

## تسيير الفضاءات العمومية وإشكالية المركزية الحضرية

### دراسة حالة المحطة البرية الجديدة لنقل المسافرين بمدينة أم البواقي

خيشان سعيدة<sup>1</sup> سناني كريمة<sup>2</sup> غزيل مروى<sup>3</sup>

<sup>1,2,3</sup> معهد تسيير التقنيات الحضرية، جامعة العربي بن مهيدي أم البواقي - الجزائر

#### الملخص:

تتميز مدينة أم البواقي بموقع هام من خلال وقوعها عند تقاطع محورين وطنيين هامين المتمثلان في كل من الطريق الوطني رقم 10 و الطريق الوطني رقم 32 ؛ ما أكسبها وزن وأهمية و دور ، و تعتبر الفضاءات العمومية من أبرز مهيكلات المدينة و محددات القوة فيها نظرا لما تتحه من تمثيل لتجليات الحياة اليومية فيها و تعتبر المحطات البرية لنقل المسافرين أبرزها من خلالها تشكيلها لوسط حيوي معيشي و تصور مصغر للمدينة داخل المدينة ليبرز في قطب متعدد الخدمات و الاستعمالات المجالية و الاجتماعية إلى جانب وظيفتها الأساسية و هي ضمان التنقلات سواء من و إلى داخل المدينة؛ و قد عرفت المحطة الجديدة في مدينة أم البواقي عدة تحديات لترسخ مكانتها و دورها خاصة في ظل التمسك الرمزي لمستعمليها بالمحطة القديمة من جهة، و خصوصية موقعها المتميز بتغلب الوظيفة السكنية على الوظائف الأخرى ما أعطاه صبغة الانعزال و الذي وُلد من خلال هذا الموضوع إشكالية المركزية الحضرية المكتسبة مستقبلا للمحطة البرية لنقل المسافرين وفقا لإستراتيجية لتعزيز هذه المركزية :

- تدعيم المحيط المجاور للمحطة لخلق حي متكامل ووظيفي متنوع فيه الممارسات والاستعمالات .
- تحقيق الربط المجالي و الوظيفي بين المحطة ونسيج المدينة.

#### الكلمات المفتاحية :

الفضاءات العمومية ، المحطة البرية لنقل المسافرين ، المركزية الحضرية، مدينة أم البواقي.

#### Summary:

The City of Oum El Bouaghi is distinguished by its important location by its location at the intersection of two important national axes represented by the national road n ° 10 and the national road n ° 32; This has earned it weight, importance and role, and public spaces are considered one of the most important structures of the city and the determinants of its power due to the representation it provides of manifestations of everyday life. Land stations for passenger transport are the most important through the formation of a vital living environment and a miniature visualization of the city within the city for A pole of multiple social and social services and uses , in addition to its primary function of ensuring traffic both to and from the city; And the new station in the city of Oum El Bouaghi has experienced several challenges to consolidate its position and role, particularly with regard to the symbolic membership of its users to the old station on the one hand,

and the particularity of its location distinguished by the overriding of the residential function compared to other functions, which gave it the character of isolation, which generated through this problematic the problem Acquired in the future for the land terminal for the transport of passengers.

- Reinforce the surroundings adjacent to the station to create an integrated and functional neighborhood in which a variety of practices and uses
- Achieving a spatial and functional link between the station and the city's fabric.

### مقدمة:

إن المدينة عبارة عن حلقات متداخلة ومتراكبة، يمكن تفكيكها و إعادة تركيبها للحصول على كتلة واحدة متوازنة، والتي تتجمع فيها عدة عناصر (تجهيزات ، سكن، فضاءات عمومية ) ، وهذا ما يجعلها فضاء للعلاقات الاجتماعية والاقتصادية والثقافية ، والذي يؤديها إلى تكاملها وترابطها و نشأتها ورسم صورتها.

تقف المدينة اليوم أمام انشغالات متعددة لمواكبة التطورات الحاصلة لتسيير اهم مكوناتها ، لتصبح منظومة متكاملة تحتوي أنظمة جزئية تتفاعل فيما بينها ، لتأمين جودة الحياة الحضرية ،من خلال خلق توازنات و دمج كافة عناصرها المختلفة، والتي تؤثر بشكل كبير في انفتاحها على غيرها من المدن ،وتساهم في تنميتها من عدة جوانب اجتماعية واقتصادية وثقافية ،لتحقق حركية ودينامكية حضرية مجالية و تعزز وتزيد من قوتها و ديمومتها.

ومن بين هذه العناصر المحطات البرية والتي تصنف ضمن الفضاءات العمومية أو فضاءات التبادل والتفاعل التي تعتبر مكونا هاما وعنصر مهيكلا ومرتكزا للحياة في نسيج المدينة، حيث أن هذه الفضاءات العمومية في كل الحضارات،وعلى مر السنوات جاءت لتلبية الاحتياجات المختلفة للأفراد،وعلى اختلاف هذه الاحتياجات تختلف الأدوار التي تقوم بها. و التي تساهم بدرجة هامة في تحديد توجهات المدينة من خلال احتضانها لوظائفها و كذلك أنشطة سكانها المختلفة، كما تلعب دور الأغنى عنه، في توطيد العلاقات الاجتماعية وتوفير الراحة والالتقاء،وتضمن شروط العيش والتعايش والتمازج و إثراء الحياة الحضرية ، أي أنها نظام يعكس ممارسات الإنسان المختلفة. ومنه فالمحطات البرية لنقل المسافرين فضاء يشكل وسط حيوي ونموذج مصغر للمدينة داخل المدينة، والذي يبرز في قطب تتنوع فيه الوظائف و الممارسات سواء المجالية أو الاجتماعية، والذي يعكس صورة المجتمع و رغباته وهذا ما يميزه ويساعده في خلق هوية له ويكون مرآة عاكسة لصورة المدينة.

تتميز مدينة أم البواقي بموقعها الاستراتيجي باعتبارها منطقة عبور تربط بين مدن كبرى في الشرق الجزائري ،( قسنطينة ،عنابة) والمدينة الحدودية تبسة ( الحدود التونسية) ،إضافة إلى مدن هامة جنوبا ( خنشلة و باتنة). مما يجعلها أمام تحدي تغيير صورتها و دعم ثقلها في هذه الشبكة الحضرية للاستفادة من هذا الموقع.

وفي وجود محطات البرية الجديدة، والتي تعتبر فضاء عمومي، ومجال لتتنوع النشاطات، وتعدد المستعملين، فهي تخلق مزجا حضريا، وطابعا من التعايش والتجمع وتنوع السلوكيات والممارسات من جهة، واهم عناصرها ومحركات الحياة بالمدينة من جهة أخرى، هذا ما ينتج عنه نموذج مصغر للمدينة داخل المدينة ويعطيها خاصية المركزية الحضرية التي تحددها من خلال جاذبية المجال الذي تشغله ونسبة التردد عليه. ومنه فهناك علاقة ترابطية بين المحطة البرية كونها نقطة حيوية وعنصر مهيكلي في المدينة.

والمرتكزة الحضرية والتي تتمثل في القدرة التي تمنحها المحطة من جذب واستقطاب للنشاطات والأفراد وممارساتهم المتنوعة داخل المجال الحضري وتتمثل في "المركزية الحضرية الرمزية"، وأخذنا المحطة البرية الجديدة لمدينة أم البواقي، كمجال للدراسة لوجود إشكال متعلق بموقعها ومحيطها المجاور الذي تغلب عليه الوظيفة السكنية وكيف سيؤثر تسييرها في خلقها لمركزيتها. وهذا ما دفعنا لطرح تساؤلنا الرئيسي: إلى أي مدى يمكن أن تؤثر المحطة الجديدة في خلق توازنات و صورة جديدة؟ ومن أهداف هذا البحث: تقييم المركزية الحضرية للمحطة الجديدة. تفعيل دور المحطة الجديدة في محيطها المجاور (حي المحطة). وخلق إستراتيجية لترسيخ قطبية المحطة البرية الجديدة و بالتالي زيادة درجة مركزيتها.

#### أولا- ماهو الفضاء العمومي؟

الفضاء العمومي من أهم المصطلحات التي تواجهنا في هذا البحث، ولمعرفته تطرقنا الى أبرز ما قيل بخصوصه:

**1. الفضاء لغة:** "اسم، جمع أفضية، ما اتسع من الأرض".<sup>1</sup> أي ليس له حدود مادية واضحة، وإنما حدوده هي مجال الرؤية (السماء والأرض). أما اصطلاحا: "هو مكان ذو ثلاثة أبعاد نعيش فيه و يحدد حريتنا في التنقل و كذلك مجال الرؤية الخاص بنا".<sup>2</sup> هو كل ما يشغل حيزاً من الفراغ، أي له حجم وقياس وشكل معين.

**2. العمومي لغة:** "اسم نسبة الى العموم، شامل، عام لجميع المواطنين، مثل طريق/مرفق عمومي".<sup>3</sup> كل ما هو مخصص لاستعمال العام ويكون ملك للدولة فهو عمومي.

**أما اصطلاحا:** "هو ما ملك للدولة، وما هو مشترك بين الجميع، أو ما هو مراقب من طرف الدولة". أي ما هو مشترك وجماعي.<sup>4</sup> أي كل ما تتحكم في تسييره الدولة، وموجه لعامة الناس.

**3- الفضاء العمومي:** "هو كل فضاء بين المباني في المدينة يشمل كل من الممرات الشوارع و الساحات العامة و ميادين و حدائق و مواقف السيارات و الطرق".<sup>5</sup> نجد الفضاء العمومي في هذا المفهوم محصور في كونه

<sup>1</sup> <https://www.almaany.com/ar/dict/ar-ar/%D9%81%D8%B6%D8%A7%D8%A1/> معجم المعاني الجامع

مدينة قالم، مذكرة تخرج لنيل شهادة ماستر في تخصص مدن و مشروع حضري، جامعة العربي بن مهيدي أم البواقي، الجزائر، 2014/2015 ص 10.

<sup>3</sup> [ar/ معجم المعاني الجامع](https://www.almaany.com/ar/dict/ar-ar/)

<sup>4</sup> دريس نوري، استعمال المجال العام في المدينة الجزائرية، دراسة مكملة لنيل شهادة الماجستير، علم الاجتماع الحضري، جامعة محمد منتوري قسنطينة، 2007 ص

مفتوح وغير مبني . "و يعرف الفضاء العمومي أيضا بأنه إطار ثلاثي الأبعاد له صفة الاحتواء حيث يحتوي السكان و أنشطتهم و وسائل تنقلهم و اتصالهم."<sup>6</sup> أي انه مجال فيزيائي ، فالفضاء كما سبق تعريفه ما اتسع من الارض ، أي ليست له حدود وأبعاد.أي ان الفضاءات العمومية أماكن مفتوحة كلياً أو جزئياً، ملكيتها للدولة أو للخواص.

#### 4. مفهوم محطة نقل المسافرين للمحطات البرية:

أصبحت محطات نقل المسافرين متطورة وتعدت الاتجاه القديم الى انماط جديدة ، تتنوع فيها الممارسات والاستخدامات حيث كانت عبارة عن: " مكان تتواجد فيه وسائل النقل بكافة أنواعها من أجل نقل الأشخاص و البضائع من مكان لآخر"<sup>7</sup>

#### 4-1- مفهوم حي المحطة:

المحطة وحيها يعكسون صورة وهوية المدينة كون محيط المحطة ويؤثر المركزية الحضرية كون المحطة من تساهم في خلق حي محطة متكامل اما في حالة الدراسة نجد العكس لذلك فحي المحطة مشروع قائم بذاته يؤثر في صورة وهوية المدينة حيث يكون "الحي بأكمله منظم بشكل عميق من خلال أنشطة المحطة التي تمتد بعد ذلك أبعد من المبنى ويرجع ذلك إلى تعدد الاستخدامات ودمج المحطة في المدينة..<sup>8</sup> أي انه حي متكامل وظيفياً، تعدد وتنوع فيه الممارسات التي تتفاعل فيما بينها لتخلق علاقات وتأثيرات متبادلة بينهم على توفير علاقات مهمة مع المحطة، و وجود هذه الأخيرة يؤدي حتماً إلى وجود الحي.

من خلال مفهوم حي المحطة فيتمثل في كون وجود المحطة يكون أولاً ثم تليها باقي التجهيزات والعناصر المكملة والجاذبة (المحلات التجارية، السكنات، الفضاءات العمومية)، فوجود المحطة يؤدي الى خلق حي متكامل .

#### 4-2- تعريف المركزية :

**المركزية لغة:** التركيز على مركز واحد في حكومة دولة أو إدارة منظمة " <sup>9</sup>. أي أن المركزية في السياسة تتعلق بالحكومة ومركزها السياسي، فهي تختلف حسب النشاط السائد من مجال لآخر. أما اصطلاحاً : "تعتبر المركزية المبدأ الأساسي في الربط بين المدينة و مجالها المحيط كما يقصد بها درجة التعقد الوظيفي المكتسبة من

<sup>5</sup> :شاهد علي حيدر، تأثير النمو العمراني على واقع و شكل الفضاء العمومي للمدن الصحراوية(حالة دراسة مدينة ورقلة)، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراة في الهندسة المعمارية، جامعة محمد خيضر بسكرة، 2019، ص40

<sup>6</sup> :مرجع نفسه ص40

بوشريط فاطمة سريشحنان، التأثيرات المتبادلة بين محطة المسافرين متعددة الخدمات و المحيط المجاور\_ دراسة حالة مدينة المسيلة\_ مدينة نقل حضري، مذكرة لنيل شهادة ماستار أكاديمي، ص07، جامعة محمد بوضياف المسيلة، 2018<sup>7</sup>

<sup>8</sup> CarlotaSoucheyre, la gare génératrice d'espaces publics de la ville : apports du paysagiste. Sciences du Vivant.2017

<sup>9</sup> <https://www.almaany.com/ar/dict/arar/%D8> معجم عربي عربي

قبل مركز و الذي يعطيها قدرة الجذب مقارنة بالضاحية<sup>10</sup>. اي أن المكان المركزي يضم مختلف الأنشطة والخدمات واكبر تركيز للسكان وبالتالي أكثر تعقيد ، وبذلك فإن المركزية هي صفة ملازمة لمركز المدينة و قد يتميز مجال آخر في المدينة سواء الضاحية أو غيرها بالمركزية و هذا مقترن أو مشروط بطبيعة الأنشطة (كما و نوعا) في هذا المجال.

### 5. مفهوم المركزية الحضرية:

"إن المركزية تتقاطع في الكثير من الخصائص مع ما هو عام، فحسب جون ريمي Rémy. J و ليليان فويي L Voyé. الأماكن المركزية لا يمكن حصرها فقط في أماكن التسوق و النشاطات الاقتصادية ذات الكثافة العالية، لأنه بهذا المعنى، ليس هناك فرق بين المركز الحضري و الأطراف بل يجب إعطاء ضرورة للبعد السوسيوولوجي في بناء هذا مفهوم للمركزية، و ذلك من خلال الاهتمام بالجانب الرمزي الكبير الذي تحمله، لان المركزية يفترض أن تحمل دلالات رمزية موجودة مسبقا *prédominantes*، تمثل الخلفية التي تأخذ عليها النشاطات الاقتصادية و الخدمات المختلفة و أشكالها و موقعها. أما الخلفية الرمزية فستستمد وجودها من كون المركز *le centre* في الماضي، أول مكان تمارس فيه و من خلاله السلطة و يتوحد حوله سكان المدينة.<sup>11</sup>

### 1.5 مفهوم الديناميكية الحضرية :

لغة: "الديناميكية ذات أصول يونانية (*dynamikos*) وتعني (قوي)، و أشارت المعاجم الاجنبية إلى مفهوم مفردة الديناميكية بصورة مباشرة (بمعنى القوى) ولكن بمجالات مختلفة، أما المعاجم العربية فأوردتها بطريقة غير مباشرة من خلال معاني متعددة كالنمو، الحركة، التطور، الاستمرارية، او أنها مجموعة قوى أما خارجية أو داخلية تغير سلوك نظام ما.<sup>12</sup> و هذا ما يجعلنا نستنتج أن مفهوم الديناميكية يتمثل في النمو والحركة والتطور .

### 2.5 مفهوم الديناميكية الحضرية :

اصطلاحا: الديناميكية الحضرية تتمثل في التحول و الانتقال من حال إلى حال ،مما يستلزم فضاء للتحرك وزمنا ينجز فيه ذلك التحرك<sup>13</sup> أي هي مجموعة التغيرات التي تطرأ على مجال معين . "وهي أيضا عبارة عن ظاهرة حضرية يتعرض لها النظام الحضري باستمرار، بفعل عوامل خارجية و داخلية. فيتولد حراك مكاني في حيز من الزمن يمس السكان، و السكن، و التنقلات اليومية. و الممارسات المختلفة"<sup>14</sup>. ومنه فهي عبارة عن ظاهرة تنتج من تفاعلات بين عدة عناصر (سكان، تجهيزات، أنشطة، تدفقات) داخل المجال الحضري تنشأ عنها وحركية كبيرة .

<sup>10</sup>سناني كريمة: المركزية الحضرية و الممارسات المجالية: تحديات لمجال استراتيجي حالة المدينة العتيقة القسنطينية، التهيئة العمران و التنمية المحلية، ص26 جامعة العربي بن مهيدي أم البواقي، الجزائر 2015  
<sup>11</sup>دريس نوري، استعمال المجال العام في المدينة الجزائرية، دراسة مكملة لنيل شهادة الماجستير، علم الاجتماع الحضري، ص38، جامعة محمد منتوري قسنطينة، 2007

<sup>12</sup>سناطع عباس: ديناميكية النمو الحضري في العراق، مجلة المخطط والتنمية، العدد26، 2012 ص241

<sup>13</sup>، المرجع نفسه ص241

<sup>14</sup>سليم زاوية: المجالات المحيطة بمدن الشرق الجزائري المفهوم والديناميكية والحكومة، اطروحة دكتوراه العلوم في تهيئة المجال، كلية علوم الارض الجغرافيا و التهيئة العمرانية قسم التهيئة العمرانية، جامعة منتوري قسنطينة، 1، 2017 ص15 ،

**6.السند التطبيقي :**

استراتيجيات تدعيم وتعزيز مركزية المحطة الجديدة لمدينة أم البواقي خلق للمحطة الجديدة مركزية حضرية قوية وذلك على المدى القريب وفقا للمعطيات المتحصل عليها يشتمل الاحتمال الأول، والذي من خلاله نتوقع أن المحطة الجديدة سوف تخلق مركزية حضرية تضاهي مركزية المحطة القديمة وذلك على المدى القريب، رغم أن ظاهرة تمركز المسافرين في الموقف الذي نميزه بالمركز الرئيسي لبنك التنمية الفلاحية من جهة و مركز البريد الرئيسي من جهة ثانية، له علاقة باستمرار مركزية المحطة القديمة و تعلق مستعملي النقل بالمجال الأول و رفضهم الضمني للمحطة الجديدة نظرا لقرب هذا الموقع من الخدمات الحيوية للمدينة. إلا أننا وابتداع استراتيجية محكمة لتسيير المحطة انطلاقا من إمكانياتها ستخلق مركزية حضرية قوية خاصة بها .

**6-1. خصائص المحطة البرية الجديدة بين مؤهلات و عوائق:**

بناء على المعطيات المتعلقة بتحليل واقع المحطة البرية الجديدة لنقل المسافرين؛ فإن هذه الأخيرة تمتلك عدة مؤهلات تتمثل في: أهمية موقعها، مساحتها، مكوناتها الأساسية، الشبكة الهائلة من الطرق المحيطة بها ، توفر الامن داخلها و خارجها ، وجود محطة السكة الحديدية ضمن محيطها والتي تعتبر من أهم الركائز والدعائم للمحطة الجديدة والتي ستشكل من خلالها مركزيتها الحضرية

**6-1-1- الموقع، المساحة والمكونات :** تقع المحطة الجديدة في الجهة الجنوبية للنسيج الحضري مساحتها تقدر ب 2.5 هكتار، والتي تتوفر على كافة المكونات الأساسية لكل محطة (قاعة الاستقبال، محلات تجارية ، مطعم، مقهى ،مصلى، مركز البريد ،مركز الامن ... ) والتي تمنحها قدرة استيعاب هامة سواء ( وسائل نقل أو مستخدمين) وهذا ما سيزيد من استقطابها لأكثر عدد من المستخدمين ويميزها المحطة القديمة .

**6-1-2- الأنشطة وظهور منطقة مركزية :** الأنشطة والمتمثلة في التجارة الغير شرعية (بيع الخضر والفواكه على الطريق الوطني رقم 32) على طول الطرق الرابط بين المحطة القديمة والمحطة الجديدة هذا ما نلاحظه في الشكل 34.

شكل رقم 36: المحطة الجديدة



الصورة رقم 18: المحطة الجديدة



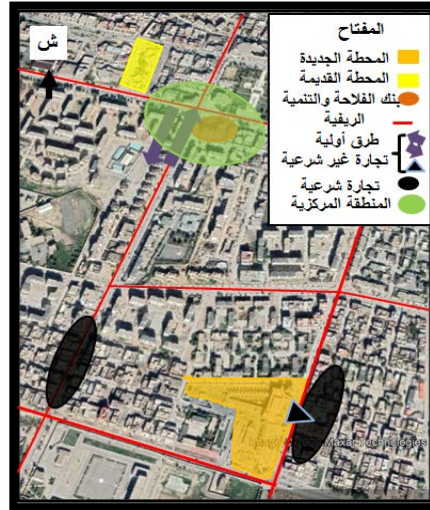
المصدر: التقاط الطالبتين 2020/01/14

موقع شكل رقم 35 : موقع المحطة الجديدة بالنسبة للمدينة



المصدر: googleearth pro 2020 يتصرف

الشكل 37: المحطة الجديدة والمنطقة المركزية على الطرة، الرابط بين المحطتين

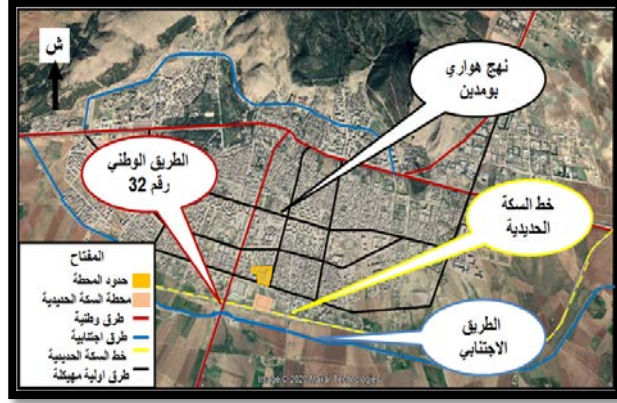


6-1-3- الأنشطة الجوارية: وجود الأنشطة التجارية الجوارية في الطوابق الأرضية للسكنات الفردية المتواجدة في محيط المجاور للمحطة وهذا قبل تواجدها، كون المحطة أنشأت بعد تعميم تلك المنطقة، وفي ظل تواجدها لا بد من تقطن سكان هذه المنطقة من تطوير أنشطتهم وتنويعها بما يتناسب مع احتياجات المستخدمين، دليل على بداية اندماجها ضمن مجالها وظهور بوادر مركزيتها.

الشكل 39: يوضح المسافة الكيلومترية بين المحطة القديمة ونهج هواري بومدين



الشكل 38: أهم الطرق المحيطة الجديدة



المصدر: Google Earth pro07 /09/2020  
12:45+بتصرف

6-1-4-الطرق المهيكلية : تموضعها ضمن الطرق أولية مهمة حيث تقع جنوب نهج هواري بومدين والطريق الاجتبابي والطريق الوطني رقم 32 المؤدي الى مركز المدينة ،يسهل في التنقل منها واليها وهذا ما سيعزز من موصوليتها وحركيتها ويزيد من تدفقاتها خارج وداخل المدينة باعتبار المدينة منطقة عبور مهمة .في وجود هذه الشبكة الهائلة من الطرق فالربط المباشر للمحطة الجديدة بالمراكز الحضرية والنقاط المستقطبة في المدينة عن طريقالنقل الجماعي الحضري يزيد من حركيتها و دينامكيتها ويعزز دورها.

الشكل 40: المسافة الكيلومترية بين المحطة الجديدة ومحطة السكة الحديدية



المصدر: Google Earth pro16 /08/2020 17:45+بتصرف الطالبتين



**6-1-5- المحيط المجاور للمحطة الجديدة:** تواجد المحطة الجديدة بالقرب من محطة السكة الحديدية المتخصصة في نقل الاشخاص والبضائع، والتي تم وضع قيد الخدمة خط النقل بالسكة الحديدية تبسة\_الجزائر، مروراً بمدينة أم البواقي 20/11/2019، وهذا ما سيشكل نقطة قوة للمدينة لكونها من محركات الحياة فيها.

## 7. معوقات تسيير المحطة :

والتي تتعلق عدم استغلال المؤهلات التي تمتلكها المحطة والتي تتعلق ب:

**1.7 عدم استغلال الإمكانيات و المتمثلة :** (مساحتها، موقعها، الطرق المحيطة بها ) وتسييرها جيداً، ما سيؤثر سلباً على المحطة الجديدة ويبقيها منعزلة ، وتابعة لمركزية المحطة القديمة وممارسات واستخدامات الأفراد في تلك المنطقة واستمرار ظاهرة تركز المسافرين في الموقف الذي يميزه بالمركز الرئيسي لبنك التنمية الفلاحية من جهة و مركز البريد الرئيسي من جهة ثانية، له علاقة باستمرار مركزية المحطة القديمة و تعلق مستعملي النقل بالمجال الأول و رفضهم الضمني للمحطة الجديدة نظراً لقرب هذا الموقع من الخدمات الحيوية للمدينة .

## 2.7 مساحات خضراء فاقدة للتوظيف:

احتواء المحطة على مساحة خضراء داخل حدودها مغلقة جعلها غير وظيفية لا تخدم المسافرين وتكون متنفس لهم ولا توفر الراحة النفسية لهم. أثر سلباً عليها وجعلها تفتقر الى العناصر الجمالية والراحة النفسية والتي تطرقنا لها في الفصل الثاني من تحليل مجال الدراسة.



**7-3. استراتيجية تسيير المحطة الجديدة :**

لخلق مركزية حضرية خاصة ومتعلقة بالمحطة على المدى القريب وتعزيزها لآبد من إتباع استراتيجية ناجعة في تسييرها اعتمادا على عدة جوانب، وعدة متدخلين ووفق مؤهلاتها و إمكانياتها وذلك على المدى القريب وذلك لكون الإستراتيجية تستعدي تنظيم المحطة، وتسييرها وفقا لإمكانياتها والتي يجب مراعاة عدة جوانب وذلك لضمان نجاعة تسييرها ومن أهمها

**7-3-1- من الجانب الاجتماعي:** لتحقيق متطلبات واحتياجات المستعملين وتنويع الممارسات داخل المحطة والتي هي من أهم شروط المركزية الحضرية من خلال :

- توفير الأمان والراحة والخدمات من خلال.

- تحسين جودة الاستقبال والخدمات والمرافق (توفير الفضاءات الخدمية و التجارية للمسافرين، إذ تعد أكثر الأماكن لتحقيق التفاعل الاجتماعي، لذلك فإن توفير الانطباع الجيد لدى المستخدمين أمر ضروري وتنظيم الفضاءات الداخلية لتسهيل حركة المستخدمين .

- توفير الامن من خلال تهيئة مكونات هذا المجال من خلال توفير وتأمين متطلبات الأمان و السلامة من خلال تطبيق الإجراءات الأمنية داخل وخارج المحطة ، والتي تشمل على الإجراءات السيطرة على منافذ الدخول و الخروج، و تخصيص كاميرات مراقبة في فضاءات المحطة المختلفة.

- تهيئة المساحات الخضراء الموجودة ( من خلال توفير الأثاث الحضري، وتسقيفها )، لجعلها قابلة للاستعمال و وظيفية لتوفير الراحة للمستعملين ( أي نركز على جانبيين أساسيين و هما جمالية الشكل و الكفاءة الوظيفية.

- إضافة خدمات ومرافق جديدة بالمحطة (عيادة، صيدلية، مكتب للحماية المدنية في حالة وجود حريق أو إصابات تستدعي تدخلهم )

- الصيانة المستمرة (للطرق، الارصفة ، داخل المبنى ). والتي تتكفل بهذه الصيانة مديرية النقل مع تخصيص عمال لذلك وأيام محددة لعدم عرقلة السير العادي لنشاط المحطة .

**7-3-2- من الجانب الاقتصادي :** من خلال تنويع الأنشطة والخدمات وابتكار أنشطة (ثقافية) لتنويع الممارسات والاستعمالات ولزيادة الأرباح واستغلالها في التمويل الذاتي لتهيئة والصيانة المستمرة وزيادة عناصر جديدة ومتطورة في المحطة (كالسحب الآلي للتذاكر ) .

-زيادة الأرباح و مردودية المحطة الجديدة من خلال.

- توفير وتنويع الخدمات والأنشطة (تجارية) داخل المحطة (لاستقطاب أكبر عدد من المستخدمين، لتنويع الممارسات والاستخدامات ) . (كراء المحلات التجارية للخواص لدعم المحطة وزيادة مردوديتها ) .

-تخصيص محلات للاشغال الحرفية اليدوية التقليدية واقامة معرض لهذه الحرف للتعريف بهوية المدينة ومنها لزيادة ارباح المحطة .

**7-3-3- من الجانب التقني:** تكمن أهمية الجانب التقني في التسيير من خلال رؤية مستقبلية وتوقع المشاكل وتجنبها وتسهيل عملية التنقل ، وزيادة في التدفقات وسهولة الوصول وهذا ما يخلق مركزية حضرية للمحطة .

-تجنب المشاكل وتسهيل عملية التنقل .

-الاعتماد على مدخل جديد للحافلات لتخفيف الضغط على المدخل الحالي وتجنب الازدحام .

-تخصيص رصيف لحافلات النقل الحضري داخل المحطة لتوفير الامن للمستخدمين داخل وخارج المحطة .

**ثانيا- استراتيجية التسيير خارج المحطة (تجديد المسارات ،خلق قطب تبادل بإضافة عنصر نقل جديد)**

قد لا تخلق المحطة الجديدة مركزية بنفس قوة مركزية المحطة القديمة وتبقى تابعة ومرتبطة بها. وهذا راجع لاستمرارية تأثير المحطة القديمة على ممارسات الأفراد و تعلقهم بها ك مجال يوزع الحركة حيث وجدنا أنها لازالت تعتمد على مسارات المحطة القديمة بالإضافة إلى النقل خارج المجال الحضري(بين البلديات\_ الولايات) ، من الجهات الشرقية والغربية وحتى الجنوبية لتغطية العجز وهذا ما خلق نوع من الفوضى والتوقف العشوائي ،لهذه الحافلات وسبب مشاكل(وصول الحافلات فارغة) ،إضافة الى كونها منعزلة بسبب تواجدها في الجهة الجنوبية للنسيج الحضري ، وهذا ما قلل من عدد المستخدمين و الوافدين إليها ، وضعف محيطها المجاور الذي يغلب عليه النشاط السكني ،إلا أننا واعتماد على استراتيجية ناجعة وهذا على المدى المتوسط سندعم موصولية المحطة لتخلق مركزية حضرية رمزية قوية .

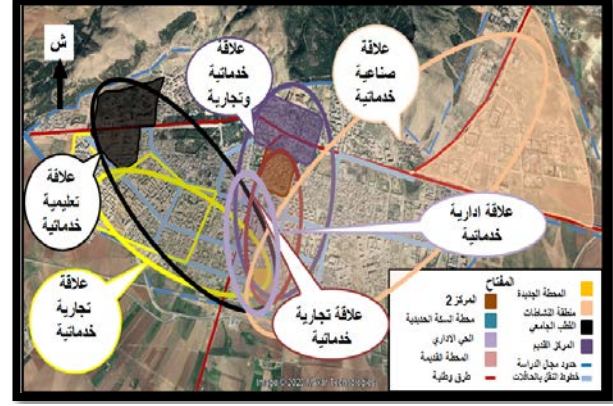
### **1-موصولية المحطة الجديدة :**

من خلال وجود محاور كبرى ،تمكنها من خلق علاقات وظيفية و مجالية بينها وبين النقاط الحيوية في المدينة ، وجود محطة السكة الحديدية ضمن مجالها .

### **1-1-خلق الروابط المجالية و الوظيفية بين المحطة الجديدة والنقاط الحيوية في المدينة :**

ربط المحطة الجديدة والنقاط الحيوية في المدينة والمراكز الحضرية(المركز القديم ،المركز 2، القطب العمراني) مجاليا ووظيفيا والتي تنتوع فيها الممارسات والخدمات و الأنشطة ،والتي تطرقنا لها في الفصل الثاني من تحليل واقع مدينة أم البواقي ووجود شبكة مهمة من الطرق وربطها المباشر عن طريق خطوط النقل الحضري الجماعي،يسهل من الوصول إليها من جهة ،ويفعل دور المحطة ويزيد من وزنها وأهميتها من جهة اخرى. كما ان الرابط المجالي لمحطة السكة الحديدية والمحطة الجديدة ،ليس كافي لتشكيل نقطة قوة كونهم من محركات الحياة في المدينة ،إنما يتطلب ذلك الربط الوظيفي من خلال تعدد وسائل النقل لتسهيل التنقلات لتحسين ظروف التنقل داخل المدينة وخلق حركية اضافية في حياة المواطنين اليومية .

الشكل 42: العلاقات المجالية والوظيفية بين المحطة الجديدة والنقاط الحيوية في المدينة



الشكل 43: الربط المجالي والوظيفي بين المحطة البرية الجديدة ومحطة السكة الحديدية



المصدر: Google Earth pro10 /09/2020  
45:22+بتصرف الطالبتين

## 1-2. الاقتراحات لدعم موصولية المحطة الجديدة :

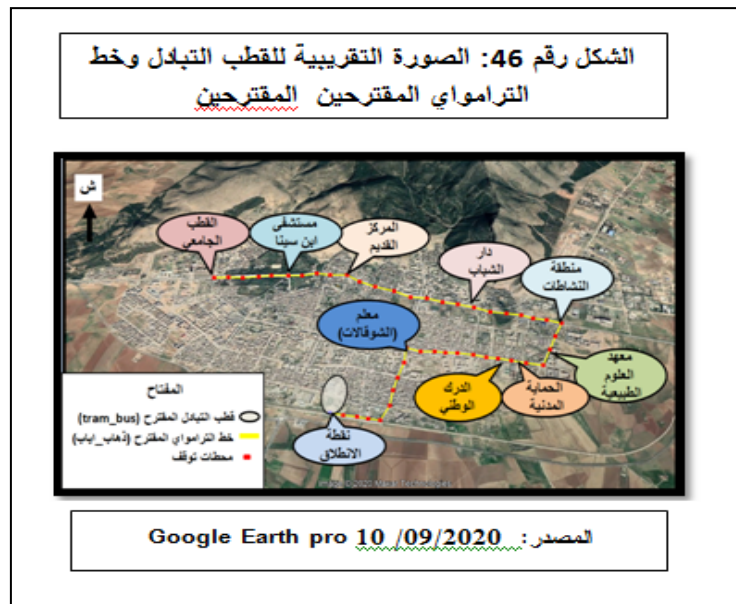
ضمان إمكانية الوصول من أي نقطة في المدينة ومن خارجها ولكل فئات المجتمع من خلال :

**1.2.1 اعتماد مدخل ومخرج جديدين خاصين بالحافلات :** الاعتماد على مدخل ومخرج جديدين خاصين بالحافلات لتخفيف الضغط على المدخل المعتمد حاليا . تهيئة الطرق واعتمادها كمسارات جديدة لتوزيع الحركة:

اعتمدنا على مسارات جديدة لتعزيز موصولية المحطة و للحد من الازدحامات المرورية في محيط المحطة ولزيادة تدفقات المحطة وربطها بجميع الأحياء السكنية .



**2.2.1 دمج المحطتان وخلق قطب تبادل :** محفزات الاقتراح :تغيير اتجاه توسع المدينة من الجهة الشمالية والجنوبية لوجود عوائق متمثلة (جبل سيدي رغيص، خط السكة الحديدية ،خط الكهرباء عالي التوتر)الي الجهة الشرقية والغربية ،وبالتالي وجود المحطة في الجهة الجنوبية قرار صائب سيجعل المدينة متوازنة ، لان تواجدها سيزيد من حيوية ودينامكية الجهة الجنوبية ،كما أن قطب التبادل المقترح سيفعل ويخلق حركية اضافية للمدينة والمحطة الجديدة والمناطق التي يمر عليها (خط الترامواي).

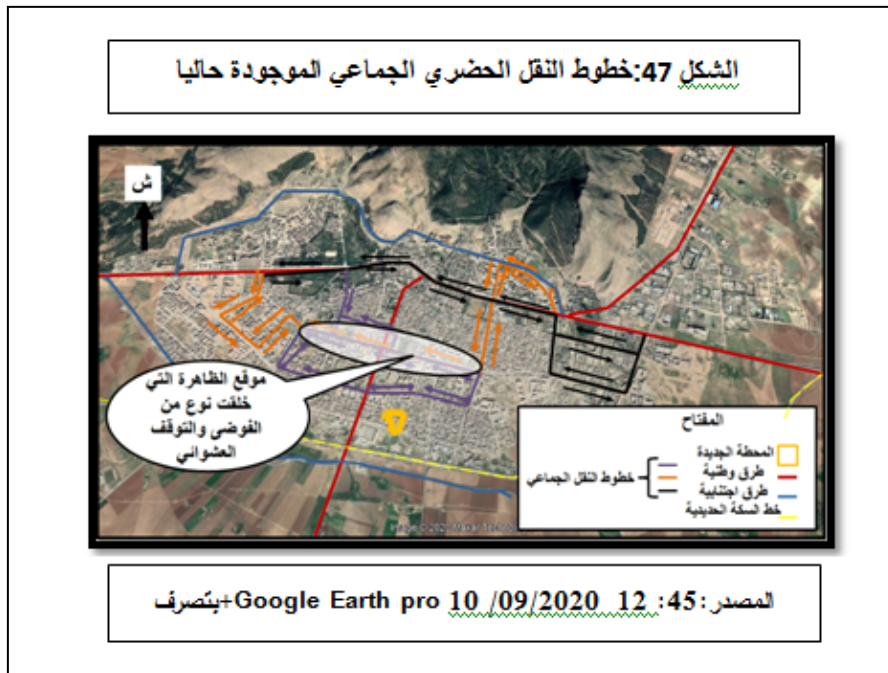


جاء الاقتراح لتدعيم النقل وتطويره : إن ربط المحطة الجديدة لنقل المسافرين بمحطة السكة الحديدية مجاليا ووظيفيا لتطوير قطاع النقل من خلال تشكيل قطب تبادل و إضافة عنصر نقل جماعي جديد متمثل في (

خط ترامواي) والذي سيربط مركز المدينة القديم يربط أهم معالم في المدينة بالجهة الجنوبية و أطرافها بوسيلة نقل حديثة ، لتحسين صورة ومركز المدينة وظروف التنقل داخلها وخلق حركية اضافية للمدينة والمحطة الجديدة موضح في الشكل 45 المعينات و فوضى التوقف العشوائي:عدم ربط المحطة الجديدة مجاليا ووظيفيا بأهم التجهيزات والنقاط الحيوية في المدينة،وهذاكونها لازالت تعتمد على مسارات المحطة القديمة بالإضافة الى النقل خارج المجال الحضري(بين البلديات\_الولايات) والذي خلق العديد من المشاكل .

حيث أدى الاعتماد على ثلاث خطوط نقل حضري،والتي تم تسليط الضوء عليها في الفصل الثاني لمجال الدراسة ، حيث وجدنا أنها لازالت تعتمد على مسارات المحطة القديمة بالإضافة الى النقل خارج المجال الحضري(بين البلديات\_الولايات) ، من الجهات الشرقية والغربية وحتى الجنوبية لتغطية العجز وهذا ما خلق نوع من الفوضى والتوقف العشوائي،لهاته الحافلات وسبب مشاكل(وصول الحافلات فارغة) ،إضافة الى كونها منعزلة بسبب تواجدها في الجهة الجنوبية للنسيج الحضري ، وهذا ما قلل من عدد المستخدمين و الوافدين إليها وعرقل أداء لدورها الأساسي المتمثل في توزيعها لحركة من و الى النقاط المستقطبة في المدينة،وخارجه أثر على من فعاليتها .

ولتقليل من هذا الضغط نقترح الاعتماد على الطرق الاجتبابي في الخطوط الطويلة لمن التوقف العشوائي، كما هو موضح في الشكل 47.



## 2. استراتيجية التسيير خارج المحطة (تجديد المسارات ،إضافة عنصر نقل جديد) :

من خلال هذه الإستراتيجية و التي تهدف الى تعزيز موصولية المحطة الجديدة لدعمها في خلق مركزية حضرية قوية وهذا على المدى المتوسط اعتمادا على عدة جوانب أهمها :

## 2.1 من الجانب التقني :

لتحقيق خاصية من خصائص المركزية الحضرية اعتمدنا في ذلك على : تطبيق قوانين تمنع توقف الحافلات ذات الخطوط الطويلة ، قبل الوصول للمحطة .الاعتماد على الطرق الاجتياي وصولا للمحطة ثم توزيع الحركة من المحطة ،لان وصول الحافلات فارغة يضعف المحطة ويقلل من فعاليتها ودورها .تطوير النقل واستعمال أكثر من وسيلة نقل واحدة (تعدد الفرص والخيارات) ثم إعادة تخطيط شبكة الطرق في المدينة و ربطها بالمحطة الجديدة لنقل المسافرين . و فصل حركة المسافرين عن وسائل النقل و الحد من الازدحامات المرورية في محيط المحطة.

## 2.2. الجانب الوظيفي: عند تطبيق هذه الاقتراحات فإنها تساهم بشكل كبير في :

توفير الرفاهية والراحة أثناء التنقل، و بالتالي جودة النقل و هذا من خلال استعمال وسيلة نقل حديثة ومتطورة ( التزاموي) و خلق ديناميكية حضرية ضمن المجال الحضري .إعطاء المركز القديم والجهة الجنوبية للمدينة حيوية وصورة جمالية .التخفيف من الازدحام والضغط الذي كان يعاني منه المركز القديم.

-دمج الجهة الجنوبية والشمالية وجعلها كتلة واحدة .

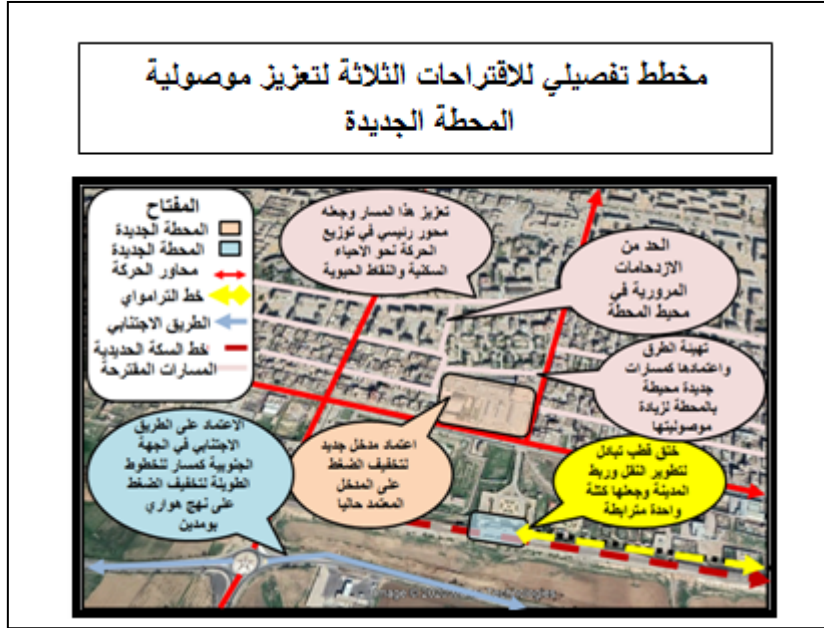
- ضمان سهولة في توزيع الحركة في كامل أجزاء المدينة .

- خلق حركية كبيرة بين المحطة الجديدة ومجالها ، و تنشيط الجهة الجنوبية والمدينة

-مخطط عام تفصيلي وضحنا من خلاله مختلف الاقتراحات لتدعيم موصولية المحطة الجديدة وربطها مجاليا ووظيفيا بنسيج المدينة.

-دعم المحيط المجاور لخلق "حي محطة" متكامل لخلق وتعزيز مركزية المحطة الجديدة وهذا على المدى البعيد .

اعتمادا على إستراتيجيتين السابقتين اللتان تهدفان لتسيير المحطة الجديدة من خلال (الخدمات،الأمان،الراحة) ودعم موصوليتها انطلاقا من خلق روابط مجالية ووظيفية بالاعتماد على مسارات جديدة ودمج المحطتين لخلق قطب تبادل والتي تهدف لإكساب المحطة الجديدة لخاصية المركزية حضرية وهذا على المدى القريب والمتوسط ، اما في هذا المبحث سنحاول من خلال استراتيجية ناجعة على المدى البعيد ،تدعيم ودمج المحطة الجديدة ضمن مجالها لخلق قطب حيوي جاذب متعدد الاستعمالات والاستخدامات باقتراح عدة مشاريع مهمة ،و ذات وزن، لخلق حي محطة متكامل (سكن ،خدمات أنشطة ....) ،لتعزيز ودعم المحطة لتخلق مركزية حضرية قوية تتنافس مركزية المحطة القديمة.



### 3. خلق مشاريع هامة متمنة للممارسات و الاستعمالات المختلفة:

إمكانية تدعيم المحيط المجاور بأنشطة ووظائف جديدة لتتبعه لخلق حي محطة متكامل يزيد ويعزز مركزية المحطة الجديدة، تتمثل في التي لم تتمكن من معرفة ملكيتها العقارية لهذه المساحة



ومنه وفي حالة لم تكن مبرمجة لأي مشاريع مستقبلية فإننا نقترح مشاريع تعزز مركزية المحطة الجديدة وخلق ديناميكية في هذا المجال (محيط المحطة)

### 3-1- مشروع تجاري - ترفيهي - خدماتي " مركز تجاري "



والتي نقترح فيها إنشاء مشروع تجاري \_ترفيهي\_ خدماتي متمثل في مركز تجاري وذلك لكون الموقع مناسب واستراتيجي لقربه من قطب التبادل ومسار الترامواي المقترحين و الساحة العمومية والمحطة الجديدة، تم اختيار هذا المشروع لتنشيط الجهة الجنوبية و لجعله معلم بارز في المدخل الجنوبي يعكس صورة المدينة ويكون نقطة جذب لتعزيز مركزية المحطة . متميز بتنوع نشاطاته وممارساته المجالية ( التجارة، الترفيه، جودة التسوق الفعاليات الترفيهية والثقافية، محلات خاصة بالصناعات التقليدية، الخدمات المختلفة ... الخ) ليكون متنفس لسكان الجهة الجنوبية، والذي يعمل على توفير فرص عمل للأفراد مما يساعد على رفع المستوى المعيشي لهم و خلق علاقات بينهم بالإضافة إلى تبادل الاجتماعي و الثقافي مما يرفع نسبة الوعي والرقي و يعتبر بمثابة نافذة لعكس ثقافة وهوية المجتمع والمدينة.

**3-1-1- إنشاء فضاء للممارسات الاجتماعية والمجالية "ساحة عمومية مشتركة"** اقتراح ساحة عمومية مشتركة و رابطة بين المحطة الجديدة ومحطة السكة الحديدية في المساحة الشاغرة والتي تقدر ب 02 هكتار، والتي أصبحت مكب للنفايات موضحة في الصورة 29 والتي ستكون متنفس لسكان الحي ولمستخدمي المحطتين، والتي تبعث في الفرد روح الانتماء المجالي والراحة النفسية. ولتحقيق التميز و التفرد عن الساحات الموجودة في المدينة كونها تتواجد ضمن عنصرين مهيكلين ويتم من خلالها الانتقال بين المحطتين (قطب التبادل)، ومن أجل خلق تكامل وظيفي بينها وبين المجال الذي تشغله نفترح أن تكون متعددة الوظائف (اجتماعية، ثقافية، ترفيهية، حركية) ومخصصة لجميع شرائح المجتمع، مع تخصيص أماكن في الساحة للتعبير عن الرأي تسمح بالتشاور و الحوار بين السكان من أجل المساهمة في الانجازات التي تخصهم و بالتالي تحسيسهم بروح الانتماء للساحة والمدينة .

ومراعاة الاشخاص ذوي الاحتياجات الخاصة من خلال توفير ممرات خاصة لضمان الموصولية لديهم، كما نقترح محلات تجارية للأكلات التقليدية و الحرف اليدوية الخاصة بمدينة أم البواقي، تدخل ضمن الممارسات الاجتماعية داخل الساحة وهذا من أجل تثمين المحطتين وتنويع الممارسات في محيطها المجاور لتعزيز وخلق مركزية حضرية قوية.

**3-1-2. سلبيات المحيط المجاور للمحطة :** وكون محيط المحطة محدد ومحصور في الوظيفة السكنية (فردية، جماعية، نصف جماعية)، ووجود قابلية الى في الجهة الجنوبية للمحطة فقط ومن اسباب ذلك :

-انغلاق المحطة : (اي لا توجد إمكانية لتوسعتها وإضافة عناصر الراحة والترفيه عليها والتي تعتبر من الأسس والمعايير المتبعة في المحطات البرية الحديثة) وهذا راجع لتموقعه وسط الأحياء السكنية كما هو

موضح في الشكل 47.

-المحطة الجديدة منعزلة وعنصر دخيل ضمن مجالها: كون المحطة جاءت بعد تعمير المنطقة التي تغلب عليها الوظيفة السكنية، فأصبحت هي بذلك دخيلة على المجال الذي وضعت فيه، وبذلك فدمج المحطة في مجالها

ودعمها بمختلف الأنشطة والتجهيزات والمحلات التجارية هو ما يجعلها متكاملة مجاليا وهو ما يطلق عليه حي المحطة .

### 3-2- الاستثمار الصناعي لا يلمس منطقة النشاطات والتخزين المتواجدة فيالمحيط المجاور للمحطة

الشكل 51: يبين موقعمناطقالاستثمارالصناعيفيأطار calpiref



المصدر: نقلا عن ياسر القديم: دور العقار في توجيه التوسع العمراني حالة مدينة أم البواقي، مذكرة تخرج لتليل شهادة ماستر تخصص تسيير مدن وتنمية مستدامة، جامعة أم البواقي، 2017/2018، ص70

### 3. استراتيجية تدعيم المحيط المجاور للمحطة لخلق حي متكامل (حي محطة):

تعتمد هذه الاستراتيجية على دعم المحيط المجاور للمحطة الجديدة بمشاريع خلاقة ووظيفية لخلق "حي محطة" من خلال تنويع الأنشطة والخدمات (سكن، أنشطة تجارية، تجهيزات، صناعة، ساحات عمومية و غيرها و خلق علاقات بين هذه المناطق لتكوين وحدة متكاملة تتفاعل فيما بينها مولدة مركزية حضرية من على المدى البعيد من عدة جوانب أهمها :

يساهم هذا المشروع في تفعيل وتعزيز فكرة المركزية الحضرية للمحطة البرية من :

### 3-1- الجانب الاجتماعي والبيئي: الذي يقوم على أساس المساهمة في تنوع الممارسات الاجتماعية والمجالية والأنشطة و ذلك من خلال:

انشاء ساحة عمومية مشتركة بين مستعملي المحطة الجديدة ومحطة السكة الحديدية ، ومركز تجاري يساعدان على العيش والتعايش وخلق علاقات و رابط اجتماعية جديدة .دعم وتوطيد العلاقات الاجتماعية.

تنوع الممارسات المجالية والاجتماعية والأنشطة ،خلق نشاطات ثقافية مختلفة تعمل على ترسيخ هوية المدينة.

**3-2- الجانب الجمالي:** اضاء صورة جمالية ومعمارية لمدخل المدينة من الجهة الجنوبية. جعله واجهة حضرية ومعلم للمدينة .

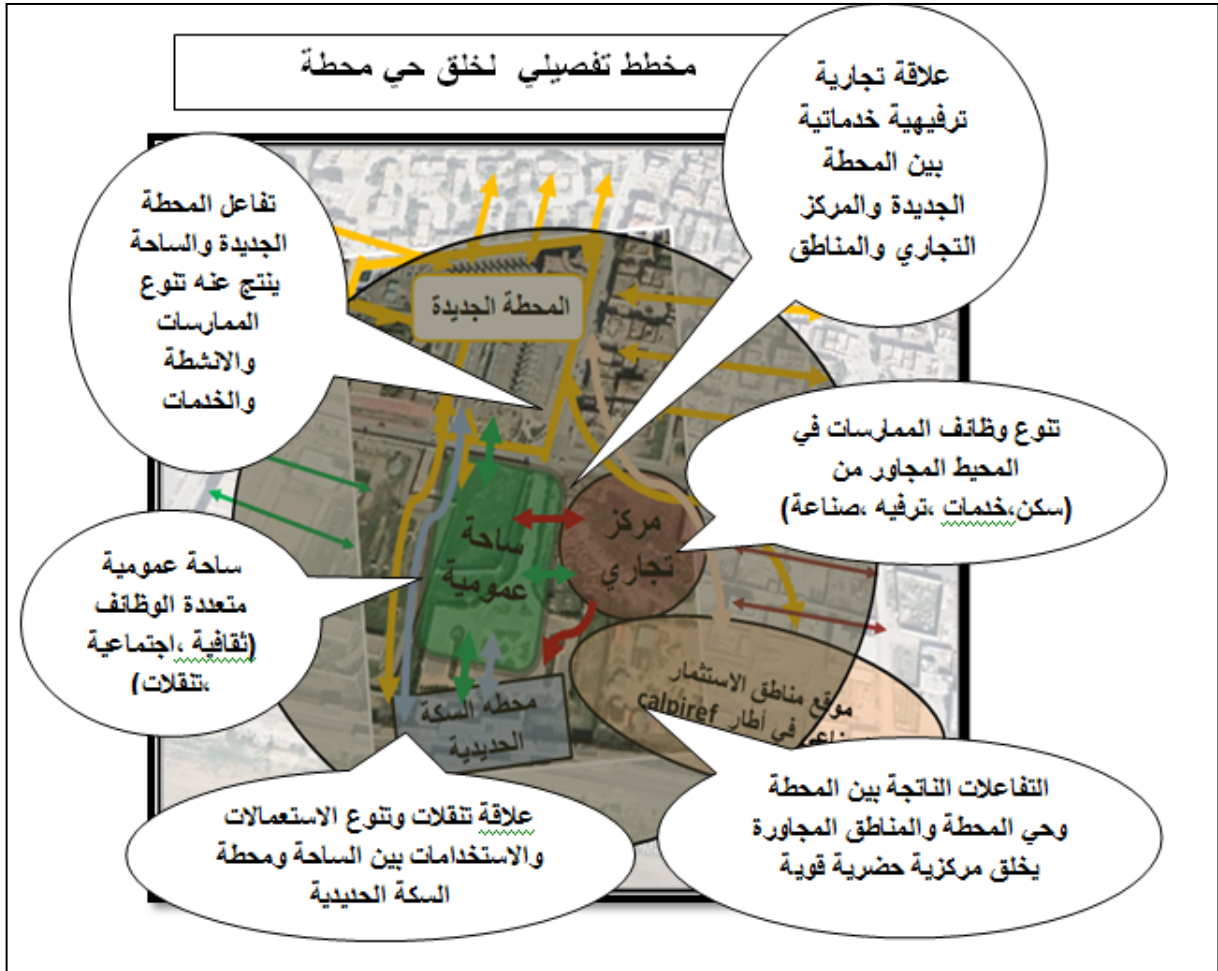
**3-3- الجانب الاقتصادي :** انشاء مركز تجاري (ترفيهي\_خدماتي\_تجاري) في المحيط المجاور للمحطة يجعل منها نقطة جذب واستقطاب . تشجيع الاستثمار في منطقة النشاطات والتخزين المتواجدة في محيط المحطة وتسويق منتجاتها في المركز التجاري ،



خلق مجالات أو معارض تجارية مصغرة محلية تعرض فيها المنتوجات المحلية للمنطقة فقط وذلك من أجل خلق التفاعل بين السكان من جهة وتطوير المنتج المحلي من جهة أخرى و الوصول حتى سياسة التمويل الذاتي خاصة في عملية التسيير والصيانة الساحة لجعلها أكثر حيوية وذات جودة.

#### 4. مخطط المبدأ:

من خلال الإستراتيجية المتبعة لخلق حي محطة التي تهدف لخلق مشاريع جديدة لتنويع الممارسات وتدعيم محيط المجاور للمحطة وهذا ماس نوضحه من مخطط عام والذي يحتوي لمختلف الافتراضات من خلال المخطط التفصيلي الذي وضعنا من خلاله المشاريع المقترحة لخلق "حي المحطة" وجعله قطب جاذبي خلق مركزية حضرية



من خلال الاستراتيجية المتبعة على المدى البعيد والتي تسعى من خلالها في تدعيم المحيط المجاور للمحطة من (التجارة والترفيه والخدمات) لخلق "حي محطة" متكامل يتفاعل مع المناطق المحيطة به لتوليد مركزية حضرية، والتي ستزيد من حيوية الجهة الجنوبية، مما يزيد من حيوية ودينامكية وحركية المحطة الجديدة والمدينة ككل .



ومنه فالاستراتيجية العامة لتوليد المحطة مركزية حضرية رمزية كونها فضاء عمومي تضم الثلاث استراتيجيات الفرعية (تسيير المحطة ،تدعيم موصوليتها، خلق حي محطة ) والتي تهدف لخلق وتعزيز المركزية الحضرية للمحطة الجديدة ومدى تأثيرها وتفعيلها للجهة الجنوبية و المدينة ككل .

#### الخاتمة :

المحطات البرية لنقل المسافرين مجالات للممارسات المجالية والاجتماعية،تكتسب خاصية المركزية الحضرية نتيجة لتفاعلات و التأثيرات متبادلة بينها وبين حبيها "حي المحطة" والمناطق المحيطة مشكلة نموذج مصغر للمدينة داخل المدينة ،حيث تخلق ديناميكية حضرية وحركية تنعكس على إيجابا صورة المدينة .ومع وتطور المدينة (أم البواقي )عمرانيا فصاحب ذلك تغيير في مورفولوجيتها ووتيرة نموها ،و تغيير في موقع محطاتها لعدة مناطق مخلفين لمركزيات قوية ومهمة ،كما حمل موقع المحطة الجديدة الذي جاء بعد تعميم المنطقة(الجهة الجنوبية) ،و أصبحت بذلك عنصر دخيل ضمن النسيج الحضري، إلا أن وجود محطة السكة الحديدية ضمن محيطها المجاور شكل قفزة نوعية ونقطة تغيير ، ووجود محاور كبرى تسمح بربطها مجاليا ووظيفيا بالنقاط الحيوية في المدينة وتدعيم محيطها ودمجها وتفاعلها ممكنة ، ومن خلال الاحتمالات والاستراتيجيات، التي قمنا بوضعها لدعم المحطة ومحيطها المجاور لتعزيز الممارسات المجالية والاجتماعية لتشكل "حي محطة" ، متنوع ومتكامل(أنشطة ،سكن ،ترفيه ،صناعة ،امن ،خدمات ) يؤدي تفاعله مع المناطق المجاورة الى خلق مركزية حضرية قوية منافسة لمركزيات الموجودة في المدينة (المركزية التاريخية والتجارية ،المركزية التجارية ).ومن خلال ما سبق عرضه في هذا البحث فقد توصلنا لإثبات الفرضية التي تطرح هذا التخمين والذي يعتمد على كون تشكيل المحطة البرية لقطب متعدد الخدمات و الاستعمالات ،هو ما يعكس أهميتها ودورها في المدينة ، و على هذا الأساس فإننا نفترض أن: تفعيل دور المحطة من خلال خلق مركزية حضرية تعتمد على الممارسات المجالية والاجتماعية التي تتم فيها وفي محيطها المجاور وعلى صورة المدينة .

وبناء على هذا البحث وما توصلنا إليه والمشروع الذي سبق تم اقتراحه، فيمكن إضافة توصيات واقتراحات من شأنها أن تساعد في تحقيق السيناريوهات المقترحة : ربط المحطة البرية مجاليا ووظيفيا بنسيج المدينة خاصة المركزين القديم والمركز 2.

تعزيز مجال المحطة البرية الجديدة من خلال تعزيز "حي المحطة" بمختلف الأنشطة والخدمات وتشكل قطب جاذب لتسهيل انتشاره واندماجه في المدينة .

**قائمة المراجع باللغة العربية:**

**الأطروحات و المذكرات:**

- حياة بولعراس، واقع المركزية الحضرية في المدن التاريخية حالة مدينة قلمة، تسيير المدن و التنمية المستدامة، مذكرة لنيل شهادة الماستر، جامعة العربي بن مهيدي 2018.

- خولة غرمول- عوايشة إيمان، تسيير الفضاءات العمومية في مدينة قلمة، مذكرة تخرج لنيل شهادة ماستر في تخصص مدن و مشروع حضري، جامعة العربي بن مهيدي أم البواقي، الجزائر، 2014/2015.

- سليم زاوية: المجالات المحيطة بمدن الشرق الجزائري المفهوم والدينامكية والحكومة، اطروحة دكتوراه العلوم في تهيئة المجال، كلية علوم الارض الجغرافيا والتهيئة العمرانية قسم التهيئة العمرانية، جامعة منتوري قسنطينة 1، 2017.

- علي حيدر شاهد، تأثير النمو العمراني على واقع و شكل الفضاء العمومي للمدن الصحراوية(حالة دراسة مدينة ورقلة)، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراة في الهندسة المعمارية، جامعة محمد خيضر بسكرة، 2019.

- فاطمة بوشريط \_ حنان سرايش، التأثيرات المتبادلة بين محطة المسافرين متعددة الخدمات و المحيط المجاور\_ دراسة حالة مدينة المسيلة \_ مدينة نقل حضري، مذكرة لنيل شهادة ماستر أكاديمي، جامعة محمد بوضياف المسيلة، 2018

- كريمة سناني: المركزية الحضرية و الممارسات المجالية: تحديات لمجال استراتيجي حالة المدينة العتيقة القسنطينية، التهيئة العمران و التنمية المحلية، جامعة العربي بن مهيدي أم البواقي، الجزائر 2015.

نوري دريس، استعمال المجال العام في المدينة الجزائرية، دراسة مكملة لنيل شهادة الماجستير، علم الاجتماع الحضري، جامعة محمد منتوري قسنطينة، 2007.

**المقالات:**

- إياد وليد جلال: أثر التغيرات المورفولوجية في النسيج الحضري على خصائصه التركيبية، دراسة عن منطقة أسواق الموصل القديمة

- خليل إبراهيم، علي المتطلبات التصميمية في محطات نقل الركاب البرية المستدامة، المجلة العراقية للهندسة المعمارية، المجلد 31 العدد (3) لسنة 2015.

سناء ساطع عباس :ديناميكية النمو الحضري في العراق، مجلة المخطط والتنمية، العدد 26، 2012، ص 241.

## المراجع باللغة الفرنسية:

**: Thèse et mémoires**

Fouad Bouzahzeh, Dynamique urbaine et nouvelle centralité cas de Biskra–Algerie ,Aménagement Du Territoire, Thèse pour l'obtention du diplôme de Doctorat es Sciences,p59, Université Des Freres Mentouri – Constantine

Halima Gherraz ,les espaces publics être forme et pratique dans les villes arides et semi arides (cas des places publiques de la ville de Ouargla), mémoire présenté en vue de l'obtention du diplôme de Magister en architecture, université Mohamed Khider\_Biskra ,2013.

**Articles :**

Journal of Advanced Engineering Trends (JAET), Vol. 38, No. 2.July 2019

CarlotaSoucheyre, la gare génératrice d'espaces publics de la ville : apports du paysagiste. Sciences du Vivant.2017

Cahier deréférences| pour la conception, la réalisation et l'exploitation des gares routières d'Ile–de–France Mai 2009p61/Liens:<https://www.almaany.com/ar/dict/arar/>

[https://www.almaany.com/ar/dict/arar/%D8%B9%D9%85%D9%88%D9%85%D9%8A/?fbclid=IwAR01CbFSclqI7x7kPIWKyPhPZArN5Ug\\_u5vR\\_yRybarL3fnWIPkmHHOirm8](https://www.almaany.com/ar/dict/arar/%D8%B9%D9%85%D9%88%D9%85%D9%8A/?fbclid=IwAR01CbFSclqI7x7kPIWKyPhPZArN5Ug_u5vR_yRybarL3fnWIPkmHHOirm8)

[http://www.fnau.org/wp-content/uploads/2019/06/lettreveilleta34\\_mobilite-1.pdf](http://www.fnau.org/wp-content/uploads/2019/06/lettreveilleta34_mobilite-1.pdf)

<https://www.iasj.net/iasj?func=fulltext&ald=80782>

[www.jcoeng.edu.iq](http://www.jcoeng.edu.iq)

<https://cpdt.wallonie.be/sites/default/files/pdf/depliant4.pdf>

<https://mail.google.com/mail/u/1/#inbox/KtbxLxghIWWVcTkHBgPSBgWLTGrnzWSNB?projector=1&messagePartId=0.1>