وزارة الصناعة وإعادة الهيكلة، عرفت المناطق الصناعية بأنها "عامل حقيقي من عوامل ترقية وعصرنة النسيج الصناعي"، واعتبرت أيضا "عاملا هاما جدا من عوامل الترسانة المحفزة للاستثمار".

وبذلك المناطق الصناعية هي مساحات محددة بأدوات التهيئة والتعمير مخصصة لاستقبال نشاطات اقتصادية ذات مصلحة وطنية أو خاصة.

2. تصنيف المناطق الصناعية:

- ← بحسب موقع المنطقة إلى مناطق صناعية حضرية أو ريفية
- ← وفق النشاط الصناعي إلى مناطق صناعية متعددة القطاعات، مناطق صناعية مساعدة، ومناطق صناعية وظيفية
- ← وفقا للهدف المراد تحقيقه فقد تكون المنطقة نموذجية هدفها تشجيع التطور الصناعي وقد تكون نقطة صناعية ترقية هدفها إدخال صناعات جديدة في مناطق متأخرة

¹ خوادجية سميحة حنان، محاضرة في مقياس العقار الصناعي، لسنة 2016، كلية الحقوق، جامعة قسنطينة 1.

← وفقا للهيئة المنشأة للمنطقة وهي مناطق صناعية تابعة للقطاع العام ومناطق صناعية تابعة للقطاع الخاص، ومناطق صناعية مختلطة.

3. قرار إنشائها: في ظل المنشور الوزاري المؤرخ في 1975/04/30 يتخذ قرار الإنشاء من قبل وزير الأشغال العمومية والبناء كوصاية على وكالة التهيئة الوحيدة في ذلك العهد (CADAT) بناء على ملف مقدم من الوالي المختص إقليميا.

ولم يكن يتخذ قرار إنشاء المناطق الصناعية إلا بعد أخذ رأي اللجنة الاستشارية لتهيئة المناطق الصناعية المحدثة بمقتضى المرسوم 45-73 المؤرخ في 1973/02/28، مقرها لدى وزارة الأشغال العمومية، وتضم اللجنة تحت رئاسة وزير الأشغال العمومية والبناء، أعضاء دائمين عن الوزارات التالية:

- ✓ مدير التخطيط وهندسة المدن.
- ✓ ممثل عن وزير الصناعة والطاقة.
- ✓ ممثل عن وزارة الداخلية.
- ✓ ممثل عن وزارة الدفاع الوطني.
- ✓ ممثل عن وزارة الصحة العمومية.
- ✓ ممثل عن وزارة التجارة.
- ✓ ممثل عن كاتب الدولة للمياه.
- ✓ المدير العام للصندوق الجزائري للتهيئة العمرانية (CADAT) سابقا.

بالإضافة إلى هؤلاء، تضم اللجنة أعضاء غير دائمين يحضرون اجتماعات اللجنة المخصصة للمناطق الصناعية الداخلة في دائرة اختصاصهم وهم:

- ✓ الوالي أو ممثله.
- ✓ رئيس المجلس الشعبي البلدي أو ممثله.
- ✓ رئيس اللجنة الدائمة للدراسات والتنمية والتنظيم والتهيئة الخاصة بناحية الجزائر العاصمة « COMEDOR »، ويجوز أن تدعو اللجنة لاجتماعها أي شخص تحتاج لخبرته، لاسيما الممثلون على صعيد الولاية أو النطاق المحلي أو المؤسسات أو المقاولات العمومية.

وفي ظل الإصلاحات الاقتصادية يتولى المجلس الوطني للاستثمار (CNI) الموضوع تحت سلطته، أما رئيس الحكومة فيقترح القرارات والتدابير لترقية الاستثمار بما فيها إنشاء مناطق صناعية جديدة (المادة 03 من المرسوم التنفيذي 355/06) المؤرخ في 2006/10/09 المتعلق بصلاحيات المجلس الوطني للاستثمار.

في هذا الصدد، بموجب القرار رقم 02 الدورة 50 المؤرخ في 06 مارس 2011، قرر المجلس الوطني للاستثمار الموافقة على مشروع إنشاء مناطق صناعية، ليأتي القرار رقم 13 المؤرخ في 19 أبريل 2011 ويدعم القرار السابق بقائمة تحتوي على إنشاء 36 منطقة صناعية، ليرتفع العدد إلى 42 منطقة موزعة عبر كامل التراب الوطني.

4. تسيير المناطق الصناعية:

في عهد الاحتلال الفرنسي نشأ الصندوق الوطني للتهيئة العمرانية (CADAT) بموجب المقرر رقم 011/56 المعتمد بالمرسوم المؤرخ في 1956/04/12.

ومن اختصاصات الصندوق إنشاء مناطق صناعية وتسييرها، علاوة على ذلك التنازل عن الأراضي المتوفرة فيها.

وعقب الاستدلال احتفظ الصندوق بنفس الصلاحيات إلى أن تم هيكلته ليصبح المركز الوطني للدراسات والانجاز العمراني بموجب المرسوم 275/80 المؤرخ في 1980/11/22، لكن المركز الوطني لم يعمر طويلا إذ أعيد هيكلته بموجب المرسوم 154/83 ليصبح يسمى المركز الوطني للدراسات والأبحاث، حيث احتفظ بنفس الصلاحيات بمعنى تسيير المناطق الصناعية.

وتجدر الإشارة أن يد المركز رفعت عن تسيير العقار الصناعي، بسبب التوتر الشديد الذي كان يميز المناطق الصناعية، من حيث توفر محفظة عقارية داخل بعض المناطق بقيت مجمدة، وتذرع المراكز الجهوية للدراسات والأبحاث التطبيقية في التعمير بنقص الوسائل الضرورية لضمان أشغال التهيئة، أدى لاستمرار غير طبيعي لتواجد المراكز الجهوية داخل المناطق الصناعية التي من المفروض أن تغادر عند إتمام مهمة التهيئة والتنازل عن القطع الأرضية.

واستنادا لكل هذه المعطيات، رفعت يد المراكز عن تسيير المناطق الصناعية ابتداء من صدور المرسوم التنفيذي 122/07 المؤرخ في 23 أبريل 2007 حيث جاء في المادة 20 ما يلي "يسند تسيير الأصول المتوفرة

على مستوى المنطقة الصناعية إلى الوكالة الوطنية للوساطة والضبط لعقاري، ويتولى هذا التسيير الهيئة المحلية للوكالة على مستوى الولاية المعنية، على أساس اتفاقية تبرم بين الهيئة المسيرة المحلية المعنية التي تعمل لحساب الوكالة المذكورة والهيئة المالكة".

ب- مناطق النشاط

1. تعريف مناطق النشاط:

حسب مذكرة وزارة المساهمات وترقية الاستثمارات المؤرخة في ماي 2006 رقم 533، مناطق النشاط (ZA) هي مساحات محددة بأدوات التهيئة والتعمير مخصصة لاستقبال نشاطات ذات طابع محلي أو نشاطات متعددة الخدمات، وهي مساحات تشترك في ملكيتها الجماعات المحلية والوكالات الولائية للتسيير والتنظيم العقاريين، والملاك الشاغرين.

2. قرار إنشائها:

أغلب مناطق النشاط أنشئت قبل الإصلاحات الاقتصادية بمبادرات محلية (قرار من الوالي ومداولة المجلس الشعبي دون أن يوجد إطار تشريعي وتنظيمي واضح).

وفي ظل الإصلاحات الاقتصادية، قانون التوجيه العقاري 90-25 المؤرخ في 18/11/1990، أسند مهمة تسيير مناطق النشاط لمؤسسات عمومية ذات طابع صناعي وتجاري تسمى الوكالات المحلية للتسيير والتنظيم العقاري، حيث لها بموجب المادة 03 من المرسوم التنفيذي 90-405 المؤرخ في 22/12/1990 المحدد لقواعد إحداث وكالات محلية للتسيير والتنظيم العقاريين الحضريين المعدل والمتمم، صلاحية حيازة العقارات والحقوق العقارية المخصصة للتعمير لحساب الجماعات المحلية، ونقل ملكية هذه العقارات أو الحقوق العقارية، وكذا إمكانية القيام بتهيئة الأراضي المخصصة للنشاطات طبقا لوسائل التعمير والتهيئة المقررة.

و حاليا حسب المادة 02 ف 10 من المرسوم التنفيذي 10-20 المؤرخ في 12 جانفي المتضمن لجنة المساعدة على تحديد الموقع وترقية الاستثمارات وضبط العقار وتشكيلها وسيرها نجد أن اللجنة يمكنها اقتراح إنشاء مناطق نشاط جديدة.

وتنص المادة 109 من القانون 11-10 المؤرخ في 22 جوان 2011 "تخضع إقامة أي مشروع استثمار و/أو تجهيز على إقليم البلدي أو أي مشروع يندرج في إطار البرامج القطاعية للتنمية إلى الرأي المسبق للمجلس الشعبي البلدي".

*وبذلك بقي أمر إنشاء مناطق النشاط مبادرة محلية أي بقرار من الوالي ومدولة الم ش ب.

3. تسيير مناطق النشاط:

في ظل التوجه الاشتراكي تسيير مناطق النشاط كان بمبادرة الجماعات المحلية، وفي ظل الإصلاحات الاقتصادية أسند تسييرها حسب القانون 90-25 لمؤسسات عمومية ذات طابع صناعي وتجاري تسمى الوكالات المحلية للتسيير والتنظيم العقاريين، والمسماة حاليا الوكالات الولائية للتسيير والتنظيم العقاريين الحضريين.

ج- معايير التمييز بين المناطق الصناعية ومناطق النشاط:

أولاً- من الجانب القانوني والتنظيمي: تنشأ المناطق الصناعية والمؤسسات القائمة بتسييرها بمرسوم، أما مناطق النشاط ناتجة عن مبادرات محلية، وقد نشأت بقرار صادر عن الوالي بمبادرة الم ش ب أو وكالات عقارية محلية.

ثانياً- من جانب حجم المناطق: حجم مناطق النشاط أقل نسبيا من حجم المناطق الصناعية، ومن النادر أن تزيد مساحتها عن 100 هكتار في حين كثير من المناطق الصناعية تتجاوز هذه المساحة.

ثالثاً- من جانب طبيعة النشاطات: إذا كانت المناطق الصناعية تأوي مركبات ووحدات صناعية كبيرة، مناطق النشاط تستقبل وحدات صغيرة ومتوسطة، إضافة لوحدات لقطاع الخدمات.

رابعاً- من جانب تهيئة وتسيير المناطق: مناطق النشاط ليست محددة بصفة دقيقة، وقد تكون مندمجة في النسيج العمرانية، كما أنه لا يوجد مؤسسة مكلفة بتسييرها فهذه المهمة موكلة مباشرة للجماعات المحلية أو عن طريق الوكالات العقارية للتسيير والتنظيم العقاريين.

VI. الكوارث الطبيعية والتكنولوجية

1. أدوات تسيير الكوارث والوقاية من الأخطار الكبرى (الطبيعية والتكنولوجية)

تجدر الإشارة إلى أن تكرار وشدة الكوارث الطبيعية (فيضانات 2001 وزلزال 2003)، التي ألحقت أضرارا كبيرة بالأرواح والممتلكات، كشفت عن حجم الأخطاء المرتكبة في ميدان توزيع الأراضي ورخص البناء، وبالتالي ظهرت ابتداء من سنة 2004 مراجعات مستمرة على النصوص التشريعية والتنظيمية لا غية بذلك سابقتها أو معدلة لها. هذا وبعد مرور أكثر من عشرين سنة على صدور القانون 90-29 المتعلق بالتهيئة والتعمير، فإن الأدوات التنظيمية (المخططات التوجيهية للتهيئة والتعمير ومخططات شغل الأراضي)، أصبحت فعاليتها في الميدان اليوم في حاجة لأن تكون موضوع تقييم جدي¹. كما يحتاج القانون الحالي 90-29 المعدل والمتمم بالقانون 04-05 المتعلق بالتهيئة والتعمير، للمزيد من الشرح والتفصيل، بهدف تحديد عمليات التسيير الحضري والأطراف الفاعلة في المنظومة التخطيطية.

بدون شك أن التشريع فيما يخص التعمير معقد ومتشعب المصادر تكون تدريجيا، وأن ديناميكية التشريعات، تنوعت وعدلت بدرجات متفاوتة حيث يوجد عدد كبير من النصوص التشريعية والتنظيمية التي تعالج قضايا التسيير و التخطيط الحضري. والمؤكد أن هناك رغبة واضحة من طرف الدولة بضرورة معالجة إستراتيجية تسيير الكوارث بصفة خاصة وكذا القوانين المنظمة لاستخدامات الأرض.

في هذا السياق صدر في الجزائر، القانون المتعلق بالوقاية من الأخطار الكبرى وتسيير الكوارث في إطار التنمية المستدامة عام 2004 وكذا القانون التوجيهي للمدينة عام 2006 لمعالجة قضايا متعددة ضمن التنمية المستدامة، تتمثل في: تقليص الفوارق بين الأحياء وترقية التماسك الاجتماعي، والقضاء على السكنات الهشة وغير الصحية، والتحكم في مخططات النقل، وتدعيم الطرق والشبكات المختلفة، وضمان توفير الخدمة العمومية وتعميمها خاصة تلك المتعلقة بالصحة والتربية والتكوين والسياحة والثقافة والرياضة والترفيه، وحماية

¹ Ettaamir, Bulletin d'information de l'Agence Nationale de l'Urbanisme, N°01, Alger, 2011, p.42.

البيئة، والوقاية من الأخطار الكبرى، ومكافحة الآفات الاجتماعية والإقصاء والانحرافات والفقر والبطالة، وترقية الشراكة والتعاون بين المدن، واندماج المدن الكبرى في الشبكات الجهوية والدولية¹.

حيث تهدف سياسة المدينة إلى تحقيق التنمية المستدامة بصفتها إطارا متكاملا متعدد الأبعاد والقطاعات

والأطراف ويتم تجسيدها من خلال عدة مجالات (الجدول).

الجدول رقم 2-3: المحاور والأهداف الأساسية لسياسة المدينة

<ul style="list-style-type: none"> - المحافظة على البيئة الطبيعية والثقافية - الحرص على الاستغلال العقلاني للثروات الطبيعية 	<p>التنمية المستدامة والاقتصاد الحضري</p>
<p>التحكم في توسع المدينة بالمحافظة على الأراضي الفلاحية والمناطق الساحلية والمناطق المحمية عن طريق ضمان ما يأتي:</p> <ul style="list-style-type: none"> - تصحيح الاختلالات الحضرية - المحافظة على المساحات العمومية والمساحات الخضراء وترقيتها - ترقية وسائل النقل لتسهيل الحركة الحضرية - ترقية المسح العقاري وتطويره 	<p>التنمية المستدامة والمجال الحضري والثقافي</p>
<p>تحسين ظروف وإطار المعيشة للسكان عن طريق ضمان ما يأتي:</p> <ul style="list-style-type: none"> - ترقية التضامن الحضري والتماسك الاجتماعي - ترقية وتطوير النشاطات السياحية والثقافية والرياضية والترفيهية - المحافظة على النظافة والصحة العمومية وترقيتها 	<p>التنمية المستدامة والمجال الاجتماعي</p>

¹ المادة 6 من قانون 06-06 المتعلق بالقانون التوجيهي للمدينة الصادر عام 2006.

<p>ترقية الحكم الراشد عن طريق ما يأتي:</p> <ul style="list-style-type: none"> - تطوير أنماط التسيير العقلاني باستعمال الوسائل والأساليب الحديثة - توفير وتدعيم الخدمة العمومية وتحسين نوعيتها - تأكيد مسؤولية السلطات العمومية ومساهمة الحركة الجمعوية والمواطن في تسيير المدينة - دعم التعاون بين المدن. 	<p>التنمية المستدامة ومجال التسيير</p>
<ul style="list-style-type: none"> - وضع إطار وطني للرصد والتحليل والاقتراح في ميدان سياسة المدينة. 	<p>التنمية المستدامة والمجال المؤسسي</p>

المصدر: من إعداد الباحثة اعتمادا على القانون التوجيهي للمدينة 06-06.

كما يهدف القانون¹ الى سن قواعد الوقاية من الأخطار الكبرى و تسيير الكوارث من خلال:

- تحسين معرفة الأخطار و تعزيز مراقبتها، وكذا تطوير الإعلام الوقائي عن هذه الأخطار.
- مراعاة الأخطار في إستعمال الأراضي و في البناء.
- وضع ترتيبات تستهدف التكفل المنسجم مع كل كارثة ذات مصدر طبيعي أو تكنولوجي.

هذا و تشكل الأخطار الكبرى في مفهوم القانون :

- الزلازل والأخطار التكنولوجية.
- الفيضانات.
- الأخطار المناخية.
- حرائق الغابات.
- الأخطار الصناعية والطاقوية.
- الأخطار الإشعاعية والنووية.

¹ القانون 04-20 المتعلق بالوقاية من الأخطار الكبرى وتسيير الكوارث في إطار التنمية المستدامة ج ر للجمهورية الجزائرية، العدد 84.

- الأخطار المتصلة بصحة الإنسان، الحيوان والنبات.
- أشكال التلوث الجوي أو الأرضي أو البحري أو المائي.
- الكوارث المترتبة على التجمعات البشرية الكبيرة.

وفي إطار التسيير الحضري، يحدث مخطط عام للوقاية من الخطر الكبير (عن طريق التنظيم) ، بحيث يجب

أن يحدد هذا المخطط العام للوقاية من الخطر ما يأتي:

- معرفة جيدة بالخطر .
- تحسين عملية تقدير وقوعه. كما يشتمل المخطط العام أيضا:
- تحديد النواحي والولايات والبلديات والمناطق التي تنطوي على درجات قابلية خاصة للإصابة بحسب أهمية الخطر المعني، عند وقوعه.
- التدابير المطبقة في مجال الوقاية.

VII. النقل والحركة

تعتبر الحركة (التنقلات) من أهم النشاطات التي يقوم بها الإنسان في الوسط الحضري يوميا لقضاء حاجياته، وتختلف هذه التنقلات حسب نوعيتها وأسبابها وتختلف أيضا بحسب وسائل النقل المستعملة. ويعتبر النقل من المتطلبات الأساسية لكل مجتمع فهو عبارة عن خدمة اجتماعية بالدرجة الأولى، كما أنه يعد أحد مصادر الرفاهية وعامل من عوامل تحسين مستوى معيشة الأفراد من خلال إشباع حاجاتهم المختلفة بواسطة التنقل .

أما من الناحية العمرانية يعتبر النقل من أهم مكونات المدينة سواء من جهة التخطيط، التنظيم والتسيير، ونظرا لهذه الأهمية جاءت دراستنا له بالتفصيل في المبحث الموالي، واختياره كنموذج لتوضيح أهمية أدوات التسيير المطبقة في المدن والوقوف على أهم النقاط التي تميزها وكذلك دورها في تنظيم المجالات الحضرية.

المبحث الثالث: مخطط تسيير النقل والحركة

1. النقل

يعتبر النقل من الأنشطة المرتبطة بحياة الفرد التي يسعى دوما لإدراجها في أولويات اهتماماته وذلك لإشباع حاجاته الشخصية، الاجتماعية والاقتصادية. وبدأ هذا المفهوم يظهر في حياة الإنسان منذ أن اتسمت بالترحال والاستقرار، وذلك نتيجة الحركة والسكون التي يعرفها. ومع مرور الزمن تطورت حياة الإنسان وتغيرت وازدادت تعقيدا فتعددت الآراء حول تعريف مصطلح النقل. كل يعرفه حسب اختصاصه، فهناك من يراه خدمة وسيطية، وهناك من يراه خدمة إنتاجية والبعض الآخر يراه نشاطا اجتماعيا.¹

1. مفهوم النقل

يعرف النقل بأنه نظام حركة الناس والسلع والمرافق والوسائل اللازمة للقيام بذلك ، وقد تكون حركة الناس هي الأهم خاصة داخل المدن من خلال ربط العلاقة بين السكان واستعمالات الأراضي ، إلا أن نقل السلع والبضائع من مصادرها إلى أماكن تسويقها واستخدامها لا يقل أهمية في مجال التطور والنمو الاقتصادي ، فحسب المعيار الاقتصادي فإن السلعة تعد عديمة النفع وليس لها قيمة اقتصادية ما لم تكن متوافرة في المكان والزمان المطلوبين ، وبالتالي فإن حركة الناس والبضائع معا هما العاملين الرئيسيين في نمو المجتمع اقتصاديا واجتماعيا.²

أما القانون الجزائري فقد عرف خدمة النقل حسب نص المادة 16 من القانون رقم 17/88 المؤرخ في 10 ماي 1988 على ما يلي:

"يعد نقل كل نشاط ينقل بواسطته شخص طبيعي أو معنوي أشخاص أو بضائع من مكان إلى آخر على متن مركبة مهما كان نوعها"³

¹ بوقنة سليم، دراسة نوعية الخدمة لدى مستعملي النقل الحضري الجماعي "دراسة ميدانية في مدينة قسنطينة"، مذكرة لنيل درجة ماجستير، جامعة منتوري-قسنطينة-، كلية العلوم والاقتصادية وعلوم التسيير، ص 71.68

² وليام و. هاي، مقدمة في هندسة النقل، ترجمة د. سعيد عبد الرحمن القاضي د. أنيس عبد الله، الرياض، جامعة الملك سعود، 1419هـ، ص 3-4.

³ المادة 16 من القانون 17/88 ، المؤرخ في 10 ماي 1988، يتضمن توجيه النقل البري وتنظيمه، الجريدة الرسمية، العدد 784، سنة 1988.

2. التصنيف العام لأنواع النقل :

- التصنيف وفقا لمجال التشغيل : ويشتمل على أنواع ثلاثة هي :
 - النقل الداخلي وهو الذي يكون ضمن نطاق الدولة
 - النقل الخارجي (الدولي) وهو النقل العابر بين الدول (خارج نطاق الدولة الواحدة)
 - النقل الحضري وهو النقل داخل حدود المدينة ، وهو المقصود بهذه الدراسة
- التصنيف وفقا للمسار : ويشتمل على أنواع ثلاثة هي :
 - النقل المائي (النهري والبحري)
 - النقل البري (طرق ، سكة حديد ، خطوط أنفاق ، باصات ، مركبات ، أنابيب ..)
 - النقل الجوي والمشارك (طائرات ، مطارات ، طائرات جوية مائية)
- التصنيف حسب القوة المحركة : ويشتمل على أنواع ثلاثة هي :
 - عضلي بشري (دراجة ، عربة حمال) أو حيواني (العربة التي تجرها الحيوانات)
 - قوى طبيعية : كالرياح (سفن شراعية) والتيارات المائية في الأنهار
 - الطاقة (وقود ، كهرباء)
- التصنيف حسب نوعية الخدمة : ويشتمل على نوعين :
 - متخصصة : لنقل الركاب فقط او البضائع فقط
 - مشتركة : لنقل الركاب والبضائع معا ، أو للنقل الجوي والبري معا ..
- التصنيف حسب مستوى الخدمة : ويشتمل على نوعين :
 - السرعة (عادي و سريع)
 - انتظام الخدمة (دائمة ، تحت الطلب)
- التصنيف حسب طبيعة وسيلة النقل : ويشتمل على نوعين هما (النقل العام والنقل الخاص) وهو التصنيف الذي يهتم به المتخصصين في مجال تخطيط النقل الحضري عموما لأن وسائل النقل العام والخاص تعتبر من العناصر المؤثرة بشكل كبير في عملية النقل بشكل عام وفي النقل الحضري أي النقل داخل المدن بشكل خاص¹.

¹ د . محمد توفيق سالم - هندسة النقل والمرور ص 15-16.

II. النقل الحضري

يخلط العديد بين النقل الحضري والنقل الجماعي فالنقل الحضري هو مجموعة التقنيات المستعملة والتهيئات والبنى التحتية والوسائل التي تهدف في مجملها إلى تنظيم تنقلات الأفراد والسلع في الوسط الحضري في ظروف مثلى من وقت وتكلفة وراحة، فالنقل الحضري يعالج التنقل الجماعي (الحافلة، القطار الحضري... الخ)، وكذلك النقل الفردي، فالنقل الحضري يضم جميع وسائل النقل التي تتلاءم مع خصائص الوسط الحضري منها الكثافة السكانية والتي تتطلب تنظيماً جيداً لحركة الأشخاص والبضائع وتواجد الأنشطة الاقتصادية الرئيسية التي تجعل من المدينة مكاناً لبث واستقبال الحركة، وغيرها من الخصائص التي منشأها التأثير على سياسة النقل الحضري المتبعة¹.

1. مفهوم النقل الحضري:

النقل الحضري هو وسيلة هامة للربط بين نقاط التجمع العمراني، فضلا عن كونه المحرك الأساسي للتجمع السكاني الحضري حيث يهدف إلى إعطاء ديناميكية واستمرارية للحياة داخل المدينة بمختلف تشكيلاتها. ويرمي النقل الحضري لضمان جميع عمليات النقل اللازمة لكل المستعملين المرتبطة بمتطلبات حياتهم المدنية وذلك بشروط اقتصادية ملائمة وبطريقة مريحة وآمنة (الاقتصادية الراحة والأمن) الأخر منها "الأمن" يعتبر شرط إجباري، أما الآخرين فيتعلقان بإمكانيات تنفيذ لتخطيط المسالك "شبكة النقل والتجهيزات المرتبطة بها مع اخذ بعين الاعتبار المميزات الخاصة بكل منطقة عمرانية: الموقع، النسيج والبنية العمرانية².

2. النقل الحضري في الجزائر:

تعد وضعية النقل الحضري بالجزائر متشابهة مع وضعية الدول الأخرى، حيث أن التوسع الحضري غير المنتظم وزيادة استعمال السيارة الشخصية وعدم الاهتمام بالنقل العمومي وضعف جاذبيته، هذا ما أدى إلى ظهور عدة مشاكل، ولمعالجة هذه المشاكل انتهجت الدولة سياسة للنقل الحضري.

¹ شاكر بخضر، مشروع القطار الحضري لمدينة باتنة -دراسة استشرافية، مذكرة ماجستير، 2011، ص 14.

² القرار الوزاري المؤرخ في 20 يوليو 1983 المتضمن تنظيم المركبات المستعملة في نقل الأشخاص المشترك، الجريدة الرسمية، السنة، 1983، ص 38 عدد 2290.

• المحاور الكبرى لسياسة النقل في الجزائر:¹

سياسة النقل في الجزائر عرفت مرحلتين هامتين، هي:

- المرحلة الأولى: 1962-1988

إن القانون رقم 17/88 المؤرخ في 10 ماي 1988، والذي يتضمن توجيه النقل البري وتنظيمه والذي ينص على المحاور المستخلصة في الجدول التالي:

الجدول رقم 2-4: يمثل أهم قانون نص في هذه الفترة، إضافة إلى محتواه:

المواد	المحتوى
المادة الأولى	- يحدد هذا القانون قواعد تنفيذ السياسة الوطنية للنقل البري ويرسم الإطار العام لممارسة أنشطة النقل البري للأشخاص والبضائع.
المادة لثانية	- يساهم نظام النقل البري في تنفيذ سياسة التهيئة العمرانية والتنمية الاقتصادية والاجتماعية والدفاع عن التراب الوطني.
المادة الثالثة	- يجب أن يراعي تطوير مختلف أنواع النقل البري مهام ومزايا كل واحد منها وأن يندرج ضمن المخطط الوطني للتنمية.
المادة الرابعة	- يجب أن تهدف سياسة نقل الأشخاص إلى إعطاء الأولوية إلى تطوير وسائل النقل الجماعي.
المادة الخامسة	- يجب أن يرمي نظام النقل إلى التلبية الحقيقية لحاجات المواطنين إلى النقل ضمن شروط أكثر فائدة للمجموعة الوطنية والمستعملين من حيث التكلفة والوفرة والتسعيرة وجودة الخدمات والآجال والأمن.
المادة السادسة	- تعود مهمة وضع نظام النقل البري إلى الدولة والجماعات المحلية.

يمكن توضيح الإطار التشريعي في قطاع النقل خلال الفترة ما بين 1962 و 1988 في الجدول الآتي، والذي يمثل أهم القوانين والمراسيم التي تم نصها في هذه الفترة، إضافة إلى محتوى هذه القوانين وأهم المهام.

¹ نجلاء غرابي، النقل شبه الحضري بولاية عنابة واقع وأفاق، مذكرة لنيل شهادة الماجستير، كلية علوم الأرض الجغرافيا والتهيئة العمرانية، جامعة منتوري، قسنطينة، سنة 2009، ص 212-218.

الجدول رقم 2-5: يمثل أهم القوانين والمراسيم والتغيرات التي نصت في هذه الفترة، إضافة إلى محتواها ومهامها:

القوانين الصادرة والأحداث	محتوى القانون والمهام
- تأسيس الديون الوطني للنقل في 01 أبريل 1963 في إطار التسيير الذاتي للنقل البري بجميع أنواعه	- مهمته هي مراقبة وتنظيم مؤسسات النقل الموروثة من طرف المعمر والتنسيق بينها.
- القانون 130/67 المؤرخ في 22 جويلية 1967 المتضمن تنظيم النقل البري	- تقسيم النقل إلى قسمين: نقل للحساب الخاص ونقل عمومي يعود بالفائدة على الصالح العام.
- إنشاء الشركة الوطنية لنقل المسافرين بدل الديوان الوطني للنقل سنة 1981	- ضمان الخدمة بالنقل الجماعي البري للمسافرين والنقل ما بين المدن حتى بعض الخطوط الدولية.
- المرسوم رقم 375/81 المؤرخ في 26 ديسمبر 1981	- تحديد لصلاحيات الولاية والبلدية في قطاع النقل البري ولضمان النقل الحضري والشبه الحضري.
- المرسوم رقم 148/82 المؤرخ في 17 أبريل 1982 المتضمن التدابير المتعلقة بممارسة أعمال النقل البري	- هدفه هو تلبية احتياجات النقل الذي يستلزمها السير المنسجم للاقتصاد الوطني وتطويره.
- القرار المؤرخ في 15 جانفي 1985	- إعطاء صلاحيات للاستثمار للقطاع الخاص في قطاع النقل.
	- تحديد شروط ممارسة أعمال النقل العمومي البري للمسافرين.

- المرحلة الثانية: ما بعد 1988

تميزت هذه المرحلة بتعاظم دور القطاع الخاص وتراجع القطاع العمومي في تسيير النقل، حيث يمثل الجدول الآتي أهم القوانين والمراسيم الصادرة خلال هذه المرحلة إضافة إلى الأهداف والمهام.

الجدول رقم 2-6: أهم القوانين والمراسيم الصادرة خلال هذه المرحلة بالإضافة إلى محتواها ومهامها:

القوانين الصادرة	محتوى القانون والمهام
المرسوم التنفيذي رقم 01-88 المؤرخ في 12 جانفي 1988	إعطاء الأولوية للمؤسسات أكثر إنتاجية وذات فعالية حسنة بما فيها مؤسسات النقل الجماعي للمسافرين.
المرسوم التنفيذي رقم 195/91	تحديد الشروط العامة لممارسة نشاطات النقل البري للمسافرين والبضائع.
القانون رقم 13/01 الصادر في 07 جويلية 2001 المتضمن توجيه النقل البري والذي يلغي أحكام القانون رقم 88/17 المتعلق بتوجيه وتنظيم النقل البري.	يربط سياسة النقل بسياسة التهيئة العمرانية. نص على ضرورة إدراج المخططات لرئيسية للطرق والسكك الحديدية ضمن سياسة التهيئة العمرانية. فتح المجال أمام الخواص للاستثمار.
القانون رقم 14/01 الصادر بتاريخ 19 أوت 2001 المعدل والمتمم للقانون 09/87	ركز كثيرا على الجانب التكويني للسائقين كالعقوبات والتكوين المهني للسائقين والتربية المرورية.
المرسوم التنفيذي رقم 416/04 المؤرخ في 20 ديسمبر 2004	يحدد كفاءات إعداد مخطط النقل البري للأشخاص وتطبيقها.
التعليمية الوزارية الصادرة في فيفري 2009	إلزام مديريات النقل في كل الولايات بفتح الاستثمار في مختلف الخطوط لكل الطلبات الممولة آليا أو التي يتم تمويلها عن طريق مؤسسات التمويل.

ومنه يمكن تلخيص سياسة النقل فيما يلي:

المرحلة الأولى: هيمنة الدولة على النقل الحضري الجماعي

تميزت هذه المرحلة بسيطرة الدولة في إطار النقل الجماعي بالرغم من وجود القطاع الخاص، لكن

بمشاركة ومنافسة ضعيفة (95% من المؤسسات الخاصة تابعة للدولة ونسبة 5% تابعة للخواص).

أي أن الدولة هي الفاعل الوحيد المتدخل في التنظيم والإشراف.

المرحلة الثانية: تميزت هذه المرحلة بدخول للقطاع الخاص كشريك مهيم وتراجع كلي للدولة (90%

تابعة للقطاع الخاص و 10% تابعة للقطاع العام).

• الهيئات والمصالح الفاعلة في قطاع النقل الحضري في الجزائر¹:

يتميز قطاع النقل في الجزائر بتعدد المتدخلين مما يجعل عملية التنسيق صعبة أو غائبة ميدانياً، فوزارة الأشغال العمومية تشرف على تصميم وإنجاز الطرق والمنشآت الفنية وصيانتها وكذا تجهيزها، ووزارة الداخلية والجماعات المحلية بتهيئة الطرق وتنظيم ومراقبة حركة المرور، بينما وزارتي العدل والمالية من خلال تسليط العقوبات وتحصيل الغرامات وغيرها من المصالح والهيئات التي يمكن تلخيص مهامها في الشكل التالي:

¹ زيلح صلاح الدين وآخرون، النقل الحضري الجماعي بالحافلات في مدينة سطيف واقع وأفاق، مذكرة مكملة لنيل شهادة ماستر في تسيير التقنيات الحضرية، تخصص: تسيير المدن والتنمية المستدامة، جامعة العربي بن مهيدي أم البواقي، سنة 2014-2015، ص 22-23.

الشكل 02-06:الفاعلون في قطاع النقل في الجزائر



III. الطرق الحضرية وتصنيفها

تعتبر الطرق الحضرية الشرايين التي تربط المدينة بين أجزائها والمناطق المجاورة لها، فقد تتضمن المدن الكبرى طرق مرور سريعة وسكك حديدية وموانئ إذا كانت تقع على الساحل، في حين المدن الصغيرة قد تقتصر على السيارات.

وتعد الطرق المعدة للسيارات من أهم أنواع طرق المواصلات لأنها تربط بين أجزاء المدينة وتوجد عدة أشكال من الطرق ، تصنف حسب تدرج هرمي وفق معيارين هما المرتبة والسعة كما يلي:

الجدول رقم 2-7: تصنيف الطرق¹

نوع الطريق	طاقته الإستيعابية	عدد الخطوط	السرعة	وظيفة الطريق
طرق حرة	تصل إلى 2000 مركبة في الساعة	يتراوح بين 4-8 خط	120 كلم في الساعة	الربط بين الجهات المختلفة والمناطق الحضرية لمسافات طويلة
طرق سريعة	1400م/سا	بين 4-8 خط	80 كلم/سا	تصمم للربط أطراف المدينة المتباعدة
طرق شريانية رئيسية	1200م/سا	4 خطوط	60 كلم/سا	تربط بين المدينة وضواحيها
طرق شريانية ثانوية	/	4 خطوط	50-60 كلم/سا	نقل حركة المرور المتولدة عن أجزاء ضمن المناطق

¹ د. أحمد أبو أحمد، التصميم والتخطيط الهندسي للطرق الحضرية والخلوية، ص 13.

الحضرية دون المرور فيها				
تجميع الحركة المرورية المتولدة عن المناطق السكنية داخل لمدينة لتربطها بالطرق الشريانية	40 كلم/سا	خطين	800 م/سا	طرق تجميعية
تنسيق الحركة المرورية بين الطرق التجميعية ومناطق السكن مباشرة	20-30 كلم/سا	/	600 م/سا	طرق محلية

❖ المساحة المخصصة للنقل الحضري¹:

تمثل شبكات النقل والطرق في وقتنا الحاضر جزءا كبيرا من مساحة المدينة ومرافقها الحيوية، وتعتبر الطرق ذات أهمية كبيرة كونها تمد المدينة بالحياة عن طريق الربط بين مكوناتها، إضافة إلى كونها تساهم في إعطاءها الشكل والهوية المورفولوجية. فعلى سبيل المثال تشكل العناصر المكونة لقطاع النقل نسبة تقدر بحوالي 32% من المساحة الكلية للمدينة في كندا، وبنسبة 37% من الأراضي المعمرة.

وفي الجزائر، تقدر النسبة الإجمالية للطرق المطلوبة عند إعداد المخططات العمرانية حسب شبكة المرافق المعدة من طرف الصندوق الجزائري للتهيئة الإقليمية ما بين 15 و 25% من المساحة الكلية للمشروع.

¹ د. خلف الله بوجمعة، مرجع سابق، ص 78.

1V. حركة النقل والمرور الحضري:¹

تحتاج دراسة حركة النقل والمرور الحضري إلى التعرف قبل كل شيء على أهم المشاكل التي تعاني منها المدن في هذا الميدان، وتحديد أنواع المرور بالمدينة، والعوامل المؤثرة في حركة النقل داخلها.

1. أهم مشاكل النقل الحضري:

على العموم يعاني قطاع النقل الحضري في أغلبية مدن العالم من مشاكل متعددة نذكر منها ما يلي:

❖ **الحوادث المرورية:** وهي من أكبر مشاكل المرور تأثيرا على السلامة البشرية والآلية، حيث تزداد نسبة الحوادث بزيادة التحضر عموما (إضافة إلى الظروف البيئية مثل الأمطار والرياح والعواصف) فضلاً عن الحوادث التي تأتي نتيجة الاستهتار بآداب وقواعد المرور ، ولا يمكن القضاء على مشكلة الحوادث بصورة نهائية إلا انه يمكن التخطيط للحد منها وتقليل عددها وتخفيف مستوياتها عن طريق التنظيم.

❖ **الازدحام :** ويعد الازدحام من أكثر مشكلات النقل الحضري انتشارا في المدن العربية خاصة في أوقات الذروة من اليوم وهي الأوقات التي يسعى فيها الموظفون والعمال للوصول إلى عملهم ، أو في وقت انتهاء الدوام وفي معظم الأحيان يكون سبب الازدحام ضعف الطاقة الاستيعابية لشبكة الطرق وعدم كفاءة نظام النقل في تلبية الاحتياجات المطلوبة بالنسبة لحجم المرور ضمن المدن، الأمر الذي يؤدي إلى ضياع الكثير من الوقت والطاقة ، و يؤثر الازدحام في الحالة النفسية التي تؤدي بدورها إلى انخفاض أداء الإنسان في العمل أو البيت نتيجة الإجهاد النفسي الذي تعرض له على طول الطريق.

❖ **عدم احترام قواعد المرور:** حيث تعد المخالفات المرورية احد المقاييس التي تعكس السلوك الفعلي لسائقي المركبات الخاصة والعامة ولها أيضاً مدلول اجتماعي ونفسي وتربوي وثقافي في الوقت نفسه، وتعتبر من أكبر الأسباب المؤدية إلى المشاكل التي نحن بصدد شرحها .

❖ **الضجيج أو التلوث السمعي:** وتتمثل في الأصوات المنبعثة من حركة المرور نتيجة استعمال أبواق السيارات والفرامل واحتكاك العجلات وغيرها من الأصوات التي تسبب إزعاجا وضغطاً على الأعصاب لساكنين المنازل أو المتواجدين ضمن المرافق العامة القريبة من الطرق أو المشاة.

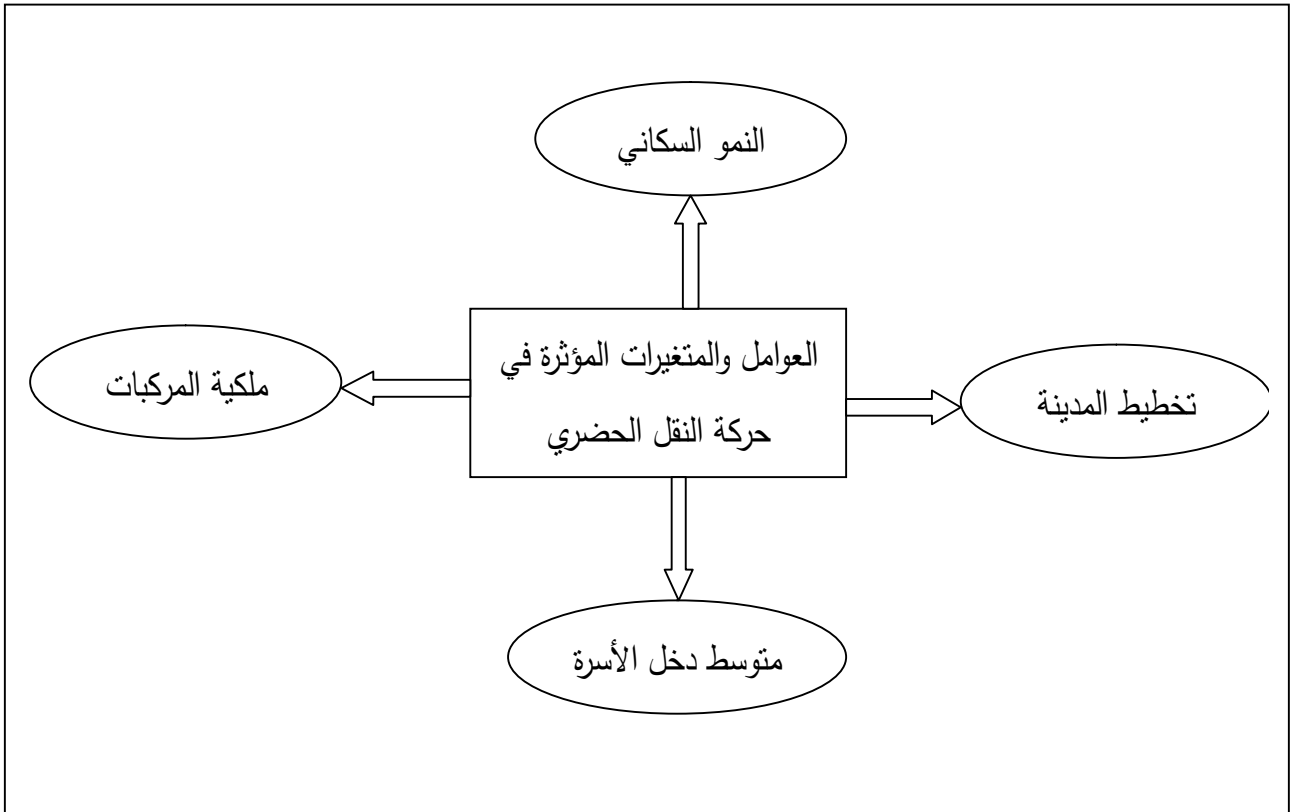
¹ ينظر إلى: د. خلف الله بوجمعة، مرجع سابق، ص 79-80-81.

❖ **تلوث الهواء:** إن من أكبر أخطار وسائل النقل الضارة في البيئة في مدننا العربية هي أخطار تلوث الهواء التي تزداد بازدياد احتراق الوقود على اختلاف أنواعه ومن مختلف الشاحنات والمركبات ، وهو أمر حاصل بشكل كبير نتيجة الازدحام وتدني سرعة السير كما اشرنا سابقا ، خاصة في المناطق الحضرية التي تزداد فيها الكثافة السكانية في المدن ، حيث يصل التلوث إلى أعداد كبيرة من الناس وبكميات كبيرة في وقت قصير وبالتالي يهدد الصحة العامة والبيئة الطبيعية بشكل كبير.

2. العوامل والمتغيرات المؤثرة في حركة النقل الحضري:¹

هناك العديد من العوامل الحضرية المؤثرة في حركة النقل الحضري. منها ما يتعلق باستعمالات الأراضي في المدينة والتوسع العمراني أو الكثافة العمرانية، ومنها ما يتعلق بنوعية المرور وارتباط ذلك بشبكة الطرق وأنماطها وطاقاتها الإستيعابية وكفاءتها في تلبية الاحتياجات الآتية. وهذه العوامل كلها، ترتبط ببعض المتغيرات الهامة التي لها دور رئيسي في تولد الرحلات المرورية اليومية. وتتمثل أهم العوامل في:

الشكل 2-7: العوامل والمتغيرات المؤثرة في حركة النقل الحضري



المصدر: من إعداد الطالبة سنة 2018

¹ المرجع نفسه، ص 81-82.

- **النمو السكاني:** يعتبر من المتغيرات الهامة في التحليل الإحصائي للنقل والمرور، لكونه يؤثر في مجموع الرحلات اليومية لطبيعته الديناميكية. فكلما زاد عدد السكان والكثافة السكانية للمنطقة الحضرية، زاد عدد الرحلات بكل تأكيد. ونذكر أن معدل الرحلات اليومية للسكان يزداد بازدياد أفراد الأسرة وعدد الناشطين منها.
- **تخطيط المدينة:** عند تخطيط شوارع وأحياء المدينة، لابد من أخذ عامل النقل الحضري في الحسبان، لأن تمدد المدينة الكبير واللامتناهي، سيؤدي إلى زيادة تكاليف ومدة التنقلات.
- **متوسط دخل الأسرة:** يرتبط عدد الرحلات اليومية أيضا بمتوسط دخل الأسرة. فإذا زاد الدخل الأسري تنوعت الاحتياجات اللازمة للمعيشة، مما يولد عدد أكبر من الرحلات لسد هذه الاحتياجات.
- **ملكية المركبات:** تعد المركبات من العوامل المؤثرة في توليد الرحلات اليومية التي تؤدي إلى خلق الازدحام المروري على الطرقات الحضرية. وكلما ازداد عدد المركبات في المدينة، زاد الاختناق المروري، ولهذا فإن المدن الكبرى في العالم المتقدم، وحتى في دول العالم الثالث تعاني كثيرا نتيجة التزايد المستمر في استعمال السيارات الخاصة.

٧. تسيير النقل الحضري¹

يعتبر تسيير النقل الحضري من أهم انشغالات الهيئات التقنية في الجماعات المحلية. فهذا العمل، يهدف أساسا إلى القضاء على المشاكل الكبيرة في الحركة والتنقل للأشخاص والسلع داخل المدينة. كما أنه يهدف إلى القضاء على مظاهر الازدحام المروري المضيق للجهد والوقت والمتسبب في كثير من المشكلات البيئية. وتتطلب عملية التسيير بحثا ودراسات متخصصة تتطلب مهارات كبيرة تقتضي أحيانا إلى اللجوء إلى النماذج الرياضية حينما يتعلق الأمر بحواضر كبرى ذات كثافة سكانية عالية ومخطط عمراني معقد. وتشمل عملية تسيير النقل الحضري إجراءات عملية أهمها ما يلي:

- مراجعة القوانين المرورية، وتحليل نقاط الضعف والقوة فيها، من أجل تطويرها بما يتناسب والتطور والتوسع الحضري القائم.

¹ د خلف الله بوجمعة، مرجع سابق.

- فصل حركة المشاة عن حركة المركبات ما أمكن، والاهتمام بمعايير المشاة عند إنشاءها، بحيث يتم تصميمها وفقا لمعايير محددة هي الصحة العامة والسلامة والمحافظة على البيئة.
- النهوض بالنقل العام وتطوير النظم الخاصة به، وذلك بما يتناسب مع التكنولوجيات والتطبيقات الحديثة، وبما يلبي الاحتياجات الفعلية للمدينة، فالاهتمام بقطاع النقل العام له دور كبير في تخفيف الاختناقات المرورية، بسبب الطاقة الإستيعابية العالية التي يتميز بها. ويؤدي هذا الأخير بدوره إلى تقليل التلوث البيئي والحد من استهلاك الطاقة.
- مراجعة المساحات المخصصة لمواقف المركبات، واستغلالها بشكل جيد ومناسب.
- تحسين شبكة الطرق الموجودة، والاهتمام بالتقاطعات في المناطق الحضرية، وإجراء الصيانة المستمرة لشبكة النقل وفق الأساليب الحديثة التي تحافظ على استمرار الحركة أثناء القيام بعمليات الصيانة.
- تكليف الإدارات الساهرة على تسيير المرور بعملية التوعية المرورية للسكان عن طريق وسائل الإعلام للتقيد بالأنظمة المرورية وأخلاقيات السير بشروط السلامة العامة للحد من الحوادث المرورية وتخفيف الازدحام.
- التحكم في الحركة عن طريق إبعاد المرور النافذ للمناطق الحضرية التي لا تحتاج إلى التوقف في المدينة أو مركزها للتخفيف من حدة الازدحام المروري وأثاره الضارة.
- تركيز النمو، والحد من الزحف الحضري، وتوفير المزيد من التوزيع المتجانس لاستعمالات الأراضي، الأمر الذي يؤدي إلى تقليل الطلب على النقل خاصة بالنسبة لرحلات السيارات الخاصة.
- تصميم أنظمة نقل تقوم على مبدأ فصل المسارات، بحيث يتوفر فيها طرقا للمشاة والدراجات، إضافة إلى توفير بدائل للسيارات الخاصة بوسائل نقل عامة جذابة وآمنة.
- المحافظة على المواقع التاريخية والأثرية عند تصميم المسارات، وإعطاء الأولوية للاعتبارات البيئية في عملية التخطيط، والتقيد بشروط الحفاظ على التنوع البيولوجي.

- توفير شروط الصحة والسلامة العامة في أنظمة النقل العام في المدن. حيث يجب تصميم وتشغيل نظم النقل بطريقة غير مضرّة بالصحة العامة.

1. التسيير العملي للنقل الحضري:

لتسيير النقل الحضري وتحسين أدائه عمليا داخل المدينة، ينبغي الاهتمام بالدراسات التقنية المختلفة للطرق، ومعالجة التقاطعات والنقاط الساخنة في مختلف أجزاء المدينة. وينتهي بنا الأمر إلى إعداد ما يسمى بمخطط النقل والحركة الذي يمكن من تجاوز كثيرا من الإشكاليات. ولضمان التسيير العملي للنقل ينبغي التدخل وفق الآليات التالية:

- اعتماد مواصفات تصميمية للطرق الحضرية
- معالجة التقاطعات
- إعداد مخطط للنقل والحركة

2. من يقوم بإعداد مخطط النقل الحضري:

في ضوء التشريعات الحالية التي تسيّر النقل الحضري خاصة منها القانون 17/88 المؤرخ في 10 ماي 1988 المتضمن توجيه النقل البري وتنظيمه، فإن اختصاص إعداد مخطط النقل الحضري يعود إلى مديرية النقل التي تقوم بتوقع نظري لحركة وسائل النقل في شكل خطوط، على أن إفرزات الميدان بينت أن الكيفية المعتمدة في الإعداد هي سبب الفوضى وعدم التنظيم للنقل الجماعي بالحافلات رغم أن المجالس الشعبية تصادق عليه، والسبب في ذلك هو الاعتماد على التقييم النظري لسوق النقل وبعض الضغوطات التي تمارس على منح خطوط دون أخرى كما أشير في هذا الصدد أن القرار المؤرخ في 09 أوت 1997 المحدد لكيفيات إعداد مخطط النقل يفتقد لوسائل فعالة في التنفيذ واستغلال المعلومات، لذلك جاء القانون رقم 13/01 السالف

ذكره ، ليعيد النظر في كيفية الإعداد وتحديد الاختصاص الأكثر فعالية ميدانيا، ففي المادة 44 التي تنص على " تنظيم مجمل خطوط النقل الحضري في إطار مخطط للنقل الحضري يعده:

- رئيس المجلس الشعبي البلدي ويصادق عليه المجلس الشعبي البلدي عندما يكون منحصرا داخل الحدود الإقليمية للبلدية.

- الوالي يصادق عليه المجلس الشعبي الولائي عندما يشمل إقليم عدة بلديات من نفس الولاية.¹

يعد مخطط النقل الحضري من الناحية الإدارية جزءا من مخطط النقل الولائي ثم الوطني، لكنه من الناحية الميدانية منفصلا عنه، سواء من ناحية المفهوم الذي يعني توفير وتنظيم وتنسيق وسائل النقل الجماعي لتكفل بنقل المسافرين داخل مجال محدود وعلى مسارات مضبوطة وكذلك من الناحية التقنية وكيفيات إعداد هذا المخطط الذي يحتاج إلى دراسة مستقلة بذاتها، وبالتالي فالفرق موجود على مستوى المفهوم والأهداف ووسائل التحضير.

3. علاقة مخطط النقل الحضري بمخطط حركة المرور:

يهدف مخطط حركة المرور إلى تسيير وتنظيم وسائل النقل البري عبر الطرق داخل المدينة بكل أصنافها أو داخل منطقة عمرانية، من أجل تحسين شروط حركة المرور وسيولتها لريح الوقت والتقليل من حوادث المرور وتهيئة وتحسين خدمات المساحات المخصصة للنقل الحضري، ومن ذلك نجد أن مفهوم النقل الحضري هو جزء من مخطط حركة المرور خاصة وأن كل السياسات الخاصة بحركة المرور تعطي الأولوية لوسائل النقل الجماعي، وبالتالي فالعلاقة تكتمل عند مخطط حركة المرور داخل المدينة الذي يعطي الأولوية لإيجاد مخطط نقل حضري بوسائل النقل الجماعي للمسافرين، إذن فالعلاقة تكاملية بين المخططين وكلاهما مهم في تسيير المدن.

¹ خالد خربوش ، مرجع سابق، ص8.

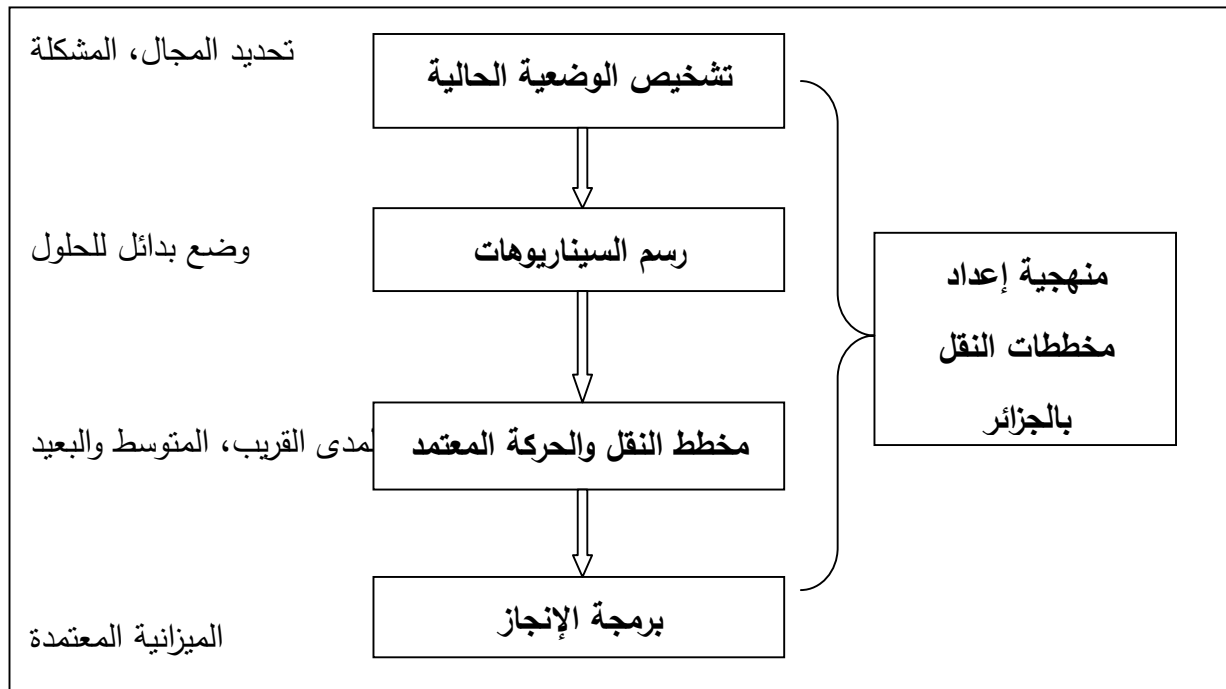
4. كفاءات إعداد مخططات تسيير النقل والحركة¹:

يعتبر إعداد مخططات النقل والحركة، من الحلول التي تهدف إلى القضاء -ولو بشكل جزئي- على الإشكاليات المطروحة. ويجب أن تكون المخططات منسجمة مع المخططات العمرانية المعتمدة عبر مختلف المستويات. وتهدف هذه العملية بوصفها حلا على المدى القصير المتوسط والطويل إلى بلوغ الأهداف التالية:

- حل إشكالية التنقلات داخل المدن.
- الاستجابة للمتطلبات المتزايدة من التنقلات الخاصة بالسكان والسلع.
- تسهيل كيفية الوصول إلى أماكن العمل ، والتجهيزات العمومية والخدمات المختلفة.

ويقوم إعداد المخطط على طريقة يمكننا أن نلخصها في الشكل التالي:

الشكل 2-8: منهجية إعداد مخططات النقل



¹ د خلف الله بوجمعة، مرجع سابق، ص 83-84.

1. مخطط النقل يقوم مخطط النقل على الخطوات محددة نوجزها كالتالي:

أ- تشخيص الوضعية الحالية:

يتم بالاعتماد على دراسة الوضعية الحالية للبنيات التحتية، وتشخيص الاختلالات الكبرى في الطرقات بكل أنواعها. كما يتم تشخيص النقاط السوداء، والمشاكل الناتجة عن مواقف الحافلات الرسمية منها والعشوائية. وفي هذا الشأن يتم إحصاء نقاط الاختناق خاصة في مفترقات الطرق والمحاور الرئيسية في المدن، وبعد ذلك يمكن حساب الطلب الحالي وتقدير تطور هذا الطلب في المنظور القصير والمتوسط والطويل. ويكون هذا التشخيص بعد ذلك المفتاح

هدف التشخيص إطلاع السلطات المعنية على إشكالية النقل في مساحة الدراسة وتوضيح مشاكل النقل فيما يخص التغطية المكانية للسكان والنشاطات ووتيرة الخدمات وتكييف الطلب بالمقارنة مع حاجات المستعملين الحقيقية.

ب- رسم مخطط النقل (السيناريوهات):

وهو مخطط يقوم على رسيمات مختلفة حسب كل نوع من التنقل. وفي هذا الشأن يتم اقتراح الإصلاحات اللازمة في خطوط النقل وتوسيع البعض منها، وإضافة خطوط جديدة. ويحرص المخطط أو مسير المدينة على تحسين شبكة التواصل بين مختلف الخطوط الخاصة بالنقل.

تقوم لجنة التنسيق عقب الدراسات الميدانية بإعداد السيناريوهات بهدف تحسين ظروف التنقل والاستعمال العقلاني للوسائل المتوفرة وتدعيمها في المستقبل حسب الطلب المستعمل.

أ- إجراءات تحسين خطوط النقل: تتمثل في:

الحرص على تحقيق التدرج الهرمي للطرقات،
احترام العرض الأدنى المحدد تقنيا لكل نوع من أنواع الطرقات،
تحسين الخواص التقنية لمفترقات الطرق لزيادة قدرتها على ضمان انسيابية الحركة

2. مخطط الحركة نعني به كيفية تنقل

الأشخاص والسلع. يتم فيه اقتراح إجراءات عملية لتحسين شبكة الطرقات

ب- إجراءات تسيير الحركة: تتمثل في:

اعتماد الاتجاه الواحد في بعض شوارع المدينة من أجل ضمان سيولة الحركة،
استعمال الإشارات الضوئية وتعميمها في المدن،
تقنين سير الشاحنات داخل المدن.

ج- برمجة الإنجاز:

الميزانية المعتمدة

خلاصة الفصل

يعد نظام التهيئة والتعمير الصادر عام 1990 هو النظام الرئيسي الذي يحكم العمليات العمرانية في الجزائر، يسمى قانون التهيئة والتعمير 90-29 المعدل والمتمم بالقانون 04-05 محتويا على المحددات، القواعد، الأحكام العامة والتعاريف في ثمانية فصول تتضمن: مبادئ عامة، القواعد العامة للتهيئة والتعمير، أدوات التهيئة والتعمير، أحكام خاصة تطبق على بعض الأجزاء من التراب الوطني، رخصة التجزئة، رخصة البناء، رخصة الهدم، والنسيج. وتتبع التشريعات بمراسيم ولوائح وزارية ومناشير وقرارات، تحدد التفاصيل التقنية والقانونية، تقدم حولا تنظيمية تمكن من كيفية إنجاز عمليات التخطيط والتسيير الحضري، ومراقبة وتنظيم المجال، كما تمكن هذه القواعد والأحكام الهيئات المكلفة بالتعمير (الإدارة المحلية بالدرجة الأولى) من الإشراف المباشر على مراقبة جميع مراحل عمليات التسيير الحضري لضمان مطابقة الإنجاز مع المخططات الهيكلية والتفصيلية وللقواعد العامة للتهيئة والتعمير، وهكذا تتحدد ديناميكية التعمير وفق قواعد مضبوطة، وتمكن الهيئات التنفيذية والإدارية من مراقبة وضبط النشاط العمراني.

ومع ذلك، فإن بعض النصوص التشريعية «لم تكن لها نتائج إيجابية في تنظيم المجال الحضري لأنها بقيت حبرا على ورق»¹. والتشريعات في حد ذاتها ليست نهاية ولكنها الوسيلة لتطبيق أسس ومبادئ ومعايير التخطيط والتسيير الحضري، لتحقيق بيئة حضرية مستدامة.

¹ المجلس الوطني الاقتصادي والاجتماعي، المدينة الجزائرية أو المصير الحضري للبلاد الجزائر، 1998.

مقدمة الفصل

تتميز كل مدينة عن أخرى بتاريخها، خصوصية عمرانها وبنيتها الحضرية، حيث تختلف من حيث الحجم الشكل ونمط البناء باختلاف المعطيات الطبيعية السوسيواقتصادية والعمرانية، حيث توضح هذه الخصائص الطابع العمراني والمعماري الخاص بهيكل كل مدينة.

وتعتبر مدينة المغير كباقي المدن الجزائرية التي تمتلك قيمة تاريخية وحضارية، تعاقبت عبر الزمن، ومن مميزات المدينة أنها تحتل موقع هام وقطب عمراي مميز وبفضل ما تمتلك من خصوصيات ومميزات أهلتها أن تصبح مقاطعة إدارية (ولاية مندوبة) هذا ماجعلنا نحاول ولو بجزء بسيط المساهمة في تطوير وتفعيل مكانتها لجعلها ترتقي لمستويات عالية لتزاحم نظيراتها من الولايات الكبرى.

وبما أن أهم قطاع يميز المدن الكبرى هو قطاع النقل كونه يعتبر أول مهيكلي للمدينة، إضافة إلى الدور الذي يلعبه في تنظيم المجالات الحضرية. سنحاول في هذا الفصل الإلمام بكل المعطيات والمميزات التي تساعدنا في تشخيص الوضعية الحالية للمدينة، خاصة فيما يتعلق بقطاع النقل كونه موضوع دراستنا من خلال تحليل وضعية منظومة النقل الحالية والوقوف على أهم المشاكل التي تعاني منها، وبالتالي الوصول إلى بعض الحلول الممكنة أن تساهم في تطوير المدينة وتساعد على تنظيم مجالها الحضري والعمراني.

المبحث الأول: تقديم عام لبلدية المغير

أولاً: الارتباط الإداري¹

1. الموقع الجغرافي للبلدية :

تتتمي بلدية المغير إلى ولاية الوادي، و هي مقر للدائرة تقع جنوب الأطلس الصحراوي، و هي منطقة منخفضة إذ يصل الانخفاض إلى 1,51 م عن مستوى سطح البحر ،حيث تقع في سهل المنخفض لوادي ريغ، الذي يعتبر جزءا من الشطوط الكبرى التي تمتد من سفوح الأطلس الصحراوي حتى حدود البحر الأبيض المتوسط ، تتربع على مساحة تقارب 153200 هـ:

تبعد عن مقر الولاية بحوالي 180 كلم

تبعد عن بلدية بسكرة بمسافة 120 كلم (شمالا)

و تبعد عن بلدية تقرت بمسافة 100 كلم (جنوبا)

تعتبر بلدية المغير نقطة عبور إذ يمر بها الطريق الوطني رقم 03 و تربط بين ثلاث ولايات (بسكرة - الوادي - ورقلة) و لكل ولاية أهميتها إقليميا أو جهويا .

ولاية بسكرة و التي تعتبر همزة وصل بين الشمال و الجنوب و منطقة فلاحية و تتمركز فيها أجود أنواع التمور .

ولاية الوادي و هي نقطة عبور دولية بين الجزائر و تونس

ولاية ورقلة و هي الولاية الصناعية المعروفة بحقولها البترولية و النفطية و تعتبر كذلك نقطة عبور نحو الصحراء الكبرى الجزائرية.

¹ تقرير مراجعة المخطط التوجيهي للتهيئة والتعمير سنة 2013.

2. الموقع الإداري:

بلدية المغير مرت على عدة تحولات إدارية عديدة، حيث نسبت إلى ولاية الأغواط بموجب قرار وزاري مؤرخ في 11/02/1958 إلى غاية سنة 1967، وبعدها أصبحت تابعة لولاية ورقلة، وبعد التقسيم الإداري لعام 1974 أصبحت مقر دائرة تابعة لولاية بسكرة، ثم انضمت إلى ولاية الوادي، أثناء التقسيم الإداري لسنة 1984 و اعتبرت مقر دائرة، وبمقتضى المرسوم الرئاسي رقم 2015/140 المؤرخ في 28/05/2015، والمتضمن إحداث مقاطعات إدارية داخل بعض الولايات وتحديد القواعد الخاصة المرتبطة بها، واستنادا عليه تم ترقية دائرة المغير إلى مقاطعة إدارية منتدبة.

إن هذه التحولات العديدة قد تؤثر سلبا على سكان هذه البلدية من حيث المعاملات و الخدمات الاجتماعية، و بعد المسافات بين مقر الدائرة بالولاية حسب مقتضى المادة المتعلقة بالتنظيم الإقليمي للبلاد فإن دائرة المغير تضم 04 بلديات هم : بلدية المغير - بلدية اسطيل - بلدية سيدي خليل - بلدية أم الطيور

تقع بلدية المغير في أقصى شمال واحة وادي ريغ، و جنوب شرق مقر الولاية يحدها من:

الشمال بلدية أم الطيور (ولاية الوادي)

الشرق بلدية الحمراية (ولاية الوادي)

الجنوب بلدية سيدي خليل (ولاية الوادي)

غربا بلدية أولاد حركات (ولاية بسكرة)

و بلدية المغير تحتوي على 03 تجمعات ثانوية و المتمثلة في:

- التجمع الثانوي: انسيغة - التجمع الثانوي: دندوقة - التجمع الثانوي: طرفاية صالح

ثانيا: الإطار الطبيعي والفيزيائي¹

1- تضاريس وطبوغرافية المنطقة:

تتمثل تضاريس منطقة المغير خاصة ووادي ريغ عامة، في الشطوط وبعض الهضاب والتلال الرملية المنتشرة على البلدية وهي عبارة عن تراكمات بفعل عوامل مناخية مختلفة، وهي سهلة التآكل نتيجة المواد الهشة المكونة لها .

تتميز المنطقة بكثبان رملية وتمثل 10 % من المساحة الإجمالية أما الارتفاعات على مستوى البحر فتتغير من + 28 م وهذا في الجهة الشمالية والغربية من البلدية، وكلما تقدمنا نحو الشرق يبدأ الانخفاض حتى يصل إلى شط ملغيع (-25 م) و هذا الانخفاض ساعد كثيرا على تكوين مجاري مائية و بعض الأودية مثل واد الملاح و وادي الذكار .

وادي ريغ: و هي أهم قناة تتميز بها المنطقة على العموم و هي أهم مورد مائي يشغل في الفلاحة و تستعمل كذلك لتصريف المياه الزائدة عن الحاجة الزراعية و كذا المياه المستغلة في المدينة كما تستعمل في معالجة الأملاح طولها 150 كلم و تتبع القناة من أعالي قرية القوق لولاية ورقلة إلى غاية شط مروان بدائرة المغير بانحدار يقدر ب 02 %.

2- جيولوجية وتقنية المنطقة:

يغلب على منطقة "المغير" تكوينات الزمن الرابع خاصة المكونة من الرمل والطين الرملي إضافة إلى وضعيات الزمن الثالث المكون من تكوينات الكلس الطين الرملي والسيليس.

¹ المرجع نفسه.

أما من الناحية الجيوتقنية للمنطقة واستنادا إلى تحاليل التربة المتوفرة والتي أجريت بالمنطقة نجد بأن قوة تحمل أرضية منطقة المغير تتراوح ما بين 01 إلى 02 كغ/سم²، وبعض الأحيان 2.5 كغ/سم² وعليه فالعمق الذي من الأفضل احترامه عند توقيع أساسات المساكن يكون على الأقل 02 م مع استعمال إسمنت خاص.

3- هيدرولوجية المنطقة: و توجد نوعين (الموارد المائية).

- **السطحية:** و هي توجد على عمق يتراوح بين (01 - 08) م ينخفض مستواها في فصل الصيف ، و يرتفع في فصل الشتاء ، تسبب أضرار بالمباني و التجمعات السكانية و المحاصيل الزراعية .

- **الباطنية:** غنى المنطقة بالمياه يرجع إلى تركيبها يسمح بنفاذ مياه الأمطار بسرعة داخل الطبقات الأرضية و هي كالتالي:

* طبقة الميوسان : و تعرف بالطبقة الرملية يتراوح عمقها ما بين (30 - 70) م .

* طبقة السنونيان : و تعرف بالطبقة الكلسية و توجد على عمق (100-200) م .

* طبقة الألبان : و توجد على عمق (1000-1700) م.

4- العوامل المناخية:

يمتاز مناخ منطقة المغير بطقسين حار و جاف في فصل الصيف حيث تبلغ درجة الحرارة حوالي 40 درجة و بارد شتاءا.

و بصفة عامة فإن مناخ البحر الأبيض المتوسط الذي يعم كل الهضاب و الأطلس الصحراوي و المناخ القاري في المناطق الصحراوية و يتمثل في العوامل التالية :

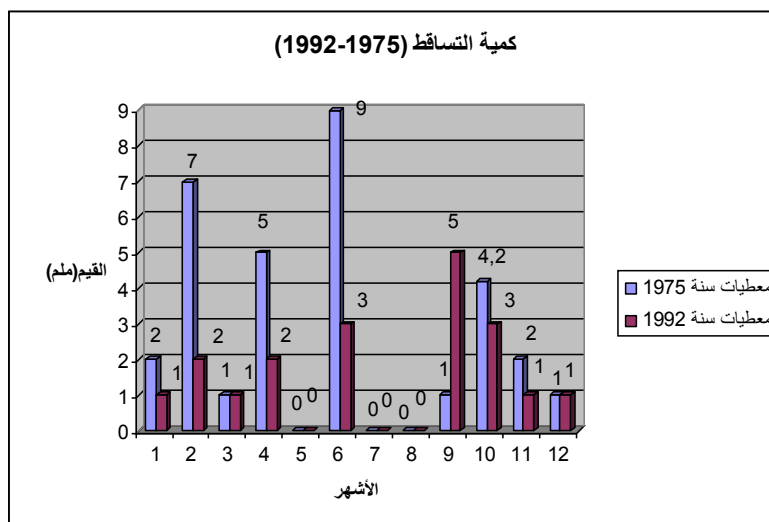
- تساقط الأمطار: إن كمية تساقط الأمطار متغيرة حسب الفصول و السنوات، وهي تلعب دور هام في تزويد الطبقات الباطنية بالمياه و في تنشيط القطاع الفلاحي .

جدول رقم 3-1: كمية تساقط (1975 - 1992)

الشهور	ج	ف	م	أ	ما	ج	جو	أو	س	أك	ن	د	المعدل السنوي
التساقط	2	7	1	5	0	9	0	0	1	4,2	2	1	10
(ملم)	1	2	1	2	0	3	0	0	5	3	1	1	17

المصدر: من إعداد الطلبة سنة 2018 اعتمادا على معطيات م ت ت وت سنة 2013

الشكل رقم 3-1: كمية التساقط للفترة (1992-1975)



المصدر: من إعداد الطلبة سنة
2018 اعتمادا على معطيات م ت ت
وت سنة 2013

جدول رقم 3-2: مجموع التساقط بالمنطقة لسنة 2016

الشهور	ج	ف	م	أ	ما	ج	جو	أو	س	أك	ن	د	المعدل السنوي
مجموع تساقط الأمطار (ملم)	0	0	5	2	0	0	0	0	24	1	1	1	34

المصدر: مونتوغرافية ولاية الوادي 2016+معالجة شخصية سنة 2018

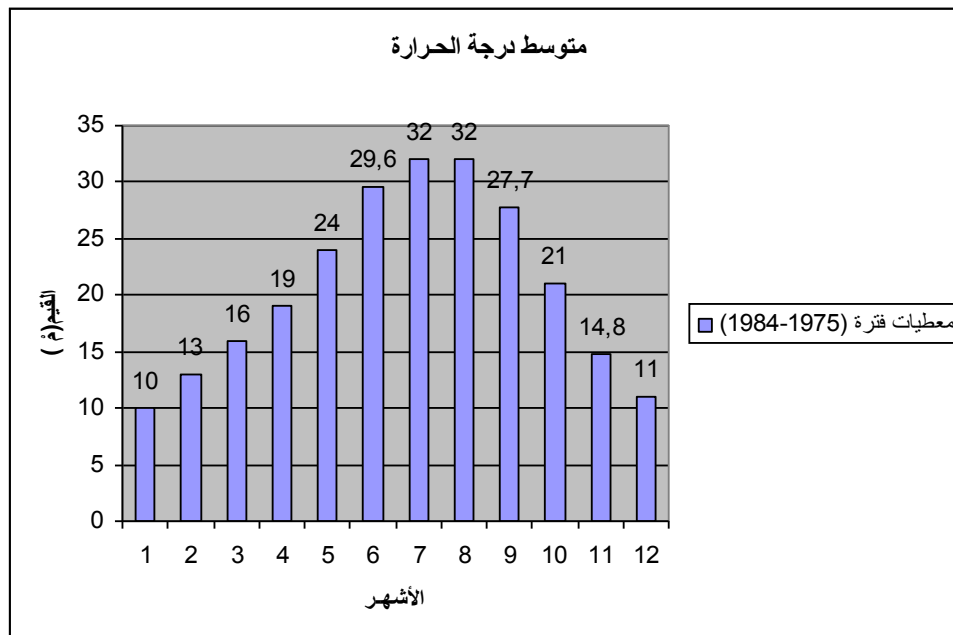
-الحرارة : درجات الحرارة تلعب دورا كبيرا في اختيار البناء من حيث مواده و أشكاله الهندسية ، مدينة المغير منطقة صحراوية و يتميز مناخها بأنه حار و جاف صيفا إذ تصل درجة الحرارة إلى 40 درجة مئوية و باردا شتاء إذ تصل كذلك إلى 04 درجة مئوية يفوق المعدل السنوي للحرارة 23 م ° .

جدول 3-3: درجة الحرارة بالمغير (1975 - 1984)

الشهر	ج	ف	م	أ	ما	ج	جو	أو	س	أك	ن	د
الحد الأدنى (م°)	04	07	9,7	13	17	22	24	24	21	15	09	06
المتوسط (م°)	10	13	16	19	24	29,6	32	32	27,7	21	14,8	11
الحد الأقصى (م°)	17	19	22	26	31	37	40	40	34	28	21	18

المصدر: من إعداد الطالبة سنة 2018 اعتمادا على معطيات م ت ت و ت سنة 2013

الشكل رقم 3-2: متوسط درجة الحرارة للفترة (1975-1984)



المصدر: من إعداد الطالبة سنة 2018 اعتمادا على معطيات م ت ت و ت سنة 2013

جدول رقم 3-4: متوسط درجة الحرارة بالمنطقة لسنة 2016

الشهر	ج	ف	م	أ	ما	ج	جو	أو	س	أك	ن	د	المجموع السنوي
متوسط د ح (°م)	13	15	17	23	28	32	34	33	29	26	17	13	23.33

المصدر: مونوغرافية ولاية الوادي 2016+معالجة شخصية سنة 2018

-الرطوبة: ترتفع الرطوبة شتاء وتتنخفض صيفا نتيجة لاختلاف في درجة الحرارة والتساقط وهي تؤثر على الطبقة المائية الباطنية السطحية بشكل مباشر سواء بارتفاعها أو انخفاضها وتؤثر خاصة على المزروعات الفلاحية .

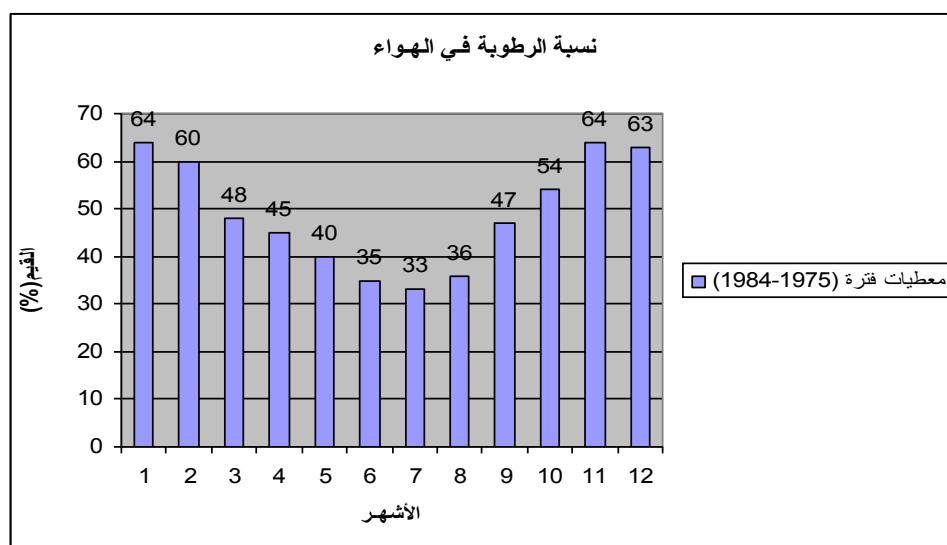
يبلغ المتوسط العام للرطوبة بالمنطقة 40 % و أقصى حد لها يسجل شتاء 69 % و أدناه صيفا بـ 28%.

جدول رقم 3-5: نسبة الرطوبة في الهواء (1975 - 1984)

الشهر	ج	ف	م	أ	ما	ج	جو	أو	س	أك	ن	د
الرطوبة (%)	64	60	48	45	40	35	33	36	47	54	64	63

المصدر: من إعداد الطالبة سنة 2018 اعتمادا على معطيات م ت ت و ت سنة 2013

الشكل رقم 3-3: نسبة الرطوبة في الهواء للفترة (1975-1984)



المصدر: من إعداد
الطالبة سنة 2018
اعتمادا على معطيات م
ت ت و ت سنة 2013

جدول رقم 3-6: جدول يوضح معدل الرطوبة بالمنطقة لسنة 2016

الشهر	ج	ف	م	أ	ما	ج	جو	أو	س	أك	ن	د	المجموع السنوي
معدل الرطوبة (%)	56	49	39	41	33	32	28	32	48	48	56	69	44.25

المصدر: مونتوغرافية ولاية الوادي 2016+معالجة شخصية سنة 2018

-التشميس: يعد التشميس من العوامل الثانوية في المناخ حيث أنه لا يؤثر بصفة كلية في المناخ إلا أنه يعد عامل لرفع مردود الإنتاج الزراعي و خاصة إنتاج التمور الذي تبعد عن معدل 10 ساعات يوميا و تتلقى المنطقة كمية إضاءة مرتفعة بحيث يقدر عدد الساعات المضاءة بحوالي 3599 ساعة سنويا و أعلى كمية سجلت في شهر أوت بـ 366 ساعة حيث كمية الإضاءة كبيرة خلال فصل الصيف و قليلة نوعا ما في فصل الشتاء أي أنها تتناسب طرذا مع درجة الحرارة خلال كل فصل .

جدول رقم 3-7: المتوسط اليومي للتشميس بالساعات لسنة 2003

الشهر	ج	ف	م	أ	ما	ج	جو	أو	س	أك	ن	د	المجموع السنوي	المعدل السنوي
التشميس (سا)	207	229	273	274	311	370	355	366	291	207	243	231	3357	279,5

المصدر: من إعداد الطالبة سنة 2018 اعتمادا على معطيات م ت ت و ت سنة 2013

-الرياح: منطقة المغير كباقي المناطق الصحراوية معرضة لمهب تيارات مختلفة و هي كالتالي:

الرياح الصحراوية ذات اتجاه شمال -غرب، و جنوب-شرق خاصة في فصل الربيع.

الرياح البحري ذات اتجاه شرق -غرب ابتداء من أوت حتى أكتوبر

رياح السيروكو القادمة من الجنوب تهب في فصل الصيف ذات حرارة عالية.

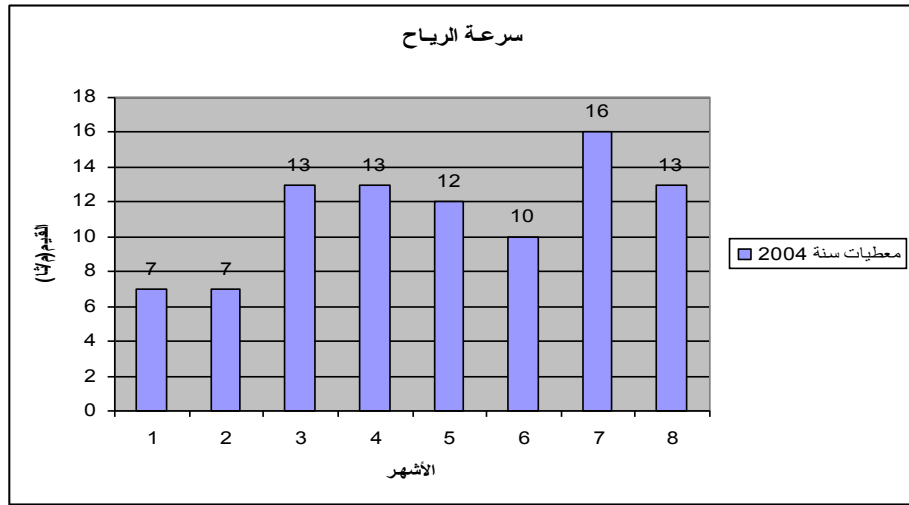
الرياح الرملية شمالية -غربية و تهب من فيفري إلى أفريل و تتراوح سرعتها ما بين 50 و 100 كلم /سا.

جدول رقم 3-8: سرعة الرياح

الإتجاهات	شمال	شمال شرقي	شرق	جنوب شرقي	جنوب	جنوب غربي	غرب	شمال غربي
السرعة م/ثا	07	07	13	13	12	10	16	13

المصدر: من إعداد الطالبة سنة 2018 اعتمادا على معطيات م ت ت و ت سنة 2013

الشكل رقم 3-4: سرعة الرياح لسنة 2004



المصدر: من إعداد الطالبة سنة 2018
اعتمادا على معطيات م ت ت و ت سنة
2013

جدول رقم 3-9: السيروكو

الأشهر	ج	ف	م	أ	ما	ج	جو	أو	س	أك	ن	د	المجموع
عدد الأيام	0	0,2	0,7	1,3	0,9	1,3	01	0,4	0,4	0	0,3	0,1	6,6

المصدر: من إعداد الطالبة سنة 2018 اعتمادا على معطيات م ت ت و ت سنة 2013

جدول رقم 3-10: جدول يوضح متوسط قوة الرياح بالمنطقة لسنة 2016

الأشهر	ج	ف	م	أ	ما	ج	جو	أو	س	أك	ن	د	خلال السنة
متوسط قوة الرياح (م/ثا)	2	2	3	3	3	3	3	3	3	2	2	2	2.85

المصدر: مونوغرافية ولاية الوادي 2016+معالجة شخصية سنة 2018

ثالثاً: التحليل الديموغرافي والاقتصادي¹

تعتبر المعطيات السكانية والسكانية أساس الدراسة العمرانية، ووسيلة التخطيط المستقبلي، وسنركز في دراستنا لمدينة المغير على المعطيات الإحصائية للإحصاء العام للسكن والسكان لإبراز مدى تركيز وتوزيع السكان على مختلف التجمعات العمرانية للبلدية، وأهمية كل تجمع.

أ. التحليل الديموغرافي

تعد الدراسة السكانية ذات أهمية كبيرة في التخطيط و تحكمها في استعمالات الأرض داخل التجمع العمراني و ذلك لما تستلزمه من خدمات و تجهيزات تناسب حجم السكان و تركيبه مع مراعاة النشاطات الخاصة للسكان حتى نتمكن من معرفة تأثير العوامل المختلفة في النمو و تقدير برمجة الحاجيات المستقبلية في جميع المجالات خاصة الاقتصادية والاجتماعية.

1- التطور السكاني

جدول رقم 3-11: جدول يمثل تطور سكان بلدية المغير

البلدية	الإحصاء العام للسكان والسكن		تطور عدد السكان 1998-2008	نسبة الزيادة	عدد السكان نهاية 2016	عدد السكان نهاية 2017
	1998	2008				
المغير	40822	49793	9565	2.2	60755	62820

المصدر: مونتوغرافية بلدية المغير 2017

2- التركيز السكاني وتوزيعه على محيط البلدية

من خلال دراستنا للتوزيع السكاني وتركيزه عبر البلدية نجد أن البلدية تتميز بثلاث مناطق للتركيز:

¹ تقرير م ت ت و ت، مرجع سابق.

*مناطق التركيز القوي: وتتمثل في التجمع الحضري الرئيسي خاصة في مركز البلدية، حيث شهدت هذه المنطقة نموا سكانيا قويا، حيث بلغ حسب التعداد السكاني لسنة 1998 حوالي 31780 نسمة أي بنسبة 77,85% من إجمالي عدد سكان البلدية ليصل في سنة 2017 إلى 49300 نسمة أي بنسبة 78,47% و يمكن إرجاع هذه الزيادة إلى:

تطور الخدمات الإدارية، التعليمية، التجارية و الصحية.

استفادة المركز الرئيسي من عدة مشاريع سكنية خاصة التحصيلات السكنية و بعض السكنات المنجزة في الإطار التساهمي و كذلك سكنات الديوان الوطني للترقية و التسيير العقاري .

*مناطق التركيز المتوسط: و تشمل التجمعات الثانوية، انسيغة و دندوقة، طرفاية صالح حيث شهدت نموا سكانيا غير متجانس بلغ فيه عدد السكان حسب إحصاء 1998 حوالي 8326 نسمة بنسبة 20,39% من إجمالي السكان ليصل إلى 12495 نسمة وبنسبة 19,89% سنة 2017.

*مناطق التركيز الضعيف: و تتمثل في مناطق التشتت أو المناطق المبعثرة حيث شهدت نموا سكانيا غير متجانس بلغ عدد السكان بها سنة 1998، 716 نسمة بنسبة 1,75% من إجمالي السكان ثم أصبح 1025 نسمة و بنسبة 1,63% من إجمالي سكان البلدية سنة 2017.

جدول رقم 3-12: جدول يمثل توزيع السكان على محيط البلدية

المجموع	المناطق المبعثرة	التجمعات الحضرية الثانوية	التجمع الحضري الرئيسي	البلدية
62820	1025	12495	49300	المغير

المصدر: مونوغرافية بلدية المغير 2017

3- الكثافة السكانية

تبلغ مساحة بلدية المغير 1532 كلم²، وبلغ مجموع عدد سكانها لسنة 2017 إلى 62820 ساكن منهم 31515 إناث، و 31305 إناث، ومنه نجد أن الكثافة السكانية لسنة 2017 بلغت 41 (ساكن/كلم²).

4- العوامل المؤثرة في نمو السكان

من خلال استعراض مراحل التطور السكاني لمركز المغير يتضح أن هناك ارتفاع ملحوظ في عدد السكان و للوصول إلى صورة واضحة عن واقع السكان و إعطاء نظرة مستقبلية ،وجب دراسة العوامل المؤثرة في هذه الزيادة.

أ - **المواليد:** تمثل أحد العوامل الأساسية في عملية التغيير السكاني و هذا باعتبارها مؤشرا هاما في معرفة وتيرة النمو إن كان طبيعيا أو غير منظم و على أساسه تبنى عملية التخطيط المستقبلي مقارنة بالوفيات .

تقدر هذه المواليد سنة 2017 بحوالي 2458 نسمة و بمعدل 2,2 % يتوزعون بنسبة كبيرة في مقر البلدية أما بالنسبة للتجمعات الثانوية فهي أقل، أما المناطق المبعثرة فهي أقل بكثير .

ب - **الوفيات:** تمثل أحد العوامل الأساسية في التغيير السكاني و هذا باعتبارها مؤشرا هاما في تحسن أو تدهور التغير السكاني، حيث وصل عدد الوفيات في سنة 2017 بحوالي 224 نسمة و بمعدل 0,44 %، حيث نسبة الوفيات تكون كبيرة في مقر البلدية .

أما بالنسبة للتجمعات الثانوية فهي بنسبة ضعيفة جدا .

ج - **الزيادة الطبيعية:** ترتبط الزيادة الطبيعية بارتفاع المواليد وانخفاض الوفيات ومن خلال المعطيات السالف ذكرها فإن الزيادة الطبيعية لسنة 2017 يقدر بـ 2234 نسمة بنسبة كبيرة في مقر البلدية و بنسبة أقل في التجمعات الثانوية .

د - **نسبة النمو الطبيعي:** قياسا بعدد المواليد و الوفيات لسنة 2017 نجد أن الزيادة الطبيعية تقدر بـ 2234 نسمة أي بنسبة نمو طبيعي يقدر بـ 2,2 % ، هذا المعدل يبرز الزيادة الحقيقية للنمو السكاني لبلدية المغير .

5- معدل النمو

اعتمادا على الإحصاء العام للسكان والسكن لسنة 1977 و 1998 قدر معدل النمو بـ 0,26 % ويعود ذلك إلى كون البلدية تتعدم فيها مختلف ضروريات الحياة ، أما في الفترة الممتدة ما بين (87-98) ، فقد ارتفع إلى 2,71 % و يعود ذلك إلى المراتب الإدارية التي اكتسبتها البلدية و إلى السياسة العمرانية الموجهة في الفترة الممتدة (98-2004) فقد حافظ معدل النمو على نسبته، مع العلم و أن هذا المعدل العام الموجه لا يعطي الصورة الحقيقية للتطور السكاني للبلدية، قياسا بمعدل النمو الطبيعي الذي بلغ في السنوات الأخيرة ما بين (2003-2004) 2,27 %، ليصل سنة 2017 إلى 2.2.

II. المميزات الاقتصادية

يعتبر العامل الاقتصادي من أهم العوامل الأساسية الفعالة و المؤثرة في المجال، فبدون حركة أو نشاط اقتصادي لا يمكن للمجال أن يتطور و ينمو، و من أهم هذه العوامل الاقتصادية نجد التركيب الوظيفي للسكان، أي توزيع السكان على مختلف النشاطات الاقتصادية مما يمكن معرفة نمط الحياة المعيشية للمجتمع، و بدرجة أكبر توضيح وظيفة البلدية و على أية مقومات اقتصادية تركز في تطورها ، مع العلم مسبقا أن الاتجاه العام لبلدية المغير من حيث العمالة يصنف في مجال الفلاحة و الخدمات .

- **الفلاحة:** تعتبر بلدية المغير منطقة فلاحية بالدرجة الأولى إذ بلغت المساحة المخصصة للفلاحة بها حوالي 139930 هـ أي بنسبة 91,33 % من إجمالي مساحة البلدية، منها 5582 هـ تمثل مساحة منتجة أي بنسبة 3,64 % من إجمالي مساحة البلدية و 3,98 % من إجمالي المساحة الفلاحية، والنسبة الباقية عبارة عن أراضي مستريحة.

- **الصناعة :** تتعدم وحدات الإنتاج الصناعي ببلدية المغير سواء التابعة للقطاع العام أو الخاص و التي يمكن لها أن تساهم في تحريك وتيرة النمو المجالي و خلق مناصب شغل و التقليل من البطالة على الرغم

من الموقع المميز للبلدية على مستوى المحاور المهمة، وما هو موجود حاليا يتمثل في منطقة نشاطات مبرمجة جنوب مقر البلدية بمحاذاة الطريق الوطني رقم 03،

تتربع على مساحة 27,27 هكتار مقسمة إلى 235 قطعة أرضية، وتشكل هذه المنطقة نسبة 0.017% من المساحة الإجمالية للبلدية وتحتوي حاليا على:

*شركة الخزف للصناعات التقليدية وشركة باتيسيم وكوسيدار .

- **الخدمات:** يتشكل هذا القطاع من عدة فروع (النقل ، الإدارة ، الصحة ، الخدمات ...) .

و لكننا سنركز على فرعي التجارة و الإدارة نظرا للدور الذي يلعبه هذان الفرعان في تنمية القطاع المهم فيما يخص مجال الدراسة، ونظرا لتمرکز مجمل الخدمات الإدارية و التجهيزات ضمن جملة تجارية تشغل به يد عاملة معتبرة .

أ - النشاط التجاري: يقتصر على المحلات الفردية للمواد الغذائية و الأسواق الأسبوعية (سوق واحد)

مع انعدام مؤسسات تجارية كبرى، وبصفة عامة فهذا القطاع يعاني من نقص كبير من حيث النوعية و التي يمكن لها المساعدة في التنمية المجالية و الموجود منه يتركز خاصة بمقر البلدية.

ب -الإدارة : و هو القطاع المهيمن بالبلدية بفعل المرافق الموجودة التي تستقطب يد عاملة لا بأس بها.

- **القطاع السياحي:**

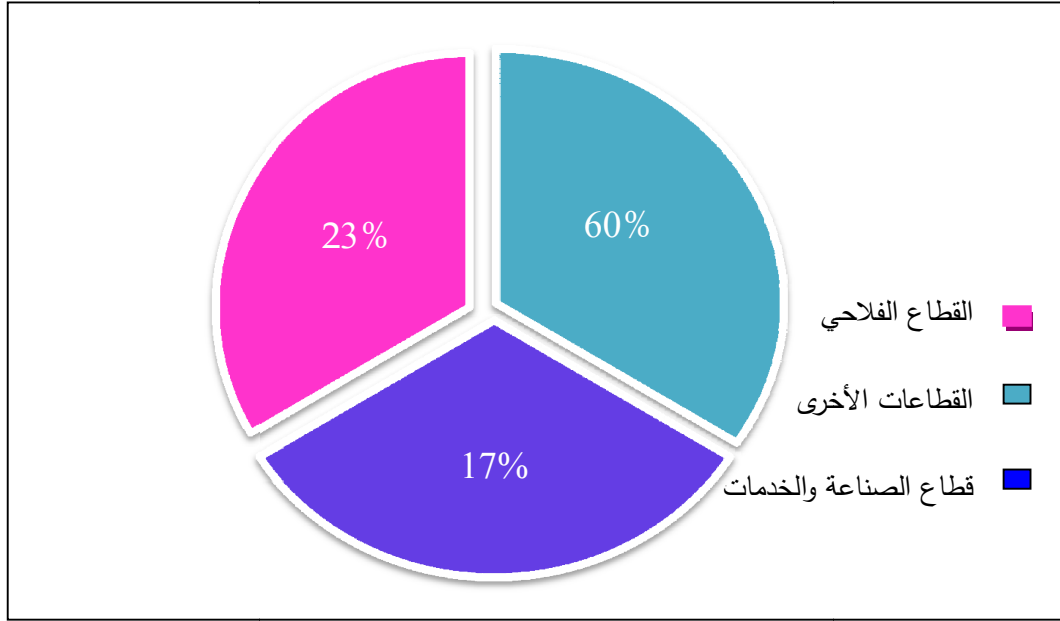
على الرغم من توفر بلدية المغير على امتيازات طبيعية و ثقافية معتبرة (كثبان رملية ، مناطق رطبة...) .

إلا أن هذا القطاع يعاني من الإهمال ولا توجد أي مناطق خاصة بالسياحة و لا مرافق سياحية.

❖ **توزيع السكان حسب المهن ضمن القطاعات:**

يمكن تقسيم سكان المنطقة حسب العمل الخاص بهم، فمنهم 23% من مجموع اليد العاملة ينشطون في القطاع الفلاحي ويرجع ذلك لكون منطقة المغير فلاحية بالدرجة الأولى ، أما قطاع الصناعة والخدمات فيشكل نسبة 17% من مجموع اليد العاملة في حين تشكل نسبة 60% من مجموع اليد العاملة من باقي القطاعات الأخرى وهي النسبة المهيمنة على مجموع المهن.

الشكل رقم 3-5: توزيع السكان حسب المهن ضمن القطاعات



المصدر: من إعداد الطالبة سنة 2018 بالاعتماد على معطيات المخططات وت 2013

رابعاً: التحليل العمراني

1. هيكلية المدينة الحضرية :

- مركز حضري رئيسي: يتمثل في مركز المدينة حيث يضم بعض التجهيزات والأنشطة مشكلاً قطباً مهيمناً للمدينة، يتميز بحركة كثيفة سواء كانت ميكانيكية أو راجلين.
- قطب الخدمات: يتمثل في التجهيزات والمرافق التي تتوزع على طول الطريق الوطني رقم 03 المؤدي إلى مدينة بسكرة، حيث يعرف هذا الأخيرة حركة هائلة كونه يربط المدينة من الشمال إلى الجنوب ويعتبر من أهم الطرق المهيكلية للمدينة.
- قطب تجاري: يتمثل في مجموعة من الأروقة والشوارع (سوق دبي، سوق الخميس) تمارس فيها التجارة، تعرف حركة كبيرة خاصة من قبل الراجلين، ذات أهمية كبيرة في وظيفة المجال الحضري للمدينة.
- قطب سكني: يتمثل في الأحياء السكنية التي تعرف كثافة عالية من السكان مثل حي الاستقلال وحي النصر إضافة إلى حي المجاهدين وحي 08 مارس.

2. المحاور الهيكلية للمدينة: تتمثل في:

- الطريق الوطني رقم 03: يعتبر الشارع مهيكلا للمدينة من الجهة الغربية، وله تدفق سير عالي وكثيف عرضه 10م، يتفرع عنه عدة شوارع أهمها شارع زيغود يوسف وعقبة بن نافع، يوجد بهذا الطريق عدة نشاطات تجارية ومؤخرا تم إنشاء بعض من التجهيزات والمديريات المنتدبة، حيث أنه مزود أيضا بمساحات خضراء وأرصفة عريضة وبجانبه ساحة عمومية مهيأة بالتأثير الحضري.
- شارع الجمهورية: الطريق الرابط بين النواة القديمة والتوسعات الحديثة حيث يعتبر طريق أقل تدفق رغم أنه يربط العديد من الأحياء، يتواجد بمحاذاة غابات النخيل عرضه 08م وهو في حالة متوسطة.
- شارع سي الحواس: الذي يعتبر من الطرق المهمة للمدينة وهو ذو تدفق عالي بسبب وجود تجهيزات كبرى على جوانبه، يحتوي على قارعتين وهو في حالة جيدة وأرصفة عريضة م.

3. أنواع المساكن: تتميز المدينة بنوعين من المساكن هما كالتالي:

- السكن النصف جماعي: تقدر نسبة هذه المساكن 6,34% من مجموع المساكن تتوزع عبر التوسعات الحديثة فقط وتتميز بمحافظتها على نمط معماري محدد.
- السكن الفردي: تقدر نسبتها ب 93,66% من مجموع المساكن، وهو النوع الغالب في المنطقة يتركز بشكل كبير في الأحياء القديمة حيث له خصائص مميزة.

4. التجهيزات:

تعتبر التجهيزات عنصر أساسيا في المدينة من ناحية تنمية وتطور التجمعات البشرية، مدينة المغير تزخر بالعديد من المرافق سواء الإدارية الصحية والتجارية... الخ فهي تؤثر في هيكلتها خاصة بعد ارتقائها إلى ولاية منتدبة. وهي تتمثل في:

4-1 المرافق الإدارية والأمنية: يوجد بمدينة المغير العديد من المرافق والتجهيزات نذكر منها: (مقر البلدية المتواجد في حي السعادة تتربع على مساحة تقدر ب: 150000م²، ومقر الدائرة الواقعة بحي المجاهدين وهي في حالة جيدة، وكذلك مقر الدرك الوطني والأمن الوطني والمنطقة العسكرية المتواجدة في حي 05 جويلية).

4-2 المرافق الصحية: تتوفر المدينة على مستشفى قديم يقع في حي 05 جويلية) مساحة 14000م²، وآخر جديد في حي 01 ماي يتربع على مساحة تقدر ب: 17000م² وهو في حالة جيدة بالإضافة إلى عيادة متعددة الخدمات ومركز صحي.

3-4 المرافق التعليمية والتكوينية: توجد بالمنطقة 13 مدرسة للطور الأول والثاني تغطي كامل مجال الدراسة، كما توجد 06 إكماليات للطور الثالث وهي غير قادرة على استيعاب كل تلاميذ المنطقة.

- أما فيما يخص الطور الثانوي فيوجد بالمدينة ثانويتين ومتقنة، كما توجد مفتشية التربية الواقعة في بحي المجاهدين تتربع على مساحة 2400م²،

4-4 المرافق الثقافية الرياضية والدينية: منطقة الدراسة تحتوي على مجمع ثقافي يقدم مختلف النشاطات لسكان البلدية، بالإضافة إلى دار الشباب الواقعة بالقرب من الطريق الوطني رقم 03، أما بالنسبة للمساجد فهي متعددة ومتواجدة في كل الأحياء تقريبا، ومقبرتين (مقبرة الشهداء بحي أول نوفمبر، مقبرة البلدية تقع في حي الاستقلال).

4-5 مرافق وتجهيزات أخرى:

- مرافق البريد والمواصلات: تضم البلدية 3 مراكز بريد ومركز اتصالات الجزائر في حي المجاهدين بمساحة 7900م².

- مرافق تجارية: تعتبر المرافق التجارية أهم أسباب رفع المستوى المعيشي للسكان، حيث يوجد بمدينة المغير سوق يومي وآخر أسبوعي ومركز تجاري والعديد من المحلات التجارية بالإضافة إلى سوق التمور.

- المنطقة الصناعية: يحتوي مجال الدراسة على منطقة صناعية ذات حالة جيدة، إضافة إلى منطقة النشاطات المبرمجة الموجودتان جنوب مقر البلدية و شرق الطريق الوطني رقم 03.

5. المساحات الخضراء:

تلعب المساحات الخضراء دورا هاما في الحفاظ على التوازن البيئي للمدينة، وكذلك في تنظيم مجالها العمرانية من الناحية المناخية والجمالية، إلا أن مدينة المغير تفتقر للمساحات الخضراء إلا بعض النخيل المتواجدة على الأرصفة.

6. الساحات العمومية:

تعاني مدينة المغير من نقص في الساحات العمومية فهي تضم ساحة واحدة مهيأة بمحاذاة الطريق الوطني رقم 03 بالإضافة إلى بعض الساحات الداخلية المتوزعة بين التجمعات السكنية لكن معظمها غير مهيأة.

المبحث الثاني: دراسة منظومة النقل بالمدينة

أولاً: شبكة الطرق

تعتبر شبكة الطرقات إحدى أهم العناصر الأساسية التي تتدخل في هيكلية المجال العمراني وإعطاء الخطط العمرانية، حيث تعمل على الربط بين مختلف أجزاء المدينة، تتكون شبكة الطرق على مستوى مدينة المغير من عدة طرق رئيسية وثانوية وهي:

-الطرق الأولية: وتتمثل في:

الطرق الوطنية:

* الطريق الوطني رقم 03: الذي يمر بمجال البلدية و يربطها بالشمال و الجنوب وله أهمية كبرى في هيكلية و حركة المجال و يبلغ استهلاكه من مجال البلدية حوالي 28 كلم .

-الطرق الثانوية: وهي الطرق المعبدة التي تربط بين مختلف الوحدات السكنية والطرق الرئيسية أغلبها في حالة متوسطة تحتاج لإعادة تعبيد و تهيئة الأرصفة يبلغ طولها الإجمالي بـ 25000 م ط و قارعتها تختلف من 05 إلى 12 متر. وتتمثل في:

الطرق الولائية والبلدية:

* الطريق الولائي رقم 301: ويربط التجمع الثانوي انسيغة بالطريق الوطني رقم 03 و يبلغ استهلاكه من مقر البلدية 6,8 كلم.

* الطريق البلدي رقم 911: ويربط التجمع الثانوي دندوقة بمقر البلدية وبلغ طوله حوالي 04 كلم ويقع شرق مقر البلدية .

*الطريق البلدي رقم 901: ويربط التجمع الثانوي طرفاية صالح بمقر البلدية و يبلغ استهلاكه من مجال البلدية بـ 1,5 كلم ويقع في جنوب شرقي مقر البلدية .

* الطريق البلدي رقم 912: ويربط الطريق الوطني رقم 03 بالبرقاجية و يبلغ استهلاكه من مجال البلدية 20 كلم ويقع غرب البلدية .

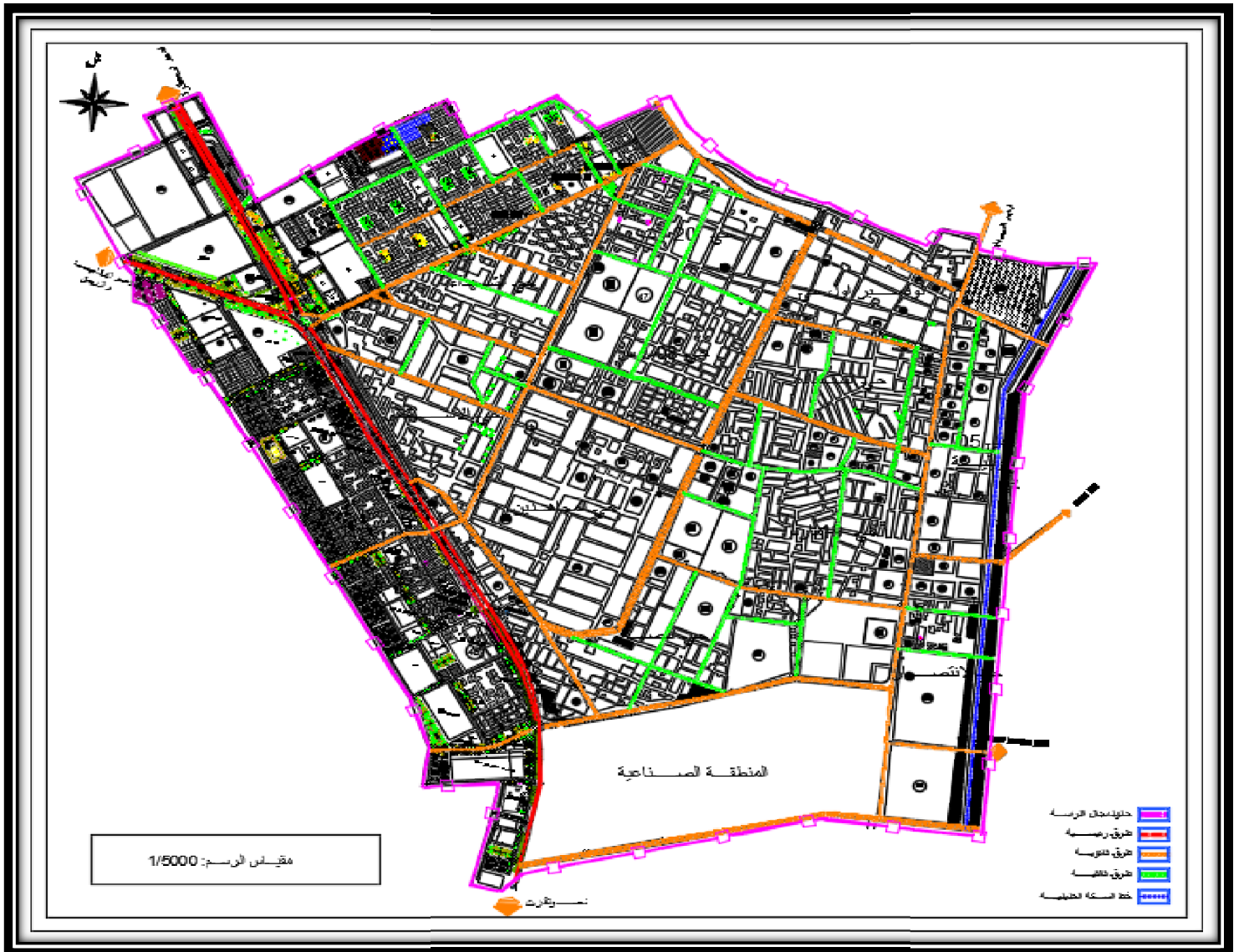
*طريق ريفي المغير - انسيغة: ذو حالة جيدة يشغل طول 07 كلم في تراب البلدية ذو قارعة طريق بعرض 05 متر.

- الطرق الثالثة:

وتتمثل في مختلف الطرق الصغرى التي تؤدي مباشرة إلى الوحدات السكنية داخل الأحياء والمحلات التجارية والتجهيزات وغيرها ، خصائصها العرض 6م فما أقل غالبا تكون بدون رصيف.

بالإضافة إلى خط السكة الحديدية.

المخطط رقم 01: شبكة الطرق بمدينة المغير



صورة رقم 01: صورة لطريق أولي



المصدر: من إلتقاط الطالبة سنة 2018.

صورة رقم 03: صورة لطريق ثالثي



المصدر: من إلتقاط الطالبة سنة 2018.

صورة رقم 02: صورة لطريق ثانوي



المصدر: من إلتقاط الطالبة سنة 2018.

جدول رقم 3-13: الخصائص العامة للطرق الموجودة بمدينة المغير

الوظيفة	عرض القارعة (م)	الطول (م.ط)	الصنف
الهيكلية و النقل	12	28000	الطريق الوطني رقم 03
الهيكلية و النقل	07	6800	الطريق الولائي رقم 301
الربط و النقل	07	4000	الطريق البلدي رقم 911
الربط و النقل	6,5	1500	الطريق البلدي رقم 901
الهيكلية و النقل	07	20000	الطريق البلدي رقم 912
الربط و النقل	05	7000	الطريق الريفي المغير- انسيفة

المصدر: من إعداد الطالبة اعتمادا على معطيات مديرية النقل لولاية الوادي

ثانيا: النقل الحضري بمدينة المغير

نميز نوعين من النقل الحضري على مستوى المدينة وهي:

1. النقل بالحافلات

صورة رقم 04: صورة لحافلة النقل



شبكة النقل الجماعي بمدينة المغير تتمثل في خطين حضريين حافلتين عموميتين ملك للمؤسسة العمومية للنقل الحضري وشبه الحضري، وهو مشروع حديث النشأة (ماي 2016). تتميز هذه الحافلات بطاقة استعاب 100 راكب بها 37 مقعد للجلوس ذات تسعيرة 15 دج للخطين، يبلغ طول كل خط حوالي 10 كلم.

المصدر: من إلتقاط الطالبة سنة 2018.

2. النقل بسيارات الأجرة

يمثل النقل بواسطة سيارات الأجرة أغلبية الاستخدام على مستوى مدينة المغير، ويقدر بحوالي 181 رخصة، منها 79 مستغلة بكثافة 13 رخصة لكل 10000 ساكن، وهي في حركة دائمة في جميع الخطوط المتواجدة في المدينة، بالإضافة على تواجد بعض سيارات الأجرة غير الشرعية نظرا لغياب المراقبة.

ثالثا: خطوط النقل بالمغير

جدول رقم 3-14: الخطوط ما بين الولايات

رمز الخط	اسم الخط	عدد المتعاملين	عدد الحافلات	عدد المقاعد
391008	المغير - ورقلة	3	3	108
391011	المغير - تقرت	5	6	176
391019	المغير - بسكرة	1	2	68

المصدر: من إعداد الطالبة اعتمادا على معطيات مديرية النقل لولاية الوادي

جدول رقم 3-15: الخطوط ما بين البلديات

رمز الخط	اسم الخط	عدد المتعاملين	عدد الحافلات	عدد المقاعد
392020	المغير - أم الطيور	13	14	312
392021	المغير - سيدي خليل	11	12	237
392035	المغير - اسطيل	3	4	81
392039	المغير - أنسيغة	6	6	235
392041	المغير - المانعة	2	2	30

المصدر: من إعداد الطالبة اعتمادا على معطيات مديرية النقل لولاية الوادي

جدول رقم 3-16: الخطوط الريفية

رمز الخط	اسم الخط	عدد المتعاملين	عدد الحافلات	عدد المقاعد
394009	المغير - أنسيغة	18	19	431
394011	المغير - سيدي خليل	09	09	177
394031	المغير - ام الطيور	2	2	33
394043	المغير - دندوقة	4	4	80

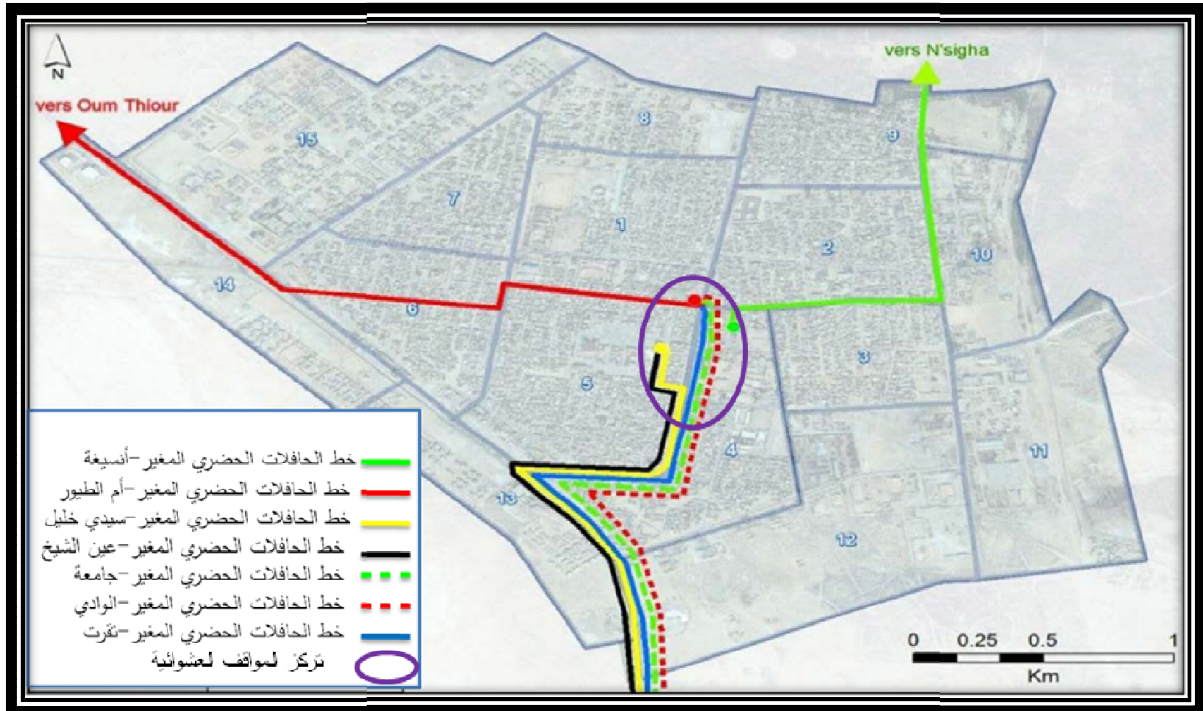
صورة رقم 05: صور توضح الموقف المروري



المصدر: من إلتقاط الطالبة سنة 2018.

بالرغم من أن مدينة المغير تحتوي على موقف مروري، إلى أن كل خطوط النقل الجماعي الشبه حضري اتخذت مواقف على حواف الطريق، حيث نميز ثلاث مواقف عشوائية داخل مركز المدينة، وهي وغير مهينة لكنها تتميز بحركة كثيفة حيث تلبي كل متطلبات السكان.

مخطط رقم 03: المواقف العشوائية على مستوى مدينة المغير



المصدر: من إعداد الطالبة اعتمادا على مخطط النقل لولاية الوادي

*أما بالنسبة لمواقف حافلات النقل الحضري فهي كافية وموزعة بشكل منتظم على مستوى الخطوط كما هو موضح في المخطط رقم 02.

صورة رقم 07: صورة لموقف حافلات مهياً



المصدر: من إلتقاط الطالبة سنة 2018.

صورة رقم 06: صورة لموقف الحافلات غير مهياً



المصدر: من إلتقاط الطالبة سنة

*أما بالنسبة لأماكن التوقف بمدينة المغير تتميز بحركية كبيرة على مستوى الطرق خاصة ذات الأهمية الكبيرة، حيث توجد صعوبة كبيرة تكاد تتعدم في إيجاد أماكن للتوقف خاصة في أوقات الذروة، وعلى مستوى الأحياء التجارية وبجانب الإدارات ومركز المدينة ولكنها متواجدة في بعض الأحياء الأخرى، حيث يلجأ العديد من سائقي السيارات إلى التوقف على حواف الطرق والبعض منهم يستخدم الرصيف لمكان توقفه.

صورة رقم 09: صورة توقف السيارات في مكان موقف الحافلات



المصدر: من إلتقاط الطالبة سنة 2018.

صورة رقم 08: صورة توقف السيارات على حواف الطريق



المصدر: من إلتقاط الطالبة سنة 2018.

خامسا: ملتقيات الطرق والنقاط السوداء المرورية

1. ملتقيات الطرق:

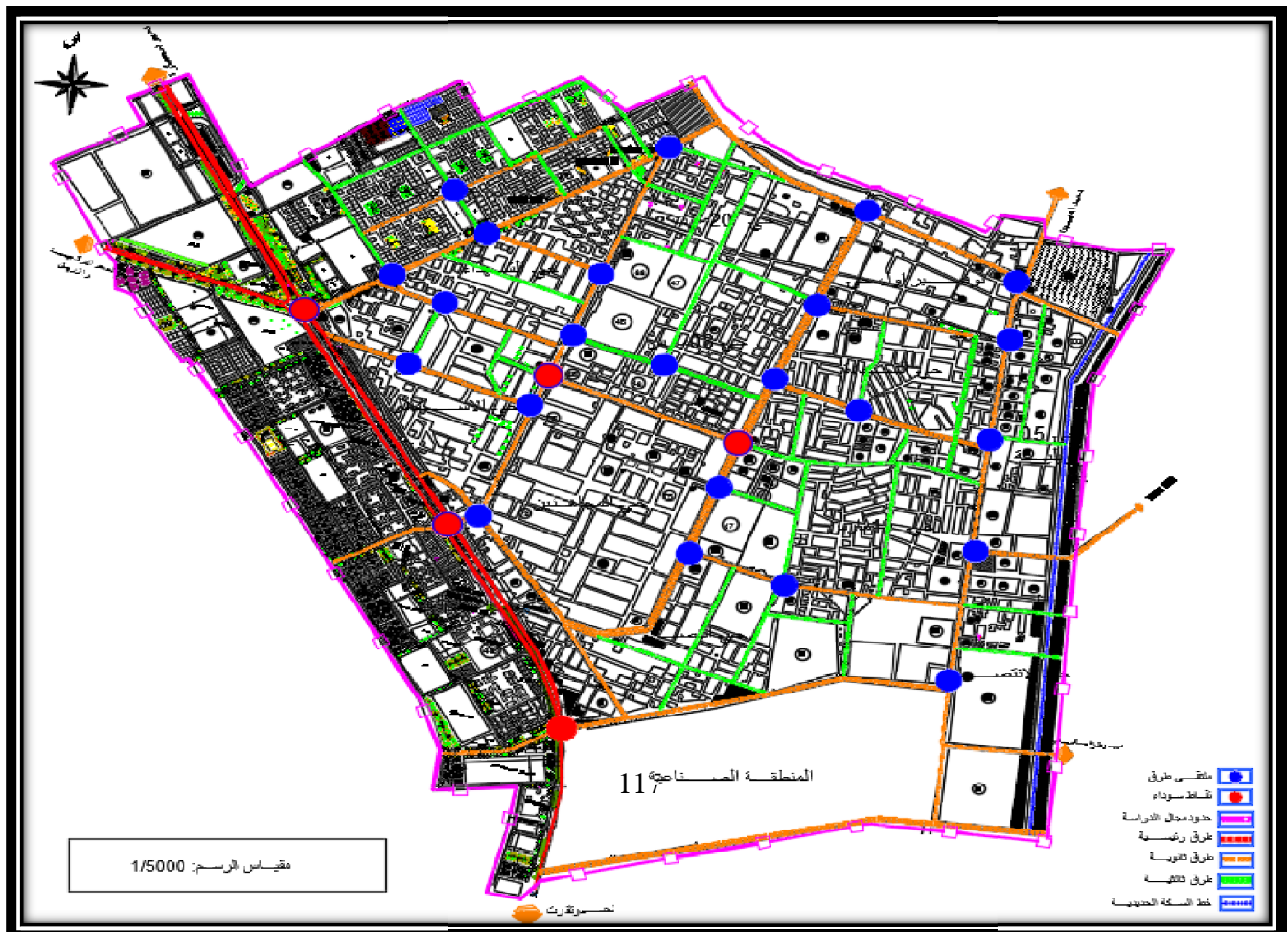
هي مكان التقاء وتقاطع التحركات الآلية وهي تلعب دورا هاما في تنظيم حركة المرور، ولكنها في معظم الأحيان تشكل نقاط اختناق، وتتنوع على مستوى مدينة المغير كما في المخطط.

2. النقاط السوداء:

يطلق اسم النقاط السوداء المرورية على ظاهرتين متميزتين في الحركة والمتمثلة في الازدحام المروري وحوادث المرور. وتتمثل هذه النقاط على مستوى المدينة في التقاطعات وملتقيات الطرق التالية:

- مفترق الطرق الطريق الوطني-الشارع الرئيسي.
- مفترق الطرق الطريق الوطني-شارع المحطة.
- مفترق الطرق شارع المحطة-شارع أول نوفمبر.
- مفترق الطرق شارع الاستقلال- شارع أول نوفمبر.

مخطط رقم 05: ملتقيات الطرق والنقاط السوداء على مستوى مدينة المغير



صورة رقم 10: صور توضح مجموعة من مفترقات الطرق



المصدر: من إلتقاط الطالبة سنة 2018.

سادسا: الإشارات المرورية

من خلال الملاحظة الميدانية لمعظم الطرق المتواجدة في المدينة، نجد أنها تحتوي على الإشارات المرورية لكنها لا تؤدي وظيفتها ولا تخضع لكل ما تنص عليه المعايير.

- فمثلا نجد إشارة منع الوقوف والتوقف موجودة لكن السيارات تتوقف على حواف الطريق على مدار اليوم هذا ما يقلل القدرة الإستيعابية للطريق.

- إشارات قف عند التقاطعات غير محترمة من طرف سائقي المركبات هذا ما يزيد في الاختناقات المرورية ويعيق الحركة

سابعاً: مخطط النقل الحضري بمدينة المغير

من خلال دراسة منظومة النقل لمدينة المغير، والوقوف على أهم النقاط التي تميز مخطط النقل المطبق حالياً لاحظنا أن هناك مجموعة من النقائص التي خلفت بدورها مجموعة من المشاكل التي أثرت سلباً على المجال الحضري للمدينة ونذكر منها ما يلي:

1. النقائص والمشاكل الملاحظة

- عدم توافق خطة النقل المتبعة والخطة العمرانية (متطلبات الكثافة السكانية) للمدينة .
- بالرغم من الأهمية البارزة التي يتميز بها الطريق الوطني رقم 03 إلا أن قدرة استيعابه للمركبات غير كافية والموصولية ضعيفة، حيث نجد طريقين ثانويين فقط متفرعة منه.
- كل الخطوط الحضرية والشبه حضرية والعشوائية التي تشكل منظومة نقل المدينة تنطلق من مركز المدينة، هذا ما أدى إلى زيادة الحركة الميكانيكية على مستواه وبالتالي خلق ضغط كبير وازدحام مروري ضخم في وسط المدينة.
- عدم برمجة هياكل قاعدية (محطات، أماكن توقف، إشارات مرور...) في وسط المدينة، هذا ما أدى إلى ظهور مواقف ومحطات عشوائية إضافة إلى الاختناقات المرورية.
- مشروع الموقف المروري لم يكن حل لظاهرة المواقف العشوائية، حيث أنه مهمل ولا يعرف أي إقبال من طرف المستخدمين، وهذا راجع لسوء تسييره من طرف المعنيين، وموقعه الغير مناسب.
- غياب حلقة وصل مباشرة بين الأحياء والتجهيزات، حيث لا بد المرور من مركز المدينة والارتكاز على الشارعين الرئيسيين فقط (شارع الاستقلال وشارع أول نوفمبر)، وإهمال الطرق الأخرى.
- انعدام أماكن التوقف، أدى إلى ظهور مواقف وسط الطرق وعلى الأرصفة.
- تزويد مفترقات الطرق بالإشارات المرورية، غير أنها لا تطبق من طرف المواطنين، هذا ما زاد في حدة الاختناقات المرورية على مستواها.
- إهمال التنقل بالسكة الحديدية، رغم وجودها.

2. الحلول والبدائل المقترحة:

بعد تشخيص وضعية النقل بمدينة المغير واستخراج النقائص والمشاكل التي تعاني منها ارتأينا وضع حلول مقترحة بإمكانها حل ولو جزئيا بعض من المشاكل المطروحة وكذلك اقتراح مجموعة من البدائل لتحسين مستوى النقل في المدينة:

- تحسين الطريق الوطني رقم 03 باعتباره شريان النقل على مستوى المدينة، عن طريق توسيعه، وفصل حركة المركبات بتخصيص لكل نوع مسار خاص به.
- فتح على الأقل طريقين جديدين يتقاطعان مع الطريق الوطني رقم 03، لتخفيف الضغط على الطريقين السابقين وتوزيع الحركة.
- توزيع مواقف الحافلات الريفية والحضرية على مختلف أجزاء المدينة ، ونقلها من مركز المدينة، إضافة إلى تهيئتها اجتنابا للمواقف العشوائية.
- تفعيل دور الطرق الموجودة بمركز المدينة من خلال برمجة هياكل قاعدية وإدخال تحسينات عليها وتهيئتها وتزويدها بالإشارات المرورية، لتفادي الاختناقات المرورية.
- استبدال الموقف المروري العديم الجدوى بمحطة برية تلبى جميع متطلبات الحركة الداخلة أو الخارجة من المدينة، وتخصيص الموقف المروري للنقل داخل المدينة فقط وذلك بعد نقله لموقع انسب من السابق.
- إنشاء طرق تصل بين المساكن والتجهيزات دون المرور بمركز المدينة، وإنشاء طرق أخرى انطلاقا من المحوريين الرئيسيين باتجاه المساكن والتجهيزات مباشرة.
- توفير أماكن التوقف، وتوزيعها على كامل الأحياء خاصة التجارية والإدارية، لتفادي الوقوف على حواف الطرقات.
- تزويد مفترقات الطرق الكبرى بأعوان الشرطة، لتنظيم حركة المرور على مستواها وإجبار المواطنين على احترام القانون.
- إدراج محاور دوران على مستوى التقاطعات الكبرى.
- تفعيل وتشجيع النقل بالسكة الحديدية، والنهوض بالقطاع من خلالها.

بالإضافة إلى بعض المقترحات الشخصية لتحسين مخطط النقل ما يلي:

- إعداد مخطط للنقل والحركة يتناسب مع المجال الحضري الحالي ويواكب التطورات المستقبلية إلى أبعد مدى ممكن.
- اعتماد الاتجاه الواحد في الطرق التي تتطلب ذلك.
- تحسين وضعية الطرقات المتدهورة، بما يتطلب (من تزييت وتبليط...الخ)
- تحقيق العلاقة البصرية بين مختلف الأنشطة التي يضمنها مخطط الحركة سواء كانت ميكانيكية أو للراجلين.
- اقتراح أرصفة للمشاة في بعض الشوارع الرئيسية، من أجل إيتاح الفرصة لممارسة التفاعلات الاجتماعية.
- توفير أماكن الظل والإفراط من التشجير لضمان راحة المشاة ووقايتهم من درجة الحرارة المرتفعة.
- تزويد شبكة النقل بالأنفاق خاصة في أماكن النقاط السوداء.
- إعطاء الأولوية للنقل العام والجماعي، وتشجيع المتنقلين على استخدامها.

نتيجة: دور مخطط تسيير النقل في تنظيم مجال المدينة

يعتبر قطاع النقل احد أهم قطاعات التنمية الشاملة في أي من الدول المتقدمة، و يعتبر تسيير النقل داخل المدن (أو ما يسمى اصطلاحا بالنقل الحضري) قضية متعددة الجوانب وينظر إليه على اعتباره جزء لا يتجزأ من عملية التخطيط الحضري ككل لارتباطه الوثيق بالمجال العمراني واستعمالات الأراضي التي تعتبر أحد أهم العوامل المولدة للرحلات .

وبعد الارتقاء بمستوى قطاع النقل والمواصلات في وقتنا الحاضر أحد المعايير أو المؤشرات الدالة على مستوى التنمية العمرانية والتطور الحضري حيث يتم قياس تقدم الدول بتقديم وسائل ونظم النقل فيها وذلك بموجب العلاقة التكاملية فيما بينه وبين جميع القطاعات التنموية الأخرى، خاصة إذا ما ارتبط بوجود أنظمة النقل المتطورة القائمة على تطبيقات تكنولوجية وأنظمة ذكية وحديثة .

وبما أن النقل يلعب دورا هاما في العمران ونمو المراكز العمرانية فالعلاقة بين النقل والموقع المكاني علاقة وثيقة لأن التباين المكاني للمراكز العمرانية يفرض علينا استخدام الطرق والقيام بالتنقلات اللازمة .

كما أن منظومة النقل الحضري تشكل أحد أهم أركان التنمية العمرانية المستدامة بالأوساط الحضرية وخاصة بالمدن الكبرى.

أما بالنسبة لمدينة المغير التي أصبحت تمثل مقاطعة إدارية حديثة العهد(2016)، لا بد أن تحتوي على منظومة نقل تتلائم والوضع الجديد الذي ألت إليه المدينة، حيث أن مجال مدينة المغير يتسم بتنوع استخدامات الأرض (سكنية، تجارية، صناعية، إدارية...) وكذلك ظهور تجهيزات جديدة إضافة إلى التجهيزات الموجودة والتي تتوزع على كامل المجال الحضري، جعل من التنقلات اليومية في تزايد مستمر، مما حتم على المتدخلون(المسييرين) تحديد نمط وشبكة النقل الملائمة لهذه الوضعية، حيث يأتي تنظيم الوسط الحضري انطلاقا من هذين العنصرين من خلال دور المجالس الشعبية البلدية وكذا الهيئات الإدارية في إعداد مخططات وإتباع استراتيجيات وسياسات ناجحة في مجال النقل وتنظيم مختلف الشبكات وهذا بهدف الحفاظ على الوسط الحضري والتجهيزات العامة وكذلك المحافظة على البيئة.

ويظهر عمليا دور مخطط تسيير النقل في تنظيم المجال الحضري المغير بما يلي:

- ربط مختلف المناطق ببعضها البعض وتسهيل الوصول من وإلى أي نقطة من المجال الحضري .

- تقسيم المجال الحضري إلى قطاعات، والمحافظة على خصوصية كل قطاع.
- هيكلية المدينة بواسطة المنشآت القاعدية .
- تسهيل عمليات التدخل على المجال الحضري، من خلال توضيح خطة المدينة.
- فك العزلة على التجمعات الثانوية.
- إيصال مراكز الإنتاج بمراكز الاستهلاك.
- تطوير العلاقات الاجتماعية.

خلاصة الفصل

بعد الدراسة التحليلية لمدينة المغير وإبراز أهم المميزات التي تتمتع بها، وتشخيص الوضعية العامة للنقل عن طريق استخراج المشاكل ومحاولة إيجاد حلول لها واقتراح بعض النظم التي تساهم في تطوير هذا القطاع على مستوى المجال الحضري للمدينة. تم ملاحظة ما يلي:

- انبساط أرضية المجال ساعد في عدم تأثر شبكة الطرق في المدينة بالعوامل الطبيعية .
- الزيادة الملحوظة في عدد السكان، وتوزيع الكثافة السكانية الغير متساوي في الأحياء الحضرية أثر على شبكة النقل من خلال زيادة الطلب على النقل .
- التوزيع العشوائي للتجهيزات والمرافق أدى إلى جذب أكبر حجم للحركة نحو مركزها (مركز المدينة) وبالتالي خلق مشاكل في النقل وحركة المرور. وعليه نستخلص أن:
- مدينة المغير كغيرها من المدن الأخرى تعاني من مشاكل عديدة بالنسبة لقطاع النقل.
- لمخطط النقل وتسييره دور بارز في تنظيم المجال الحضري لمدينة المغير.
- لمنظومة النقل الحالية بالمدينة أثر سلبي ينعكس على تطورها في مختلف المجالات.

الخاتمة العامة:

أظهرت التشريعات الجزائرية أن لأدوات التخطيط والتسيير الحضري الأهمية الكبيرة والبارزة في تنظيم المجال على كافة مستوياته، وخاصة على المستوى التفصيلي الذي جاء به القانون التوجيهي للمدينة رقم 06/06 وهو المحدد لكل جزء من أجزاء المدينة إضافة إلى تسييرها وتنظيمها ، حيث اعتبرت من خلال هذا القانون أدوات للتسيير الحضري، ووسيلة لتطبيق أسس ومبادئ ومعايير التخطيط والتسيير الحضري، لتحقيق بيئة حضرية مستدامة.

ومن أهم وأبرز مكون ومهيكل ومنظم للمدينة، قطاع النقل سواء من جهة التخطيط، التنظيم والتسيير، ونظرا لهذه الأهمية جاءت دراستنا له واختياره كنموذج لتوضيح أهمية أدوات التسيير المطبقة في المدن والوقوف على أهم النقاط التي تميزها وكذلك دورها في تنظيم المجالات الحضرية.

وقد حاولنا من خلال موضوعنا هذا إلقاء نظرة على النقل الحضري في الجزائر عامة وعلى مستوى مدينة المغير بالخصوص، فإذا علمنا أن المميزات الطبيعية للمجال لا تطرح أي إشكال، وأن منظومة النقل والشبكات القاعدية تغطي كافة النسيج العمراني للمدينة، وأن المميزات الاقتصادية والاجتماعية والحضرية للمقاطعة الإدارية تسمح بتطبيق أعلى وأجود المعايير خاصة في قطاع النقل، فإن عدم تحقيق الأهداف المرجوة من تحقيق النقل الحضري ووجود بعض المشاكل على مستوى القطاع يعود لا محالة إلى خلل في الجانب التسييري ، وكذلك إلى عدم فعالية (السلطات المعنية) المتدخلون الفاعلون في القطاع من خلال هذه الاستراتيجية.

وما يمكن استنتاجه من خلال دراسة منظومة النقل لمدينة المغير وجدنا أنها تعاني من عدة مشاكل منها ما هو متعلق بالتسيير ، الخدمة، الطلب على النقل... الخ.

ولحل هاته المشاكل تم الخروج بمجموعة من الاقتراحات والتوصيات منها المتعلقة بالمشاكل المطروحة ومنها مجموعة من البدائل لتحسين وضعية النقل داخل المجال الحضري للمدينة، حيث كانت هذه مبادرة لما تم تشخيصه في فترة زمنية قصيرة ل يبقى موضوع النقل موضوعا شاملا و بالغ الأهمية إذ يحتاج إلى إعادة النظر في تحسين أوضاعه في سبيل إرساء أسس تنظيم الحركة والمرور(مخطط النقل) بطريقة منظمة ومنسقة مع الخطة المتبعة في المدينة.

قائمة المراجع:

الكتب باللغة العربية:

- التجاني بشير، التحضر والتهيئة العمرانية في الجزائر، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2000.
- حيدر فاروق، تخطيط المدن والقرى ، مركز دلت للطباعة مصر، 1994.
- د . محمد توفيق سالم - هندسة النقل والمرور.
- د.أحمد ابو أحمد، التصميم والتخطيط الهندسي للطرق الحضرية والخلوية.
- د.خلف الله بوجمعة، مدخل إلى تسيير التقنيات الحضرية، ديوان المطبوعات الجامعية، 2012.
- شريف رحمانى، الجزائر غدا: وضعية التراب الوطني-استرجاع التراب الوطني، وزارة التجهيز وتهيئة الإقليم، ديوان لمطبوعات الجامعية بن عكنون، الجزائر، سنة 1995.
- عثمان محمد غنيم، كتاب معايير التخطيط، فلسفتها وأنواعها ومنهجية إعدادها وتطبيقاتها في مجال التخطيط العمراني.
- غنيم عثمان، مقدمة في التخطيط التنموي الاقتصادي، دار الصفاء، عمان، 1998.
- وليام و. هاي، مقدمة في هندسة النقل، ترجمة د. سعيد عبد الرحمن القاضي د. أنيس عبد الله، الرياض، جامعة الملك سعود، 141 هـ.

الكتب باللغة الأجنبية

- Castels. M : La question urbaine. F . Maspero Paris 1975.
- CHAPERON Davidovitch, Les instruments de la planification urbaine, Paris. 1976.
- HENRI JACQUET,FRANCOIS PRIET- Droit de l'urbanisme , 4^{ème} édition Dallof , Paris, 2002.
- Maouia Saidouni ; « Elément d'introduction a l'urbanisme » ;édition CASBAH ;Alger 2001.

المقالات والمحاضرات:

- أستاذ شريف محمد الأمين، محاضرة تسيير النفايات الحضرية في إطار التنمية المستدامة، مقياس: تسيير مدن، تخصص: تسيير مدن، جامعة محمد خيضر بسكرة، دفعة 2016.
- خوادجية سميحة حنان، محاضرة في مقياس العقار الصناعي، لسنة 2016، كلية الحقوق، جامعة قسنطينة 1.

المجالات:

- بوزغاية باية، المخططات العمرانية كأحد عوامل توسع المجال الحضري من أجل تحقيق التنمية المستدامة "مدينة بسكرة نموذجا"، مجلة العلوم الإنسانية والاجتماعية، العدد 15، 2014.

الرسائل العلمية:

- أيت الجودي أسيا وآخرون، المركز القانوني للمدن الجديدة في الجزائر، مذكرة لنيل شهادة الماستر في الحقوق ، تخصص الجماعات المحلية والهيئات الإقليمية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، قسم القانون، جامعة عبد الرحمان ميرة-بجاية-، سنة 2015.
- بوزغاية باية، توسع المجال الحضري ومشروعات التنمية المستدامة، مدينة بسكرة نموذجا، أطروحة مكملة لنيل شهادة دكتوراه في علم الاجتماع، جامعة محمد خيضر بسكرة، 2016.
- بوقنة سليم، دراسة نوعية الخدمة لدى مستعملي النقل الحضري الجماعي "دراسة ميدانية في مدينة قسنطينة"، مذكرة لنيل درجة ماجستير، جامعة منتوري-قسنطينة-، كلية العلوم والاقتصادية وعلوم التسيير.
- رياض تومي، أدوات التهيئة والتعمير وإشكالية التنمية الحضرية-مدينة الحروش نموذجا-مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في علم الاجتماع الحضري، جامعة منتوري قسنطينة، سنة 2006.
- زيلح صلاح الدين وآخرون، النقل الحضري الجماعي بالحافلات في مدينة سطيف واقع وأفاق، مذكرة مكملة لنيل شهادة ماستر في تسيير التقنيات الحضرية، تخصص: تسيير المدن والتنمية المستدامة، جامعة العربي بن مهيدي أم البواقي، سنة 2014-2015.
- سنوسي رفيقة، أدوات التهيئة والتعمير، بين التشريع والتطبيق -دراسة حالة مدينة باتنة-مذكرة ماجستير في الهندسة المعمارية، معهد الهندسة المدنية والري والهندسة المعمارية، جامعة الحاج لخضر باتنة، سنة 2012.
- الشيخ حيدار، النفايات الصلبة في التشريع الجزائري، مذكرة لنيل شهادة الماستر، تخصص النظام القانوني للبيئة، كلية الحقوق والعلوم السياسية، قسم الحقوق، جامعة د. الطاهر مولاي،-سعيدة-2016.
- عباس راضية، النظام القانوني للتهيئة والتعمير بالجزائر، أطروحة لنيل درجة الدكتوراه في القانون، تخصص القانون العام، كلية الحقوق، جامعة الجزائر، 2015.
- قماش زينب، المجمعات السكنية الحضرية بمدينة قسنطينة -واقعها ومتطلبات تخطيطها- دراسة ميدانية للمنطقة السكنية الحضرية الجديدة سركينة، مذكرة مكملة لنيل شهادة الماجستير في علم الاجتماع، كلية العلوم الإنسانية والعلوم الاجتماعية، قسم علم الاجتماع والديمقراطية، جامعة الإخوة منتوري قسنطينة، 2005-2006.
- كريمة كتاف، مفهوم المدن الجديدة من خلال قانون 02-08، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون العام فرع الإدارة العامة، القانون وتسيير الإقليم، كلية الحقوق، جامعة قسنطينة 01، سنة 2013.
- محمد فاضل بن الشيخ الحسين، البيئة الحضرية في مدن الواحات وتأثير الزحف العمراني على توزيعها الإيكولوجي، دكتوراه دولة في العمران، معهد الهندسة المعمارية، جامعة منتوري، قسنطينة، 2001.

- ميدني شايب ذراع، واقع سياسة التهيئة العمرانية في ضوء التنمية المستدامة، مدينة بسكرة نموذجاً، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في علم الاجتماع، تخصص بيئة، كلية العلوم الإنسانية والاجتماعية، قسم العلوم الاجتماعية، جامعة محمد خيضر، بسكرة، 2014.

- نجلاء غرابي، النقل شبه الحضري بولاية عنابة واقع وأفاق، مذكرة لنيل شهادة الماجستير، كلية علوم الأرض الجغرافيا والتهيئة العمرانية، جامعة منتوري، قسنطينة، سنة 2009.

المعاجم باللغة العربية:

- يوسف توني: معجم المصطلحات الجغرافية، ملتزم الطبع والنشر، دار الفكر العربي، د.س.

المعاجم باللغة الأجنبية:

- Dictionnaire le Robert 2009.
- Paquot. T ; pumain.D **Dictionnaire de la ville et de l'urbanisation** Anthropos 2006.
- Petit lexique d'urbanisme, document PDF. Edition 2015.

التقارير باللغة العربية:

- تقرير مراجعة المخطط التوجيهي للتهيئة والتعمير سنة 2013.
- المجلس الوطني الاقتصادي والاجتماعي، المدينة الجزائرية أو المصير الحضري للبلاد الجزائر، 1998.
- المركز الوطني للأبحاث والدراسات العمرانية، 1994.
- مونوغرافية ولاية الوادي 2016.

التقارير باللغة الأجنبية:

- Ettaamir, Bulletin d'information de l'Agence Nationale de l'Urbanisme, N°01, Alger, 2011.

النصوص القانونية:

- المرسوم التنفيذي رقم 02-263 المؤرخ في 17 أوت 2002، المتضمن إنشاء المعهد الوطني للتكوينات البيئية، الجريدة الرسمية رقم 56.
- القانون 17/88 ، المؤرخ في 10 ماي 1988، يتضمن توجيه النقل البري وتنظيمه، الجريدة الرسمية، العدد 784، سنة 1988.
- القرار الوزاري المؤرخ في 20 يوليو 1983 المتضمن تنظيم المركبات المستعملة في نقل الأشخاص المشترك، الجريدة الرسمية، السنة، 1983.

- القانون رقم 83-03، المؤرخ في 05/02/1983، المتعلق بحماية البيئة ، الجريدة الرسمية، العدد ، سنة 1983.
- المرسوم التنفيذي رقم 01-08، المؤرخ في 07/01/2001، المتعلق بتحديد صلاحيات وزير البيئة وتهيئة الإقليم، الجريدة الرسمية، العدد4، سنة 2001.
- قانون رقم 01-20، المؤرخ في 12/12/2001، المتعلق بتهيئة الإقليم وتنميته المستدامة، الجريدة الرسمية، العدد 77، سنة 2001.
- القانون رقم 01-19، المؤرخ في 12/12/2001، المتعلق بتحديد كفاءات تسيير النفايات ومراقبتها وإزالتها، الجريدة الرسمية، العدد 77، سنة 2001.
- قانون رقم 02-08، المؤرخ في 08/05/2002، يتعلق بشروط إنشاء المدن الجديدة وتهيئتها، الجريدة الرسمية، العدد 34، سنة 2002.
- القانون التوجيهي للمدينة 06/06 المؤرخ في 20 فبراير 2006 ، الجريدة الرسمية، العدد 12، 15 مارس 2006.
- القانون رقم 07-06، المؤرخ في 13/05/2007، المتعلق بتسيير المساحات الخضراء وحمايتها وتنميتها، الجريدة الرسمية، العدد 31، سنة 2007.
- القانون 07-12 المتعلق بالولاية، المؤرخ في 21/02/2012، الجريدة الرسمية رقم 12.
- القانون 04-20 المتعلق بالوقاية من الأخطار الكبرى وتسيير الكوارث في إطار التنمية المستدامة ج ر للجمهورية الجزائرية، العدد 84.

الفهرس

فهرس الجداول:

رقم الصفحة	رقم وعنوان الجدول
13	الجدول 1-1: حصيلة التجربة الجزائرية في ميدان التخطيط الوطني إلى غاية 1989
59	الجدول رقم 1-2:الجدول التجميعي للمؤشرات المساحية للخدمات والمرافق حسب فئات قطاعات النشاط والفئات الحجمية للمدن
60	الجدول رقم 2-2: الوحدات التخطيطية للمجال السكني والمؤشرات المساحية للخدمات والمرافق في الجزائر 1995
67	الجدول رقم 2-3: المحاور والأهداف الأساسية لسياسة المدينة
74	الجدول رقم 2-4: يمثل أهم القوانين والمراسيم التي نصها في هذه الفترة، إضافة إلى محتواها
75	الجدول رقم 2-5: يمثل أهم القوانين والمراسيم التي نصها في هذه الفترة، إضافة إلى محتواها ومهامها
76	الجدول رقم 2-6: أهم القوانين والمراسيم الصادرة خلال هذه المرحلة بالإضافة إلى محتواها ومهامها
79	الجدول رقم 2-7: تصنيف الطرق الحضرية
96	جدول رقم 3-1: كمية تساقط (1975 - 1992)
96	جدول رقم 3-2: مجموع التساقط بالمنطقة لسنة 2016
97	جدول 3-3: درجة الحرارة بالمغبر (1975 - 1984)
98	جدول رقم 3-4: متوسط درجة الحرارة بالمنطقة لسنة 2016
98	جدول رقم 3-5: نسبة الرطوبة في الهواء (1975 - 1984)
99	جدول رقم 3-6: جدول يوضح معدل الرطوبة بالمنطقة لسنة 2016
99	جدول رقم 3-7: المتوسط اليومي للتشميس بالساعات لسنة 2003
100	جدول رقم 3-8: سرعة الرياح
100	جدول رقم 3-9: السيروكو
100	جدول رقم 3-10: جدول يوضح متوسط قوة الرياح بالمنطقة لسنة 2016
101	جدول رقم 3-11: جدول يمثل تطور سكان بلدية المغبر
102	جدول رقم 3-12: جدول يمثل توزيع السكان على محيط البلدية
112	جدول رقم 3-13: الخصائص العامة للطرق الموجودة بمدينة المغبر

113	جدول رقم 3-14: الخطوط ما بين الولايات
113	جدول رقم 3-15: الخطوط ما بين البلديات
113	جدول رقم 3-16: الخطوط الريفية
114	جدول رقم 3-17: الخطوط الحضرية بمدينة المغير

فهرس الأشكال:

رقم الصفحة	رقم وعنوان الشكل
09	الشكل رقم 1-1: أدوات العمران القانوني
15	الشكل 1-2: ملخص للمخطط التوجيهي للتهيئة والتعمير
16	الشكل رقم 1-3: ملخص لمخطط شغل الأراضي
22	الشكل رقم 1-4: العلاقة بين أدوات التخطيط والتسيير المجالي
32	الشكل 1-2: مخطط تهيئة المدن الجديدة
39	الشكل 2-2: أدوات تسيير المساحات الخضراء
41	الشكل 2-3: هيكل تنظيمي لطرق تسيير المساحات الخضراء في الجزائر
46	الشكل 2-4: التأثيرات المتولدة من مكان إلى تفريغ النفايات الصلبة
54	الشكل 2-5: نموذج للمخطط بلدي لتسيير النفايات المنزلية وما شابهها
78	الشكل 02-06: الفاعلون في قطاع النقل في الجزائر
82	الشكل 2-7: العوامل والمتغيرات المؤثرة في حركة النقل الحضري
87	الشكل 2-8: منهجية إعداد مخططات النقل
96	الشكل رقم 3-1: كمية التساقط للفترة (1975-1992)
97	الشكل رقم 3-2: متوسط درجة الحرارة للفترة (1975-1984)

98	الشكل رقم 3-3: نسبة الرطوبة في الهواء للفترة (1975-1984)
100	الشكل رقم 3-4: سرعة الرياح لسنة 2004
106	الشكل رقم 3-5: توزيع السكان حسب المهن ضمن القطاعات

فهرس المخططات:

رقم الصفحة	رقم وعنوان المخطط
110	المخطط رقم 01: شبكة الطرق بمدينة المغير
114	مخطط رقم 02: خطوط النقل الحضري بمدينة المغير
115	مخطط رقم 03: المواقع العشوائية على مستوى مدينة المغير
117	مخطط رقم 05: ملتقيات الطرق والنقاط السوداء على مستوى مدينة المغير

فهرس الصور:

رقم الصفحة	رقم وعنوان الصورة
111	صورة رقم 01: صورة لطريق أولي
111	صورة رقم 02: صورة لطريق ثانوي
111	صورة رقم 03: صورة لطريق ثالثي
112	صورة رقم 04: صورة لحافلة النقل
115	صورة رقم 05: صور توضح الموقف المروري
116	صورة رقم 06: صورة لموقف الحافلات غير مهياً
116	صورة رقم 08: صورة توقف السيارات على حواف الطريق
116	صورة رقم 09: صورة توقف السيارات في مكان موقف الحافلات
118	صورة رقم 10: صور توضح مجموعة من مفترقات الطرق

فهرس الخرائط:

رقم الصفحة	رقم وعنوان الخريطة
93	خريطة رقم 01: التقسيم الإداري لبلديات ولاية الوادي

فهرس المواضيع:

رقم الصفحة	العنوان
	المقدمة العامة
أ	المقدمة العامة
ب	الإشكالية
د	الفرضيات
د	الهدف من الدراسة
د	خطة البحث
هـ	محتوى المذكرة
الفصل الأول: الإطار النظري لسياسة التخطيط في الجزائر	
01	مقدمة الفصل
02	المبحث الأول: مفاهيم و تعاريف حول التخطيط
02	1. المدينة
02	2. المجال
03	3. الإقليم
03	4. الفرق بين المجال و الإقليم
04	5. التعمير
04	6. التخطيط
05	7. التخطيط الحضري
05	8. التسيير الحضري
07	المبحث الثاني: مراحل تطور التخطيط العمراني في الجزائر
07	1. السياسة الحضرية ما بين (1962-1980)
11	2. السياسة الحضرية ما بين (1980-1990)
14	3. السياسة الحضرية بعد سنة 1990
15	أ-المخطط التوجيهي للتهيئة والتعمير
16	ب-مخطط شغل الأراضي
17	❖ مستويات التخطيط في الجزائر

17	أولاً: التخطيط على المستوى الوطني
17	1- المخطّط الوطني للتهيئة العمرانية (SNAT)
18	2- المخطّطات القطاعية
19	ثانياً: التخطيط على المستوى الإقليمي (أو الجهوي أو برنامج جهة)
19	1- المخطّط الجهوي للتهيئة العمرانية (SRAT)
20	2- مخطّط تهيئة الولاية (PAW)
20	ثالثاً: التخطيط على المستوى الحضري
21	رابعاً: التخطيط على المستوى التفصيلي
23	خلاصة الفصل
	الفصل الثاني: أدوات التسيير الحضري في الجزائر
24	مقدمة الفصل
25	المبحث الأول: مدخل لأدوات التسيير الحضري
27	المبحث الثاني: الإطار النظري والقانوني لأدوات التسيير الحضري
27	I. المدن الجديدة
27	1. تعريف المدن الجديدة
28	2. دوافع إنشاء المدن الجديدة
29	3. أصناف المدن الجديدة
30	4. أهداف المدن الجديدة
31	5. أدوات تهيئة المدن الجديدة حسب التشريع الجزائري
31	1.5 هيئة المدينة الجديدة
31	2.5 مخطط تهيئة المدينة الجديدة
33	II. المساحات الخضراء
33	1. تعريف المساحات الخضراء
34	2. وظائف المساحات الخضراء
34	1.2 وظيفة حفظ الصحة العمومية
34	2.2 الوظيفة البيكولوجية
35	3.2 الوظيفة الجمالية
35	4.2 الوظيفة الاقتصادية
35	5.2 الوظيفة التربوية

35	3. تصنيف المساحات الخضراء
38	4. أدوات تسيير المساحات الخضراء
40	5. أثر تصنيف المساحات الخضراء
40	6. طرق تسيير المساحات الخضراء
41	1.6 التسيير المباشر
42	2.6 التسيير الغير مباشر
42	3.6 التسيير المختلط
42	4.6 التسيير التوافقي
43	III. النفايات الحضرية
43	1. تعريف النفايات الحضرية
44	2. تصنيف النفايات الحضرية
45	3. أضرار وتأثير النفايات
47	4. إستراتيجية تسيير النفايات
55	IV. التجهيزات الحضرية
55	1. تعريف التجهيزات الحضرية
55	2. تصنيف التجهيزات
57	3. خصائص التجهيزات
58	4. السلم النظري للتجهيزات La grille théorique des équipements
61	V. المناطق الصناعية ومناطق النشاطات
61	أ- المناطق الصناعية
61	1. تعريف المناطق الصناعية
61	2. تصنيف المناطق الصناعية
62	3. قرار إنشائها
63	4. تسيير المناطق الصناعية
64	ب- مناطق النشاط
64	1. تعريف مناطق النشاط
64	2. قرار إنشائها
65	3. تسيير مناطق النشاط
65	ج- معايير التمييز بين المناطق الصناعية ومناطق النشاط

66	.VI الكوارث الطبيعية والتكنولوجية
66	1. أدوات تسيير الكوارث والوقاية من الأخطار الكبرى (الطبيعية والتكنولوجية)
70	.VII النقل والحركة
71	المبحث الثالث: مخطط تسيير النقل والحركة
71	I. النقل
71	1. مفهوم النقل
72	2. التصنيف العام لأنواع النقل
73	II. النقل الحضري
73	1. مفهوم النقل الحضري
73	2. النقل الحضري في الجزائر
79	III. الطرق الحضرية وتصنيفها
81	IV. حركة النقل والمرور الحضري
81	1. أهم مشاكل النقل الحضري
82	2. العوامل والمتغيرات المؤثرة في حركة النقل الحضري
83	V. تسيير النقل الحضري
85	1. التسيير العملي للنقل الحضري
85	2. من يقوم بإعداد مخطط النقل الحضري
86	3. علاقة مخطط النقل الحضري بمخطط حركة المرور
87	4. كفاءات إعداد مخططات تسيير النقل والحركة
89	خلاصة الفصل
	الفصل الثالث: دراسة مخطط تسيير النقل بمدينة المغير ودوره في تنظيم مجالها
90	مقدمة الفصل
91	المبحث الأول: تقديم عام لبلدية المغير
91	أولاً: الارتباط الإداري
91	1- الموقع الجغرافي للبلدية
92	2- الموقع الإداري
93	3- لمحة تاريخية عن بلدية المغير
94	ثانياً: الإطار الطبيعي والفيزيائي

94	1- تضاريس وطبوغرافية المنطقة
94	2- جيولوجية وتقنية المنطقة
95	3- هيدرولوجية المنطقة
95	4- العوامل المناخية
101	ثالثا: التحليل الديموغرافي والاقتصادي
101	أ. التحليل الديموغرافي
101	1- التطور السكاني
101	2- التركيز السكاني وتوزيعه على محيط البلدية
102	3- الكثافة السكانية
103	4- الكثافة السكانية
103	أ - المواليد
103	ب - الوفيات
103	ج - الزيادة الطبيعية
103	د - نسبة النمو الطبيعي
104	5- معدل النمو
104	II. المميزات الاقتصادية
106	رابعا: التحليل العمراني
106	1. هيكل المدينة الحضرية
107	2. المحاور المهيكلية للمدينة
107	3. أنواع المساكن
107	4. التجهيزات
107	1-4 مرافق الإدارية والأمنية
107	2-4 مرافق الصحية
108	3-4 مرافق التعليمية والتكوينية
108	4-4 مرافق الثقافية الرياضية والدينية
108	5-4 مرافق وتجهيزات أخرى
108	5. المساحات الخضراء
108	6. المساحات العمومية
109	المبحث الثاني: دراسة منظومة النقل بالمدينة

109	أولاً: شبكة الطرق
112	ثانياً: النقل الحضري بمدينة المغير
112	1. النقل بالحافلات
113	2. النقل بسيارات الأجرة
113	ثالثاً: خطوط النقل بالمغير
114	رابعاً: أماكن الوقوف والتوقف
117	خامساً: ملتقيات الطرق والنقاط السوداء المرورية
117	1. ملتقيات الطرق
117	2. النقاط السوداء
118	سادساً: الإشارات المرورية
119	سابعاً: مخطط النقل الحضري بمدينة المغير
119	1. النقائص والمشاكل الملاحظة
120	2. الحلول والبدائل المقترحة
122	نتيجة: دور مخطط تسيير النقل في تنظيم مجال المدينة
124	خلاصة الفصل
125	الخاتمة العامة

المخلص:

يعتبر النقل من العوامل الأساسية المهيكله للاقتصاد من جهة، ويرتبط مباشرة بالحياة اليومية للمواطن من جهة أخرى، ويساهم في تحسين الظروف الاجتماعية والاقتصادية للمجتمعات الحضرية. أما من الناحية العمرانية يعتبر النقل من أهم مكونات المدينة سواء من جهة التخطيط، التنظيم والتسيير، هذه التعددية تجعل منه قطاعا حساسا يقتضي العناية اللازمة والمتابعة الحازمة من طرف المعنيين، ونظرا لهذه الأهمية جاءت دراستنا له واختياره كنموذج لتوضيح أهمية أدوات التسيير المطبقة في المدن لا سيما في مدينة المغير والوقوف على أهم النقاط التي تميزها وكذلك دورها في تنظيم المجالات الحضرية مدينة المغير من المدن التي تعرف تطور ملحوظ على المستوى الديموغرافي والحضري، خلف هذا التطور صعوبات ومشاكل في قطاع النقل الحالي. ومن خلال الدراسة الميدانية لهذا الموضوع من مختلف الجوانب المتأثرة والمؤثرة في القطاع، وجدنا أن أغلب المشاكل التي تعاني منها المدينة ليست مشاكل طرق أو تهيئات أو بنى تحتية

الكلمات المفتاحية:

أدوات التسيير الحضري، النقل الحضري، المجال الحضري، مدينة المغير، التنظيم، منظومة النقل.

Résumé

Le transport est l'un des facteurs fondamentaux de l'économie structurée d'une part, et d'une autre part liée directement à la vie quotidienne du citoyen, elle contribue à l'amélioration des conditions sociales et économiques des communautés urbaines.

En ce qui concerne le transport urbain c'est l'un des éléments les plus importants de la ville, tant du point de la planification, l'organisation et la gestion, ce pluralisme en fait un secteur exigeant une diligence raisonnable et le suivi de la partie concernée, et compte tenu de cette importance la ville d'Elmegheir est désignée comme prototype d'étude pour illustrer et identifier l'importance de la gestion appliquée dans les villes, en particulier des outils de gestion ainsi que leur rôle dans l'organisation des zones urbaines.

Pour ce la ; la ville de Elmegheir connaît un développement remarquable sur le plan démographique et urbain, ainsi des difficultés et des problèmes liés dans le développement du secteur des transports actuel.

Et A travers l'étude sur le terrain, nous avons constaté que la plupart des problèmes rencontrés dans la ville ne sont pas des problèmes de réseau de route ou d'aménagement ou d'infrastructures, mais problème de gestion non contribuant par les autorités concernées.

Les mots clés

Les outils de gestion urbaine ; Le transport urbain ; L'espace urbain ; L'organisation ; système de transport.

الفصل الأول

الإطار النظري لسياسة التخطيط في الجزائر

المبحث الأول: مفاهيم وتعريف حول التخطيط

المبحث الثاني: مراحل تطور التخطيط العمراني في الجزائر

الفصل الثاني

أدوات التسيير الحضري في الجزائر

المبحث الأول: مدخل لأدوات التسيير الحضري

المبحث الثاني: الإطار النظري والقانوني لأدوات التسيير الحضري

المبحث الثالث: مخطط تسيير النقل والحركة

الفصل الثالث

الإطار النظري لسياسة التخطيط في الجزائر

المبحث الأول: تقديم عام لبلدية المغير

المبحث الثاني: دراسة منظومة النقل لمدينة المغير

نتيجة: دور مخطط تسيير النقل في تنظيم مجال المدينة